

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1370/1129

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

DM. 1370 / 1129

TEMBPIOY 1992

ΔPX. 400



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
-

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



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

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

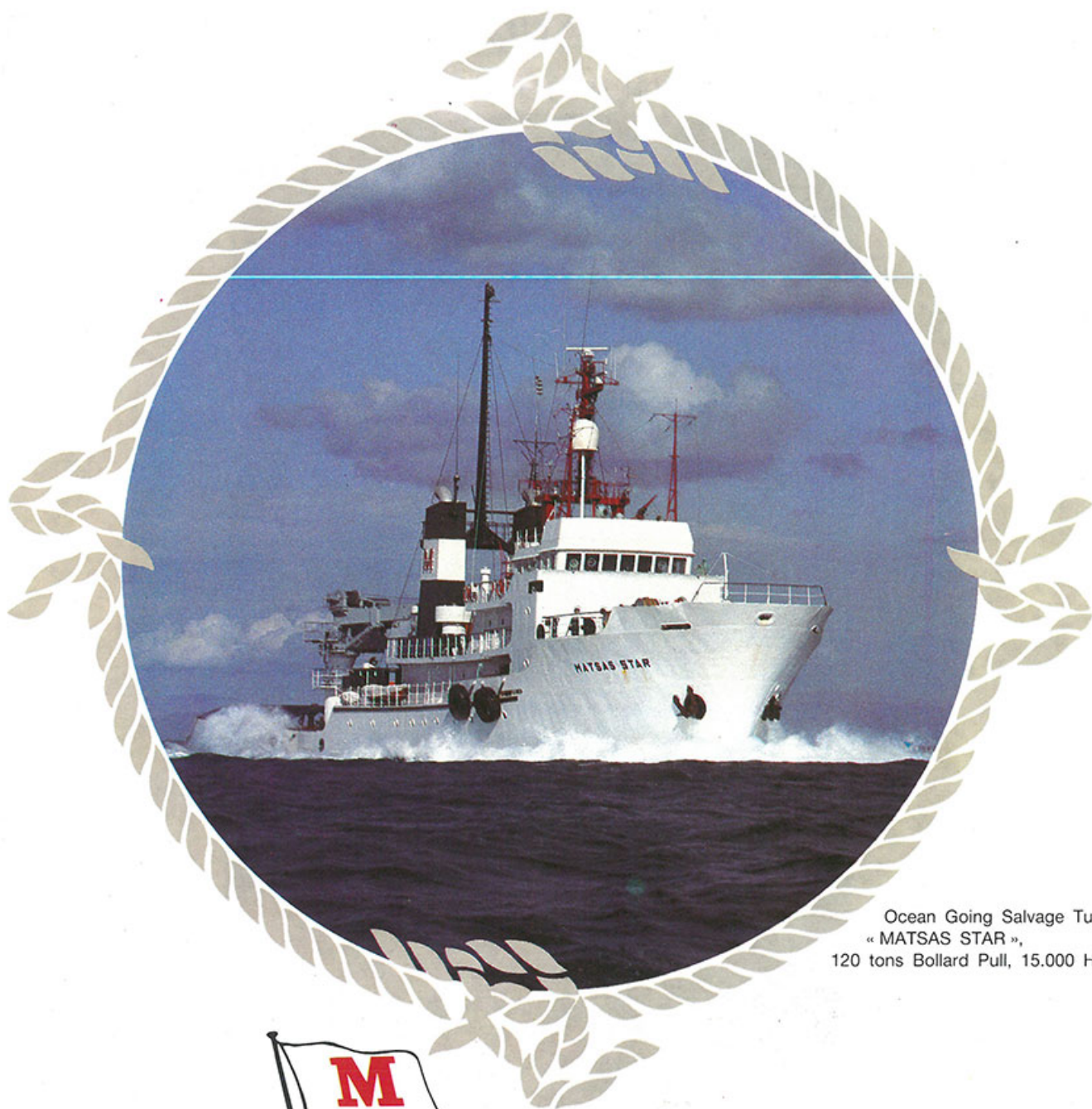
NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS • MADRID



LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

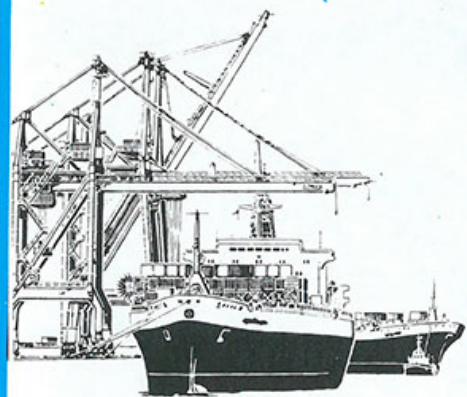
16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1370/1129
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. 1370/1129 September 1st, 1992
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 9** Η απήχηση του Λευκώματος.
«60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».
- 11** Η αναθεώρηση του «Norwegian Sale Form»
Οι απόψεις του Σ.Μ.Ν.Σ.
- 17** Οι Διεθνείς Συμβάσεις περί αποφυγής
διπλής φορολογίας των πλοίων.
Του Δρα Γεωργίου Τσούρη.
- 22** Η Σύνθεση πληρωμάτων Ρυμουλκών
και Ναυαγοσωστικών.
Του κ. Νίκου Τσαβλέρη.
- 26** Η προσέλκυση Αλβανών ναυτικών.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 30** Τα προβλήματα της Ελληνικής
Επιβατηγού Ακτοπλοΐας.
Τα αιτήματα της Ε.Ε.Π.Α.Ε.Π.
- 32** Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 49** The Future of the Shipping Industry
The UGS in the forefront of innovation with emphasis
on matters of safety and the protection of
the environment.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 10** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 33** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 44** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 45** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 49** ENGLISH SUPPLEMENT
- 54** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Έργο που εκπονείται από
τον άνθρωπο για τον άνθρωπο.
Η Τραπεζική Επιστήμη στην
εξέλιξή της μπορεί να γίνει Τέχνη.
Όταν όλοι οι συντελεστές
αποδίδουν στον υψηλότερο βαθμό
και η φιλοσοφία που αναπτύσσεται
χαράζει νέες πρακτικές.
Όταν το ανθρώπινο δυναμικό
αξιοποιείται, το μέγεθος
λειτουργεί για την καλύτερη
εξυπηρέτηση, η γραφειοκρατία
παραμερίζεται προς όφελος
της ανταγωνιστικότητας και τα νέα
τραπεζικά προϊόντα κάνουν
πιο εύκολη τη ζωή μας.

η τέχνη να είσαι Τράπεζα

Αυτή την Τέχνη να είσαι Τράπεζα,
μία τέχνη ζεστή, επώνυμη,
προσωπική και καθημερινή, τη
βιώνουν χιλιάδες άνθρωποι.
Όσοι περνούν την πόρτα της
Εμπορικής Τράπεζας κάθε μέρα.
Η προσπάθεια διαφοροποίησης
ξεκίνησε.
Αξιοποιήστε την, για σας.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Πάντοτε στην πρωτοπορεία

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συνεχίζει ανελλιπώς τις προσπάθειες για τη βελτίωση της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Και φυσικά δεν περιορίζεται μόνον στο να θέτει προβληματισμούς αλλά προτείνει και τις σωστές κατευθύνσεις για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου και για να τεθούν σωστά θεμέλια και standards που να εξασφαλίζουν την ανοδική πορεία της Ναυτιλίας και για να αποφευχθούν ταυτόχρονα περιορισμοί που θα εμποδίσουν το μέλλον της.

Στα πλαίσια των προσπαθειών αυτών η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία εκπροσωπεί τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, διατύπωσε μία σειρά προτάσεων που αποβλέπουν στην περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και στην αποτελεσματικότερη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος διεθνώς. Τις προτάσεις αυτές, που παρατίθενται εν συνεχεία για να επιβεβαιωθεί του λόγου το αληθές, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα τις προωθήσουν στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και σε συνεργασία με τις ελληνικές αρχές θα τις παρουσιάσουν στον IMO και σε άλλους διακρατικούς οργανισμούς, ενώ ταυτόχρονα θα ζητήσουν και την υποστήριξη και την συνεργασία άλλων εθνικών ενώσεων εφοπλιστών καθώς και άλλων ενδιαφερομένων μερών.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τους σκοπούς και τα θέματα που πρέπει να επιλυθούν οι θέσεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών περιλαμβάνουν:

- Την υποστήριξη των διεθνών νηογνομόνων στην εκτέλεση των επιθεωρήσεων των πλοίων, τη βελτίωση της λειτουργίας των νηογνομόνων και της συνεργασίας μεταξύ των μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) και πιστεύει ότι ο ρόλος της IACS θα πρέπει να ενισχυθεί και να επεκταθεί.

- Την υποστήριξη του IMO, ως την μοναδική διεθνή ναυτιλιακή υπηρεσία που είναι ειδικευμένη σε ναυτικά θέματα και την αποχή από μονομερείς αποφάσεις και πνεύμα τοπικισμού που θα δημιουργήσει μόνο χάος στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

- Την υποστήριξη της εθελοντικής εφαρμογής του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του IMO και όχι των προσπαθειών για την υποχρεωτική επιβολή στη ναυτιλιακή κοινότητα ανεφάρμοστων προτύπων άλλων βιομηχανιών τα οποία δεν έχουν ως κύριο σκόπο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή της πρόληψη της ρύπανσης αλλά την βελτίωση της οικονομικής θέσεως αυτών που προσπαθούν να τα επιβάλουν.

- Την βελτίωση της εφαρμογής των υφιστάμενων Κανονισμών που θα είχε σαν αποτέλεσμα την απομάκρυνση των πλοίων κατωτέρων προδιαγραφών από το διεθνή εμπορικό στόλο και γενικά θα καθιστούσε άχρηστη την εισαγωγή νέων Κανονισμών. Η ΕΕΕ υποστηρίζει πλήρως τις προσπάθειες για την απομάκρυνση όλων των πλοίων κατωτέρων προδιαγραφών αν και αυτό θα πρέπει να γίνει εξετάζοντας κάθε πλοίο χωριστά και όχι με την υιοθέτηση μαζικών μέτρων, όπως ο διαχωρισμός βάσει της σημαίας ή της ηλικίας του πλοίου. Συγχρόνως καλεί την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να παύσει τη χρήση πρακτικών κατωτέρων προδιαγραφών από τους διαχειριστές, ναυλωτές, τις ναυτιλιακές αρχές αλλά και τα υπόλοιπα εμπορικά συμφέροντα.

- Το αίτημα για επείγουσα αύξηση των δημοσίων δαπανών για την επιμόρφωση, εκπαίδευση, επανεκπαίδευση και είσοδο νέων ναυτικών στο ναυτικό επάγγελμα. Η επιμόρφωση και η εκπαίδευση των ναυτικών θα πρέπει να βασίζονται στην εμπειρία και στην τεχνολογία και να αναβαθμίζονται τακτικά έτσι ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις εξελίξεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Η συνεχής εκπαίδευση και τα σεμινάρια επανεκπαίδευσης για το προσωπικό θα πρέπει να διατηρηθούν.

- Την υποστήριξη των προσπαθειών για την δημιουργία ικανών εγκαταστάσεων υποδοχής λυμμάτων πλοίων, ειδικώς από τα κράτη εκείνα που έχουν υπογράψει την συνθήκη MARPOL και εφαρμογή των αναγκαιών μέτρων που θα εξασφαλίσουν την ασφαλή πρόσβαση στον λιμένα και στο τέρμιναλ φορτοεκφορτώσεως καθώς επίσης και ασφαλέστερες διαδικασίες χειρισμού των φορτίων.

- Την θέση σε ισχύ των νέων Πρωτοκόλλων του IMO περί Πολιτικής Ευθύνης και Συνθήκης Κεφαλαίου με την ευρύτερη δυνατή εφαρμογή.

- Την ανάληψη πρωτοβουλίας στις προσπάθειες εξευρέσεως λύσεως στο πρόβλημα που δημιούργησε ο OPA '90, έτσι ώστε να καταστήσει την μεταφορά αγαθών προς τις ΗΠΑ μία ασφαλή και εμπορικά αποδεκτή επιχείρηση.

- Την αποδοχή της εισόδου νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία με την προϋπόθεση ότι βελτιώνουν με αξιοπιστία την ασφάλεια, μειώνουν τον κίνδυνο από τη ρύπανση και είναι οικονομικά συμφέρουσες.

- Την υποστήριξη της θέσεως ότι τα πλοία και ειδικά τα μπάλκ κάρριερς θα πρέπει να σχεδιάζονται και να ναυπηγούνται με βάση ομοιογενή και ρεαλιστικά πρότυπα ώστε να επιβιώνουν στους κινδύνους τους περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργούν.

ΠΑΛΙ ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

Το θέμα του υπολογισμού της υπηρέσιας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το NAT και για τη λήψη προαγωγικών δι-

πλωμάτων ετέθη εκ νέου στον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως από την Επιτροπή Αποκαταστάσεως των ενδιαφερομένων ναυτικών μας οι οποίοι ζητούν από τον Πρωθυπουργό να δώσει εντολή στο Υπουργείο Ναυτι-

λίας για τη ρύθμιση της εκκρεμότητας συνεπεία της οποίας έχουν καθηλωθεί βαθμολογικά.

Συγκεκριμένα, οι ενδιαφερόμενοι ζητούν να αναγνωρισθεί και ως προαγωγική 20μηνος θαλάσσια υπηρε-

σία που πραγματοποιήθηκε σε πλοία με ξένες σημαίες μετά την υποχρεωτική απόλυσή τους από τα πλοία με ελληνική σημαία βάσει του Νόμου 1376/83 περί ανακυκλώσεως, σε περίπτωση δε που το ΥΕΝ εξακολουθεί να έχει αντίθετη γνώμη για τη ρύθμιση του θέματος με μεταβατική διάταξη, να τους παρασχεθεί το δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για την απόκτηση του ανωτέρου διπλώματος με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, όπως έχει γίνει και εξακολουθεί να γίνεται με τους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες. Και επισημαίνουν ότι επειδή μέχρι τώρα δεν υπήρξε η παραμικρή απάντηση σε 14 επιστολές διαμαρτυρίας τους προς τα ναυτιλιακά έντυπα και τις ημερήσιες εφημερίδες είναι αναγκαίο να δοθούν σαφείς και πλήρης δικαιολογημένες διευκρινίσεις για τους λόγους για τους οποίους δεν καθίσταται δυνατή η ρύθμιση του αιτήματός τους με οποιοδήποτε από τους δύο υποδεικνυόμενους τρόπους. Τέλος οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούν, η οποιαδήποτε απάντηση να διαβιβασθεί, όπως και η προηγούμενη, στα «Ναυτικά Χρονικά» ώστε να καταστεί δυνατή η ενημέρωση των περισσότερων από τους ενδιαφερομένους οι οποίοι ταξιδεύουν και βρίσκονται εκτός της χώρας.

Ποιοί ρυπαίνουν τις θάλασσες

Το πρόσφατο περιστατικό μόλυνσης του Αργοσαρωνικού με λύματα που εξακριβώθηκε ότι προέρχονταν από εγκαταστάσεις της ξηράς, επιβεβαιώνει για μια ακόμα φορά την αντίληψη ότι η ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από τα πλοία είναι κατώτερη από τη ρύπανση που προκαλούν οι χερσαίες εγκαταστάσεις. Και εξίσου βέβαιο είναι ότι τα ρυπογόνα ναυτικά ατυχήματα έχουν σημαντικά περιορισθεί τον τελευταίο καιρό.

Η διαρροή του «Εκχορ Valdez» στην Αλάσκα τον Μάρτιο του 1989 δεν αντιπροσωπεύει παρά το 30% της διαρροής του «Torrey Canyon» (Μάγχη Μάρτιος 1967) και το 15% του «Amoco Cadiz» (Βρετανία 1979).

Που βρίσκεται λοιπόν το πρόβλημα; Κατά μία άποψη βρίσκεται στο γεγονός ότι εκείνο που μέχρι προχθές ήταν αποδεκτό, σήμερα έπαψε να είναι. Και επ' αυτού ο ρόλος των μέσων μαζικής ενημέρωσης είναι γνωστός. Αφού πολύ περισσότερο τα συγκινεί η ρύπανση μιας πλάζ, παρά ένα πολύνεκρο αεροπορικό ή αυτοκινητιστικό ατύχημα ή τα τραγικά θύματα των κατολισθήσεων στα ορυχεία.

Οι πολιτικοί, αντί να βρουν τον τρόπο να παρακινήσουν τις πετρελαϊκές

εταιρίες να πληρώσουν για την ποιότητα, τα φορτώνουν όλα στο πλοίο. Και οι Αμερικανοί με τον ΟΡΑ '90 κατατρόμαξαν τους παραδοσιακούς εφοπλιστές και τους απομακρύνουν από τις μεταφορές προς τις ΗΠΑ. Παράλληλα οι εταιρίες πετρελαίου αντί να παραγγέλλουν καινούργια τάνκερς, βρίσκουν ευκολότερο να επιρρίπτουν τον κίνδυνο και την ευθύνη στους ανεξάρτητους εφοπλιστές. Τέλος και οι διάφορες κυβερνήσεις, ικανοποιημένες από τα μέτρα που υιοθετεί ο ΙΜΟ, απαιτούν μεν από τους πλοιοκτήτες να συμμορφώνονται στα επίπεδα της MARPOL, λησμονούν όμως ότι οι συμβάσεις τις οποίες επικυρώνουν περιέχουν και διατάξεις για την εγκατάσταση κέντρων υποδοχής των πετρελαϊκών καταλοίπων και του ακάθαρτου έρματος.

«ΚΟΛΟΒΗ» ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Και η εφτεινή απογραφή των ναυτικών η οποία θα διενεργηθεί στις 20 Σεπτεμβρίου δεν πρόκειται να αποδώσει το ζητούμενο που είναι, όπως τουλάχιστον αναφέρεται στη σχετική εγκύκλιο του Υπουργείου, η μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας, η κατάσταση στην οποία βρίσκεται και η συγκέντρωση στοιχείων που αναφέρονται σε χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ναυτικών: Για τον απλούστατο λόγο ότι αγνοούμε και εφέτος ένα σημαντικό μέρος του ναυτεργατικού μας δυναμικού, τους ναυτικούς μας δηλαδή εκείνους οι οποίοι εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ και ουδείς γνωρίζει τον ακριβή αριθμό τους, επειδή ποτέ ως τώρα, από την καθιέρωση της απογραφής το 1978 μέχρι σήμερα, δεν τους καταγράψαμε.

Ασφαλώς το 1978, αλλά και το 1980, ακόμη και το 1982 δεν υπήρχε πρόβλημα, ελάχιστοι ήταν οι ναυτικοί μας που εργάζονταν σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είχαν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ και η μη απογραφή τους ουδόλως επηρέαζε τους στόχους της απογραφής. Αυτά μέχρι και την απογραφή του 1982, διότι εν συνεχεία το σκηνικό άλλαξε με τη δραματική φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο και την αναγκαστική πλέον απασχόληση μιας σημαντικής μερίδας ναυτικών μας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν καταγράφηκαν ούτε στην απογραφή του 1984 αλλά και στις επόμενες του 1986, του 1988 και του 1990 και ούτε βεβαίως θα καταγραφούν και εφέτος.



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

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

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

Το πρόβλημα των «κολοβών» απογραφών έχει απασχολήσει και στο παρελθόν τα «Ναυτικά Χρονικά» και η απάντηση που μας εδόθη — μόνον προφορικά και υπό τον τύπο διευκρινίσεων σε συζητήσεις με τους εκάστοτε αρμοδίους του Υπουργείου — ήταν ότι δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί απογραφή των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με ξένες σημαίες γιατί η απογραφική μονάδα είναι το πλοίο. Ε, λοιπόν, το πρόβλημα αυτό δεν κατέστη δυνατόν να ξεπεραστεί, δεν κατέστη δυνατόν να βρεθεί μία φόρμουλα για να καταγραφεί το σύνολο του ναυτεργατικού μας δυναμικού και έτσι και η εφετηνή απογραφή θα είναι και αυτή «κολοβή» και «κολοβά» θα είναι τα όποια συμπεράσματα εξαχθούν από αυτήν, προς δόξαν της μίζερης και χωρίς δημιουργική φαντασία ελληνικής δημόσιας διοικήσεως.

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης διαβεβαίωσε την ηγεσία της Ναυτικής Ομοσπονδίας ότι δεν υπάρχει ο παραμικρός συσχετισμός του γενικού ασφαλιστικού νομοσχεδίου με το ασφαλιστικό καθεστώς των ναυτικών μας, και έτσι πράγματι έχουν τα πράγματα — το σχετικό νομοσχέδιο που θα αναφέρεται στους ναυτικούς θα καταρτισθεί μετά την ψήφιση του κατατεθέντος ήδη στη Βουλή ασφαλιστικού νομοσχεδίου που αφορά όλους τους άλλους εργαζομένους του ιδιωτικού και δημοσίου τομέας, εκτός επαναλαμβάνουμε, των ναυτικών.

Στο μεταξύ ο Υπουργός γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αναθέσει σε ειδικό σύμβουλο την κατάρτιση μελέτης για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του ΝΑΤ, κάτι που έπρεπε να είχε γίνει ήδη από καιρό. Επίσης ο Υπουργός μίλησε και για ενδεχόμενη ενοποίηση των Ταμείων Προνοίας (Αξιαματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων) που θα αποβλέπει στην καλύτερη διοικητική και οικονομική λειτουργία τους για την πληρέστερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων — μήπως και για το θέμα αυτό θα έπρεπε να υπάρξει μελέτη κάποιων ειδικών;

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Δύο ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες παραχώρησαν στις αρμόδιες αρχές τα πλοία τους για να συμβάλλουν στην αποτελεσματική αντιμετώπιση της πυρκαγιάς που ξέσπασε στην Αλόννησο στις 10 Αυγούστου.

Πρόκειται για την κοινοπραξία υδροπτερυγων «Ceres» που διέθεσε ένα ιπτάμενο δελφίνι για μεταφορά στρα-

τιωτικού αγήματος 120 ανδρών από το Βόλο στο καγόμενο νησί, καθώς και την εταιρία «Νομικός Λάινς», της οποίας το ε/γ - ο/γ «Μακεδών», προσέγγισε εκτάκτως στην Αλόννησο, προερχόμενο από Σκόπελο για τη μεταφορά πυροσβεστικών οχημάτων, ενώ το ε/γ - ο/γ «Λήμνος» μετέφερε πέντε φορτηγά, δύο υδροφόρες και ένα πυροσβεστικό όχημα από το Βόλο και τη Σκόπελο στην Αλόννησο.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ

Η επισήμανση του Υπουργείου για τις προθέσεις των καναδικών αρχών να μην επιτρέπουν τον απόπλου των πλοίων των οποίων τα πληρώματα δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως STCW πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπ' όψει και στις περιπτώσεις μη προσοντούχων αξιωματικών οι οποίοι όμως πληρούν τις προϋποθέσεις για την χορήγηση άδειας ναυτολόγησας να λαμβάνεται πρόνοια ώστε οι αξιωματικοί αυτοί να εφοδιάζονται με την απαραίτητη άδεια που αποτρέπει τα προβλήματα τόσο για τα πλοία όσο και για τους ίδιους τους ναυτικούς.

Σχετικώς επισημαίνεται ότι και άλλες χώρες αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία στις απαιτήσεις της προαναφερθείσας Διεθνούς Συμβάσεως και για τον λόγο αυτόν χρειάζεται, επαναλαμβάνουμε, ιδιαίτερη προσοχή.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΡΟΓΙΑΛ ΠΑΣΙΦΙΚ»

Αστραψαν και βρόντηξαν πάλι οι πλέμιοι της ελληνικής ναυτιλίας, μετά το ατυχέστατο ναυάγιο του ελληνόκτητου κρουαζιερόπλοιου «Ρόγιαλ Πασίφικ», το οποίο εμβολίσθηκε από μαλαισιανό αλιευτικό και υπέστη σοβαρό ρήγμα στην πρύμνη του, στο οποίο οφείλεται η σχεδόν ακαριαία βύθισή του, ανοικτά του Πόρτ Ντίκσον της Μαλαισίας τα ξημερώματα της Κυριακής 23 Αυγούστου.

Παρά το γεγονός ότι ο υπουργός Συγκοινωνιών της Σιγκαπούρης αποκάλεσε «θαύμα» τη σωτηρία των 353 από τους 355 επιβάτες που μετέφερε το άτυχο πλοίο, καθώς και των 174 από τα 179 μέλη του πληρώματος, δεν έ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η γνωστή και αύξουσα δραστηριότητα του Propeller Club, φέρνει κάθε τόσο στην επιφάνεια την ανάγκη ενημέρωσης για την παγκόσμια αυτή Οργάνωση.

Το Προπέλλερ Κλάμπ λοιπόν, είναι αμερικανικός ιδιωτικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1927 στη Νέα Υόρκη και του οποίου η Γενική Διεύθυνση εδρεύει σήμερα στο Fairfax της Βιρτζίνιας. Συγκροτείται από τμήματα ή λέσχες (Clubs) που εδρεύουν τόσο στο εθνικό έδαφος των Η.Π.Α. όσο και εκτός, σε διάφορα άλλα μέρη του κόσμου.

Τα τμήματα αυτά είναι κατανεμημένα σε 13 γεωγραφικές περιοχές της υφελίου, εντός των οποίων λειτουργούν λέσχες σε διάφορες πόλεις - λιμένες. Στην αμερικανική ήπειρο τμήματα υπάρχουν για το Βόρ. Ατλαντικό, για τις δύο πλευρές του Ειρηνικού, για την περιοχή του Μισισσιππή, για τις Μεγάλες Λίμενες κλπ. Στον υπόλοιπο κόσμο τμήματα υπάρχουν για τη Δυτ. Ευρώπη, την Άπω Ανατολή, τη Μέση Ανατολή και την Ελλάδα - Κύπρο - Αφρική. Η κάθε περιοχή διευθύνεται από έναν Αντιπρόεδρο που εξαρτάται απευθείας από την Κεντρική Διεύθυνση των ΗΠΑ. Το σύνολο των μελών του υπολογίζεται ότι υπερβαίνει τις 12 χιλιάδες.

Κύριοι στόχοι του Propeller Club, που λειτουργεί σε επαγγελματική βάση ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός, είναι η προώθηση και ενίσχυση της εμπορικής ναυτιλίας, της ναυπηγίας και όλων των άλλων τομέων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία, η προώθηση και ενίσχυση της ανάπτυξης των ποτάμιων οδών και της συνεργασίας τους με τους μεγάλους λιμένες και τις εφοπλιστικές ενώσεις, η προώθηση και ανάπτυξη του φιλικού πνεύματος στην αναζήτηση κοινών επιδιώξεων μεταξύ των μελών του που ασχολούνται επαγγελματικά σε ναυτιλιακές δραστηριότητες της χώρας τους και τέλος η ενθάρρυνση της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών με άλλα έθνη.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

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

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

λειψαν και πάλι οι γνωστές κρίσεις και υπόνοιες που εκτοξεύθηκαν εναντίον της πλοιομότητας του πλοίου και της επαρκούς εκπαίδευσης του πληρώματος.

Εμείς, στις αβάσιμες αυτές θέσεις θα αντιτάξουμε την ναυτοσύνη που επέδειξαν οι 21 Έλληνες αξιωματικοί του πλοίου, στην οποία πρωτίστως οφείλεται η διάσωση τόσων ανθρώπων μέσα στον ελάχιστο χρόνο που διέρρευσε μέχρι τη βύθισή του, συγκαίροντας συνάμα τον πλοίαρχο κ. Αναστ. Παπαγιάννη για την αυταπάρνηση που επέδειξε, εγκαταλείποντας τελευταίος το βυθιζόμενο σκάφος του.

ΑΝΑΠΟΦΕΥΚΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Οι αλληπάλληλες διακοπές του ηλεκτρικού ρεύματος των τελευταίων ημερών, λόγω των απεργιακών κινητοποιήσεων του προσωπικού της ΔΕΗ, δημιούργησαν αναπόφευκτη καθυστέρηση στην έκδοση του παρόντος τεύχους. Ζητούμε την κατανόηση των αναγνωστών μας, οι οποίοι ελπίζουμε ότι θα λάβουν το περιοδικό μέχρι τις 4 Σεπτεμβρίου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗ ΕΚΠΛΗΞΗ

Ομολογούμε ότι μας ξάφνιασε, η κατά τα άλλα συνήθως αρνητική προς τον ελληνικό εφοπλισμό Νορβηγική εφημερίδα «Tradewinds», με τον θετικό σχολιασμό της για την ελληνική εταιρία «Μαρμαράς Ναβιγκέϊτιον».

Στο εβδομαδιαίο φύλλο της με ημερομηνία 14 Αυγούστου, η εφημερίδα σχολίαζε την πρόσφατη αγορά από την εταιρία του μπάλκ κάρριερ «Έλλην» 35.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1982, υπογραμμίζοντας ότι το αγοραστικό ενδιαφέρον της εταιρίας αυτής, που φημίζεται για πετυχημένο «timing» αγορών, μπορεί να ερμηνευθεί ως η αρχή της δυναμικής επανεμφάνισης των Ελλήνων στην αγορά των αγοραπωλησιών μετα-

χειρισμένων πλοίων υψηλών προδιαγραφών.

Ας μας επιτρέψει όμως η Νορβηγική εβδομαδιαία επιθεώρηση να την διορθώσουμε σε δύο σημεία: Πρώτον, το πλοίο άλλαξε χέρια έναντι τιμής 8.350.000 δολλαρίων και όχι έναντι 8.750.000 δολλαρίων που ανέφερε, καθώς και ότι η «Μαρμαράς Ναβιγκέϊτιον» διαχειρίζεται στόλο 28 και όχι 20 πλοίων που υπογραμμίζονταν στο σχετικό δημοσίευμα.

ΤΟ ΜΠΩΛΤΙΚ

Υστερα από την έκρηξη της βόμβας του IRA που κατέστρεψε ένα τμήμα του ιστορικού κτιρίου του Baltic Exchange στην St. Mary Axe του Λονδίνου, ο οργανισμός ξαναβρήκε τον κανονικό ρυθμό της λειτουργίας του. Ωστόσο δεν είναι βέβαιο αν το μέγαρο, που χρονολογείται από το 1903, θα αποκατασταθεί εξ ολοκλήρου. Η πρόσοψη του υπέστη σοβαρές ζημιές, αλλά η κεντρική αίθουσα συναλλαγών έμεινε ανέπαφη και η πρόσβαση από την πίσω πλευρά του είναι ακόμα σε καλή κατάσταση. Στο εσωτερικό ορισμένες οροφές και δευτερεύοντες τοίχοι κατέρρευσαν και ένα μέρος της επίπλωσης έχει αχρηστευθεί. Εν τούτοις πολλοί από τους ενοίκους του προσπαθούν να επαναλάβουν εκεί τις βασικές τους δραστηριότητες.

Το Baltic Exchange είναι αναντίρρητα η μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά του κόσμου και τονίζει τον κυρίαρχο ρόλο του Λονδίνου στις ναυτιλιακές υποθέσεις. Η δράση του αναφέρεται κυρίως στα ξηρά φορτία, η δε κοινότητα των μεσιτών του πετρελαίου, σαν μικρότερη, είναι εγκατεστημένη πίσω από τη μεγάλη αίθουσα. Περίπου τα δύο τρίτα των συναλλαγών εμπορευμάτων σε όλον τον κόσμο συνάπτονται στο Λονδίνο και αποφέρει στη Βρετανία περί το 1 δισεκ. λίρες κάθε χρόνο σε συνάλλαγμα.

Σήμερα οι υποθέσεις του διεξάγονται στο παλαιότερο από τα δύο μέγαρα των Λούδς, όπου και θα παραμείνουν όσο χρειασθεί. Πάντως τα μέλη του Baltic θα πρέπει να αποφασίσουν το συντομότερο για το μέλλον του κτιρίου που εξαρτάται από την επισκευή και αποκατάστασή του, η οποία προβλέπεται να περατωθεί το 1994, οπότε το Baltic Exchange συμπληρώνει την 250η επέτειό του.

ΤΑ ΑΥΤΟΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Μέγα ζήτημα δημιούργησε μια απόφαση του Ισπανικού δικαστηρίου επί του θέματος της υποχρεωτικής ή μη χρησιμοποίησης των φορτοεκφορτωτικών μέσων του λιμένος από τα αυτοεξυπηρετούμενα πλοία.

Η υπόθεση ξεκίνησε με την αγωγή που κατέθεσε ο Οργανισμός Λιμενικών Εργασιών που εκπροσωπεί τους φορτοεκφορτωτές του λιμένος της Βαρκελώνης, εναντίον μιας ναυτιλιακής εταιρίας που αρνήθηκε να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες του για τη φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου της, το οποίο τις πραγματοποίησε με τα μέσα και το προσωπικό που διέθετε το ίδιο.

Το δικαστήριο απέρριψε την αγωγή και δικαίωσε την εταιρία με το αιτιολογικό ότι επί των πλοίων που διαθέτουν δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα δεν ισχύει το μονοπώλιο των υπηρεσιών που παρέχουν οι λιμενεργάτες.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η απόφαση προκάλεσε τις έντονες αντιδράσεις τόσο των εταιριών μικτής οικονομίας στις οποίες υπάγεται ο λιμενικός χειρισμός των φορτίων στην Ισπανία, όσο και των εργατικών συνδικάτων τα οποία φοβούνται ότι η απόφαση αυτή θα αποτελέσει κακό προηγούμενο για τα συμφέροντά τους.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Η ΑΠΗΧΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

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 πρόσφατα, οι ακόλουθες επιστολές:

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.
ΚΥΡΙΟ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ελαβα το αντίτυπο του Λευκώματος «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά» που μου έστειλες με την επιστολή σου του Ιουνίου 1992 και ευχαριστώ θερμά.

Είναι εκπληκτικό το γεγονός ότι μέσα από τις σελίδες του λευκώματος προβάλλει, ολοκληρωμένη η ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας της χρονικής περιόδου στην οποία αναφέρεται το Λεύκωμα και ακόμα περισσότερο μία ιστορία ζωντανή και, αναντίρρητα, αντικειμενική.

Εξ άλλου η έκδοση του λευκώματος και σαν ιδέα ακόμα απόδοσης τιμής στον ιδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών» και Νέστορα της Ελληνικής Ναυτιλίας, Δημήτρη Κωττάκη, είναι αναμφίβολα επιτυχής. Ίσως σήμερα η ψυχή του, όπως λέει ο ποιητής, «να φαιδρύνεται και να δροσίζεται από τα κρύα φτερουγίσματα των ανέμων που έρχονται από το μέλλον».

Με φιλικούς χαιρετισμούς,
Καπτ. Π.Ν. ΤΣΑΚΟΣ

Πειραιάς, 17 Ιουλίου 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΓΙΑΝΝΗ ΚΙΝΔΥΝΗ**

Φίλε Δημήτρη,

Το βιβλίο σου «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά» είναι θαυμάσιο και γι' αυτό σε συγ-

χαίρω.

Δεν μπορώ απλώς να πω ότι το διάβασα, αλλά το ξεφύλισσα πολλές μάλιστα φορές, γυρνώντας τα φύλλα πίσω μπρος για να συγκρίνω εκάστοτε ναύλους, τιμές πλοίων, τοννάζ κλπ.

Πιστεύω λοιπόν ότι το βιβλίο αυτό θα έχει πολύ επιτυχία καθ' ότι είναι ένα ωραίο στόλισμα σε κάθε ναυτιλιακό γραφείο.

Φιλικότατα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΙΝΔΥΝΗΣ
MASTERS SHIPPING CO.

Πειραιάς, 21 Αυγούστου 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ
κ. ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΑΚΗ**

Αγαπητέ κύριε Ρήγα - Κωττάκη,

Με πολύ ενδιαφέρον διατρέξαμε τα περιεχόμενα του Λευκώματος το οποίον εξεδώσατε με την ευκαιρία εορτασμού των 60 χρόνων της Ελληνικής Ναυτιλίας και του παράλληλου βίου των αγαπητών «Ναυτικών Χρονικών».

Η έκδοσή σας διακρίνεται από υψηλή τεκμηρίωση, ιστορική ευθύνη, και ορθολογική κατανομή της ύλης, έτσι ώστε να αποδίδεται ένα συγκροτημένο έργο που απεικονίζει το μέγεθος του συντελεσθέντος μεγάλου έργου και την συμβολήν της Ελληνικής Ναυτιλίας εις την Εθνική Οικονομία.

Ως Εκδότης είμεθα σε θέση να εκτιμήσωμεν το μέγεθος της προσφοράς και του κόπου σας για την έκδοσή αυτή, κόπος όμως «ο οποίος ουκ εις κενόν εγένετο» όπως ο Απόστολος των Εθνών Παύλος έλεγε συναφώς.

Φιλικώτατα
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΑΚΗΣ
Δελτίον Διοικήσεως Επιχειρήσεων

Αθήνα, 28 Ιουλίου 1992

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

Κύριε Διευθυντά,

Ως πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος δηλώνω κατηγορηματικά ποιά είναι η πραγματικότητα στο λιμάνι του Πειραιώς (όσον αφορά την κίνηση επιβατών και οχημάτων) για να μην υπάρχουν ευθύνες που επιρρίπτονται από την μια πλευρά ή την άλλη και δημιουργούν εντυπώσεις άνευ αντικειμένου.

Πρώτον: Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά επαρκούν πλήρως για την κίνηση σε όλα τα νησιά μας.

Δεύτερον: Όλο το καλοκαίρι περιορίζεται από 25-26 Ιουλίου μέχρι και τις 4 Αυγούστου. Θέμα για τον 15 Αυγούστο λόγω της Παναγίας της Τήνου εδώ και έναν χρόνο δεν υφίσταται.

Τρίτον: Συνεπώς αν τα μελέτμια ξεκινήσουν τέλη Ιουλίου όπως συνέβη εφέτος δημιουργείται ένα τεράστιο πρόβλημα το οποίο έχει δύο σκέλη.

Σκέλος 1ο: Αναβάλλουν για μερικές μέρες το ταξίδι οι επιβάτες λόγω της κακοκαιρίας και κατά συνέπεια συσσωρεύονται μεταξύ 30 Ιουλίου και 2 Αυγούστου.

Σκέλος 2ο: Καθυστερούν τα πλοία λόγω μετεωρίων αφ' ενός και αφ' ετέρου λόγω του ότι είναι υπέρ πλήρη αργούν στην επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και αυτοκινήτων με συνέπεια να φθάνουν στον Πειραιά με 4 και πολλές φορές και 5 ώρες καθυστέρηση και εκεί παρουσιάζεται το εφής θέαμα:

Να θέλουν να αποβιβασθούν οι επιβάτες και τα οχήματα και από την άλλη πλευρά κυριολεκτικά να ορμούν οι αναμένοντες για να επιβιβασθούν. Έτσι επεκτείνεται η καθυστέρηση αναχωρήσεως του πλοίου και οι μόνιμοι επιβάτες επιβιβάζονται διότι υπάρχει ευχέρεια πρωτοκόλλου επιβατών και δεν υφίσταται θέμα απαγορευτικό από το Λιμεναρχείο, όμως τα αυτοκίνητα στοιβάζονται στο γκαράζ

«φίρδην - μίρδην» με απώλεια εκάστοτε (20) και (30) Ι.Χ.

Καταλαβαίνετε λοιπόν 20/30 αφίξεις / αναχωρήσεις την ημέρα πόσα αυτοκίνητα αναμένουν για την επόμενη αναχώρηση.

Τέταρτον: Πέραν όλων των ανωτέρω παρουσιάζονται αυτοκίνητα Ι.Χ. με τρέιλερ (που έχουν κάποια βάρκα ή φουσκωτό) κι έτσι κάθε φορά μπαίνοντας 3-4 τρέιλερ χάνονται 8 θέσεις Ι.Χ.

Ενα άλλο πάλι σοβαρό θέμα που προκύπτει είναι ότι οι επιβάτες δεν δηλώνουν την μοτοσυκλέτα τους και αυτές συνήθως είναι των 600 κυβικών και άνω, όπου χάνεται επίσης χώρος για 40 Ι.Χ.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι το Σάββατο 1/08/1992 στο οχηματαγωγό «Μήλος» που πήρε γύρω στις 280/290 μοτοσυκλέτες χάθηκε χώρος 35 Ι.Χ.

Τελειώνοντας μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι ούτε το Λιμεναρχείο, πολύ δε περισσότερο οι Ναυτικοί Πράκτορες είναι δυνατόν να ευθύνονται.

Αυτό θα συμβαίνει σε οποιαδήποτε περίπτωση μεταξύ 25 Ιουλίου μέχρι 5 Αυγούστου κάθε χρόνο.

Φιλικότατα
Γ.Ε. ΣΟΥΡΙΑΔΑΚΗΣ

Πρόεδρος
Πανελληνίου Συνδέσμου
Ναυτικών Πρακτόρων

Πειραιάς, 3 Αυγούστου 1992

Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με άρθρο με τον τίτλο «Ο επανέλθων στην ενέργεια συνταξιούχος» που δημοσιεύθηκε στο τεύχος στις 15/7/92 του περιοδικού σας, σας πληροφορούμε για την ενημέρωσή του αναγνωστικού σας κοινού τα επόμενα:

1. Η απόφαση του ΥΕΝ που ρυθμίζει τα της επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς (Μ. 2313.8/154/92/20.3.92 ΦΕΚ

225Β/3.4.92) παρέχει, όπως είναι γνωστό, τη δυνατότητα, με τις αναφερόμενες σ' αυτή προϋποθέσεις και για συγκεκριμένη χρονική περίοδο, επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους λόγω γήρατος ναυτικούς πλην Ραδιοτηλεγραφητών, με σκοπό την κάλυψη των άμεσων αναγκών επανδρώσεως των ελληνικών ή συμβεβλημένων με το ΝΑΤ Φορτηγών πλοίων και Δεξαμενοπλοίων, όπου εκτιμάται ότι είναι οξύτερο το πρόβλημα της επανδρώσεως με Έλληνες ναυτικούς, κυρίως Αξιωματικούς.

Η διαδικασία, κατά συνέπεια, οι προϋποθέσεις και οι λοιπές ρυθμίσεις που προβλέπονται από την πιο πάνω απόφαση, ισχύουν για τους συνταξιούχους ναυτικούς που επιθυμούν την επανόδο τους στην ενέργεια για να ναυτολογηθούν στα φ/γ πλοία και δ/ξ και για το σκοπό αυτό δόθηκαν σχετικές οδηγίες και διευκρινίσεις τόσο στις λιμενικές Αρχές όσο και στις λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

2. Για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους λόγω γήρατος ναυτικούς που επιθυμούν να ναυτολογηθούν στις λοιπές (πλην φ/γ και δ/ξ) κατηγορίες πλοίων στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και τα ε/γ πλοία όπως ρητά αναφέρεται και στην παραγρ. 9 της παραπάνω απόφασης, εξακολουθεί να ισχύει η διαδικασία και προϋποθέσεις που προβλέπονται από προγενέστερες Αποφάσεις του ΥΕΝ (τις αριθ. 2413.1/1/88/4.7.88 και 2313.8/52/90/4.4.90 ΦΕΚ 492Β/88 και 254/90 αντίστοιχα) που εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται από το ΥΕΝ.

Βέβαια η διαδικασία, οι προϋποθέσεις και λοιποί περιορισμοί που προβλέπονται από τις εν λόγω αποφάσεις για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς, διαφέρουν από τα ισχύοντα για τους συνταξιούχους που επανέρχονται στην ενέργεια για να ναυτολογηθούν μόνο στα φ/γ και δ/ξ, αυτό όμως δεν είναι δυνατόν να ερμηνευθεί ότι απαγορεύεται γενικώς η επάνοδος στην ενέργεια συνταξιούχων ναυτικών που επιθυμούν την ναυτολόγησή των σε ε/γ πλοία. Άλλωστε ουδεμία τέτοια απόφαση ΥΕΝ έχει εκδοθεί, ειμή μόνον διευκρινιστικές οδηγίες προς τις Λιμενικές Αρχές και τις λοιπές Υπηρεσίες, σχετικά με την εφαρμογή της τελευταίας αποφάσεως (Μ. 2313.8/154/82/20.3.92).

Φιλικότατα

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 7 Αυγούστου 1992

Η αναθεώρηση του «Norwegian Sale Form»

Ιδιαίτερη απήχηση συνάντησε η αρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» στο τεύχος του Αυγούστου 1992, το οποίο κυκλοφόρησε στις αρχές του μήνα, σχετικά με τις προτεινόμενες από τους Νορβηγούς τροποποιήσεις στο Norwegian Sale Form, ενώ στις 14 Αυγούστου κυκλοφόρησε και η ανακοίνωση του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που συμφωνεί με τις θέσεις που υποστηρίχθηκαν μέσα από τις σελίδες του περιοδικού, για τις επιμαχες προτάσεις του αντίστοιχου Νορβηγικού Σωματίου.

Για την πληρέστερη ενημέρωση των αναγνωστών τους τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν εν συνεχεία τις θέσεις του Hellenic Shipbrokers Association, καθώς και τις επιστολές που έλαβαν από το Institute of Chartered Shipbrokers και από τον κ. Ντένη Βερναρδάκη, οι οποίες, σχολιάζουν εκτενέστατα τις μεθοδεύσεις των Νορβηγών που κύριο στόχο έχουν την Ελληνική Ναυτιλία.

Οι απόψεις του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Κύριε Διευθυντά,

Το Σωματείο Ελλήνων Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων έλαβε από την επιτροπή αγοραπωλησιών του αντίστοιχου Νορβηγικού Σωματίου, η οποία έχει την ευθύνη και χειρίζεται όλα τα θέματα τα αφορώντα εις το γνωστό έντυπο αγοραπωλησιών Norwegian Sale Form, επιστολή δια της οποίας οι Νορβηγοί μας ενημερώνουν ότι απεφάσισαν για μια ακόμη φορά (τρίτη σε διάστημα μικρότερο των δέκα ετών) αυθαίρετα την αναθεώρηση του ως άνω εντύπου και ζητούν τα σχόλια και τις παρατηρήσεις μας επί των προτεινόμενων υπ' αυτών αλλαγών.

Η επιτροπή αγοραπωλησιών του Σωματίου μας συνήλθε και εξήτασε διεξοδικά το θέμα και κατέληξε ομόφωνα στο συμπέρασμα ότι καμία αναθεώρηση δεν είναι αναγκαία και δεν υπάρχει λόγος να γίνει. (Αντιθέτως η νέα αυτή αναθεώρηση των Νορβηγών μοιραίως αναζωπυρώνει τις υποψίες μας για μεθοδεύσεις εις βάρος των συμφερόντων της Ελληνικής κυρίως Ναυτιλίας).

Εις το σκεπτικό της αποφάσεώς μας αυτής περιλαμβάνονται τα εξής επιχειρήματα:

1. Το Norwegian Sale Form είναι ένα από τα αποκαλούμενα standard documents που χρησιμοποιούνται στις δικαιοπραξίες της διεθνούς Ναυτιλίας όπερ σημαίνει ότι πρέπει να παρουσιάζει μια μονιμότητα στους όρους του (οι οποίοι έχουν κριθεί και ερμηνευθεί νομικώς στα δικαστήρια και στις διαιτησίες στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα) ώστε να εμπνέει σιγουριά και βεβαιότητα στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες για τους οποίους η γνώση των κανόνων του παιχνιδιού είναι βασική προϋπόθεση.

Εξυπακούεται ότι αυτή η βεβαιότητα της ερμηνείας των δεδομένων όρων ενός τέτοιου εντύπου συμβολαίου αίρεται με τις αναθεωρήσεις, αφού αυτές συνεπάγονται αλλαγές της δομής του, αλλά και η ίδια η λογική του standard document ανατρέπεται αφού κάτι το συνεχώς μεταβαλλόμενο παύει να είναι standard.

2. Η Διεθνής Κοινότητα για λόγους που έχουν να κάνουν κυρίως με την αδιαφορία που έχουμε επί δεκαετίες (αδικαιολογητά) επιδείξει οι Ελληνικοί ναυτιλιακοί φορείς σχετικά με το θέμα αυτό, και που η ανάπτυξη τους εκφεύγει των ορίων του παρόντος, έχει δεχθεί έκούσα - ακούσα τον τύπο Norwegian Sale Form που πρώτο-εκυκλοφόρησε το 1956 και έκτοτε συνεχώς αναθεωρείται πάντοτε τη πρωτοβουλία των Νορβηγών shipbrokers και χωρίς ποτέ κανέναν ενδιαφερόμενο, οιασδήποτε εθνικότητας, φορέας να έχει ζητήσει ή προκαλέσει κάποια αναθεώρηση.

Για την αποκάλυψη του τι ακριβώς παίζεται πίσω από την πλάτη των Ελλήνων Εφοπλιστών, που συνήθως, ιστορικά, λειτουργούν ως αγοραστές μεταχειρισμένων πλοίων (εν αντιθέσει προς τους Νορβηγούς) αρκεί να ρίξει κανείς μια ματιά στους όρους της πρώτης εκδόσεως του N.S.F. και κατ' ακολουθίαν στις εκάστοτε επόμενες αναθεωρήσεις του απ' όπου προκύπτει αβίαστα ότι στις πρωταρχικές του μορφές το N.S.F. ευνοούσε σκανδαλωδώς τον πωλητή (οι Νορβηγοί μέχρι και ολόκληρη την δεκαετία του '70 ήταν μόνο πωλητές μεταχειρισμένων πλοίων διότι έχτιζαν newbuildings) εις βάρος του αγοραστή.

Αργότερα την δεκαετία του '80 που, μέσω των εταιριών K/S εστράφησαν και οι Νορβηγοί στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, το εθνικό τους σωματείο

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

Brokers, αιφνιδίως και αυθαίρετα πάλι, χωρίς καμία προηγούμενη προειδοποίηση ή κάποιον αποχρώντα λόγο, εκυκλοφόρησε στα διάφορα ομόλογά του Σωματεία ανά τον κόσμο τις αναθεωρήσεις που είχαν ετοιμάσει στο NSF και οι οποίες κατά διαβολική σύμπτωση (SIC) ετύγχανε να κλίνουν υπέρ του αγοραστή αυτήν την φορά...

Τέλος, τώρα που η Νορβηγική Ναυτιλία πλήττεται από την αδυσώπητη συνέπεια των αφρόνων αγορών στις οποίες είχαν μαζικά προβεί την τελευταία πενταετία, και που οι Νορβηγοί εφοπλιστές πωλούν μισοτιμής αυτά που είχαν αγοράσει, έρχονται εκ νέου οι brokers τους και ζητούν ούτε λίγο ούτε πολύ να επιβάλλουν νέα αναθεώρηση του N.S.F. προβάλλοντας μια έωλη και εν πολλοίς υποκριτική επιχειρηματολογία.

Το μη αναγκαίο της αναθεώρησης των standard συμβολαίων αποδεικνύεται εύκολα και από την καθημερινή πρακτική των Μεσιτών (είτε ναυλώσεων, είτε αγοραπωλησιών) αφού όσο πλήρες και αν είναι ένα τέτοιο συμβόλαιο, και όσο πρόσφατη η τυχόν αναθεώρησή του, είναι αδύνατον να μη καταφύγει ο κάθε broker σε διαγραφές κάποιων εντύπων όρων ή συμπληρώσεις άλλων ώστε να το προσαρμόσει στις ανάγκες της εκάστοτε συγκεκριμένης διαπραγματεύσεως.

Κατά συνέπεια αφού θα διαγράψεις και θα συμπληρώσεις το έστω... και σήμερα αναθεωρηθέν συμβόλαιο γιατί θα ενοχληθείς εάν διαγράψεις ή συμπληρώσεις έναν παλαιότερο τύπο ο οποίος όμως προσφέρει την σιγουριά που περιγράψαμε στην παράγραφο 1 πιο πάνω.

Θα μπορούσαμε φυσικά να απαριθμήσουμε κι άλλους λόγους που προκαλούν ή και ερμηνεύουν αυτήν την ξαφνική «βία» των Νορβηγών συναδέλφων μας να (επαν)-αναθεωρήσουν το NSF, πάντοτε ερήμην των Ελλήνων, αλλά δεν θεωρούμε σκόπιμο να καταχρασθούμε της φιλοξενίας σας.

Αυτές πάντως είναι, σε γενικές γραμμές, οι βάσεις της αρνήσεώς μας να προσυπογράψουμε νέα αναθεώρηση και παρ'όλο που δεν τρέφουμε αυταπάτες και δεν ελπίζουμε ότι θα εισακουσθεί η αρνητική μας επιχειρηματολογία από τους Νορβηγούς συναδέλφους, έχουμε την αίσθηση τουλάχιστον ότι έτσι δεν παραδινόμαστε αμαχητί.

Φυσικά θα ενημερώσουμε σχετικά και την Ε.Ε.Ε., το Ν.Ε.Ε και τους άλλους ενδιαφερόμενους φορείς της Ναυτιλίας μας.

Μετά τιμής
Σ.Μ.Ν.Σ.

Πειραιάς, 14 Αυγούστου, 1992

Οι απόψεις του Institute of Chartered Shipbrokers

Dear Sir,

Revision of Norwegian Saleform

My attention has been drawn to an article by Dr. Nikos Mikelis recently published by you.

This article intimates that the London Shipbroking fraternity has sat on its hands and not shown any interest or activity in the proposals for the new Saleform.

This could not be further from the truth. The Institute of Chartered Shipbrokers has been in constant touch with both BIMCO and the Norwegian Shipbrokers Association since the middle of 1991 in order to cooperate in bringing the Saleform up to date.

In June this year the Norwegian Shipbrokers Association circulates a proforma document to various National Associations (including Greece and London) asking for comments. This document was widely circulated to our members and to members of the London Sale and Purchase Brokers Association. These comments have just been passed through to Norway together with an overall view from the Institute.

I hesitate to calculate the amount of man hours involved in this exercise but it is certainly considerable.

Whilst the London Sale and Purchase Brokers would rather be selling ships to their Greek clients than burning the midnight oil to revise the Saleform, nevertheless the Brokers have gladly given their time and experience in order to assist the market as a whole in promoting a document which should take us at least to the year 2000.

Yours faithfully,
W.E.A. Bays
Chairman

London, 13th August, 1992

Οι απόψεις του κ. Ντένη Βερναρδάκη

Κύριε Διευθυντά,

Θέλω κατ' αρχήν νας σας συγχαρώ για την ανάληψη της πρωτοβουλίας συζητήσεως επί της νέας προτεινόμενης αναθεωρήσεως του Νορβηγικού εντύπου συμβολαίου αγοραπωλησιών πλοίων, που τελευταία φορά ανεθεωρήθη το 1987, από το έγκριτο περιοδικό σας και να σας ευχαριστήσω για την τιμή που μου κάνατε ζητώντας μου να εκθέσω και εγώ τις απόψεις μου

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

σχετικώς.

Δεν θα ακολουθήσω το παράδειγμα των εκλεκτών παραγόντων του χώρου της Ναυτιλίας μας κ.κ. Ν. Μικέλη και Γ. Μπάνου και θα γράψω στην γλώσσα μας, την ελληνική, γιατί πιστεύω ότι η συζήτηση αυτή γίνεται και οφείλει να απευθύνεται στο Ελληνικό ναυτιλιακό στοιχείο και μόνον και αλίμονο αν φθάσουμε και στο σημείο να μιλάμε μεταξύ μας... ξένες γλώσσες.

Όπως είχα πει και στα σεμινάρια του Ν.Ε.Ε., στα οποία είχαμε διδάξει με τον Γιώργο Μπάνο προ ολίγων ετών, από την πρώτη μου επαφή με την πράξη των αγοραπωλησιών το 1974 δύο πράγματα με προβλημάτισαν.

Πρώτον γιατί οι δύο καθιερωμένοι τύπου συμβολαίων αγοραπωλησιών πλοίων το Ν.Σ.Φ., (του 1966, τότε) και το Nirron Sale Form περιείχαν (και περιέχουν) όρους τόσο σκανδαλωδώς ευνοούντας τους πωλητές και

Δεύτερον γιατί η Ελληνική Ναυτιλία, που ήδη από τότε ήγγιζε την παγκόσμια κορυφή, είχε παραδοθεί αμαχητί στις ανταγωνιστικές της δυνάμεις, εκείνες των οποίων ο σχεδιασμός (μέρος του οποίου αποτελούν και οι συμβάσεις αυτές) απεργάζετο ει δυνατόν και τον αποκλεισμό μας ακόμη από την παγκόσμια πίττα.

Η απάντησις ήτο (και παραμένει) ότι οι Έλληνες λειτούργουσαν κατά κανόνα μόνον ως αγοραστές μεταχειρισμένων πλοίων και συμπεριφέρονται κατά κανόνα αντισυλλογικά.

Οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ γνωρίζουμε καλά ότι οι συνθήκες εκείνες του 1974 εξακολουθούν να ισχύουν ακόμη και σήμερα στον βαθμό που συνεχίζουν να μας επιβάλλονται τύποι συμβολαίων που είτε δεν εγκρίνουμε καθόλου, είτε εγκρίνουμε ελάχιστα και που έχουν σχεδιασθεί και συνταχθεί όχι από Έλληνες αλλά από ξένους εκφράζοντες αντίθετα ή έστω ανταγωνιστικά των Ελλήνων συμφέροντα.

Αντιπαρερχόμενοι τον Ιαπωνικό τύπο συμβολαίου ως ... εξωγήινο και εν πάση περιπτώσει ως ελαχίστην εφαρμογήν ευρίσκοντα σε διεθνείς δικαιοπραξίες όπου συμμετέχουν Έλληνες, ερχόμαστε να επικεντρώσουμε την κριτική μας στον Νορβηγικό, ο οποίος υφίσταται κάθε τόσο νέες μεταμορφώσεις οβιδιακού τύπου.

Ηδη συμφωνούμε με τον Δρα Μικέλη στην θέση του ότι ο Νορβηγικός τύπος Ν.Σ.Φ εκφράζει αποκάλυπτα τα εκάστοτε συμφέροντα των Νορβηγών εφοπλιστών, ο δε βαθμός που, χωρίς αιδώς, θα έλεγα η οικεία τους Ένωσις Μεσιτών δεν διστάζει να εκβιάζει τις εκάστοτε αλλαγές του δεν θα έπρεπε πλέον να μας ξενίζει ούτε να μας αιφνιδιάζει γιατί αποτελεί μέρος ευρύτερων εθνικών τους σχεδιασμών που φυσικά περνάνε πάνω από τους αλλοεθνείς ανταγωνιστές τους.

Εδώ λοιπόν θα έπρεπε να εστιάσουμε, κατά την γνώμη μου, την κριτική μας και να σχεδιάσουμε, όλοι μαζί, την Ελληνική άμυνα. Ο φίλτατος Δρ. Μικέλης όμως (ας μου επιτρέψει να σημειώσω δίχως ίχνος κακίας) αν κατάλαβα καλά, ενώ κάνει σωστή διάγνωση καταφεύγει για μια ακόμη φορά στην δοκιμασμένα αποτυχημένη, από εποχής... Μηδικών πολέμων Ελληνική συνταγή, ήτοι, επικαλείται τον... πατριωτισμό των ξένων (Άγγλων brokers) και τους ζητά να αφυπνισθούν για να ... «σώσουν» την Ναυτιλία των Ελλήνων από τη ξένη επιβουλή.

Ελπίζω να μη καλούμεθα να δεχθούμε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές που έχτισαν αυτό το κολοσσιαίο οικοδόμημα — ειδικά δε ο Πειραϊκός εφοπλισμός που ιστορικά μικρή είχε συνεργασία με τους Άγγλους και που τα περισσότερα μέλη του ξεκίνησαν την σταδιοδρομία τους ως brokers είναι ανίκανοι να συνεργασθούν με το Σωματείο Ελλήνων Μεσιτών και ειδικευμένους Έλληνες ναυτιλιακούς δικηγόρους ή ότι οι τελευταίοι είναι ανεπαρκείς να εκπονήσουν έναν τύπο Συμβολαίου που θα εκφράζει ελληνικά συμφέροντα.

Πιστεύω λοιπόν ότι οι παραινέσεις του Δρος Μικέλη έπρεπε να έχουν αποδέκτες το Ν.Ε.Ε., την Ε.Ε.Ε., το Committe κλπ. και όχι τους Άγγλους brokers.

Για να επιστρέψουμε όμως στο Ν.Σ.Φ. και στην συζήτηση περί της νέας προτεινόμενης αναθεωρήσεως.

Επί της ουσίας των παρατηρήσεων του φίλου μου Γ. Μπάνου επί των υπό αναθεώρησιν όρων φυσικά συμφωνώ — ποιός διαφωνεί άλλωστε;

Φοβάμαι όμως ότι το θέμα όπως το θέτουν οι Νορβηγοί είναι απλώς αποπροσανατολιστικό. Διότι δεν αρκεί μόνον το γεγονός ότι οι εκάστοτε παλλινδρομήσεις των αναθεωρήσεων των Νορβηγών brokers, αντανακλούν την θέση και την γωνία υπό την οποία οι

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**

Νορβηγοί εφοπλιστάι «παίζουν» στην αγορά (άλλοτε ως πωλητάι και άλλοτε ως αγοραστάι) για να εξηγήσει την προτεινόμενη παρούσα «βία» τους για νέα αναθεώρηση.

Παίζει ρόλο πιστεύω και η δεινή θέση στην οποία έχουν ήδη περιέλθει και τα ίδια τα γραφεία brokers της Νορβηγίας μετά τον όλεθρο που έχουν υποστεί οι εταιρίες «K/S» και τα οποία στην προσπάθειά τους να διασκεδάσουν εντυπώσεις εφαρμόζουν την λογική ... αναθεωρώ άρα υπάρχω ... είναι δηλαδή και μιας μορφής διαφήμιση, και μεγαλοϊδεατισμός, ίσως.

Τέλος παίζει εξ ίσου ρόλο και η κακή πορεία της Νορβηγικής Ναυτιλίας συνολικά.

Κύριε Διευθυντά, δεν ανήκω σε εκείνους που δέχονται ως αναγκαιότητα την αναθεώρηση ενός «standard» τύπου ναυτιλιακού Συμβολαίου σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή γιαυτό και δεν θα πέσω στην παγίδα των Νορβηγών να αρχίσω να συζητώ τους σχετικούς όρους αφού κανένας τέτοιος τύπος όσο συχνά και αν αναθεωρηθείτο δεν θα μπορούσε να καλύψει, αφ' αυτού, τις ειδικές ανάγκες και την λογική κάθε ενός συμβολαίου. Ο κάθε standard τύπος δίνει το πλαίσιο και μόνον κάποιου Συμβολαίου γιαυτό άλλωστε και πάντα μπαίνουν additional clauses σε όλα τα συμβόλαια ακόμη και σ' αυτά που αναθεωρήθηκαν ... σήμερα.

Προς επίρρωση των παραπάνω θέσεων μπορεί να αναφερθεί ένα απλό παράδειγμα όπως ότι το NSF σε όλες του τις εκδόσεις προβλέπει ότι αγοραστής (όροι 2 και 4) θα καταβάλει την προκαταβολή του 10% σε κοινό λογαριασμό προ των επιθεωρήσεων του πλοίου και σε περίπτωση απορρίψεως του πλοίου να επιστρέφεται η προκαταβολή στον αγοραστή. Για λόγους οικονομίας χρόνου και διαδικασιών αυτή η πρόβλεψη του NSF ποτέ σχεδόν δεν εφαρμόζεται στην πράξη εδώ και δεκαετίες. Εν τούτοις οι Νορβηγοί brokers ποτέ δεν μερίμνησαν για την απαλειφή του ούτε ποτέ το έθεσαν ως υπό αναθεώρηση θέμα...

Απ' την άλλη η Ναυτιλία είναι ο κατ' εξοχήν επιχειρηματικός χώρος που οι κανόνες του παιχνιδιού πρέπει να είναι γνωστοί και δεδομένοι, κατεστημένοι, θα έλεγα, και αυτό εξηγεί τον αποκαλούμενο «συντηρητισμό» του χώρου στον οποίο τόσο συχνά διάφοροι «προοδευτικοί» και μη αναφέρονται.

Ετσι δεν είναι τυχαίο το ότι τα κείμενα των standard Συμβολαίων των ναυλώσεων αλλά και των ασφαλειών πλοίων π.χ. διατηρούνται, όπως όλοι γνωρίζουμε, τα ίδια, απaráλλακτα χωρίς αναθεωρήσεις, επί γεννεές ολόκληρες (αν όχι επί αιώνες) και αυτό είναι φυσικά εφικτό αφού τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να προσθέτουν τα αναγκαία, ή να διαγράφουν κατά βούλησιν και κατά περίπτωσιν τους όρους που δεν τους χρειάζονται. Αυτό το αμετάβλητο όμως κάνει τον «standard» τύπο και μόνο έτσι επικρατεί.

Αλλωστε οι συχνές αναθεωρήσεις καθιστούν τους αναθεωρούμενους όρους ... απλώς αιωρούμενους α-

φού δεν προλαβαίνουν τα δικαστήρια ή οι διαιτητάι να τους κρίνουν και να καθιερώσουν την νομική τους ισχύ ή ερμηνεία.

Πάνω σ' αυτήν την λογική και πρακτική έχει εξ άλλου επικρατήσει και ο Αγγλικός νόμος καθώς και το Λονδίνο ως Arbitration Centre στα διεθνή ναυτιλιακά συμβόλαια.

Κατά συνέπεια και το N.S.F. 87 δεν χρειάζεται καμία, κατά την γνώμη μου, αναθεώρηση και αυτό θα εισηγηθώ και στην επιτροπή αγοραπωλησιών των Ελλήνων Μεσιτών στην οποία συμμετέχω.

Θέλω να κλείσω το παρόν σημείωμα εκφράζοντας για μια ακόμη φορά την πεποίθηση ότι κάθε απόπειρα ερμηνείας των πράξεων των Νορβηγών brokers είναι αποπροσανατολιστική στον βαθμό που μας απομακρύνει από το γεννεσιουργό αίτιο, που είναι η εξασφάλιση των συμφερόντων των Νορβηγών εφοπλιστών, όπως και κάθε δίλημμα που τίθεται, όπως το παρόν — να δεχθούμε ή όχι τις προτεινόμενες τροπολογίες — είναι ψευδοδίλημμα.

Όπως προείπαμε τα standard documents σπανιότατα αναθεωρούνται, αναδομούνται, ή τροποποιούνται αφού κάτι τέτοιο εκτός του ότι δεν είναι αναγκαίο, είναι αδιέξοδο, αντιστρατεύεται και την ίδια τους την λογική, οδηγεί σε φαύλο - κύκλο και σε αναίρεση του ίδιου του σκοπού των standard documents.

Τέλος αξίζει να επισημανθεί — και να εξαρθεί οπωσδήποτε — η συνλική και απόλυτη ταύτιση των Νορβηγών brokers με τους Νορβηγούς εφοπλιστές — για την αφοσίωση και την πολιτική τους αυτή αμείβονται άλλωστε οι πρώτο πλουσιοπάροχα από τους δεύτερους οι οποίοι ούτε που σκέφθηκαν ποτέ να προβούν σε δικαιοπραξία δίχως την μεσολάβηση Νορβηγού και μόνον Νορβηγού broker — και αντιστρόφως και κατ' επέκτασιν όλοι μαζί για την Νορβηγική Ναυτιλία.

Ας πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Η Νορβηγική Ναυτιλία ανδρώθηκε και μεγαλούργησε στο Όσλο και στα άλλα Νορβηγικά λιμάνια. Μόνον και αν κάποιος πει ποτέ σ'ε Νορβηγό εφοπλιστή να μετακομίσει την έδρα του στο Λονδίνο (ή αλλού) ή να στραφεί σε Άγγλους (ή άλλης εθνότητας ξένους) brokers κινδυνεύει να κατηγορηθεί για προσβολή. Το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει με την πλειοψηφία των Ελλήνων Εφοπλιστών που από στρεβλή παράδοση, όπως άλλωστε φάνηκε νομίζω και από την επιστολή του Δρος Μικέλη, δείχνουν να θεωρούν το Λονδίνο ως τον μόνο χώρο επιτυχίας και τους Άγγλους brokers ως τους μάγους των επιτυχιών.

Κατά την γνώμη μου η υπέρβαση αυτής της λογικής είναι τελικά το ζητούμενο και όχι οι παλινωδίες του NSF και των Νορβηγών.

Φιλικά

NTENΗΣ ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ

Γεν. Διευθυντής Master's Shipping Co.

Πειραιάς, 11 Αυγούστου, 1992



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



Οι Διεθνείς Συμβάσεις περί αποφυγής διπλής φορολογίας των πλοίων

Του Δρος ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΤΣΟΥΡΗ

Είναι γενική η διαπίστωση, ότι οι διεθνείς συμβάσεις περί αποφυγής διπλής φορολογίας των πλοίων, αποτελούν για το παραδοσιακά ναυτικά Κράτη, ένα βασικό μέτρο προνοίας και ενδιαφέροντος για τη στήριξη της εθνικής των ναυτιλίας. Με τη σύναψη των συμβάσεων αυτών, και προς το σκοπό εξυπηρέτησής αμοιβαίων οικονομικών συμφερόντων, τα Κράτη, αποτρέπουν την υπαγωγή σε διπλή φορολογία των πλοίων των. Η πρώτη φορολογία επιβάλλεται, κατά κανόνα, από το Κράτος της Σημαίας. Η δεύτερη, επιβάλλεται, συνήθως, από τα Κράτη εκ λιμένων των οποίων τα αλλοδαπά πλοία παραλαμβάνουν φορτία και επιβάτες.

Η χώρα μας μέχρι 1.7.1992, έχει υπογράψει διεθνείς συμβάσεις με 34 Κράτη, για την αμοιβαία και επίσημη απαλλαγή, των υπό Ελληνική σημαία πλοίων, από τη διπλή φορολογία.

Σε περίπτωση μη υπογραφής συμβάσεως, έχει εφαρμογή το Ν.Δ. 1077/1971, το οποίο καθιερώνει την αρχή της αμοιβαιότητας στην απαλλαγή. Η αμοιβαιότητα αυτή σημαίνει, ότι, πλοίο το οποίο εκμεταλλεύεται ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει έδρα ένα αλλοδαπό Κράτος, απαλλάσσεται *de facto* της φορολογίας για παραλαβή φορτίων ή επιβατών από Ελληνικούς λιμένες. Ως προϋπόθεση τίθεται το γεγονός, ότι, το Κράτος της έδρας της ναυτιλιακής αυτής επιχείρησης, απαλλάσσει από παρόμοια φορολογία τα ανήκοντα σε Ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις πλοία,

τα οποία παραλαμβάνουν φορτία και επιβάτες από λιμένες του ξένου αυτού Κράτους.

Η εφαρμογή των εκάστοτε εμφανιζομένων, κατά τη διακίνηση των πλοίων, περιπτώσεων απαλλαγών από τη διπλή φορολογία παρουσιάζει στην πράξη διαφορα ζητήματα. Αυτό έγινε τόσο στις περιπτώσεις που υπάρχει εν ισχύ διεθνής σύμβαση, όσο και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν υπάρχει, οπότε γίνεται επίκληση της αρχής της αμοιβαιότητας — αν συντρέχουν οι σχετικές προϋποθέσεις. Τα ζητήματα αυτά καθιστούν ενδιαφέρουσα και χρήσιμη μια αναφορά στο ισχύον καθεστώς όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, με βάση τις υπογραφείσες συμβάσεις. Η αναφορά αυτή έχει και επικαιρότητα αφού νέες συμβάσεις βρίσκονται στο στάδιο των διαπραγματεύσεων αλλά και διότι είναι εμφανής μια διασταση απόψεων μεταξύ των Υπουργείων Εξωτερικών και Οικονομικών ως προς την ισχύ και εφαρμογή ορισμένων συμβάσεων, λόγω μη επικυρώσεώς των δια νόμου.

Κατ' αρχήν, στις περιπτώσεις εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, προκαλούνται ζητήματα, επειδή δεν έχουν όλες το ίδιο περιεχόμενο. Το μεγαλύτερο μέρος, έχει ως κριτήριο την εγγραφή στα νηολόγια κάθε Κράτους. Στην περίπτωση αυτή το θέμα έχει κάποια απλότητα, με την προσφυγή στο κείμενο της συμβάσεως. Σε άλλες περιπτώσεις όπως με τα Κράτη Αργεντινή, Καναδά, Νορβηγία, Ολλανδία, ως κριτήριο τίθεται ο όρος

«ναυτιλιακή επιχείρησης». Ο όρος αυτός έχει ευρύτερη έννοια από την εγγραφή στα νηολόγια αφού περιλαμβάνει και την ύπαρξη πλοίων με διαφορετικές σημαίες και τους ναυλωτές των πλοίων.

Με άλλα Κράτη, (Κίνα) υπάρχει διαζευκτική διατύπωση και η απαλλαγή ισχύει, τόσο για τα πλοία που έχουν τη σημαία του Κράτους, όσο και τις εφοπλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα στο ίδιο Κράτος. Σε άλλες χώρες (Γερμανία), απαιτείται για την απαλλαγή, όχι μόνο η εγγραφή στα Γερμανικά νηολόγια αλλά και η επιχείρηση να ανήκει σε «κάτοικο» της χώρας αυτής, κατά τη διδόμενη από τους ορισμούς της συμβάσεως έννοια της «κατοικίας». Με τις Ινδίες, υπάρχει μια μοναδική ιδιορρυθμία. Χρησιμοποιείται μεν ο όρος «Ελληνική επιχείρησης» και «Ινδική επιχείρησης» αλλά δεν ορίζεται πλήρως απαλλαγή αλλά σε ποσοστό 50% και υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Ακόμη, η εμφάνιση διπλών νηολογίων, αρχίζει να δημιουργεί προβλήματα. Στην ισχύουσα με την Μεγ. Βρεταννία σύμβαση, περιλαμβάνεται διάταξη με την οποία εξαιρείται των ρυθμίσεων η Βρεταννική νήσος ΜΑΝ. Η εμφάνιση πλοίων με τη σημαία της Μεγ. Βρεταννίας αλλά με νηολόγιο εγγραφής τη νήσο αυτή, έχει ως συνέπεια να μη εφαρμόζεται το κείμενο της διεθνούς συμβάσεως αλλά η ευρύτερη αρχή της αμοιβαιότητας επί επιπέδου ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πρόβλημα παρουσιάστηκε στην πράξη και από τη μη επικύρωση α-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

πό τη χώρα μας των «επιστολών» που έχουν ανταλλαγή μεταξύ Ελλάδος και Ισραήλ. Το Υπουργείο Οικονομικών θεώρησε ανίσχυρες τις ανταλλαγές «επιστολές» από την τυπική αυτή αιτία. Τα Διοικητικά Δικαστήρια στα οποία έγινε προσφυγή, δέχτηκαν μεν το αντίσχυρο των «επιστολών», λόγω της μη επικυρώσεώς των, αλλά εφήρμοσαν τον νόμο περί αμοιβαιότητας, επειδή η νομοθεσία του Ισραήλ με ρητή διάταξη απαλλάσσει τις Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τη σχετική φορολογία. Ειδικά για το θέμα αυτό, υπάρχει μια σταθερή νομολογία του Συμβουλίου Επικρατείας, το οποίο με σειρά 13 αποφάσεών του, από του αριθμού 4032 μέχρι 4044 του έτους 1990, δέχεται την αρχή της αμοιβαιότητας και αντίστοιχη απαλλαγή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων Ελλάδος και Ισραήλ από τη διπλή φορολογία.

Το Υπουργείο Εξωτερικών, με πρόσφατο έγγραφο της Νομικής του Υπηρεσίας (φ. 0543/7.4.1992), βεβαιώνει τη διατήρηση εν ισχύ των ρυθμίσεων με Αιθιοπία, Αργεντινή, Καναδά, α-κόμη και με το Ισραήλ. Αντίθετα το Υπουργείο Οικονομικών, στην τελευταία του εγκύκλιο (1047465/26.10.1990), δεν μνημονεύει καμία από τις χώρες Αιθιοπία, Αργεντινή, Καναδά, Νορβηγία. Τούτο γίνεται, καίτοι η υφισταμένη ρύθμιση με την πρώτη χώρα επικυρώθηκε με το Ν.Δ. 4396/1964 και με τις άλλες έχει γίνει δημοσίευση στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» των σχετικών «συμφωνιών» και «ανακοινώσεων».

Περισσότερα προβλήματα, παρουσιάζονται στην πράξη κατά την

εφαρμογή της αρχής της αμοιβαιότητας. Η εκάστοτε απαιτούμενη απόδειξη των προβλεπόμενων προϋποθέσεων, με υποβολή πιστοποιητικών των αλλοδαπών αρχών, της επικυρώσεως αυτών για τη γνησιότητά των και το απαιτούμενο χρονικό διάστημα περαιώσεως των διατυπώσεων αυτών, χρειάζεται πολύ χρόνο και η έλλειψη ενός συγκεκριμένου τύπου πιστοποιητικού είναι εμφανής.

Οι συμβάσεις που έχει υπογράψει η χώρα μας με τα 34 κράτη, δεν φέρουν τον ίδιο τυπικό τίτλο όλες. Ορισμένες από αυτές /11 τον αριθμό / αναγράφονται ως «Συμβάσεις». Άλλες (18 τον αριθμό) φέρουν τον τίτλο «Συμφωνία», ενώ άλλες (5 τον αριθμό) αναγράφονται με τον τίτλο «Ρηματική διακοίνωσις», «Ανακοίνωσις» ή «Επιστολές» που ανταλλάσσονται μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Με ποιο κριτήριο γίνονται οι διακρίσεις αυτές, δεν μπορεί να γίνει ενιαίος προσδιορισμός. Στο Διεθνές Δίκαιο υπάρχει μια ποικιλία τίτλων που χρησιμοποιείται κατά καιρούς, κατά την πραγματοποίηση διεθνών συμβατικών πράξεων: Συνθήκη, σύμβασις, σύμφωνον, κανονισμός, δήλωση, πρωτόκολλον. Σε ορισμένες περιπτώσεις λαμβάνεται υπόψη η αντικειμενική βαρύτητα και έκταση του υπό ρύθμιση θέματος. Σε άλλες, η μορφή σχέσεων με το άλλο Κράτος από πλευράς Διεθνούς Δικαίου, η ύπαρξη ή μη επισήμων διπλωματικών σχέσεων κ.α. Παλαιότερα η επιστημονική θεωρία υπεστήριζε ότι επι απλών συμφωνιών (agreements) δεν χρειαζόταν επικύρωση.

Είναι χαρακτηριστική η αναγραφή στη «Ρηματική διακοίνωσις» με

την Αιθιοπία, ότι «... μέχρι της επικυρώσεως, η ρηθείσα συμφωνία θα θεωρείται ως τελούσα εν πλήρει ισχύϊ και θα εκτελείται ως εάν τα ρηθέντα επικυρωτικά έγγραφα είχαν ήδη ανταλλαγή». Τελικά, η επικύρωση με νόμο έγινε το έτος 1964 ενώ η υπογραφή είχε γίνει το έτος 1962.

Στα Ελληνικά Συντάγματα, με πρώτο το Σύνταγμα του 1844, προβλέπεται νομοθετική κύρωση, σε περίπτωση που συναπτεται... «πάσα συνθήκη εμπορίας...». Το ισχύον Σύνταγμα 1975/1986 (άρθρο 36) προβλέπει με ρητή διάταξη την κύρωση με νόμο, κάθε διεθνούς συνθήκης... «περί εμπορίας, φορολογίας...».

Εν πάσει περιπτώσει υπάρχει μια ανακολουθία, όταν για το ίδιο θέμα, με τον ίδιο τίτλο, το μεν έτος 1984 με την Ουγγαρία έχουμε «Σύμβαση» ενώ με την Τσεχοσλοβακία το 1989 έχουμε «Συμφωνία». Επίσης όταν η ανταλλαγή «Διακοινώσεων» με τον Καναδά δημοσιεύεται στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» ως «Συμφωνία» (ΦΕΚ 432Α/1929), ενώ η «Συμφωνία» με την Νορβηγία, δημοσιεύεται (ΦΕΚ 326Α 1931) ως «Υπουργική Ανακοίνωσις».

Οι 34 συμβάσεις αφορούν 21 Κράτη της Ευρώπης (Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Δανία, Ελβετία, Ε.Σ.Σ.Δ., Ηνωμ. Βασίλειο, Ιταλία, Κύπρο, Νορβηγία, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Σουηδία, Τσεχοσλοβακία, Φινλανδία, Ανατ. Γερμανία). 6 Κράτη της Ασίας (Ινδίες, Ισραήλ, Κίνα, Λίβανος, Πακιστάν, Συρία). 4 Κράτη της Αφρικής (Αίγυπτο, Αιθιοπία, Μαρόκο Ν. Αφρική). 3 της Αμερι-

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

κής (Αργεντινή, ΗΠΑ, Καναδά). Η σύμβαση με Αν. Γερμανία, παραμέει πλέον ανενεργός, μετά την ενοποίηση και τον καθορισμό, ότι διμερείς συνθήκες με συμβεβλημένο μέρος τη Δυτ. Γερμανία επεκτείνονται στο σύνολο του εδάφους της ενοποιημένης Γερμανίας.

Για τις περιπτώσεις που δεν υπάρχει γραπτή συμβατική ρύθμιση, εφαρμογή έχει το άρθρο 6 παρ. 2Δ του Ν.Δ. 1077/1971 το οποίο ορίζει ότι απαλλάσσονται εκ του φόρου εισοδήματος. Επί τω όρω της αμοιβαιότητας τα υπό των αλλοδαπών επιχειρήσεων εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων υπό ξενήν σημαία και αεροσκαφών, πραγματοποιούμενα κέρδη εν Ελλάδι». Ως καθαρό εισόδημα επί του οποίου επιβάλλεται ο ανάλογος φόρος, θεωρείται ποσοστό 10% επί των πραγματοποιούμενων ακαθαρίστων εσόδων εκ της μεταφοράς επιβατών και πραγμάτων εξ ελληνικών λιμένων και μέχρι του λιμένος προορισμού ή μέχρι του αλλοδαπού λιμένος επιβίβασης ή μεταφορτώσεως εις πλοίοι ενέρας αλλοδαπής επιχείρησης. Η εφαρμογή της αμοιβαιότητας περιλαμβάνει την απόδειξη με επίσημο πιστοποιητικό της αλλοδαπής χώρας, έδρα στην οποία έχει η ναυτιλιακή επιχείρηση που εκμεταλλεύεται το υπό κρίση πλοίο, ότι υπάρχει σχετική πρόβλεψη με ρητή διάταξη νόμου ή διοικητική πράξη κατ' εξουσιοδότηση νόμου ή

και τελεία ανυπαρξία παρόμοιου θεσμού. Το εκδιδόμενο από την αρμόδια φορολογική αρχή Πιστοποιητικό πρέπει να επικυρώνεται από τον Έλληνα Πρόξενο στη χώρα αυτή και εν ελλείψει από τον εν Ελλάδι Πρόξενο της ίδιας χώρας. Ως στοιχεία ενδεικτικά του ύψους του ακαθαρίστου ναύλου, γίνονται δεκτά και κατατίθενται στην αρμόδια Δημοσία Οικονομική Αρχή οποιοδήποτε σχετικό έγγραφο (φορτωτική, συμβόλαιο, τέλεξ, φάξ κλπ).

Η προβλεπόμενη φορολογία, επιβάλλεται ανεξαρτήτως της προελεύσεως του εμπορεύματος και φορτώσεως από χώρο υποκείμενο η Ελευθέρας Ζώνης. Στις τελευταίες δεν εφαρμόζονται οι Τελωνειακοί νόμοι, έχουν όμως ισχύ — πλην ρητής εξαιρέσεως — οι φορολογικοί. Για την εξασφάλιση εισπράξεων του φόρου οι Λιμενικές Αρχές υποχρεούνται να μη χορηγούν άδεια απόπλου στο υπό ξενήν σημαία πλοίο το οποίο παρέλαβε επιβάτες ή φορτία από ελληνικό λιμένα, εάν δεν προσκομισθή βεβαίωση της αρμοδίας Δ.Ο.Υ. περί ρυθμίσεως του τρόπου καταβολής.

Προβλήματα δημιουργήθηκαν και από την πραγματοποίηση ελέγχου από τους αρμόδιους ελεγκτές των Δ.Ο.Υ. μετά 10ετία και πλέον από την καθιέρωση με το Ν.Δ. 4444/1964 των αρχικών ρυθμίσεων, οπότε η πάροδος τόσο χρόνου ήταν από πολλές πλευρές ένα δυ-

σμενές στοιχείο για την τυχόν αναζήτηση εταιρειών για οφειλές πλοίων όταν μάλιστα και η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων ήταν για πολλά έτη χαλαρή. Είναι επομένως προφανής η ανάγκη, η οποία συμπίπτει και με τις δημοσιονομικές επιδιώξεις του Κράτους, για τον ταχύτερο έλεγχο των τηρουμένων βιβλίων, ώστε οι υποθέσεις να περαιώνονται με τον ακολουθούμενο στα ναυτιλιακά θέματα γρήγορο ρυθμό.

Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν, μπορεί να σημειωθεί η διαπίστωση ότι ο θεσμός των διεθνών συμβάσεων, λειτουργεί ικανοποιητικά υπέρ των υπό Ελληνική σημαία πλοίων. Η διαφορά στους τίτλους είναι κάτι το οποίο έγινε. Αρκεί να υπάρχει ενιαία ονοματολογία στις επόμενες συμβάσεις. Μια εναρμόνιση θέσεων ως προς την εφαρμογή των «ρηματικών διακοινώσεων» κλπ., είναι επιβεβλημένη. Στο θέμα αυτό ίσως θα έπρεπε η σχετική πρωτοβουλία να προέλθαι από το ΥΕΝ γιατί οι τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις, επηρεάζουν την προς τα έξω εικόνα των ναυτιλιακών μας πραγμάτων.

Γ. Ι. ΤΣΟΥΡΗΣ

Ο Γ.Ι. Τσούρης, είναι Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), αριστούχος Διδάκτωρ Πολιτικών Επιστημών και Επιστημονικός Συνεργάτης του «Ελληνικού Ινστιτούτου Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου».

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

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 στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

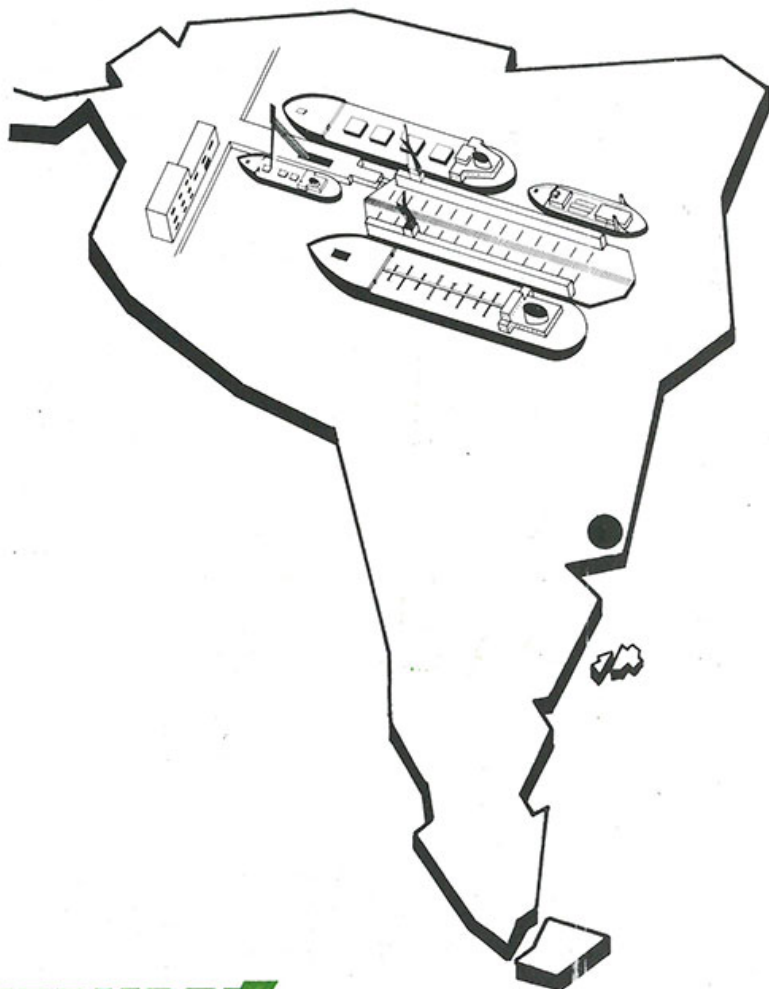
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4290810 (10 lines) Tlx.: 212051/212670 STAR GR
Cbl: TSAKOSHIP PIRAEUS
Fax: 4290853

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4221956 - 4221964
Fax: 4224328 - 4224332
Tlx.: 212282 SSRS

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

Η Σύνθεση Πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ, Προέδρου της Ένωσης
Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων

Από καιρού απασχολεί τον κλάδο μας το εκκρεμούν σοβαρότατο πρόβλημα της συνθέσεως πληρωμάτων των Ρυμουλκών και των Ναυαγοσωστικών. Πρόκειται περί θέματος που έχουμε από ετών και κατ' επανάληψη θέσει προς το ΥΕΝ τονίζοντας ότι τα σημερινά επίπεδα συνθέσεως πληρώματος πέραν της μεγάλης και αδικαιολόγητης επιβάρυνσης που προκαλούν στις επιχειρήσεις μας (α) καθιστούν απαγορευτική την χρησιμοποίηση ρυμουλκών ισχυρών ιπποδυνάμεων στις ρυμουλκώσεις οπότε μειώνονται οι δυνατότητες καλής εξυπηρέτησης των αναγκών της κίνησης και της ασφάλειας των λιμανιών, και (β) τρέπουν ελληνικής ιδιοκτησίας ναυαγοσωστικά στις εν γένει ξένες σημαίες και σχήμα joint venture προκειμένου να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά τους στον διεθνή στίβο δια της αποφυγής των επιβαρύνσεων που προκαλούν οι υπερβολικές απαιτήσεις των Ελληνικών Νόμων σε αριθμό συνθέσεως πληρώματος ο οποίος είναι αισθητά ανώτερος του χρησιμοποιημένου από άλλα Ευρωπαϊκά Ναυαγοσωστικά ανταγωνιζόμενα τους Έλληνες Ναυαγοσώστες.

Το συγκεκριμένο αίτημα που έχουμε υποβάλει στο ΥΕΝ ως προς μεν



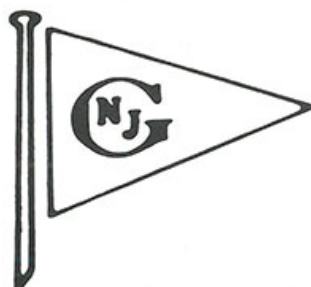
τα ρυμουλκά λιμένος είναι να επεκταθεί η ισχύουσα σήμερα για τα ρυμουλκά ιπποδυνάμεις μέχρι 100 ίππων BHP, σύνθεση πληρώματος και σε ρυμουλκά λιμένος, μέχρι 2.500 BHP ως προς δε τα ναυαγοσωστικά να παύσει η υπαγωγή τους στις διατάξεις συνθέσεως πληρώματος των φορτηγών πλοίων μέχρι 3.000 κοχ και να περιορισθεί ο αριθμός συνθέσεως πληρώματος ανάλογα προς τις πραγματικές ανάγκες της φύσεως των πλοίων τους καθώς, και της ει-

δικής κατηγορίας στην οποία ανήκουν, ευθυγραμμιζόμενος προς τον αριθμό πληρώματος που απασχολούν σήμερα τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά Ναυαγοσωστικά. Δοθέντος δε ότι τα πλοία αυτά εργάζονται υπό ανάλογες συνθήκες προς εκείνες των ποντοπόρων είναι προφανές ότι πρέπει και στα ναυαγοσωστικά να επιτρέπεται πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών υπό προϋποθέσεις όμοιες προς εκείνες των ποντοπόρων.

Η μέχρι σήμερα καθυστέρηση της ικανοποίησης του καθ' όλα εύλογου αιτήματός μας πρέπει προφανώς να αποδοθεί σε φόβους του ΥΕΝ για πιθανολογούμενες αντιδράσεις εκ μέρους των πληρωμάτων. Παρατηρούμε όμως ότι οι αντιδράσεις αυτές, εφόσον εκδηλωθούν θα στερούνται βάσεως διότι ως προς μεν τα ρυμουλκά λιμένος η ως άνω πρότασή μας, δίδει ώθηση στην δραστηριοποίηση περισσοτέρων ρυμουλκών ισχυροτέρων ιπποδυνάμεων οπότε θα προκύψει αύξηση αντί μείωσης του αριθμού των χρησιμοποιούμενων πληρωμάτων. Ταυτόχρονα θα βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχομένων ρυμουλκικών υπηρεσιών και κατ' επέκταση η ασφάλεια των λιμένων. Ως προς τα Ναυαγοσωστικά, τέλος πρέπει

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

να κατανοηθεί ότι πρόκειται για πολύ μικρό αριθμό πλοίων, η μικρή περικοπή της συνθέσεως των οπίων θα αφορά αμελητέο αριθμό κατωτέρων πληρωμάτων ευχερώς άλλωστε δυνάμενων να αναζητήσουν απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία εν όψει μάλιστα και της σημερινής ζήτησης εργατικών χεριών.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε περιπτώσεις Ναυαγοσωστικών όπως π.χ. το «Απόλλων» του οίκου Τσαβλίκη που απεσύρθη από τον διεθνή στίβο, συνενωθέν με αλλοδαπή κοινοπραξία (joint venture). Εν αντιθέσει προς το παρελθόν, σήμερα δεν υπάρχουν πλέον Ναυαγοσωστικά υπό Ελληνική σημαία σταθεμεύοντα στην Υδρόγειο ενώ οι Ελληνικές Ναυαγοσωστικές εταιρείες εργάζονται διεθνώς με συμβεβλημένα Ναυαγοσωστικά, ξένων σημαίων. Δεν πρέπει δε να λησμονείται ότι στην πρόσφατη περίπτωση ρυπάνσεως του ελληνικού θαλάσσιου χώρου μόνον τα ελάχιστα Ελληνικά ναυαγοσωστικά ήταν δια-

θέσιμα και είχαν την ικανότητα και τα μέσα αντιμετώπισης της προκληθείσης εκτεταμένης ρυπάνσεως. Είναι ως εκ τούτου λυπηρό ότι δια της ασκούμενης Κυβερνητικής πολιτικής που προτρέπει τα Ναυαγοσωστικά ελληνικών επιχειρήσεων να προσφύγουν στις ξένες σημαίες, εκμηδενίζεται η ελληνική δραστηριότητα και υποδομή στον διεθνή χώρο ναυαγιορέσεων με αποτέλεσμα συν άλλους και την απώλεια θέσεων εργασίας Ελλήνων.

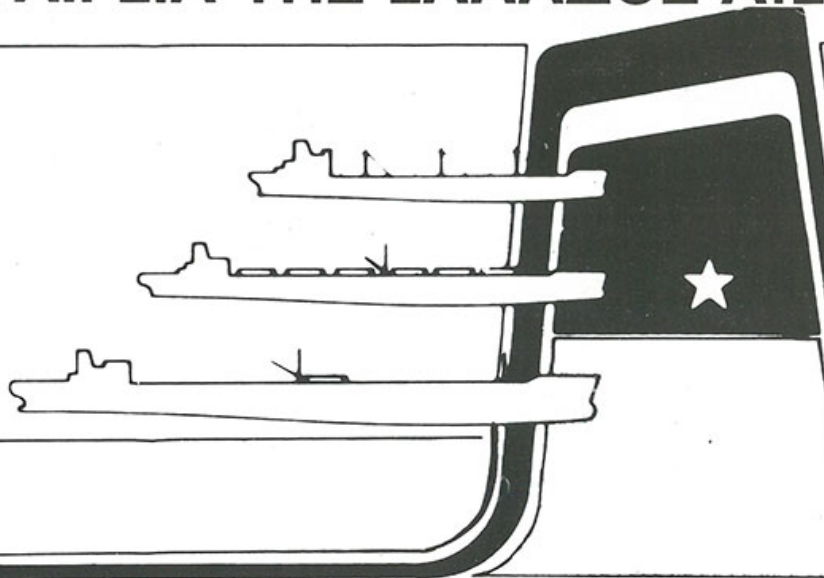
Θεωρήσαμε χρέος μας να σας περιγράψουμε την δυσμενή αυτή εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η Ελληνική Ναυαγοσωστική Βιομηχανία και να τονίσουμε την ανάγκη λήψεως κρατικών μέσων για την στήριξη της υπενθυμίζοντας ότι άλλες χώρες όχι μόνο βοηθούν τον κλάδο αυτό αλλά ταυτόχρονα τον στηρίζουν δια κρατικών επιχορηγήσεων. Δεν είναι άλλωστε η πρώτη φορά που έχουμε επισημαίνει προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας την παραπάνω απαράδεκτη κατάσταση, ελπίζοντας ότι σήμερα του-

λάχιστον θα τύχουν τα θέματά μας μεγαλύτερης προσοχής αφού η μέχρι τώρα παράλειψη της αντιμετώπισης τους καταλήγει στην θλιβερή εικόνα που περιγράφουμε.

Για να βοηθηθεί τέλος το ΥΕΝ στην αντικειμενική εκτίμηση των θέσεών μας, προκειμένου να λάβει στο θέμα της συνθέσεως ενδεδειγμένες αποφάσεις, τόσο για την ενίσχυση του κλάδου μας, όσο και τα συμφέροντα των εργαζομένων προτείνουμε την σύσταση Επιτροπής με συμμετοχή εκπροσώπων του ΥΕΝ, πλοιοκτητών και ναυτικών που θα εξετάσει τις προτάσεις μας και θα προβεί σε σχετικές εισηγήσεις λαμβάνοντας μεταξύ άλλων υπόψη και την ανάγκη προσαρμογής του κλάδου με τα ισχύοντα σε άλλες χώρες της ΕΟΚ προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά του εν όψει της απελευθέρωσης στην Κοινότητα της εσωτερικής αγοράς.

ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΒΛΙΚΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

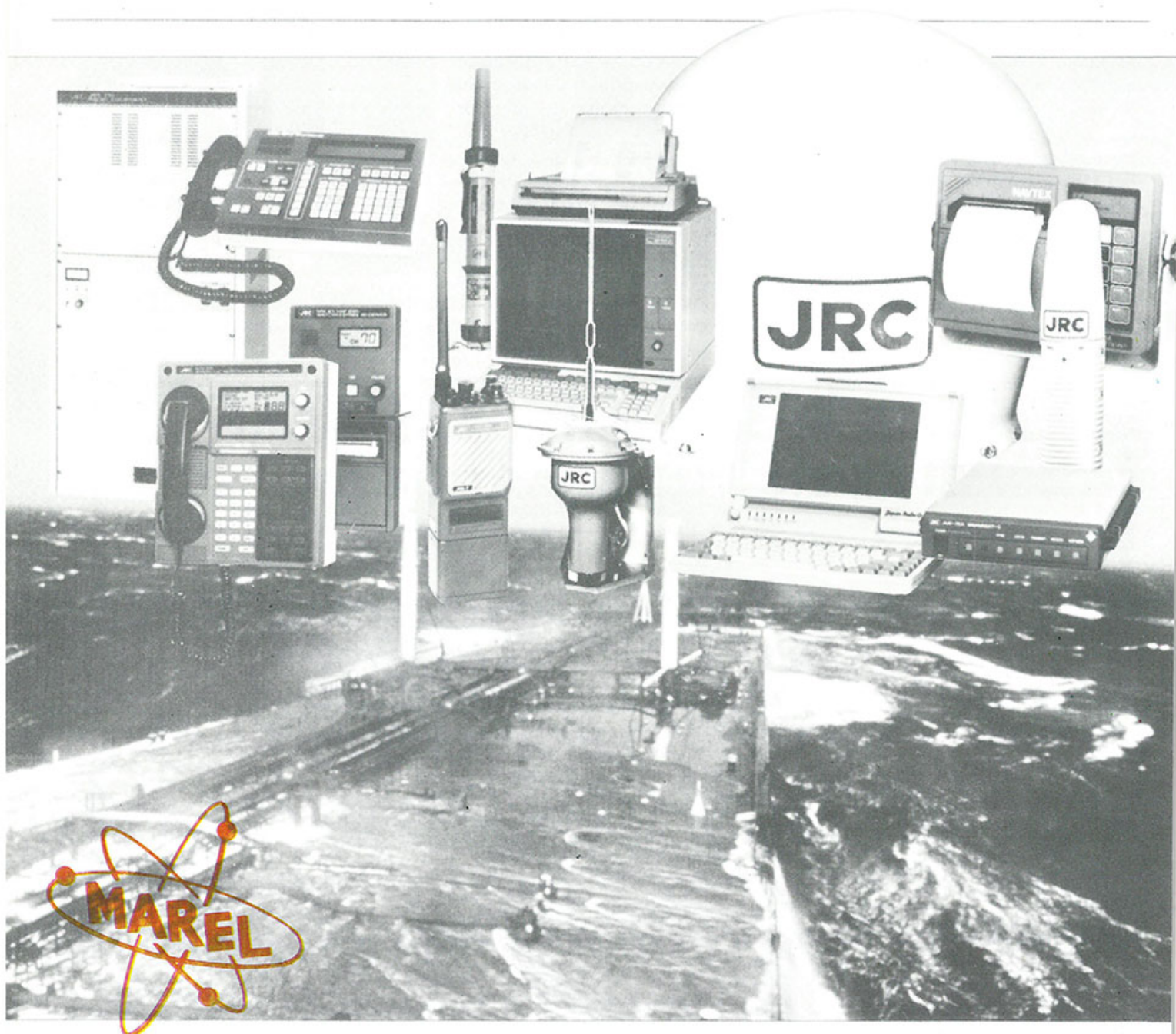
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

JRC

The only company that
manufactures everything you
need for a totally integrated
GMDSS installation.



For more information, contact:
Marel Electronics SA

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

JRC/RAYTHEON: You

RAYTHEON

An unparalleled worldwide sales and service network.

Raytheon and JRC are the only companies that can supply you with every GMDSS product you need, all made by one manufacturer. Each JRC component has been designed specifically to work as part of your totally integrated GMDSS installation.

For example, JRC makes the only GMDSS that provides the added simplicity and safety of having a single control unit which manages every aspect of standard MF/HF communication, plus the automatic transmission, monitoring and reception of DSC emergency alert signals.

With this superior, high level of dedication to GMDSS available from Raytheon, there is no reason to settle for outdated products, even if they come assembled in a pretty console. Raytheon can provide your complete ultra-modern GMDSS installation with maximum flexibility for bulkhead, table top or console mounting, for retrofits or new construction.

As a world leader in research and development of military electronics, Raytheon is on the cutting edge of today's most advanced technology. For five years we have worked very closely with JRC, ship owners, operators and crew members to determine the most functional, easy-to-use, ultra-reliable designs for GMDSS products. As a result, no other company can match the level of sophistication and the commitment to excellence that are part of every product we offer.

Our GMDSS equipment is type approved in some countries already, and approvals are pending in others, all over the world. But, wherever you sail with GMDSS from Raytheon aboard, you have the added confidence that comes from being protected by the world's largest, most experienced, marine electronics service network.

For more information about our GMDSS products, use the coupon or contact your nearest Raytheon headquarters.

GMDSS is the future of search and rescue, and worldwide communications. At Raytheon, we provide you with tomorrow's technology, today.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

MF/HF radio equipment is capable of voice communication, DSC and NBDP. It features automated alerts, calls by DSC and error-free messages in ARQ mode by NBDP.

- JSS-710/720 Radio Station
 - MF/HF Transmitter
 - All Wave Receiver
 - DSC Watch Receiver
 - DSC Terminal
 - Remote Controller
 - NBDP
 - Personal Computer
 - Printer
 - Automatic Antenna Tuner

INMARSAT SHIP EARTH STATION

The JRC SES is the most popular terminal in the world because of its superior reliability. It features distress alert and general communications on telex and telephone channels.

- JUE-45A MK II INMARSAT-A SES
 - ADE (Above Deck Equipment)
 - BDE (Below Deck Equipment)
 - Main Unit
 - VDU/Printer
 - Telephone Set
- JUE-75A INMARSAT-C SES
 - EME (Externally Mounted Equipment)
 - IME (Internally Mounted Equipment)
 - Data Terminal
 - Printer

VHF RADIOTELEPHONES

Designed for on-scene, ship-to-ship, and ship-to-shore communications; features built-in Digital Selective Calling (DSC).

- JHS-31 VHF Radiotelephone
- NRE-63 Watch Receiver
- NCH-329 Remote Controller
- NKG-52 Printer
- NRE-76 Guard Receiver
- JHS-7 Portable VHF Radiotelephone

NAVTEX, EGC AND HF MSI RECEIVERS

Receives safety information including navigational and meteorological warnings.

- NCR-300A NAVTEX Receiver
- NRD-230 HF MSI Receiver
- JRE-60A EGC Receiver
- NMB-265A EGC Decoder

SATELLITE EPIRB AND RADAR TRANSPONDER

EPIRB operates on 406 MHz and 121.5 MHz. Designed to float free if the ship sinks and activate automatically when afloat. Also available with manual release bracket.

SART (Search and Rescue Radar Transponder) responds when interrogated by a 9-GHz radar. It is the main means of locating a survival craft or its mother ship in distress.

- JQE-2A EPIRB
- JQX-10A SART (Radar Transponder)

MAIL TO: **RAYTHEON MARINE SALES AND SERVICE COMPANY**
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK

☐ Please send GMDSS product information.

NAME _____

TITLE _____

COMPANY _____

ADDRESS _____

TELEPHONE _____

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244
FAX (0279) 444223 • TELEX 81444

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road, Hudson, NH 03051 USA
TEL 603 881-5200
FAX 603 881-4756 • TELEX 681-7529

Specifications subject to change without notice

For US flag vessels only: This device has not been approved by the FCC. This device is not, and may not be offered for sale or lease, or be sold or leased until such approval of the FCC has been obtained.

GMDSS connection.

Η προσέλκυση Αλβανών ναυτικών

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗ

Με αφορμή θα έλεγα τις διάφορες επιφυλάξεις που μέχρι τώρα αιωρούνται στο χώρο της ναυτιλίας για το θέμα της προσέλκυσης Αλβανών για στελέχωση των Ελληνικών πλοίων θα ήθελα να διατυπώσω ωρισμένες σκέψεις που αφορούν το ναυτιλιακό μας άνοιγμα προς την Αλβανία.

Πραγματικά το ναυτιλιακό αυτό άνοιγμα της Ελληνικής Κυβέρνησης είχε την πολιτική του διάσταση η οποία από ότι φάνηκε δεν έγινε, όσο μπορούσε να γίνει, αντιληπτή από τους παράγοντες της ναυτιλιακής μας κοινότητας.

Ο καθένας τους όπως στη συνέχεια αποδείχθηκε, το άνοιγμα αυτό το ερμήνευσε με καθαρά εσωτερικά του τεχνοκρατικά και μερικώς συντεχνιακά κριτήρια με αποτέλεσμα αυτή η πρωτοβουλία — τόσο χρήσιμη στην παρούσα φάση των σχέσεών μας με την γείτονα Αλβανία — να μην έχει βρει τουλάχιστον όσο αναμενόταν την πλατιά της αποδοχή και υποστήριξη.

Χωρίς να αποτελεί στόχο του παρόντος δημοσιεύματος η πολιτική πλευρά της Ελληνικής πρωτοβουλίας έχω την αίσθηση ότι πάρα πολλοί Έλληνες πιστεύουν ότι όχι μόνο οι αρχές της καλής γειτονίας αλλά και εθνικοί λόγοι επιβάλλουν οι σχέσεις μας με την Αλβανία να διέπωνται από ένα συνολικό μακροπρόθεσμο, «επιθετικό» όμως χαρακτήρα οικονομικό-κοινωνικό-πολιτικό και φιλικό άνοιγμα. Γιατί μέσω της πολιτικής αυτής θα κερδίσαμε σταδιακά την αξιοπιστία των Αλβανών πολιτών, του Αλβανικού λαού, της κοινωνίας τους και του

πολιτικού τους κόσμου. Μια αξιοπιστία που είχε έντονα διαβρωθεί από το στυγνό καθεστώς των τελευταίων 45 χρόνων με αποτέλεσμα η καχυποψία και ακόμη και η εχθρότητα να χαρακτηρίζει τα αισθήματα των γειτόνων μας έναντι του Ελληνικού λαού.

Και η πολιτική αυτή των ανοιγμάτων φαίνεται ότι αρχίζει σιγά σιγά να αποδίδει καρπούς, κατά τομείς όπου οι γείτονές μας έχουν σοβαρές ανάγκες και η χώρα μας μπορεί να τις καλύψει χωρίς υστεροβουλία ούτε ανομολόγητες προθέσεις.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η πρωτοβουλία της Ελληνικής Κυβέρνησης είναι και επαινετή και πολλαπλά χρήσιμη ενώ αντίθετα η επιφυλακτική έως και αρνητική θέση ωρισμένων φορέων θα πρέπει να θεωρηθεί τουλάχιστον λαθεμένη ανεξάρτητα εάν η θέση τους αυτή υπογορεύτηκε από λόγους προκατάληψης, κακής πληροφόρησης ή και συνειδητής επιλογής.

Ομως επιστρέφοντας στο κυρίως θέμα μας που είναι η προσέλκυση και εκπαίδευση Αλβανών ναυτικών η επιφυλακτικότητα της εργοδοτικής πλευράς θα μπορούσε να εντοπιστεί κυρίως: στην μη ναυτικότητα του λαού αυτού, στην μεγάλη πιθανότητα λιποταξίας τους σε χώρες της Ευρώπης, Αμερικής, Αυστραλίας κλπ. και ακόμη στον λόγιο χαρακτήρα δημιουργίας εσωτερικών προβλημάτων τάξεως και ασφάλειας στα πλοία.

Είναι όμως οι επιφυλάξεις αυτές τόσο ισχυρές και έχουν τέτοιες διαστάσεις ώστε να μην ενθαρρύνουν την επιτυχία του ανοίγματος;

Η έλλειψη ναυτικότητας

Χωρίς αμφιβολία η γειτονική χώρα είναι μια καθαρά γεωργικοηλεκτρονική χώρα που οι συνθήκες δε τις επέτρεψαν και αναζητήσουν οι κάτοικοί της δρόμους θαλασσινούς.

Το εσωστρεφές μάλιστα καθεστώς της δεν ευνοούσε καν τα θαλασσινά ανοίγματα.

Ομως το θέμα της ναυτικότητας τα τελευταία χρόνια έχει δεχθεί τόσες και τόσες επιρροές και παρουσιάζει τέτοια ελαστικότητα ώστε σήμερα θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι η προβολή του — ως κριτηρίου επιλογής — στην αγωνιώδη προσπάθεια ανεύρεσης πληρωμάτων ηχοί μάλλον παράξενα και εκτός εποχής.

Ομως εάν παρακολουθήσουμε την εξελικτική πορεία των πηγών προέλευσης των πληρωμάτων βλέπουμε ότι από τις νησιωτικές ναυτομάνες μεταπέσαμε στις μεσόγειες περιοχές, τις ορεινές περιοχές σε κοινωνικά στρώματα τελείως ξένα με το θαλάσσιο στοιχείο για να τους αναζητήσουμε πλέον σε ξένες χώρες. Και βέβαια ούτε και σ' αυτές ρωτάμε πλέον αν είναι από παράλιες περιοχές ή ορεινές για να καταλήξουμε να μην αποποιούμεστε ούτε και τους από τις ζούγκλες της Ταϊλάνδης, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων προερχομένους.

Κάτω από αυτό το πρίσμα δεν φαίνεται σήμερα ότι είμαστε πειστικοί αρνούμενοι να δεχθούμε ότι οι γείτονές μας δεν μπορούν να προσαρμοστούν στα ναυτικά επαγγέλματα.

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

Επαγγέλματα που μέχρι ωρισμένου βαθμού έχουν απωλέσει λόγω των συνθηκών λειτουργίας της ναυτιλίας αλλά και των τεχνολογικών εξελίξεων την καθαρά ναυτική τους φυσιογνωμία και έχουν αποκτήσει έντονα τεχνολογικό χαρακτήρια.

Κατά συνέπεια δεν βλέπουμε γιατί ο από την ζούγκλα προερχόμενος θα προσαρμοστεί ευκολότερα από ότι ο Αλβανός και στον τρόπο της ναυτικής ζωής αλλά και στα επαγγελματικά του καθήκοντα.

Η βεβαιότητα ή η αβεβαιότητα της λιποταξίας

Το φαινόμενο της λιποταξίας όπως είναι γνωστό έχει κατά περιόδους ταλαιπωρήσει ιδιαίτερα την Ελληνική Ναυτιλία παρόλες τις πολύ αυστηρές κυρώσεις που προβλέπονται για τους παραβάτες.

Στην περίπτωση δε των Αλβανών φαίνεται επηρεάζει ιδιαίτερα για το γεγονός ότι με την κατάρρευση του κομμουνιστικού καθεστώτος όλοι ζήσαμε τις τραγικές εικόνες στα λιμάνια αλλά και στα συνοριακά φυλάκια της Αλβανίας οι πολίτες της να προσπαθούν να σκαρφαλώνουν στα πλοία για να φύγουν από την χώρα τους αναζητώντας τύχη σε γειτονικές και άλλες, όχι κομμουνιστικές χώρες.

Αυτή η ανάγκη της φυγής σε συνδυασμό με την άγνοια της ναυτιλίας ως χώρου βιοπορισμού έχει δημιουργήσει στην Ελληνική ναυτιλία την πεποίθηση ότι Αλβανοί που θα ναυτολογηθούν στα ελληνικά πλοία κατά μεγάλο ποσοστό θα εγκαταλείψουν το πλοίο τους α-

ναζητώντας τύχη σε προηγμένες χώρες.

Η λογική αυτή δεν είναι απορριπτέα όπως δεν είναι απορριπτό και το γεγονός ότι θα παρουσιαστούν λιποταξίες. Όμως η εξέλιξη των πολιτικών πραγμάτων στην Αλβανία και η φιλελευθεροποίηση της οικονομίας της οδηγεί συνεχώς σε μια ψυχραιμότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων που όπως φαίνεται αρχίζει και εκεί να συνειδητοποιείται. Δηλαδή η οικογένεια να εξακολουθεί να παραμένει στην Αλβανία αλλά εργαζόμενα μέλη της μπορούν να βρίσκουν εργασία σε άλλες χώρες στην ξηρά και στην θάλασσα. Και αυτό το δεύτερο στοιχείο έχει την δυνατότητα η Ελληνική ναυτιλία και να το προβάλλει και νατο κάνει ιδιαίτερα ελκυστικό και για τους Αλβανούς πολίτες και για το Αλβανικό κράτος. Κάτω από αυτό το πρίσμα ο φόβος της εγκατάλειψης του πλοίου σε ξένα λιμάνια πρέπει να θεωρείται υπερβολικός.

Προβλήματα τάξεως στα πλοία

Σαν τρίτο επιχείρημα προβάλλεται η δημιουργία προβλημάτων πειθαρχίας και τάξεως μέσα στα πλοία.

Χωρίς αμφιβολία ο φόβος αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί μέχρι ωρισμένου σημείου ως αδικαιολόγητος. Είναι γεγονός ότι η Ελληνική κοινωνία έντονα ζει τις συνέπειες από τα κρούσματα κλοπών, ληστειών, φόνων και άλλων παρανόμων πράξεων που έχουν σαν πρωταγωνιστές Αλβανούς φυγάδες

που παράνομα έχουν εισέλθει στην χώρα μας. Το όνομα Αλβανός έγινε συνώνυμο του παρανόμου.

Η σκέψη λοιπόν ότι τέτοια στοιχεία θα εισέλθουν μέσα στα πλοία δημιουργεί σε πολλούς αρκετά σοβαρούς προβληματισμούς.

Όμως μια προσεκτικότερη προσέγγιση του φαινομένου μπορεί να αιτιολογήσει καταστάσεις και συμπεριφορές.

Συγκεκριμένα είχαμε πραγματικά πολλά κρούσματα με τους Αλβανούς τον πρώτο καιρό όταν ο Αλία για να απαλλαγεί από τους τρόφιμους των φυλακών του και από μη αρεστούς στο καθεστώς του μας τους έστειλε «πεςκέσι». Αυτά λοιπόν τα «μπουμπούκια», οι καταδικοί του μπαίνοντας στην Ελλάδα και συναντώντας μια ελευθερία που δεν μπορούσαν να ονειρευτούν θεώρησαν ότι θα ήταν το ίδιο ελεύθεροι να κλέβουν τον ιδρώτα των άλλων μεταξύ των οποίων και των συμπατριωτών τους που ήλθαν εδώ πραγματικά για να εργαστούν.

Όμως «εν πάσει περιπτώσει» η ανεργία και η παρατεταμένη έλλειψη τροφής και στέγης δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ώθησε πολλούς σε ωρισμένα από τα αδικήματα αυτά όπως της διαρπαγής και της κλοπής.

Όμως είναι χαρακτηριστικό ότι με την παρέλευση του χρόνου τα αδικήματα αυτά μειώνονται ενώ παράλληλα οι 200.000 Αλβανοί που βρίσκονται στην χώρα μας εντάσσονται στην παραγωγική μηχανή και κυρίως της γεωργίας και της κτηνότροφίας όπου πραγματικά έ-



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

χουμε έλλειψη εργατικών χειρών.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θεωρούμε ότι σήμερα οι επιφυλάξεις για τυχόν δημιουργία κρουσμάτων ανυπακοής και τάξεως στα πλοία είναι υπερβολικές και δεν θα πρέπει να δικαιολογούν αρνητικές θέσεις.

Συμπεράσματα

Η Ελληνική Ναυτιλία για την κάλυψη των αναγκών της στρατολογεί ναυτικούς από όλες τις χώρες. Έχουμε ανάγκη ναυτικών. Από την άλλη πλευρά η Αλβανία αντιμετωπίζει τρομακτικά προβλήματα και ανεργίας αλλά και εξοικονόμησης συναλλάγματος.

Σ' αυτά της τα προβλήματα μπορεί πολύ θετικά να συμβάλλει η Ελληνική Ναυτιλία.

Η ωφέλεια χωρίς αμφιβολία θα είναι σοβαρή και από ναυτιλιακής αλλά και εθνικής πλευράς.

Από εθνικής πλευράς ο καθένας αντιλαμβάνεται την ωφέλεια αφού ο Αλβανός ζώντας μέσα σε μια ελληνική μικρή κοινωνία — όπως είναι του πλοίου — ημέρα και νύχτα για μήνες ή και χρόνια, θα μάθει αναγκαστικά ελληνικά θα μάθει τα ελληνικά ήθη και έθιμα θα ζει ελληνικά. Με άλλα λόγια έχοντας ακόμη πολύ καλό φαγητό, καλές αποδοχές και μέσα σε ένα πολιτισμένο, καθαρό και γιατί όχι πολυτελές περιβάλλον είναι βέβαιο ότι θα εντα-

χθεί στην ελληνική κοινωνία.

Ακόμη δε θα αναπτυχθούν προσωπικές φιλίες που λόγω της μικρής απόστασης που θα ζουν οι οικογένειές τους από την Ελλάδα θα αναπτυχθούν και οικογενειακές σχέσεις.

Αυτά οι καλοπληρωνόμενοι και καλοπερνώντες στα ελληνικά πλοία Αλβανοί θα γίνουν οι αληθινοί πρεσβευτές μας και μέσα από αυτούς θα διαλυθούν τα νέφη της καχυποψίας μεταξύ των δύο λαών.

Ομως και η ναυτιλία μας θα έχει καθε λόγο να βρίσκει τα πληρώματά της εδώ στην γειτονιά μας αντί να τα αναζητεί από κάθε είδους γραφεία της Άπω Ανατολής.

Στο άνοιγμα αυτό της Κυβέρνησης για προσέλκυση και εκπαίδευση Αλβανών στην Σχολή της Πρέβεζας υπήρξε αντίδραση και από πλευράς ναυτεργασίας με το αιτιολογικό ότι η Σχολή αυτή πρέπει να λειτουργήσει πρώτα για τα Ελληνικά κατώτερα πληρώματα. Βέβαια είναι γνωστό ότι η Σχολή της Πρέβεζας έπαυσε να λειτουργεί για κατώτερα πληρώματα για το λόγο ότι δεν υπήρξε προθυμία των νέων να φοιτήσουν στην Σχολή. Κατά συνέπεια η πρόταση δεν φαίνεται ότι μπορεί να αξιοποιηθεί λόγω έλλειψης σπουδαστών.

Ομως παραπέρα επιφύλαξη της ναυτεργασίας με το αιτιολογικό ότι οι Αλβανοί θα καταλάβουν θέσεις

Ελλήνων στα πλοία δεν φαίνεται να είναι πειστική αφού όπως είναι γνωστό οι όποιες θέσεις καταληφθούν θα είναι μέσα στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας για ναυτολόγηση αλλοδαπών.

Κατά συνέπεια με την ναυτολόγηση Αλβανών δεν θα έχουμε αριθμητικές μετακινήσεις στους αριθμούς των αλλοδαπών.

Απλά θα έχουμε μετακινήσεις ως προς την προέλευσή τους.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί τεράστιο χώρο απασχόλησης Αλβανών μέσα από τον οποίο μπορούν να γνωρίσουν, να θαυμάσουν και να επωφεληθούν από τις δυνατότητες της ελληνικής επιχειρηματικής δημιουργίας.

Η πρωτοβουλία της Κυβέρνησης και ειδικά το ναυτιλιακό πακέτο του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλη Παυλίδη είχε πραγματι- τις εθνικές του διαστάσεις οι οποίες ωφέλησε παράλληλα και την Ελληνική ναυτιλία και γιαυτό έπρεπε να έχουν βρει περισσότερη ανταπόκριση από την δική μας πλευρά.

Ομως θέλουμε να πιστεύουμε ότι με το χρόνο θα γίνει περισσότερο κατανοητή η διάσταση της πρωτοβουλίας και στην φάση της υλοποίησης θα βρει υποστηρικτές της ολόκληρη την ναυτιλιακή κοινότητα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

IN SPAIN

MEDIMAR S.A.

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

**SUBAGENTS AT ALL SPANISH PORTS
AND GIBRALTAR**

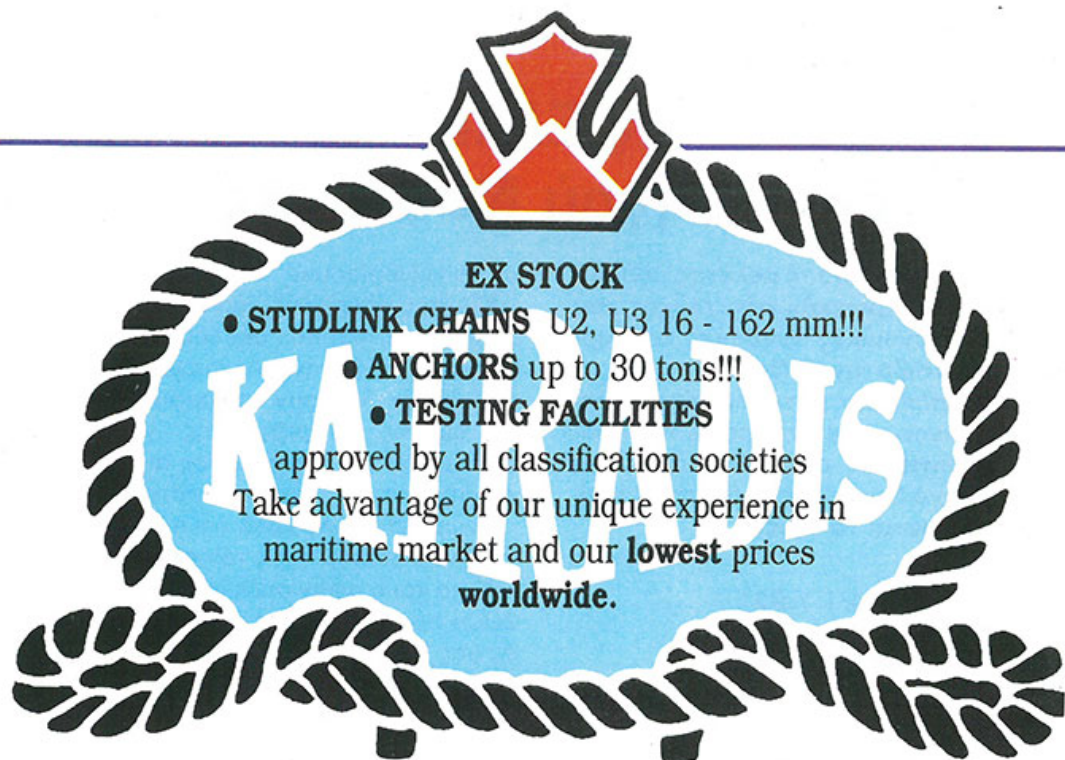
**ACTIVITIES: SHIPPING - FORWARDING
CUSTOMS AGENTS,
BUNKERS**

c/o Soler, 22 - Pral. BYC
P.O. Box 995
43001 TARRAGONA - SPAIN

PHONES : 77/211716.- 211764 - 211798
FAX : 77/226307
TELEX : 53504 - 53505 LPG E
CABLE : MEDIMAR

Director: L. GARCIA

Vic. Director: Capt. L. MOULAS



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

Τα προβλήματα της Ελληνικής Ακτοπλόου Επιβατηγού Ναυτιλίας

Εν συνεχεία της ενδιαφέρουσας μελέτης που δημοσίευσαν τα «Ναυτικά Χρονικά» στο τεύχος του Αυγούστου, για τις οικονομικές συνθήκες λειτουργίας της Ακτοπλόου Επιβατηγού Ναυτιλίας μας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων μας κοινοποίησε αντίγραφο του υπομνήματος το οποίο υπέβαλε στις 20 Αυγούστου 1992 προς τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη, στο οποίο αναφέρονται τα εξής:

- Σχετ. α) Έγγραφό μας 444/1.7.92
 β) Έγγραφό μας 476/13.7.92
 γ) Έγγραφό μας 483/14.7.92
 δ) Έγγραφό μας 488/16.7.92
 ε) Σήμα ΥΕΝ/ΔΘΣ 2ο ΩΠ 160940/7-92
 στ) Απόφαση ΥΕΝ/ΔΘΣ 2ο 1321.2/7-92

Κύριε Υπουργέ,

1. Με το σχετικό (α) σας υποβάλαμε τη μελέτη του ΚΕΠΕ στην οποία αναλύονται λεπτομερώς τα στοιχεία και οι οικονομικές συνθήκες λειτουργίας της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας.

Από τη μελέτη αυτή, για την κατάρτιση της οποίας είχαμε τη σύμφωνη γνώμη σας πριν από την ανάθεσή της στο ΚΕΠΕ και για την οποία καταβάλαμε 3.700.000 δρχ., προκύπτει με τεκμηριωμένα στοιχεία ότι για να καλυφθούν οι ζημίες που υποστήκαμε μέχρι 30/6/92 πρέπει να γίνει αύξηση του ναυολογίου.

α) Κατά 16.1% που καλύπτει την περίοδο μέχρι 30/12/90 και

β) Κατά 14.52% για την περίοδο από 1/1/91 μέχρι 30/6/92.

Εναντι της συνολικής ως άνω αύξησης του 30,62%, αναγνωρίζοντας τις δυσχέρειες της ελληνικής οικονομίας συμβιβαστήκαμε να προωθήσετε το αίτημά μας για αύξηση του ναυολογίου κατά 18,52% που καλύπτει το 1/4 του ελλείμματος μέχρι 31/12/90 και το σύνολο του ελλείμματος μέχρι 30/6/92. Την ικανοποίηση τους αιτήματός μας αυτού ζητήσαμε στη συνέχεια και κατά τις συναντήσεις του Δ.Σ. μαζί σας και με τα σχετικά β και δ που ακολούθησαν.

Αντί αυτού με το σχετικό (ε) μας ζητήθηκε να υποδείξουμε μέλη της Ένωσής μας για να μετάσχουν σε Επιτροπή που θα επεξεργασθεί τα στοιχεία της μελέτης. Παρά τις αντιρρήσεις μας για την σκοπιμότητα συγκρότησης μιας τέτοιας Επιτροπής υποδείξαμε 2 μέλη μας τα οποία, περιέργως, δεν περιελήφθησαν σε αυτή, όπως προκύπτει από το σχετικό (στ). Έτσι η απόφαση της Επιτροπής δεν θα περιλαμβάνει τις θέσεις της Ένωσής μας.

2. Ύστερα από την πιο πάνω μεθόδευση δεν μας μένει καμιά αμφιβολία ότι στόχος του Υπουργείου σας είναι η παρέλκυση της αύξησης που ζητήσαμε και η μετάθεση του θέματος σε χρόνο που δεν μπορούμε

να προσδιορίσουμε.

Και σας ερωτούμε κύριε Υπουργέ, «δικαιολογείται αυτή η πολιτική που ακολουθεί το Υπουργείο για την Ελληνική Επιβατηγού Ακτοπλοΐα» και «έχετε στοιχεία που να θεμελιώνουν την αμφιβολία σας για την ανάγκη άμεσης στήριξής της για να μπορέσει να επιβιώσει». Επί του θέματος αυτού δεν νομίζουμε ότι χρειάζεται να πούμε περισσότερα.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι η Ελληνική Επιβατηγού Ακτοπλοΐα βαδίζει προς τον αφανισμό με μαθηματική ακρίβεια και ο αφανισμός αυτός δεν θα επέλθει μετά το 2004 που θα γίνει η απελευθέρωση του Cabotage και θα μας βρει ανέτοιμους και διαλελυμένους αλλά πολύ πιο σύντομα αφού τα οικονομικά στοιχεία που τεκμηριώνουν την οικονομική μας καταστροφή είναι αδιάσειστα.

Πως είναι δυνατόν να περιμένει κανείς να επιβιώσει ο κλάδος μας όταν το εισιτήριο π.χ. που εισπράττει ο πλοιοκτήτης από τον επιβάτη για την Μύκονο είναι μικρότερο από το νόμισμα του ταξί για μια συνήθη διαδρομή από τον Πειραιά μέχρι την Αθήνα; Όπως γνωρίζετε αλλεπάλληλες ήταν τα τελευταία 8 χρόνια οι γενναιόδωρες αυξήσεις των εισιτηρίων των χερσαίων και εναερίων μεταφορών που τα ελλείμματά τους καλύπτονται από την Πολιτεία. Με ποιά λογική θα πρέπει τα αναμφισβήτητα ελλείμματα των θαλασσίων μας συγκοινωνιών να καλύπτονται από τους ιδιωτικούς φορείς.

Τη στιγμή κατά την οποία η Πολιτεία, ακολουθώντας την πορεία της αποκρατικοποίησης και τις αρχές του φιλελευθερισμού σε όλους τους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας, τι είναι εκείνο που σας κάνει να πιστεύετε ότι ο κλάδος των θαλάσσιων συγκοινωνιών πρέπει να εξακολουθήσει να τελεί υπό το καθεστώς του στυνού παρεμβατισμού με το αναχρονιστικό σύστημα που δεν έχει προηγούμενο:

Γιατί κύριε Υπουργέ, δεν βοηθάτε στον εκσυγχρονισμό της Επιβατηγού Ακτοπλοΐας και τη βελτίωση των παρεχομένων προς τον επιβάτη υπηρεσιών με την απελευθέρωση των θέσεων που σας προτείναμε και την καθιέρωση ενός λογικού καθ' όλα συστήματος, τιμολογήσεων των θέσεων στα πλοία στα πλαίσια ενός ανώτατου ορίου που θα προέκυπτε από το ναύλο της Γ' θέσεως που εσείς θα καθορίζατε με την διαδικασία της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων;

3. Εάν κύριε Υπουργέ δεν ενσκήψετε άμεσα στην μελέτη των προβλημάτων της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας μοιραία το όνομά σας θα συνδεθεί με τη συρρίκνωση σε πρώτη φάση και στη συνέχεια με τον ολοκληρωτικό αφανισμό της.

Η κίνηση που περιμέναμε εφέτος να είναι κάπως μεγαλύτερη, εμφανίζεται να είναι μικρότερη από την περσινή κατά 10-15%.

Δείξτε σας παρακαλούμε έστω και την τελευταία αυτή στιγμή τη στοργή σας προς τον κλάδο μας, αν βέβαια συμφωνείτε ότι πρέπει να αποτραπεί η χρεωκο-

πία ενός κλάδου που έχει ιδιόζουσα κοινωνική και εθνική αποστολή κυρίως για το ελληνικό Αιγαίο και τα πολυάριθμα νησιά μας.

Εγκαταλείψατε την ιδέα της Επιτροπής που συγκροτήσατε με τη σχετική (στ) απόφασή σας και ζητήσατε άμεσα τη σύγκληση της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων για την αύξηση του ναυτολογίου κατά 18,52% ώστε να προλάβουμε το κακό που μοιραία έρχεται.

4. Παράλληλα και άμεσα προχωρήσατε στην καθιέρωση της απελευθέρωσης των θέσεων στα Ε/Γ - Α/Κ πλοία, όπως τη ζητήσαμε που θα συμβάλει στη μερική στην μμ εκτόνωση των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε και στην αναβάθμιση των παρεχόμενων προς τον επιβάτη υπηρεσιών.

5. Οργανώσατε τον έλεγχο του ζυγολογίου των φορτηγών αυτοκινήτων που μεταφέρονται με τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ώστε να εκλείψουν οι κίνδυνοι σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων που επαπειλούνται και να σταματήσουν οι καταδολιεύσεις που γίνονται σε βάρος μας από τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων.

Η πρότασή μας για την ανάληψη της ζύγισης των αυτοκινήτων από την Ένωσή μας δεν φαίνεται να απορρίπτεται από τον ΟΛΠ και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, με κάποιο σύστημα βέβαια που του επιτρέπει να έχει τον τελικό έλεγχο.

6. Συμφωνήσατε στην πρότασή μας για τον περιορισμό των δρομολογίων στις διάφορες γραμμές και την άγνοια χειμερινή περίοδο ώστε να γίνει εξοικονόμηση αλόγιστων δαπανών και επομένως περιορισμός του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων.

Εάν αποδέχεσθε κατ' αρχήν την πρότασή μας αυτή, εμείς θα βρούμε τον τρόπο να συμφωνήσουμε μεταξύ μας.

Σας διαβεβαιούμε ότι πρόβλημα εξυπηρέτησης των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών μας, δεν θα δημιουργηθεί.

7. Όλα τα πιο πάνω μέτρα κρίνονται απολύτως αναγκαία αν θέλουμε να επιβιώσει η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα μέχρι το 2004 και προ παντός μετά όταν με την απελευθέρωση του Cabotage θα γίνουν

κοσμογονικές ανακατατάξεις στα πλαίσια των οποίων θα πρέπει να προετοιμαστούμε από τώρα να είμαστε σωστοί και ανταγωνιστικοί.

8. Αν κύριε Υπουργέ οι εκκλήσεις μας αυτές δεν βρουν σε σας, σαν άμεσου διοικητικού φορέα, την απήχηση που με αγωνία περιμένουμε, είναι περισσότερο από βέβαιο ότι η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα θα εξαφανίζεται σταδιακά για να αλωθεί ολοκληρωτικά από τα Κοινοτικά πλοία μετά το 2004 με την πλήρη απελευθέρωση του Cabotage για την οποία αναγνωρίζουμε ειλικρινά ότι έχετε προσωπικά αγωνισθεί να γίνει με ευνοϊκούς για την Ελλάδα όρους.

Προ των σοβαρών αυτών κινδύνων και αναγνωρίζοντας ότι με την σωστή λειτουργία του θεσμού των αδειών σκοπιμότητας έχετε εξασφαλίσει με επιτυχία την ισορροπία στην προσφορά και ζήτηση θα ήταν κατ'αρχήν η γνώμη μας ανακόλουθο να μην ληφθούν τα προτεινόμενα μέτρα που θα στηρίζουν τα ελληνικά επιβατηγά πλοία και θα δημιουργήσουν τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την επιβίωσή τους.

Τα μέτρα άλλωστε αυτά δεν είναι αντίθετα και με την Κυβερνητική πολιτική που επιδιώκει την εξυγίανση της Εθνικής μας Οικονομίας ενισχύοντας όπου χρειάζεται την ιδιωτική πρωτοβουλία στην οποία και ο κλάδος μας εντάσσεται.

Εάν κύριε Υπουργέ, νομίζετε ότι ορισμένα από τα μέτρα που προτείνουμε εκφεύγουν των ορίων της αρμοδιότητάς σας, θα σας παρακαλέσουμε να μας φέρετε σε επαφή με τον κύριο Πρωθυπουργό στον οποίον από κοινού θα εκθέσουμε την κατάσταση και θα ζητήσουμε την συμπαράστασή του για την επίλυσή τους.

Με την βεβαιότητα ότι θα δείξετε κατανόηση για την τυχόν οξύτητα του ύφους που είναι προϊόν της δικαιολογημένης αγωνίας για την τύχη μας, θέλουμε να ελπίζουμε στην θετική σας ανταπόκριση και διατελούμε.

Με τιμή

Ο Πρόεδρος
ΚΩΝ. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ο Γεν. Γραμματέας
ΕΥΑΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ



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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΕΛΙΚΩΣ δεν επιβεβαιώθηκαν οι πληροφορίες που έφεραν τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης να μετακινείται στο Υπουργείο Οικονομικών κατά τον αναμενόμενο τότε και ήδη πραγματοποιηθέντα ανασχηματισμό της Κυβερνήσεως και είχαν αποτελέσει την αφορμή να παρατηρηθεί από τη στήλη ότι η εξέλιξη αυτή, η μεταπήδηση αυτή του Υπουργού Ναυτιλίας θα αποδεικνυόταν ιδιαίτερα ωφέλιμη για τη Ναυτιλία. Οι ίδιες πληροφορίες είχαν επίσης αποτελέσει την αφορμή για να επισημανθούν οι εκκρεμότητες που υπήρχαν τη συγκεκριμένη στιγμή στο Υπουργείο και με αφορμή τις επισημάνσεις εκείνες από το γραφείο του Υπουργού μας διαμηνύθηκε ότι εδόθη ήδη εντολή να ρυθμιστεί χωρίς άλλες καθυστερήσεις το θέμα της αποδόσεως των ναυτικών φυλλαδίων σε όλους τους ναυτικούς που έχουν συνταξιοδοτηθεί. Έτσι ελπίζεται ότι οι συνταξιούχοι θα πάρουν σύντομα τα φυλλάδιά τους, τα οποία βεβαίως δεν θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ναυτολόγηση, αλλά για τις υπόλοιπες εκκρεμότητες που υπάρχουν στο Υπουργείο δεν δόθηκε καμιά εξήγηση, ούτε ακόμη και για το θέμα της χρησιμοποίησης VHF, που όπως έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένως τα «Ναυτικά Χρονικά» πρέπει να προκαλέσει την επέμβαση κάποιου εισαγγελέως για να εντοπισθούν οι υπεύθυνοι του ΟΤΕ και του Υπουργείου Συγκοινωνιών που έχουν ζημιώσει με την ανεπάρκειά τους τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών με δέκα και πλέον εκατ. δολάρια.

ΜΠΟΡΕΙ ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης να μην προώθησε μέχρι τώρα νομοσχέδιο για το NAT — λέγεται ότι αυτό θα γίνει μετά την ψήφιση του ασφαλιστικού νομοσχεδίου που έχει κατατεθεί ήδη στη Βουλή — αλλά επί υπουργίας του θεσπίσθηκαν σημαντικοί πόροι για το NAT. Τώρα με νέα διάταξη που προωθείται για ψήφιση, το τέλος που θα επιβάλλεται σε επιβάτες ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων

που δεν είχαν εφοδιασθεί προηγουμένως με εισιτήριο και θα υποχρεώνονται να το εκδώσουν εντός του πλοίου και που θα μπορεί να φθάσει και το 100% της τιμής του εισιτηρίου θα αποτελεί πόρο του NAT. Επίσης πόρο του NAT θα αποτελούν και τα πρόστιμα που θα επιβάλλονται στους ιδιοκτήτες των υπερφορτωμένων φορτηγών αυτοκινήτων που διακινούνται με τα πλοία της Ακτοπλοΐας.

ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ πάλι η υπόθεση της μεγάλης δωρεάς του κ. Γιάννη Λάτση για τη δημιουργία ιατρικού και ερευνητικού κέντρου στο δασόκτημα Τατοΐου, η οποία είχε εκ των υστέρων ανακληθεί μετά τον δημοσιογραφικό θόρυβο που δημιουργήθηκε: Στη σύμβαση για τη ρύθμιση των φορολογικών εκκρεμοτήτων της βασιλικής οικογένειας, που ήλθε στη δημοσιότητα, περιλαμβάνεται και ο όρος για τη διάθεση της απαιτούμενης εκτάσεως για τη δημιουργία του εν λόγω ιδρύματος αλλά από πουθενά δεν προκύπτει αν αυτό συνδυάζεται και με μεταβολή της στάσεως του κ. Λάτση, αν δηλαδή αναιρέσει την αναιρέσή του για τη δωρεά. Πάντως αν γίνει αυτό το ίδρυμα θα αποτελέσει μια τεράστια προσφορά προς τα παιδιά της Ελλάδος και γι' αυτό πρέπει να πεισθεί ο κ. Λάτσης να προχωρήσει στην υλοποίηση της δωρεάς του.

ΕΧΕΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΘΕΙ ότι αρκετοί ναυτικοί οι οποίοι προχώρησαν στην πλοιοκτησία και έχουν δημιουργήσει μεγάλες περιουσίες εξακολουθούν να εισπράττουν κάθε μήνα τη σύνταξη του NAT, και αυτό, λόγω της δεινής οικονομικής καταστάσεως του Ταμείου, δημιουργεί δυσμενείς εντυπώσεις.

Για να αμβλυνθούν οι δυσμενείς εντυπώσεις η στήλη προτείνει οι συντάξεις αυτές να επιστρέφονται κάθε μήνα και να αποτελούν δωρεά προς το NAT, το οποίο βεβαίως δεν πρόκειται έτσι να σωθεί, είναι όμως μία χειρονομία που θα εκτιμηθεί ιδιαίτερα από τους πρώην συναδέλ-

φους τους οι οποίοι κατέχονται από διαρκή αγωνία για την τύχη του Ταμείου τους και φυσικά αν θα καταστεί δυνατή η καταβολή των συντάξεών τους κάθε μήνα.

ΦΙΛΟΙ ναυτικοί παρακάλεσαν να επαναλαμβάνουμε σε κάθε τεύχος, αν είναι δυνατόν, την απορία που είχαμε διατυπώσει στο τεύχος του Αυγούστου με αφορμή όσα έχουν επιτευχθεί στον ΕΛΟΕΝ με πρωτοβουλία του φίλου Θωμά Ζαφείρα για την εξυπηρέτηση των ναυτικών μας: Γιατί, λοιπόν, ανάλογες μεθοδεύσεις δεν γίνονται και στους άλλους (ναυτλιακούς) οργανισμούς ώστε οι ναυτικοί μας να εξυπηρετούνται γρήγορα και χωρίς ταλαιπωρίες;

Είναι βεβαίως αυτονόητο ότι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, οι ναυτικοί μας δηλαδή, δεν αναμένουν κάποια απάντηση αλλά συγκεκριμένες ενέργειες που θα οδηγήσουν στο αποτέλεσμα που έχει επιτευχθεί στον ΕΛΟΕΝ.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΤΕΡΟ από το «Forbes», το περιοδικό «Φόρτσιουν», σε πρόσφατη έκδοσή του περιέλαβε μεταξύ εκείνων που διαθέτουν περιουσία πάνω από ένα δισεκατομμύριο δολάρια και τους κ. Κ.Μ. Λεμό, Γιώργο Π. Λιβανό, Γιώργο Σ. Λιβανό και Βαρδή Βαρδινογιάννη καθώς και την Αθηνά Ρουσέλ, την κόρη της Χριστίνας Ωνάση που έχει κληρονομήσει το 50% της περιουσίας Ωνάση.

Υπενθυμίζουμε ότι το «Forbes» είχε αναφέρει σε ανάλογο δημοσίευμα μόνον τους κ.κ. Σταύρο Νιάρχο και Γιάννη Λάτση, καθώς και την οικογένεια Γουλανδρή, ενώ το «Φόρτσιουν» αναφέρει με περιουσία 1,5 δολλαρίων τον κ. Βασίλη Γουλανδρή.

Σύμφωνα πάντως με ορισμένες εκτιμήσεις, και ο κατάλογος του «Φόρτσιουν» είναι ελλιπής, δεν περιλαμβάνει δηλαδή όλους τους Έλληνες εφοπλιστές που διαθέτουν περιουσία άνω του ενός δισεκατομμυρίου δολλαρίων.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΓΓΛΙΑ

Σεμινάριο Ναυτιλιακής Οικονομίας

Στο εκπαιδευτικό κέντρο Hertfordshire, στο Χάντον Πάρκ του Λονδίνου, θα διεξαχθεί τον Σεπτέμβριο, σεμινάριο σχετικό με την χρηματοδότηση της Ναυτιλίας. Το σεμινάριο που ενδιαφέρει πλοιοκτήτες, τραπεζίτες, επενδυτές, ναυτιλιακές εταιρίες κρατικές και ιδιωτικές καθώς και άλλους επιχειρηματίες παραδίδεται σε δύο περιόδους, τον Σεπτέμβριο από 25 έως 28 και τον Δεκέμβριο από 11 έως 14.

Το σεμινάριο έχει σκοπό να εξετάσει την σημερινή διαθεσιμότητα κεφαλαίων και μεθόδων, να αναπτύξει τις πρακτικές τεχνικές για τη διεθνή ναυτιλιακή χρηματοδότηση, να παρουσιάσει τα μέσα για τον οικονομικό χειρισμό των αγοραζόμενων πλοίων, όπως τις υποθήκες και την υπενοίκηση και να εξετάσει νομικά, ασφαλιστικά και περιβαλλοντολογικά θέματα της χρηματοδότησης του πλοίου.

Το σεμινάριο κοστίζει 2.173 λίρες Αγγλίας και στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται εκτός από τα τέλη συμμετοχής, πλήρης διαμονή και γεύματα καθώς και το κόστος του εκπαιδευτικού υλικού για όλη τη διάρκεια του σεμιναρίου.

Η προσάραξη του QE 2

Εξι ρήγματα εντοπίστηκαν στα ύφαλα του πολυτελούς βρετανικού κρουαζιεροπλοίου «Queen Elizabeth II», το οποίο προσέκρουσε σ' άγνωστο μέχρι

στιγμής ύφαλο, ενώ έπλεε με τη βοήθεια πιλότου σε αβαθή ύδατα ανοικτά της Μασσαχουσέττης στις 8 Αυγούστου.

Κανείς από τους 1.806 επιβάτες και το πλήρωμα του πλοίου δεν τραυματίστηκε και οι επιβάτες αποβιβάστηκαν στο Νιούπορτ και τους προσφέρθηκε το ποσό των 500 δολλαρίων σαν δώρο για τη ψυχική οδύνη που υπέστησαν.

Η αμερικανική ακτοφυλακή, άρχισε ήδη τις έρευνες για να εξακριβωθούν οι λόγοι του ατυχήματος, ενώ όλοι οι ανώτεροι αξιωματικοί του πλοίου και ο πιλότος υποβλήθηκαν σε αλκοτέστ για να διαπιστωθεί εάν βρίσκονταν υπό την επήρεια αλκοόλ.

Το «QE 2» δεξαμενίστηκε στη Βοστώνη, όπου πραγματοποιήθηκαν μόνιμες επισκευές για την αποκατάσταση των ζημιών.

Η Διεθνής Έκθεση του Σαουθάμπτον

Μεταξύ 11-19 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί η 24η Διεθνής Έκθεση Σκαφών του Σαουθάμπτον, η μεγαλύτερη έκθεση του είδους της στον κόσμο που γίνεται μέσα στη θάλασσα. Με περισσότερα από 1000 τετρ. μέτρα επιπλέον χώρου η Έκθεση Σκαφών του 1992 θα είναι η μεγαλύτερη που έγινε μέχρι σήμερα.

Μια επιβλητική νέα είσοδος θα τοποθετηθεί έξω από τον δυτικό χώρο περιπάτου. Η είσοδος αυτή θα οδηγεί τους επισκέπτες σε ένα κεντρικό στεγασμένο οικοδόμημα εμβαδού 3000 τετρ. μέτρων όπου θα βρίσκονται περισσότεροι

από 100 από τους 500 εκθέτες. Αυτή η νέα προσθήκη θα επιτρέπει στο ρεύμα των επισκεπτών να περνά απευθείας στον παρακείμενο ανοιχτό εκθεσιακό χερσαίο χώρο, μέσω ενός υπερυψωμένου πεζοδρόμου στην εκθεσιακή περιοχή Forte Post House.

Περισσότεροι από 550 εκθέτες, 700 λέμβοι και 275 σκάφη θα σχηματίσουν τη μεγαλύτερη έκθεση σκαφών στον κόσμο που φέτος θα διαθέτει ακόμα πιο βελτιωμένες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

ΓΑΛΛΙΑ

Ο εμπορικός στόλος

Στις αρχές του δεύτερου τριμήνου 1992 ο γαλλικός στόλος αριθμούσε, 216 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 6 εκατομ. τον. d.w. Στο διάστημα του δεύτερου τριμήνου του έτους ο αριθμός των πλοίων δεν σημείωσε καμιά μεταβολή, αλλά το τονάζ αυξήθηκε κατά 150.000 τον. χάρη στην εγγραφή στο εθνικό νηολόγιο ενός μεγάλου μπάλκερ της εταιρίας Ντρεΐφους και ενός VLCC της Σέλλ.

Αναλυτικότερα την 1 Απριλίου, ο στόλος περιελάμβανε 161 πλοία επιβατηγά και φορτηγά ξηρού φορτίου συνολικού τονάζ 1.684.462 τον. γκρός ή 2.013.391 τον. d.w. και 55 πετρελαιοφόρα και υγραεριοφόρα 2.129.468 τον. γκρός ή 3.990.016 τον. d.w.

ΔΑΝΙΑ

Οι παραγγελίες του Μόλλερ

Μέχρι το τέλος του χρόνου το συγκρότημα Α.Ρ. Μόλλερ θα παραλάβει το πρώτο VLCC με διπλό κέλυφος της σειράς των επτά ομοίων πλοίων που τελούν υπό κατασκευή στο ναυπηγείο Lindo του ναυπηγικού συγκροτήματος Odense Staalskibsvaert.

Εφέτος θα παραληφθεί μόνον έναν πλοίο, ενώ άλλα τέσσερα θα παραδοθούν τον επόμενο χρόνο. Κατά τους οι-

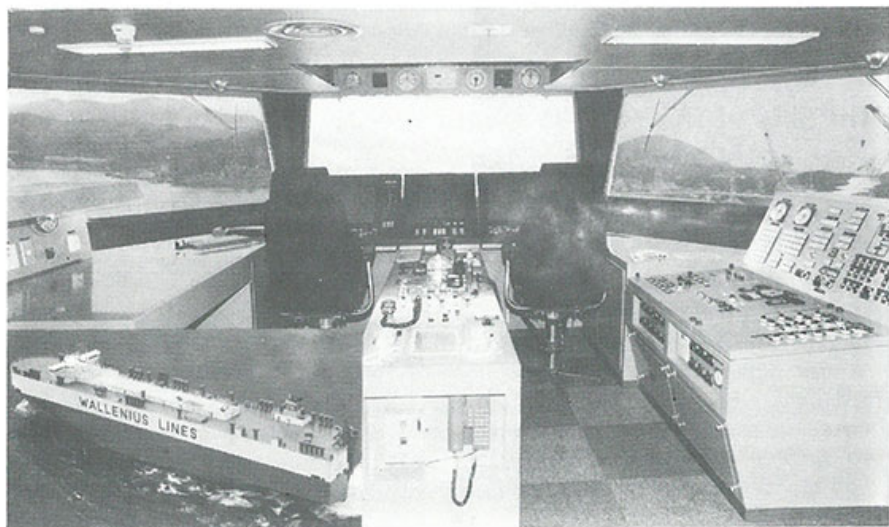
KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

Ναυσιπλοΐα με τη βοήθεια Ηλεκτρονικού Υπολογιστή



Το πλοίο μεταφοράς οχημάτων «Αΐδα» χωρητικότητας 52.288 τόν. γκράς είναι ένας εξελιγμένος τύπος πλοίου που ναυπηγήθηκε από την Hitachi Zosen στο Μαϊζούρου για λογαριασμό της σουηδικής ναυτιλιακής εταιρείας Wallenius Lines. Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με πλήρες σύστημα πλοήγησης με την βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών ενώ τα καταστρώματα του φορτίου είναι ειδικά σχεδιασμένα ώστε να δέχονται οχήματα διαφόρων μεγεθών.

Η Wallenius Lines διαχειρίζεται στόλο 27 σύγχρονων οχηματογωγών πολλαπλής χρήσης, δρομολογημένα στις γραμμές Ιαπωνίας — Ευρώπης, Ευρώπης — Βορ. Αμερικής — Ιαπωνίας και Ευρώπης — Βορ. Αμερικής — Ευρώπης. Η σχεδίαση αυτών των πλοίων κάνει δυνατή τη μεταφορά οποιουδήποτε φορτίου μπορεί να μετακινηθεί σε τροχοφόρα βάση όπως ερπυστριοφόρα, λεωφορεία, τρακτέρ, φορτηγά, τράμ, ελικόπτερα, μεγάλα οχήματα, ιστιοφόρα, μικρά σκάφη κλπ. Για να χειριστούν την ποικι-

λία αυτή οχημάτων και τροχοφόρων φορτίων τα καταστρώματα διαθέτουν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και ισχυρή δομική αντοχή για βαρέα φορτία. Επίσης τμήματα των καταστρωμάτων μπορούν να μετακινηθούν με αυτόματους υδραυλικούς μηχανισμούς ώστε να δημιουργηθεί ο αναγκαίος χώρος για μη τυποποιημένα φορτία διαφόρων μεγεθών.

Ειδικά το νέο πλοίο «Αΐδα» έχει μήκος 200 μ. και πλάτος 32,26 μ. και είναι εξοπλισμένο με μηχανές B & W 8L60MC που αποδίδουν ισχύ 17.020 ίππων και προσδίδουν στο πλοίο ανώτατη ταχύτητα 20 κόμβων. Για τη βελτίωση του χειρισμού και της ευελιξίας του πλοίου, υπάρχει το σύστημα H/Y Vector το οποίο παρέχει τη δυνατότητα πλήρους αυτοματοποιημένης πλοήγησης.

Στον υπολογιστή έχουν ενσωματωθεί δύο ραντάρ τύπου ARPA, ένας H/Y πλοήγησης (INC) και ένας H/Y χάραξης δρομολογίου (RPC).

θήκες της χαμηλής ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων και δεν δείχνουν διατεθειμένοι να πληρώσουν για τη ποιοτική αναβάθμιση του τοννάζ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οι εγγραφές στο NIS

Στο δεύτερο νορβηγικό νηολόγιο, το γνωστό NIS, πρόκειται να εγγραφούν

13 από τα 19 πλοία της ναυτιλιακής εταιρείας United European Car Carriers, που ήταν μέχρι σήμερα νηολογημένα στη Βρεταννία και στον Άγιο Βικέντιο.

Η United European Car Carriers είναι συνεταιρική επιχείρηση της ιαπωνικής εταιρείας NYK και της σουηδικής εφοπλιστικής εταιρείας Wallenius, και έχει την έδρα της στο Grimstad της Νορβηγίας. Προς το παρόν δεν υπάρχει απόφαση για την τύχη των 450 ανδρών του πληρώματος των πλοίων, πιστεύεται όμως ότι εν καιρώ θα χρησιμοποιηθούν Νορβηγοί αξιωματικοί.

Αρχικά η UECC ανήκε στο νορβηγικό συγκρότημα Ugland και πουλήθηκε τον Απρίλιο του 1990 στην Ιαπωνική NYK αντί συμφέρουσας τιμής. Τον Μάρτιο του 1991 η Σουηδική εταιρεία Wallenius μετέσχε στην UECC με ποσοστό 50%. Πάντως το συγκρότημα Ugland, που εδρεύει στη Βρεταννία, διατήρησε το δικαίωμα χρονοναύλωσης των πωληθέντων πλοίων και πέτυχε ένα μεγάλο συμβόλαιο για τη μεταφορά αυτοκινήτων της Τογιότα που κατασκευάζονται στο βρεταννικό εργοστάσιο του Γκρίσμπου.

Η νηολόγηση των 13 πλοίων στο NIS αποφασίστηκε ύστερα από διαπραγματεύσεις με τα βρεταννικά συνδικάτα. Ήδη δε αντιμετωπίζεται η αλλαγή σημαίας και των υπολοίπων έξι πλοίων της UECC χωρίς να μεταβληθεί η σύνθεση του πληρώματός τους που αποτελείται από Βρεταννούς αξιωματικούς και πορτογαλικά πληρώματα.

ΡΩΣΙΑ

Από την Sovfracht στην Sovcomflot

Ο κ. Βαντίμ Σούτοβ αποχωρεί από την ηγεσία του Ρωσικού πρακτορείου ναυλώσεων Sovfracht για να αναλάβει θέση διευθυντού στο συγκρότημα της Sovcomflot στο Λονδίνο. Ο κ. Σούτοβ, ο οποίος υπηρέτησε στη Sovfracht επί τριακονταετία, έχει αποδεχθεί την ανάγκη για αναδιάρθρωσεις στο νέο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Τα τέλη διέλευσης

Αυξάνονται κατά 9,9% από την 1 Οκτωβρίου 1992, τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας του Παναμά, ενώ σε εφαρμογή θα τεθεί και νέο σύστημα καταμέτρησης της χωρητικότητας των διερχομένων πλοίων.

κονομικούς αναλυτές το κόστος κατασκευής των 120 εκατομ. δολλαρίων μαζί με το κόστος εκμεταλλεύσεως δεν μπορούν να καλυφθούν παρά με ημερησίον ναύλο άνω των 50.000 δολλαρίων ενώ σήμερα μόλις φθάνει τα 10.000 δολάρια την ημέρα.

Προς το παρόν πάντως η αγορά δεν έχει δείξει δείγματα ότι τα double hull πλοία θα μπορέσουν να επιτύχουν προνομιακούς ναύλους, καθώς οι ναυλωτές συνεχίζουν να εκμεταλλεύονται τις συν-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



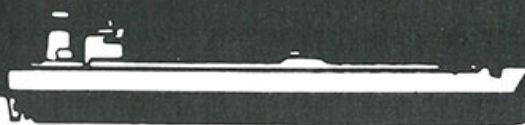
J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η κοινή συνεδρίαση Ε.Ε.Ε. και Κομμίτη

Πραγματοποιήθηκε στις 1 Σεπτεμβρίου, στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών η κοινή συνεδρίαση των Διοικητικών Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου.

Στη διάρκεια της συνεδρίασης εξετάστηκαν διεξοδικά όλα τα τρέχοντα θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία και αντηλλάγησαν απόψεις μεταξύ των μελών των δύο Συμβουλίων, ειδικά όσον αφορά ασφαλιστικά θέματα, τους Νηογνώμονες, την Αμερικανική αντιρροπτική νομοθεσία και άλλα.

Επίσης τονίστηκε ιδιαίτερα η διατήρηση της καλής συνεργασίας με την ναυτεργασία και την Πολιτεία προς αν-

τιμετώπιση των δυσκόλων διεθνών συνθηκών.

Τέλος, τα μέλη των δύο Συμβουλίων συζητήσαν επί μακρόν το σοβαρό θέμα της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως και προσελκύσε νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Κοινή εκτίμηση υπήρξε η ανάγκη περαιτέρω βελτιώσεως του εκπαιδευτικού συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσής και ειδικά όσον αφορά το διδακτικό προσωπικό και τη διδακτέα ύλη.

Πριν από την κοινή συνάντηση παρέτέθη από την ΕΕΕ γεύμα στα μέλη των δύο Συμβουλίων στο οποίο παρέστησαν επίσης ο γεν. γραμματέας της Π.Ν.Ο. και οι πρόεδροι των Ναυτεργατικών Σωματείων που ανήκουν στη δύναμή της.

Δηλώσεις του Πρωθυπουργού κ. Κων/νου Μητσotάκης

Ο Πρωθυπουργός κ. Κων/νος Μητσotάκης τίμησε με την παρουσία του την δεξίωση που παρέθεσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης το ίδιο βράδυ προς τιμήν των Συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη.

Στον σύντομο χαιρετισμό του, ο κ. Μητσotάκης αναφέρθηκε στα 129 πλοία που προστέθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο από τον περασμένο Σεπτέμβριο μέχρι σήμερα, καθώς και στην αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος το πρώτο εξάμηνο του 1992 κατά 9%.

Η κυβέρνηση — τόνισε ο Πρωθυπουργός — πιστεύει ότι στον ναυτιλιακό τομέα έχει υπάρξει σημαντικό έργο. Αντιμετωπίστηκαν αποφασιστικά χρονίζοντα ζητήματα της Ναυτιλίας μας και λύθηκαν αποτελεσματικά πολλά από τα προβλήματά της. Παράλληλα αναλήφθηκαν πρωτοποριακές πρωτοβουλίες, όπως η σύσταση της Ειδικής Ναυτικής Επιχειρήσεως, η ίδρυση Ναυτοδικαστηρίων στον Πειραιά κ.α., οι οποίες συμβάλλουν ιδιαίτερα στη δημιουργία ενός νέου θεσμικού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η παλιννόστηση ελληνόκτητων

πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, — συνέχισε ο κ. Μητσotάκης — η ύψωση της γαλανόλευκης σε νεοαποκτώμενα πλοία από τους εφοπλιστές μας και η μεταφορά στον Πειραιά σημαντικού μέρους των εργασιών των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων του εξωτερικού και κυρίως του Λονδίνου, αποτελεί, κατά τη γνώμη μου, την καλύτερη απόδειξη της εμπιστοσύνης σας προς την πολιτική που σήμερα ασκεί η κυβέρνησή μας.

Ακόμη, τόνισε ο Πρωθυπουργός, η προθυμία ορισμένων Ελλήνων εφοπλιστών να επωμισθούν το βαρύ έργο επαναλειτούργειας — ως ιδιωτικών επιχειρήσεων πλέον — των Κρατικών Ναυπηγείων, τα οποία άλλωστε εντάσσονται στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο, είναι ενέργεια την οποία η κυβέρνηση αλλά και ευρύτερα το κοινωνικό σύνολο αξιολογεί, ως θετική και ιδιαίτερα σημαντική.

Από την πρώτη συνάντησή μας τον Σεπτέμβριο του 1990 είχα δηλώσει — και το επαναλαμβάνω και σήμερα — ότι η κυβέρνησή μας πιστεύει ότι η Εμπορική Ναυτιλία έχει τεράστια σημασία για την Ελλάδα. Γιατί αποτελεί για την πατρίδα μας όχι μόνο πηγή πλούτου αλλά

και σπουδαίο δίαυλο προβολής των εθνικών μας θέσεων.

Είμαστε λοιπόν αποφασισμένοι, κατέληξε ο κ. Μητσotάκης, να συνεχίσουμε να ασκούμε πολιτική στήριξης της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, εφοπλιστών και ναυτικών. Μια πολιτική την οποία το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας χάραξε με προσοχή και εφαρμοζει με συνέπεια.

Τιμητική διάκριση στους κ.κ. Δανιόλο και Περράκη

Κλείνοντας την ομιλία του προς τα μέλη των Συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη, ο Πρωθυπουργός κ. Μητσotάκης απένειμε τιμητικές διακρίσεις στους διακεκριμένους νομικούς κ.κ. Γ. Δανιόλο και Δ. Περράκη για την μακρόχρονη προσφορά τους στη Ναυτιλία, τονίζοντας ότι η βράβευσή τους αυτή εκφράζει τη θετική αξιολόγηση του έργου των ανθρώπων της Ναυτιλίας.

Απελευθέρωση της διακίνησης Κεφαλαίων στην ΕΟΚ

Σύμφωνα με την υπ' αριθμό 2098/92 Πράξη του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος — η οποία βρίσκεται στην διάθεση των Μελών στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. το συνάλλαγμα για μεταφορά κερδών, μερισμάτων και μισθωμάτων που προέρχονται από επενδύσεις κατοίκων χωρών εκτός ΕΟΚ θα εξαχεται ελεύθερα.

Με την ίδια απόφαση ανακοινώθηκε πλήρης κατάλογος με τις συναλλαγές σε συνάλλαγμα που έχουν απελευθερωθεί και που καλύπτουν το σύνολο των τρεχουσών πληρωμών μεταξύ Ελλάδος και Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των εκτός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας χωρών.

Μετονομασίες

— «Αιτζήαν Μάρινερ» μετονομάστηκε το αγορασθέν από Έλληνες δεξαμενόπλοιο «Eési Silje» 16.700 τόν. d.w. του 1968, και ύψωσε σημαία Παναμά.

— «Πολύδωρος» μετονομάστηκε το αγορασθέν από Έλληνες μικτό πλοίο «Redeemer» 117.200 τόν. d.w., ναυπήγησης 1974 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Ελένη» μετονομάστηκε το πωληθέν μεταξύ Ελλήνων μικρό μπάλκερ «Μίνι Λήντ» 3.062 τόν. d.w., 1.592 τόν. γκρός.

— «Κορινθιακός» μετονομάστηκε το μπάλκερ κάρριερ «Αταλάντα» 18.656 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1982 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Νίκαια» μετονομάστηκε το αγορασθέν υπό σημαία Παναμά μπάλκερ κάρριερ «Αλεξάντερς Ντέαριγκ» 14.856 τόν. γκρός, και ύψωσε σημαία Μάλτας.

Προτάσεις της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης για τα προβλήματα των Ναυτικών Πρακτόρων

Το πρόβλημα της πρόσδεσης των πλοίων, η καλή λειτουργία της πλοηγικής υπηρεσίας, καθώς και η άμεση εφαρμογή βασικών διατάξεων του κανονισμού που αφορά στην καλύτερη λειτουργία του λιμένα Πειραιά, ήταν τα κυριότερα θέματα που εξετάστηκαν στη διάρκεια συνάντησης που πραγματοποιήθηκε μεταξύ του υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη και του Προέδρου της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης κ. Ν. Τραυλού, παρούσα του αντιπροέδρου και του γεν. γραμματέα της Δ.Ν.Ε. κ.κ. Η. Κοντού και Δ. Γιαννιπούλου.

Κατά τη συνάντηση ο Πρόεδρος της ΔΝΕ εξέφρασε την ικανοποίηση του κλάδου των Ναυτικών Πρακτόρων των ποντοπόρων πλοίων καθώς και τα συγχαρητήριά του για την επανακαθιέρωση μετά εννέα ολόκληρα χρόνια της πλήρους επταήμερου εργασίας στο λιμένα Πειραιώς.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δίμηνο Ιουλίου και Αυγούστου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων 17 πλοίων:

— «Άλφα Στόρμ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ambra Hawk» υπό Νορβηγική σημαία, 66.731 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Windstar Maritime Corp.» (κ. Παυλίνα Σκαμάλου).

— «Ση Μπάρον», φορτηγό, πρώην «Mulpha Tarah» υπό σημαία Μαλαι-

Επίσης, ζήτησε να επισπευθεί η κύρωση των πράξεων των Διοικητικών Συμβουλίων ΟΛΠ και ΟΛΘ για την έναρξη εφαρμογής στην πράξη της συνεχούς εργασίας στους λιμένες. Το μέτρο αυτό, είπε ο κ. Τραυλός αποτελεί βήμα προόδου που θα δώσει διεθνώς μία άλλη εικόνα στο λιμάνι με τον τρόπο αυτό θα εμφανίζεται ως σύγχρονο, εργαζόμενο, αδιάκοπα για την απόλυτη εξυπηρέτηση των πλοίων.

Τονίστηκε ακόμη ότι οι ναυτικοί πράκτορες των ποντοπόρων πλοίων εξετίμησαν ιδιαίτερα το νέο μέτρο γιατί εφεξής όπως ανεφέρθηκε κατά τη συνάντηση θα απαλλαγούν από την ατομική ποινική και αστική ευθύνη για τη χρησιμοποίηση με την έγκριση του ΟΛΠ ιδιωτικού προσωπικού, υπογράφοντας προς τον ΟΛΠ και υπεύθυνη δήλωση του νόμου 105.

σίας, 9.589 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Eternity Shipholding S.A.» (κ. Νικ. Παπάζογλου).

— «Αγγελική», μπάλκερ, πρώην «Tara» υπό λιβεριανή σημαία, 60.909 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Platinum Cruises S.A.» (κ. Κων. Τσαγγαίος).

— «Σύρα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Luna» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 65.111 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Syrat Maritime Ltd.», (Seatrade Compania

Maritima S.A.).

— «Νίκη», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Nike» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 65.104 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Niki Marine Company Inc.» (Seatrade Compania Maritima S.A.).

— «Φλάγκ Ντάιαμοντ», μπάλκερ, πρώην «Kristina» υπό σημαία Νήσων Μάρσαλλ, 62.233 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Oriental Tradition S.A.» (κ. Ηλίας Βρατσάνος).

— «Μαέρσκ Αλτζεσίρα», κοντέινερ-πλοίο, πρώην «Stuttgart Express» υπό γερμανική σημαία, 38.991 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Seatrust Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Στάρ Μιχάλης», μπάλκερ, πρώην «Agnes» υπό σημαία Φιλιππίνων, 22.271 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «Peqnot Shipping Corporation» (Pegasus Maritime Enterprises Inc.).

— «Ζέφυρος», μπάλκερ, πρώην «Pacglory» υπό λιβεριανή σημαία, 13.201 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Auburn Shipping Corporation (Albanar Shipping Company S.A.).

— «Χανιά», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Lorado», 64.313 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Caupa Maritime Ltd.» (Seatrade Compania Maritima S.A.).

— «Γκλόμπαλ Λίνγκ», μικτό σκάφος, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 54.996 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Ontario Shipping Corporation» (κ. Βασ. - Παύλος Γαζής).

— «Σαν Νικόλας», δεξαμενόπλοιο, πρώην «St. Nikolai» υπό γερμανική σημαία, 26.938 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Mainyard Shipping Company Limited» (ΧΑΝΔΡΗΣ ΕΛΛΑΣ).

— «Ελλάς Μακεδονία», μπάλκερ, πρώην «Bremen Senator» υπό παναμαϊκή σημαία, 22.667 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Euroline Navigation Inc.» (Dio-ryx Maritime Corp.).

— «Έλλεσποντ Πάρανταϊζ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία των Νήσων Μάρσαλλ, 146.962 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Hellasport Paradise Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Κοτρώτσος).

— «Μήλος», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία του Αγίου Βικεντίου, 39.531 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Summersea Maritime Corporation» (κ. Ιωάν. Μπασιβάνος).

— «Δήλος», δεξαμενόπλοιο, πρώην

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

«British Respect» υπό σημαία Μπαχάμας, 136.601 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Delos Maritime Corporation» (Aeolos Management S.A.).

— «Έλλεσποντ Κάπιτολ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ, 173.085 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Hellasport Capitol Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Κοτρώτσος).

Αγοραπωλησίες

— Μετά από πλειστηριασμό Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Cerro Colorado» 132.285 τον. d.w., 63.313 τον. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1978, εφοδιασμένο με COW/IGS, έναντι τιμής περί των 8 εκατομμυρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Baigura» 34.680 τον. d.w., ισπανικής ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Tara» 126.579 τον. d.w., 60.909 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 7,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σε αγορά en bloc Έλληνες απέκτησαν τα δύο υπό ισπανική σημαία αδελφά μπάλκερς «Castillo de Javier» και «Castillo de Monterrey» 44.612 τον. d.w., 26.232 τον. γκρός, ναυπήγησης 1981 στην Ισπανία, έναντι συνολικής τιμής περί των 14 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε αγορά en block, Έλληνες απέκτησαν τα δύο υπό σημαία Μαλαισίας φορτηγά πλοία «Mulpha Trading» και «Mulpha Tarah» 15.899 τον. d.w., 10.054 τον. γκρός και 15.783 τον. d.w., 9.589 τον. γκρός αντίστοιχα, ναυπήγησης 1976 έναντι συνολικής τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα που δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο περιήλθε το υπό σημαία NIS χημικό δεξαμενόπλοιο «Chariotventure L» 25.200 τον. d.w., 15.093 τον. γκρός, νορβηγικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Ocean Blue» 74.543 τον. d.w., 36.981 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Ortasia» 16.540 τον. d.w., 10.973 τον. γκρός, σοβιετικής ναυπήγησης 1968.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθησαν τα υπό ελληνική σημαία φορτηγά πλοία

«Αρτεμών» 8.344 τον. γκρός, ναυπήγησης 1965 και «Μπάλτικγουντ» 3.891 τον. γκρός, ναυπήγησης 1966.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Green King» 36.981 τον. d.w., 20.572 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

Νέο οχηματαγωγό προστέθηκε στο στόλο της Στρίντζης Λάινς

Εναντι ποσού περί των 6 εκατ. δολλαρίων η Εταιρία Στρίντζης Λάινς αγόρασε το βελγικό επιβατηγό - οχηματαγωγό «Prince Laurent» 5.052 τον. γκρός, το οποίο θα μετονομασθεί «Ιόνιαν Εξπρές».

Το πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 2.000 επιβατών και 300 ιδιωτικών αυτοκινήτων, αναπτύσσει ταχύτητα περί τους 21 κόμβους και θα δρομολογηθεί αφού υποστεί σημαντική έκτασης μετασκευή.

Νέες αγορές της Naftomar

Η γνωστή εταιρία διαχείρισης πλοίων μεταφοράς υγραερίων Naftomar Shipping & Trading προσέθεσε στον στόλο της τα δύο αδελφά υπό σοβιετική σημαία πλοία «Lensovnet» και «Mossovnet».

Πρόκειται για πλοία μεταφοράς υγραερίων χωρητικότητας 55.729 τον. d.w., 49.817 τον. γκρός,

ναυπήγησης 1980 και 1979 αντίστοιχα, που εντάχθηκαν στη δύναμη της εταιρίας έναντι συνολικής τιμής περί των 45 εκατομμυρίων.

Η νέα σύνθεση του Δ.Σ. των Ακτοπλοίων

Μετά την παραίτηση του κ. Εμμανουήλ Γεωργιάκη, από το Δ.Σ. της Ένωσης Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, τη θέση του κατέλαβε ο κ. Γεράσιμος Αγούδημος. Επειδή ο κ. Γεωργιάκης ήταν και αντιπρόεδρος, το Διοικητικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρίασή του της 19/8/92, εξέλεξε παμψηφεί ως αντιπρόεδρο τον κ. Μηνά Σταθάκη.

Μετά την παραπάνω πάνω μεταβολή η νέα σύνθεση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Π.Α.Ε.Π. έχει ως εξής:

Κων/νος Χατζηαντωνίου πρόεδρος, Μηνάς Σταθάκης αντιπρόεδρος, Ευάγγελος Βεντούρης γεν. γραμματέας, Γεώργιος Γούτος ταμίας, Βασίλειος Αγαπητός, Παντελής Σφηνιάς και Γεράσιμος Αγούδημος μέλη.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας πέρασαν στη διαχείριση του Ομίλου Περατικού

Η εταιρία Astir Management Limited του Ομίλου Μ.Κ. Περατικού ολοκλήρωσε τις διαδικασίες για την ανάληψη των Ναυπηγείων Ελευσίνος Α.Ε. την Παρασκευή 31 Ιουλίου 1992 και υπέγραψε

«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. (Πλοίαρχου, 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)

την οριστική Σύμβαση με την Εμπορική Τράπεζα και τις λοιπές πωλήτριες.

Το καινούργιο Διοικητικό Συμβούλιο των Ναυπηγείων Ελευσίνος Α.Ε. απαρτίζεται από τους κ.κ.:

Στέλιο Τριανταφυλλάκη
Ιωάννη Στεργιόπουλο
Γεώργιο Ζαφειρόπουλο
Κων/νο Ξανάλατο
Αντώνη Παπαδημητρίου
Χρύσαν Σαρηγιαννίδη
Αβραάμ Πασιπουλαρίδη

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Ναυπηγείων εξέλεξε ο κ. Στέλιος Τριανταφυλλάκης και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Ιωάννης Στεργιόπουλος.

Νέο αγκυροβόλιο για τα φ/γ - ο/γ

Από το υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκε ό,τι τα φορτηγά - οχηματαγωγά πλοία της ακτοπλοΐας από τις 30 Αυγούστου ελλιμενίζονται και φορτοεκφορτώνουν οχήματα στη Δραπετσώνα και ειδικότερα, στην τελωνειακά ελεύθερη προβλήτα μεταξύ του νέου μώλου Δραπετσώνας και της ΔΕΗ, δίπλα στον λιμενίσκο των ερασιτεχνών αλιέων.

Κύρωση συμβάσεων

Δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 519/Β' 12.8.92) οι αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη με τις οποίες κυρώνονται οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας των πλοιάρχων που απασχολούνται στα μεσογειακά και τουριστικά επιβατηγά πλοία και των πληρωμάτων που εργάζονται στα ρυμουλκά των βιομηχανικών επιχειρήσεων.

Το δίπλωμα Γ' πλοιάρχου των ραδιοτηλεγραφητών

Οι υποψήφιοι πλοίαρχοι Γ' τάξεως, που είναι κάτοχοι διπλώματος ραδιοτηλεγραφητών Α' και Β' τάξεως, πρέπει απαραίτητα, σύμφωνα με τις διατάξεις

του Π.Δ. 469/91, να αποφοιτήσουν με επιτυχία από το τμήμα πλοιάρχων Γ' τάξεως Ε.Ν., προκειμένου να αποκτήσουν το αντίστοιχο δίπλωμα.

Το υπουργείο Ναυτιλίας, διευκρίνισε ότι στο τμήμα πλοιάρχων Γ' τάξεως Ε.Ν., το οποίο θα λειτουργήσει στις εγκαταστάσεις της Ανωτέρας Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Πλοιάρχων στον Ασπρόπυργο μπορούν να φοιτήσουν και οι υποψήφιοι πλοίαρχοι Γ' τάξεως που είναι κάτοχοι απολυτηρίου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Ο κανονισμός του ειδικού τμήματος πλοιάρχων Γ

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 508 Β/6.8.92) ο κανονισμός εκπαίδευσης του ειδικού τμήματος υποψηφίων πλοιάρχων Γ' το οποίο θα λειτουργεί στον Ασπρόπυργο και στο οποίο θα φοιτούν οι ασυρματιστές που επιθυμούν να λάβουν δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξεως καθώς και οι απόφοιτοι των σχολείων Μέσης Εκπαίδευσης.

Το συνάλλαγμα των ναυτικών

Κοινοποιήθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών προς το Υπουργείο Ναυτιλίας και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η απόφασή του (υπ' αριθμ. Δ. 857/ 31 Β. 0018/19.6.92), η οποία καθορίζει τα δικαιολογητικά εισαγωγής και δραχμοποίησης του συναλλάγματος που προέρχεται από τις αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών, προκειμένου να χορηγηθούν οι προβλεπόμενες απαλλαγές για την εισαγωγή αυτοκινήτου και ειδών οικοσκευής.

Για τον διάπλου της διώρυγας του Σουέζ

Σύμφωνα με πρόσφατη ειδοποίηση του Οργανισμού της Διώρυγας του Σουέζ, την οποία μας γνωστοποίησε η εταιρία World Marine Corp., από της 1 Αυγούστου 1992 επιτρέπονται οι διε-

λεύσεις όλων των πλοίων με μέγιστο βύθισμα 53 ποδών και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Ο Οργανισμός της Διώρυγας ανακοίνωσε ότι δεν θα εφαρμόζονται στο ε-ξής οι επιπλέον επιβαρύνσεις ύψους 0,5% για τα πλοία που κατευθύνονται προς Νότο με βύθισμα άνω των 42 ποδών, και ύψους 0,6% για τα πλοία τύπου που κατευθύνονται προς Βορρά.

Διμερής Σύμβασης με τη Χιλή

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπέγραψε με ισχύ από 1 Αυγούστου, 1992 διμερή σύμβαση με το ναυτεργατικό σωματείο της Χιλής, επονομαζόμενο National Union of Chilean Seamen in Foreign vessels.

Αντίτυπα της σύμβασης διατίθενται από τα γραφεία της Ε.Ε.Ε.

Τροποποιήσεις Παραρτήματος MARPOL

Με σχέδιο Π.Δ. που προωθήθηκε για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως επέρχονται τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με την Διεθνή Σύμβαση 1973 «για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (MARPOL 73/78).

Ειδικότερα με το υποβαλλόμενο σχέδιο Π.Δ. γίνονται αποδεκτά τα κείμενα που αφορούν.

Την τροποποίηση των Κανονισμών 15 και 17 του παραρτήματος 1 της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (MARPOL 73/78).

- Την αναθεώρηση των εντύπων Α και Β (Μέρος Α και Β) των συμπληρωμάτων του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από πετρέλαιο, που περιέχονται στο Προσάρτημα ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι της Marpol 73/78.

- Την αντικατάσταση του Προσαρτήματος ΙΙΙ, του Παραρτήματος Ι, της MARPOL 73/78, που αφορά τον τύπο του υποδείγματος των βιβλίων πετρελαιο, που πρέπει να φέρουν τα υπόχρεα πλοία.

- Την προσθήκη νέου Κεφαλαίου ΙV στο Παράρτημα Ι της πιό πάνω διεθνούς σύμβασης «περί πρόληψης της ρύπανσης που προέρχεται από περιστατικό ρύπανσης με πετρέλαιο», στο οποίο περιέχεται νέος Κανονισμός αριθ. 26 και αφορά την ύπαρξη επί των υπόχρεων πλοίων Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από πετρέλαιο.

Αυστηρότεροι έλεγχοι για τη προσέγγιση δεξαμενοπλοίων στη Τζένοβα

Νέοι κανονισμοί ασφαλείας πρόκειται να εφαρμοσθούν για τα δεξαμενόπλοια

LAW OFFICES OF

STAMATIOS SFYROERAS

MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

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

που καταπλέουν στο σταθμό πετρελαίου του λιμανιού της Τζένοβας, με στόχο τον καλύτερο έλεγχο των δεξαμενών των πλοίων για αέρια, τα οποία μπορεί να προκαλέσουν εκρήξεις και ατυχήματα στα πλοία.

Στα πλοία θα πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί οι απαραίτητοι έλεγχοι σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές πριν την είσοδό τους στο λιμάνι της Τζένοβας, ενώ για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός αυτού δεν θα επιτρέπεται να εκτελεσθεί απολύτως καμία επισκευαστική εργασία.

Τιμητική εκδήλωση για τον δημιουργό του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου

Στο χωριό Κεραμιές της Κεφαλονιάς, χωριό καταγωγής των προγόνων του, η Εταιρία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας τίμησε τον δημιουργό του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γιώργο Μ. Δρακόπουλο σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στις 23 Αυγούστου.

Ο κ. Δρακόπουλος κατάγεται από παλιά ναυτική οικογένεια της περιοχής Λειβαθούς Κεφαλονιάς, γνωστής ως περιοχής καπεταναίων και εφοπλιστών, ενώ, όπως είναι ευρύτατα γνωστό, έχει αφιερώσει πολλά χρόνια της ζωής του στην έρευνα και προβολή της ναυτικής ιστορίας της Ελλάδος. Εκτός από την ίδρυση του γνωστού Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου ο κ. Δρακόπουλος απέκατέστησε το ιστορικό αιγαιοπελαγίτικο ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» και πρόσφατα ολοκλήρωσε την επισκευή του επίσης ιστορικού καλωδιακού πλοίου «Θαλής ο Μιλήσιος», ναυπηγήσεως 1909, του παλαιότερου πλοίου καταχωρημένου στα Ελληνικά νηολόγια, το οποίο ήδη χρησιμοποιείται ως πλωτό Ναυτικό Μουσείο.

Μεταξύ των μελλοντικών στόχων του κ. Δρακόπουλου και του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου είναι η δημιουργία στην Ελλάδα Μουσείου Παραδοσιακών και Ιστορικών Πλοίων.

Διαγωνισμός για 20 σημαιοφόρους Λ.Σ.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την κατάταξη είκοσι δοκίμων σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος.

Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι πτυχιούχοι Νομικών ή Οικονομικών ή Πολιτικών Επιστημών, ή διπλωματούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί Γ' τάξης Εμπορικού Ναυτικού απόφοιτοι των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, και να έχουν ηλικία όχι μεγαλύτερη των 27 ετών.

Όσοι επιθυμούν να λάβουν μέρος στο διαγωνισμό πρέπει να υποβάλουν τα απαιτούμενα δικαιολογητικά στο Υπουρ-



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης επέδωσε στις 21 Ιουλίου, τιμητική πλακέτα στον κ. Νίκο Διαμ. Πατέρα για την προσφορά του αυτομάτων πυροβόλων όπλων στην ειδική Αντιτρομοκρατική Μονάδα του Λιμενικού Σώματος.

Παρόντες στη σεμνή αυτή τελετή βράβευσης, που πραγματοποιήθηκε στη γέφυρα του πλοίου «Αμαρυλλίς», ήταν οι κ.κ. Γιώργος Βαρδινογιάννης, Σ. Στραβελάκης, Γιώργος και Γιάννης Πατέρας, Γιάννης Ξυλάς, Ανδρ. Πετράκης, Θεόδ. Σιούφας και ο αρχηγός του Λ.Σ. κ. Νίκ. Χασιώτης, επικεφαλής αντιπροσωπείας του Λιμενικού Σώματος.

Η 10η ετήσια Διεθνής Συνάντηση Πειραιώς

Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Οικονομίας του City University Business School του Λονδίνου ανακοίνωσε ότι η Δεκάτη Διεθνής Συνάντηση Πειραιώς για την Παγκόσμια Οικονομία και τη Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση θα πραγματοποιηθεί στο Ευγενίδειο Ίδρυμα (Αμφιθέατρο) από την Τετάρτη, 7 μέχρι την Παρασκευή 9 Οκτωβρίου 1992.

Συντονιστής της πανηγυρικής αυτής συνάντησης θα είναι ο Γεν. Γραμματέας του International Maritime Organisation (I.M.O.) κ. William O' Neil.

Μεταπτυχιακοί σπουδαστές του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Οικονομίας θα κάνουν σύντομες παρουσιάσεις των ερευνών τους επί ειδικών θεμάτων, και οι ανακοινώσεις αυτές θα αποτελέσουν το έναυσμα των συζητήσεων που θα ακολουθούν κάθε παρουσίαση. Οι συζητητές θα είναι ομιλητές των προηγούμενων εννέα Συναντήσεων και κάθε τμήμα θα συντονίζεται από όσους προήδρευαν σ' αυτές.

Λεπτομερές πρόγραμμα της τριήμερης διεθνούς συνάντησης θα δημοσιευθεί στο προσεχές μας τεύχος.

ΒΟΥΛΑ

Πωλείται προνομιούχο αμφιθεατρικό οικόπεδο
1.008 τ.μ. πρόσωση 23 μ., με απεριόριστη θέα
συντ. 0,60 εξαιρετική περιοχή με βίλλες.
Ιδιώτης — Πληροφορίες: τηλ. 9658275

γείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Τμήμα Δ' (Αλκιβιάδου 118 Α' 5ος όροφος, Πειραιάς τηλ. 4120171)

Η Κροατία στον IMO

Στις 8 Ιουλίου 1992, η Κροατία έγινε

το 137 κράτος - μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), αποδεχόμενη τους όρους της Σύμβασης για τη δημιουργία του IMO

Πρόστιμα

Συνολικά πρόστιμα ύψους

38.710.000 δρχ. επέβαλαν κατά το μήνα Ιούνιο οι λιμενικές αρχές της χώρας.

Συγκεκριμένα, επιβλήθηκαν 23.854.000 δρχ. για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος, 8.407.000 δρχ. για παραβάσεις αλιείας,

ΞΕΝΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1922

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Η «Διεθνής Ναυτική Ένωση» θεωρεί καθήκον της απέναντι στο ναυτιλιακό χώρο, τον οποίο υπεύθυνα υπηρετεί επί 70 έτη, να καταγγείλει προς κάθε εφοπλιστικό, ναυτεργατικό, λιμενικό και διοικητικό φορέα των λιμένων και της ναυτιλίας και να θέσει υπό την κρίση των, ένα πρωτοφανές και συκοφαντικό δημοσίευμα.

Πρόκειται για σημείωμα με τον τίτλο «Υπονομεύουν το λιμάνι» που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ (τ. 222/1992), (Διευθυντές: Κ. Δούκας — Η. Καλαποθαράκος) και στο οποίο με οξύτητα και πρωτοφανείς χαρακτηρισμούς, επικρίνεται η Δ.Ν.Ε. για υπόμνημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ. Πράγματι η ΔΝΕ με την υπ' αριθ. 125/30.4.1992 αναφορά της — υπόμνηση προς ΥΕΝ, αναφέρεται στην υποβάθμιση του λιμένα εξ αιτίας — εκτός άλλων — της απουσίας λεμβούχων από τις προσδέσεις των πλοίων και τον κίνδυνο ατυχημάτων και ζητάει όπως το ΥΕΝ εξετάσει τη συνδρομή του Νομικού του Συμβούλου ή του Εισαγγελέως. Πρόκειται για μία από τις αναφορές που η ΔΝΕ απευθύνει είτε προς το ΥΕΝ είτε προς τον ΟΛΠ και θέτει υπόψη των γεγονότα και προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία στην καθημερινή πράξη και υποβάλλει τις προτάσεις, μελετημένες και υπεύθυνες, με σκοπό την βελτίωση εξυπηρέτησης των πλοίων στα πρότυπα των μεγάλων διεθνών λιμένων.

Μένουμε κατάπληκτο από την οξύτητα και τη χρησιμοποιούμενη φρασεολογία, εξ αιτίας και μόνο του γεγονότος ότι οι διαπιστώσεις μας καταλήγουν στο αίτημα εφαρμογής των Νόμων και Κανονισμών για την ασφάλεια πλοίων και φορτίων και την καλή λειτουργία του λιμένα, ώστε να μη μένει άλλη εξήγηση από το ότι η εφαρμογή των νόμων θίγει συμφέροντα.

Δεν έχουν ξαναδεί το φως της δημοσιότητας σε ναυτιλιακό έντυπο εκφράσεις όπως «μικρόψυχη», «μικρόκαρδη εκδικητική τακτική», «γκάφα που εγγίζει τα όρια της εθνικής υπονόμευσης», ώστε να απορούμε για την προέλευση τέτοιων χαρακτηρισμών που αποτελούν μεταφορά από άλλους χώρους ακραίων απόψεων και ηθών.

Υπογραμμίζουμε ιδιαίτερα την ελλειψη της στοιχειώδους συναισθήσεως ευθύνης ανθρώπου προς άνθρωπο και την, από άγνοια των πραγμάτων — και της ορθογραφίας —, αναφορά στους «γυραλάιους» κυρίους οι οποίοι κάνουν «χαρτοπόλεμο χαρακωμάτων», χωρίς συναισθήση ότι ταυτόχρονα υβρίζεται ένας νεκρός τον οποίο ήδηθεν επικαλούνται υπέρ των απόψεών του, ενώ

έχουν σύγχυση ακόμη και για την ιδιότητα την οποία είχαν.

Η ΔΝΕ ακολουθώντας υπεύθυνη και αξιοπρεπή θέση δεν μπορεί να κολακεύει ή να επικρίνει πρόσωπα σε οποιαδήποτε θέση και αν ευρίσκονται. Απευθύνεται όμως προς πάντα κατέχοντα υπεύθυνη θέση — από ηθική και νομική υποχρέωση — για να επισημάνει ανωμαλίες και να υποβάλει προτάσεις σε θέματα του επαγγελματικού της χώρου.

Συνεργάζεται με τις άριστες των προθέσεων με πάντα υπηρεσιακό παράγοντα και πότε /τα αναγνωρίζει τα καλά αποτελέσματα της συνεργασίας, όπως και αυτής αναγνωρίζεται η θέση της ως κυριωτέρου χρήστη. Λίγο πριν το δημοσίευμα ο Αντιπρόεδρος Δ.Σ./ΔΝΕ, με πρόταση του Προέδρου ΔΣ/ΟΛΠ εκλέγεται για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά Αντιπρόεδρος του ΔΣ/ΟΛΠ. Πρόσφατα (3/8) γίνεται σύσκεψη στο ΥΕΝ με Υπουργό και Προεδρείο ΔΝΕ σε εγκάρδια ατμόσφαιρα και ο Υπουργός υπόσχεται να επιληφθή αμέσως τεσσάρων από τα βασικά προβλήματα του λιμένα.

Η ΔΝΕ υπερηφανεύεται ότι μαζί με την ΕΕΕ και το ΕΒΕΠ πρωτοστάτησαν στην εξαφάνιση της κακομοιριάς του λιμένα και τη δημιουργία του ΟΛΠ με όραμα τους λιμένες Γενούης και Μασσαλίας. Συμμετέχει με εκπρόσωπό της από το πρώτο Δ.Σ. του έτους 1930 και αποτελεί πάντα μέρος του ΟΛΠ με τις χιλιάδες ώρες που διέθεσαν τα μέλη της σε καλούς αλλά και δύσκολους καιρούς με την συμμετοχή στα Δ.Σ. και τα δισεκατομμύρια συναλλάγματος από τα πλοία που αντιπροσώπευσε και έκαναν και κάνουν τα πάντα για την πρόοδο αυτού του λιμένα και αυτού του τόπου.

Δεν νομιμοποιείται επομένως κανένας — απολύτως κανένας — να εμφανίζεται υπέρμαχος ή συνήγορος (αυτόκλητος ή μη) του Οργανισμού ή του λιμένα και να δείχνει ήδηθεν περισσότερο ενδιαφέρον ή να αποφαίνεται περί της «δυσφημής» του.

Η ΔΝΕ με πλήρη συναισθήση της ευθύνης της, εξετάζει κάθε νόμιμο δικαίωμά της προς προστασία της από παρόμοια κρούσματα και θα πράξει παν ότι επιβάλλεται ώστε να προκαλέσει την έξωση από τον ευπρεπή χώρο της ναυτιλίας κάθε τέτοιας νοσηρής νοοτροπίας. Εθεώρησε όμως υποχρέωση να θέσει το θέμα υπόψη όλων που ζουν και κινούνται στο ναυτιλιακό και λιμενικό χώρο της Ελλάδος για να κρίνουν τους συντάκτες και από μόνη τη γλώσσα και φρασεολογία που χρησιμοποίησαν.

4.300.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 830.000 δρχ. για παραβάσεις της γραμμής φόρτωσης, 1.100.000 δρχ. για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας και 219.000 δρχ. για υπεράριθμους επιβάτες.

Ανανεώθηκε η θητεία της Διοίκησης του ΟΛΠ

Με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου ανανεώθηκε για μία τριετία η θητεία του προέδρου του ΟΛΠ κ. Βασίλη Κούτση και τον γεν. διευθυντή του Οργανισμού κ. Νικ. Παπαδόγκονα.

Η Λέσχη έκλεισε για την ριζική της ανακαίνιση

Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, λόγω των εργασιών ριζικής ανακαίνισης και επεκτάσεως των χώρων της, διέκοψε την λειτουργία της από της 20 Αυγούστου μέχρι των μέσων του προσεχούς Νοεμβρίου 1992.

Η Γραμματεία, το Ταμείο και η Διεύθυνση της Λέσχης θα στεγασθούν προσωρινά στα γραφεία του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, Ακτής Μιαούλη 7-9, πρώτος όροφος, τηλέφωνα: 429.3367, 429.3606 - φάξ: 429.3366, που ευγενικά δέχθηκε να φιλοξενήσει τις υπηρεσίες της.

Μετά την ευγενική προσφορά του εκ των ιδρυτικών μελών της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Αριστομένη Καραγιώργη ετέθει στη διάθεση της Λέσχης ο πολυτελής πέμπτος όροφος του Μεγάρου Καραγιώργη Ακτής Κονδύλη 26-28, Πειραιάς, προς εξυπηρέτηση των Μελών της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης αποδέχθηκε με ευγνωμοσύνη την ευγενική προσφορά του κ. Καραγιώργη και το γνωστό προσωπικό της Λέσχης θα εξυπηρετεί το κοινό κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή για να προσφέρει ένα ελαφρό γεύμα, κρύο πιάτο, σάντουιτς και βεβαίως ένα πλήρες μπαρ. Τηλέφωνα κρατήσεων: 4123380 - 4122384.

Πειρατική επίθεση στη Βραζιλία

Πειρατική επίθεση από πέντε ενόπλους, δέχθηκε το βράδυ της 22 Ιουλίου το ελληνικό μπάγκ κάρριερ «Αριστοτέλης», ενώ βρισκόταν πλαγιοδετημένο στην προβλήτα του λιμανιού του Ρίο Ιανέιρο.

Οι ληστές που επέβησαν στο πλοίο από την πλευρά της ξηράς αρχικά ακινητοποίησαν με την απειλή περιστρώπων τους δύο νυχτοφύλακες και τον αξιωματικό φυλακής του πλοίου και στη συνέχεια εισήλθαν στην καμπίνα του πλοίαρχου τον οποίο μάλιστα ο ένας από τους ληστές απειλώντας τον με τον

περίστροφο του τον πλήγωσε ελαφρά στο κεφάλι.

Πάντα με την απειλή των όπλων τους οι ληστές αφού έκαναν άνω κάτω το γραφείο και την καμπίνα του πλοίαρχου αποχώρησαν παίρνοντας μαζί τους χρήματα από το χρηματοκιβώτιο και άλλα προσωπικά είδη του καπετάνιου, ακόμη και την χρυσή του βέρα την οποία απέσπασαν βίαια από το δάκτυλό του.

Όπως διαπιστώθηκε αργότερα οι ληστές πήγαν και στη γέφυρα του πλοίου και στις αποθήκες της μηχανής.

Τα παραπάνω ανέφερε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του σκάφους Ηλίας Παπαζής, προσθέτοντας ότι από το πλήρωμα δεν τραυματίστηκε κανείς ενώ για το συμβάν ενημερώθηκε η αστυνομία που έφτασε με καθυστέρηση τουλάχιστον μιας ώρας.

Διαλύσεις

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Κύπρος Γκλόρυ» 17.875 τον. γκρόν, 7.432 τον. βάρους, αντί δολ. 167 ανά τόννο.

— Διαλυτές της Κίνας είναι οι αγοραστές του υπό Ελληνική σημαία μπάγκ κάρριερ «Μαρίνα» 25.108 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 162 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν ο υπό ελληνική σημαία μικτό πλοίο «Ζεύς» 87.667 τον. γκρόν, 28.155 τον. βάρους, αντί δολ. 140 ανά τόννο βάρους.

Περυσυλλογή ναυαγίων

Το κυπριακό φορτηγό «Μαρία Σιτινά» περισυνέλεξε στη θαλάσσια περιοχή βόρεια από τις Βερμούδες τρεις Καναδούς, η θαλαμηγός των οποίων είχε βυθισθεί λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή.

Εξ άλλου το ελληνικό φορτηγό «Πασίφικ Προσπέριτυ» περισυνέλεξε στην περιοχή του Κόλπου του Μεξικού οκτώ Κουβανούς — τρεις άνδρες, τρεις γυναίκες και δύο παιδιά.

Στο μεταξύ ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης εξέφρασε τα συγχαρητήριά του προς τους πλοίαρχους και το πλήρωμα των φορτηγών:

«Pindar» για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση δύο Αμερικανών ναυαγών στις 2.8.92 στη θαλάσσια περιοχή νότια της Κούβας.

«Φλάγκ Μέρτσαντ» για την αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση έξι Κουβανών ναυαγών στην θαλάσσια περιοχή νότια της Φλώριδας των ΗΠΑ.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημο-

σιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του πλοίαρχου ο αντιπλοίαρχος Βασ. Σπυρόπουλος, στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Κων. Μούντριχας, στον βαθμό του πλωτάρχη ο Σ. Τσίμπης και στο βαθμό του υποπλοίαρχου ο ανθυποπλοίαρχος Σαβ. Κονταξόπουλος.

Εξάλλου από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι εξής μεταθέσεις και τοποθετήσεις αξιωματικών λιμενικού σώματος:

— Οι πλοίαρχοι Μιχ. Μπαλαφούτης και Εμμ. Κουφάκης στο ΥΕΝ /ΓΕΛΣ.

— Οι αντιπλοίαρχοι Ηλ. Γεωργουλέας στο Κ.Λ. Πειραιώς, Νικ. Λαγουδής στο ΥΕΝ/ΔΛΑ, Ιωάν. Μπαμπούσης στο ΥΕΝ /ΔΛΛΕ, Απόστ. Νασίκας στο Λιμεναρχείο Ηγουμενίτσας και Κων. Μουντριχάς στο ΥΕΝ ΙΜΑ.

— Οι πλωτάρχες Νικ. Νεστερούλης στο ΥΕΝ /ΔΠΛΣ 70, Νικ. Καβαλιέρος στο ΥΕΝ/ΑΣΝΑ, Κων. Κοντογεώργος στο ΥΕΝ /ΔΠΛΣ 30, Γεώργ. Κεχρής στο ΥΕΝ/ ΔΕΚΝ, Παν. Κοντογιάννης στο Κ.Λ. Ελευσίνας, Γεώργ. Καναβός στο Λιμεναρχείο Καλαμάτας, Ιωάν. Μαρκέλος στο Λιμεναρχείο Κορίνθου, Αθαν. Κιατίπης στο ΥΕΝ / ΔΝΕΡ, Σάββας Βοσκόπουλος στην ΑΔΣΕΝ Ν. Μηχανιώνας, Κων. Παλιεράκης στο ΥΕΝ /ΔΠΘΑΠ, Ευάγγ. Μαζαράκης στην ΑΔΣΕΝ Οινουσών και Αγγελής Μαργέλης στην ΑΔΣΕΝ Κύμης.

— Οι υποπλοίαρχοι Νικ. Θεμέλαρος στο ΥΕΝ/ΔΕΚΝ, Δημ. Μυλωνόπουλος στο ΥΕΝ/ΔΑ, Κων. Σούλης στο ΥΕΝ/ΔΕΚΝ, Γρηγ. Κανελλόπουλος στο υπολιμεναρχείο Μυκόνου, Μιχ. Βλάχος στο υπολιμεναρχείο Ιθάκης, Γεώργ. Αλαφάκης στο υπολιμεναρχείο Αιγίου, Λεων. Ανδρουλάκης στην ΑΔΣΕΝ Σύρου, Παναγ. Θεοδωράτος στο Κ.Λ. Μυτιλήνης, Ευάγγ. Σαριδάκης στην ΑΔΣΕΝ Χανίων, Θεόδωρος Φουστάνος στο ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, Απόστ. Λιούρδης στο Κ.Λ. Πειραιά, Γεράς. Αλιβιζάτος στο Λ/Χ Λαυρίου, και Ανδρέας Στυλιανόπουλος στο ΥΕΝ/ΔΠΛΣ 70.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι Γεώργ. Μπαρκάτσας στο ΥΕΝ/ ΔΠΝΣ, Ευάγγ. Τσάνταλος στο ΥΕΝ/ΔΠΛΣ, Ανδρ. Δεληγιάννης στο ΥΕΝ/ΔΠΝΣ, Αντ. Βιδάλης στο Κ.Λ. Χίου, Νικ. Μοσχούνης στο ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, Κων. Τσαγκάρης στο ΥΕΝ/ΔΑΝ, Επ. Νικητάκης στο Λ.Χ. Καλαμάτας, Χρ. Χατζόπουλος στο Κ.Λ. Πειραιά, Β. Τσιρόπουλος στο Κ.Λ. Κερκύρας, Γεώργ. Κατσόγιαννος στο Λ.Χ. Ραφήνας, Σταμ. Ράπτης στο ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, Αθ. Ντούνης στο ΠΠΛΣ 020, Γεώργ. Σαρηγιάννης στο ΥΕΝ/ΔΑΝ 3ο, Λάζ. Δουδουντσάκης στο Ν/Σ Λ.Σ. 510, Γεώργ. Συβίτος στο Κ.Λ. Πειραιά, Δημ. Κρουονερίτης στο Κ.Λ. Βόλου, Ευάγγ. Κουτρόλικος στο λιμεναρχείο Ιερισσού, και Θρασ. Σταυ-

ριδόπουλος στο Κ.Α. Πειραιά.

— Οι σημαιοφόροι Σταμ. Καλογείτονας στο ΠΠΛΣ 010, Νικ. Κατσούλης

στο ΠΠΛΣ 020, Σπυρ. Τσογκίλης στο ΠΠΛΣ 020 και Αθ. Καούτσης στο ΠΠΛΣ 010.

Λειτουργεί ο νέος επιβατικός σταθμός στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Ολοκληρώθηκαν στις αρχές Αυγούστου οι εργασίες κατασκευής του νέου επιβατικού σταθμού του ΟΛΘ, ο οποίος ονομάστηκε «Μακεδονία», και βρίσκεται στο ισόγειο τμήμα του όμορφου διατηρητέου κτιρίου στο οποίο στεγάζεται το κεντρικό Τελωνείο Θεσσαλονίκης (παλιά αποθήκη Νο 3 του ΟΛΘ).

Έχει συνολική έκταση 1.400 τ.μ. και έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης των γραμμών εξωτερικού και εσωτερικού. Μπροστά από το κτίριο έχει διαμορφωθεί μία έκταση 9.000 τ.μ. στην οποία θα σταθμεύουν

τα φορτηγά και τα Ι.Χ. αυτοκίνητα που πρόκειται να ταξιδέψουν με τα πλοία των γραμμών.

Το κτίσμα του επιβατικού σταθμού έχει δύο κυλικεία, σύγχρονες τεχνικές εγκαταστάσεις W.C. σε κάθε αίθουσα, γραφείο Λιμεναρχείου, γραφείο Πληροφοριών — ΕΟΤ, γραφεία τράπεζας — ΕΛΤΑ. Διαθέτει κεντρικό κλιματισμό και θέρμανση, καθώς και χώρους τηλεφωνικής εξυπηρέτησης των επιβατών. Περιλαμβάνει τέσσερις αίθουσες αναμονής και ζώνη των λειτουργιών ελέγχου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

50 ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Με μία ιδιαίτερα καλαίσθητη έκδοση η Εταιρία Τσαβλίνη παρουσιάζει τη δραστηριότητά της στο τομέα της διάσωσης, σε παγκόσμιο επίπεδο, από της δημιουργίας της εδώ και 50 χρόνια μέχρι σήμερα. Αυτή η έκδοση που καθιστά ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα την έκδοση αυτή είναι η σύνδεσή της με την ιστορία του τόπου μας και ιδιαίτερα με την Μακεδονία. Το εξώφυλλο κοσμεί η φωτογραφία του Μεγάλου Αλεξάνδρου από το

γνωστό μωσαϊκό της Πομπηίας, που απεικονίζει τη Μάχη της Ισσού, στο δε πίσω μέρος έχει τη φωτογραφία της χρυσής λάρνακας της Βεργίνας, με το δωδεκάκτινο αστέρι. Ένθετες επιγραφές που τονίζουν την Ελληνικότητα της Μακεδονίας συμπληρώνουν την ωραία αυτή έκδοση, που το μήνυμά τους περνά με πολύ φυσικό τρόπο στον αναγνώστη.

ΟΔΗΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΙΓΥΠΤΟ ΚΑΙ ΚΙΝΑ

Η γνωστή εταιρία πρακτόρευσης πλοίων στην Αίγυπτο και τη Κίνα World Marine Corporation εξέδωσε τους ανανεωμένους οδηγούς της με τις χρήσιμες υπηρεσίες που προσφέρει στα πλοία που διαπλέουν το Σουέζ και προσορμίζουν σε λιμάνια της Αιγύπτου και της Κίνας.

— Το «Suez Canal and Egyptian Information Guide» είναι η τρίτη έκδοση για τις υπηρεσίες που παρέχει στην περιοχή η World Marine από το 1985.

— Το «P.R. China Ports Information Guide» πρόκειται για έκδοση, η οποία απ' ό,τι μέχρι στιγμής γνωρίζουμε είναι μοναδική σε περιεχόμενο και πληροφορίες και ήδη ο ΙΜΟ συνεχάρη την εταιρία για αυτήν την αξιολογή και ιδιαίτερα χρήσιμη έκδοση.

Όπως είναι γνωστό η World Marine μέσω της θυγατρικής της στο Χόγκ Κόνγκ έχει αρχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες στην Κίνα από το 1989 και σε μικρό χρονικό διάστημα έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη πολλών πλοιοκτητών / ναυλωτών που βρήκαν τις υπηρεσίες

της πολύ χρήσιμες και αποτελεσματικές.

«ΕΝ ΠΛΩ» ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Μεγάλη απήχηση στο επιβατικό κοινό που διακινήθηκε τη καλοκαιρινή περίοδο με πλοία, είχε ο «Οδηγός της Ελληνικής Ακτοπλοΐας «Εν Πλώ» που εκδόθηκε από την εταιρία Interconsult του κ. Γιάννη Γαβαλά.

Στον Οδηγό αυτόν που διανέμεται δωρεάν παρουσιάζονται για πρώτη φορά, και αυτό είναι σημαντικό, όλη η Ελληνική Ακτοπλοΐα και οι Εταιρίες Τουρι-

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

στικών Πλοίων και Σκαφών, δίνονται χρήσιμες και ενδιαφέρουσες πληροφορίες, καθώς και τα απαραίτητα στοιχεία στον καταναλωτή — επιβάτη που ταξιδεύει με ακτοπλοϊκό ή κάνει χρήση επαγγελματικού σκάφους.

Το «Εν Πλώ» είναι επίσης εμπλουτισμένο με πολλά και ποικίλα θέματα κοινωνικής προσφοράς, τα οποία ενδιαφέρουν άμεσα τους ταξιδιώτες κυρίως όταν πραγματοποιούν τις διακοπές τους.

Νέα ταχύπλοα σκάφη για το Λ.Σ.

Με τρία νέα ταχύπλοα σκάφη, τα δύο φουσκωτά, ενισχύθηκε πρόσφατα το Λιμενικό Σώμα.

Στην μικρή τελετή που πραγματοποιήθηκε στη Μαρίνα Ζέας για την ένταξη των τριών σκαφών στο Λιμενικό, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης, τόνισε ότι ένας από τους κύριους στόχους του Υπουργείου, είναι η ανανέωση του συνόλου των μέσων που διαθέτει το Λιμενικό Σώμα και η συμπλήρωσή του με πρόσθετο σύγχρονο υλικό.

Ο κ. Παυλίδης ανακοίνωσε ακόμη ότι στο Λιμενικό Σώμα θα ενταχθούν εννέα ταχύπλοα της ίδιας κατηγορίας, ταχύτητας 45 μιλίων την ώρα και 10 μεγαλύτερα, μήκους 16 μέτρων και ταχύτητας 35 μιλίων την ώρα.

Παράλληλα θα γίνει προμήθεια αυτοκινήτων, δικύκλων, τηλεπικοινωνιακού υλικού και εναερίων μέσων που θα δώσουν τη δυνατότητα στους άντρες του Λ.Σ. να εκπληρώσουν την αποστολή τους με ακόμη μεγαλύτερη επιτυχία.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η δαπάνη αγοράς των δύο φουσκωτών καλύφθηκε από το κοινοτικό πρόγραμμα, ενώ το τρίτο είναι δωρεά των πλοιοκτητών της «Πόλεμπος», Αδελφών Αδαμάντιου και Σπύρου Πολέμη, στη μνήμη του αδελφού τους Λεωνίδα.

Εκδήλωση στο Λονδίνο για τα 50 χρόνια του ΤΕΟ

Το διοικητικό συμβούλιο του Ταμείου Ευπραγίας Οινουσών στα πλαίσια του εορτασμού της 50ης επετείου από την ίδρυση του Σωματείου πραγματοποιεί χορό στο Λονδίνο στις 26 Οκτωβρίου 1992.

Επίσης στα πλαίσια του εορτασμού της πεντηκονταετίας του, το ΤΕΟ αποφάσισε να εκδόσει αναμνηστικό λεύκωμα (souvenir programme) το οποίο θα κυκλοφορήσει στο χορό της 26 Οκτωβρίου.

Οι ενδιαφερόμενοι να διαφημιστούν στο πρόγραμμα μπορούν να απευθύνονται για τις καταχωρήσεις τους στη γραμματεία του Συλλόγου «Φίλοι Οινουσών» Υψηλάντου 122, 185 32 Πειραιάς, τηλέφ.: 4136672.

ΠΕΝΘΗ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΙΩΤΗΣ

1936 — 1992



φίλους.

Καταγόμενος από την Ικαρία, ο Θεόδωρος Κασιώτης σπούδασε ναυπηγός-μηχανολόγος και έλαβε το δίπλωμά του από το Πανεπιστήμιο του Αννοβέρου το 1965.

Αφού εργάστηκε επί μία πενταετία στα Ναυπηγεία Ελευσίνας προσχώρησε στην ναυτιλιακή εταιρία του κουινιάδων του, Αδελφών Κώστα και Αντώνη Κομνηνού, αναλαμβάνοντας τη τεχνική της διεύθυνση και συμβάλλοντας στην γρήγορη ανάπτυξη της.

Πριν λίγα χρόνια αποφάσισε να δημιουργήσει την δική του ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά δυστυχώς ο πρόωρος θάνατός του δεν του επέτρεψε να χαρεί τους καρπούς της επιτυχίας του.

Ακόμη, ο Θεόδωρος Κασιώτης έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα κοινά θέματα του κλάδου του και υπήρξε από τα ιδρυτικά μέλη του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και αντιπρόεδρος του επί δύο συνεχείς θητείες.

Ο ναυτικός κόσμος του Πειραιά, που τόσο συγκινημένος τον αποχαιρέτησε στις 5 Αυγούστου, αισθάνεται ήδη την απώλεια ενός από τα επιφανέστερα στελέχη του, ενώ κατασυγκινημένος ο πρόεδρος του Ε.Λ.Ι.Ν.Τ. κ. Απόστολος Δόμβρος τον αποχαιρέτησε λέγοντας:

«Συνάδελφε εκλεκτέ, φίλε πολύτιμε, αγαπητέ μας Ρόρη!

Η είδηση του θανάτου σου μας κατάρταξε.

Αδυνατούμε να την πιστέψουμε.

Γιατί η μοίρα να είναι τόσο άδικη σε σένα και στην οικογένειά σου;

Υπήρξες πράος, σοβαρός, θετικός

προσηνής. Η επιστημονική σου κατάρτιση άριστη, η πείρα σου τεράστια. Συνεδύαζες τον επιστήμονα με τον εφοπλιστή. Τέτοιες κατηγορίας ναυτιλιακοί παράγοντες είναι πολύ σπάνιοι στην μεγάλη ναυτική μας οικογένεια.

Ο Πειραιάς με τον χαμό σου, φτύχεινε, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, που ήσουν αντιπρόεδρος του για δεύτερη φορά, χτυπήθηκε βαρειά, το Stammtisch των αννοβεράνων συμφοιτητών σου άδειασε, η αγαπημένη σου οικογένεια χήρεψε κι ορφάνεψε.

Πολύτιμε φίλε, η αδυσώπητη μοίρα έκοψε το νήμα της ζωής σου την στιγμή της μεγάλης σου επαγγελματικής δημιουργίας. Το δικό σου ναυτιλιακό γραφείο μόλις είχε ιδρυθεί, τα καλοδουλεμένα σχέδια σου πραγματοποιούνταν, η ναυτιλιακή μας κοινότητα σε χαιρόνταν, η ναυτική τεχνολογία ακούμπαγε πάνω σου.

Φίλε Ρόρη, η υπογραφή σου στα πρακτικά της τελευταίας συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας θα λείπει για πάντα. Και εμείς το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι να επαναλάβουμε στην οικογένειά σου, ότι η συνεργασία μας μαζί σου και η φιλία σου ήτανε τιμή, μεγάλη τιμή για μας.

Φίλε Ρόρη, ως είναι ελαφρό το χώμα της αττικής γης που θα σε σκεπάσει. Θα σε θυμόμαστε πάντα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» που συνδέονταν με τον εκλιπόντα με μακρόχρονη φιλία κλαίουν τον χαμό του και απευθύνουν στην αγαπημένη του οικογένεια θερμότερα συλλυπητήρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (πρ. «Andrios»)	Μάλτας	8.917	1970	Ανέφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια, στο Ρεσίφ, στις 31/7.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	Ελληνική	9.229	1971	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Φουτζέιρα, στις 12/8.
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι.	Κυπριακή	3.908	1972	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, ανοικτά της Σοκοτρά, στις 8/7 και κατέπλευσε στην Σαλλάλα για επισκευές.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	9.784	1972	Προσέκρουσε σε σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων, στο Κιέλο, στις 5/8.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ.	Παναμαϊκή	11.804	1976	Κατά τη διάρκεια επισκευών στο Ουλσάν στις 7/8, υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή.
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΡΥ	Ελληνική	12.840	1969	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στο Χόγκ Κόγκ, στις 18/7.
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	Ελληνική	12.453	1991	Υπέστη ζημία σε γερανό, στο Μόντρεαλ, στις 27/7.

ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (πρ. «Cedar Hill»)	Ελληνική	9.281	1972	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στο Πόρτο Πάντρε Μπαϊή, στις 24/7 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών την επομένη.
ΟΡΙΟΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Μάλτας	1.924	1969	Προσάραξε ανοικτά του Μεσολογγίου στις 29/7 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων.
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ	Βανουάτου	7.623	1978	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 22/7 και ρυμουλκήθηκε στο Μαυρίκιο.
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ	Κυπριακή	5.537	1968	Επιθεωρήθηκε στο Σιένταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 14/8.
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ	Παναμαϊκή	2.987	1973	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και ρυμουλκήθηκε στο Βίγκο, στις 17/8.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	Κυπριακή	15.901	1977	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Isamar» σε θέση 36.04.01 Β, 04.46 Δ., στις 11/8 και υπέστη ελαφρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΑΛΦΑ ΜΠΡ'ΙΒ ΡΥ:	Ελληνική	14.283	1985	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Θεσσαλονίκη, στις 13/8.
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (πρ. «Atacama»)	Κυπριακή	15.080	1978	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Hans Oldendorff» ανοικτά της Σιγκαπούρης στις 2/8.
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	Ελληνική	13.767	1972	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Nand Nidhi» στο Πόρτ Σάϊδ, στις 18/7.
ΚΑΛΙΣΤΗ (πρ. «Ολύμπικ Πρόμις»)	Ελληνική	15.611	1977	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Konin» ανοικτά του Γιβραλτάρ, στις 28/7 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων στο κύτος.
ΚΙΚΑ	Κυπριακή	19.451	1976	Επιθεωρήθηκε στο Μπαντάρ Χομείνι συνεπεία ζημίας σε γερανό που υπέστη στις 14/8.
ΜΠΡΑΜΣ	Ελληνική	21.536	1986	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη, στις 31/7, με το φορτηγό «Ρόμπιν».
ΠΕΤΡΑ	Ελληνική	35.921	1981	Επιθεωρήθηκε στο Ρίτσαρντς Μπαϊή συνεπεία απώλειας της άγκυρας και αλυσίδας στις 22/7.
ΣΗΛΑΚ III	Κυπριακή	15.264	1977	Προσάραξε σε θέση 02.27 Β, 101.30 Α, στις 10/8 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΣΟΦΙΑ Ν. (πρ. «Dam odor Tasaka»)	Παναμαϊκή	24.330	1969	Έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 20.31.8 Β, 80.05.5. Δ στις 14/8 και ρυμουλκήθηκε στο Μοντέγκο Μπαϊή.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Παναμαϊκή	9.170	1968	Προσάραξε έμφορτο στο Σουέζ στις 26/7.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ	Παναμαϊκή	7.297	1975	Κατά το ταξίδι Λε Χάβρη για Γκρέϊντζμαουθ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 6/8.
ΚΟΝΔΩΡ	Λιβεριανή	26.976	1980	Προσάραξε ανοικτά του Βοντελάρ, στις 31/7 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΛΕΟΝΤΑΣ	Ελληνική	52.830	1974	Προσάραξε στην Κων/πολη, στις 22/8.
ΜΙΚΤΑ:				
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	Λιβεριανή	54.996	1971	Συγκρούστηκε στο Ρότερνταμ, στις 30/6 με πλωτό γερανό και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή καυσίμων.
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ	Κυπριακή	52.519	1971	Προσάραξε στο Σουέζ στις 3/8.
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	48.685	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, κατά τον διάπλου των Δαρδανελίων, στις 10/8, και ακυροβόλησε στο Σαρσιγκκλάρ.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΡΟΓΙΑΛ ΠΑΣΙΦΙΚ	Ελληνική	13.176	1965	Εμβολίσθηκε από το αλιευτικό «Terfu 51» στα Στενά της Μαλάκκας, στις 23/8 και βυθίσθηκε. Το πλήρωμα και οι επιβάτες εγκατέλειψαν σώοι το πλοίο.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το σημερινό δελτίο καλείται αφενός να δώσει την εικόνα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά τον Αύγουστο, που είναι συνήθως υποτονικός, καθώς στη Δύση έχει καθιερωθεί πλέον ως ο μήνας των διακοπών, και παράλληλα να επισημάνει τυχόν ενδείξεις για βελτίωση της δραστηριότητας της αγοράς τη φθινοπωρινή περίοδο.

Σαν γενική παρατήρηση η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον μήνα αυτόν στηρίχθηκε στις μεταφορές σιτηρών από τις ΗΠΑ προς τη Βορειοδυτική Ευρώπη και την Ιαπωνία, καθώς και προς τη πληγείσα από τη ξηρασία Νοτ. Αφρική, με ναύλους που χαρακτηρίζονται επικερδείς, αν και πρέπει να επισημανθεί η δυσκολία εξασφάλισης αντίστοιχων ναυλώσεων για την επαναπαράδοση του πλοίου στον Ατλαντικό, περιοχή που έδειξε ικανοποιητική δραστηριότητα.

Αντίθετα στην περιοχή της Άπω Ανατολής η απουσία των μεγάλων ναυλωτικών οίκων διακίνησης γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, καθώς και η σημαντική μείωση των πωλήσεων αμερικανικών σιτηρών στην Κίνα οδήγησαν τους ναύλους σε χαμηλά επίπεδα, που υπήρξαν ιδιαίτερα απογοητευτικά για τα capesize μπάλκ κάρριερς.

Οι τελευταίες ενδείξεις για την ναυλαγορά του Σεπτεμβρίου επιτρέπουν κάποια περιθώρια αισιοδοξίας για την αγορά του Ατλαντικού και του Κόλπου, όπου αναμένεται μία λογική αύξηση της ζήτησης για άμεσες φορτώσεις handy size μπάλκερς, ενώ δυστυχώς, προς το παρόν τουλάχιστον, δεν μπορεί να προβλεφθεί κάποια παρόμοια αναζωπύρωση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στην Άπω Ανατολή.

Ας ελπίσουμε ότι το δελτίο μας στο προσεχές τεύχος της 15 Σεπτεμβρίου, έχοντας μια καλύτερη εικόνα από τη δραστηριότητα στην αγορά κατά τις πρώτες εβδομάδες του μήνα θα έχει λόγους να είναι περισσότερο αισιόδοξο για την πορεία της ναυλαγοράς ντράϊκαργκο.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που συνομολογήθηκαν το τελευταίο 10ήμερο του Αυγούστου 1992:

Σιτηρά:

— 56.500 τον. Μισσιισσιππί για Ρότερνταμ, δολ. 10,00.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,25.

— 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 9,75.

— 33.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 20,25.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαρόκο, δολ. 20,00.

— 25.000 τον. Βραζιλία για Γιουγκοσλαβία, δολ. 17,50.

— 22.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ινδονησία, δολ. 32,00.

— 16.000 τον. Μισσιισσιππί για Τουρκία, δολ. 25,25.

Γαιάνθρακες:

— 92.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Τάραντο, δολ. 4,25.

— 62.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Δουκέρκη, δολ. 6,75.

— 60.000 τον. Ρότερνταμ για Ίμμιγκχαμ, δολ. 3,25.

— 55.000 τον. Χέϊ Πόιντ για Ινδία, δολ. 12,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 140.000 τον. Νάρβικ για Ρότερνταμ, δολ. 1,975.

— 60.000 τον. Μπουκάναν για Ρότερνταμ, δολ. 5,75.

— 140.000 τον. Βραζιλία για Κίνα, δολ. 7,30.

Λιπάσματα:

— 23.000 τον. Άκαμπα για Ινδία, δολ. 16,00.

— 15.000 τον. Πολωνία για Κούβα, δολ. 18,50.

Ζάχαρη:

— 14.000 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 14,00.

— 13.000 τον. περίπου Μπελίζε για Μαρόκο, με οψιόν Μαύρη Θάλασσα, δολ. 30,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με ελάχιστες εξαιρέσεις, η αγορά του Ατλαντικού παρέμεινε σε κόσμια επίπεδα καθόλη τη διάρκεια του Αυγούστου με τα μισθώματα των πάναμαξ με προορισμό την Άπω Ανατολή περί τα δολ. 10.000 την ημέρα και ικανοποιη-

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

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

τικό ballast bonus, ενώ στο Κόντινεντ τα μισθώματα μετά βίας ξεπερνούν τα δολ. 7.000 την ημέρα.

Στην κατηγορία των handymax και handy τα επίπεδα κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 9.000 - 6.500, μισθώματα που για την εποχή κρίνονται ως ικανοποιητικά.

Στην Άπω Ανατολή αντίθετα η αγορά των χρονοναυλώσεων υπήρξε υποτονική με τα μισθώματα των πάναμαξ για κυκλικά ταξίδια στην περιοχή στα χαμηλά επίπεδα των 6-7.000 δολαρίων, ενώ τα μικρότερα μπάλκερ πληρώνονταν περίπου 1.000 δολάρια λιγότερο την ημέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που πραγματοποιήθηκαν την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου:

— 65.800 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 175.000.

— 63.400 τον. d.w. από Ρότερνταμ, μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αιγύπτου για Πασσέρο, δολ. 7.250 την ημέρα, μέρα.

— 48.000 τον. d.w. από Κη Γουέστ για Μεσογειακή ακτή Αιγύπτου, δολ. 12.500 την ημέρα.

— 40.000 τον. d.w. από Ιαπωνία για Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 8.500 την ημέρα.

— 39.000 τον. d.w. από Νότιο Αφρική για Άπω Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 38.800 τον. d.w. από Βραζιλία για Άπω Ανατολή, δολ. 8.800 την ημέρα, πλέον αμοιβής, δολ. 125.000.

— 37.600 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Σάιντ Λόρενς για Πακιστάν, δολ. 10.000 την ημέρα.

— 29.200 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Νοτιοανατολική Αφρική, δολ.

7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

— 23.800 τον. d.w. από Βρετανία για Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα.

— 22.600 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για Κόντινεντ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τον Αύγουστο, απασχολώντας έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων, με περισσότερο δραστήριες τις περιοχές της Μεσογείου και της Καραϊβικής.

Στον Αραβικό Κόλπο οι ναύλοι των VLCC's παρέμειναν στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα περί τα WS 45, ενώ κινητικότητα σημειώθηκε και για μεταφορά καθαρών φορτίων από την ίδια περιοχή, με προορισμό Ινδία και Άπω Ανατολή.

Οι παρακάτω πράξεις απεικονίζουν τα επίπεδα των ναύλων στις βασικό-

τερες περιοχές, που λογικά πρέπει να βελτιωθούν κατά τον Σεπτέμβριο, εφόσον αύξησης των αποθεμάτων για τον προσεχή χειμώνα.

— 260.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Δυτικές οφίες, WS 43.

— 250.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 46.

— 130.000 τον. Νορβηγία για Ρότερνταμ, WS 90.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 50.

— 125.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Ισπανία, WS 45.

— 100.000 τον. Γιαμπού για Τουρκία, WS 68,5.

— 78.000 τον. Αρζού για Φός, WS 82,5.

— 75.000 τον. Αιγύπτο για Ιταλία, WS 82,5.

— 73.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 95.

— 60.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Μεσόγειο, WS 115.

— 45.000 τον. Λιβύη για Βρετανία, WS 128.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ: Ρουέν και Αμβέρσα 80.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 15,25 φίο, 7.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 22.000 τον. γεννήματα Μπέιρα, δολ. 27,00 φίο, 4 ημέρες/ 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 24-28.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νταμμάμ, δολ. 10,70 φίο, 5 ημέρες / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-20.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: Κπέμε 25.000 τον. φωσφάτα Νχάβα Σέλβα, δολ. 24,00 φίο, φόρτωση κλίμακας ελεύθερη / 4.000 τον.

εκφόρτωση, Αυγούστου 5-10.

ΜΑΓΝΗΣΙΑ: Καλιφόρνια 22.000 τον. λιπάσματα Σφάξ, δολ. 18,00 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Σάιντ Λόρενς 27.000 τον. σιτηρά Ινδία, δολ. 33,00 φίο, 6.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8-15.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 18,00 φίο, 11 ημέρες, Αυγούστου 24-28.

ΣΑΝ Π.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. κώκ πετρελαίου Ιαπωνία, δολ. 15,00 φίο, 10.000 / 7.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 15-30.



Link Maritime Enterprises S.A.

• Chartering

• Contracting

• Sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

ΠΑΝΘΕΑ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 13,50 φίο, 5 ημέρες / 4.000 τον., Αυγούστου 24-31.

ΜΥΡΙΝΑ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 51.000 τον. δημητριακά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 15,50 φίο, 14 ημέρες, Αυγούστου 10-25.

ΑΛΦΑ ΣΚΑΨ: Γκντάνσκ 100.000 τον. γαιάνθρακες Βραζιλία, δολ. 3,15 φίο, 30.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 17-25.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: Νόρφολκ 45.000 τον. γαιάνθρακες Αλεξάνδρεια, δολ. 10,10 φίο, 20.000 / 7.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 20-30.

ΤΖΩΑΝΝΑ Κ.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 34,00 φίο, 5 ημέρες / 1.500 τον. Αυγούστου 20-30.

ΣΤΑΜΙΝΑ: Ρουέν 18.000 τον. Δυτική ακτή Ιταλίας, δολ. 10,50 φίο, 5.000 / 2.250 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ: Ρίσαρντς Μπαίη 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 4,85 φίο, φόρτωση κλίμακας / 25.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8-21.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Ποταμό Μισισσιππί 89.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, τρία συνεχή ταξίδια, δολ. 9,00 φίο, 12 ημέρες αρχίζοντας από Σεπτεμβρίου 25-20.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τον. περίπου σιτηρά Ολλανδία, δολ. 10,50 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 4-9.

ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ: Κόλπο ΗΠΑ 19.200 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 3-10.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Βραζιλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 7,30, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, Αυγούστου 10-30.

ΤΙΓΡΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 90.500 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 8,35 φίο, 12 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19,00 φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Νουανχίμπου 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 2,60 φίο, 5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα Νοτ. Αφρική, δολ. 14,50 φίο, 5 ημέρες / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΖΑΡΑ: 29.171 τον. d.w. του 1977, πα-

ράδοση Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση Αφρική, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΜΑΝΔΡΑΚΙ: 24.130 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σαβάχ Αύγουστο, επαναπαράδοση Νοτ. Αφρική, δολ. 4.850 την ημέρα.

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Σεπτεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 115.000.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ Σεπτεμβρίου 1-15, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.700 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Σεπτεμβρίου 8-15, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα, πλέον δολ. 107.000 για πλου υπό έρμα.

ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Κορέα, Αυγούστου 25-31, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Δυτ. Αυστραλία, επαναπαράδοση Ιαπωνία / Νοτ. Κορέα, δολ. 6.800 την ημέρα, πλέον δολ. 92.500 για πλου υπό έρμα.

ΣΥΜΕΩΝ Χ.: 61.700 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κίνα, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.800 τον. d.w. του 1990, παράδοση Κίνα Αυγούστου 19-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ: 35.730 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Νοτ. Αφρική, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Αυγούστου 27 — Σεπτεμβρίου 5, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 10.450 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 175.000.

ΑΡΕΤΗ: 40.300 τον. d.w. του 1989, παράδοση Πολωνία Αυγούστου 5-10, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Αυγούστου 10-15, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.800 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ Αυγούστου

10-20, ταξίδι μέσω Αδριατικής με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 8.100 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 160.000.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 148.200 τον. d.w. του 1973, παράδοση Καουσιούγκ Αύγουστο, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 5.000 την ημέρα τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 7.500 την ημέρα τις επόμενες.

ΔΑΦΝΗ: 64.870 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία άμεση, περίοδο 3-5 μηνών δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Ρας Τανούρα 400.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 42,5, Αυγούστου 30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ, WS 47,5, Σεπτεμβρίου 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σκίκντα 52.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΑ, WS 130, Αυγούστου 15.

ΟΡΕΜΠΙΑΕ: Νοβοροσίσκ 80.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 90, Αυγούστου 19.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 68.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 100, Αυγούστου 21.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Βέντσπιλς 42.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 140, Αύγουστο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά Ινδία, WS 230, Αυγούστου 25.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική 25.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 181,5, Σεπτεμβρίου 1.

ΚΥΘΗΡΑ: Ρας Τανούρα 115.000 τον. ποταμό Εσκράβος, WS 62,5, Σεπτεμβρίου 4.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Αρζού 67.000 τον. Φός, WS 115, Αυγούστου 28.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική 117.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Αύγουστο.

ΡΟΔΟΣ: Ρας Τανούρα 131.000 τον. Αυγούστα, WS 62,5, Σεπτεμβρίου 2.

ΦΡΗΝΤΟΣΙΠ Λ.: Ρας Τανούρα 275.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 45, Σεπτεμβρίου 5.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Κιουρασάο 70.000 τον. Ρότερνταμ, WS 70, Αυγούστου 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μπετζαία 80.000 τον. Τριέστη, WS 85, Αυγούστου 26.

ΚΑΛΑΜΟΣ: Κέιπ Λόπεζ 126.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Αυγούστου 24.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Πατζαρίτος 70.000 τον. Μπώμοντ, Αύγουστου 21.

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

**So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT**

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements

for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ: Τζεμπέλ Ντάννα 120.000 τον. Ισπανία, WS 63, Αυγούστου 17.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. Μεσόγειο, WS 130, Αυγούστου 10.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σαϊντ Κρουά 42.000 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Αυγούστου 8.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 60.000 τον. καθαρά Σιγκαπούρη, WS 100, Αυγούστου 10.

ΣΗΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Σικελία 27.500 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 155, Αυγούστου 13.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 280.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 45, Αυγούστου 19.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΨ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. Μεσόγειο, WS 65, Αυγούστου 10.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Λιβύη 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 87,5, Αυγούστου 10.

ΜΙΧΑΗΛ: Καμπίντα 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Αυγούστου 16.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Βορ. Θάλασσα 140.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 49,5, Αυγούστου 16.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Βενεζουέλα 69.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 67,5, Αυγούστου 10.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Γιαμπού 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 132,5, Αυγούστου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σκίλντα 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Αυγούστου 22.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. Ισπανία, WS 82,5, Αυγούστου 24.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Γουαντί Φεϋράν 75.000 τον. Ιταλία, WS 92,5.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά Ινδία, WS 245, Αυγούστου 10.

ΑΡΓΩ ΘΕΤΙΣ: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 45, Σεπτεμβρίου 5.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Κιουρασάο 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Αυγούστου 30.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Ερυθρά Θάλασσα 84.000 τον. Ιταλία, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 7.

ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ: Ταρτούς 60.000 τον. Τριέστη, WS 115, Σεπτεμβρίου 3.

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 28 Αυγούστου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	91.00	162.00
Γένοβα	108.00	198.00
Αμβούργο	98.00	172.00
Χάβρη	105.00	189.00
Πειραιάς	102.00	183.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	99.00	220.00
Τζέντα	101.50	237.88
Ρας Τανούρα	97.50	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	102.00	215.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	129.00	219.00
Λάς Πάλμας	103.00	180.00

Θέουτα	103.00	183.00
Ντάρμπαν	124.00	209.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	121.00	301.00
Σίδνεϋ	120.00	235.00
Χόγκ Κόγκ	107.00	200.00
Σιγκαπούρη	102.00	158.00
Τόκιο	114.00	229.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	109.00	210.00
Ν. Υόρκη	106.00	200.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	111.00	200.00
Χιούστον	91.00	173.00
Νέα Ορλεάνη	91.00	173.00
Λός Άντζελες	103.00	205.00
Κρίστομπαλ	104.00	205.00
Ρίο Ιανέϊρο	120.00	270.00
Μπουένος Άϊρες	117.00	205.00

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

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

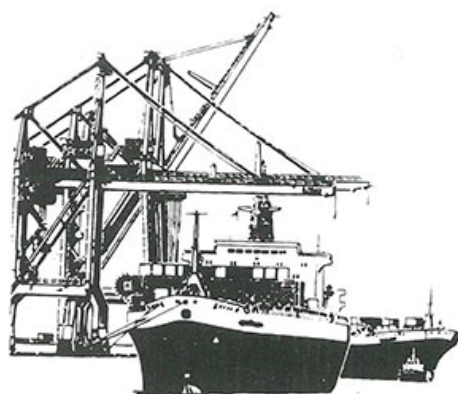
ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82485
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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



NAFTIKA CHRONIKA

THE FUTURE OF THE SHIPPING INDUSTRY

Towards a better service with improved standards of safety and environmental protection worldwide

The Union of Greek Shipowners («the UGS»), which represents the largest fleet in the world, takes pride in its efforts to be at the forefront of innovation and change for the better in the shipping industry, with emphasis on matters relating to safety and the protection of the environment. In the past it has sought, with the assistance of the State and the Seamen's Unions, to further these causes in a number of different ways, including and not limited to:

- The worldwide network of Greek Consular Harbour Masters' offices, staffed by Hellenic Coastguard officers, who inspect all Greek Flag ships calling at ports in the area covered. This system remains unique.
- The creation, in 1982, of the Hellenic Marine Environment Protection Association, «HELMEPA», an organisation founded jointly by seafarers and shipowners, supported by other marine industries and international environmental organisations. HELMEPA is pledged to uphold standards of safety and environmental protection through voluntary commitment.
- The publication in 1982, following extensive study and consultations, of a shipboard practice manual for use by the Greek shipping industry; which has recently been updated with particular emphasis on safety and the protection of the environment.

The UGS is, however, by no means complacent.

Recent well-publicised disasters, the very high cost of building new ships together with a worldwide recession, mean that the maintenance of the highest standards in shipping services should be the first priority of every ships operator or owner. Now more than ever it is imperative to ensure the highest standards of maintenance, to promote safety and pollution prevention, and to strive for the highest standards in the

service offered. The industry faces great challenges, which demand consideration, imagination and determination from all those involved in shipping in whatever capacity.

The object of this paper is, briefly, to set out the ways in which the UGS considers that those challenges can be met.

1. OBJECTIVES

The primary objectives can be encapsulated in a single phrase: the reduction of marine casualties and the provision of a better service. These include:

- the prevention of loss of life,
- the prevention of injury,
- the prevention of damage to the environment,
- the prevention of damage to property, and
- the promotion of safe and efficient maritime transport.

2. PRINCIPLES

In achieving these objectives the industry will have to face up to some difficult questions. Balances will have to be struck between competing approaches, choices and decisions will have to be made, in particular on the following issues, on which the UGS's position is stated below:

2.1. Prevention - v - remedial action.

The encouragement of informed initiative by personnel is to be preferred to the threat of fines, penalties, exposure to unlimited liability or the introduction of unenforceable mandatory regulations. To introduce the latter is to be short-sighted and to ignore the root causes of the problems which arise. Motivation, education and training are the keys to long-term success. They are to be preferred to regulatory overkill.

2.2. Safety - v - perceived quality.

The subjective business of quality assurance does not secure objective safety. Recent IMO resolutions recognise and accept that quality assurance and safety are quite separate concepts. A legitimate degree of supervision and control in matters relating to safety and pollution prevention is one thing; interference in the free market and distortion of competition is another. One is beneficial, the other destructive. Bureaucracy and mountains of paperwork neither promote safety nor prevent pollution.

2.3. Condition - v - age of ships.

Discrimination, by Regulations or otherwise, against ships based on age is to say that maintenance is irrelevant. There is no incentive to maintain a ship properly when on reaching a certain age it becomes obsolete regardless of its condition. Policies of discrimination based on age are unfair and arbitrary. In addition, recently built ships are not necessarily structurally more robust or safe.

2.4. Shipboard operations - v - shore-based organisation.

The focus of attention should primarily be the ship and its personnel. It is safety at sea and the prevention of pollution of the environment which is paramount. Though of course the shore-based management has the role of overall supervision, the degree to which they fulfil this role can be determined by inspection of the ship. «The condition and performance of the ship mirror the commitment of the management».

2.5. International - v - unilateral or regional Regulations / solutions.

Unilateralism and regionalism lead to confusion and inconsistency of standards: «regulatory chaos». An international, global approach must be taken if safety, fair competition and, ultimately, trade, are to be promoted and not undermined. The IMO is clearly the only body which is capable of a truly global perspective on safety and pollution matters and which could bring to bear a much needed uniformity of approach. The U.S. Oil Pollution Act 1990 is an example of the deleterious effects of unilateral action leading, as it does, to unreasonable and uninsurable liabilities which discourage responsible owners and create opportunities for the irresponsible, thereby increasing rather than decreasing the probability of pollution incidents.

2.6. Sharing of risks - v - carrier's sole responsibility.

The liability of carriers by sea should be reasonable and insurable, while the risks undertaken should be shared by all parties involved in, or benefiting from, the marine adventure. The Hague - Visby Rules strike a fairer and more appropriate balance between the rights and liabilities of carrier and cargo interests re-

spectively and should be maintained. The shipowner is entitled to the protection of the Hague-Visby exceptions, and there should be no presumption of fault. The Hamburg Rules regime is unreasonable, creates uncertainties and should not apply. Questions of limitation must be dealt with through international and intergovernmental agreement in the form of protocols to the 1969/1971 CLC and Fund Conventions.

3. RESPONSIBLE PARTIES

Owners and operators bear the main responsibility for the improvement of standards, but all interested parties have a role to play; in particular the following:

3.1. Classification Societies: Their role is part of the fabric of the shipping industry, and their authority should not be undermined or unreasonably questioned. They are the best qualified and equipped to perform the Classification, surveying and inspection of ships. They should strive to provide a reliable, efficient and consistent service which meets the needs of the industry. They should cooperate with each other, not only within IACS, and compete to the extent that competition does not lead to a reduction of standards. In their role in relation to the design, building and maintenance of reliable and safe ships they should be guided by the accumulated experience of the industry. They should maintain their presence in the IMO and other relevant international fora, and actively contribute on issues within their expertise.

3.2. Underwriters providing cover to the industry should do so at reasonable cost. They should not impose conditions without the consultation and agreement of the industry, and should avoid causing unnecessary proliferation of surveys. Their contributions and suggestions in matters relating to safety and pollution prevention are always welcome.

3.3. P & I Clubs should maintain an open, fair and frank attitude in their dealings with their membership. They should follow the doctrine of how to bring a member within cover, rather than place him outside cover, whilst being vigilant to root out those members who are not worthy of their support. Their accumulated data and information, which could play significant part in increased awareness and understanding, should be pooled and published on a regular basis.

3.4. Charterers, shippers and receivers should recognise that they bear their share of responsibility and must participate in the risks of the marine adventure. They should co-operate fully with the ship in and about the identification, condition, loading, stowage, securing and discharge of cargoes, and where appropriate adhere to the requirements of the ship's Class and P & I Club. Charterers should not be intransigent when negotiating charterparty terms which relate to matters of safety and pollution prevention. They should not prefer cheaper tonnage to the exclusion of all other considerations.

3.5. Ports and Terminals should ensure that their equipment is well maintained, and their systems efficient and safe. They too bear responsibility in and about the loading, stowage and discharge of cargoes. They must - co-operate with the ship's Master, and should not sacrifice safety for the sake of a quick turnaround.

3.6. The Flag States should properly undertake their responsibilities vis-a-vis their ships and perform the appropriate supervisory and regulatory role worldwide, ensuring that the International Conventions and standards are adequately enforced. With regard to manning of ships, the Flag States should ensure that all officers and crew have uniform minimum level of education and competence compatible with safety ship operations.

3.7. Maritime States should, as technology advances, ensure safer access to their Ports and improve their features and facilities. They should assist navigation by maintaining proper traffic separation zones and adequate navigation aids. Adequate and efficient reception facilities must be available at all Ports. They should avoid initiatives or participation in regional or unilateral actions which go beyond international accepted requirements.

4. THE UGS POSITION

Bearing in mind the ultimate objectives and the issues which need to be addressed the U.G.S.:

4.1 Supports the Classification Societies and is against the proliferation of surveys, favours improvements in Classification Societies' performance and standards, welcomes co-operation between IACS members, and believes that the role of IACS should be strengthened and extended.

4.2 Supports the IMO, as the sole specialised agency in maritime matters, and urges restraint from unilateralism and regionalism, which could only create chaos.

4.3. Supports the voluntary application of the IMO/International Management Safety Code, and disapproves of attempts to impose on the shipping industry unsuitable standards which are designed for other industries and which have neither safety nor the prevention of pollution as their primary objectives but rather the improvement of commercial standing.

4.4 Supports the better enforcement of the existing Rules and Regulations which would result in the elimination of substandards ships and would make the introduction of new Rules and Regulations unnecessary, in most cases. Fully supports the rooting out of sub-standards ships though care must be exercised so that this is done on a individual ship-by-ship basis without adopting blanket measures; such as those which discriminate against a ship's age or flag. At the same time calls for the elimination of all sub-standards practices whether by operators, charterers, regulatory authorities, commercial interests etc.

4.5 Urgently calls for increased public funds for the education, training, retraining and recruitment of seamen. Education and training should be based both on experience and technology and upgraded from time to time so as to take into account new developments in the industry. On-going training, refresher courses and seminars for licensed personnel should be initiated and maintained.

4.6 Supports the immediate provision of adequate reception facilities, particularly by states which have ratified MARPOL, and of appropriate measures ensuring safer port and terminal access, as well as safer cargo handling practices.

4.7 Supports the simultaneous entry into force of the new IMO Civil Liability and Fund Convention Protocols; with the widest possible application.

4.8 Has taken initiatives and supports efforts to find a solution to the deadlock created by O.P.A. 1990 so as to make trade with the USA a safe and commercially sound proposition.

4.9 Supports new technologies in shipping provided that they reliably enhance safety, reduce the risk of pollution and are cost effective.

4.10 Takes the view that ships, and particularly bulk carriers, should be designed and built to uniform and realistic standards so as to resist the rigours of their operational environment.

The UGS and the Greek Shipping Co-operation Committee intend to promote these positions in international industry organisations and in co-operation with the Greek Administration at IMO and other Governmental organisations. They will also seek the co-operation and support of other national shipowners associations and any other interested parties.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Concern over Canada ruling for the inspection of bulk carriers

Serious concern was expressed by INTERCARGO and other national and international organisations, after the Canadian Coast Guard announced plans to introduce a new, tough, ship inspection regime, targeted on older and larger bulk carriers carrying ore and other heavy export cargoes. Specifically, INTERCARGO argued that Canada's safety crackdown is a dangerous move to national regulation that could damage efforts to agree common international standards, could have major commercial consequences and could lead to an immense amount of litigation between owners, charterers and cargo owners.

Piracy pact to beat attacks

Singapore and Indonesia have signed a piracy pact to tackle the rising number of attacks on merchant ships in their waters, according to state-owned Singapore Broadcasting Corporation. Agreement to co-ordinate naval patrols should allow patrol boats to cross into each other's territorial waters, a major obstacle to effective anti-piracy action to date. The agreement between Singapore and Indonesia also calls for a better exchange of information between the two countries.

Croatia joins IMO

Croatia has become the 137th Member of the International Maritime Organization, the United Nations specialized agency concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships. It accepted the Convention establishing IMO, which is deposited with the United Nations in New York, on 8 July, 1992.

U.K. — No Tax relief for shipowners

British shipowners' campaign for support has received a further setback with the government's refusal to help with a so-called war bounty. The government's decision would have given shipowners roll-over tax relief, was rejected. Defence minister Jonathan Aitken said the government's interdepartmental review of defence requirements for merchant ships has been completed and concluded that there was no need for special measures.

ECSCA — New Presidency

At its meeting in Berlin, on 25th June 1992, the General Assembly of the European Community Shipowners' Association, unanimously elected as its President, Lord Sterling of Laistow, CBE, Chairman of the Peninsular and Oriental Steam Navigation company. Lord Sterling succeeds Mr. Jack Kruse who has completed his two years term as President. Mr. John C. Lyras and Mr. Claude Abraham were also elected Vice - Presidents.

Panama Canal — Tolls Increase

The Panama Canal Commission Board of Directors approved proposals to increase Panama Canal toll rates by 9.9 per cent and to implement a new tonnage measurement system known as the Panama Canal Universal Measurement System (PCUMS). The increase is proposed for implementation on 1st October 1992. The PC/UMS is proposed to become effective 1st October 1994. It uses an objective computer-derived formula for calculating tonnages, and will bring the Commission in line with the worldwide standard of tonnage Measurement of Ships, which becomes universally effective within the maritime industry in July 1994.

Seminar on Shipping Finance

At Hunton Park, Hertfordshire, a training centre with excellent facilities, will host the seminar on the practical techniques of Shipping Finance, in two courses, one between September 25-28 and the other between December 11-14.

The seminar is essential for shipowners, specialist bankers, potential investors, shipping firms (private and state owned) and venture capitalists. Among the various topics, the seminar will describe funds available and methods used, development of the practical techniques of international ship finance, the new financing tools for new and secondhand ships, including equity, debt, mortgages and leasing and will examine the insurance, legal and environmental issues associated with ship financing.

Great emphasis will be placed on practical applications as this programme involves group interaction, through discussions, exercises and case studies, which will require a high level of commitment from each participant.

The seminar fees cost a total of £ 2,173.75 and cover full accommodation and meals, all tuition and training equipment for the duration of the programme.

Those interested to participate should contact Mrs. Rosemary Jackson by fax: 071-7798799.

Genoa: New Anti Pollution Rules

New safety rules for tankers using Genoa's oil terminal have been announced. The changes centre around control of the explosive atmosphere in ships' tanks. Tankers will have to demonstrate that their tanks have been inerted, which operation will be surveyed by the local maritime authorities. Moreover, any maintenance, or repair work that might compromise the ship's safety will be forbidden. In addition, before entering territorial waters, tanker masters or their agents must inform the port harbour master of ETA, intended discharge terminal and cargo consignment.



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS
SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

INTERMARINE LTD.
46, FILONOS STREET
Tel.: 4111375, 4173172,
4172232, 4172201
Telexes: 21-2845, 21-1178, 21-2742,
21-1067 INMA GR
Cables: INTERMARINE
Fax: 4172268

YEMEN OFFICE:

SEIF BIN THIYAZEN STR. NR 31
ABDALA EL RAKEE BLDG.
RAKEE BLDG, NR 7, BOX 11982
SANAA YEMEN 272388
Tel.: 01-2721281
Fax: 274146
Tlx: 3334
Attn: Mr. N. PEPPE

NEW YORK OFFICE:

DAC ASSOCIATES SHIPPING
33 RECTOR STREET
NEW YORK 10006 - U.S.A
Tel.: 7859410/7859413
Tlx: 420913
Fax: 3631286
Attn: Mr. M. SALLIVAN

AT MOZAMBIQUE:

C/O ANFRENA - Telex: 6-258 FRENA MO
Cables: ANFRENA

GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησες - δ. = δηλθε - ε. = εφθεσε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΣΠΕΡΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
Α'ΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΤΡ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΤΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΕΡΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

α. Κόμπε 1/7
προς Μπαγκόγκ 27/6
προς Ελλάδα 29/6
προς Κόμπε 11/6
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
προς Ταϊβάν 28/5
προς Ραβέννα 18/6
προς Μπαγκόγκ 1/6
α. Σαίν Τζών 27/6
προς Κουανγινγκ 1/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 15/6
προς Ντουμπάι 2/7
ε. Κερπιδάου 10/6
προς Περσικό 25/6
α. Ν. Ορλεάνη 30/6
μεταφορές Πάτρας
προς Πειραιά 28/6
επισκευές Μαγκάλια 12/12
ε. Γκιζόν 2/7
επισκ. Πειραιά 24/6
προς Μόντρεαλ 30/6
προς Μεξικό 1/6
στο Σιενφουγκός 12/6

επισκ. Πειραιά 1/6
προς Πόρτ Τζεντίλ 13/6
προς Αλγκεθίρας 1/6
α. Αμβέρσα 30/6
προς ΗΠΑ 12/6
επιπλήθη Έλληνες
προς Μουμπά 4/6
προς Νουαντιμπου 12/6
προς Αμβέρσα 27/6
προς Πόρτ Κέλαγκ 22/6
ε. Παρανάγουα 23/5
προς Άιν Σούκνα 3/6
ε. Φουτζέιρα 28/6
α. Κονακρύ 19/6
ε. Οδησσό 21/6
πρ. «Orsola B.»
προς Υεμένη 14/5
προς Χόγκ Κόγκ 24/6
προς Ραμπί 22/6
αργεί Πειραιά
προς Μπελαγουάν 18/5
προς Σαλέρνο 29/6
ε. Χόγκ Κόγκ 2/7
προς Σαγκάη 19/6
προς Ωκλαντ 19/6
προς Κίνα 6/6
ναυπηγείται Ουλσάν
α. Τζέμπελ Άλι 14/5
προς Δ. ΗΠΑ 24/6
προς Μαυρίκι 1/7
ε. Χόγκ Κόγκ 26/6
προς Ίμνιγκχαμ 27/6
ε. Ντάρμπαν 27/6
προς Τουρκία 22/6
προς Μαυριτανία 22/6
προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 13/6
επισκ. Κίληγκ 3/7
ε. Μπαγκόγκ 1/6
προς Σιγκαπούρη 3/7

ε. Γκνάνσας 29/6
προς Κίνα 18/6
προς Αλεξάνδρεια 25/6
α. Μπαρρακούιλα 26/6
α. Ν. Ορλεάνη 1/7
προς Φουκουγιόμα 9/6
στο Ρίο Ιανέιρο 27/6
προς Νταμάρ 23/6
ε. Κόμπε 26/6
ε. Φιλαδέλφεια 30/6
προς Μπ. Άιρες 20/6
προς Σιγκαπούρη 26/6
προς Μπράουνσβιλ 20/6
προς Μίλνερ Μπαϊ 23/6
ε. Μπαγκόγκ 25/5
ε. Νιούκαστλ 9/6
προς Αυστραλία 27/6
προς Ρόττερνταμ 19/6
δ. Σουέζ 22/6
προς Χόγκ Κόγκ 28/6
προς Χόγκ Κόγκ 28/6
προς Μαλακία 1/7
προς Μπ. Χομινί 5/7
ε. Μπ. Άιρες 18/6
προς Μιζουσίμα 19/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	65	8344
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

προς Λαττάκια 13/5
προς Γιάννου 14/6
προς Τζακόρτα 17/6
προς Κούβα 15/5
ε. Ξηγκόγκ 18/6
προς Μουμπάσα 12/6
προς Φιλαδέλφεια 6/6
προς Αντβέντ Μπαϊ 19/6
ε. Θάντερ Μπαϊ 21/6
στη Μόγκλα 24/6
α. Ν. Ορλεάνη 13/6
ε. Τάραντα 28/6
επισκευές Κολόμπο 29/6
α. Χόβικ 15/6
ε. Βανκούβερ 8/5
επιπλήθη Έλληνες
προς Οζάκα 25/5
προς Σιγκαπούρη 22/6
προς Ιαπωνία 15/6
α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 10/5
προς Τουμπάρδο 10/6
α. Τζουσίμα 11/6
προς Αργεντινή 18/6
προς Κερπιδάου 8/6

ε. Φελιστόου 4/7
ε. Βανκούβερ 27/6
προς Λε Χάβρη 4/7
προς Μπάχια Μπλάνκα 26/6
προς Χερσάνα 17/6
ε. Γκνάνσας 11/6
ε. Κασσιούγκ 22/6
ε. Ν. Ορλεάνη 23/6
προς Ρόττερνταμ 20/6
προς Ν. Καρολίνα 16/6
ε. Γιούροπορτ 1/7
Σιγκαπούρη 23/6
α. Μανζανίλα 16/6
α. Πόρτ Μιχ. μπιν Κασίμ 19/5
α. Ν. Ορλεάνη 1/7
επιπλήθη Έλληνες
ε. Ν. Ορλεάνη 21/5
ε. Νιούκαστλ 23/6
προς Χάρκ Άιλαντ 19/6
προς Κόρπους Κρίστι 29/6
προς Ν. Υόρκη 28/6
προς Μπάκσφορτ 25/6
προς Α. Ανατολή 5/6
προς Σιγκαπούρη 15/6

ε. Λάγος 10/6
ε. Αντοφάγκατα 25/6
ε. Τούζαν 4/6
ε. Ελσινόρη 28/6
προς Μπ. Άιρες 29/5
ε. Μουμπάσα 15/5
μεταφορές Ρεθύμνου
προς ΗΠΑ 18/6
ε. Κερπιδάου 26/5
προς Μπουσάν 12/6
ε. Ιντσόν 12/6
προς Άντεν 15/6
ε. Νταμμά 14/6

προς Πειραιά 28/6
διαγράφεται
προς Βραζιλία 19/6
προς Τσουκούμι 23/6
ε. Χόγκ Κόγκ 30/6
ε. Γκουγιακούιλ 24/6
προς Μουμπά 22/6
α. Ν. Ορλεάνη 27/6
προς Ντάρντρεχτ 22/6
προς Αυγούστα 19/6
προς Μόντρεαλ 24/6
ε. Σαβάν 29/6
προς Περσικό 29/6
επισκ. Πόρτ οφ Σπαϊν 3/7
προς Βραζιλία 24/6
προς Αλγερία 30/6
προς Κίνα 2/5
ε. Τζέντα 26/6
προς Ταϊβάν 23/5
α. Αμβούργο 17/6
προς Νοβοροσκία 24/6
προς Μπ. Αμπά 14/6
προς Ιταλία 3/7
ε. Ντακάρ 14/6
αργεί Πειραιά
α. Βανκούβερ 16/6

BANKOYBER	77	35716
BARENBEΛΣ	76	11802
BAPIKZA (δ.)	68	12588
BAZILEIOΣ X (δ.)	65	1423
BAZILEIOΣ XI (δ.)	59	1599
BAZILEIOΣ XIII (δ.)	67	1809
BEΛOΠOYΛA (δ.)	91	56580
BENETIKO	78	12238
BERΓO (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1600
BOΛOΣ I.	58	10340
BOΛTAZ (δ.)	72	1589
BOPH	84	20009
BYZANTINOΣ MONAPXHΣ	59	9374
ΓAΛHNH	58	1584
ΓAΛHNH	77	39236
ΓAΛHNH	77	17412
ΓEPΩΣ (δ.)	73	30067
ΓEPPOY B. (δ.)	61	18796
ΓEPPOY K.	72	12204
ΓEPPOY XATZHKYPIAKOΣ	77	3321
ΓIAPAMAPIA (δ.)	75	16489
ΓIANNHΣ Π. B. (δ.)	65	37710
ΓKAZ ZOYEZ (δ.)	65	1598
ΓKAF ΓOY'INT.	83	21200
ΓKIKAI	80	10991
ΓKΛOMΠAΛ CTAP	74	59995
ΓKOANTEN EMΠATP	76	16014
ΓKOANTEN EYAYΓEΛI		
CTPIA	73	16439
ΓKOANTEN HΓKA	76	13036
ΓKOANTEN AAK	77	11733
ΓKOANTEN ΠOΛYΔYNAMOΣ	78	13005
ΓKOANTEN ZOYOPNT	72	12919
ΓKOANTEN CTΠHP	72	12919
ΓKOANTEN TPET'INTEP	79	14530
ΓKOANTEN TCE'I'Σ	74	13036
ΓKPE'I'Σ	71	14687
ΓA ΠANOPAMA (δ.)	74	18288
ΓOYAIH B. (δ.)	58	12732
ΓOYECTEPH ΓEPPOY	72	19960
ΓOY'IMEA	84	34253
ΓOY'INTOYAPNT	74	14212
ΓOYOPANT AΓAMEMNON	76	19264
ΓOYOPANT AIGYΣ	79	19264
ΓOYOPANT AIHTZAE	75	19451
ΓOYOPANT AMΦIQN	79	19267
ΓOYOPANT AΠOΛΛO	72	19426
ΓOYOPANT APΓKONQT	76	19264
ΓOYOPANT APΓKOYΣ	73	19451
ΓOYOPANT APET	74	19264
ΓOYOPANT APETOYΣ	77	19265
ΓOYOPANT AXIΛAEE II	75	19451
ΓOYOPANT KINCIΠ (δ.)	80	40357
ΓOYOPANT KOYΔOΣ (δ.)	81	40650
ΓOYOPANT MAPIN	73	19451
ΓOYOPANT ΠPOΛONΓK (δ.)	85	17199
ΓOYOPANT ΠPOHTIOYΣ (δ.)	84	17199
ΓOYOPANT ΠPOHTIZI (δ.)	86	17199
ΓOYOPANT ΠPOCEΣ (δ.)	84	17199
ΓOYOPANT ΠPOΦET (δ.)	86	17199
ΓOYOPANT PIKABEPY	73	114933
ΔAIΔAΛOΣ (δ.)	75	19752
ΔAIΔAΛOΣ	73	7323
ΔAΦNH	84	35746
ΔEΛΦINI	75	19906
ΔHΛOΣ (δ.)	71	17957
ΔHΛOΣ	70	8825
ΔHMHTPA (δ.)	82	31000
ΔHMHTPHΣ A.	83	35911
ΔHMHTPHΣ N.	73	45502
ΔHMHTPIOΣ	76	62565
ΔHMOCΘENHΣ B.	63	24414
ΔIAPOPOΣ	73	52831
ΔYCTOΣ	72	3847
ΔPPIK APMOYTP	86	34620
ΔPPIK KAPPIEP	69	12705
ΔPPIK KACTA	76	37661
ΔPPIK TPAT'INTENT	85	21300
EBIA	61	10029
EBMAP	76	16398
EΘNIK (δ.)	75	125947
EΘNOΣ	77	16726
EIPHNH	76	11282
EIPHNH	85	12811
EIPHNH A.	82	90747
EA ΦAΛAMENKO	89	36800
EΛEN	82	37811
EΛENH.	71	8630
EΛENH B. (δ.)	64	1927
EΛIE (δ.)	69	1553
EΛAΔΣ (δ.)	68	39531
EΛAΔΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
EΛAHN	82	19370
EΛΠIDA	63	1554
EΛΠIΣ	71	9885
EΛΠIΣ	84	37472
EMEPAAΔ	85	28000
EMEPAAΔ	76	10801
EMΠPOZ	78	8890
ENALIOΣ ΠPOTEYΣ (δ.)	65	12079
ENALIOΣ TPITON (δ.)	77	51502
ENAPPEI	79	10985
EETPEZ	78	12688
EETPEZ OΛYMPPIA	73	4658
EPETTA II (δ.)	72	126140
EPIMANΘIA	76	12557

πρoς Γερμανία 28/6	
πρoς Μπ. Χορνί24/6	
πρoς Λαύριο 27/6	
πρoς Ηράκλειο 28/6	
πρoς Βόλο 26/6	
α. Πειραιά 17/6	
υπό ναυπήγηση	
πρoς Ελλάδα 20/6	
πρoς Ελλάδα 9/6	
α. Πειραιά 30/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 30/6	
πρoς Μπαγκόκ 16/6	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
πρoς Κίνα 28/5	
α. Νατίερ 26/6	
πρoς Κόλο ΗΠΑ 23/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Βηρυτό 12/6	
πρoς Ηράκλειο 28/6	
πρoς Βατούμ 25/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Σουέζ 4/7	
α. Τέμα 28/6	
α. Κόμπε 2/7	
πρoς Περσικό 8/6	
α. Σαν Νικόλας 20/6	
πρoς Αλγεία 24/5	
α. Ν. Ορλέαν 26/6	
α. Ρίο Ιανέιρο 26/6	
α. Ν. Ορλέαν 19/6	
α. Ν. Ορλέαν 25/6	
α. Ν. Ορλέαν 30/6	
α. Σάντα Μάρτα 9/6	
α. Ν. Ορλέαν 25/6	
πρ. «ΓκρέζΛ»	
πρoς Πούντα Καρντόν 20/6	
αργεί Πειραιά	
πρoς Μαντράς 1/7	
α. Ν. Ορλέαν 9/6	
πρoς Κήλαγκ 30/6	
πρoς Λαχάντ Ντά:του 20/6	
α. Ν. Ορλέαν 18/6	
α. Ν. Ορλέαν 19/6	
α. Χουάγκου 30/6	
πρoς Βέλινο 18/6	
πρoς Κίνα 23/6	
α. Πενόγκ 25/6	
πρoς Ν. Ορλέαν 23/6	
πρoς Σέτε 2/7	
α. Ρότερνταμ 3/7	
πρoς Μομπάσα 16/6	
πρoς Περσικό 22/6	
πρoς Χοντίντα 18/5	
πρoς Περσικό 29/6	
πρoς Σκίνα 28/6	
α. Λας Πάλας 30/6	
πρoς Γιούροπορτ 21/6	
α. Αλεξάνδρεια 28/6	
πρoς Πειραιά 26/6	
α. Χάρκ 20/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λιανουσγκάκ 21/6	
πρoς Ασάμ 6/6	
α. Τιμγκχαμ 23/6	
επισκ. Μπρεμεράβεν 17/6	
πρoς Ελλάδα 17/6	
πρoς Γάνδη 20/6	
πρoς Σάο Φρανσίσκο 7/6	
α. Σεπετίμα 24/6	
αργεί Πειραιά	
α. Κεμπέκ 22/6	
μεσογειακές μεταφορές	
πρoς Μπόζια Μπλάνκα 7/6	
πρoς Βαρκελώνη 29/6	
α. Γιβραλτάρ 1/7	
α. Μομπιλ 29/6	
αργεί Βασιώρα	
πρoς Ντάρμαν 30/6	
πρoς Περσικό 31/3	
πρoς Βομβάη 29/6	
πρoς Τρίπολη 2/6	
α. Ναγκόγια 30/6	
πρoς Στουάρε 29/6	
πρoς Κόμπε 13/6	
πρoς Σέκου 3/6	
α. Βομβάη 1/7	
πρoς Βομβάη 13/6	
στον Πειραιά 25/6	
πρoς Μπανιάς 26/6	
αργεί Πειραιά	
πρoς Ν. Ορλέαν 24/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λας Πάλας 25/6	
α. Χάμπτον 24/6	
πρoς Φιλαδέλφεια 17/6	
πρoς Καλλία 8/6	
α. Αμβέρσα 28/6	
α. Πειραιά 18/6	
πρoς Ιταλία 28/6	
πρoς Ρίτοαρντ Μπαί 19/6	
πρoς Αλγκέθρας 29/6	
πρoς Πειραιά 1/7	
πρoς Μόναρα 29/6	
πρoς Λονδίνο 11/6	

EYΓENIA K.	78	16935
EYHMEPIA	73	13631
EYΘYTHΣ	73	10006
EYPOΣ (δ.)	84	24310
EYPOCTAP	71	16379
EYPOCTOY	70	16374
EΦAIM TZOYNIOP	79	10996
EΦAIM KOOYPI	80	10342
EΦECTOΣ (δ.)	75	57160
EΦECTOΣ	73	18958
ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZEYΣ	71	87667
ZHNQ	81	23100
ZIM ΓENOB.	79	16471
ZIM ΓIOKOXAMA	78	13977
ZIM KAOZIOYΓK	72	15952
ZIM ΛIBOPNO	76	32465
ZIM MEAMΠOYPI	72	15455
ZIM MPPAZI	84	14103
ZIM OZAKA	78	13941
ZIM ΠOYCIAN	76	32465
ZINI	76	11348
HΓKΛ (δ.)	79	26973
HΛIOΠOΛIΣ	77	34035
HPO	76	17129
HCTOY'INT	81	16700
HΦAICTOΣ	83	45025
ΘAΛACIINH AYPA (μ.)	81	58397
ΘAΛACIOΠOPOΣ	68	12660
ΘAΛEIA	82	33374
ΘAΛEIA	76	16873
ΘEATENHΣ	72	9986
ΘEOMHTOP	82	36979
ΘEOPANO ΛIBANOY	82	24000
IKAPOΣ (δ.)	75	19752
IIAΔA	73	121165
IIAΔΣ (δ.)	75	39995
INTEAΛ ΠPOΓKPEΣ	72	38278
INTEON ΓKAOPI	69	12840
IONIAN AT'ΛANT	73	9547
IONIAN ΓKAAZEY	72	9964
IONIAN ΓOY'INT	84	23646
IONIAN EMΠPEZ	67	14569
IONIK PHΦEP	77	6933
IOE	85	34400
IPENEΣ MPΛECIHΓK (δ.)	75	20570
IPHΓENEIA	72	13767
IPANNA (δ.)	69	1110
IPANNA	73	25647
IPANNA B. (δ.)	61	22075
IPANNHΣ ZAFEPAKHΣ	82	35626
KABO AΛEEANAPPOΣ	77	16267
KABO ΓEPAKAC	81	13913
KABO ΠEIPATHΣ	76	12772
KABO CIΔEPO	76	15967
KAPIN A.	70	16285
KAAAMOC (δ.)	74	60250
KAH A.	77	35716
KAHΦOPHIA EETPEZ	78	18215
KALLIOPI A.	74	15938
KALLIPOH PATPONIKOΛA	85	17879
KALMA	81	19483
KAP AKPITAZ (δ.)	68	2757
KAPETAN ΓIANNHΣ	81	31850
KAPETAN ΓIANNHΣ (δ.)	77	247160
KAPETAN ΓIOPHΣ (δ.)	76	218447
KAPETAN ΛEYTEPHΣ	68	25120
KAPETAN ΛEONIDAΣ	73	12458
KAPETAN MIKAAHΣ	81	15819
KAPETAN MIKAAHΣ (δ.)	77	247160
KAPETAN ΠANAΓIOTHΣ (δ.)	76	218447
KAPTAIN BENIAMHΣ	67	15472
KAPTAIN ΔIAMANTHΣ	71	30193
KAPTAIN TZON Γ.Π. ΛIBA		
NOΣ (δ.)	76	128161
KAPTAIN TZON A.	82	36284
KAPTAIN TZOPTZ A.	82	36341
KAPTAIN TZOPTZ		
TZAGKAPHΣ	82	29281
KAPDA MYA	82	32078
KAPETZBENTCIOYPI A. (δ.)	80	19982
KAPIMΠOY (δ.)	74	33914
KAPMEN KAPINA	72	14212
KAPPOC	67	12702
KAPPAΘOΣ	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIZ	70	16040
KAZCANAPPA (δ.)	68	1597
KAZCOZ	77	65874
KAZTEAPOPIZO (δ.)	91	29900
KAZTOP Π.	83	14315
KATERINA APAKOΠOYΛOY	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KEA	69	18431
KEPKYPA (δ.)	73	67239
KIΓK AΛEEANTEP (δ.)	78	245140
KIMOΛOΣ (δ.)	74	60352
KAEΛIA X.Φ.	91	12453
KAEON	76	59319
KAHAPBENTCIOYPI A. (δ.)	73	18744
KAHAPBENTCIOYPI A. (δ.)	81	19989
KOIMHCTIΣ	81	34188
KOMET	78	14374
KOMMON BENTCIOYPI	71	15547
KONKAP AΛΠIN	73	114543
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP INTPEINT	71	38820
KONKAP PAT'ONHP	68	22836

α. Ρίο Ιανέιρο 24/6
 επισκευές Αμπιτάν 1/7
 προς Καζαμπλάνκα 23/5
 προς Μπράουναβιλ 2/6
 δ. Ντόβερ 13/5
 προς Μπέρτα 30/5
 α. Νιούκαστλ 1/6
 προς Γιοκχάμ 12/6
 α. Μπωμόν 13/6
 α. Τζέντα 13/6
 μετ. «Ανετ»
 α. Βανκούβερ 2/6
 προς Βραζιλία 12/6
 α. Σάντος 21/6
 προς Βαρκελώνη 27/6
 α. Χόγκ Κόγκ 2/7
 προς Γιοκχάμ 30/6
 προς Κασσιόγκ 27/6
 προς Γιοκχάμ 29/6
 μετ. «ΑΛΣ Μαίρη» (α.)
 προς Γένοβα 25/6
 προς Λ. Άντζελες 27/6
 α. Αλεξάνδρεια 23/6
 α. Τερνέστη 28/6
 προς Ιαπωνία 19/5
 προς Μαρίλα 23/6
 προς ΗΠΑ 21/6
 προς Αλγεία 19/6
 δ. Ντόβερ 27/6
 προς Αλβέρτα 27/6
 προς Ιντσόν 7/6
 α. Πειραιά 29/6
 επισκ. Πειραιά 8/6
 προς Σιγκατόν 14/4
 προς Γιοκχάμ 25/6
 α. Μπαχραϊν 22/5
 α. Γιούροπορτ 26/5
 προς Β. Θάλασσα 24/5
 προς Νοβοροσίσκ 28/6
 στο Χόγκ Κόγκ 25/6
 μεσογειακές μεταφορές
 επισκευές Πειραιά
 προς Μεξικό 29/6
 α. Πειραιά 26/6
 προς Κριστόμπαλ 1/7
 προς Ιαπωνία 1/7
 α. Παραντίπ 25/6
 προς Φρεντερίστα 30/6
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Αργεντινή 13/6
 α. Πειραιά 16/6
 προς Μιζουσίμο 22/5
 προς Μαργκεϊτ Ρόουντς 30/6
 προς Μόντρεαλ 25/6
 α. Ν. Ορλέαν 29/6
 προς Κεητάουν 28/5
 προς Κοκόλα 23/6
 προς Δ. Αφρική 2/6
 προς Ρότερνταμ 18/6
 πρ. «Κάρμεν»
 προς Τύνιδα 29/6
 δ. Ντόβερ 11/6
 προς ΗΠΑ 10/6
 προς Αλγεία 17/9/91
 επωλήθη Έλληνες
 α. Τζουαίμα 14/4
 α. Ρας Τανούρα 16/4
 α. Σαν Λορέντζο 27/6
 προς Μπέρτα 4/6
 προς Φιλαδέλφεια 28/6
 προς Κόλο ΗΠΑ 31/5
 α. Τζουαίμα Τζιμναλά 12/5
 στο Κουίνχουανγκάο 28/5
 προς Νικόσια 27/6
 προς Ρας Τανούρα 27/6
 προς Καργαγόνα 2/7
 προς Τσιβάν 2 3/5
 προς Χάμπτον 17/6
 α. Ροζάριο 30/3
 προς Πειραιά 25/5
 προς Οδησσό 25/6
 προς Φορημάντλ 28/6
 προς Ταρτούζ 20/6
 προς Πειραιά 18/6
 προς Πόρτ Μιχ. μπιν Κασίμ 27/6
 α. Μπ. Άιρες 26/6
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Νιγηρία 31/5
 δ. Γιβραλτάρ 20/6
 προς Ινδονησία 25/6
 προς Πειραιά 4/7
 α. Μάλαγα 30/6
 προς Αργεντινή 30/6
 προς Δ. Αφρική 29/5
 αρχή Πειραιά
 α. Καργαγόνα 23/6
 α. Λομέ 15/6
 προς Σιγκαπούρη 9/6
 α. Μαντράς 27/6
 α. Κόρπους Κρίστι 30/5
 προς Κίνα 28/5
 α. Σιδνέϊ 27/6
 προς Κασσιόγκ 23/6
 α. Φουτζέιρα 22/5
 α. Χάμπτον 29/56
 προς Μαρακάιμπο 19/6

ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΣΙΩ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715

ε. Ντουμπάι 1/7		
προς Σιγκαπούρη 4/6		
προς Αλεξανδρούπολη 26/6		
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7		
προς Περσικό 11/6		
προς Κόντινεντ 22/6		
προς Περσικό 27/6		
προς Σιγκαπούρη 12/6		
προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 26/6		
πρ. «Ελίπ»		
δ. Ντόβερ 29/6		
προς Θεσσαλονίκη 27/6		
προς Πειραιά 5/6		
προς Βηρυτό 28/6		
προς Χαλδία 29/6		
προς Κων/πολη 22/6		
προς Χάρκ 2/7		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 28/6		
προς Περσικό 3/7		
ε. Πειραιά 19/6		
προς Νοβοροσίσκ 28/6		
προς Περσικό 28/6		
ε. Βενετία 29/6		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
προς Κάντλα 24/6		
ε. Ρίο Γκράντε 23/6		
προς Γκλάντσον 19/6		
προς Ινδία 23/6		
προς Ιταλία 27/6		
α. Φώλεϊ 27/6		
προς Φουτζέιρα 14/6		
ε. Ν. Ορλεάνη 28/6		

ε. Πειραιά 15/4		
προς Μανφρεντόνια 27/6		
προς Ντουόλα 6/5		
α. Ν. Ορλεάνη 25/6		
α. Ν. Ορλεάνη 16/6		
προς Τζιμπουτί 7/6		
μετ. «Ση Χάρμον» (ε.)		
στον Πειραιά 2/7		
στον Πειραιά 2/7		
στη Φουτζέιρα 15/4		
προς Χάρκ 24/6		
α. Ριγέκα 16/6		
προς Βραζιλία 1/5		
προς Τζακόρτα 1/7		
προς Άμστερνταμ 30/6		
ε. Μόγκλα 16/6		
ε. Πειρία 22/6		
προς Τσιβάν 6/5		
προς Άπω Ανατολή 27/6		
επισκ. Μπρεμερχάβεν 30/5		
αργεί Πειραιά		
στη Βασίρα		
α. Κάδις 22/6		
προς Βραζιλία 25/6		
προς Μήλο 25/6		

προς Ρότερνταμ 28/5		
δ. Ντόβερ 20/6		
προς Αυγούστα 26/6		
προς Μανασός 3/6		
α. Σαν Λορέντζο 19/6		
προς Σουγκέϊ Ρατ'άγκ 21/6		
ε. Βιζακαπάνταμ 31/5		
προς Κίνα 15/6		
ε. Ελσινόρη 25/6		
πρ. «Αύρα»		
ε. Γόυνια 1/6		
προς Σιγκάγκ 4/6		
προς Καλδέρα 7/6		
α. Μπ. Άιρες 26/6		
α. Χαίφα 29/6		
προς Σαν Χοζέ 14/6		
προς Μπίζερτα 17/6		
προς Νταμπέρ 5/6		
προς Πειραιά 21/5		
προς Κήλαγκ 18/6		
ε. Κουϊγκντό 29/4		
προς Ρότερνταμ 27/6		
προς Ρότερνταμ 26/6		
πρ. «Crystal King»		
επισκ. Ανκόνα 25/6		
προς Σιγκαπούρη 8/6		
προς Ες Σιντέρ 28/6		
στη Τζέντα (αποθήκη)		
πρ. «Πρίμο»		
προς Μπαγκδόκ 27/6		
ε. Κούρε 21/6		
προς Καράτσι 4/6		
προς Δ. Αφρική 8/6		
διάλυση Κίνα		
προς Αρακάζου 11/6		
προς Ρότερνταμ 5/6		
α. Σάο Σεμπασιάν 29/5		
προς Βραζιλία 27/6		
προς Άσπρα Σπίτια 23/6		
προς Ν. Ορλεάνη 23/6		
ε. Χιούστον 20/6		
προς Νοβοροσίσκ 10/6		
ε. Θέουτα 29/6		
ε. Βαγκαρέϊ 20/6		
προς Λύττελτον 26/6		
προς Κήλαγκ 16/6		
προς Ρίο Γκράντε 20/6		
πρ. «Alangos»		

α. Βανκούβερ 8/6		
ε. Παράναγιο 1/6		

MENTITER KAPPIEP	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36800
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000

ε. Νάπολη 16/6
 ε. Μπάγια Μπλάνκα 23/5
 προς Μπαγκδόκ 24/6

 προς Κίνα 24/6
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 α. Χιούστον 20/5
 α. Χιούστον 23/6
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 ε. Πόρτ ντ' Πρίνς 29/6
 προς Χιούστον 28/6
 προς Ρίο Χάινα 23/6
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 προς Τρινιδάδ 20/5
 ε. Δεμεράρα 26/4
 α. Χιούστον 16/6
 ε. Μασαλία 28/6
 ε. Δεμεράρα 30/6
 α. Πόρτ Εβερκλίντς 26/6
 αργεί Πειραιά
 α. Πόρτ οφ Σπαιν 14/6
 προς Βενεζουέλα 15/6
 ε. Ν. Ορλεάνη 6/6
 προς Αϊτή 20/6
 προς ΗΠΑ 24/6
 α. Λέικ Τσάρλς 15/6
 προς Ν. Ορλεάνη 21/5
 α. Πόρτ Άρθουρ 5/6
 προς Ν. Ορλεάνη 7/5
 προς Α. Πετρούπολη 27/6
 ε. Γένοβα 28/6
 προς ΗΠΑ 16/6
 ε. Καμπίντα 22/6
 ε. Ιντσόν 28/4
 προς Αργεντινή 21/6
 α. Ν. Ορλεάνη 25/6
 ε. Πειραιά 21/6
 προς Νιούπορτ 14/6
 επωληθείς αλλοδαπούς
 προς Κριστοπόλ 21/7
 προς Ρίσαρντς Μπαϊ 19/6
 ε. Πειραιά 30/6
 στον Αμαζόνιο 17/6
 μετ. «Τήνος»
 προς Ρινέκ 25/6
 μετασκευάζεται Πειραιά
 προς Σαμάριντα 2/6
 προς Μπαχάγος 24/6
 προς Πειραιά 11/6
 προς Μπ. Άϊρες 23/6
 αργεί Πειραιά

 ε. Πενάγκ 29/6
 προς Οράν 29/6
 ε. Αμπιτζάν 3/6
 ε. Σαν Βινσέντε 10/6
 προς Ρας Τανούρα 24/6
 προς Θεσσαλονίκη 29/6
 προς Ρόττερταμ 18/6
 προς Μεδζίκ 9/6
 προς Α. Πετρούπολη 18/6
 ε. Ντάρμμαν 1/7
 ε. Κω/πολη 29/6
 προς Μπαλμπόα 20/6
 προς Λουλέα 4/7
 προς Μιλάκι 25/6
 προς Γιβραλτάρ 26/6
 ε. Ντότζες 27/6
 ε. Τερεφίφ 24/6
 ε. Πειραιά 18/6
 προς Μανιάνς 19/6
 προς Οδησσό 24/6
 προς Γιάννου 26/6
 προς Βενεζουέλα 21/6
 α. Κάτα Κινισμάλου 16/6
 ε. Βρήςτ 9/6
 ε. Καστακοάλλος 22/6
 προς Βραζιλία 19/5
 διάλυση Κίνα
 προς Ναγκόγια 24/6
 προς Ιαπωνία 21/7
 προς Πόρτο Κουετζάλ 16/6
 προς Πόρτο ντο Μαδέϊρα 26/5
 προς Δ. Αφρική 29/5
 προς Ταρτούζ 11/6
 ε. Άαλμπουργκ 26/6
 Τέμα 22/5
 ε. Μπουλάν 24/6
 προς Σάο Σεμπασιάν 17/6.

α. Σιγκαπούρη 22/6
 προς Αυγούστα 29/6.

ε. Κουϊνχόλτ 10/6
 προς ΚόλντοΗΠΑ 24/6
 ε. Όκπο 15/6
 α. Κασσιούγκ 15/6
 α. Βανκούβερ 21/7
 α. Τζουσιμα Τέρμιναλ 31/5
 προς Χάργκ 5/5
 α. Λος Άντζελες 16/6
 προς Ρόττερταμ 20/6
 α. Ν. Ορλεάνη 19/6
 ε. Κολομβία Ρίβερ 23/6
 προς Ν. Αφρική 25/6
 προς Χάργκ 16/5
 προς Άνναμπα 5/6
 προς Βενεζουέλα 27/6

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	86259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'ΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15978
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
PRIMA ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΙΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348

ΠΡΟΣ Πόρτο Μιράντα 26/6	
ΠΡΟΣ Φιλιάδελφεία 25/6	
α. Ν. Ορλέανη 7/6	
ΠΡΟΣ Κίνα 22/6	
ε. Σγκαπούρη 6/5	
ΠΡΟΣ Αρούμα 30/6	
ΠΡΟΣ Σέκου 23/6	
ΠΡΟΣ Πούντα Καρντόν 11/6	
δ. Γιβραλτάρ 24/6	
ε. Σάο Σέμπαστιαό 30/6	
ε. Δεμεράρα 27/6	
ΠΡΟΣ Ελλάδα 24/6	
ε. Σαν Φραντσίσκο 29/6	
ΠΡΟΣ Μομπάσα 24/6	

στο Αϊόι 4/7	
ΠΡΟΣ Παρανάγουα 28/6	
α. Ν. Ορλέανη 2/5	
ε. Ν. Τουτικόριν 27/6	
ε. Άαλντμπαρκ 29/6	
ΠΡΟΣ Ραμπίχ 8/6	
α. Ροζόριο 17/6	
ε. Λεϊόξ 2/7	
ΠΡΟΣ Ν. Ορλέανη 19/6	
ΠΡΟΣ Αργεντινή 15/6	
ΠΡΟΣ Ρίτσαρντς Μπαί 31/5	
ΠΡΟΣ Ν. Ορλέανη 28/6	
ε. Σάντος 20/6	
ΠΡΟΣ Μπαγκόκ 25/6	
ΠΡΟΣ Τζάμπι 23/5	
α. Βανκούβερ 16/6	
ε. Κασσιούγκ 22/6	
ε. Αμπιτζάν 8/6	
α. Χιούστον 18/6	
ΠΡΟΣ Σάντα Μάρτα 16/6	
ΠΡΟΣ Βομβάη 26/6	
ΠΡΟΣ Τυνήσια 27/6	
α. Πειραιά 9/6	
α. Πειραιά 26/6	
α. Ιμνίγκχαμ 26/6	
ε. Σάντο Τόμας 28/6	
α. Πειραιά 5/6	
α. Ν. Ορλέανη 29/6	
επισκ. Πειραιά 16/11	
α. Άκαμα 23/5	
ΠΡΟΣ Περσικό 6/5	
ΠΡΟΣ Τζιμπουτί 19/6	
ΠΡΟΣ Αγ. Θεοδώρου 15/6	

ε. Γένοβα 28/6	
ε. Μανίλα 24/6	
ΠΡΟΣ Ανκόνα 29/6	
ΠΡΟΣ Βηρυτό 30/6	
ΠΡΟΣ Ιταλία 26/6	
ε. Δομπίττα 2/7	
στον Πειραιά 6/7	
διόλυση Κίνα	
ε. Τέιμσαουθ 1/7	
α. Γιβραλτάρ 22/6	
ΠΡΟΣ Μπ. Χομείνι 11/6	
ΠΡΟΣ Τούζπαν 15/6	
ΠΡΟΣ Χιούστον 6/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ΠΡΟΣ Περσικό 7/6	
ΠΡΟΣ Νιούκαστλ 25/6	
ε. Τσίμα 22/6	
ΠΡΟΣ Κήλακ 24/6	
ε. Αμβέρσα 2/7	
α. Ρόττερνταμ 3/7	
στο Λομπό	
ΠΡΟΣ Μαριουπόλ 25/6	
α. Ν. Ορλέανη 27/6	
ΠΡΟΣ Δρέπανον 24/6	
αναμένει Φουτζέρα	
α. Βανκούβερ 19/6	
α. Καζαμπλάνκα 16/6	
ΠΡΟΣ Πόρτο Καμπέλλο 13/6	
ΠΡΟΣ Μπαμπόσα 27/6	
ΠΡΟΣ Λας Σπέζια 27/6	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
ΠΡΟΣ Κουανάν 17/6	
ΠΡΟΣ ΗΠΑ 3/6	
ΠΡΟΣ Μοντοίρ 27/6	
ΠΡΟΣ Φουτζέρα 5/6	
ΠΡΟΣ Βραζιλία 4/6	
ε. Μομπάσα 14/6	
ΠΡΟΣ Βόλο 28/6	
ΠΡΟΣ Ντάρμπαρν 30/5	
ΠΡΟΣ Πειραιά 30/6	
ε. Πειραιά 30/6	
ε. Πειραιά 29/6	
δ. Σουέζ 1/7	
ΠΡΟΣ Ραμπίχ 2/2	
μεταφορές Πάτρας	
ΠΡΟΣ Αλγέρι 25/5	
α. Πασαγές 28/6	
ΠΡΟΣ Μπαθναγκάρ 8/5	
επιλήθη αλλοδαπούς	
δ. Ντόβερ 16/6	
ΠΡΟΣ Ραβέννα 13/6	
α. Φόξ 19/6	
ΠΡΟΣ Κίνα 30/6	
ΠΡΟΣ Κίνα 14/6	
ε. Σγκαπούρη 29/6	
ΠΡΟΣ Κάμπο 6/6	

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776

ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	12222
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΣ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΩΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	18215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098

ΠΡΟΣ Εκουαντόρ 18/6	
ε. Γένοβα 30/6	
α. Λίβερπουλ 1/7	
ΠΡΟΣ ΗΠΑ 6/6	
δ. Ελσινόρη 29/6	
ΠΡΟΣ Χό Τσι Μίνχ Σίτυ 15/6	
ε. Ντάρμπαρν 27/6	
α. Τομακομάϊ 8/6	
ΠΡΟΣ Ιαπωνία 9/6	
ΠΡΟΣ Λευκάδι 25/6	
ΠΡΟΣ Τζουμπάιλ 21/6	
ΠΡΟΣ Ιαπωνία 8/6	
ΠΡΟΣ Λευκάδι 5/6	
α. Ν. Ορλέανη 23/6	
ε. Κεμπέκ 27/6	
ΠΡΟΣ Γκρόζ Κακούνα 30/5	
ΠΡΟΣ Πειραιά 25/6	
α. Πειραιά 27/6	
ΠΡΟΣ Ινδονησία 30/6	
ε. Λάγος 21/6	
ε. Σαγκάη 8/5	
ΠΡΟΣ Σάμο 26/6	
ΠΡΟΣ Ρίτσαρντς Μπαί 3/6	
ε. Μπουργκάς 14/6	
ε. Όϊτα 20/6	

ε. Βηρυτό 24/6
 προς Σικάγο 16/6
 προς Χόγκ Κόγκ 8/6
 προς Αυστραλία 10/6
 προς Σάντος 29/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 28/6
 ε. Πειραιά 11/6
 πρ. «Fairfield Jason»
 προς Ρόττερνταμ 27/6
 πρ. «Maleson»
 προς Γιουγκοσλαβία 19/6
 ε. Ρουέν 11/6
 προς Νταρ ες Σαλάμ 16/6
 α. Λαύριο 27/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 1/7
 προς Σ. Αραβία 25/6
 προς Σάντος 22/5
 ε. Χίμπι 14/6
 δ. Ντόβερ 1/7
 μετ. «Gonnie» (μ.)
 α. Τζουσίμα Τέρμ. 26/5
 α. Ν. Ορλέανη 1/6
 προς Σγκαπούρη 26/6
 ε. Ν. Υόρκη 13/6
 προς Παναμά 17/6
 δ. Μπρουναμπούτελ 26/6
 ε. Χοντάνια 18/6
 μετ. «Great Unioniac» (μ.)
 προς Ινδονησία 28/6
 προς Σγκαπούρη 27/6
 μεσαγειακές μεταφορές
 ε. Χέλυ Πλόιντ 29/6
 μεταφορές Καραϊβικής
 προς Άκραμα 6/6
 ε. Τενερίφ 29/6
 ε. Πειραιά 10/6
 προς Μουκάλα 15/6
 προς Σάντος 28/6
 στο Γκιζάν (αποθήκη)
 προς ΗΑΕ (29/5)
 α. Βανκούβερ 27/6
 ε. Λός Άντζελες 29/6
 προς Σαν Φραντσκο 15/6
 προς Μπ. Χορεϊνί 23/5
 ε. Βανκούβερ 27/6
 προς Βενεζουέλα 26/6
 προς Λε Χόβρη 30/6
 α. Λεμασό 24/6
 ε. Σετούμπάλ 10/6
 ε. Σαϊντ Τζίν 12/6
 προς Βανκούβερ 19/6

ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤ'ΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309

α. Άσντον 15/6	
προς Ρουέν 30/6	
ε. Μοντοίρ 29/6	
ε. Σικαπούρη 1/7	
προς Λάγος 15/6	
προς Μανίλα 30/6	
α. Πόρτ Τάλμποτ 10/6	
προς Α. Πετρούπολη 17/6	
υπό ναυπήγηση	
προς Κίνα 26/6	
προς Κόλπο ΗΠΑ 16/6	
α. Ν. Ορλεάνη 27/5	
α. Ντας Άιλαντ 23/5	
ε. Κοπέρ 27/6	
προς Άπω Ανατολή 10/5	
ε. Τζουάιμα Τέρμιναλ 17/3	
δ. Κων/πολη 16/4	
α. Λούπη Τέρμιναλ 18/5	

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

προς Λός Άντζελες 28/6	
προς Βραζιλία 8/6	
προς ΝοΒορασιακ 23/6	
ε. Πειραιά 30/6	
προς Χαντίκντο 28/6	
στο Πόρτο Λιμόν	
προς Πόρτο Μπολιβάρ 25/6	
ε. Αίγιον 28/6	
προς Καλόερα 18/6	
ε. Μόρο Ρεντόντο 27/6	
προς Ιντσόν 20/6	
α. Ν. Ορλεάνη 17/6	
μεταφορές Περασκού	
α. Φατέχ Τέρμιναλ 19/5	
προς Κουατσοκόλκος 25/6	
προς Ρας Λαουφ 20/6	
προς Ν. Ορλεάνη 24/5	
προς ΗΠΑ 28/6	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (κ.).....	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΙΑ (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
ΑΓΙΟΝ 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 (Μπχ.).....	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (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
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΪΛΣΑ.....	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.).....	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΪΡΗΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΪΣ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΪΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΪΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108
ΑΛΒΙΟΝ Ι. (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134
ΑΛΕΚΤΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.).....	75	40633

ε. Αμβέρσα 1/7	
προς Γιοσού 11/6	
πρ. «Rachel V»	
ε. Νικόσια 18/6	
προς Κων/πολη 13/6	
προς Μεσάγειο 10/6	
ε. Κεμπέκ 20/6	
προς Λα Πας 21/5	
ε. Αμβέρσα 1/7	
ε. Γδύνια 28/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 30/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 24/6	
α. Άκαμα 25/6	
προς Σαλβαντόρ 17/6	
προς ΗΠΑ 10/6	
προς Πύλο 12/6	
στο Ταμπόκο 25/6	
προς Λομπότο 22/4	
α. Άκαμα 25/6	
προς Ρίο Ιανέιρο 29/6	
δ. Κων/πολη 15/4	
προς Αμβέρσα 19/6	
προς Γαλλία 23/6	
προς Μπ. Αμπάς 10/6	
α. Ν. Ορλεάνη 9/6	
προς Γιβραλτάρ 14/6	
προς Λονδίνο 24/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 29/6	
α. Δουνκέρκη 28/6	
ε. Λάγος 28/5	
προς Σουηδία 19/6	
προς Νταρ ες Σαλάμ 15/6	
προς Ινδία 14/6	
προς Φουτζέιρα 24/6	
προς Αυγούστα 25/6	
ε. Μαντράς 25/6	
προς Ιράν 20/6	
προς Άντεν 28/6	
προς Άντεν 16/6	
προς Βιτόρια 4/6	
α. Μπλημάς 29/6	
ε. Καλλάο 21/6	
προς Σιενφουέγκος 6/6	
προς Οδησσό 22/6	
προς Χάιφα 28/6	
προς Βιζαντιανό 10/6	
α. Λας Πάλμας 27/6	
προς Ροστόκ 21/6	
προς Μπρεμερχάβεν 21/6	
προς Σάο Σεμπασιάν 16/6	
προς Γιάννου 21/6	
ε. Ντάρμαν 30/6	
προς Ιράν 31/5	
α. Χιούστον 13/6	
προς Γκιζόν 3/7	
προς Δουνκέρκη 30/6	
αργεί Ραβέννα	
ε. Αμβέρσα 1/7	
προς Φινλανδία 4/6	
α. Ν. Ορλεάνη 28/6	
ε. Κάντλα 15/6	
προς Πειραιά 23/6	
προς Λαύοντα 27/6	
ε. Τής 4/7	

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ (μ.).....	73	14364
ΑΛΕΞΗΣ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.).....	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.).....	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
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΞ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2858
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (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
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.).....	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.).....	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.).....	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ 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
ΑΠΙΛ (Μπχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.).....	77	1599

προς Ινδία 27/6	
στο Φρήπορτ 20/5	
προς Βραζιλία 2356	
ε. Ραβέννα 25/3	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Πόρτ Καρτιέρ 8/6	
προς Μπουεναβεντούρα 11/6	
προς Πόρτ Σαϊδ 3/6	
πρ. «El Ancora»	
προς Μανίλα 31/5	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 28/6	
ε. Βάρνα 23/6	
στο Καράτσι 8/6	
προς Ιαπωνία 10/6	
προς Μπ. Αμπάς 13/6	
προς Φος 25/6	
προς Σάντος 7/6	
προς Καλλάο 25/6	
προς Ν. Αμερική 5/7	
α. Λός Άντζελες 18/6	
προς Κόλπο ΗΠΑ 18/6	
ε. Κοπεγχάγη 27/6	
επισκ. Πειραιά 25/6	
πρ. «Donizetti»	
προς Ρουέν 28/6	
προς Φουτζέιρα 13/1	
α. Καράτσι 28/6	
προς Πασαγκούλα 24/6	
προς Σμύρνη 30/6	
προς Πόρτ Χάρκουρτ 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ενσενάδα 17/6	
α. Ν. Ορλεάνη 11/6	
στο Αγκούλα Φήλντ (αποθήκη)	
προς Βραζιλία 9/6	
προς Περσικό 9/6	
α. Ντόρντρεχτ 27/6	
προς Ιαπωνία 26/6	
α. Φρήπορτ 30/6	
προς Ιαπωνία 2/6	
προς Μαρακάιμπο 24/6	
προς Καράτσι 29/6	
προς Ινδονησία 5/6	
προς Ρωσία 17/6	
προς Τάμπα 15/6	
προς Πόρτο Λιμόν 24/6	
προς Μπ. Άϊρες 28/6	
προς Ν. Αφρική 15/6	
προς Ινδία 18/6	
επισκ. Κεφντάου 6/7	
προς Πόρτο Καμπέλο 23/6	
προς Μεξικό 1/6	
ε. Ταταγκόγκ 29/6	
προς Ιταλία 30/6	
προς Βιτόρια 23/6	
προς Ελλάδα 27/6	
προς Ιταλία 28/6	
προς Τακοράντι 24/6	
προς Αλγέρι 25/6	

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
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
ΑΡΓΩ (κ.)	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	86	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.) *	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) *	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.) *	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ IX (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (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
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥΪ (κ.)	71	16917
ΒΙΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΛΑΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (π.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Αντ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	68	39869
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	76	11049
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	74	9059
ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	81	1084
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	71	29897
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	85	3311
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	65	3476
	81	5640

προς Δακάρ 8/5	
πρ. «Dadi»	
προς Ρίτσαρντς Μπαί 17/5	
προς Βατούμ 27/6	
ε. Βερακρούζ 10/6	
α. Κεητθόουν 12/6	
προς Αιθιοπία 3/7	
προς Φουτζέρα 4/5	
προς Βαλπαράιζο 8/6	
προς Ιαπωνία 9/6	
α. Δακάρ 13/5	
α. Αμβέρσα 4/6	
προς Ν. Αφρική 14/6	
πρ. «Rona A.»	
ε. Ρότερνταμ 5/7	
προς Λος Άντζελες 16/6	
προς Τρίπολη 12/6	
προς Σαλντάνια Μπαί 2/7	
προς Κάγκλαρι 18/6	
ε. Καέν 23/6	
διάλυση Μπαγκκάντες	
μετ. «Gitar» (μ.)	
προς Κήλαγκ 20/6	
προς Σέβιλ 1/7	
προς Βρέμη 26/6	
προς Γιοσού 3/6	
προς Ισραήλ 21/6	
α. Νιούκασλ 17/6	
προς Πειραιά 11/6	
ε. Πόρτ Τάμπος 3/7	
ε. Ν. Ορλεάν 27/6	
α. Ν. Ορλεάν 27/5	
ε. Ρότερνταμ 27/2	
ε. Μπαγκκάντες 3/6	
προς Χιούστον 22/6	
πρ. Άρζιου 1/7	
ε. Μορμουγκάο 10/6	
προς Μακίνο 28/6	
πρ. Πόρτ Ορντ 14/6	
πρ. Σαν Φραντσκο 23/6	
ε. Σιγκαπούρη 2/3	
πρ. Νταρ ες Σαλάμ 9/6	
μεταφορές Ινδονησίας	
πρ. Αβόνα 27/5	
στο Ρίτσαρντς Μπαί 6/6	
πρ. «Bergehande»	
ε. Πόρτ Καρτίρ 9/6	
α. Βομβάη 7/3	

πρ. Νοβοροσίσκ 24/6	
επισκ. Ρότερνταμ 11/6	
πρ. «Valencia»	
μεταφορές Πάτρας	
πρ. Αγκόλα 25/5	
ε. Λάρνακα 1/7	
α. Κονακρά 25/6	
α. Άκαμπα 25/6	
πρ. Ελλάδα 26/6	
πρ. Ρεσίφ 13/6	
ε. Μπαγκκάντες 15/6	
μεταφορές μεταφορές	
α. Αμβούργο 19/5	
α. Λέγκχορν 3/6	
πρ. Μαριουπόλ 6/6	
ε. Λάγος 15/2	
πρ. Χατ Λόντον 5/6	
ε. Λα Γκουάι 16/6	
ε. Μανφρεντόνια 31/5	
πρ. Αιθιοπία 2/7	
ε. Κονακρά 26/6	
ε. Μπέρα 8/6	
πρ. Μπέρα 23/6	
πρ. Ρένι 14/6	
πρ. Ποντιανιάγκ 9/6	
ε. Σαγκά 23/6	
πρ. Οράν 3/4	
α. Βενία 23/6	
α. Σέμπου 18/5	
πρ. Ντουόλα 29/6	
πρ. Βαλπαράιζο 9/6	
δ. Ντόβερ 12/6	
πρ. Μπουργκάς 19/6	
πρ. Χοντίνια 1/6	
πρ. Δ. Αφρική 14/5	
ε. Σαλέρνο 23/6	
στον Πειραιά 18/6	
στη Λα Γκουάι 8/12	
στον Πειραιά 12/6	
επισκ. Πειραιά 12/6	
πρ. Θεσσαλονίκη 30/6	
πρ. Ιαπωνία 17/6	
ε. Τσιταγκόνγκ 1/7	
ώψωσε κυπριακή	
ε. Μόγκλα 9/6	
πρ. Μπαγκκάντες 14/6	
α. Μομπάσα 21/5	
α. Αλεξάνδρεια 24/6	
ε. Γκουινιακούλ 9/6	
επισκ. Πειραιά 16/5	
πρ. Οδησσό 13/6	
ε. Ακαγιούτλα 17/6	
πρ. Πειραιά 23/6	
ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/6	
ε. Κριστομάλ 15/6	
πρ. Ιταλία 30/6	
α. Ν. Ορλεάν 19/6	
πρ. Αγ. Θεόδωρος 23/6	
πρ. Χοντίνια 21/6	
πρ. Μπρίντιζ 15/6	
ε. Πειραιά 12/6	
ε. Ντόρντρεχτ 20/6	

ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΕΝ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛΑ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΤΑΡΝΕΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑΪΟΜΙΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΪΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) *	71	56800
ΓΟΥΡΟΥΪ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	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 ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (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
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (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 ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Ν. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155
ΕΛΛΗΝΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983

ε. Ίνκε 3/7	
πρ. Τζιμπούτι 24/5	
πρ. Ρουαί 25/6	
πρ. Ιταλία 3/7	
πρ. Μπαγκκάντες 1/7	
α. Χόγκ Κόγκ 18/6	
α. Φουτζέρα 13/6	
πρ. Τζιμπούτι 28/6	
πρ. Μιλάζ 22/6	
ε. Πειραιά 17/6	
πρ. Α. Πετρούπολη 13/6	
επισκ. Ρότερνταμ 3/7	
στο Ν. Μαγκάλωρ 27/6	
ε. Ν. Ορλεάν 30/6	
επιλήθη αλλοδαπούς	
στο Πόρτ Κέλαγκ 24/6	
πρ. Τζακάρτα 10/6	
ε. Νταρ ες Σαλάμ 18/6	
πρ. Ταγκονούρα 23/6	
α. Ν. Ορλεάν 22/6	
πρ. Ροζάριο 8/6	
πρ. «Στέινλες Έμπερορ»	
ε. Κομύ Μπαί 17/6	
πρ. Σιγκαπούρη 2/6	
ε. Νταμπα 27/6	
πρ. Ν. Ορλεάν 27/6	
ε. Ν. Ορλεάν 29/6	

ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	προς Γιάννου 23/6
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7.)	77	14274	ε. Ελσινόρη 30/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Σιγκαπούρη 18/6
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	ύψωση ελληνική
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	επισκ. Τόμας 2/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	αναμένει Φουτζέιρα 15/4
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Δακάρ 18/6
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	ε. Μπράνσβικ 15/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΣ	68	35487	προς Βραζιλία 28/6
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	επισκ. Πειραιά 24/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	α. Μπάρμπερς Πόιντ 30/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ινδία 7/6
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Αμπιτζάν 20/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Γκντάνσκ 27/6
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	α. Βόλο 4/4
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤ'Β (κ.)	86	15952	προς Ρόττερταμ 26/6
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	επισκ. Πειραιά 23/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Ντάρμπαν 18/6
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629	επιωλήθη αλλοδαπούς
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985	προς Παρί Γκουντάνκ 21/6
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	αργεί Ντάρμπαν
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	αναμένει Φουτζέιρα 15/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. Ιμπέρια 24/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Βενγκάζ 5/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	προς Τρίπολη 26/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ N. (μ.)	74	3256	πρ. «Litsa N»
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ T. (κ.)	74	31228	προς Σ. Αραβία 22/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Αλεξάνδρεια 2/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ X. (κ.)	76	17308	α. Σ. Τζών 25/6
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Μπασάου 20/5
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς ΗΠΑ 19/6
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	ε. Βαλλέτια 28/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Ν. Ορλεάν 1/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Κύπρου Κρίστι 20/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Λουάντα 9/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Ν. Ορλεάν 26/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Κων/πολη 23/6
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Αθήνα 5/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Γκάβρεστον 3/6
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάν 1/7
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	α. Σ. Νικόλας Μπ. 25/6
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	μετ. «Ομίος» (μ.7)
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	προς Ρίο Πλάιτ 25/5
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέμπελ Άλι 20/3
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Μομπάσα 22/6
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΗΝ	79	16379	προς Χιούστον 4/7
ΖΗΝ	79	16390	προς ΗΠΑ 24/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Καβάλλα 24/6
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Νταβό 24/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Παρανάγου 25/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα 10/5/90
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Φουτζέιρα 14/6
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	επισκ. Μάλτα 1/6
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Άμστερνταμ 15/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	50555	δ. Ντόβερ 30/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	δ. Πόρτ Σάιτ 27/6
ΘΕΟΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Βραζιλία 29/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	μετ. «CGM Kleber» (κ.)
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086	ε. Πειραιά 19/3
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεφ.)	72	2934	ε. Σιγκαπούρη 17/6
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	στον Πειραιά 15/6
ΘΗΤΑ ΑΙΔΩΟΣ (δ.π.)	71	1887	μετ. «J and D. Friendship» (π.)
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Αγαδία 2/6
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	πρ. «New Venture»
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	προς Μπεϊλούν 2/6
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	ε. Ν. Ορλεάν 12/6
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Αφρική 7/5
ΙΛΙΩΝ (κ.)	72	8016	α. Γιούροπορτ 13/5
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Σιγκαπούρη 10/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	ε. Μομπάσα 10/6
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Έρντεν 30/6
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Μουροράν 15/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	στο Ναγκασάκι 25/6
ΙΟΛΚΟΣ ΑΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Γκίλντ 27/6
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Γιούζιν 28/6
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Ντάρμπαν 29/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	α. Άκαμα 27/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Πειραιά 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Ν. Κορέα 2/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	πρ. «Jade»
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'ΙΝΤ (δ)	75	7297	προς Σεβίλλη 26/6
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	προς Ντουάλα 27/6
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	επισκ. Πειραιά 1/6
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Λα Πλάτα 22/6
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Τσιβάν 29/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ντάρμπαν 29/6
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	α. Άντεν 27/5
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	α. Ν. Υόρκη 25/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Τσιτσούλι 19/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Σάντος 15/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	

ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	προς Αλγέρι 10/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 17/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	δ. Πόρτ Σάιτ 11/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	ε. Χοντίντα 6/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Ρίγα 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Μπαγκκόκ 16/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	μετ. «Captain» (AB)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μορμουγκό 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	προς Αμβούργο 27/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Βανκούβερ 21/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	προς Φος 17/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 15/6
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	επισκ. Πειραιά 31/5
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Ισπανία 28/6
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	α. Πειραιά 15/6
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ε. Βαλλέτια 30/6
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	μετ. «Mirna» (Ονδ.)
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Πειραιά 28/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	α. Αλεξάνδρεια 28/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	προς Τρίπολη 26/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Ήστ Λόντον 27/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	πρ. «Monzon»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Γκρεσίτ 20/5
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας
ΚΑΤΥΑ V (κ.)	74	26316	δ. Ντόβερ 23/6
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Ν. Ορλεάν 27/6
ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Ιλιτσίβακ 27/6
ΚΕ'ΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	στην Κων/πολη 19/6
ΚΕ'ΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Μπαγκκόκ 31/5
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Κέννα 26/6
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929	προς Τζακάρτα 12/6
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Ντουμπάι 11/6
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Ντάρμπαν 23/6
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Νταμμ 29/6
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	α. Ν. Ορλεάν 24/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Τεργέστη 6/6
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	α. Τεργέστη 15/6
ΚΙΓΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ (π.)	76	20486	ε. Άμστερνταμ 1/7
ΚΙΓΚΦΙΞΕΡ (κ.)	73	12631	προς Μπαγκκόκ 7/6
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Σαν Λορέντζο 29/6
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	προς Μοζαμβίκη 24/6
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Αλμπαράν 24/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΖΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Παρί Γκουντάνκ 28/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Μπρέιτ 2/7
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	προς Μπαγκκόκ 28/5
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Ινδία 25/5
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	προς Γιοκοχάμα 18/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407	προς Αμβούργο 4/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	προς Ιαπωνία 18/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Άκλαντ 1/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Βερακρούζ 23/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	διαγράφεται
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (N.M.)	74	82786	προς Περού 28/4
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΖ (N.M.)	73	120734	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 18/6
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Βουβάν 23/6
ΚΟΝΔΟΡ (δ.)	80	26976	προς Μέιβλ Ρόουινς 23/6
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Τζέμπελ Άλι 10/6
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαλένθια 29/6
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	προς Πόρτο Μολιβάδ 21/6
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Βαλπαράϊζο 16/6
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	ε. Ταρρακόντα 28/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	πρ. «Atalanta»
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Κέι Γουέστ 7/6
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	ε. Κοτονά 13/6
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Κίνα 10/6
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	α. Μπωμόν 24/6
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Αμβούργο 3/7
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	ε. Βανκούβερ 25/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Μπρισμπαίν 30/6
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Ντουμπάι 20/6
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	προς Λικάτα 27/4
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρβί 1/7
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Κριστομμά 1/7
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	προς Γιάννου 21/6
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355	ε. Κασσιόγκ 25/6
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	προς Παναμά 20/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 15/6
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Ντακάρ 26/6
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Τραμπαλά 26/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Χάμπτον 29/6
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Σαγκάη 13/6
ΚΥΜΑ (AB)	70	1437	ε. Ναυπλία 27/6
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Μπ. Χοκίνι 31/5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Αλεξάνδρεια 17/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Δουνκέρκη 22/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	δ. Κων/πολη 26/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλεάν 22/6
ΚΩΣ Α'ΤΑΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκταλείφθηκε 5/4/91
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	προς Κοτονά 25/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Όνδ.)	62	2201	επισκ. Πειραιά 30/5
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Βενγκάζ 22/6
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. Φος 28/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	προς Μοντοίρ 21/6
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	προς Αρμουέλες 4/6
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Σοβάννα 23/6
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Χάμιλτον 29/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	δ. Παναμά 4/6
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	α. Ν. Ορλεάν 26/6
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	προς Διμεράσα 7/6

CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (AB)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (M.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290

προς Νταρ ες Σαλόν 1/7	
προς Ιράν 7/6	
ε. Αλεξάνδρεια 30/6	
προς Νιγηροίτ 24/6	
επιωλήθη Έλληνες	
μεταφορές Μπριντιζ	
προς Κασσιόγκ 20/6	
προς Πόρτο Μολίβαρ 19/6	
ε. Σορέλ 7/6	
δ. Κων/πολη 12/6	
ε. Βάρρι 2/3	
α. Ν. Ορλεάν 10/6	
προς Κίνα 14/6	
προς Ρίο Γκράντε 19/6	
προς Σαλντάν Μπαι 20/6	
προς Ντρώμπαν 25/5	
α. Ραβέννα 26/6	

ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	74	15276
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Δ. (μ.)	69	2656
ΛΕΥΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΥΤΖ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΥΤΖ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΥΤΖΕΝΤ (μ.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.μ.)	68	53075
ΛΙΜΠΕΣΣΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΕΪΣ (π.)	84	6687
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΑΛΙΑ 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
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (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
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (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
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΟΣ (δ.ΑΒ.)	68	39530
ΜΙΛΑΤΑ (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
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867

προς Ινδία 26/5	
διάλυση Ινδία	
ε. Ιντσόν 17/6	
προς Αμβούργο 26/6	
προς Μισισσιππί 23/6	
ε. Γένοβα 26/6	
προς Αρίκα 14/6	
ε. Παρανάγουα 22/5	
προς Σ. Αραβία 27/6	
προς Μπελέμ 26/6	
α. Χιούστον 13/6	
α. Λα Γκουλέστ 5/6	
προς Ρότερνταμ 27/6	
ε. Τρίπολη 26/6	
προς Τουάπας 12/6	
προς Μπαντάρ Χομείνι 27/6	
α. Φουτζέιρα 1/5	
προς Πόρτ Σουδάν 23/6	
προς Πόρτ Καρτίερ 12/6	
προς Κούβα 21/4	
πρ. «Glinka»	
α. Τζουμπάι 28/5	
μετ. «Ευαγγέλια Ν.» (μ.)	
α. Σ. Φραντσέσκο 28/8	
ε. Σιγκαπούρη 26/6	
προς Τσαρλεστον 15/6	
ε. Φουτζέιρα 3/5	
α. Πειραιά 7/6	
προς Ντουρές 31/5	
προς Μπ. Αμπάς 26/5	
προς Μπ. Αίρες 8/6	
προς Ντιέγκο Σουαρέζ 29/6	
προς Γουατεμάλα 15/6	
ε. Πόρτο Μπαρίας 26/6	
προς Βραζιλίας 6/6	
προς Αγγλία 27/6	
προς Πόρτ Σεντράλ 14/6	
ε. Παρανάγουα 2/6	
ε. Πειραιά 24/4	
προς Ιαπωνία 28/5	
προς Μιζουράτα 2/6	
ε. Σάντος 23/6	
α. Πειραιά 29/6	
α. Γιούροπορτ 30/5	
πρ. «Akitsu Maru»	
προς Ταμπίκο 5/6	
ε. Λάγος 20/6	
προς Κεπτάουν 2/6	
ε. Σιβιταβέτσια 23/6	
προς Νιγηρία 1/7	
προς Λα Γκουαίρα 5/6	
προς Κοτοναύ 16/5	
προς Καλντέρα 10/6	
προς Οζάκα 27/6	
προς Παλάου Σαμπού 30/4	
ε. Πενάγκ 13/6	
ε. Τσιότσια 18/6	
προς Σαλντάν Μπαϊ 24/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Χόγκ Κόγκ 2/7	
προς Βενεζουέλα 13/6	
προς Τουρκία 14/6	
προς Γιοσά 28/6	
α. Ντάρμπαν 5/6	
προς Οδησσό 24/6	
προς σαν Λορέντζο 14/6	
πρ. «Navios Valor»	
προς Μπ. Χομείνι 3/6	
προς Καναδά 15/5	
ε. Ν. Υόρκη 22/6	
α. Ν. Ορλεάνη 27/6	
α. Ρας Τανούρα 21/6	
προς Χάργκ 18/6	
προς Καρότσι 25/6	
προς Μπέιρα 10/6	
α. Μακίβι 13/5	
ε. Καλαί 21/5	
προς Βουλγαρία 12/6	
α. Τεργέστη 22/6	
α. Γιβραλτάρ 6/6	
ε. Χιούστον 20/6	
στο Καράτσι 1/7	
α. Λέικ Τσάρλς 20/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7	
ε. Φουτζέιρα 29/6	
προς Μασσάουα 5/6	
α. Κατάκολο 20/6	
προς Λιβύη 7/4	
προς Βραζιλία 24/6	
πρ. «Milos Matijevic»	
δ. Γιβραλτάρ 24/6	
προς Λάγος 30/6	
προς Νασσάου 22/2	
προς Ελλάδα 2/7	

προς Ν. Αφρική 31/5	
α. Καρότσι 15/6	
προς Λουάντα 25/5	
επισκ. Σ. Άννα Μπαϊ 11/6	
προς Πόρτο Μπολιβάρ 9/6	
ε. Σιλκάπ 11/5	
προς Ρουέν 19/6	
αργεί Κολομβία	
προς Σιλκάπ 7/5	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5	
α. Αμβέρσα 1/7	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
ε. Αλμυράντε 29/6	
δ. Ντόβρ 3/6	
προς Γιβραλτάρ 30/5	
προς Σάντος 24/6	
ε. Μπογκάζ 7/6	
ε. Ουλσάν 7/5	

ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΤΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	82	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΕΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (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
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (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 ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΕΡΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	81172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355

ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (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
ΟΡΕΜΠΑΣ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631

προς Πόρτ Σουδάν 24/6

προς Ρότερνταμ 26/6
προς Ταρραγκόνα 30/6

α. Λομέ 23/5

προς Ντάρμπαν 11/6
προς Κέρτς 28/6
προς Ιταλία 16/6
προς Ικούικε 24/6

αργεί Πειραιά
ε. Ν. Ορλεάνη 27/6
ε. Λας Πάλας 29/6
ε. Τούρμπο 24/6
προς Ν. Κορέα 20/6
α. Χιούστον 11/6
προς Μπόννου 7/6
ε. Άσταντ 28/6
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
προς Τζέντα 21/6
προς Κο Σιάγκ 18/6
ε. Πειραιά 28/6

μετ. «Kyriakoula D.» (π.7
προς Βενεζουέλα 10/6
προςΚουίνχουγκντά 17/6
προς Α. Πετρούπολη 26/6
προς Σαγκάη 7/6
ε. Τσιότσια 18/6
μετ. «Negotiator» (κ.)
ε. Πόρτ Άρθουρ 23/6
ναυπηγήθηκε Τσίτα
προς Πορτογαλία 11/6
α. Βανκούβερ 27/6
μεταφορές Αγκόλας
α. Ντάρμπαν 26/6
α. Ταρραγκόνα 29/6
προς Πειραιά 26/6
ε. Πειραιά 29/6
α. Τάρραντα 16/6
επώληθη αλλοδαπούς

πιασκ. Μπρεμερχάβεν 14/6
επώληθη αλλοδαπούς
προς Κλαιπέδα 20/6
προς Σάο Σεμπασιάν 18/6
π. Άκαμα 30/6
π. Μοντεβιδέο 30/6
προς Βραζιλία 4/6
προς Ρίο Ιανέιρο 6/6
προς Ρίο Γκράντε 6/7
προς Μπ. Αμπάς 3/6
π. Ντόρο 20/6
προς Κοατζίκαόλκος 18/6
π. Λάγος 5/6
π. Κοναρά 10/6
προς Ρίτσαρντς Μπαιή 20/6
λική απώλεια
προς Σαντάν 15/6
προς Ινσάν 3/6
π. «Aquilla»
π. Μάλαγα 29/6
ναμένει Φουτζέιρα 18/3

προς Πειραιά 30/6
π. Κων/πολη 23/6
προς Γκντάνσκ 26/6
π. Γκράντ Καϊμάν 25/6
Μαϊάμι 29/6
π. Ν. Ορλεάνη 14/6
προς Ν. Κορέα 27/6
πιασκ. Μπρεμερχάβεν 1/6
Οζάκα 30/6
π. «Valvanuz»
π. Χόρχε (αποθήκη)
προς Χαλμαχερά Άιλαντ 13/6
αργεί Πειραιά
π. «Gazia»
προς Ν. Ορλεάνη 11/6
Μπουσάν 5/6
προς Γκντάνσκ 22/6
προς Ινδία 26/6
π. Ιλυσον Κίνα
αργεί Πειραιά
π. «Chevron Stream»
π. Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
προς Τραμαντάι 27/6
π. Ρίο Ιανέιρο 11/6

ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Λάγος 29/5
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	ε. Γένοβα 29/6
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	αναμύνει Φουτζέιρα 15/4
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	ε. Τζοφ Λαφάρ 6/6
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	προς Μαράκκιμο 15/6
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427	προς Παράντιν 27/6
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581	προς Μαλασία 21/6
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	α. Ν. Ορλεάνη 28/6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466	στον Πειραιά 9/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σαπέλε 28/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Ν. Ορλεάνη 14/6
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Παράναγους 28/5
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	προς Κίνα 26/6
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326	επισκ. Πειραιά 25/6
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	ε. Πειραιά 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	α. Αμπιτζάν 7/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	προς Αμπιτζάν 12/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	ε. Κωνσταντία 2/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352	διαγράφεται
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Κίνα 11/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Τουμαράς 23/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Σαγκάη 9/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	ε. Λειζόες 1/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	προς Κριστομπαλ 26/5
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)	78	4006	α. Μπιζέρτα 13/5
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (Μηχ.)	77	23910	προς Γαλλία 30/6
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ιράν 27/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	δ. Θέουτα 25/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Κουσίρο 85/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851	προς Λαγιούνε 29/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388	ε. Ρίγα 17/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	πρ. «Ατλάντα»
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρόντονα 24/4
ΠΑΥΛΙΝΑ (κ.)	69	9907	προς Σαν Πέντρο 2/6
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Λέικ Τσάρλς 29/6
ΠΕΛΑΓ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Φός 28/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Οδησσό 5/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Ρας Τανούρα 18/6
ΠΕΛΤΕ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Ραβέννα 26/6

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Πόρτο Καμπέλο 11/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Πόρτο Μαρίας 23/6
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Μπ. Άιρες 19/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Μπαντάρ Αμπάς 19/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ν. Ορλεάνη 16/6
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	προς Μπουλνί 12/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Κουϊγκντάο 24/6
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	α. Λισαβώνα 11/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	ε. Γισκαίτα 21/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Πειραιά 30/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	ε. Πειραιά 7/6
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Ρότερνταμ 8/6
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Βανκούβερ 16/6

ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.)	82	13483	προς Βανκούβερ 26/6
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ινδονησία 25/6
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 1/6
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	προς Νταμρά 23/6
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Λα Γκουέτ 25/6
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	9236	προς Μομπάσα 20/6
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	ε. Μπαγκόκ 6/6
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Λας Πάλαμας 8/6
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	προς Βομβά 27/5
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	πρ. «Redeemer»
ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Κωνσταντία 28/6
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	ε. Χιούστον 23/6
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Τζ. Νεχρό 22/6
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Κο Σιάγκ 18/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	δ. Γιβραλτάρ 13/6
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σετουμπάλ 23/6
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Χόγκ Κόγκ 2/7
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Κάντα 23/6
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	προς Ινσάν 19/6
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Βιτόρια 18/6
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469	προς Παράναγους 20/6
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Θεσσαλονίκη 30/6
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	ε. Λεμεσό 2/7
ΠΡΑ'ΙΜ ΠΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989	ψήφισε σημαία Μάλτας
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Νοβοροσίσκ 25/6
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	προς Ταϊτσούγκ 20/6
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Μπάγια Μπλάνκα 16/5
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Μορμουγκάο 26/6
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	α. Ν. Ορλεάνη 20/6
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Κόλπο ΗΠΑ 26/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	ε. Καράτσι 19/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	διάλυση Ινδία
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	πρ. «Wind Sunrise»
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Βαλτιμόρη 30/6
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ιράν 6/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629	μετ. «Oceano»
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (μ.)	73	11383	προς Κίνα 6/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Σάρι 18/6
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Άκομπα 4/7
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Λάγος 3/6
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Καλλό 18/6
ΠΡΟΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Μαλασία 24/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Κολόμπο 15/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμα 18/6
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΣΟΣ 4. (μ.)	74	60996	στο Άγκρα ντο Ρέις 18/6
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Ρίο Γκράντε 18/6
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	μετ. «Ορφέας» (κ.)
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646	διάλυση Πακιστάν
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	ε. Σιγκαπούρη 1/7
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	ε. Γκάλατς 29/6
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Πειραιά 18/6
ΡΕΑ (κ.)	73	30930	προς Κασάβ 26/6
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	στον Πειραιά 25/6

ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	
ΡΕ'ΙΝΜΠΡΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	
ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	
ΡΟΥΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	

Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	
Σ. ΚΟΖΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	
ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	
ΣΑΝΡΑ'ΙΤΣ (κ.)	71	13575	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	
ΣΑΟΥΘ Α'Λ'ΑΝΤ (π.)	75	12322	
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	
ΣΕ'ΙΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	
ΣΕ'ΙΛΑΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	
ΣΕΛΑΤΑΝΙ (κ.)	73	8917	
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	
ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.)	75	18837	
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	
ΣΗ ΕΚΧΟΥΑ'ΓΡ (κ.)	68	11413	
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7)	68	14674	
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	
ΣΗ ΚΟΥΝΗ II (κ.)	82	19494	
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450	
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123	
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	

ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	
ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.)	74	33073	
ΣΗΜΠΛΑΚ I. (π.)	65	9812	
ΣΗΜΠΛΑΚ II. (π.)	69	3472	
ΣΗΜΠΛΑΚ III. (π.)	71	5699	
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	
ΣΗΜΠΡΟΥΤ II (κ.)	74	18373	
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	18432	
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	
ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661	
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	
ΣΗΤΖΟ'Υ (κ.)	74	16819	
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝ (κ.)	75	17129	
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	72	15275	

α. Λεμεσό 24/1			
προς Ντάρμαν 26/6			
προς Περού 23/5			
ε. Ρίο Γκράντε 22/6			
προς Φος 9/6			
προς Άντεν 24/6			
επισκ. Πειραιά 30/5			
προς Νταλιάν 18/6			
προς Μοστανγκάνεμ 4/5			
προς Βομβά 27/6			
προς Κουελιάνε 4/4			
προς Ρότερνταμ 29/4			
ε. Μοντεβιδέο 7/6			
στο Γκιζόν			
προς Σουέζ 13/6			
προς Γκαρούπα 3/6			
ε. Ν. Ορλεάνη 30/6			
α. Αμβούργο 2/7			

α. Ορλεάνη	20/6
προς Αγκέρια	1/6
προς Λονδίνο	23/6
προς Χάμπτον	24/6
προς Φουτζέιρα	14/6
προς Γαλλία	27/6
ε. Σήμας	1/7
προς Μπαγκκόκ	16/5
προς Σάντος	22/6
προς Κόλπο ΗΠΑ	17/6
υπέστειλε ελληνική	
α. Αλεξάνδρεια	22/6
προς Σχέσιν	1/7
ε. Νταμράμ	23/6
προς Βατούμ	10/6
προς Α. ΗΠΑ	13/6
προς Ν. Ζηλανδία	23/6
ε. Ρίο Γκράντε	22/6
ε. Ιλιτσιβας	21/6
προς Βιλερμυόθεν	28/6
ε. Φουτζέιρα	30/6
προς Ηγουμενίτσα	27/6
προς Κίνα	19/2
προς Ιταλία	27/6
προς Σενθουμένγκας	28/5

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ'ΛΑΤ'Ν (δ.μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΥΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589
ΣΤΑΡΛΑ'ΤΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΗΝΚΟΝ (δ.μ.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.μ.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.μ.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.μ.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.μ.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.μ.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.μ.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΟΡΚΑΓΚΕΡ (δ.μ.)	70	12098
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.μ.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.μ.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (δ.μ.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.μ.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375
ΤΖΟ'Υ' (Όν.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΥΟΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ Ι (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'ΛΑ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Υ'Τ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867

προς Δυτ. Αφρική 26/6	
προς Νοβοροσίσκ 27/6	
€ Σιγκαπούρη 29/6	
προς Α. Πετρούπολη 13/6	
προς Μπ. Άιρες 29/6	
προς Μπαγκλαντές 25/5	
€ Σάντος 17/6	
διαγράφεται	
α. Μπαχραϊν 29/6	
προς Κασσιούγκ 20/6	
€ Παρανάγουα 24/5	
προς Σιλικάθ 6/6	
προς Μπουεναβεντούρα 16/6	
€ Γκουγιακούϊλ 23/6	
προς Κριστομάλ 12/6	
€ Κασσιούγκ 21/6	
προς Μπουσάν 11/6	
προς Παρανάγουα 19/6	
α. Ν. Ορλεάνη 23/6	
€ Αμβέρσα 28/6	
προς Κιουρασάο 11/6	
προς Ναυτόγκ 18/4	
προς Ν. Αμερική 30/6	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
στον Π. Ορίνκο 13/5	
προς Λας Πάμας 21/6	
προς Σιγκαπούρη 7/6	
προς Γένοβα 27/6	
προς Μήλο 11/5	
προς Καζαμπλάνκα 29/6	
δ. Παναμά 8/5	
α. Λέγκχορν 27/6	
€ Χάμιλτον 30/6	
προς Χαλκίδα 7/6	
α. Ρότερνταμ 30/6	
στο Κάρατσι 30/6	
€ Κασσιούγκ 23/6	
προς Ιράν 5/6	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
€ Σάρζα 20/6	
μετ. «Στέινλες Κόμπε» (π.7	
α. Σιγκάγκ 12/6	
προς Σάντος 29/6	
προς Τουρκία 29/6	
προς Αγόλα 19/6	
προς Ντάρμσταν 27/6	
προς Μεξικό 26/6	
μετ. «Στέινλες Φάιτερ» (π.)	
ολική απώλεια Μπουσάν 12/6	
α. Αλεξάνδρεια 23/6	
μετ. «Στέινλες Μάγια» (π.)	
προς Φορταλέζα 27/6	
προς Σχίζεϊν 4/7	
€ Μπ. Άιρες 16/6	
προς Γκουαγιαμάς 29/5	
προς Μπαγκλόκ 12/6	
€ Μόγκλα 14/6	
προς Ρίτσαρντ Μπράι 20/6	
€ Τσίμα 24/6	
προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5	
προς Αλγερία 18/6	
προς Ντάρμσταν 20/6	
στο Κάμπο Φήλντ (αποθήκη)	
πρ. «Bos Venture»	
€ Χιούστον 23/6	
α. Αλεξάνδρεια 30/6	
€ Αντοφαγκάστα 25/6	
προς Νακόντα 6/6	
προς Ρότερνταμ 21/7	
€ Γκάλατς 21/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ζανζίβαν 18/6	
προς Ταυλάνδη 8/6	
προς Ρίο Γκράντε 27/6	
€ Κάντλα 18/6	
προς Οράν 1/7	
προς Πειραιά 18/6	
€ Γκουγιακούϊλ 23/6	
προς Κολόμπο 24/6	
προς Λας Πάμας 22/6	
μετ. «DSR Dalian» (κ.)	
προς Λίβανο 26/6	
€ Τσιταγκόνγκ 23/6	
€ Παρανάγουα 25/6	
προς Πουνταρένας 14/6	
προς Ν. Αφρική 20/5	
α. Νουκασότ 29/6	
προς Φουτζέιρα 28/6	
προς Ταραγκόνα 11/6	
πρ. «Basarabi»	
πρ. «Cimpina»	
πρ. «Ploiesti»	
πρ. «Prahova»	
πρ. «Brazi»	
πρ. «Borasit»	
πρ. «Banisor»	
πρ. «Baia Sprie»	
πρ. «Borcea»	
προς Α. Πετρούπολη 29/5	
€ Ήστον Λόντον 31/5	
προς Μαριουπόλ 20/5	
α. Λόγος 4/6	
α. Μπόρ 13/6	
α. Γκεράλντον 18/6	
προς Α. Πετρούπολη 6/5	
προς Οδησσό 23/6	
α. Βανκούβερ 21/6	
προς Χάμπτον 11/6	
πρ. Ήλιγκαν 17/5	
α. Αμβέρσα 9/6	
προς Ν. Υόρκη 17/6	
προς Βομβάϊ 3/6	
δ. Ντόβερ 22/6	

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΛΙΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (κ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΘΩΝ (δ.μ.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όν.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'Ι'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'Ι'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (π.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΜΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΟ ΟΤΟΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.μ.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΑΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.μ.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΟΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μηχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΩΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

επισκ. Πειραιά 7/6	
€ Κουίντάρ 13/6	
€ Πειραιά 8/6	
επισκ. Πειραιά 29/4	
πρ. «Ανέμη»	
προς Παρανάγουα 20/6	

Ένας κόσμος υγιής και μορφ-
μένος. Ένας κόσμος χαρούμενος
και ξέγνοιαστος.  Ένας κόσμος

γεμάτος  χαμόγελα. Αυτός

είναι ο κόσμος που θέλει η



unicef για τα παιδιά.

Και γω έναν τέτοιο κόσμο θέλω.

Γι' αυτό αγοράζω τετράδια

unicef 

NEO
κατάστημα UNICEF
στη Θεσ/νίκη.
Καρβουνίου 6,
Πλ. Συντριβανίου.

Τετράδια UNICEF
θα βρείτε στις Τράπεζες:
Γενική, Αγροτική, Κρήτης,
Μακεδονίας - Θράκης, Εμπορική
και σε γραφεία της ΔΕΗ.
Όλα τα Είδη UNICEF θα τα βρείτε:
Στα καταστήματα UNICEF:
Ξενίας 1, Αθήνα
Καρβουνίου 6, Πλ. Συντριβανίου Θεσ/νίκη,
και σε όλα τα περίπτερα της UNICEF.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε
μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα
χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΠΟΛΗ:

Τ.Κ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

unicef 

Ξενίας 1, Αθήνα 115 27, τηλ.: 6484.184

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