

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1373/1131

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
&
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

With
English
Supplement

ΠΙΘΜ. 1373 / 1131

ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1992

ΔΡΧ. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

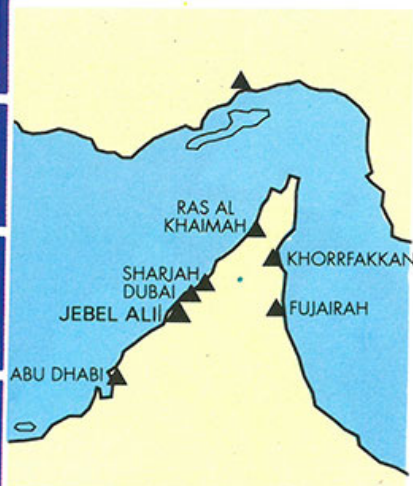


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

- We are Greeks, and understand Shipping
- Our charges are competitive and actually reduce your Operating Costs
- We have the best Crew/Supply Boats to service your Vessels at Anchorage
- Our experience in Shipping, Local and International, Onboard vessels and in the Shipmanager's Office, is the best Warranty for our Reliability, Effectiveness and High Standards of Service



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

AL FATTAN BUILDING
P.O. BOX 234
Tel.: 00971 4 368123
Fax: 00971 4 379214
Tlx: 47547 GALAXY EM
Cables: GALAXY - DUBAI

OUR FUJAIRAH OFFICE

SANYO BUILDING
P.O. BOX 1107
Tel.: 00971 9 229905
Fax: 00971 9 229904
Tlx: 89126 GALAXY EM
Cables: GALAXY - FUJAIRAH

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



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

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

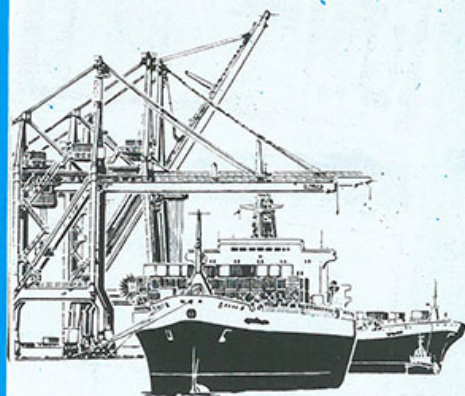
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1372/1131**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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. 10.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**61st Year
Issue No. 1372/1131 October 15th, 1992**

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 Λίγα απ' Όλα
Εισηγήσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

16 Αφιέρωμα στην 10η Διεθνή Συνάντηση
του Πειραιώς.

26 Prospects for the Dry Bulk market
By Mr. James A. Roth.

30 The VLCC fleet in 1982 and 1992
and towards the Year 2000
By Mr. Patrick Hinds.

34 Η Κοινωνική προσφορά της Ναυτιλίας
Το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο.

37 Υπάρχει κάτι χειρότερο στην ζωή
από το να μην έχεις επιτυχία.
Είναι το να μην έχεις δοκιμάσει.
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

41 Αυτοί οι Χιώτες είναι υπέροχοι
Του κ. Νικολάου Σ. Χαλκιά.

43 Επιτυχίες ανεγκύσεις ναυαγίων
από τον Όμιλο Τσαβλίρη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

44 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

45 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

50 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

51 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

54 ENGLISH SUPPLEMENT

59 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ

Εδώ χτίζεται το μέλλον της Ελληνικής Βιομηχανίας



Η ΕΤΒΑ εφαρμόζει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ίδρυσης και λειτουργίας Βιομηχανικών Περιοχών σε όλη την Χώρα. Οι Βιομηχανικές Περιοχές παρέχουν ειδικά κίνητρα εγκατάστασης και λειτουργίας βιομηχανικών ή βιοτεχνικών μονάδων και έχουν έτοιμη υποδομή (πλήρη δίκτυα ηλεκτρισμού, ύδρευσης, αποχέτευσης, οδικά, εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού αποβλήτων, κέντρα διοικητικής μέριμνας και υποστήριξης κλπ.) Σήμερα λειτουργούν 21 ΒΙ.ΠΕ. και άλλες 20 βρίσκονται υπό αποπεράτωση ή στο στάδιο μελέτης και σχεδιασμού.



Κτίριο Διοίκησης ΒΙ.ΠΕ.



Βιοτεχνικά κτίρια ΒΙ.ΠΕ. Θεσσαλονίκης.



Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην προστασία του περιβάλλοντος. Κάθε Βιομηχανική Περιοχή έχει τη δική της εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού, ενώ ελέγχεται συνεχώς η ρύπανση από ειδικά εξοπλισμένα εργαστήρια.

ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.

Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 87, 117 45 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 92 15 311 - 92 32 054 - 92 42 900 • ΤΕΛΕΧ: 215203 ΕΤΒΑ GR • ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ΕΤΒΑΒΑΝΚ • FAX: 92 32 089 - 92 32 809 - 92 41 513

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 92 15 311 - 92 32 054 - 92 42 900 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΗΛ: (031) 266 126-23 • ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΤΗΛ: (081) 221 921 • ΒΟΛΟΣ, ΤΗΛ: (0421) 30 511 • ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΤΗΛ: (0651) 27 757 • ΚΑΒΑΛΑ, ΤΗΛ: (051) 229 804 • ΚΟΖΑΝΗ, ΤΗΛ: (0461) 41 426 - 41 472 • ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΤΗΛ: (0531) 27 251 • ΠΑΤΡΑ, ΤΗΛ: (061) 271 867 • ΤΡΙΠΟΛΗ, ΤΗΛ: (071) 225 428 • ΧΑΝΙΑ, ΤΗΛ: (0821) 45 094 - 45 095



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

Η Ακτοπλοία σε πανικό

Δεν είναι ούτε σχήμα λόγου, αλλά ούτε και δημοσιογραφική υπερβολή — άλλωστε οι στήλες αυτές που εκ των υστέρων δικαιώνονται πάντοτε δεν κινδυνολογούν: Απλώς αποτυπώνουν μια τραγική κατάσταση, την οποία περισσότερο εύλογα περιγράφουν οι αμέσως ενδιαφερόμενοι, οι πλοιοκτήτες δηλαδή των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων, που σε επιστολή τους προς τον Πρωθυπουργό μιλούν απερίφραστα για άμεσο κίνδυνο χρεωκοπίας του κλάδου, ενώ σε ιδιωτικές συνομιλίες δεν κρύβουν ότι βρίσκονται σε αδιέξοδο και ότι διακατέχονται από πανικό για την τύχη και το μέλλον των επιχειρήσεών τους — την κρίση της Ακτοπλοΐας είχαν επισημάνει τα «Ναυτικά Χρονικά» από τον Ιούλιο αλλά όπως συμβαίνει στον τόπο αυτόν είμαστε συνήθως επιμνηστές και γι' αυτό φθάνουμε τις περισσότερες φορές στο απροχώρητο για να προχωρήσουμε στις αναγκαίες ρυθμίσεις που χρειάζονται για να ανακοπεί ο κατήφορος και για να αποφευχθούν καταστροφές.

Για του λόγου το αληθές, ότι δηλαδή τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν κινδυνολογούν, δημοσιεύουμε αυτούσια την επιστολή που απηύθυνε η διοίκηση της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων στον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη για να έχει μια συνάντηση μαζί του προκειμένου να του εκθέσει τα σοβαρότατα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ακτοπλοϊκή επιχείρηση και να ζητήσει την άμεση παρέμβασή του για να αποφευχθεί η χρεωκοπία.

Στην εν λόγω επιστολή υπογραμμίζεται:

«Όπως είχαμε την ευκαιρία να εκθέσουμε κατά τη συνάντησή μας το Νοέμβριο του 1991, η Ελληνική Ακτοπλοΐα Επιβατηγός Ναυτιλία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα που την απειλούν με τη χρεωκοπία και τον αφανισμό.

Η Γενική Συνέλευση των μελών συνήλθε εκτά-

κτως την 9.10.92 και αφού επισήμανε ότι οι εκκρεμότητες που υπάρχουν δεν μπορούν άλλο να παραταθούν, εξουσιοδότησε το Διοικητικό Συμβούλιο, να ζητήσει άμεση επαφή μαζί σας για να σας εκθέσει τα προβλήματα και να ζητήσει την παρέμβασή σας στα αρμόδια κυβερνητικά κλιμάκια για την επίλυσή τους.

Κατόπιν αυτών σας παρακαλούμε να μας δεχθείτε το ταχύτερο δυνατό για να αποφευχθούν οι τραγικές συνέπειες που θα προκύψουν στον κοινωνικό και εθνικό τομέα από τη χρεωκοπία του κλάδου που αν δεν επιλυθούν τα προβλήματά του θα είναι αναπόφευκτη».

Για την αντιμετώπιση της καταστάσεως οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις ζητούν με σχετική επιστολή της διοικήσεως της Ενώσεώς τους προς τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη:

- Άμεση αύξηση του ναυολογίου κατά 18,52% — εμείς επιμένουμε ότι η αύξηση αυτή δεν πρέπει να είναι κατώτερη από 40% αν θέλουμε να γίνει κάτι.
- Απελευθέρωση των τιμών των θέσεων.
- Διατήρηση της συνθέσεως μόνον στο προσωπικό ασφαλείας (καταστρώματος και μηχανής).
- Παράταση της ακινησίας επί τετράμηνο αντί τριμήνου που ισχύει τώρα.
- Περικοπή, κατά τη χειμερινή περίοδο, των άσκοπων δρομολογίων που δεν διαταράσσουν την κανονική εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών.
- Λειτουργία τυχερών παχνιδιών στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία.

Εμείς θα υπογραμμίσουμε για μια ακόμα φορά ότι αν θέλουμε η Ελληνική Ακτοπλοία να παραμείνει σε ελληνικά χέρια, οι λύσεις που προτείνονται από τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις πρέπει να είναι άμεσες — αλλιώς «θα κλάψουν μανούλες» στην Ακτοπλοία, όπως είπε προσφυώς γνωστός πλοιοκτήτης του χώρου.

ο υποπλοίαρχος Λώλης Δονάτος.

Υπογραμμίζεται ότι όλες οι άλλες απόψεις για το ατύχημα κινούνται στη σφαίρα του υποθετικού καθώς από σωρεία καταθέσεων, στοιχείων και πιστοποιητικών μεταξύ των οποίων και το πιστοποιητικό του Αμερικανικού Νηογνώμονος, που σημειωτέον εξεδόθη για πρώτη φορά στα παγκόσμια ναυτιλιακά χρονικά, για την παράταση της ζωής του πλοίου (Life Extension Certificate), αποδεικνύεται ότι το «Haven» ήταν σε άριστη κατάσταση.

Πρέπει να προστεθεί ότι με βάση την προαναφερθείσα θεωρία του υποπλοίαρχου περί δήθεν ελαττωματικής λειτουργίας μιας αντλίας φορτίου, τόσο ο ίδιος, όσο και ο Β' μηχανικός ήγειραν αγωγές στα ελληνικά δικαστήρια κατά της διαχειρίστριας εταιρείας ΤΡΟΟΔΟΣ διεκδικώντας αποζημιώσεις ύψους 168 και 125 εκατ. αντιστοίχως, ήδη δε το Πρωτοδικείο

Πειραιώς απέρριψε παντελώς την αγωγή του δευτέρου, διότι δεν προέκυψε κανένα στοιχείο εναντίον του πλοίου ή της διαχειρίστριας εταιρείας, ενώ η εκδίκαση της αγωγής του υποπλοίαρχου έχει αναβληθεί επ' αόριστον.

Πρέπει επίσης να προστεθεί ότι η Εισαγγελία Πειραιώς έχει ασκήσει ποινική δίωξη εναντίον των προαναφερθέντων ναυτικών για εκβίαση, συκοφαντική δυσφήμιση, ψευδορκία και απάτη ενώπιον δικαστηρίου.

Τέλος πρέπει να προστεθεί ότι ολοκληρώνονται ήδη οι διαδικασίες για την αποζημίωση της χήρας του πλοίαρχου του «Haven».

ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ Ν. 89

Επειδή συνεχίζονται να εκφράζονται αμφιβολίες ως προς την τύχη των εταιριών του Ν. 89 μετά την 1 Ια-

ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΛΑΘΟΣ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «HAVEN»

Το πόρισμα της ανακριτικής επιτροπής του λιμεναρχείου της Γένοβας για το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Haven» στις 11 Απριλίου 1991, τερματίζει τον θόρυβο που είχε εγερθεί κυρίως από δύο μέλη του πληρώματος για ελαττωματική λειτουργία μιας αντλίας. Η εν λόγω επιτροπή απέκλεισε εντελώς τη θεωρία περί ελαττωματικής λειτουργίας της αντλίας που είχαν προβάλει ο υποπλοίαρχος Λώλης Δονάτος και ο Β' μηχανικός Παν. Τσιμπανιάρης και διαπιστώνει ότι τα αίτια του ατυχήματος είναι αδύνατον να εξακριβωθούν με βεβαιότητα, πάντως στο πόρισμα σαν πιθανότερη αιτία αναφέρεται η υπερπλήρωση της κεντρικής δεξαμενής Νο 1, κατά τη διάρκεια μεταφοράς φορτίου, για την οποία αποκλειστικά υπεύθυνος ήταν

νουαρίου 1993, επαναλαμβάνουμε, προκειμένου να καθυστερηθούν οι εύλογες ανησυχίες που υπάρχουν ότι το θέμα των διαχειριστριών εταιριών μπορεί να αντιμετωπισθεί με την εταιρία του Ν. 959 που λύνει το πρόβλημα στην περίπτωση που παύσει η ισχύς του Ν. 89. Και φρονούμε ότι θα ήταν σκόπιμο να έχει γίνει μέχρι τα μέσα Δεκεμβρίου η σχετική προεργασία που απαιτείται ώστε εάν υπάρξει πρόβλημα μετά την 1η Ιανουαρίου να μην τρέχουμε την τελευταία στιγμή.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η διοίκηση της Ναυτικής Ομοσπονδίας προχώρησε ήδη στην καταγγελία των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των ναυτικών σε όλες τις κατηγορίες πλοίων (ποντοπόρα, μεσογειακά φορτηγά, μεσογειακά επιβατηγά και τουριστικά, ακτοπλοϊκά επιβατηγά και φορτηγά και τοπικά πορθμεία και οχηματαγωγά) που λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου ή στις 31 Ιανουαρίου 1993. Έτσι παρέχεται εύλογος χρόνος για τις διαπραγματεύσεις και τη σύναψη των νέων συμβάσεων πριν από τη λήψη του τρέχοντος έτους ώστε να αποφευχθούν τα προβλήματα που δημιουργούνται και στο ΝΑΤ, αλλά και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τις καθυστερήσεις στην υπογραφή των νέων συμβάσεων.

Η ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΖΑΦΕΙΡΑ

Οι στήλες αυτές, παρά το γεγονός ότι κατανοούν πλήρως τους λόγους που ώθησαν το κ. Θωμά Ζαφείρα στην απόφασή του να εγκαταλείψει το αξίωμα του προέδρου του ΕΛΟΕΝ, εκφράζουν τη βαθύτατη λύπη τους γιατί ο οργανισμός αυτός χάνει τον άνθρωπο που τον ώθησε στα ύψη και τον έκανε παράδειγμα προς μίμηση.

Η επιτυχία του κ. Ζαφείρα στον ΕΛΟΕΝ οφείλεται σε μια απλή αλλά αποτελεσματική σύλληψη: Προχώρησε στη διερεύνηση της επιθυμίας των ναυτικών μας αναφορικά με τον τρόπο εξυπηρέτησής τους από τον ΕΛΟΕΝ. Και σκέφθηκε όπως θα σκέπτονταν οι ναυτικοί μας, πως δηλαδή θα επιθυμούσε να εισπράξει το οικογενειακό επίδομα αν ήταν δικαιούχος. Η απάντηση ήταν εξίσου απλή με την αρχική σύλληψη: Εάν ήταν ναυτικός, θα ήθελε να καταθέσει τα δικαιολογητικά του και αμέσως να εισπράξει το οικογενειακό επίδομα.

Σημειώνουμε ότι ο κ. Ζαφείρας σε σχετική επιστολή του προς τον Υπουργό τονίζει ότι δεν θα είχε αντίρρηση να μετέχει στη διοίκηση του ΕΛΟΕΝ σαν απλό μέλος του Συμβουλίου και είναι βέβαιο ότι και από τη θέση αυτή θα προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στους ναυτικούς μας.

Ταυτόχρονα οι στήλες αυτές εκφρά-

ζουν τη χαρά τους γιατί ο κ. Γιάννης Τσούρας ανακάλεσε προηγούμενη απόφασή του και δέχθηκε να παραμείνει πρόεδρος του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Ε.Ν., στο οποίο έχει προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες και με την απόλυτη συμπαράσταση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, έλυσε το οξύτατο πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί με την καθυστέρηση στην καταβολή των εφ' άπαξ παροχών, καθυστέρηση που είχε φθάσει σχεδόν το ένα έτος. Στη διοίκηση του ΤΠΑΕΝ μετέχουν επίσης οι κ. Δ. Γραμματικός, εκπρόσωπος του Υπουργείου Οικονομικών, Γ. Αϊλαμάκης και Πρ. Αβανίδης, εκπρόσωποι της ΠΝΟ, και Κ. Λαμπειδής, πολιτικός μηχανικός, ενώ υπουργικούς επίτροπους όρισθηκε ο πλοίαρχος κ. Κ. Κοκκορέτσας. Η θητεία της νέας διοικήσεως του ΤΠΑΕΝ είναι τριετής.

ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Επιτυχημένο αποδείχθηκε το ταξίδι του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη στην Κορέα και στην Ιαπωνία με αφορμή την καθέλκυση του δεξαμενοπλοίου «Αλκυονίδς» της εταιρίας «Έλετσον» στα ναυπηγεία της Κορέας.

Ο Υπουργός δήλωσε ότι στις επισκέψεις του στις εν λόγω χώρες του δόθηκε η ευκαιρία να συζητήσει με κυβερνητικούς και οικονομικούς παράγοντες θέματα οικονομικής συνεργασίας. Κυρίως συζητήθηκαν η πραγματοποίηση ιαπωνικών και κορεατικών επενδύσεων στην Ελλάδα και η ανάπτυξη της συνεργασίας στον τουριστικό τομέα, για τον λόγο δε αυτόν οι πρεσβείες μας στο Τόκιο και την Σεούλ θα εφοδιάσουν τους ενδιαφερομένους με το απαραίτητο πληροφοριακό υλικό και θα διερευνήσουν ποιές δυνατότητες συνεργασίας υπάρχουν.

Στα ιαπωνικά και κορεατικά ναυπηγεία ναυπηγούνται αυτή τη στιγμή 21 πλοία για λογαριασμό Ελλήνων (έντεκα και δέκα αντιστοίχως), από τα οποία 17, συνολικής χωρητικότητας δύο εκατομμυρίων τόνων d.w., θα υψώσουν την Ελληνική. Επίσης διεξάγονται συνομιλίες για την ύψωση της Ελληνικής και στα υπόλοιπα τέσσερα.

ΕΤΣΙ ΠΩΣ ΘΑ ΠΩΛΗΘΟΥΝ;

Στο κενό οι προσπάθειες της ΕΤΒΑ για την πώληση του Νεωρίου της Σύρου, μετά την αδυναμία της Τράπεζας να εγγυηθεί στους αγοραστές την κυριότητα... των περιουσιακών στοιχείων που πωλεί.

Συγκεκριμένα, όταν οι δικηγόροι των κ.κ. Παν. Τσάκου και Δημ. Μανιού άρχισαν τις διαπραγματεύσεις για την υπογραφή του προσυμφώνου, διαπίστω-

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 Ctlv. NY 11101

Authorised 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

σαν ότι η ETBA δεν μπορούσε να εγγυηθεί την κυριότητα ή την ακρίβεια των προς πώληση περιουσιακών στοιχείων που συμπεριλαμβάνονται στη διακήρυξη του διαγωνισμού και για τα οποία υπήρχε η συγκεκριμένη προσφορά της Cedric Investments Ltd., με συνολικό τίμημα 17 εκατ. δολλαρίων της μετρητοίς.

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», οι κ.κ. Τσάκος και Μανιός δεν πρόκειται να επανέλθουν εκ νέου στην επανάληψη του διαγωνισμού και θα επικεντρώσουν το ενδιαφέρον τους στην εξαγορά των «Ναυπηγείων Σκαρμαγκά», εφόσον βεβαίως σ' αυτά υπάρχει μια πλήρης εικόνα του τι αγοράζουν.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ

Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού φαίνεται ότι βρήκε πρόσφορη την συνεχή αύξηση των τελών ελλιμενισμού στις μαρίνες ως εύκολη διέξοδος για να ικανοποιήσει τις ταμειακές του ανάγκες.

Αλλως, δεν μπορεί να εξηγηθεί η τουλάχιστον άστοργη συμπεριφορά του προς την κλάδο του γιώτιγκ, που σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία εισάγει και δραχμοποιεί συνάλλαγμα πλέον των 7 δισεκ. δραχμών το χρόνο.

Σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, ο πρόεδρος της κ. Γιώργος Βερνίκος ανέφερε ότι στα τελευταία χρόνια η αύξηση των τελών έφθασε στο εξωφρενικό ποσοστό του 610%.

Με τον ανταγωνισμό που αντιμετωπίζει το ελληνικό επαγγελματικό yach-

ting από τους ομοειδείς κλάδους των άλλων μεσογειακών χωρών και κυρίως της Τουρκίας, που τα σκάφη τους ενισχύονται ποικιλότροπα με επιδοτήσεις και άλλα κίνητρα, η εκμετάλλευση των ελληνικών σκαφών έχει πλέον καταστεί απαγορευτική, διότι οι ναύλοι που ζητούνται από τους ξένους δεν μπορούν να αυξηθούν περισσότερο για να καλύψουν τα αυξημένα έξοδα.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει ο ΕΟΤ στις μαρίνες, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων θεωρούνται υποτυπώδεις, αν συγκριθούν με όσα προσφέρονται από τα γειτονικά μας κράτη.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΕΡΒΙΣΙΔΕΣ

Μικρός αριθμός λιμενικών αξιωματικών λειτουργούν σαν δερβίσιδες και θεωρούν τον πολίτη κάτι παρακατιανό — μόνον αυτοί ξέρουν και αποφασίζουν και διατάσσουν, λησμονώντας ότι όταν οι πολίτες γνωρίζουν τα δικαιώματά τους και έχουν θέληση να τα διεκδικούν, εκείνοι που τελικά θα πληρώσουν θα είναι οι δερβίσιδες.

Περιοριζόμαστε σήμερα σ' αυτήν την επισήμανση και δηλώνουμε ότι εάν χρειασθεί θα μιλήσουμε έξω από τα δόντια κατονομάζοντας και τους δερβίσιδες.

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ο κ. Κάρλος Φερρέρ, πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Συνομοσπονδίας Εργοδοτών (UNICE), συναντήθηκε με τον προεδρεύοντα του Συμβουλίου Υπουργών της ΟΕΚ, πρωθυπουργό της Μ. Βρε-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Υπολογίζεται ότι πολύ σύντομα οι Λιμενικές Αρχές που διαχειρίζονται τους αμερικανικούς λιμένες, θα κληθούν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που προκαλεί ο αποκλεισμός ενός σημαντικού αριθμού ξένων πλοίων, τα οποία για τον ένα ή τον άλλο λόγο, δεν θα γίνονται δεκτά στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ.

Πρώτη κατά σειρά έρχεται η γνωστή απαγόρευση προσεγγίσεως σε αμερικανικούς λιμένες των πλοίων εκείνων που έχουν ναυπηγηθεί σε χώρες που επιχορηγούν τη ναυπηγοβιομηχανία τους, παραβιάζοντας τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Επεται η πολύκροτη απαγόρευση του Νόμου ΟΡΑ '90 που αποκλείει από τα αμερικανικά χωρικά ύδατα όλα τα δεξαμενόπλοια που δεν έχουν διπλό κέλυφος.

Ακολουθεί ο απειλούμενος αποκλεισμός όλων των πλοίων που έχουν προσεγγίσει σε λιμένες της Κούβας, προς συμπλήρωση των μέτρων με τα οποία οι ΗΠΑ περισφίγγουν το καθεστώς του Κάστρου.

Και τώρα τελευταία εκκρεμεί στα νομοθετικά σώματα ένα νομοσχέδιο που θα επιβάλει την εφαρμογή των αμερικανικών εργατικών νόμων σε όλα σχεδόν τα υπό ξένη σημαία πλοία που εργάζονται στην αμερικανική αγορά.

Βασιζόμενες σε οικονομικούς, περιβαλλοντικούς ή εθνικούς λόγους, οι απαγορεύσεις αυτές δεν παύουν να είναι μέτρα σκληρά και αμφίστομα.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO

Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163, 3121843

Switchboard: 3110463, 3119480

Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

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

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

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

ταννίας κ. Τζών Μείτσορ, στην προσπάθεια να τον προτρέψει να εντείνει τις προσπάθειες για την ολοκλήρωση της Κοινής Ευρωπαϊκής Αγοράς και της Συμφωνίας GATT του Γύρου της Ουρουγουάης.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της UNICE, στο σημερινό δύσκολο οικονομικό και πολιτικό κλίμα, με τις αβεβαιότητες που προκάλεσε η Συνθήκη του Μάαστριχτ και του νέου πακέτου Ντελόρ, είναι αναγκαία κάθε προσπάθεια για την

αναζωογόνηση της οικονομικής ανάπτυξης στην Ευρώπη, και σε όλο τον κόσμο.

Ως κύρια προτεραιότητα της Ευρώπης θα πρέπει να είναι η ολοκλήρωση της Κοινής Αγοράς μέχρι την 1 Ιανουαρίου 1993, η ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών και αγαθών και το άνοιγμα των συνόρων και η εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου και της αποτελεσματικής εφαρμογής της νομοθεσίας της Κοινής Αγοράς σε κάθε χώρα - μέλος.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Είναι πολύ πρόσφατες, δυστυχώς, οι μέρες ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης πάνω στο υπαρξιακό πρόβλημα της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος, στον ανεπαρκή κατά την άποψή μας βαθμό που ευαισθητοποιήθηκε, αλλά ίσως και αποπροσανατολίστηκε.

Από τις πολύ πρόσφατες αυτές μέρες ο τύπος, ημερήσιος και περιοδικός, καθώς και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, που οπωσδήποτε δίνουν την καθημερινή τους μάχη υπέρ του περιβάλλοντος, έχουν καθιερώσει στον τίτλο και επίτιτλο κάθε σχετικού ρεπορτάζ το: «Βρωμιάρης Πλοίαρχος» σε όλες τις σχετικές παραλλαγές που επιτρέπει η πλούσια γλώσσα μας.

Ο αναγνώστης, βέβαια, ή θεατής ή ακροατής, ο οποίος δεν θα αρκестεί στον τίτλο ή επίτιτλο καθώς και εκείνος ο οποίος δεν θα διαμορφώσει άποψη επίσης από τον τίτλο ή επίτιτλο — σπάνια και τα δύο είδη — αλλά θα έχει το κουράγιο, ίσως και την υπομονή και επιμονή, μετά τον «βομβαρδισμό» του τίτλου, να ψάξει το ρεπορτάζ θα ανακαλύψει και θα δει ότι, είτε δεν υπάρχει «Βρωμιάρης Πλοίαρχος», είτε αποτελεί μία μικρή μειοψηφία.

Εχουμε την άποψη και πιστεύουμε, ότι αυτή η διάσταση των τίτλων από την αλήθεια, η οποία βρίσκεται στο ρεπορτάζ και η οποία διάσταση λειτουργεί προς την κατεύθυνση της απόδοσης συκοφαντικών χαρακτηρισμών σε έναν ολόκληρο κλάδο εργαζομένων δεν είναι στις προθέσεις σας. Και πολύ περισσότερο δεν είναι στις προθέσεις σας η λειτουργία των σχετικών ρεπορτάζ για τα δυστυχώς καθημερινά περιστατικά ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος προς την κατεύθυνση του αποπροσανατολισμού της κοινής γνώμης και της ελαχιστοποίησης του προβλήματος με τον περιορισμό του στον συνετισμό ενός κλά-

δου εργαζομένων.

Με τα παραπάνω, σε καμία περίπτωση και για κανένα λόγο δεν έχουμε την πρόθεση ούτε θέλουμε ν' αρνηθούμε την ύπαρξη και των ελάχιστων Πλοίαρχων, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι περιστατικών ρύπανσης.

Πολύ περισσότερο δεν τους υπερασπιζόμαστε.

Αντίθετα η Ένωσή μας σπεύδει και βαρύτατα τιμωρεί πειθαρχικά κάθε Πλοίαρχο ένοχο ρύπανσης.

Θέλουμε να πιστεύουμε και ελπίζουμε ότι και εσείς από την δική σας μεριά θα κάνετε ό,τι είναι αναγκαίο, τόσο για την αναθεώρηση του σε βάρος του κλάδου

των Πλοίαρχων «κατεστημένου των τίτλων», όσο και πολύ περισσότερο για την αποτροπή κάθε ενδεχόμενου αποπροσανατολισμού της κοινής γνώμης. Διατελούμε.

Μετά τιμής
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ
Πρόεδρος ΠΕΠΕΝ

Πειραιάς, 9 Οκτωβρίου 1992

Σημ. Συντ.: Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είναι ίσως το μοναδικό έντυπο εν Ελλάδι που έχει αντιταχθεί στο άγριο κυνηγητό των πλοίαρχων μας για ρυπάνσεις που προκαλούνται από πλοία και για τις οποίες ευθύνονται άλλοι, οι οποίοι όμως ποτέ δεν αναζητήθηκαν από τα σαΐνια που έχουν ταχθεί για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και εκείνο που κάνουν συνήθως είναι να «ρίχνουν πρόστιμα», όπως έγινε και με την περίπτωση του πλοίου «Αργώ Κάρριερ» ή του δεξαμενοπλοίου που περνούσε από τον Πειραιά και από μια τρύπα στα ύφαλα διέρρεε πετρέλαιο στη θάλασσα και κυνηγήθηκε ο πλοίαρχος και όχι εκείνοι που εκ των πραγμάτων ήταν υποχρεωμένοι να ελέγχουν και το πάχος αλλά και την κατάσταση των λαμαρινών. Εν πάση περιπτώσει, τα «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν τον καλό αγώνα για την προστασία των πλοίαρχων μας και από άδικες επικρίσεις αλλά και κυρίως από άδικες διώξεις και ποινές, επειδή πιστεύουν ότι οι πλοίαρχοί μας και γενικώς οι ενσυνείδητοι ναυτικοί μας είναι εκείνοι που πρωτίστως καταβάλλουν συστηματικές προσπάθειες για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, με το οποίο είναι συνυφασμένη η ζωή τους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν θα καυτηριάσουν οποιοδήποτε περιστατικό εσκεμμένης ρυπάνσεως.

TANKER SHIPPING COMPANY BASED IN PIRAEUS

HAS IMMEDIATE OPENINGS FOR:

- A. PORT CAPTAIN / OPERATION MANAGER
CANDIDATES SHOULD HAVE AT LEAST 5 YEARS RELATED EXPERIENCE IN TANKERS.
- B. SUPERINTENDENT ENGINEER
CANDIDATES SHOULD HAVE AT LEAST 3 YEARS RELATED EXPERIENCE.
(IN TURBINE TANKERS SHOULD BE AN ADVANCE).

VERY ATTRACTIVE REMUNERATION DEPENDING ON QUALIFICATIONS.

PLEASE SUBMIT YOUR DETAILED CV's TO:
PERSONEL DEPARTMENT
P.O. BOX 80006
PIRAEUS 18510

STRICT CONFIDENCE IS ENSURED

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ως συνεχώς διαπιστευμένοι από τον κόσμο της ναυτιλίας στο ΥΕΝ από της ιδρύσεώς του, είσθε οι μόνοι από τους οποίους θα μπορέσω με βεβαιότητα να πληροφορηθώ αν υπάρχει προηγούμενο Υπουργού στην αρμοδιότητα του οποίου αν και είναι, μεταξύ άλλων, και η έγκαιρη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την εν γένει επαγγελματική βελτίωση των εργαζομένων της δικαιοδοσίας του, όχι μόνο αποφεύγει να προβεί στις προς τούτο ενέργειες, αλλά αντίθετα απαξιοι ακόμα και να απαντήσει στους ενδιαφερόμενους που θέτουν το θέμα, παρά τις επίμονες άλλα ήπιες, δυστυχώς, οχλήσεις τους και τις υποδείξεις του Πολιτικού Γραφείου του κ. Πρωθυπουργού, για την επίδειξη κατανόησής του.

Όπως συμβαίνει με τον σημερινό υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας, ο οποίος αποφεύγει επίμονα και αδικαιολόγητα να προβεί στην από τα πράγματα επιβαλλόμενη ρύθμιση του γνωστού και από σας προβαλλόμενου και υποστηριζόμενου με τεκμηριωμένα επιχειρήματα δικαίου, λογικού και ζωτικού θέματος των ναυτικών, οι οποίοι ΖΗΤΟΥΝ την αναγνώριση, με μεταβατική διάταξη, και ως προαγωγικής της 20μήνου υπηρεσίας που έχουν πραγματοποιήσει από ανάγκη, για λόγους επιβίωσης, σε πλοία με ξένη σημαία, κατά την περίοδο της τελευταίας μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης και της απ' αυτήν αυξημένης ανεργίας (1986-1988), μετά την υποχρεωτική απόλυσή τους από τα πλοία με ελληνική σημαία, όταν συμπλήρωναν 9 1/2 μηνών υπηρεσία, βάσει του Ν. 1376/83 περί ανα-

κυκλώσεως, προκειμένου να συμπληρώσουν μ' αυτή τον χρόνο υπηρεσίας που χρειάζονται για την λήψη του ανωτέρου διπλώματος, η να τους παρασχεθεί δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για την απόκτησή του με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, όπως έχει γίνει και εξακολουθεί να γίνεται με τους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες. Και πέραν τούτων αρνείται να γνωρίσει τους λόγους που κατά την άποψή του δεν καθίσταται δυνατή η ρύθμισή του.

Νομίζω ότι δεν θα υπάρχει προηγούμενο, γιατί αυτό αντίκειται στην υπουργική δεοντολογία. Για μας η ρύθμισή του είναι θέμα χρόνου, γιατί, για τους προαναφερθέντες λόγους, θα γίνει οπωσδήποτε από τον αντικαταστάτη του, όπως θα είχε πραγματοποιηθεί από τους προκατόχους του, αν είχαν αντικατασταθεί αργότερα.

Με τιμή
ΙΩΑΝ. ΑΡΜΑΓΟΣ
Υπ/ρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 25 Σεπτεμβρίου 1992

Υ.Γ.: Η αποστολή της παρούσας οφείλεται στην υπαναχώρηση της αρμόδιας Υπηρεσίας του ΥΕΝ να προχωρήσει στην ρύθμιση του θέματος, για να μη δημιουργηθεί άνιση μεταχείριση για αυτούς που έχουν παρόμοια υπηρεσία πριν και μετά την περίοδο που έχει πραγματοποιηθεί η υπηρεσία των ενδιαφερομένων.

Η ανωτέρω αιτιολογία αντεκρούσθαι ως αβάσιμη αλλά και ατυχής, γιατί αυτών η υπηρεσία έχει διανυθεί σε ομαλή ναυτιλιακή περίοδο εκούσια, για συμφερότερους όρους εργασίας και όχι σε περίοδο αυξημένης ανεργίας, από ανάγκη για λόγους επιβίωσης.

Η αντίκρουση έγινε με τεκμηριωμένα υπομνήματα προς τον κ. Υπουργό και με εκτενής επιστολές προς τον Τύπο, τα οποία παραμένουν αναπάντητα. Σας εσωκλείω δύο έγγραφα, από τα οποία αποδεικνύονται τ' ανωτέρω.

Ο ίδιος

Σημ. Συντ.: Για το συγκεκριμένο θέμα επαναλαμβάνουμε: Πρώτο, ότι υπάρχει εκπροσώπητη άποψη του Κομμιτή — σχετική δήλωση του κ. Γιάννη Χατζηπατέρα. Δεύτερο, ότι παλαιότερα — γύρω στο 1950 — η υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες που αποδεικνύονταν με απλά ντισάρτσια και χωρίς μάλιστα να έχει εξαγορασθεί στο ΝΑΤ ελαμβάνετο υπ' όψει για τη συμμετοχή σε προαγωγικές εξετάσεις, ενώ γύρω στο 1957, η υπηρεσία αυτή ελαμβάνετο υπ' όψει κατά τα δύο τρίτα. Τρίτο, ότι είναι εξωφρενικό η Ελληνική Πολιτεία να εκδικείται τους ναυτικούς μας για τα δικά της λάθη και την ολιγωρία της — όπως είναι γνωστό, το θέμα αφορά τους ναυτικούς μας οι οποίοι απολύθηκαν αναγκαστικά από τα πλοία με Ελληνική σημαία στα οποία υπηρετούσαν σε εφαρμογή του Νόμου 1376 και για να επιζήσουν κατέφυγαν στη λύση των πλοίων με ξένες σημαίες. Και, τέταρτο είναι απολύτως απαράδεκτο να υπάρχει αυτή η δυσμενής μεταχείριση των ναυτικών μας καθ' ην στιγμήν αναγνωρίζεται η υπηρεσία σε ξένα πλοία των επαναπατριζόμενων πολιτικών προσφύγων.

Σε όλα αυτά προσθέτουμε και εμείς την απορία μας για τη σιωπή του φίλου Υπουργού, ο οποίος, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, οφείλει να προχωρήσει στην άμεση ρύθμιση του συγκεκριμένου θέματος με τρόπο ανάλογο με εκείνον που χρησιμοποιήθηκε για τους πολιτικούς πρόσφυγες.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΥΚΩΜΑ «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ελαβα το λεύκωμα δια τα εξήντα χρόνια των «Ναυτικών Χρονικών» και θα ήθελα να σου εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια δια αυτήν την εξαιρετική προσπάθεια δια την οποία είμαι σίγουρος ότι αναλώθηκε πάρα πολύς χρόνος.

Το λεύκωμα αυτό είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον, διότι εις τους μεν παλαιότερους θυμίζει τόσα πολλά, εις τους δε νεωτέρους (σαν και εμένα) δίνει την ευκαιρία να μάθουν άγνωστές πτυχές της ένδοξης Ελληνικής Ναυτιλίας.

Επέτρεψέ μου και πάλι να σε συγχαρώ θερμώς.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
ΚΡΙΤΩΝ Ε. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ
ΕΥΥΛΕΝΔ SHIPPING CO.

Αθήνα, 2 Οκτωβρίου, 1992

B.C. DORIAN

ΤΑΙΝΙΕΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- **Ενα μελετημένο και υπεύθυνο προϊόν που για τον συνετό και προβλεπτικό πλοίαρχο αποτελεί essential safety precaution against damage claims.**
- **Άμεση παράδοση στον Πειραιά, ή σε οποιοδήποτε ξένο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο, χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.**

DORIAN IMEX LTD.

Σανταρόζα 17, 185 34 Πειραιάς
Τηλ.: 4130491, 4220592, 4136920
Φάξ: 4220449



LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
 FLEET SERVICES LTD.
 1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
 57/60 ALDGATE HIGH STREET
 LONDON EC3N 1AL ENGLAND
 PHONES: 01-488.2171/4
 TELEX: 889378 TRANS G
 FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
 SEAWORTHY SHIPPING INC.
 45, KNOLLWOOD ROAD,
 ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
 TELEPHONE: (914) 592-8013
 TELEX: 226666 QUIV US
 CABLES: QUIVERCO NEW YORK
 FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
 91, AKTI MIAOULI
 GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
 PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
 TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173
 LASK GR
 CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
 FAX: (01) - 4290790 - 4290791
LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808
 265.812/265.816
 TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
 FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 W. GERMANY
 PHONES: (40) 39.14.33
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
 SUFLENORSA SA
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 TELEX: 83674 SFNSE
 FAX: (986) 430001

Representative Offices: Pusan/Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΑΤΗ είναι η πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος να οργανώσει στον Πειραιά ειδική ημερίδα για τα θέματα των P & I Clubs η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 2 Νοεμβρίου στην αίθουσα του ΕΒΕΠ. Στην ημερίδα αυτή, ειδικοί των Clubs θα μιλήσουν για την παρούσα κατάσταση και τις προοπτικές των P & I, για τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις των Clubs σε σχέση με την τάση αύξησης των επιθεωρήσεων από διάφορους φορείς και για τις προσφερόμενες νομικές υπηρεσίες και κάλυψη και θα ακολουθήσουν λεπτομερείς συζητήσεις για την κάθε μία από τις ανωτέρω ενότητες. Κατά τις συζητήσεις αυτές, αναμένεται ότι θα θιγούν και πολλά άλλα θέματα που αφορούν τις σχέσεις της πλοιοκτησίας με τα Clubs, κυριότερα από τα οποία είναι η μεταχείριση που εξασφαλίζεται σε δικαίους και αδίκους και η μυστικότητα που τηρείται για να μπορεί να εφαρμόζεται από τα Clubs η εγνωσμένης αποτελεσματικότητας (για τα δικά τους συμφέροντα) τακτική των Βρεταννών του διαίρει και βασιλεύει, που εν προκειμένω διευκολύνεται εν πολλοίς τους ίδιους.

ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ, δυστυχώς, συνεχώς έδαφος οι επισκευές ελληνικών πλοίων στις χώρες του πρώην σοβιετικού μπλόκ και κυρίως στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία. Πολλά τα αίτια, κυρίως όμως το σαφέστατα μικρότερο κόστος και ο συγκεκριμένος χρόνος περατώσεως των εργασιών — για συγκεκριμένο πλοίο που διήλθε πρόσφατα από τον Πειραιά και επρόκειτο να επισκευασθεί στη Ρουμανία το προϋπολογιζόμενο κόστος επισκευής ήταν 1,5 εκατ. δολλάρια έναντι 2,5 εκατ. δολλαρίων προϋπολογισμένου κόστους εάν η επισκευή γινόταν στην Ελλάδα και ανεξακρίβωτου χρόνου περατώσεως της επισκευής. Με τα τερτίπια μας, λοιπόν, χάνουμε σημαντικά ποσά και σαν χώρα και σαν άτομα, αλλά αυτά φαίνεται ότι είναι πολύ ψιλά γράμματα για να μπορέσουμε να τα

διαβάσουμε.

Πάντως, παρά το γεγονός ότι εμείς οι ίδιοι διώχνουμε τις επισκευές των πλοίων από τον Πειραιά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επωφελούνται από κάθε ευκαιρία που τους παρουσιάζεται για να φέρουν τα πλοία τους στην Πύλο, στον Πειραιά ή στο Λαύριο για αντικαταστάσεις πληρωμάτων και εφοδιασμό, που όλο και κάτι αφήνουν στον τόπο και στην εθνική οικονομία, δεδομένου ότι όλες οι πληρωμές που γίνονται με τις αφορμές αυτές καλύπτονται από συνάλλαγμα μη υποχρεωτικά εκχωρητέου.

ΤΟ ΩΝΑΣΕΙΟ Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, αυτό το θαυμάσιο — και πολύτιμο για τη χώρα — δημιούργημα του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης» παραδόθηκε τελικά στην αναξιοπίστη ελληνική δημόσια διοίκηση. Και η ευχή που μπορεί να διατυπωθεί αυτή τη στιγμή από τη στήλη, η οποία έχει αντιταχθεί σ' αυτήν την παραχώρηση, είναι να μην έχει την τύχη που είχαν άλλες μικρότερες μεν αλλά εξ ίσου σημαντικές προσφορές ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας προς το κοινωνικό σύνολο και τον τόπο.

Η ευκαιρία δίνει στη στήλη την αφορμή να επισημάνει την έλλειψη παρόμοιων προσφορών και από άλλους επώνυμους οι οποίοι διαθέτουν ανάλογο πλούτο που προήλθε επίσης από το θαλάσσιο εμπόριο.

ΕΙΝΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ενδιαφέροντα αυτά που αναφέρει στο άρθρο του με τίτλο «Αυτοί οι Χιώτες είναι υπέροχοι», το οποίο δημοσιεύεται σε άλλη σελίδα του παρόντος τεύχους, ο φίλτατος προϊστάμενος του Γραφείου Νομικών Υποθέσεων του ΝΑΤ κ. Νίκος Χαλκιάς ειδικότερα για την ανθρωπιά ενός ανθρώπου της θάλασσας, του Καπτάν Λουκά Κτιστάκη. Δεν τον γνωρίζουμε προσωπικά τον κ. Κτιστάκη, κοινοί φίλοι όμως μας μίλησαν με τα καλύτερα λόγια γι' αυτόν — «είναι ένας

καλός άνθρωπος», υπογράμμισαν και αυτό τα λέγει όλα.

Όπως τα «λέγει όλα» για φιλαλληλία των ανθρώπων της θάλασσας και η (συνήθως) αθόρυβη μεν αλλά σημαντική οπωσδήποτε σε κάθε περίπτωση προσφορά και πολλών άλλων για την ανακούφιση του ανθρώπινου πόνου και την αντιμετώπιση της δυστυχίας που έχει πλήξει πολλούς συνανθρώπους μας προσφορά που δεν εκδηλώνεται μόνον στον περίγυρο — βλέπε, λόγου χάρη, το σχολείο των παιδιών των ναυτικών μας με ειδικές ανάγκες για το οποίο συγκεκριμένοι άνθρωποι της θάλασσας πέρα από την σημαντικότερη οικονομική ενίσχυση διέθεσαν και διαθέτουν μεγάλο μέρος από τον πολύτιμο χρόνο τους — αλλά και προς κάθε κατεύθυνση. Σε όλα αυτά πρέπει να προσθέσουμε και την πρόθεση που μας γνωστοποίησε φίλος καπετάνιος ο οποίος προχώρησε με επιτυχία στην πλοιοκτησία, να δημιουργήσει ένα ίδρυμα το οποίο θα προσφέρει υπηρεσίες στους ανθρώπους που έχουν ανάγκη και ταυτόχρονα θα ενισχύει τους νέους που θα ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα και θα έχουν την έφεση για περαιτέρω εκπαίδευση και μετεκπαίδευση.

Η ΣΤΗΛΗ απευθύνει μία προειδοποίηση προς το Υπουργείο, το οποίο μετά τα γνωστά ατυχήματα έχει εξαποστείλει τη ράδα του Πειραιώς σχεδόν κοντά στην Αίγινα: Μπορεί με τον τρόπο αυτόν που θυμίζει εκείνο «το πονάει δόντι κόβεις κεφάλι» να περιορίζεται — χωρίς όμως να εξαλείφεται οριστικώς — ο κίνδυνος των συγκρούσεων, δημιουργούνται όμως άλλοι κίνδυνοι σε βάρος εκείνων που διακινούνται με λάντζες από το λιμάνι προς τα πλοία που βρίσκονται στη ράδα του Πειραιάς και τούμπαλιν, που είναι πάρα πολλοί και μεταξύ τους περιλαμβάνονται πολλές φορές και γυναίκες και παιδιά ναυτικών μας.

Πρίν, λοιπόν, υπάρξει κάποιο ατύχημα στα σκάφη της κατηγορίας

αυτής, το Υπουργείο οφείλει να κάνει και στη ράδα του Πειραιώς εκείνο που γίνεται σε όλα τα άλλα λιμάνια όπου όταν πονάει το δόντι δεν κόβουν το κεφάλαιο αλλά εφαρμόζουν την απλή λύση που δίνει η οριοθέτηση της συγκεκριμένης περιοχής με σηματοδότες. Με τον τρόπο αυτόν η ράδα μπορεί να είναι πολύ κοντά στο λιμάνι χωρίς να υπάρχει ουδείς κίνδυνος συγκρούσεων, εφ' όσον βεβαίως δεν παραβιάζονται οι κανόνες ναυσιπλοΐας, γιατί σε μια τέτοια περίπτωση ακόμη και αν η ράδα του Πειραιώς βρισκόταν, λόγω χάρη, στη Στυλίδα ο κίνδυνος των συγκρούσεων δεν θα μπορούσε σε καμιά περίπτωση να αποφευχθεί. Τα πράγματα είναι πολύ απλά και οι υπεύθυνοι πρέπει — οφείλουν — να αναλογισθούν τις ευθύνες τους εάν, ο μη γένοιτο, υπάρξει κάποιο ατύχημα σε μία από τις λάντζες που εξυπηρετούν τα πλοία της ράδας: Δεν θα έχουν κανένα ελαφρυντικό.

ΕΝΑ ΠΑΛΙΟΣ και καλός φίλος, ο Καπτάν Ηλίας Κατσαρός, βρίσκεται πάλι για λίγες ημέρες στην Ελλάδα και με την ευκαιρία της εδώ παραμονής του θα συναντηθεί αύριο το βράδυ με τους πολυάριθμους φίλους του στο κέντρο «Ίμερος», στον κόμβο της Κάτω Κηφισιάς. Η αναφορά από τη στήλη δεν γίνεται για το γεγονός αυτό, αλλά γιατί ο Καπτάν Ηλίας — που από το πόστο του στη Νέα Ορλεάνη προσφέρει τεράστιες, κυριολεκτικά, υπηρεσίες στην Ελληνική Ναυτιλία και στους ναυτικούς μας, στελέχη των επιχειρήσεων και των πλοίων και για τον λόγο αυτόν περιβάλλεται με ιδιαίτερη αγάπη και εκτίμηση από όλους — γνωστοποιεί ότι έπειτα από συνδυασμένες ενέργειες προς τις αμερικανικές αρχές και κυρίως προς το U.S. Department of Transportation Research and Special Programs Administration είναι πλέον εφικτή η — εκ των υστέρων — εγγραφή των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία στον ειδικό κατάλογο που τηρείται από την Coast

Guard. Για τη διαδικασία που απαιτείται καθώς και τις άλλες λεπτομέρειες που αφορούν το θέμα αυτό οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στην Καπτάν Ηλία, κατά την επιστροφή του έπειτα από λίγες ημέρες στην Νέα Ορλεάνη, ή στο γραφείο του Καπτάν Γιάννη Ψαρρά, που τον εκπροσωπεί στην Ελλάδα.

ΤΕΛΙΚΑ οι υποψήφιοι για τις ΑΔΣΕΝ ανήλθαν εφέτος στον πρωτοφανή — αν αναλογισθεί κανείς τα αμέσως προηγούμενα χρόνια — αριθμό των 1.384 (από αυτούς 962 έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τις σχολές πλοιάρχων και οι υπόλοιποι 422 για τις σχολές μηχανικών) που αναγκάζει το Υπουργείο να κάνει, για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια, όπως είπε χαρακτηριστικά ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, επιλογή μεταξύ των υποψηφίων, πράγμα που σημαίνει ότι όλα αυτά τα χρόνια γδέρναμε τον πάτο του βαρελιού για να εξασφαλίσουμε τον αριθμό εκείνων που χρειαζόμασταν για τις σχολές.

Εν πάση περιπτώσει, ο Υπουργός απέδωσε αυτήν την πρωτοφανή προσέλευση υποψηφίων για τις ναυτικές σχολές στη βελτίωση του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης και στην προβολή του ναυτικού επαγγέλματος από την τηλεόραση, το πλέον πιθανό όμως είναι ότι η προσέλευση αυτή οφείλεται κατά το μεγαλύτερο μέρος στη δυσμενή οικονομική κατάσταση που επικρατεί στη χώρα τα τελευταία χρόνια και στο γεγονός ότι διαπιστώνεται πλέον από ευρύτερα στρώματα του ελληνικού λαού ότι η θάλασσα έχει πλούτο και οι νέοι μας αντί να λιμοκτονούν με τους πενιχρούς μισθούς του δημόσιου τομέα, στον οποίο στρέφονταν με μανία, προτιμούν πλέον το υψηλό εισόδημα που εξασφαλίζει η θάλασσα και που μπορεί να συγκριθεί μόνον με το εισόδημα των ανώτατων στελεχών των λεγομένων πολυεθνικών επιχειρήσεων — με λίγα λόγια, η συγκυρία στρέφει τους Έλληνες πάλι προς

το ναυτικό επάγγελμα, πράγμα που αποδεικνύεται και από τους αριθμούς των υποψηφίων σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ κατά τα τρία προηγούμενα χρόνια: Έτσι κατά το ακαδημαϊκό έτος 1989 — 90 είχαμε 471 υποψηφίους (279 για τις σχολές πλοιάρχων και 192 για τις σχολές μηχανικών) το 1990 — 91, 500 υποψηφίους (284 και 216 αντίστοιχα) και το 1991-92, 738 (495 και 234 αντίστοιχα) για να φθάσουμε στον σημερινό αριθμό των 1.384 υποψηφίων.

ΑΡΧΙΣΕ ήδη η λειτουργία και της δεύτερης παραγωγικής μονάδας στο εργοστάσιο παραγωγής σχολινίων για ναυτιλιακή χρήση που έχει δημιουργήσει ο Οίκος Κατράδη για τον εφοδιασμό της Ελληνικής Ναυτιλίας με κάβους υψηλής ποιότητας σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Με την νέα μονάδα διπλασιάζεται η συνολική παραγωγή του εργοστασίου και ικανοποιείται πλέον η ζήτηση — υπενθυμίζουμε ότι οι εννέα στους δέκα κάβους που ζητούνται είναι παραγωγής του εργοστασίου Κατράδη και όπως έχει δηλώσει ο κ. Νίκος Κατράδης, η άμεση αποδοχή του νέου κάβου από την Ελληνική Ναυτιλία οφείλεται τόσο στην ποιότητα και την ανταγωνιστική τιμή του όσο και στην προβολή που έχει γίνει από τα «Ναυτικά Χρονικά».

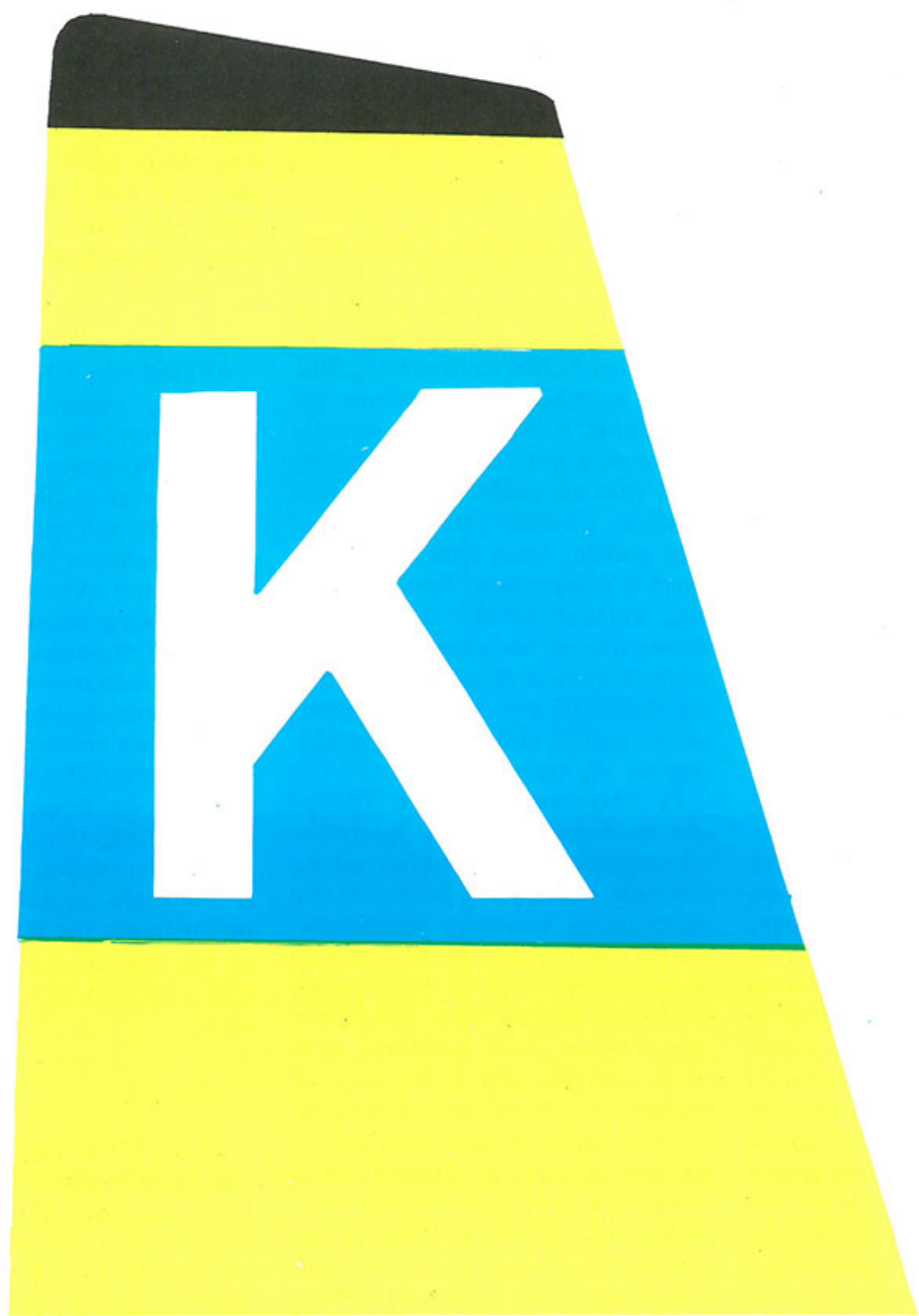
ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟ όροφο του μεγάρου του ΤΑΝΠΥ φαντάζει μια πολύ μεγάλη επιγραφή ξένης ναυτιλιακής εταιρίας που δεν υφίσταται πλέον — τουλάχιστον εν Ελλάδι — και κατ' ακολουθίαν δεν έπρεπε να υπάρχει. Συνεπώς η εν λόγω επιγραφή πρέπει να ξηλωθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση και για να μην υπάρξει παραπλάνηση αλλά και η όχληση που όπως, είναι εύλογο, προκαλεί.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



Athenian Group of Companies

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

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS - CONTRACTORS - CHARTERERS

S & P - MANAGEMENT - AGENTS - DEMOLITION

107-109 FILONOS STR. (7th floor)
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (01) 4282946 - 957
FAX: (01) 4282958
TELEX: 211618 - 241043
241086 - 241087 WIDE GR.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ _____ Η ΔΕΚΑΤΗ ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ _____



Ο κ. Ανδρέας Ανδριανόπουλος

Την έναρξη των εργασιών της Συνάντησης κήρυξε ο υπουργός Επικρατείας κ. Ανδρέας Ανδριανόπουλος, ο οποίος σε σύντομο χαιρετισμό του τόνισε ότι ο ναυτιλιακός κόσμος έχει παίξει και εξακολουθεί να παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην προσπάθεια που καταβάλλεται κατά την περίοδο αυτή για την αποκρτικοποίηση πολλών επιχειρήσεων του δημοσίου τομέα. Τα αποτελέσματα της προσπάθειας αυτής είπε, είναι ορατά τον τελευταίο καιρό και ο ελληνικός εφοπλισμός από την πλευρά του διαθέτει ακόμη, ένα τεράστιο πεδίο ανάπτυξης όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στην ξηρά.

Ο κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ

Στην ομιλία, ο Γενικός Γραμματέας του IMO κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ αναφέρθηκε στις πρωτοβουλίες και τα προγράμματα που έχει επεξεργασθεί και έχει αναπτύξει ο IMO.

Τα τελευταία χρόνια, είπε ο κ. Ο' Νήλ, ο Οργανισμός ακολουθεί ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα για την ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, ενώ παράλληλα ασκεί πιέσεις προς τις κυβερνήσεις των κρατών μελών του, ώστε να εξαντλήσουν όλες τις δυνατότητές τους για την επίτευξη των στόχων του Οργανισμού προς το όφελος της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Νομίζουμε ότι πρέπει να επισημανθεί η σκληρή γλώσσα που χρησιμοποίησε ο κ. Ο' Νήλ προς τις χώρες εκείνες που με την στάση τους ενθαρρύνουν την ύπαρξη υποσυντήρητων πλοίων, καθώς και τον ισχυρισμό του ότι τα περισσότερα πλοία που χαρακτηρίστηκαν ολική απώλεια τα τελευταία χρόνια ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών αυτών και υπογράμμισε ότι κυρίαρχη θέση στην πολιτική του IMO για τη δεκαετία που διανύουμε θα είναι η επιβολή προς κάθε κατεύθυνση των αποφάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Ο Σερ Νταϊνβιντ Μάϊερς

Ακολούθως μετά το Γεν. Γραμματέα του IMO χαιρετισμό απηύθυνε και ο Άγγλος Πρέσβης στην Ελλάδα Σερ Νταϊνβιντ Μάϊερς, ο οποίος αναφέρθηκε στη συνθήκη του Μάαστριχτ, επισημαίνοντας ότι η Βρεταννική προεδρία δεν θα χάσει χρόνο και έχει προετοιμαστεί προσεκτικά για να αναπτύξει δράση σε όλους τους τομείς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μεταξύ των οποίων δεσπόζουσα θέση έχει η ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Με ιδιαίτερη επιτυχία, πραγματοποιήθηκε στο Ευγενίδειο Ίδρυμα μεταξύ 7-9 Οκτωβρίου, η δεκάτη κατά σειρά ετήσια Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς, η οποία φέτος προσέλαβε πανηγυρικό χαρακτήρα και προσέλκυσε μεγάλο αριθμό ανθρώπων από το διεθνή τραπεζικό, ναυτιλιακό και ασφαλίστικό χώρο.

Με θέμα την πορεία της διεθνούς οικονομίας και τις επιδράσεις της στις ναυτιλιακές αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, καθώς και στις διαμορφούμενες τάσεις στη διεθνή αγορά ναυτιλιακών δανείων η Διεθνής Συνάντηση φιλοξένησε τις απόψεις και τους προβληματισμούς 13 διεθνούς κύρους οικονομολόγων και διευθυντών Τραπεζών που δραστηριοποιούνται διεθνώς στη Ναυτιλία, του Γεν. Γραμματέα του IMO, καθώς και καταξιωμένων προσωπικοτήτων από το χώρο των Ναυτασφαλίσεων, των Νηογνώμωνων, των Ναυλομεσιτών και φυσικά της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ως επιτυχημένη καινοτομία της φετεινής Συνάντησης, κρίνεται η παρουσίαση των υπό εξέταση θεμάτων κάθε συνεδρίασης από φοιτητές του μεταπτυχιακού διπλώματος (MSc) του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Οικονομίας του City University Business School του Λονδίνου, και η εν συνεχεία αναλυτική συζήτησή τους από το πάνελ των συμμετεχόντων προσωπικοτήτων που προαναφέραμε.

Στις σελίδες που ακολουθούν τα «Ναυτικά Χρονικά» δίνουν μια αναλυτική εικόνα των εισηγήσεων και των απόψεων που ακούστηκαν στο επιτυχημένο αυτό φόρουμ, που για μια ακόμη φορά συγκέντρωσε το ενδιαφέρον όλων όσων ασχολούνται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η εισήγηση του κ. Κώστα Γραμμένου

Κατά την πρώτη ημέρα της Συνάντησης ο διευθυντής του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης του Πανεπιστημίου του Σίτυ του Λονδίνου καθηγητής Κων. Γραμμένος, αναφέρθηκε στις διεθνείς επιχειρηματικές εξελίξεις και στο ρόλο της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης στη διαμόρφωσή τους.

Ο κ. Γραμμένος, ανέφερε ότι τα τελευταία δέκα χρόνια έχουν σημειωθεί σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο εξελίξεις τις οποίες κατατάσσει σε τέσσερις κατηγορίες.

Η πρώτη αφορά στην πρόκληση για την παρούσα κατάσταση πραγμάτων, η δεύτερη σε ορισμένες επαναστατικές αλλαγές για την εξέλιξη της οικονομίας, η τρίτη τη λήψη εσφαλμένων αποφάσεων οι οποίες προκάλεσαν την ύπαρξη διορθωτικών μέτρων και η τέταρτη κάποιες κανονιστικές - νομοθετικές ρυθμίσεις οι οποίες και εντοπίζουν το πλαίσιο εντός του οποίου εξελίσσονται οι διεθνείς επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Ειδικότερα ο κ. Γραμμένος, αναφερόμενος στις τέσσερις κατηγορίες των παρεμβάσεων - εξελίξεων που σημειώθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία στην παγκόσμια οικονομία, υπογράμμισε τα ακόλουθα:

Στην πρώτη κατηγορία, μπορούν να ενταχθούν οι δύο πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979, οι οποίες διατάραξαν το διεθνές κατεστημένο. Επίσης στην κατηγορία αυτή μπορεί να ενταχθεί και η διεθνοποίηση της παραγωγής και των υπηρεσιών με συνέπεια να σημειωθεί αναδιάρθρωση της γεωγραφικής κατανομής της παραγωγής η οποία όπως είναι φυσικό επηρεάζει τη ναυτιλία εξαιτίας της αλλαγής της ροής των εμπορευμάτων.

Στη δεύτερη κατηγορία μπορεί να ενταχθεί η χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών στην παραγωγή και τις υπηρεσίες.

Είναι γεγονός είπε ο κ. Γραμμένος ότι η παραγωγικότητα αυξάνεται μεταβάλλοντας το συσχετισμό παραγωγής εντάσεως - εργασίας με αυτόν της παραγωγής εντάσεως - τεχνολογίας.

Στην τρίτη κατηγορία εντάσσεται η καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως επίσης και η μη συνετή ελαστικότητα του τραπεζικού δανεισμού στις αρχές της δεκαετίας του '80 η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη διεθνή κρίση δανεισμού.

Στις προσπάθειές της να αντιδράσει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα στα παραπάνω προβλήματα έλαβε σειρά μέτρων προληπτικού χαρακτήρα και συγκεκρι-



μένα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ιδιωτικές εταιρίες και μη κυβερνητικά όργανα προχώρησαν μόνοι για τη δημιουργία μιας σωστής υποδομής. Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προέκυψαν από τον άκρατο δανεισμό, προωθήθηκε η χρήση μεθόδων ελαχιστοποίησης των επιχειρηματικών κινδύνων και η άντληση ναυτιλιακών κεφαλαίων από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές.

Τέλος, στην τελευταία κατηγορία ο κ. Γραμμένος ενέταξε τις κανονιστικές - νομοθετικές πράξεις, οι οποίες επηρεάζουν το διεθνές επιχειρηματικό πλαίσιο.

Ωστόσο, συνέχισε, οι κυβερνητικές παρεμβάσεις που γίνονται χαρακτηρίζονται από μία συνακολουθία. Άλλες φορές οδηγούν στο άνοιγμα των αγορών και άλλες φορές, η πολιτική που εφαρμόζεται είναι εσωστρεφής και προστατευτική σε υπερβολικό βαθμό.

Αναφέρθηκε τέλος, εκτενώς, στους στόχους της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης υπογραμμίζοντας ότι αυτού του είδους η εκπαίδευση πρέπει να βρίσκεται στο προβάδισμα των εξελίξεων, να είναι δεκτική στις αλλαγές και ευαίσθητη στο να αντιλαμβάνετε τα μελλούμενα μέσα από την έρευνα, την ανάλυση και την επανασύνθεση των γεγονότων, και εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς τους συνεργάτες του για τα δέκα χρόνια συνεχούς έρευνας και καταγραφής των κυριότερων θεμάτων, που απασχόλησαν και εξακολουθούν να απασχολούν τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τα επιτόκια και οι αγορές συναλλάγματος

Στην συνεδρίαση που ακολούθησε, υπό την προεδρία του υποδιοικητή της Τράπεζας Ελλάδος **Καθηγητή Παναγ. Παυλοπούλου** και με εισηγητή τον μεταπτυχιακό φοιτητή του City University Business School κ. **Wadji Zard** εξετάστηκε η πορεία της διεθνούς οικο-

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

νομίας και ειδικότερα οι εξελίξεις των επιτοκίων και των αγορών συναλλάγματος.

Η συμμετέχουσα στη συζήτηση οικονομολόγος της Midland Montagu του Λονδίνου, κ. Alison Cotrell υπογράμμισε ότι η αβεβαιότητα που πλήττει τις διεθνείς χρηματαγορές, καθώς και η καθυστέρηση προώθησης επενδυτικών προγραμμάτων εν αναμονή των Αμερικανικών εκλογών και της αναταραχής στην Ευρώπη από την εφαρμογή του Ενιαίου Νομισματικού Συστήματος έχουν ασκήσει αρνητικές πιέσεις στις αγορές των επιτοκίων και των ισοτιμιών συναλλάγματος. Για το ίδιο θέμα ο Δρ. Alan McLean της Royal Bank of Scotland τόνισε ότι παρά τα χαμηλά επιτόκια στις ΗΠΑ και τη Βρετανία δεν αναμένεται ταχεία αναθέρμανση της οικονομίας τους, ενώ η επιλογή της Γερμανίας να συγκρατήσει τον πληθωρισμό θα οδηγήσει και στη χώρα αυτή σε επιβράδυνση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης.

Παρόμοια άποψη εξέφρασε και οι οικονομολόγος κ. Ian Beauchamp της Hambros Bank του Λονδίνου, που υπογράμμισε ότι το κόστος της ένωσης των δύο Γερμανιών δημιούργησε σοβαρά προβλήματα στην άλλοτε κραταιά οικονομία της πρώην Δυτικής, τα οποία θα δυσχεράνουν τον ρυθμό της οικονομικής της ανάπτυξης για αρκετό χρονικό διάστημα.

Ο κ. Beauchamp εξέφρασε την άποψη ότι κατά τη δεκαετία που διανύουμε δεν αποκλείεται οι ετήσιοι ρυθμοί ανόδου του GNP στα αναπτυγμένα κράτη να κυμαίνονται περί το 2% ετησίως, έναντι των μεγαλύτερων ρυθμών που παρατηρήθηκαν στα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του '80, συμπεριλαμβανομένης και της Ιαπωνίας, η οικονομία της οποίας αντιμετωπίζει ορισμένα ιδιόζοντα προβλήματα.

Τέλος, ο διευθυντής οικονομικών μελετών της Barclays Bank κ. Nigel Newman υπογράμμισε ότι υπάρχουν ορισμένες ομοιότητες μεταξύ της οικονομικής

πολιτικής που ακολουθείται σήμερα στην Γερμανία με εκείνη των ΗΠΑ στις αρχές της δεκαετίας του '80, και υπενθύμισε ότι η πολιτική εκείνη είχε δημιουργήσει μία σειρά από αρνητικές αντιδράσεις στις διεθνείς αγορές συναλλάγματος και οδήγησε σε αλματώδη άνοδο των επιτοκίων.

Τέλος, εξετάζοντας τις εξελίξεις στις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, όλοι οι μετέχοντες στην συνεδρίαση συμφώνησαν ότι η ανάπτυξή τους καθυστερεί ελλείψει γενναίων επενδυτικών προγραμμάτων από την Ευρώπη, Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες ασχολούνται πρωταρχικά με την επίλυση των προβλημάτων που οι ίδιες αντιμετωπίζουν στις οικονομίες τους.

Η ποιότης του παγκόσμιου στόλου και οι εξελίξεις στις ναυτιλιακές αγορές

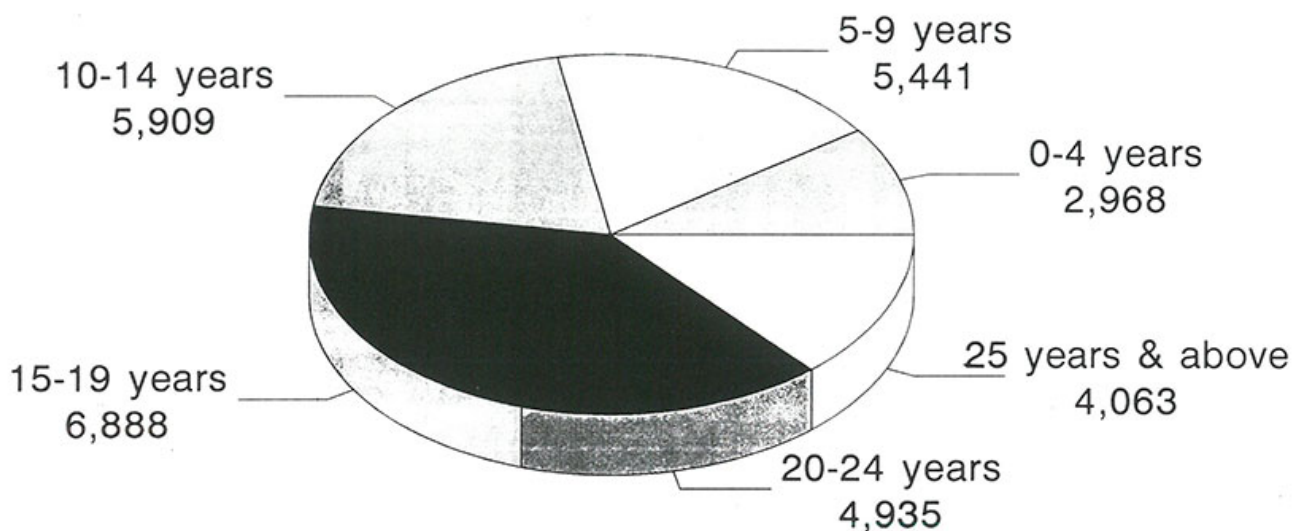
Την δεύτερη ημέρα της τριήμερης Συνάντησης, πραγματοποιήθηκαν δύο συνεδριάσεις με θέμα την πορεία των ναυτιλιακών αγορών ξηρού και υγρού φορτίου και τις επιπτώσεις των κανονισμών ασφαλείας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος στην εξέλιξή τους.

Λόγω του ουσιαστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν για το αναγνωστικό μας κοινό δημοσιεύουμε αυτούσιες τις δύο εισηγήσεις των μεταπτυχιακών φοιτητών του City University Business School κ.κ. Patrick Hind και James Roth στις σελίδες 26/31 που ακολουθούν, ενώ θα σταθμούμε ιδιαίτερα στην έκθεση που ανακοίνωσε ο κ. Γιάννης Μ. Χατζηπατέρας επίσης μεταπτυχιακός φοιτητής του ίδιου Πανεπιστημίου, για την ηλικία του παγκόσμιου στόλου και τα προβλήματα και τις συνέπειες που δημιουργεί στη Ναυτιλία.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρουσίασε ο κ. Χατζηπατέρας, ορισμένα από τα οποία δημοσιεύουμε κατωτέρω, περίπου το 50% του παγκόσμιου στό-

AGE PROFILE OF THE WORLD FLEET

ALL VESSELS OVER 1000 GRT.



TOTAL NUMBER OF VESSELS : 30,204 (742,735,000 DWT)

COMPILATION : J. HADJIPATERAS - MSc DISSERTATION. (Based on data from Lloyd's Register of Shipping)

λου πρόκειται να αντιμετωπίσει τρίτο ή τέταρτο special survey μέσα στα επόμενα 3-4 χρόνια, ενώ παράλληλα ένας αριθμός των πλοίων που ναυπηγήθηκαν τη δεκαετία του '80, λόγω τεχνικών προβλημάτων θα κληθούν ν' αντικατασταθούν ταχύτερα από ό,τι ορισμένα πλοία που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '70.

Επιγραμματικά, ο κ. Χατζηπατέρας σημείωσε ότι πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ασφαλιστές, εθνικά νηολόγια, νηογνώμονες και ναυπηγεία, όλοι έχουν διαφορετικές απόψε για το πότε ένα πλοίο θεωρείται «υπερήλικο».

Εξαιτίας αυτού του διλήμματος, διάφοροι φορείς έχουν καταβάλλει προσπάθειες να διατηρήσουν έναν ασφαλή στόλο με το δικό τους τρόπο.

Η διάκριση μεταξύ «μη κατάλληλου» και «γρηαιότερου» τοννάζ είναι κρίσιμη για να επιτύχει η ναυτιλία υψηλότερους βαθμούς ασφαλείας και ποιότητας. Οι διαφορές στην πολιτική συντηρήσεως μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών εταιριών δεν σημαίνει ότι «γρηαιό» είναι κατ' ανάγκη «μη κατάλληλο».

Συμπερασματικά, παρόλο που η μέση ηλικία του στόλου αυξάνεται, γίνεται μία μεγάλη προσπάθεια για να ανακτηθεί η περηφάνεια στη ναυτιλία και να διατηρηθούν οι ασφαλείς αξιόπιστες και ποιοτικές υπηρεσίες που προσφέρει στο διεθνές θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο.

Σχολιάζοντας τις εισηγήσεις των προαναφερθέντων ομιλητών ο κ. Eric Sawyer, πρόεδρος της ναυτομεσιτικής εταιρίας E.A. Gibson του Λονδίνου, ανέφερε ότι η σημερινή αγορά των δεξαμενοπλοίων μοιάζει μ' εκείνη στις αρχές της δεκαετίας του '80, όταν την κυρίαρχη θέση των μεγάλων εταιριών πετρελαίου πήραν οι ανεξάρτητοι έμποροι και οι μεσίτες πετρελαίου, με την ουσιαστική διαφορά ότι σήμερα ο πρωταγωνιστικός ρόλος περνά σταδιακά στους παραγωγούς πετρελαίου, οι οποίοι δημιουργούν σεβαστούς σε χωρη-

τικότητα στόλους και μπορούν να πωλούν πετρέλαιο κατευθείαν στους αγοραστές στις χώρες κατανάλωσης.

Αναφερόμενος στην αγορά ξηρού φορτίου ο κ. Paul Vogt, πρόεδρος της Vogt & Maguire του Λονδίνου, τόνισε ότι το σημερινό πρόβλημα των χαμηλών ναύλων δεν είναι ευτυχώς απόρροια υπερπροσφοράς χωρητικότητας, αλλά δημιούργημα της ύφεσης στο διεθνές εμπόριο και εξέφρασε την πεποίθηση ότι δεν θα υπάρξουν αλόγιστες παραγγελίες πλοίων ντράϊκάρικο που θα επηρεάσουν αρνητικά την σημερινή σχέση προσφοράς και ζήτησης τοννάζ.

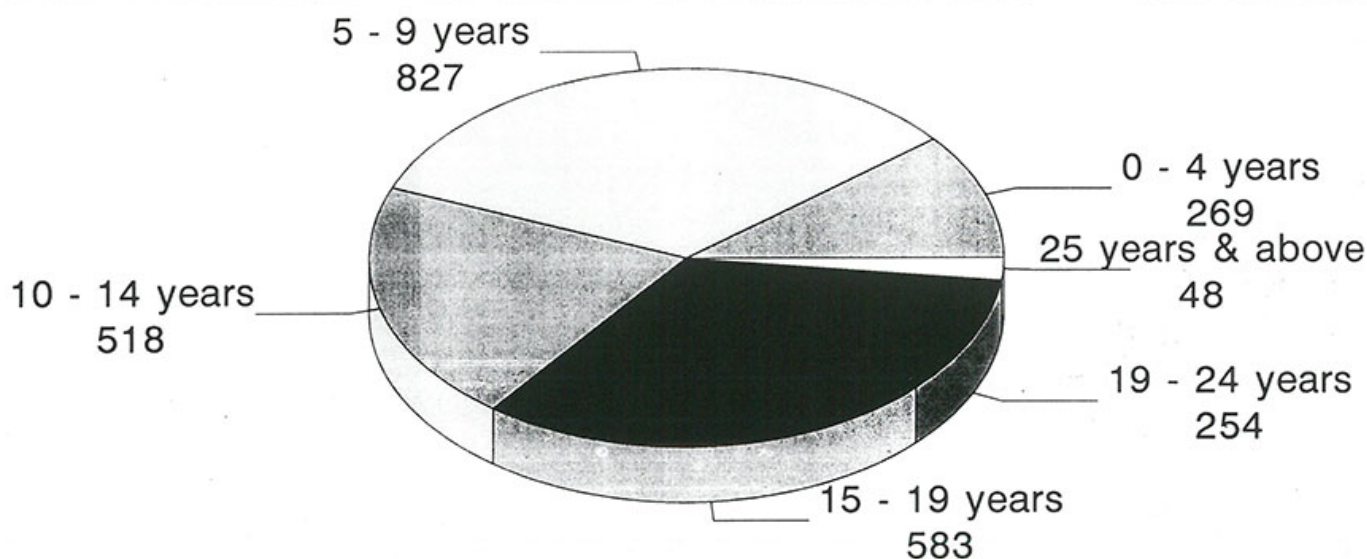
Αξίζει εδώ να επισημανθεί, ότι οι προεδρεύοντες των συζητήσεων της δεύτερης ημέρας της Συνάντησης, κ.κ. Μιχάλης Περαιτικός και Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος τόνισαν την ανάγκη στενής συνεργασίας του εφοπλισμού με όλους τους παράγοντες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία (Νηογνώμονες — Ασφαλιστές — Νηολόγια και Οργανισμοί) ώστε να εξασφαλισθεί η ποιοτική επάρκεια του στόλου, να αποφευχθούν πολλαπλές επιθεωρήσεις στο ίδιο πλοίο που μόνο αποτέλεσμα έχουν να επιβαρύνουν το κόστος διαχειρίσεως και να υπάρξει η σταδιακή διάλυση του υπέργηρου και σε ορισμένες περιπτώσεις υποσυντήρητου τοννάζ.

Σχολιάζοντας τις θέσεις αυτές ο πρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονα κ. Robert Somerville επιβεβαίωσε την απόφαση της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) να καθιερώσουν το 1993 ενιαία κριτήρια επιθεώρησης για τα δεξαμενόπλοια, εξέλιξη που πιθανότατα θα ακολουθήσει και για τα μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς, και υπογράμμισε ότι ο ABS και ο Lloyds Register of Shipping διέγραψαν ήδη από την ταξινόμησή τους περί τα 1.000 πλοία, τα οποία θεωρούν ότι δεν καλύπτουν πλέον τις απαιτήσεις ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

Για το ίδιο θέμα ο σύμβουλος του Institute of Lon-

AGE PROFILE OF THE WORLD DRY BULK FLEET

ALL DRY BULK CARRIERS OVER 30,000 DWT

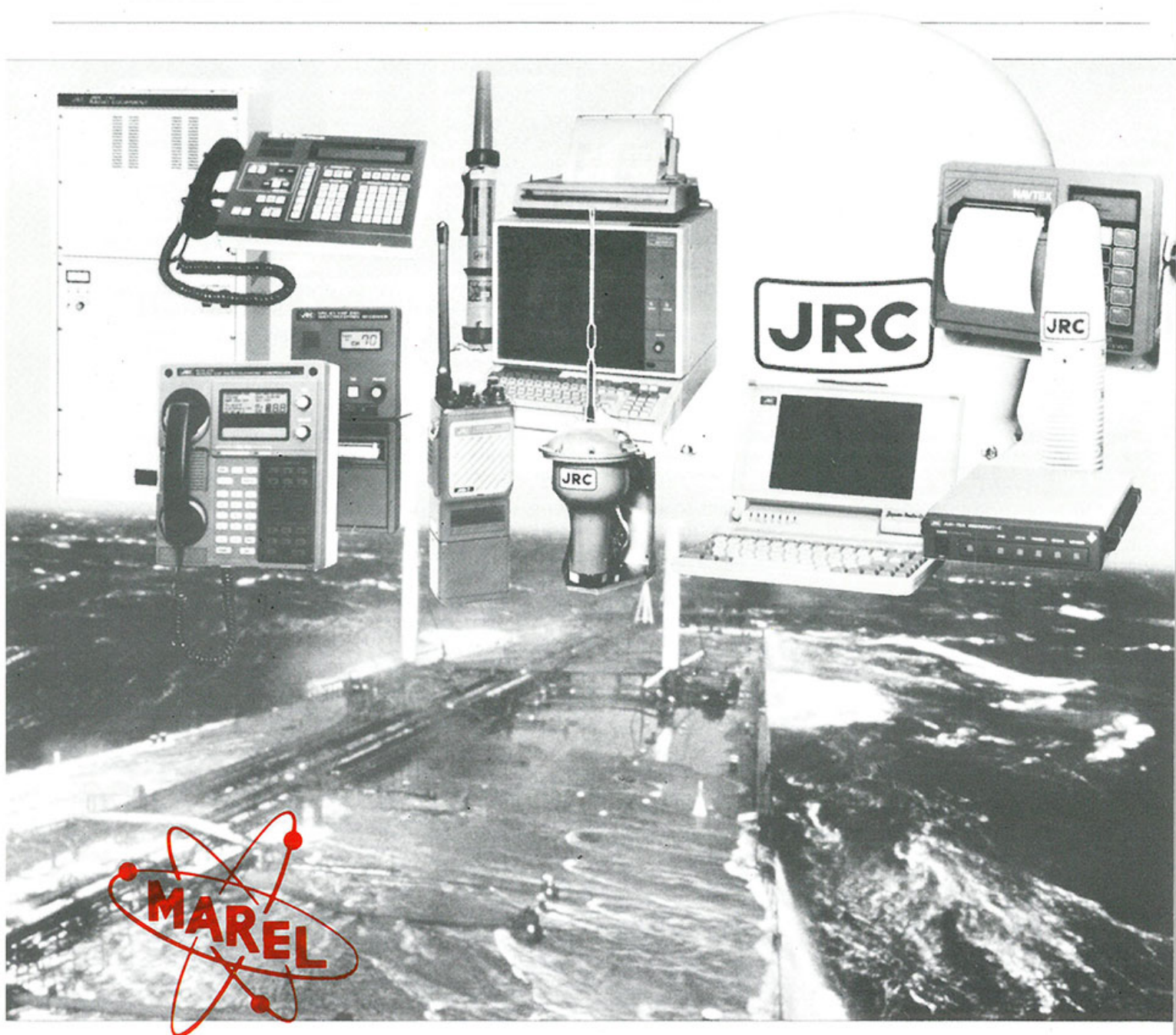


TOTAL NUMBER OF VESSELS : 2,499 (150,886,097 DWT)

COMPILATION : J. HADJIPATERAS - MSc DISSERTATION (Based on data from Lloyd's Register of Shipping)

JRC

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



For more information, contact:
Marel Electronics SA
6 Soliros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

JRC/RAYTHEON: Your

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.



don Underwriters κ. Tony Nunn υπεραμύνθηκε της ανάγκης των Ασφαλιστών να προσεγγίσουν την Salvage Association λόγω των αυξημένων ζημιών που υπέστησαν τα τελευταία χρόνια αλλά και λόγω των υψηλών υποχρεώσεών τους για ναυτασφαλίσεις.

Ο κ. Nunn σημείωσε ότι από 176 πλοία που επιθεωρήθηκαν από το Salvage Association, μόνο ποσοστό 20% είχε καθαρά πιστοποιητικά, ενώ ο κ. Gr. Edmiston διευθυντής του A. Bilborough P & I Club είπε ότι κατά την γνώμη του οι έλεγχοι Δομικής Αξιοπιστίας των πλοίων (Structural Condition Warranty) θα εξακολουθήσουν να ζητούνται από τα Κλάμπς, σε συνδυασμό με την ύπαρξη αυστηρότερων κανονισμών από τους Νηογνώμονες.

Για το ίδιο θέμα, ο κ. Vocroesensky, αναπληρωτής διευθυντής της CYMEPA προέβλεψε ότι ο ρόλος του IMO θα ενισχυθεί τα προσεχή χρόνια και τόνισε την ανάγκη περισσότερης εκπαίδευσης των ναυτικών για να μειωθούν τα ναυτικά ατυχήματα.

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Η τρίτη και τελευταία ημέρα της Συνάντησης ήταν αφιερωμένη στη σημερινή στάση των Τραπεζών έναντι της Ναυτιλίας, με έμφαση στο πως θα εξευρεθούν τα τεράστια κεφάλαια που απαιτεί η σταδιακή ανανέωση του παγκόσμιου στόλου και στο κατά πόσον υπάρχουν άλλες χρηματοδοτικές πηγές για άντληση κεφαλαίων, όπως οι χρηματαγορές, μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες κλπ.

Κατά την πρωινή συνεδρίαση, στην οποία προήδρευσε ο κ. Δημήτρης Κροντηράς, αντιπρόεδρος και διευθυντής Ελλάδος της Citibank, ανακοινώθηκε η πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη των μεταπτυχιακών φοιτητών κ.κ. Άννας Αποστολίδου και Μιχάλη Ίβου, η οποία ανέλυσε 300 ναυτιλιακά δάνεια που χορηγήθηκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες τα τελευταία 10 χρόνια και αφορούσαν την αγορά μπάκ κάρριερς. Η μαθηματική / στατιστική ανάλυση επικεντρώθηκε στα περιθώρια κέρδους των Τραπεζών, στις περιόδους αποπληρωμής ποσοστά δανειοδότησης και στα ποσά των δανείων που χορηγήθηκαν.

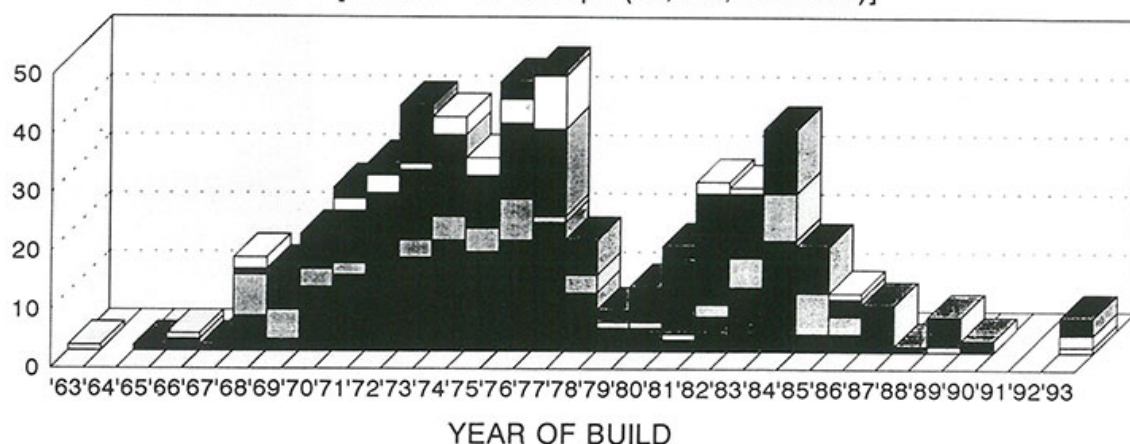
Τα κύρια πορίσματα της μελέτης αυτής είναι:

— Τα περιθώρια κέρδους των τραπεζικών δανείων παρουσιάζαν μια ανοδική τάση κατά τα τελευταία δέκα χρόνια και ιδίως μετά το 1990. Αυτή η άνοδος οφείλεται κυρίως στην μειωμένη διαθεσιμότητα τραπεζικών δανείων, σε αυστηρότερα κριτήρια δανεισμού και στους νέους κανόνες επάρκειας τραπεζικού κεφαλαίου (capital adequacy rules). Επίσης οι τραπεζικές προμήθειες έχουν αυξηθεί και έχουν γίνει αναπόσπαστο συστατικό των δανειακών συμβάσεων. Οι περιο-

THE GREEK-OWNED DRY BULK FLEET

ALL BULK CARRIERS OVER 30,000 DWT

NUMBER OF SHIPS [TOTAL = 526 ships (27,306,176 DWT)]



SIZE RANGES

■ 30,000 - 39,999 DWT □ 40,000 - 49,999 DWT ■ 50,000-69,999 DWT
 □ 70,000-99,999 DWT ■ 100,000-119,999 DWT ■ 120,000 DWT +

δοι αποπληρωμής των δανείων έχουν μειωθεί καθώς οι Τράπεζες δίνουν μεγάλη έμφαση στην γρήγορη ανακύκλωση κεφαλαίων και στη μείωση του κινδύνου μη αποπληρωμής. Παράλληλα έχουν υιοθετήσει χαμηλότερα ποσοστά δανειοδότησης εξαιτίας των νέων κανόνων επάρκειας τραπεζικού κεφαλαίου, καθώς και των ζημιών λόγω προβληματικών δανείων. Εξάλλου, εξαιτίας των νέων αυτών κανονισμών, τα τραπεζικά συνδικάτα δείχνουν αυξητική εξέλιξη.

— Οι τραπεζικές συναλλαγές σε προσωπικό επίπεδο ήταν πάντα ένα σημαντικό στοιχείο στην αγορά του Πειραιά και έχουν αποκτήσει τώρα ακόμη μεγαλύτερη σπουδαιότητα. Υπό αυτό το κλίμα, οι εγγυήσεις των δανείων και οι χρηματοροές των επενδύσεων εξετάζονται προσεκτικά, καθώς η χρηματοδότηση της ναυτιλίας γίνεται πιο συντηρητικά και σε μειωμένο βαθμό, ενώ παράλληλα η ναυτιλία έχει αρχίσει να προσαρμόζεται στη νέα χρηματοπιστωτική πραγματικότητα.

Οι εκπρόσωποι των ξένων Τραπεζών που μετείχαν στην συνεδρίαση, κ.κ. Donald Stephen, αντιπρόεδρος της Bank of New York, Michael Williams, διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος της Barclays Bank, Jurgen Bentlage, γεν. διευθυντής της Deutsche Schiffsbank και Ben Rosenmoller, διευθυντής της Nedship Bank, συμφώνησαν σχεδόν ομόφωνα ότι η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών στο εγγύς μέλλον θα διατηρήσει το προσωπικό χαρακτήρα που είχε μέχρι σήμερα παρά το γεγονός ότι η άντληση σημαντικών κεφαλαίων θα απαιτήσει την περαιτέρω οργάνωση του corporate structure των ναυτιλιακών εταιριών.

Την αντίληψη αυτή εξέφρασε και ο προεδρεύων της συνεδρίασης κ. Δημ. Κροντηράς, τονίζοντας ότι το ρίσκο που ενέχουν τα δάνεια προς την ναυτιλία είναι πιθανόν να οδηγήσουν σε άνοδο της προμήθειας (spread) των Τραπεζών.

Αντίθετα, ο διευθυντής της Royal Bank of Scotland κ. Rex Harrington δήλωσε ότι μεγαλύτερη σημασία έχει η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ανεξάρτητα από την οργανωτική δομή τους, τονίζοντας ότι η Τράπεζα του θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιεί τα προσωπικά κριτήρια που μέχρι σήμερα οδήγησαν την RBS σε απόδοση πλέον του 35% στα κεφάλαια που δόθηκαν στη ναυτιλία.



Όσον αφορά τα τραπεζικά συνδικάτα, όλοι οι παρευρισκόμενοι συμφώνησαν ότι πλήν εξαιρέσεων θα εξακολουθήσουν να περιλαμβάνουν το πολύ 3-4 Τράπεζες (Club Syndicate), στο οποίο η μία Τράπεζα, που εν πολλοίς θα έχει ικανοποιητική εμπειρία από τη κυκλική φύση της ναυτιλίας, θα μετέχει με ποσοστό ίσο ή πλέον του 50%.

Κατά τη δεύτερη και τελευταία συνεδρίαση της Παρασκευής 9 Οκτωβρίου, εξετάστηκαν οι προοπτικές Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Εταιριών ευρείας λαϊκής βάσης να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

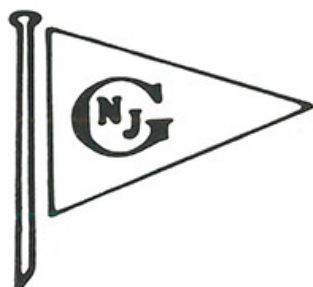
Οι εισηγητές κ.κ. Βασίλης Κωσταντίνος και Γεώργιος Αθανασόπουλος αναφέρθηκαν σε δύο μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες την ANEK και την ΔΑΝΕ, ενόψει του γεγονότος ότι η ακτοπλοΐα έχει μεγάλη ανάγκη χρηματοδότησης ώστε να αντιμετωπίσει την ανανέωση του γερασμένου στόλου και του αυξανόμενου κόστους, καθώς το ναυτολόγιο καθορίζεται από το κράτος σε χαμηλά επίπεδα, δυσανάλογα της αύξησης του τιμαρίθμου.

Υποστηρίχθηκε ότι η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο διαφαίνεται ως μία ελκυστική πρόταση, αλλά το νομικό πλαίσιο ουσιαστικά δεν υπάρχει και η αγορά χαρακτηρίζεται από έλλειψη ρευστότητας. Επιπρόσθετα υπάρχουν αντιρρήσεις από μέρους των εταιριών σχετικά με την κατάργηση της ρήτρας του καταστατικού τους που περιορίζει το ποσοστό κατοχής μετοχών ανά μέτοχο.

Αναλύοντας τους ισολογισμούς των δύο εταιριών, οι ομιλητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι εταιρίες

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



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



είναι οικονομικά δυνατές όσον αφορά την ρευστότητα την κερδοφορία και έχουν ελκυστική μερισματική πολιτική και τιμή μετοχής.

Τα προβλήματα που υπάρχουν όμως για την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο αφορούν κυρίως τη φορολόγηση των μερισμάτων, τα υψηλά επιτόκια που καταστούν τα κρατικά ομόλογα πολύ ελκυστικά και κυρίως η ρήτρα του καταστατικού των εταιριών που περιορίζει το ποσοστό μετοχών που μπορεί ο κάθε μέτοχος να αποκτήσει και την οποία οι εταιρίες αυτές επιμένουν να την διατηρήσουν και μετά την εισαγωγή τους, γεγονός που αποθαρρύνει ξένους θεσμικούς επενδυτές που θέλουν να επενδύσουν μεγάλα κεφάλαια.

Περισσότερες ευκαιρίες για την άντληση κεφαλαίων προς την ναυτιλία προσφέρει σήμερα το Χρηματιστήριο του Όσλο υπογράμμισε ο διευθυντής του Fearnley Group κ. **Cristen Wikborg** επειδή εκεί το επενδυτικό κοινό γνωρίζει περισσότερα για τις ισχυρές διακυμάνσεις που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές αγορές.

Κλείνοντας την συνάντηση, ο **καθηγητής Κώστας Γραμμένος** υπογράμμισε ότι με εξαίρεση την Νορβηγία, όπου, εξαιρουμένων των K/S Partnerships, τα κεφάλαια που απασχολούνται στη Ναυτιλία και έχουν αντληθεί από το Χρηματιστήριο του Όσλο αντιπροσωπεύουν ποσοστό πλέον 30%, η άντληση κεφαλαίων για ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις θα εξακολουθήσει για αρκετό χρόνο να είναι μία προσωπική υπόθεση του δανειολήπτη και του τραπεζίτη του.

Συμπεράσματα

Κλείνοντας την παρουσίαση τη πανηγυρικής 10ης Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς, συνοψίζουμε τα κύρια συμπεράσματα που προέκυψαν κατά τις τριήμερες εργασίες της ως εξής:

— Η Διεθνής Οικονομία εξακολουθεί να κινείται στο κάτω μέρος του κύκλου της με τα περισσότερα, από τα αναπτυγμένα κράτη απασχολημένων στην επίλυση των εγχώριων προβλημάτων τους.

— Η γενική αμφιβολία που επικρατεί για την πορεία της οικονομίας διατηρεί σε στάση αναμονής τους επενδυτές που αποφεύγουν τις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες αποφάσεις, γεγονός που αναστέλει περαιτέρω την ανάκαμψη.

— Οι ναυτιλιακές αγορές υγρού και ξηρού φορτίου δείχνουν σαφή δείγματα ότι ελέγχεται η προσφορά

πλοίων και ο παγκόσμιος εφοπλισμός στην πλειονότητά του αποφεύγει να εμπλακεί σε παραγγελίες κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

— Η προσφορά φορτίων είναι περιορισμένη λόγω της ύφεσης της παγκόσμιας οικονομίας γεγονός που έχει καθηλώσει τους ναύλους σε χαμηλά επίπεδα.

— Οι αυστηρότεροι κανονισμοί ασφαλείας και η μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης στα θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος εξασκούν συνεχείς πιέσεις για βελτίωση της ποιότητας του στόλου και οδηγούν αναπόφευκτα στην σταδιακή ανανέωσή του.

— Η αυστηροποίηση των κανονισμών ασφαλείας δημιούργησε ήδη προβλήματα, καθώς διάφοροι φορείς εφαρμόζουν τις δικές τους προδιαγραφές επιθεωρήσεων και επιπέδων, δημιουργώντας ανυπερβλητά προβλήματα στη καθημερινή διαχείριση των πλοίων.

Από την πλευρά του ο IMO προσπαθεί να επικρατήσει δημιουργώντας διεθνή ομοιογενή νομοθεσία, ενώ οι κύριοι Νηογνώμονες μέσω της Ένωσης των Νηογνώμωνων (IACS), προσπαθούν να επανακτήσουν την ισχύ και το κύρος των πιστοποιητικών τους.

— Η τραπεζική χρηματοδότηση καθίσταται όλο και περισσότερη δυσεύρετη κυρίως λόγω των νέων κεφαλαικών απαιτήσεων (Capital Adequacy Rules). Πάντως, υπογραμμίζεται ότι ένας αριθμός ξένων Τραπεζών, που δεν ξεπερνούν τις 10, βρίσκονται στην αγορά για χρηματοδότηση συγκεκριμένων αγορών πλοίων από πλοιοκτήτες με τους οποίους έχουν συνεργασθεί στο παρελθόν χωρίς προβλήματα.

— Η χρηματοδότηση μεγάλων αναπτυξιακών προγραμμάτων ανανέωσης του τοννάζ με δάνεια Τραπεζών, η με την άντληση κεφαλαίων από τις διεθνείς χρηματαγορές, θα απαιτήσει την εκ βάθρων οργάνωση των ναυτιλιακών εταιριών, ενώ όπως προαναφέρθηκε το relationship banking παραμένει η μόνη χρηματοδοτική λύση, για το άμεσο μέλλον.

— Τέλος, για να εξευρεθούν τα δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια που θα απαιτήσει η ανανέωση του παγκόσμιου στόλου μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90, θα χρειασθεί μια μακρά και επίμονη προσπάθεια, ώστε τόσο οι τραπεζίτες όσο και οι επενδυτές σ' όλο τον κόσμο να αντιληφθούν τη φύση της ναυτιλίας και με τον τρόπο αυτό να μπορούν να πάρουν μακροπρόθεσμες αποφάσεις που θα υποβοηθήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξή της.

John Samonas
 **Sons**

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
 167/169 LONDON ROAD
 Kingston · Upon · Thames,
 Surrey KT2 6PT — England
 Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
 Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
 FAX: 081-547 1949
 Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

Prospects for the Dry Bulk market

By Mr. JAMES A. ROTH, City University Business School

When I was asked to present a study at the 10th International Meeting of Piraeus, on the «Prospects for the Dry Bulk Shipping Market», I was interested to read what had been said on this subject in previous years. I found some of the forecasts made to be remarkably accurate, in fact, they have set me a daunting precedent.

For example, in 1986, Michael Beenstock and Andrew Vergottis claimed that, «by 1990 we expect freight rates to have doubled and ship prices to have trebled». These projections were fulfilled a year early.

In 1988, Mr Hoegh warned of a global economic contraction beginning in 1990, and, that construction related businesses would be among the worst affected. Because of this he predicted that the increase in steel production of that year would be short lived. Sure enough, world steel production has now fallen by about 9% from its 1989 peak.

In 1990, Mr Heidenreich predicted growing discrimination in the second hand market against ageing vessels. Today the two - tier second hand market is well established, with older units increasingly out of favour.

I would now like to proceed with an analysis of the current market and — if I may be so bold — prospects for the next three years.

1992 has certainly been a very poor year, with the Baltic Freight Index sinking to levels not seen since the mid-eighties. Interestingly, Capesize earnings are currently lower than Handymax, which reflects both the severity of the recession in the Capesize sector and the (comparative) health of the Handymax sector. The financial squeeze on shipowners has been worsened by ever increasing running costs, a trend which few people expect to be reversed.

The current recession begs the following questions: *Why now? Why so severe? And how long will it last?*

In answer to the first of these questions: *Why now?* This recession is a product of the global slowdown in industrial output. OECD industrial production fell in

1991. And, whilst current forecasts are for growth in 1992, I would suggest projections for the second half are somewhat optimistic. Given that output fell in 1991, it may seem surprising that the freight market of that year remained so resilient. However, this is deceptive: apart from short term benefits arising from the Gulf War and port congestion, the true state of the market was hidden by the fact that the recession struck first in the USA, Canada, the CIS, E. Europe and Australia, all of which are relatively self-sufficient in terms of industrial raw materials.

Therefore the shipping market was barely exposed. However, in 1992, the key trading economies of Japan and Germany have suffered a downturn in output, which has had, of course, a far greater impact on shipping.

If one had to single out a specific reason for the severity of this recession, it would have to be the dramatic decline in the Japanese steel industry, which has traditionally generated over 40% of total demand for seaborne transport of iron ore and coking coal. Output for the first half of this year was 14.5% down on last year and the impact on the market has thus been negative, with weak Capesize demand inevitably having a knock-on effect on other sectors.

Market sentiment in the Atlantic has also suffered from the lack of any mass Russian chartering for grain cargoes. As concern has been raised about the creditworthiness of the former Soviet States, grain houses have become involved in grain sales to these countries on a CIF basis. There is evidence that they are concluding fixtures in a more controlled manner so as not to push freights upwards.

How long then, will be recession last? When we consider that the previous one lasted 6 years between 1981 and 1986, the prospect of a repeat performance is truly disturbing. In order to assess this question, it may be worthwhile to conduct a brief comparison between then and now.

Ten years ago, OECD industrial output fell by 3.8% leading to a 5% drop in seaborne trade. Today, the

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 Φάξ: 4294749 — Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 — Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321 — Τέλεξ: 282268

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

fall in OECD industrial production has not been so severe and, the impact on shipping demand will also be lessened by growth in certain non-OECD economies. Here, not only do I refer to the dynamic economies of the Far East which have become even more significant generators of demand, but also to Latin American economies which are gradually freeing themselves from the huge burden of debt. Nevertheless, as regards the demand-side of the market equation, there are certain similarities between then and now.

The major difference is on the supply-side.

Firstly the current orderbook represents little more than 8% of the existing fleet; a modest total which should be easily absorbed.

The average age of the fleet has increased noticeably and currently stands at over 12 years. This has had two effects; it raises the issue of age concern and decreases the fleet's productivity. Age concern stems primarily from the series of catastrophic losses that affected the Capesize sector between 1990 and 1991. In this sector alone, structural failure may have accounted for over 2 million tons d.w. involved in losses and serious casualties. This has had several consequences: An increase in Port State Control, widespread imposition of age ceilings, the possibility of tighter legislation and more stringent survey procedures by classification societies. Indeed it was recently reported that Lloyd's Register expect to disclassify 200 ships this year alone. Old and sub-standard vessels are thus becoming increasingly marginalised in the market and their second hand values discounted. This should provide a real incentive for scrapping.

Running costs are another important influence on the market. In the eighties these were out aggressively in response to the weak market. On current evidence, shipowners will be unable to cut these costs in the nineties because of upward pressure affecting crew costs, insurance, repairs and maintenance.

A major difference can also be seen in the figures for lay-up; There is currently only 1.1 million dwt laid-up, compared to a massive 13.3 million dwt ten years ago.

There is also evidence that certain outside influences on the shipping market are now waning in importance. I refer in particular to State subsidies and Bank credit policy. The cutting back of state support to the shipbuilding industry is now a well established fact of life. The most extreme manifestation of current thinking is, perhaps, the Gibbons Bill which proposes to penalise any vessel calling in the United States that can be proved to have benefitted from shipbuilding support. As regards the availability of ship finance, I believe that this too has tightened substantially. Whilst funds were still widely available in the after-glow of

the 1979/80 boom, Bankers today are considerably more cautious and their attitude is unlikely to change given the need to comply with new Capital Adequacy Rules. In consequence, capital costs have risen and raised the barriers of entry to the shipping industry. Speculators will be less able to participate in the new-building market which will be restricted to established shipping names and individuals with good liquidity.

Whilst it would be naive to suggest that the market has fundamentally changed and will never again suffer a period of over-capacity, the impact of all these changes will be to tighten the supply - side and help prevent a prolonged period of recession such as was seen in the 1980's. Put simply, the decision to order a newbuilding is now harder, and the decision to scrap easier.

So, what of the future?

My demand forecast is based on a return to growth of around 3% in industrial output, (the current OECD forecast for 1993 is 4%). I have also assumed a modest rebound in the steel related trades, but am less optimistic than some commentators regarding the prospects for steam coal and have projected growth in that trade of around 4% per annum. The outlook for the grain trade is mixed and I therefore project no growth in this trade.

Static supply combined with increasing demand should result in an improving freight market in 1993. Indeed with so little tonnage currently in lay-up, the prospects for a fairly swift turnaround are good. If the OECD forecast is subsequently downgraded, the improvement may be postponed by 6-12 months.

As regards the prospects for different vessel sizes, I am most optimistic for the Handymax sector which stands to benefit from the present small orderbook, (2.6% of the fleet), and the expected upturn in industrial activity. Undoubtedly, the Capesize sector offers the most exciting prospects for recovery, although this could be delayed if steel production lags behind the world economy. Although the current orderbook represents a significant 18% of the existing fleet, tighter inspection regimes and (possibly) the INTERCARGO scrapping scheme should help reduce tonnage.

The outlook is therefore positive and by 1995 the market may have reached a position of balance even better than in 1989. However, given the trend to ever rising costs and greater discrimination between older and modern tonnage, profitability levels may not be so good for everyone. Beyond 1995, the outlook depends not only on demand generated by the world economy but whether or not supply - side discipline is maintained in a prosperous market.

JAMES A. ROTH

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

AVLIS SHIPYARD S.A. GREECE

Your Yard in the Mediterranean



- EXCELLENT DELIVERY TIME
- COMPETITIVE PRICES
- HIGH QUALITY WORK

WE OFFER YOU:

- FULL SERVICE DOCKING
AND ALL TYPES OF SHIPREPAIRSD
- CONVERSIONS
- CONSTRUCTION OF SMALLER
AND SPECIAL VESSELS,
(FISHING TRAWLERS, TUGBOATS,
SPECIAL CRAFT, BARGES,
FLOATING OFFSHORE,
CONSTRUCTIONS ETC.)
- INDUSTRIAL CONSTRUCTIONS

CAPACITIES:

- 2 FLOATING DOCKS CAPACITY 48.000 DWT
AND 20.000 DWT RESPECTIVELY
- FLOATING CRANE 100T
- 2 PIER CRANES 50T EACH
- MOBILE CRANES, SMALLER PIER CRANES
- 2 TUGBOATS
- 600 MAN POWER
- MACHINE SHOP, PLATE SHOP, PIPE SHOP,
ELECTRICAL SHOP AND A BALANCED
COMBINATION OF OTHER WELL EQUIPPED
WORKSHOPS
- TOTAL PIERLENGTH 660 METRES

AVLIS SHIPYARD S.A.

EXTENSIVE SKILL AND EFFICIENCY

P.O. BOX 18 - AVLIS — - GREECE

TEL.: (0221) 31512

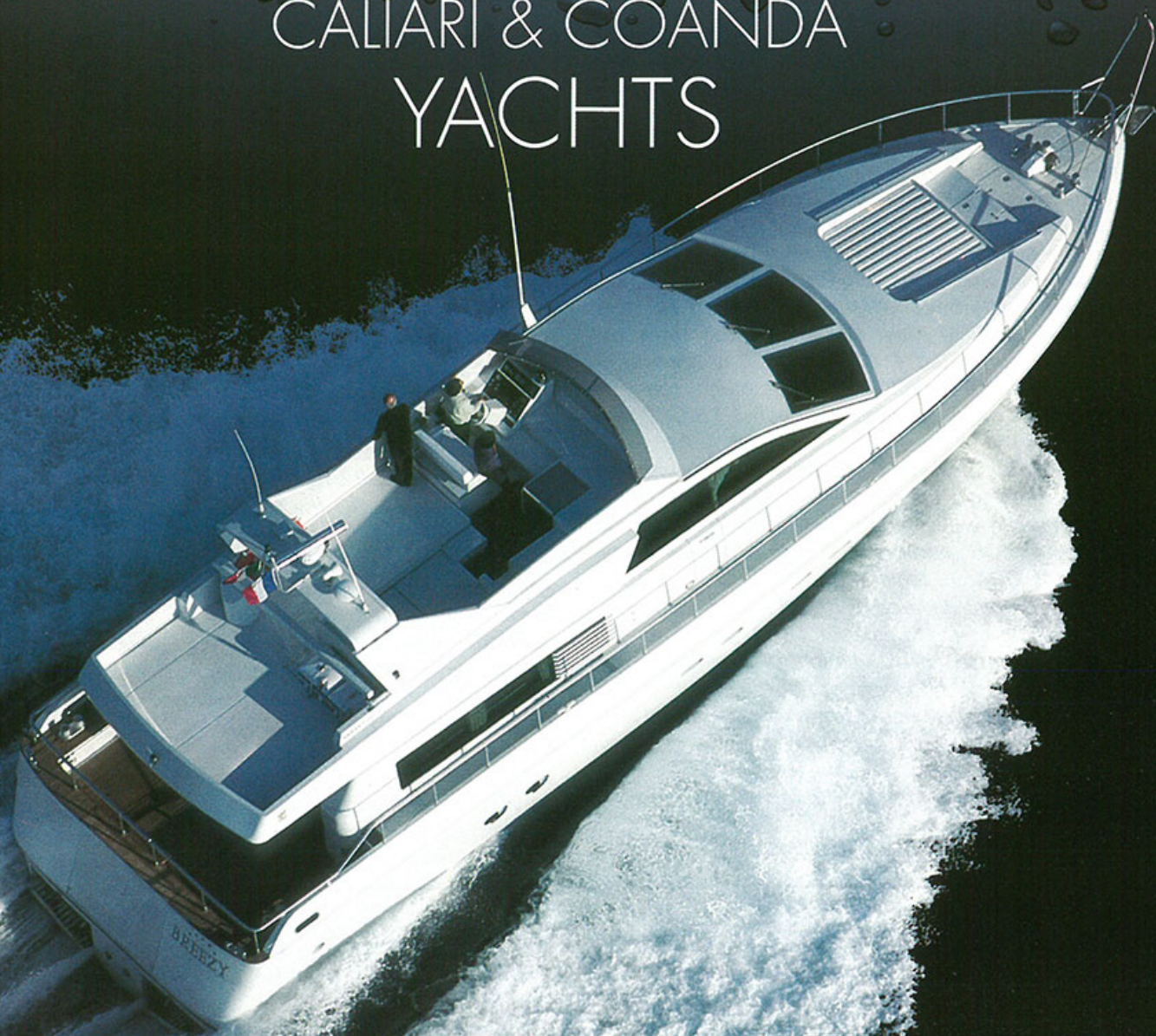
TLX: 2721143 - 272180 NAXA GR

FAX: (0221) 32009

PIRAEUS OFFICE: TEL.: (01) 4293300-FAX: (01) 4293532



CALIARI & COANDA YACHTS



by MOCHI
CRAFT



CALIARI 70



CALIARI 75/80



CALIARI 85/90



CALIARI 103

ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ ΕΠΕ: Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119, 151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ: 8068101-9, FAX: 8068209

The VLCC Fleet in 1982 and 1992 and = = = = towards the Year 2000 = = = =

By Mr. PATRICK HINDS, City University Business School

The purpose of my presentation is to compare the fortunes of the VLCC fleets in 1982 and 1992 and hopefully make a few tentative projections for the next five years.

First then, let us compare the two markets of 1982 and 1992 in a number of different categories and highlight any similarities or fundamental differences between them.

We begin with the freight markets:

In 1982, those VLCCs still trading, earned in the region of \$ 5.000 /day, compared to average earnings in the first half of 1992 of between \$ 10.000 and 15.000 /day.

In 1982 there was limited timecharter activity. Charters were usually for a maximum of 12 months, and usually for state owned interests or small independent oil companies. In a period of painful rationalisation, the oil majors stayed away.

Longer time charter have been available in 1992, and modern units have attracted 12 month charters for up to \$ 33.000 /day. However these rates fall short of the estimated \$ 40.000 /day needed to amortise late eighties built units. 70s built - tonnage charter - rates have wavered between \$ 15.000 and 25,000 / day.

In 1992 there is some slight inconclusive evidence of an emerging two tier market in the 1 million barrel sector but still there is no sign of any significant trend for modern VLCC tonnage that was expected in the wake of the OPA 90 legislation.

Lastly, a crucial difference between the two markets is that the market peaks in 1982 were low and were quickly flattened by vessels re-emerging from lay-up. In 1991, in the aftermath of the Gulf War, rates were higher and the summits were sustained longer, reflecting the limited supply of surplus capacity in the current fleet.

This last point is best illustrated by our second category: Lay-up.

In 1982 166 vessels, or 46 million dwt, were in lay

up at year end. Lloyds Shipping Economist calculated that if one included slow steaming and pair cargoes, there was perhaps 101 million dwt of surplus VLCC capacity.

In mid 1992, only 2 million dwt VLCC tonnage were claimed as laid up, with a further 10.4 million dwt of capacity lost to slow steaming, and a further 10 million dwt classed as idle or either awaiting instruction.

The third category: The second hand market.

In 1982 second hand values for all tonnage hovered at just above scrap value. For example a four year old 300,000 dwt vessel was committed for in the region of \$ 3.2 million.

This year price levels for good condition 70s built tonnage have fallen by over 50% from their 1990 peak, when a 1974 built VLCC could attain a price approaching \$ 30 million.

Most interestingly there has been in 1992, to a greater degree than ever before, a vigorous sorting of the sheep from the goats.

Compare the sales of the M.T. «Nor Master» built 74, at just \$ 5.5 million and the T.T. «British Respect» also built 74 at around \$ 10 m.

This neatly illustrates two major differences between the 1982 and 1992 fleets.

Firstly post OPA 90 the risks in running a substandard vessel are much higher. In 1992 there are vessels for whom the US market is effectively off-limits and accordingly the discount for poor quality tonnage is much larger than in the 1980s.

Secondly today the fleet's average age is 14.8 years and some 75% of the fleet is over 15 years old. Repair costs have risen exponentially and Clarksons calculate that for 30% of the 1992 VLCC fleet to pass a third special survey it would cost between \$ 9.7 and \$ 12.5 million per vessels and to pass a fifth special survey it would cost between \$ 14.2 m and \$ 17.4 m per vessel. This also helps explain this growing emphasis on ship condition.

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.

Lastly in this category, it is interesting to note that in 1982 everything was for sale. In 1992 there are few modern sales candidates, reflecting that most owners still have confidence in the medium term prospects of the market; a confidence that was largely lacking in 1982, something which is perhaps best illustrated by our next category: demolition.

In 1982 the average age of VLCCs sent for scrap was just 11 years. In 1992 thus far the average age has been about 18 years.

In 1982 whether a vessel was scrapped or survived depended entirely on the long-term market viewpoint that the owner took.

In 1992 the reasons for demolition are markedly different. Those vessels that have been scrapped this year were to all intents and purposes commercially exhausted, unable to face the increasingly stringent demands of charterers and classification societies.

This commercial exhaustion is best illustrated by the fact that, in direct contrast to the vessels scrapped in 1982, none of the VLCCs scrapped this year, apart from one Marad ship, have come from lay-up. There was no suggestion that those units scrapped in 1992 thus far would be kept in lay-up in the hope of taking part in an improved market.

The final category for comparison is in the order books of 1982 and 1992.

As you can appreciate, the fleet in 1982 was struggling with the hangover of an ordering binge unprecedented in the shipping market. In fact only one order had been placed in 1982 and none were ordered in 1981 and 1983.

In 1992, whilst the order book is large, equating to some 15% of the current commercial fleet, unlike the previous ordering boom, contracting owners today are not counting on a sustained year on year expansion of oil trade to boost fleet earnings. Rather, owners look towards the current fleet age-profile and see market opportunities from the imminent contraction of the fleet, through scrapping, and the limited capacity of the shipbuilding industry to flood the market in the 1990s.

Having looked at the supply of tonnage let us briefly look at the demand for tonnage.

The oil shocks of 1973 and 79 produced a fundamental change in the supply pattern to the three largest oil markets, the USA, Japan and Western Europe which between them account for over 70% of the world's oil imports. For example between 1978 and 1984, Middle Eastern imports to the US fell by almost 90%. From 2.29 mbpd to 0.24 mbpd: a remarkable reduction. Similar though less drastic changes occurred in the European and to a lesser extent the Japanese markets: a substitution of long haul imports from the Arabian Gulf with oil from alternative marginal producers, producing trade patterns which the VLCC was ill suited to participate in.

By 1992, after eight years of low oil prices, the oil trade has largely return to its more traditional pattern for which the VLCC was specifically designed for.

And so to the future. The base ingredients of the shipping boom/bust cocktail have always been the price of oil and the growth rate of the world's econo-

mies.

As was dramatically demonstrated in the 1970s, it is notoriously difficult to forecast the future price of oil. The slow rate at which the tanker fleet expands and contracts will always leave tanker owners vulnerable to the rapidly shifting sands of the Middle Eastern political scene.

Therefore, let us disregard for a moment the possibilities of an OPEC «wild card» and accept the OECD predictions for oil prices to the end of the decade. Oil prices are predicted to remain at around the \$ 20 per barrel mark until the end of 1997 and thereafter rise to around \$ 23 per barrel by the year 2000.

With this forecast, it is predicted that the current recession will not substantially reduce world seaborne trade. This is in contrast to the 1978-83 recession, when due to the high cost of oil, world seaborne trade fell from 3.7 billion tonnes per year, to just 3 billion.

Indeed it is thought that the crude oil and crude oil products trade will continue to expand to the year 2000. Inevitably most of this trade expansion will occur on routes out of the Middle East, translating into increased VLCC employment for 1994.

In particular, North American oil imports from the Middle East are expected to rise strongly from 1994 to 1996 and demand for crude in South East Asia is expected to rise significantly over the next five years as refinery capacity expands in that region.

However these trade expansions to Asia and the States are balanced by predictions of static levels of crude imports by Japan over the next five years. Moreover substantial increases in the Sumed pipeline throughflows will deprive the VLCC fleet of employment on the AG/ Europe route. When, or if, the Trans-Turkey pipeline is reopened, one can expect the decline of cargoes on this trade to accelerate.

That outlines the tanker demand side scenario to the year 2000.

Now for the supply side.

Like penniless heirs gathered around an elderly, wealthy relative, shipowners with modern tonnage have speculated endlessly on the likely life expectancy of the more antiquated sections of the fleet.

Certainly the age profile of the fleet offers tantalising possibilities. But in establishing a demolition schedule we must look to the quality, not just to the age, of the fleet.

This year, undamaged VLCCs sent to the scrapyards have had years of build ranging from 1970 to 1977. One must accept that one must assess a whole range of criteria, not just age, in predicting the likely scrapping scenario.

Clearly we can no longer draw a line through the fleet and say those over -such-and-such an age will be scrapped by such - and - such a year.

But for many vessels the end is high. At a symposium at the International Centre for Shipping, Trade and Finance earlier this year, BP's Nicolas Hartley stated that something like 45% of the fleet was unsuitable for BP's needs.

At the other end of the supply side equation we must consider the shipbuilding scenario.



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

As stated earlier the motivation of those ordering tonnage has changed considerably since the early 1970s. Owners now build, not to expand or speculate, but to replace.

Similarly the philosophies of the shipbuilding industries have changed markedly from the early 1970s. In Europe, governments are no longer inclined to support their shipbuilding industries to the extent they did in the 1970s. In any case, technological know-how has ebbed away to such an extent in Europe that the potential for a rapid expansion of VLCC construction capacity is small.

In the Far East, the Japanese and Korean economies have developed to such a degree that they no longer need shipbuilding as a lead industry. This allows them to look more at the bottom line, and the bottom line has told them that the shipbuilding industry has been uneconomic for most of the 1980s. Massive restructuring in the 1980s in Japan has meant that up to 70% of the workforce has been shed and those workers are unlikely to return to what they consider is an insecure, unsafe and unclean industry.

Those building docks surplus to requirements in urban centres in land-hungry Japan have been quickly and irrevocably redeveloped.

Finally it is unlikely that in the short to medium term any new country can successfully enter the VLCC construction market. So perhaps we can consider the 41 units due for delivery in 1993 as representing something close to the world's total VLCC capacity for the next few years. Compare that to an industry capable of delivering 30 mdwt, the equivalent of 115 VLCCs, in 1973.

In conclusion, what is clear is that the market is reasonably balanced at present. Unlike the market of 1982, any expansion of trade or contraction of the fleet will have a dramatic impact on tanker earnings.

On the whole however, the rash of deliveries expected for the remainder of this year and next year, coupled with a dull or declining level of world trade throughout 1993 will not be compensated by any major scrapping programme until 1994 when a large percentage of the fleet face testing fourth special surveys. We would then expect trade to rise as the world climbs out of recession and for fleet earnings to rise accordingly.

Finally one must not forget that potentially-potent, new addition to the boom/bust cocktail: Environmentalism.

One could say that the OPA 90 legislation let the tanker market off easily for there are no requirements for retro fitting of double hulls until 2015. There was no detached assessment of the quality of the fleet nor any attempt to weed out by legislation the poorest quality units. It was left to the charterers discretion which vessels trade to the USA.

The next time a major oil spill occurs off the US coast, poor quality tankers may not escape so lightly.

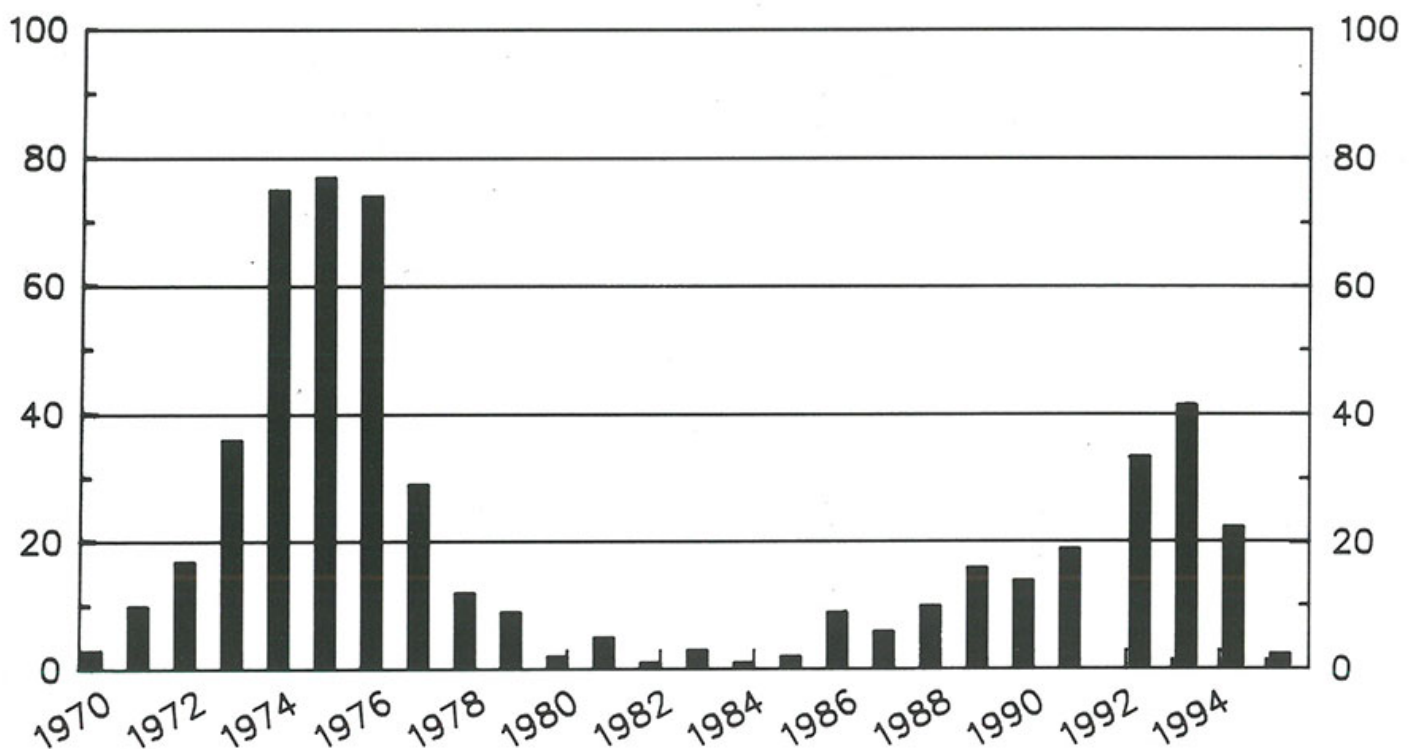
So I finish by quoting a major shipowner who recently stated:

«It is not a question of whether a pollution incident involving sub-standard tonnage might occur, but when, where, and how bad it will be».

PATRICK HINDS

Age Profile of the VLCC Fleet

No. of Vessels



Source: Axis Shipbroking

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο παραδόθηκε στον Ελληνικό λαό



Το πρότυπο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, από τα πλέον σύγχρονα στο διεθνή χώρο, που ανήγειρε το Ίδρυμα Ωνάση σε έκταση 8.000 τ.μ. επί της Λεωφόρου Συγγρού στην Αθήνα, παραδόθηκε πλήρως εξοπλισμένο στο Ελληνικό Δημόσιο στις 6 Οκτωβρίου 1992.

Μιλώντας στην τελετή των ευκαινίων, ο πρωθυπουργός κ. Κων/νος Μητσotάκης, αφού αναφέρθηκε στη σημαντική αυτή προσφορά του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης» και εξέφρασε τις ευχαριστίες του εκ μέρους του ελληνικού λαού, τόνισε μεταξύ άλλων:

«Η Πολιτεία αποδεχόμενη σήμερα τη δωρεά αγκαλιάζει το «Ωνάσειο» Κέντρο με τη στοργή και τη φροντίδα που επιβάλλεται. Με τη σύσταση Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου, η Πολιτεία μερίμνησε, ώστε η πορεία και το μέλλον του Καρδιοχειρουργικού Κέντρου, να είναι συνεπής με τους οραματισμούς εκείνου, του οποίου φέρει το όνομα. Φρόντισε να θεμελιώσει τη λειτουργία του σε μια αποτελεσματική οικονομική αντίληψη, χάρη στην οποία το «Ωνάσειο» Καρδιο-

χειρουργικό Κέντρο, συνεχώς θα εκσυγχρονίζεται διατηρώντας την τεχνολογική πρωτοπορία, που σήμερα κατέχει».

Λίγο πριν, ο πρόεδρος του Κοινοφελούς Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, είπε:

«Κύριε Πρόεδρε της Κυβερνήσεως, Μακαριώτατε, Κυρίες και Κύριοι,

Η αρχιτεκτονική σύλληψη, η σύγχρονη τεχνολογία, ο μόχθος και το μεράκι του κατασκευαστή και των μαστόρων του, ο ζήλος των ανθρώπων μας και η οικονομική ισχὺς του Αριστοτέλη Ωνάση συντέλεσαν στο να δημιουργηθεί αυτός ο απaráμιλλος ναός του Ιπποκράτη που το Ωνάσειο Ίδρυμα σήμερα χαρίζει στον ελληνικό λαό.

Από το βήμα αυτό το Ωνάσειο Ίδρυμα απονέμει δημόσια τον έπαινο στους αρχιτέκτονες - μελετητές Llewellyn - Davies Weeks, στους μηχανικούς One Arup Partners, στους αρχιτέκτονες Καψαμπέλλη - Σταμάτη, στην προμηθεύτρια του Ιατρικού εξοπλισμού διεθνή εταιρία Ho-

spitalia, στους κατασκευαστές Ιωάννου - Παρασκευαΐδη και ειδικότερα στον Δάκη Ιωάννου και τον πατέρα του Στέλιο Ιωάννου, που όχι χωρίς μόχθο και πάντως έξω από την στενή έννοια της εμπορικότητας, οικοδόμησαν αυτόν τον Ωνάσειο Ναό της Υγείας και σε όλους τους επώνυμους και ανώνυμους που εργάστηκαν με μεγάλο ενθουσιασμό για την ολοκλήρωση αυτού του μεγάλου Κοινοφελούς έργου.

Από το βήμα αυτό σύσσωμο το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος αποτίει μεταθανάτιο φόρο τιμής στην αείμνηστη Πρόεδρό του Χριστίνα Ωνάση, που μόνη εισηγήθηκε, επίμονα εξήγησε και αταλάντευτα εξάλειψε κάθε δισταγμό για να γίνει αυτό το Νοσοκομείο, για ν' αφιερωθεί το μεγαλύτερο μέχρι σήμερα έργο του Ιδρύματος στην Υγεία και την ανάπτυξη της στην πατρίδα μας.

Κύριε Πρόεδρε,
Μακαριώτατε,
Φίλες και Φίλοι,

Υπάρχουν άνθρωποι σπάνιοι

που όσο ζουν παράγουν έργο που φωτίζει και παραδειγματίζει τους άλλους. Υπάρχουν εξαιρετικοί άνθρωποι που, όχι μόνο αυτοί δημιουργούν έργο κοινωνικά χρήσιμο κατά την διάρκεια της ζωής τους, αλλά με την δύναμη της θέλησής τους και την επιρροή τους προκαλούν στους άλλους την υποχρέωση να παράγουν έργο κοινωνικά χρήσιμο, πολλά χρόνια μετά τον θάνατό τους.

Ενας τέτοιος εξαιρετικός και μέγας άνθρωπος υπήρξε ο Αριστοτέλης Ωνάσης στο όνομα του οποίου αφιερώνομε σήμερα αυτό το μνημειώδες Νοσοκομείο, σαν το μόνο μνημόσυνο που θα ήθελε και που σε κάθε περίπτωση θα ταίριαζε στην μεγαλωσύνη του.

Γιατί αυτός όχι μονάχα εδημιούργησε έργο μεγάλο όσο ζούσε, αλλά όταν ήρθε η ώρα του ν' ατενίσει τον θάνατο, τον αντιμετώπισε θαρραλέα και μεθόδευσε με ψυχραιμία, προνοητικότητα και βαθιά γνώση των ανθρώπινων πραγμάτων. Το πέραςμα της δύναμής του στα χέρια αυτών που υπήρξαν οι πλησιέστεροί του στο νου και την ψυχή, ξεγελώντας τον θάνατο και διατηρώντας την αλήθεια και την δύναμή του, για να υπηρετήσει τον άνθρωπο και την κοινωνία και μετά το θάνατό του.

Ετσι ο Αριστοτέλης Ωνάσης υπάρχει ακόμη και θα υπάρχει ανάμεσα μας όσο μεταλαμπαδεύεται στους επιγόνους του το αγωνιστικό κοινωνικό πνεύμα του. Αυτό το πνεύμα είναι η μοναδική ψυχή και έμπνευση του Ιδρύματος που αυτός εδημιούργησε στη μνήμη του αδικοχαμένου του γιού, Αλέξανδρου Ωνάση. Αυτό είναι το Ίδρυμα του οποίου προείδε και διέγραψε την δραστηριότητα και την πορεία με κάθε λεπτομέρεια στην διαθήκη του.

Ετσι 17 χρόνια μετά το θάνατό του, το Ίδρυμα το δικό του, ζει όπως αυτός το θέλησε να ζει. Δεν είναι Ίδρυμα ενός μόνου έργου! Δεν είναι έργο ενός μόνο ανθρώπου. Δεν είναι οι άνθρωποι μιας μονάχας γενιάς, αλλά είναι πρόκληση κι αγώνας διαρκής, όσο η ιδέα υπάρχει και η κοινωνική και εθνική ευαισθησία κινεί τις ψυχές και τον νου αυτών που το υπηρετούν.

Ετσι στα 17 αυτά χρόνια απλόχερα ξοδεύτηκαν περίπου 120 εκατομμύρια δολλάρια σε έργα σημαντικά, κοινωνικά και ανιδιοτελή. Στο μνημειακό χαρακτήρος Νοσοκομείο αυτό που σήμερα παραδίδομε στο Ελληνικό Κράτος. Στον θεσμό των Υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές απ' τον οποίο ωφελήθηκαν μέχρι τώρα πάνω από 1.400 νέοι και νέες. Στα γνωστά σε όλους μας Διεθνή Βραβεία. Στα 20 σχολεία που χτίσαμε στην Ελλάδα. Στο Κέντρο Ελληνικών Σπουδών του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης. Στους παιδικούς σταθμούς κι' άλλα μικρότερης σημασίας έργα. Στην χρηματική ενίσχυση σημαντικών θεσμών, ερευνών και ιδρυμάτων στον διεθνή χώρο. Και τα έργα δεν σταματούν εδώ! Μελετούμε και σχεδιάζουμε για το μέλλον, βελτιώνοντας όσα άξια πράξαμε στο παρελθόν και όσα άξια θα πράξουμε στο μέλλον. Με συγκίνηση στρέφουμε το βλέμμα στον Ελληνισμό όπου γης. Σ' αυτούς που ποτέ δεν πρέπει να σβύσει από τα χείλη τους η ελληνική λαλιά κι απ' την ψυχή τους η Ελληνικότητα.

Αυτά και άλλα σημαντικά στηρίζονται στις σκέψεις και στο πνεύμα που μας κληροδότησε ο Αριστοτέλης Ωνάσης, κι αυτά με την σειρά τους στην οικονομική ισχύ του Ιδρύματός του, όπως την ανέπτυξαν, επέκτειναν και εβάθυναν οι

άνθρωποί του. Σήμερα ο στόλος του είναι πιο κραταιός παρά ποτέ. Η σημαία του κυματίζει στα πιο σημαντικά και νεώτερα πλοία της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ο ουρανοξύστης του, ατενίζει κατάντα τους υψηλότερους ουρανοξύστες της Νέας Υόρκης. Οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις του στην θάλασσα και τη στεριά, μοχθούν άοκνα παραβγαίνοντας και παρακινούμενοι από την γνώση ότι υπηρετούν μονάχα κοινωφελή έργα.

Αυτή είναι σήμερα η κατάσταση στο Ίδρυμα που ο Αριστοτέλης Ωνάσης ίδρυσε στην μνήμη του Αλέξανδρου Ωνάση, και που αφού νίκησε στα χρόνια που πέρασαν όποιους δισταγμούς κι αμφισβητήσεις, τις θύελλες και τις καταιγίδες της πορείας του, χαρούμενο, κατάφωτο και γιορτινό, σας καλωσορίζει και σας ευχαριστεί για την εμπιστοσύνη και τη χαρά που του δώσατε λαμπρίνοντας με την παρουσία σας τη σημερινή γιορτή του Αριστοτέλη Ωνάση.

Τώρα παραχωρώ το βήμα στον άξιο συνεργάτη μας, τον εκ των Αντιπροέδρων μας κ. Απόστολο Ζαμπέλα, που επικεφαλής κλιμακίου του Ιδρύματος, συντόνισε, παρακολούθησε και εμόχθησε πολύ για το μεγάλο αυτό έργο, για την πραγματοποίηση του οποίου το Ωνάσειο Ίδρυμα δεν προσέφερε μονάχα χρήματα, αλλά προσέφεραν και τα στελέχη του κάτι από τον εαυτό τους. Κι' αυτό σε τελευταία ανάλυση μετρά μαζί με τα χρήματα».

Ο κ. Απόστολος Ζαμπέλας

Στην συνέχεια ο αντιπρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση κ. Απ. Ζαμπέλας, έδωσε μια συνοπτική δράση της μέχρι σήμερα σημαντικότητας κοινωνικής δραστηριότητας του Ι-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

δρύματος, τονίζοντας τα εξής:

«Παραδίδουμε σήμερα στο Ελληνικό Δημόσιο το σημαντικότερο έργο του Ιδρύματος. Η συνολική αξία του ανέρχεται στο ποσό των 75.000.000 δολλαρίων και στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται η αξία του οικοπέδου, της προμελέτης και οριστικής μελέτης, το κόστος κατασκευής, καθώς και η αξία των ιατρικών μηχανημάτων και του λοιπού ξενοδοχειακού εξοπλισμού, όπως συνήθίζεται να αποκαλείται.

Ο θεσμός των υποτροφιών για την μετεκπαίδευση ετησίως 100 έως 120 Ελλήνων νέων επιστημόνων, καλλιτεχνών και αθλητών κλείνει φέτος 15 χρόνια. Στο διάστημα αυτό από το 1978 μέχρι σήμερα, χορηγήθηκαν 1.400 υποτροφίες και δαπανήθηκε το ποσό των 12.000.000 δολλαρίων.

Το 1989 εγκαινιάστηκε το Ωνάσειο Κέντρο Ελληνικών Σπουδών στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης για το οποίο δαπανήθηκαν 15.000.000 δολλάρια.

Από το 1980 έχει θεσπισθεί η ετήσια απονομή των Διεθνών Βραβείων «Αθήναι», «Ολυμπία», «Αριστοτέλης» και «Δελφοί» που νομίζω ότι όλοι γνωρίζετε. Μέχρι σήμερα για την υλοποίηση του σκοπού αυτού έχει διατεθεί το ποσό των 7.000.000 δολλαρίων.

Ακόμα, έχει διατεθεί μέχρι σήμερα το ποσό των 9.000.000 δολλαρίων σε διάφορους Οργανισμούς, Ιδρύματα κλπ. στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, καλύπτοντας ανάγκες στους τομείς πολιτισμού, υγείας, παιδείας και γενικότερους κοινωνικούς σκοπούς. Ενδεικτικά σας αναφέρω πρώτον τη διάθεση 3.000.000 δολλαρίων για την ανέγερση 20 Δημοτικών σχολείων

που καταστράφηκαν στο σεισμό του 1981. Δεύτερον τη χρηματοδότηση ύψους 1.000.000 δολλαρίων για την ανέγερση Ελληνικού Δημοτικού Σχολείου στο Μπουένος Άϊρες της Αργεντινής και την ενίσχυση των Ελληνικών Κοινοτήτων της Νοτίου Αμερικής. Τρίτον την επιχορήγηση με 1.300.000 δολλάρια διαφόρων ερευνητικών προγραμμάτων που διεξάγονται σε Ινστιτούτα Υγείας του Εξωτερικού. Τέταρτον τη διάθεση 300.000 δολλαρίων στην Εστία Νέας Σμύρνης.

Τέλος μαζί με άλλα μικρότερα ποσά που δαπανήθηκαν για τους σκοπούς που προανέφερα, το Ίδρυμα συνολικά διέθεσε από της ιδρύσεώς του μέχρι σήμερα 120.000.000 δολλάρια. Στόχος μας είναι να συνεχίσουμε τη δραστηριότητά μας με την ίδια ζέση ούτως ώστε να προσφέρουμε όσο το δυνατόν περισσότερα στο κοινωνικό σύνολο, που άλλωστε είναι και ο σκοπός της ίδρυσης του Ιδρύματός μας, σύμφωνα με τη διαθήκη του αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση».

Το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο

Το πρότυπο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο αποτελείται από υπόγειο, ισόγειο και 8 ορόφους, ανεπτυγμένους περιμετρικά γύρω από ένα κεντρικό αίθριο, συνολικής επιφάνειας 21.360 τ.μ. συμπεριλαμβανομένου και υπογείου γκαράζ. Ολόκληρο το κτίριο έχει κλιματισμό. Η δύναμή του ανέρχεται σε 112 κλίνες: 52 Χειρουργικές, 50 Καρδιολογικές, και 10 Παιδοκαρδιοχειρουργικές. Διαθέτει μονάδες Εντατικής Θεραπείας, Ημιεντατικής Θεραπείας, Θεραπείας Εμφραγμάτων, Αιμοδυναμικό Εργαστήριο,

Παιδοκαρδιοχειρουργική Νοσηλευτική Μονάδα, Καρδιοχειρουργική Νοσηλευτική και Εργαστήριο Ηλεκτροφυσιολογίας και Βηματοδότησης. Επίσης, εξωτερικά ιατρεία, κλινικά εργαστήρια και διαγνωστικά τμήματα.

Στο σχεδιασμό του κτιρίου εφαρμόστηκε μια πρωτοποριακή ιδέα. Επιτεύχθηκε η συγκέντρωση όλων των κρίσιμότερων λειτουργικών μονάδων σε ένα όροφο. Η διάταξη αυτή, η οποία δεν παρατηρείται σε κανένα από τα γνωστά, τουλάχιστον, Καρδιοχειρουργικά Κέντρα του εξωτερικού, προσφέρει τη δυνατότητα ταχύτερης και ανετότερης θεραπείας του ασθενούς.

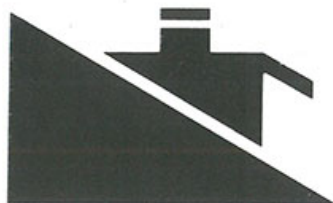
Συγκεκριμένα σ' ένα μόνο όροφο, στον πρώτο, βρίσκονται:

- Το συγκρότημα χειρουργείων.
- Η μονάδα χειρουργικής εντατικής θεραπείας — φροντίδας (S.I.C.U.).
- Η μονάδα ενδιάμεσης χειρουργικής εντατικής θεραπείας - φροντίδας (I.S.I.C.U.).
- Η μονάδα εμφραγμάτων (στεφανιαίων) (C.I.C.U.).
- το αιμοδυναμικό εργαστήριο (καθετηριασμοί καρδιάς).

Ακόμη το νοσοκομείο διαθέτει μια πρωτότυπη αίθουσα παρακολούθησής των εγχειρήσεων με απρόσκοπτη ορατότητα στο ένα από τα χειρουργεία.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του «Ωνάσειου» απαρτίζουν: Ο επιχειρηματίας κ. Σπ. Μεταξάς (πρόεδρος), ο καθηγητής Κ. Τούντας (αντιπρόεδρος, και ως μέλη οι καθηγητές Σωτήρης Ράπτης, Κ. Μοίρας, Διον. Κόκκινος, ο δικηγόρος Αθ. Λιάπης και ο αντιπρόεδρος του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης» Απ. Ζαμπέλας.

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

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

«Υπάρχει κάτι χειρότερο στην ζωή από το να μην έχεις επιτύχει Είναι το να μην έχεις δοκιμάσει»

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Γνωστός Άγγλος τραπεζίτης που έχει πολλές σχέσεις με την ναυτιλία και τον εφοπλισμό διέτυπωσε μια πολύ ενδιαφέρουσα άποψη: Εγώ είπα «προσβλέπω περισσότερο στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη σ' αυτούς τους δύσκολους καιρούς» για να συνεχίσει:

«Θα προτιμούσα να δανείσω σε πλοιοκτήτες σαν τους Έλληνες που πιστεύουν στις παραδοσιακές ναυτικές αξίες και που προτιμούν να γνωρίζουν οι ίδιοι κάθε καρφί του καραβιού τους παρά μέσω ενός τρίτου» για να καταλήξει: «θα προτιμούσα να δανείζω σε πλοιοκτήτες με μια στέρεη εσωτερική λειτουργία της επιχείρησης με μόνιμα τακτικά στελέχη που επιδιώκουν τους ίδιους στόχους με τους πλοιοκτήτες».

Στο τεύχος της 15 Αυγούστου 1990 των «Ναυτικών Χρονικών» ο γράφων με αφορμή την ονομασία τεσσάρων VLCC του Γεωργίου Π. Λιβανού μετα ονόματα τεσσάρων Πλοιαρχών του «Καπετάν Μιχάλης», «Καπετάν Γιώργης», «Καπετάν Παναγιώτης» και «Καπετάν Γιάννης» είχε σχολιάσει την ενέργεια αυτή του πλοιοκτήτη ότι αποτελούσε σωστή προσπάθεια δημιουργίας της εικόνας του παραδοσιακού εφοπλιστή που είναι δεμένος με τα πλοία του και τα πληρώματά του.

Γιατί πραγματικά η ονομασία αυτή των πλοίων αποτελεί πράξη α-

ναγνώρισης της προσφοράς των συνεργατών στην ανάπτυξη και την πρόοδο της εταιρίας.

Χωρίς αμφιβολία η αναγνώριση της προσφοράς αποτελεί το πρώτο βήμα για την δημιουργία μόνιμων στελεχών που να επιδιώκουν τους ίδιους με τον πλοιοκτήτη στόχους, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο τραπεζίτης.

Ο καθένας λοιπόν που ενδιαφέρεται για την ναυτιλία μας και το μέλλον της εύλογα διερωτάται μήπως την παραπάνω άποψη πρέπει να την εκλάβουμε ως ένα μήνυμα «της επιστροφής στις ναυτικές μας ρίζες». Γιατί μέσα από αυτές πηγάζουν οι παραδοσιακές ναυτικές μας αξίες στις οποίες πάντοτε βασίστηκε και γιγαντώθηκε η Ελληνική Ναυτιλία.

Πρόκειται ουσιαστικά για το παραδοσιακό «δέσιμο» του Έλληνα πλοιοκτήτη με το πλοίο του και το πλήρωμά του.

Είναι το «δέσιμο» αυτό που ξεκίνησε από τον «συντοπιτισμό» κυρίως των Ελλήνων πλοιοκτητών και των πληρωμάτων τους.

Πλοίαρχος κατά κανόνα ο ίδιος και από το ίδιο νησίδα συγγενείς και φίλοι το πλήρωμα.

«Δικό μας το βαπόρι» λέγανε στα καφενεία και τις ρούγες των ναυτικών νησιών μας και εννοούσαν του συντοπίτη εφοπλιστού.

Και όμως τόνωναν δικό τους και το πονούσαν και μέσα και έξω

από το βαπόρι.

Ο κακός ναυτικός, ο τζαναμπέτης, δεν χωρούσε στο βαπόρι μα και ούτε στο νησί, που ούτε γυναίκα να παντρευτεί δεν τούδιναν!!

Και επί τέλους ας το ομολογήσουμε ότι έτσι έγιναν του πλοιοκτήτη τα βαπόρια περισσότερα αλλά και από την άλλη την πλευρά των πληρωμάτων σπίτια και μέγα-ρα και νοικοκυριά στήθηκαν σε πόλεις και νησιά αλλά και πλοιοκτήτης νέοι δημιουργήθηκαν.

Με άλλα λόγια έτσι έγιναν πολλά τα μοναχοβάπορα, τα μοναχοβάπορα εταιρίες και η ναυτιλία των Ελλήνων μεγάλωσε και έγινε μια Μεγάλη Ναυτιλία.

Αξονας δηλαδή της ανοδικής πορείας η στελέχωσή της με «δικούς της» ανθρώπους. Ο δικός του άνθρωπος υπήρξε πάντοτε το κλειδί της επιτυχίας. Γιατί μόνο με τον «δικό του» άνθρωπο έχει την δυνατότητα ο πλοιοκτήτης να γνωρίζει τι πραγματικά συμβαίνει με την τεράστια περιουσία του, τόσο αβέβαιης όμως αξίας, σε μια τόσο βίαια μεταβαλλόμενη ναυλαγορά.

Βέβαια σήμερα αναζητώντας μέσα από τον συντοπιτισμό τον δικό μας άνθρωπο είναι μια ουτοπία αφού όπως είναι γνωστό οι ναυτο-μάνες περιοχές της χώρας στέρεψαν και αυτές. Όμως σε μια εποχή σαν την σημερινή που μέσα από την τεχνολογία οι συναλλακτικές σχέσεις συνεχώς και περισσότερο,

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

αποπροσωποιοούνται, που τα χαρτιά και τα έγγραφα έχουν πληθύνει, που η παρουσία του λογιστή και του δικηγόρου είναι αναπόφευκτη, η διατήρηση της οικογενειακής αντίληψης στο όλο πνεύμα λειτουργίας της επιχείρησης εξακολουθεί να είναι αναγκαία.

Από τα πράγματα λοιπόν είναι υποχρεωμένη πλέον η σημερινή επιχείρηση να δημιουργήσει «τους δικούς της ανθρώπους» τα δικά της δηλαδή μόνιμα στελέχη έστω και εάν δεν είναι συντοπίτες του πλοιοκτήτη.

Η προσέλευση όμως των στελεχών που θα σταδιοδρομήσουν στην επιχείρηση και θα ταυτίσουν την καριέρα και το μέλλον τους με την εταιρεία είναι ανάγκη να γίνει με μια διαφορετική προσέγγιση που δεν στηρίζεται σε προϋπάρχουσες φιλικές ή συγγενικές ή συντοπιτικές σχέσεις.

Και σήμερα η δημιουργία μονίμων ναυτικών στελεχών προερχομένων από τα διάφορα μέρη της χώρας αλλά μέσα από την ελληνική κοινωνία, που ίσως θα πρέπει να ομολογηθεί, — μια κοινωνία, που ίτην χαρακτηρίζει ο άκρατος καταναλωτισμός και ευδαιμονισμός —, είναι ένα πρόβλημα αρκετά περίπλοκο και σύνθετο.

Γιατί σήμερα για να δημιουργήσουμε μόνιμα στελέχη δεν είναι αρκετό να εξασφαλίσουμε σε ένα στέλεχος εργασία στα πλοία. Την εργασία αυτή θα την βρει είτε στα δικά μας πλοία είτε σε κάποιου άλλου εφοπλιστή. Το πρόβλημα πλέον δεν εντοπίζεται στο σημείο αυτό.

Σήμερα για να αποκολλήσουμε ένα νέο άνθρωπο από τον ευδαιμονισμό της ξηράς και να τον φέρου-

με στην θάλασσα χρειάζεται διαφορετική προσέγγιση.

Χρειάζεται διαφορετική πολιτική, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στην εξασφάλιση της εργασίας αλλά επεκτείνεται στον χώρο των κινήτρων και της μελλοντικής προοπτικής.

Εάν πραγματικά σήμερα ερωτούσαμε όλους αυτούς τους νέους που θα ενταχθούν στην πρώτη τάξη των Ναυτικών Σχολών το πως βλέπουν την ναυτική τους σταδιοδρομία, θα δούμε ότι σχεδόν στο σύνολό τους — περιλαμβανομένων και αυτών που αγαπούν και λατρεύουν τη ναυτική σταδιοδρομία και τη θάλασσα — θα μας απαντήσουν με μια φυσικότητα αλλά μαζί και με μία εκπλήσσοσα βεβαιότητα:

«Θα ταξιδέψω μερικά χρόνια, θα πάρω τα διπλώματά μου και μετά θα βγω να εργαστώ στα γραφεία ναυτιλιακής εταιρείας ή όπου αλλού μπορέσω με τις γνώσεις και την εμπειρία μου».

Εμείς θεωρούμε ότι αυτό ο στόχος των αυριανών στελεχών της ναυτιλίας πρέπει να αποτελέσει τον άξονα σοβαρού προβληματισμού για την εφαρμοστέα πολιτική όχι μόνο των εταιριών για την δημιουργία μονίμων στελεχών των «δικών τους στελεχών» αλλά και την πολιτική του Κράτους για την προσέλευση στελεχών στην ναυτιλία αλλά και την ποιοτική αναβάθμισή τους.

Σε επίπεδο ναυτιλιακής εταιρείας

Χωρίς αμφιβολία η κάθε εταιρεία σήμερα μπορεί να εφαρμόζει τις δικές της πολιτικές για την δημιουργία των μονίμων στελεχών — των δικών της ανθρώπων — μέσα από

μία προσέγγιση τέτοια που τα στελέχη αυτά να δουν την σταδιοδρομία τους αλλά και τις φιλοδοξίες πραγματοποιούμενες μέσα από το γίνεσθαι της εταιρείας τους.

Προσεγγίσεις ασφαλώς υπάρχουν πολλές που ανάλογα με τον χαρακτήρα του ναυτικού την ειδικότητά του, την εκπαιδευτική και μορφωτική υποδομή του, την οικογενειακή του κατάσταση, τις ανάγκες του και τις φιλοδοξίες τους κλπ., μπορούν κατά περίπτωση να εφαρμόσουν για να βρουν την καλύτερη ανταπόκριση.

Σε μια προσπάθεια καταγραφής των προσεγγίσεων αυτών που ουσιαστικά αποτελούν κίνητρα αυτού θα τα χαρακτηρίσαμε:

α) Οικονομικού χαρακτήρα: Σαν τέτοια κίνητρα μπορεί να είναι π.χ. επιδόματα πολυετίας στα πλοία της εταιρείας ή δώρων χορήγηση δανείων για λόγους ανάγκης όπως για περίπτωση ασθένειας του ιδίου ή μέλους της οικογένειας, ή για γάμο κλπ.

β) Κοινωνικού χαρακτήρα

Σαν τέτοια θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν η συνεχής ενημέρωση της οικογένειας σε περιπτώσεις συμβάντων ή αποστολή συγχαρητηρίων ή δώρου για γέννηση παιδιού, επετείων γάμων, ονομαστικής γιορτής κλπ.

Ακόμη δε σε περίπτωση που ο ναυτικός είναι στην ξηρά επικοινωνία μαζί του και με την οικογένεια ώστε να νοιώσει πραγματικά ότι τον θυμούνται, ότι εκτιμούν την δουλειά του και την προσφορά του. Και ακόμη η πρόσκλησή του σε κοινωνικές εκδηλώσεις γεύματα ή δεξιώσεις, ή επισκέψεις. Εκδηλώσεις δηλαδή που θα του δημιου-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

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

γούν την πεποίθηση ότι αποτελεί μέλος της ευρύτερης οικογένειας που ονομάζεται ναυτιλιακή εταιρία.

γ) Ενημερωτικού - εκπαιδευτικού χαρακτήρα

Στα κίνητρα αυτού του είδους περιέχονται οι παροχές που στοχεύουν στην ποιοτική βελτίωση της επαγγελματικής του επάρκειας. Σαν τέτοιες μπορούν να θεωρηθούν η ενθάρυνση παρακολούθησης σεμιναρίων, διαλέξεων, και η ανάληψη σε όποιο βαθμό είναι δυνατό των σχετικών δαπανών. Η σε συστηματική βάση παρακολούθησή της εσωτερικής λειτουργίας της επιχείρησης π.χ. για τους μηχανικούς το Τεχνικό τμήμα και για τους πλοiάρχους το operating, το Λογιστήριο και το chartering. Ακόμη δε από πλευράς εταιρίας μιας πολιτικής ενθάρρυνσης για μελέτη των διαφόρων εγχειριδίων του πλοiού ή ευρύτερου επαγγελματικού ενδιαφέροντος.

Χωρίς αμφιβολία επιστέγασμα του ενδιαφέροντος της εταιρίας για το πρόσωπο του ναυτικού αποτελεί η επιλογή του για παραμονή στα γραφεία της εταιρίας. Παρόπλο που τελικά η επιλογή είναι καθαρά θέμα του ιδίου του πλοιοκτήτη εν τούτοις όμως αυτή θα πρέπει να

στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια ικανότητας σε συνδυασμό με τον βαθμό της προσπάθειας και της αφοσίωσης στους στόχους της εταιρίας ώστε πραγματικά η επιλογή να λειτουργεί σαν κίνητρο επιβίβευσης και καλό παράδειγμα καταξιωμένης αναγνώρισης της προσφοράς.

Η παραπάνω απαρίθμηση των επιλογών είναι τελείως ενδεικτική και σε κάθε εταιρία εναπόκειται να εξατομικεύει την εφαρμοστέα πολιτική. Πάντως το αισιόδοξο είναι ότι σήμερα πολλές ελληνικές εταιρίες έχουν κατανοήσει την ευρύτερη σημασία της δημιουργίας μόνιμων πληρωμάτων και πραγματικά εφαρμόζουν συγχρόνους μεθόδους με πολύ καλά αποτελέσματα.

Σε επίπεδο Πολιτείας

Το θέμα της δημιουργίας κινήτρων από τις ίδιες τις εταιρίες περιορίζεται όπως είναι φυσικό μόνο στα ενεργά στελέχη δηλαδή στα υπάρχοντα στελέχη. Με άλλα λόγια η κάθε μια εταιρία έστω και σε επίπεδο συλλογικής εκπροσώπησης δια των Ενώσεων δεν έχει την δυνατότητα να αγγίζει τα κοινωνικά στρώματα για να αντλήσει μελλοντικά στελέχη.

Αυτή την δυνατότητα προσέλκυσης στελεχών από την κοινωνική δεξαμενή την έχει κυρίως η Πολιτεία.

Γιατί η Πολιτεία είναι αυτή που μπορεί να θεσπίσει κίνητρα που είναι ελκυστικά για την νεολαία ώστε να προτιμήσει τα ναυτικά επαγγέλματα.

Όμως πρόκειται για ένα τεράστιο πρόβλημα σε εποχή ευδαιμονισμού να προσελκύσουμε νέους στην θάλασσα.

Όμως επειδή ακριβώς η Ναυτιλία για την χώρα μας σημαίνει πολλά περισσότερα αποτελεί επιταγή των καιρών πλέον να δημιουργήσουμε αυτά τα κίνητρα και να λάβουμε αυτά τα μέτρα που να καταστήσουν ελκυστική τη ναυτική σταδιοδρομία. Και νέοι και ικανοί και φιλόδοξοι υπάρχουν κατά δεκάδες χιλιάδες που αποφοιτούν από τα Λύκεια της χώρας ενώ δεκάδες χιλιάδες από αυτούς δεν κατορθώνουν να επιτύχουν στα Πανεπιστήμια παίρνοντας το δρόμο είτε του εξωτερικού είτε των άλλων ιδιωτικών κυρίως μεταλυκειακών Σχολών.

Σ' αυτούς λοιπόν τους νέους είναι ανάγκη να αναζητήσουμε της πηγές τροφοδότησης της ναυτιλίας. Αυτοί αποτελούν την τερά-

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



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

στια δεξαμενή άντλησης των στελεχών της και προς αυτή την κατεύθυνση οφείλουμε να στραφούμε, να την ενημερώσουμε αλλά και να τους δημιουργήσουμε κίνητρα για να ικανοποιήσουν τις φιλοδοξίες τους που για τον Άλφα ή Βήτα λόγω δεν τα κατάφεραν σε άλλους τομείς.

Και εφόσον η φιλοδοξία τους εξακολουθεί να είναι η διάκριση στην ζωή μέσα από επιστημονική καταξίωση γιατί να μην ανοίξουμε σ' αυτούς τις πύλες μιας συνολικής ναυτικής σταδιοδρομίας.

Αυτής δηλαδή που θα ξεκινάει από την συστηματική επιστημονή σπουδή του γνωστικού αντικείμενου της ειδικότητάς τους και θα συνεχίσει με την ναυτική υπηρεσία στα πλοία για να καταλήξει στην μετέπειτα φάση για όσους το επιθυμούν σε μια αξιοπρεπή και ανάλογη των προσόντων τους απασχόληση στην ξηρά.

Ας το αντιληφθούν όλοι ότι αυτή η μετέπειτα αξιοπρεπής απασχόληση και στην ξηρά είναι για τους νέους το ζητούμενο.

Ας μην τρέφουμε αυταπάτες ουδείς σήμερα είναι διατεθειμένος να εξαντλήσει όλα τα παραγωγικά — ενεργά — χρόνια στην θάλασσα. Πολιτικές που στοχεύουν προς αυτή μόνο την κατεύθυνση είναι τουλάχιστον λαθεμένες. Ιδιαίτερα αυτό θα πρέπει να το λάβουνε σοβαρά υπόψη οι Εφοπλιστικές Ενώσεις.

Η συνολική σήμερα ναυτική σταδιοδρομία αποτελεί το μέσο και για

την προσέλκυση στελεχών αλλά και την αναβάθμιση της ναυτικής μας παιδείας. Αποτελεί την απάντηση στην πρόκληση του σήμερα και περισσότερο του αύριο.

Και πραγματικά διερωνώνται πολλοί γιατί να μην προχωρήσουμε στα μέτρα αυτά τα οποία θα:

— Δημιουργήσουμε μία πρόσθετη πηγή προέλευσης και τροφοδότησης της ναυτιλίας (επιπλέον από τις σημερινές πηγές) με αξιωματικούς υψηλής μόρφωσης.

Αληθινά δεν επιθυμούμε μια πρόσθετη πηγή τροφοδότησης της ναυτιλίας επειδή αρνούμεθα να αναβαθμίσουμε ουσιαστικά και τυπικά τις ναυτικές σπουδές στη χώρα μας;

Ο γράφων έχει αναλώσει πολλά χρόνια για το θέμα αυτό και ειλικρινά πιστεύει ότι η συστηματική αναβολή του θέματος αυτού — τουλάχιστον όπως περιέχεται στις επίσημες θέσεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών — δεν εξυπηρετεί τα ουσιαστικά συμφέροντα τη Ελληνικής Ναυτιλίας. Γιατί με το να αναγνωρίζουμε την ανάγκη αυτή από την μία πλευρά ενώ από την άλλη να παραπέμπουμε το θέμα στο μέλλον για παραπέρα μελέτη — ουσιαστικά δηλαδή στις καλές — τότε οφείλουμε να διερωνηθούμε εάν η θέση αυτή οφείλεται σε λαθεμένη εκτίμηση ή εξυπηρετεί σκοπιμότητες ξένες μετα ουσιαστικά συμφέροντα της ναυτιλίας.

Ομως εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι το μεγάλο «θύμα» της μεγάλης αυτής εκκρεμότητας είναι η

ίδια η Ναυτιλία μας η οποία κατά παράδοξο τρόπο είναι:

«Εν ταυτώ και ο θύτης».

Γιατί πραγματικά η ίδια η ναυτιλία μας αρνείται να πιάσει τον παλμό της ελληνικής νεολαίας που διψά για μόρφωση και κοινωνική και επαγγελματική διάκριση και καταξίωση.

Ας δώσουμε λοιπόν σ' αυτούς τους νέους που διψούν για μόρφωση την δυνατότητα να ακολουθήσουν μια φιλόδοξη συνολική ναυτική σταδιοδρομία στην Μεγάλη των Ελλήνων Ναυτιλία.

Το γεγονός ότι μετά αρκετά χρόνια στην θάλασσα (μέχρι δηλαδή την απόκτηση του Διπλώματος Α' τάξεως Ε.Ν.) ωρισμένοι ευκολώτερα — λόγω υψηλών προσόντων — θα βρουν απασχόληση την ξηρά αυτό ας μην αποτελέσει και το οχυρό των επιχειρημάτων για στην μη αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Γιατί η εναλλακτική πλέον απασχόληση των ναυτικών και στην ξηρά αποτελεί τον σημερινό χαρακτήρα του ναυτικού επαγγέλματος.

Και επιτέλους:

«Υπάρχει κάτι χειρότερο στην ζωή από το να μην έχει επιτύχει.

Είναι το να μην έχεις δοκιμάσει».

Άλλες χώρες που το δοκίμασαν είναι βέβαιο ότι δεν απέτυχαν. Και είναι πολλές αυτές.

Τουλάχιστον ας μην κατηγορηθούμε ότι στην ναυτική μας χώρα δεν δοκιμάσαμε να αναβαθμίσουμε την ναυτική εκπαίδευση.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



AEOLOS 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

«ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΧΙΩΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΡΟΧΟΙ»

Του δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Με αυτή τη φράση ένας άγνωστος επιβάτης άρχισε στην παρέα του, τη συζήτηση, στο σαλόνι του επιβατηγού «Σαπφώ» τον Αύγουστο του 1992 από Χίο προς Πειραιά.

Καθόμουν σε διπλανή προς την παρέα πολυθρόνα. Μου ήταν όλοι άγνωστοι και συνέχισε ως εξής:

«Ενας φαινόταν απλώς άνθρωπος, έπαιρνε το πρωινό του στην τραπεζαρία του ξενοδοχείου Χανδρή. Και καθόταν δίπλα μας. Να, είναι αυτός που κάθεται δίπλα μας. Με τρόπο δέστε τον. Δεν ξέρω πως τον λένε. Και έδειξε εμένα.

» Εκείνη την ώρα, συνέχισε, τον επλησίασε κάποιος, πιό απλός απ' αυτόν και του είπε πως πήγαινε σ' ένα χωριό — δεν θυμάμαι πως το είπε — για να παραστεί στην κηδεία ενός καπετάνιου του που αφού τον θεράπευσε δύο χρόνια στην Αμερική, πέθανε τελικά από την διαβολομένη αρρώστια πουθερίζει την εποχή μας.

» Είπε μάλιστα στον κύριο με τον οποίο μιλούσε ότι «αύριο θα ιδωθούμε». Και έφυγε για να πάει στην κηδεία του καπετάνιου του.

» Από περιέργεια ρώτησα τον κύριο ποιός είναι αυτός και μου απάντησε ότι είναι ο πλοιοκτήτης κ. Λουκάς Κτιστάκης από τα Καρδάμυλα και πηγαίνει στην κηδεία του καπετάνιου που είχε σε κάποιο βαπόρι του. Που αφού τον φρόντισε

δύο χρόνια στην Αμερική δεν μπόρεσε να τον σώσει από τον καταραμένο καρκίνο. Θα γινόταν η κηδεία σε γειτονικό προς τα Καρδάμυλα χωριό.

» Μου έκαμε, συνέχισε ο κύριος, εντύπωση, πρώτα πρώτα η απλότητα του ανθρώπου και δεύτερο η ανθρωπιά του.

» Γιατί να προσπαθείς να σώσεις με έξοδά σου στην Αμερική ένα Χριστιανό που είχες στη δούλεψή σου δεν είναι συνηθισμένο φαινόμενο όταν τα έξοδα στην Αμερική δεν αστειεύονται. Και ύστερα να πηγαίνεις στο χωριό του και στην κηδεία του και πάλι δεν είναι συνηθισμένο φαινόμενο, μια και ο άνθρωπος αυτός ήρθε από την Αμερική.

» Τι να σας πω φίλοι μου.

Αυτοί οι Χιώτες είναι ΥΠΕΡΟΧΟΙ!!»

Και εδώ άλλαξαν συζήτηση.

Ως Χιώτης και γνωρίζοντας ότι ο Καπτάν Λουκάς με τιμά με την φιλία του καταχάρηκα και σκέφθηκε προς στιγμή να λάβω μέρος στη συζήτηση.

Επροτίμησα όμως να σιωπήσω για να μη θεωρηθεί ότι κολακεύτηκα από την τελευταία φράση άγνωστου συνταξιδιώτη μου.

Τέτοιες χειρονομίες αγάπης και στοργής προς ένα εκ των πολλών συνεργατών, δυστυχώς δεν συναντώνται συχνά.

Αξίζουν όμως χίλιες φορές περισσότερο από οποιοδήποτε διαφημιστικό φυλλάδιο για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και δημιουργούν την έξωθεν καλήν μαρτυρία προς την πλοιοκτησία.

Δεν μπορώ εδώ να μην εξάρω τα φιλάνθρωπα αισθήματα του Καπτάν Λουκά Κτιστάκη ο οποίος και το Κέντρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άρχισε να δημιουργεί στο νησί μας και κάποια παραλία με το αρχοντικό του εστόλισε, για να περνά εδώ τα καλοκαίρια του, με την φαιδρία του και σε δύο βαπόρια του στόλου του ύψωσε την Ελληνική σημαία σε μια εποχή που κυριαρχούν ακόμη οι ξένες σημαίες για λόγους διεθνούς ανταγωνισμού ή άλλους ανεξάρτητους από των πλοιοκτητών τη θέληση.

Απ' ότι ακούω, ο Καπτάν Λουκάς βοηθά αθόρυβα τους έχοντας ανάγκη. Και είναι βέβαιο ότι δεν θα υστερήσει στην Καρδαμυλίτικη παράδοση της φιλανθρωπίας και των έργων ευποιίας στην ιδιαίτερη πατρίδα του, που όλοι οι Καρδαμυλίτες άλλοι λίγο άλλοι πολύ φροντίζουν να στολίζουν. Σαν το σπίτι τους.

Μα αν οι Χιώτες είναι υπέροχοι, οι Καρδαμυλίτες είναι πιό υπέροχοι. Το μαρτυρούν τα έργα τους στα Καρδάμυλα.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΕΥΚΩΜΑ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΙ

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

444 σελίδες γεμάτες με την Ιστορία της Ναυτιλίας των Ελλήνων, όπως προκύπτει από την αναδίφηση των 70.000 σελίδων των «Ναυτικών Χρονικών» της περιόδου 1931-1990.

Το κατά γενική ομολογία, σπάνιο αυτό ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ της Ιστορίας της Ναυτιλίας μας δεν πρέπει να λείπει από τη βιβλιοθήκη όσων ασχολούνται με την Ναυτιλία και είναι ένα πολύτιμο δώρο προς όσους συνεργάζονται με τον Ελληνικό Εφοπλισμό.

Με την υπ' αριθμ. 2322.7/4/92 - 12/8/92 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προστέθηκε στους πίνακες των βιβλίων για τις βιβλιοθήκες των ελληνικών πλοίων, ενώ παράλληλα πλουτίζει ήδη τις βιβλιοθήκες των Ανωτέρων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία _____

Κύριοι,

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

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΣ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

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

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

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

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Παραγγελίες μπορούν να ζητηθούν με FAX: (01) 412 33 36,
ή τηλεφωνικώς στα: (01) 417 6658 - 412 2537, ώστε να διεκπεραιωθούν εντός 24ώρου.

Επιτυχείς ανελκύνσεις ναυαγίων από τον Όμιλο Τσαβλίρη

Κατά τη θερινή περίοδο Ιουλίου — Σεπτεμβρίου 1992, το τμήμα ναυαγιαίρεσων του Ομίλου Τσαβλίρη εκτέλεσε τρεις θαυματικές ανελκύνσεις ναυαγίων με τη χρήση πλωτών γερανών μεγάλης ανυψωτικής δύναμης.



Η πρώτη αφορά τη ναυαγιαίρεση του επιβατηγού πλοίου «Star One», το οποίο είχε ανατραπεί και βυθισθεί στην μαρίνα του Φλοίσβου μετά από ενέργεια δολιοφθοράς και πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο. Η επιχείρηση ανέλκυσης του εικονιζόμενου ναυαγίου περιλάμβανε την διενέργεια λεπτομερών μελετών και υπολογισμών, τη τοποθέτηση βαρούλκων επί της προκυμαίας, την ενίσχυση του κελύφους του πλοίου με σιδηροκολλήσεις και την αγκίστρωση του ναυαγίου με δύο αλυσίδες. Το βυθισμένο πλοίο επαναφέρθηκε προοδευτικά σε όρθια θέση μέσω μίας συγχρονισμένης προσπάθειας από τον πλωτό τρίποδο γερανό «Delfino Rosso» και από μπουλντόζες επί της προκυμαίας, ενώ παράλληλα η σωστική ομάδα της επιχείρησης σφράγισε τα ρήγματα και προχώρησε στην απάντληση των υδάτων που είχαν πλημμυρίσει το κύτος.

Ακολούθησε η ανέλκυση των αγκύρων του από τον γερμανό «Delfino Rosso» και συντήρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού και το πλοίο παραδόθηκε προσωρινά στην προβλήτα.

Άλλη μία επιχείρηση ναυαγιαίρεσης αφορούσε την ανέλκυση του μεγάλου γιούτ «Ersi II», μήκους 37 μέτρων, το οποίο είχε βυθισθεί στην Μαρίνα της Βουλιαγμένης μετά από πυρκαϊά που υπέστη.



Η ανέλκυση του εικονιζόμενου γιούτ περιελάμβανε το υποβρύχιο σφράγισμα των ρηγμάτων, τη τοποθέτηση δύο σαμπανιών κάτω από το βυθισμένο σκάφος και την ανάσυρση του ναυαγίου από το πλωτό γερανό «Ταξιάρχης II», ενώ παράλληλα τα ύδατα αντλούνταν από το κύτος. Το ρυμουλκό «Έκτωρ» ρυμούλκισε το θαλαμηγό στο Πέραμα και την παρέδωσε σε ναυπηγείο της περιοχής.

Τέλος τον Σεπτέμβριο ο Όμιλος Τσαβλίρη ανέλαβε την ναυαγιαίρεση του δυναμικώς υποστηριζόμενου πλοίου (SES CAT) «Catamaran I», το οποίο είχε ημιβυθισθεί μετά από πρόσκρουση υπό πλήρη ταχύτητα σε κυματοθραύστη του λιμένος Πειραιώς. Η επιχείρηση ανέλκυσης του «Catamaran I» άρχισε αμέσως μετά το ατύχημα με την προσφορά βοήθειας στο ναυάγιο, που είχε υποστεί μεγάλη εισροή υδάτων και επικίνδυνη κλίση, από τα ρυμουλκά «Μέγας Αλέξανδρος» και «Έκτωρ», τα οποία το ρυμούλκισαν σε ασφαλές αγκυροβόλιο ενώ αποβιβάζονταν οι επιβάτες και το πλήρωμα.



Η κατάσταση του πλοίου σταθεροποιήθηκε με την πρόσδεσή του στον πλωτό γερανό «Ταξιάρχης II» και την κάλυψη του εικονιζόμενου ρήγματος διαμέτρου 16 μέτρων με καλύμματα σύγκρουσης, ενώ συνεχίζονταν εντατικά η άντληση υδάτων από το σκάφος. Στην επιχείρηση αυτή απασχολήθηκε επίσης μία ομάδα υποβρυχίων καταδύσεων που σφράγισε εσωτερικά τα πλημμυρισμένα διαμερίσματα του πλοίου.

Το ναυάγιο μετά την ανέλκυσή του τοποθετήθηκε σε ειδικό κατασκευασμένο ατσάλινο λίκνο και μεταφέρθηκε στην ακτή από τον πλωτό γερανό «Delfino Rosso» και με την συνδρομή ρυμουλκών του Ομίλου Τσαβλίρη.

Αν και το σωστικό σχέδιο που ακολουθήθηκε σε κάθε μία από τις τρεις αυτές ναυαγιαίρεσεις ήταν διαφορετικό, κοινή ήταν η προσπάθεια για πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας με την άμεση τοποθέτηση προστατευτικών ζωνών, καθώς και η προσπάθεια για τη διάσωση των ναυαγίων χωρίς αυτά να υποστούν περιττώ ζημιές.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΙΕΤΝΑΜ

Ναυτιλιακή σύνδεση με την Ευρώπη

Η ναυτιλιακή εταιρία τακτικών γραμμών Evergreen ανακοίνωσε την δημιουργία μίας νέας γραμμής τακτικών δρομολογίων μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων και του Βιετνάμ, από 1 Οκτωβρίου. Αντιπρόσωπος της εταιρίας στο Βιετνάμ θα είναι η εταιρία South Vietnam Container Shipping Co.

Τα κοντέινερ θα μεταφέρονται στο Χο Τσί Μίνχ Σίτν μέσω μιας δευτερεύουσας ανεξάρτητης γραμμής που συνδέει το Βιετνάμ με τη Σιγκαπούρη, με διάρκεια ταξιδιού δύο ημέρες. Τα εμπορευματοκιβώτια από την Σιγκαπούρη για την Βόρειο Ευρώπη θα μεταφέρονται με την γραμμή της Evergreen που προσφέρει αναχωρήσεις προς τα ανατολικά κάθε επταήμερο και προς τα δυτικά κάθε 5/6 ημέρες. Τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης όπου υπάρχουν απευθείας ανταποκρίσεις αυτής της γραμμής είναι το Αμβούργο, το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα και η Χάγη.

Το πρώτο πλοίο που φόρτωσε από την Ευρώπη για το Βιετνάμ ήταν το κοντεϊνερόπλοιο «Ever Grand», μεταφορικής ικανότητας 2.728 TEU, ενώ το πρώτο σκάφος που φόρτωσε κοντεϊνερς από το Βιετνάμ ήταν το κοντεϊνερόπλοιο «Ever Grade» επίσης μεταφορικής ικανότητας 2.728 TEU.

Τα κοντεϊνερ που διακινούνται μεταξύ Σιγκαπούρης και Μεσογείου θα μεταφέρονται από την γραμμή Άπω Ανατολής / Μεσογείου Θαλάσσης της Evergreen, η οποία προσφέρει αναχωρήσεις κάθε έξι ημέρες με ανταποκρίσεις στη Λεμεσό, τη Λα Σπέζια, τη Φος, την Βαρκελώνη και την Βαλένσια.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τα πλοηγικά τέλη στις Μεγάλες Λίμνες

Μετά από τετραετή μελέτη του Αμερικανικού Υπουργείου Οικονομικών, η Αμερικανική Ακτοφυλακή ανακοίνωσε

αυξήσεις στα πλοηγικά τέλη των τριών ενώσεων πιλότων που εξυπηρετούν τα πλοία στις περιοχές των Μεγάλων Λιμένων.

Στην Περιοχή I (Σνέλλ έως Κέηπ Βίνσεντ και Λίμνη Οντάριο) αύξηση κατά 14%.

Στην Περιοχή II (από το Ακρωτήριο Κόλμπορν έως το Πόρτ Χουρόν) αύξηση κατά 21%.

Στην Περιοχή III (από το Πόρτ Χουρόν έως το λιμάνι προορισμού στις Λίμνες, Χουρόν, Μίσιγκαν και Σουπήριोर) αύξηση κατά 10%.

Αν και οι αυξήσεις φαίνονται υψηλές, το γεγονός ότι οι προηγούμενες αυξήσεις είχαν επιβληθεί τη περίοδο 1985 και το 1986, οδήγησε τους αντιπρόσωπους των ναυτιλιακών εταιριών που εκτελούν δρομολόγια στις Μεγάλες Λίμνες να τις αποδεχτούν χωρίς διαμαρτυρία. Τα νέα πλοηγικά τέλη περιλαμβάνουν και το κόστος των φορητών ασυρμάτων, ώστε πλέον να μην γίνονται αποδεκτά τιμολόγια αποκλειστικά για αυτή την υπηρεσία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυπηγήσεις κοντεϊνερόπλοίων

Δύο νέα κοντεϊνερόπλοια μεγέθους πάναμαξ πρόκειται να ναυπηγήσει η Mitsubishi Heavy Industries για λογαριασμό της μεγάλης ναυτιλιακής εταιρίας της Ταϊβάν «Evergreen». Πρόκειται για σκάφη μεταφορικής δυνατότητας 4.229 TEU και ταχύτητας 22,8 κόμβων, ενώ το κόστος ναυπήγησης θα ανέλθει στα 90 εκατ. δολάρια ανά σκάφος. Το καρνέ των παραγγελιών της MHI περιέχει ήδη τρία παρόμοια σκάφη για λογαριασμό της Evergreen, αλλά είναι πιθανόν σύντομα η εταιρία της Ταϊβάν θα αναθέσει τη ναυπήγηση πέντε ακόμη παρομοίων σκαφών στα ιαπωνικά ναυπηγεία.

Τα δύο νέα κοντεϊνερόπλοια θα είναι χωρητικότητας 56.100 τόν. d.w., μήκους 294 μέτρων και θα ναυπηγηθούν στο ναυπηγείο του Κόμπε με ημερομηνίες παράδοσης τον Ιούνιο και Νοέμβριο του 1994.

ΚΟΛΟΜΒΙΑ

Αναδιάρθρωση της φορολογίας

Το Κογκρέσο της χώρας ενέκρινε την αναδιάρθρωση του Φορολογικού Νόμου, η εφαρμογή του οποίου επιφέρει άμεσες αυξήσεις στην φορολογία των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών. Ο σημαντικότερος νέος φόρος είναι ο ΦΠΑ ύψους 12% με άμεση εφαρμογή. Από 21 Ιανουαρίου 1993, ο ΦΠΑ για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, λιμενικές υπηρεσίες και πρακτορεύσεις θα αυξηθεί στο 14%. Από το νέο ΦΠΑ εξαιρούνται τα ποντοπόρα φορτία.

ΚΥΠΡΟΣ

Ναυτιλιακή Σύνοδος για την ποιότητα των πλοίων

Το Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μηχανικών σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο του City University Business School, διοργανώνουν από 11-13 Νοεμβρίου την Εβδομή Διεθνή Ναυτιλιακή Σύνοδο (IMAS 92), η οποία θα φέρει σε επαφή και θα επιτρέπει την εξέταση όλων των θεμάτων που απασχολούν την Ναυτιλία.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Φόβοι για το μέλλον της ναυτιλίας της

Σύμφωνα με την εφοπλιστική κοινότητα της Τουρκίας, το σημαντικότερο πρόβλημα που απειλεί τη ναυτιλία της χώρας είναι η συνεχής μείωση του μεριδίου της διακίνησης του εξωτερικού εμπορίου με πλοία που φέρουν την εθνική σημαία.

Ναυλωμένα πλοία από τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης ανταγωνίζονται με χαμηλούς ναύλους τα τουρκικά πλοία και, ενώ ο όγκος του τουρκικού εξωτερικού εμπορίου αυξήθηκε κατά το πρώτο επτάμηνο του 1992 κατά 9,8%, αναμένεται να συνεχισθεί η πτώση του μεριδίου που θα φορτωθούν με πλοία που φέρουν την τουρκική σημαία. Το 1991 τα εμπορικά της πλοία μετέφεραν το 32,3% των εξωτερικών φορτίων της χώρας σημειώνοντας μείωση κατά 5,4% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Η γεωγραφική θέση της χώρας την κάνει ευάλωτη στον ανταγωνισμό από μικρά σκάφη από την Ουκρανία και τη Ρωσία παρά το καμποτάζ που ισχύει από το 1989 και επιτρέπει την μεταφορά φορτίων μεταξύ τουρκικών λιμένων μόνο σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Κύρωση συμβάσεων

Δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 604 Β/5.10.92) οι αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας με τις οποίες κυρώνονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων που απασχολούνται στα ναυαγοσωστικά και στα ρυμουλκά σκάφη των λιμένων εσωτερικού.

ΦΠΑ 18% στη μεταφορά αυτοκινήτων με πλοία

Το Υπουργείο Οικονομικών διευκρίνισε ότι η μεταφορά αυτοκινήτων και γενικά η μεταφορά αγαθών, πλην των αποσκευών των επιβατών, με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο, υπάγεται από τις 8 Αυγούστου σε συντελεστή ΦΠΑ 18%.

Το Υπουργείο Οικονομικών, προσθέτει ότι η εν λόγω ρύθμιση περιλαμβάνεται σε σχέδιο νόμου, το οποίο κατετέθη στη Βουλή και αποτελεί εναρμόνιση του Ν. 1642/86 περί ΦΠΑ, προς την Οδηγία 91/680 / ΕΟΚ.

Κάθε ρύθμιση, συνεπώς, τονίζει το υπουργείο Οικονομικών, που θα είναι αντίθετη με την παραπάνω οδηγία της Κοινότητας και γενικότερα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις για το ΦΠΑ, θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις για τη χώρα μας.

Οι εισαγόμενοι στις Σχολές

Ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο τα αποτελέσματα των επιτυχόντων στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Πλοίαρχων και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Από τους 1.384 υποψηφίους εισάγονται στις σχολές πλοίαρχων 500 σπουδαστές και στις σχολές μηχανικών 300 σπουδαστές.

Συγκεκριμένα εισήχθησαν στις σχολές πλοίαρχων: 145 σπουδαστές στον Ασπρόπυργο, εκ των οποίων οι 10 είναι γυναίκες, 25 στην Ύδρα, 30 στη Σύρο, 30 στις Οινούσσες, 130 στην Πρέβεζα, 20 στα Χανιά, 20 στη Ν. Μηχανιώνα, 30 στην Κύμη και 60 στην Κεφαλονιά.

Στις σχολές μηχανικών, εισήχθησαν, 170 σπουδαστές στον Ασπρόπυργο,

40 στη Χίο, 50 στη Ν. Μηχανιώνα και 40 στα Χανιά.

Οι πίνακες με τα ονόματα των επιτυχόντων έχουν αναρτηθεί στο Υπουργείο.

Επίσκεψη σπουδαστών του Μάλμο στο ΥΕΝ

Το υπουργείο Ναυτιλίας, επισκέφθηκαν προ ημερών δέκα σπουδαστές του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου Μάλμοε της Σουηδίας, συνοδευόμενοι από τον καθηγητή τους κ. Ντ. Μότραμ.

Οι σπουδαστές ενημερώθηκαν για θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και ξεναγήθηκαν στο Θάλαμο Επιχειρήσεων του υπουργείου όπου τους αναπτύχθηκε από τους αξιωματικούς του ο ρόλος και το έργο που επιτελεί.

Εν συνεχεία οι σπουδαστές επισκέφθηκαν τα Κέντρα Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας, μόνο μία αίτηση για την εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για το μπάλκερ «Φλάγκ Έμεραλντ», πρώην «Bao Shan», υπό σημαία Τζαϊβάν, 62.879 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Energy Shipping S.A.» (κ. Μιχ. Σγούρος).

Κύρωση Συμβάσεως για τις φορτωτικές

Την κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, προωθεί το ΥΕΝ με νομοσχέδιο που διεβιβάστη στο υπουργείο Εξωτερικών για την προσυπογραφή και περαιτέρω προώθησή της στη Βουλή.

Με την κύρωση των διεθνών αυτών κειμένων, αναφέρει το ΥΕΝ, σε ανακοίνωσή του, γνωστών ως «Hague - Visby Rules», τα οποία αποτελούν κοινώς αποδεκτή πρακτική, θεμελιωμένη σε διεθνή νομολογία των τελευταίων δεκαετιών, ενσωματώνονται στη νομοθεσία μας αυτούσιες οι ρυθμίσεις για τις φορτωτικές.

Οι ρυθμίσεις αυτές, προτίθεται, είναι διεθνώς παραδεκτές και εφαρμόζονται ήδη στην πράξη από τους μεταφορείς στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, με βάση ρητούς όρους που προβλέπονται στα χρησιμοποιούμενα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές διεθνούς τύπου.

Αγοραπωλησίες

Σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Fujisan» 91.442 τόν. d.w., 53.649 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 8,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν μετά από πλειστηριασμό το gearless μπάλκ κάρριερ «Al Majeed» 45.501 τόν. d.w., 25.525 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 9.3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε κυπριακά συμφέροντα επωλήθη το ελληνόκτητο μπάλκ κάρριερ «Στάρ Κίγκ» 34.750 τόν. d.w., 19.589 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής 10.5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό γερμανική σημαία χημικό δεξαμενόπλοιο «St. Michaelis» 45.574 τόν. d.w., 26.937 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 14 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

1) ΥΔΡΟΦΟΡΑ — ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΗ 440 HP ΜΕ Π.Γ.Ε.
ΤΙΜΗ 16 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ

2) ΣΛΕΠΙ ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟ GASOIL ΜΕ Π.Γ.Ε.
ΤΙΜΗ 12 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ

Πληροφορίες: κ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
Τηλ.: 0721/82891 και 82465

«Πράϊντ Στάρ» 27.480 τόν. d.w., 14.675 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 1,9 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Με προορισμό τη διάλυση στην Ινδία, μεταπράτες αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γουώρ-θου» 39.042 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1966, αντί δολ. 159 ανά τόννο βάρους.

— Για διάλυση επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Σκύρος» 19.920 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1966.

— Επίσης για διάλυση επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Νόρδερν Ντάνσερ» 62.357 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970.

Νεότευκτο πλοίο στη γραμμή Ιταλίας

Ανέλαβε υπηρεσία το νεότευκτο επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο «Λαουράνα» της εταιρίας «Adriatica Lines», το οποίο μαζί με τα άλλα δύο σκάφη της «Σανσοβίνο» και «Παλλάδιο» θα εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα και Μπρίντεζι.

Το «Λαουράνα» που είναι χωρητικότητας 10.000 τόννων γκρός, έχει μεταφορική ικανότητα 1.100 επιβατών και 300 οχημάτων όλων των τύπων,

διαθέτει πλήρη κλιματισμό, δίκλινες καμπίνες, πισίνα, μπάρ, εστιατόριο, κατάρτημα αφορολογητών ειδών και είναι κατασκευασμένο με τις πλέον προηγμένες τεχνικές προδιαγραφές για την ασφάλεια και άνεση των επιβατών.

Τα οικογενειακά επιδόματα

Οι δικαιούχοι ναυτικοί που πληρούν τις προϋποθέσεις λήψεως οικογενειακού επιδόματος 1989, θα πρέπει το αργότερο μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 1992, να έχουν καταθέσει τα σχετικά δικαιολογητικά τους, διαφορετικά θα απωλέσουν το δικαίωμα εισπράξεως του εν λόγω οικογενειακού επιδόματος.

Τα ανωτέρω διευκρινίζει ο ΕΛΟΕΝ, προσθέτοντας ότι το ίδιο ισχύει και για τους ναυτικούς που έχουν καταθέσει μεν αίτηση, τα δικαιολογητικά τους όμως είναι ελλιπή και παρουσιάζουν εκκρεμότητα.

Με την κατάθεση των νομίμων δικαιολογητικών, προστίθεται, οι δικαιούχοι θα λάβουν την ίδια στιγμή και την επιταγή της πληρωμής τους.

Επίσης ο ΕΛΟΕΝ γνωστοποιεί ότι σύμφωνα με εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών, προκειμένου να χορηγηθεί οποιοδήποτε οικογενειακό επίδομα θα πρέπει να είναι γνωστός ο αριθμός φορολογικού μητρώου (Α.Φ.Μ.) των δικαιούχων.

Στις περιπτώσεις ναυτικών αξιωματι-

κών που δεν έχουν Α.Φ.Μ., επειδή δεν υποβάλλουν φορολογική δήλωση, για να λάβουν οποιοδήποτε ποσό οικογενειακού επιδόματος θα πρέπει να υποβάλουν στον ΕΛΟΕΝ υπεύθυνη δήλωση.

Τέλος ο ΕΛΟΕΝ, διευκρινίζει ότι οι δικαιούχοι που ανήκουν στο κατώτερο πλήρωμα και δεν έχουν Α.Φ.Μ., δεν υποχρεούνται να υποβάλουν υπεύθυνη δήλωση καθόσον οι αμοιβές τους από τη θαλάσσια υπηρεσία δεν φορολογούνται.

Νέα τακτική γραμμή Βόλου — Κύπρου — Ισραήλ

Η ναυτιλιακή εταιρία Poseidon Lines δημιούργησε μία νέα γραμμή με το πλοίο ro-ro «Σή Χόρς». Η νέα γραμμή θα εξυπηρετεί τα λιμάνια του Βόλου, Πειραιώς, Λεμεσού και Ισραήλ με επιστροφή μέσω των λιμένων Λεμεσού και Βόλου. Οι αναχωρήσεις είναι εβδομαδιαίες με απόπλου από τον Βόλο κάθε Τετάρτη και από τον Πειραιά κάθε Πέμπτη. Δεκτά γίνονται φορτηγά οχήματα TIR, I.X. καθώς και γενικό φορτίο.

Γενικοί πράκτορες της νέας γραμμής είναι το πρακτορείο Thadem Services τηλ. 4510455, 4510485, 4531955 ενώ στο Βόλο αντιπρόσωποι είναι το πρακτορείο Vis Travel τηλ. (0421) 31059, 31060, 22501.

Λεμβουχικά δικαιώματα

Αναπροσαρμόστηκαν στις 30 Σεπτεμβρίου τα λεμβουχικά δικαιώματα στο λιμένα Θήρας μετά τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 594 Β/30-9.92) του Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Θήρας αριθμ. 36.

Η σχολή σωστικών Ασπροπύργου

Από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών Μέσων Ασπροπύργου αποφοίτησαν τον Σεπτέμβριο 417 ναυτικοί.

Λιμενάρχης στο Σίδνεϋ

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας τοποθετείται στο Προξενικό Λιμεναρχείο Σίδνεϋ, ως Προξενικός Λιμενάρχης ο Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Δημ. Βέτσικος.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του υποπλοίαρχου Λιμενικού Σώματος οι ανθυποπλοίαρχοι Γερ. Βασιλάτος, Ηλ. Σαμπατακάκης, Δον. Γιαννούτσος, Στυλιανή Παπαδάκη, Λάζ. Αιχμαλτίδης, Απ. Βενιζέλος, Απ. Σπέτζας και Εμ. Παρασκευάς.



The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221-964

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

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

Το Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα της HELMEPA

Σήμερα, Πέμπτη 15 Οκτωβρίου, ο πρόεδρος κ. Βασ. Παπαχρηστίδης και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMEPA) θα παρουσιάσουν το νέο εκπαιδευτικό της πρόγραμμα για τη περίοδο 1992-93, στο πλαίσιο του προγράμματος HELMEPA - MEDSPA.

Λεπτομέρειες του προγράμματος αυτού θα δημοσιευθούν στα «Ναυτικά Χρονικά» της 1 Νοεμβρίου 1992.

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Μαΐου και Αυγούστου 1992, υπογράφηκαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Γκλόμπλ Τζέην», με σημαία Μάλτας, 17.711 τόν. γκρός, από 21.1.92, εκπρόσωπος κ. Αναστ. Κάντζος.

— «Σαν Μπενεντέτο», με σημαία Ονδούρας, 499 τόν. γκρός, από 1.6.92, εκπρόσωπος κ. Σπυροδομήτρης Δημούλας.

— «Ρόγιαλ Μάτζεστ», παναμαϊκό, 32.396 τόν. γκρός, από 2.7.92, εκπρόσωπος κ. Αγγ. Κατσούφης.

Τα διαγραφέντα

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

— «Αλικαρνασσός», κυπριακό, 9.875 τόν. γκρός, από 1.6.92, λόγω πωλήσεως.

— «Όσσεαν Τρέιντερ», κυπριακό, 13.631 τόν. γκρός, από 18.2.92, λόγω υπώσεως Ελληνικής σημαίας.

— «Σάρα Μπέτσετ», κυπριακό, 14.095 τόν. γκρός, από 1.7.92, λόγω πωλήσεως.

— «Σαν Λάκ», κυπριακό, 3.406 τόν. γκρός, από 17.6.92, λόγω πωλήσεως.

— «Ατλάντικ», παναμαϊκό, 1.590 τόν. γκρός, από 1.7.92, λόγω πωλήσεως.

— «Αντάλμα», με σημαία Μάλτας, 14.671 τόν. γκρός, από 1.8.92, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Απολλωνία V», παναμαϊκό, 5.690 τόν. γκρός, από 1.8.92, λόγω πωλήσεως.

50 χρόνια από την εκτέλεση του πρώτου Έλληνα στα Δωδεκάνησα

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης, εκπροσώπησε τον πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη στον φετινό πανηγυρικό εορτασμό της επετείου απελευθερώσεως της Μεγίστης Καστελλορίζου, καθώς και της 50ετηρίδας από την εκτέλεση του πρώτου μεγάλου ήρωα της Δωδεκανήσου, Νίκου Σπ. Σάββα.

βα.

Στις 13 Σεπτεμβρίου 1992, στον Μητροπολιτικό ναό της Μεγίστης πραγματοποιήθηκε μεγαλοπρεπής λειτουργία και εκφωνήθηκε λόγος από τον παλαίμαχο αγωνιστή της Δωδεκανήσου κ. Νίκο Μ. Στεφάνου.



Στην παραπάνω φωτογραφία που υπάρχει στα αρχεία του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, διακρίνεται το θρυλικό αντιτορπιλικό «Κουντουριώτης», ενώ πλέει ολοταχώς προς απελευθέρωση του πρώτου ελληνικού εδάφους, της

Μεγίστης, κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Κυβερνήτης του «Κουντουριώτης» ήταν ο Υ/π Ευάγγελος Μπαλτατζής και ύπαρχος ο μετέπειτα αρχηγός ΓΕΝ Σταύρος Περβαινάς.



Στην φωτογραφία του εορτασμού διακρίνονται ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδης, ο γεν. γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου κ. Παπευστρατίου,

οι βουλευτές κ.κ. Καραμάριος και Σκανδαλίδης και άλλοι τοπικοί παράγοντες εμπρός από τον Βωμό της Πατρίδος επί του οποίου κυματίζει η Γαλανόλευκος.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

Διεθνές Συνέδριο Ναυτικής Τεχνολογίας επί του ιστορικού ατμοπλοίου «Θαλής ο Μιλήσιος»

Στις 8 και 9 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε επάνω στο ιστορικό ατμόπλοιο «Θαλής ο Μιλήσιος» το Ετήσιο Συνέδριο της Δυτικοευρωπαϊκής Ενώσεως Μεταπτυχιακών Σπουδών Ναυτικής Τεχνολογίας (Wegemt). Οι Συνεδριοι που συμμετείχαν και έκαναν ανακοινώσεις στο Συνέδριο, ήταν Καθηγητές των Ναυπηγικών Σχολών από 20 Πανεπιστήμια, της Δυτικής Ευρώπης. Κατά την έναρξη των εργασιών απηύθυναν χαιρετισμό, κατά σειρά, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γιώργος Δρακόπουλος, ο Ναύαρχος Ε. Λαγάρας, Πρόεδρος Εθνικού Ιδρύματος Ναυτικής Παράδοσης, ο Πρύτανης του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Ν. Μαρκάτος και ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ Α. Δόμβρος.

Το Συνέδριο της WEGEMT εκπροσωπεί 29 Δυτικοευρωπαϊκά Πανεπιστήμια και ασχολήθηκε με την ναυπηγική - ναυτική μηχανολογία, την θαλάσσια τεχνολογία για την διοργάνωση και έρευνα μεταπτυχιακών μαθημάτων για την περαιτέρω κατάρτιση μηχανικών της ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς και φοιτητών και ερευνητών Πανεπιστημίων.

Αντικείμενο των εργασιών του Συνεδρίου ήταν επίσης ο Συντονισμός της έ-

ρευνας με τα 29 Πανεπιστήμια αφ' ενός και των Ανατολικών Πανεπιστημίων αφ' ετέρου στα θέματα εκπαίδευσης, προγράμματα εξειδίκευσης Δυτικής Ευρώπης και Ανατολής. Έγινε επίσης επεξεργασία του προγράμματος TEMPUS της ΕΟΚ και των προγραμμάτων ERASMUS και COMET.

Το Συνέδριο είχε ιδιαίτερη επιτυχία. Οι ανακοινώσεις των Συνεδριών ήταν πολύ ενδιαφέρουσες και εθίγησαν θέματα που είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και για την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας μας.

Οι εργασίες του Συνεδρίου πραγματοποιήθηκαν στο κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο του καταστρώματος του ιστορικού α/π «Θαλής ο Μιλήσιος». Ο πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, κ. Γιώργος Δρακόπουλος, απένειμε το μετάλλιο και το δίπλωμα του Μουσείου στον Πρόεδρο του Συνεδρίου Καθηγητή κ. C. Gallon (του Ολλανδικού Πανεπιστημίου DELFT) και στον Έλληνα Καθηγητή Α. Παπανικολάου του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου - Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών - Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου, οργανωτές του Συνεδρίου.

• Στις 21.8.92 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 159, συνολικής χωρητικότητας 2.347.838 τον. γκρς.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 30.110.000 δραχμών επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τον περασμένο Αύγουστο.

Συγκεκριμένα, επεβλήθησαν 18.320.000 δραχμών για παραβάσεις γενικού Κανονισμού Λιμένα, 13.730.000 δραχμών για παραβάσεις αλιείας, 5.250.000 δραχμών για ρύπανση της θάλασσας, 1.200.000 δραχμών για υπεράριθμους επιβάτες 810.000 δραχμών για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας και 800.000 δραχμών για παραβάσεις της γραμμής φορτώσεως.

Τα επιδόματα των φυματικών

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας καθορίστηκαν για το έτος 1992 τα παρακάτω επιδόματα:

— Σε 22.000 δρχ. το ύψος του ετήσιου επιδόματος αεροθεραπείας φυματικών ναυτικών Γ' κατηγορίας μετανοσηλευτικής προστασίας.

— Σε 8.000 δρχ. το ύψος του μηνιαίου επιδόματος αναπηρίας φυματικών ναυτικών Γ' κατηγορίας μετανοση-

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

24ΩΡΟ

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

λευτικής προστασίας και

— Σε 5.000 δρχ. το ύψος του μηνιαίου επιδόματος αναπροσαρμογής σε χερσαίο επάγγελμα των ασφαλισμένων φυματικών ναυτικών, που εξέρχονται από τη Γ' κατηγορία μετάνοσηλευτικής προστασίας και εντάσσονται στη Β' κατηγορία.

Οικολογική ταινία της ΕΚΟ

Με χρηματοδότηση του Ομίλου Εταιριών ΕΚΟ ολοκληρώθηκε το «γύρισμα» της τηλεοπτικής ταινίας με θέμα τις Στροφάδες νήσους.

Η ταινία είναι μοναδικού οικολογικού και πολιτιστικού περιεχομένου και έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διότι υπάρχει η πρόταση να κηρυχθούν οι Στροφάδες Νήσοι Μνημείο της Φύσης και προστατευόμενη περιοχή των αποδημητικών πουλιών.

Με τη νέα ταινία της ΕΚΟ για τις Στροφάδες υπάρχει αυξημένη πιθανότητα να δοθεί ο επίσημος αυτός χαρακτηρισμός στα νησιά. Η χλωρίδα α και η πανίδα των Στροφάδων είναι σπάνιες, όχι μόνο για τα ελληνικά δεδομένα, αλλά και παγκοσμίως.

Σημειώνεται ότι τα δύο μικρά νησιά βρίσκονται νοτίως της Ζακύνθου, έχουν συνολική επιφάνεια τεσσάρων τετραγωνικών χιλιομέτρων και αποτελούν ενδιάμεσο σταθμό για τα αποδημητικά πτηνά που κινούνται κατά χιλιάδες μεταξύ Αφρικής και Ευρώπης.

Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών

Η Εστία Ναυτικών ανακοίνωσε ότι θα χορηγήσει και εφέτος χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών που φοίτησαν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας το ακαδημαϊκό έτος 1991 - 1992 και έχουν μέσο όρο βαθμολογίας 8 και άνω.

Η Εστία Ναυτικών διευκρίνισε εξ άλλου ότι στις 31 Δεκεμβρίου, λήγει και η προθεσμία υποβολής των δικαιολογητικών για την παροχή γαμήλιου δώρου σε θυγατέρες ναυτικών που παντρεύτηκαν εντός τους έτους 1991.

Οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες μπορούν να απευθύνονται στα γραφεία της Εστίας Ναυτικών ή στο τηλέφωνο 4176059 (εσωτ. 23).

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«MARE WORLD»

Η ναυτιλιακή εταιρία Global Maritime Services Ltd., που ιδρύθηκε πρόσφατα στο Λονδίνο από τον κ. Εμμ. Παπαλέξη, κυκλοφόρησε το πρώτο τεύχος της ενημερωτικής έκδοσης «Mare World» στην οποία περιλαμβάνονται τεχνικά και ιστορικά άρθρα και διάφορες πληροφορίες. Στόχος της έκδοσης του περιο-



Κατελκύσθηκε την Τετάρτη 2 Οκτωβρίου, από τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, το πρώτο περιπολικό ανοικτής θαλάσσης, που ναυπηγήθηκε για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού. Το σκάφος αυτό σχεδιάστηκε από Έλληνες τεχνικούς.

δικού είναι η βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ της διοίκησης, των υπαλλήλων και των ναυτικών της εταιρίας. Στην πρώτη έκδοση δημοσιεύεται επιστολή του Προέδρου του Κομμίτη κ. Γιάννη Α. Χατζηπατέρα με ευχές για το μέλλον της εταιρίας και του «Mare World». Επίσης την πρώτη έκδοση του «Mare World» χαιρετίζουν ο πρόεδρος της

ΜΜΙ κ. Miguel A. Magsaysay, η αντιπρόεδρος της ΜΜΙ κ. Doris Teresa Ho, ο πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών και Ναυτών των Φιλιππίνων κ. Gregorio S. Oca και οι διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιριών δεξαμενοπλοίων SKIBS STORLI και ODFJELL της Νορβηγίας. Στα περιεχόμενα του πρώτου τεύχους, περιλαμβάνονται εκπαιδευτικά άρθρα για το χειρισμό των φορτίων οργανικών χημικών, έγχρωμες φωτογραφίες από διάφορες περιοχές της Ελλάδας, στις οποίες δεσπόζει ο Λευκός Πύργος της Θεσσαλονίκης, και ένα πολύ ενδιαφέρον άρθρο για την ελληνικότητα της Μακεδονίας.

ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Καλαίσθητο και πολυτελές το καινούργιο περιοδικό των «Μινωικών Γραμμών» που ακούει στο όνομα Wave αποτελεί μια αξιόπαινη πρωτοτυπία. Γραμμένο στα αγγλικά κυκλοφορεί δωρεάν μεταξύ των επιβατών των πλοίων της Εταιρίας που εκτελούν δρομολόγια διεθνών γραμμών. Στους αναγνώστες του προσφέρει ένα πολυσέλιδο αναλυτικό πίνακα των ειδών που διαθέτουν τα duty-free της Εταιρίας, ενώ οι υπόλοιπες σελίδες είναι αφιερωμένες στην Ελλάδα και τις ομορφιές της. Σ' αυτό το τεύχος προηγείται φυσικά η Κρήτη με τη μυθολογία της, τη ναυτική της παράδοση, τα σπάνια ήθη της και τις μεγάλες σημερινές πόλεις της. Δεν λείπει όμως και η Μακεδονία με τα 4000 χρόνια της ελληνικής ιστορίας της, ενώ μικρότερες συνοπτικές περιγραφές αναφέρονται στην Κέρκυρα και Κεφαλονιά, στην Πάρο και τη Σάμο, που αποτελούν βασικές προσεγγίσεις των δρομολογιακών γραμμών της Εταιρίας.

Δώρα Καλλιτεχνικής Αξίας

Μπρούτζινα
Αγαλματίδια
Πρεσ - παπιέ κ.λ.π.
(Σύμφωνα με τις υποδείξεις σας)
με το όνομα της εταιρίας ή του προϊόντος

Σαργέντης
6471117



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

Μάθετε Αγγλικά στη Μεγάλη Βρεταννία

Στο καλαίσθητο φυλλάδιο που κυκλοφόρησε το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο σε συνεργασία με τον Βρετανικό Οργανισμό Τουρισμού περιλαμβάνονται χρήσιμες πληροφορίες για τις Σχολές Αγγλικής Γλώσσας στη Μεγάλη Βρεταννία. Όλες οι σχολές που καταχωρούνται στο φυλλάδιο είναι αναγνωρισμένες από το Βρετανικό Συμβούλιο και πολλές από αυτές είναι

και μέλη της Arelsfelco, της Ένωσης Αναγνωρισμένων Σχολών Διδασκαλίας Αγγλικών στη Μεγάλη Βρεταννία. Λεπτομέρειες για τα προγράμματα, τα διδάκτρα και τα μαθήματα που προσφέρει κάθε σχολή καθώς και για τα ειδικά θέματα στα οποία εξειδικεύεται κάθε σχολή όπως μαθήματα γλώσσας για τραπεζικό, ναυτιλιακό, επιχειρησιακό ή επιστημονικό περιβάλλον παρουσιάζονται επίσης με σαφήνεια στο πολύ χρήσιμο αυτό ενημερωτικό φυλλάδιο.

Η «ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ»

Κυκλοφόρησε το τεύχος Αυγούστου - Σεπτεμβρίου της ενημερωτικής έκδοσης της ΠΕΠΕΝ πάσης τάξεως με ενδιαφέροντα άρθρα για την υπογραφή της συλλογικής εργασίας με την Ένωση Πλοιοκτητών Επιβατηγών Πλοίων, τον κανονισμό εκπαίδευσης υποψηφίων πλοιάρχων και τις προϋποθέσεις για τη ναυτολόγηση των αλλοδαπών ναυτικών.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ	Μάλτας	1.123	1978	Κατά το ταξίδι για Μπαχάμες, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 16/9.
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ	Βανουάτου	7.599	1979	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 16/9 και κατέπλευσε στο Κεηπτάουν για επισκευές.
ΠΕΛΑΓΟΣ	Ελληνική	8.376	1976	Επιθεωρήθηκε στο Μοντοίρ συνεπεία βλάβης στη μηχανή, που υπέστη στις 21/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	Κυπριακή	18.656	1982	Επιθεωρήθηκε στη Μπρέμερχαβεν συνεπεία ζημίας σε κάλυμμα κύτους, που υπέστη στις 30/8.
ΚΡΗΤΗ ΣΗ	Ελληνική	61.054	1974	Συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Shimakaze», στο Πόρτ Σάϊντ, στις 1/10, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΥΖ	N. Μάρσαλ	120.734	1973	Ανέφερε ελασματοургικές ζημιές σε δεξαμενή συνεπεία κακοκαιρίας, στη Σιγκαπούρη στις 16/9.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΙΟΝΙΟΝ	Ελληνική	3.277	1972	Προσάραξε στη νησίδα Γραμπούσα, στις 6/10 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση του σκάφους.
ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ	Ελληνική	7.454	1972	Προσέκρουσε στην αποβάθρα, στην Τήνο, στις 30/9 και υπέστη ρήγμα άνω της ισόλου.



CHRIS MARINE SA

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

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς πολύ μεγάλες μεταβολές από τα χαμηλά επίπεδα που καταγράφηκαν στο δελτίο μας της 1ης Οκτωβρίου, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου εμφανίζει περί τα μέσα του μήνα μια μικρή μεν αλλά σταθερή βελτίωση στις περισσότερες περιοχές και κατηγορίες πλοίων, με εξαίρεση τα μπάλκερς μεγέθους capsize, οι ναύλοι των οποίων εξακολουθούν την κατιούσα.

Η περιοχή του Ατλαντικού εξακολουθεί να μην παρουσιάζει δυνατές συγκινήσεις καθώς η ροή φορτίων εύκολα αντιμετωπίζεται από τα υπάρχοντα ανοικτά πάναμαξ. Οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν όμως σε αύξηση της ροής φορτίων μέχρι τα μέσα Νοεμβρίου που ελπίζεται να βελτιώσει τις τύχες των πλοίων αυτής της κατηγορίας.

Στον Ειρηνικό πάντως ήδη οι ναύλοι των πάναμαξ δείχνουν κάποια σημεία ανέλιξης καθώς παρατηρείται μεγαλύτερη ζήτηση πλοίων από τους Ιάπωνες ναυλωτές.

Τα μικρότερα μπάλκ κάρριερς εξακολουθούν να κινούνται με αξιοπρεπείς αποδοχές σε Δύση και Ανατολή, με ιδιαίτερα ικανοποιητικούς ναύλους στα μεγέθη των 35-45.000 τον. d.w.

Όπως σημειώσαμε και στις αρχές του μήνα, κατά τις επόμενες εβδομάδες του Οκτωβρίου θα διαφανεί κατά πόσον η εξαγωγική δραστηριότητα της Αμερικής σε δημητριακά, θα καταστεί ικανή να βελτιώσει ουσιαστικά τη σχέση προσφοράς / ζήτησης στην αγορά του Ατλαντικού.

Φημολογούνται φορτία 3,7 εκατ. τόννων προς την Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών, και μικρότερες ποσότητες προς την Αίγυπτο και το Πακιστάν, καθώς και η αναμενόμενη επανεμφάνιση των Κινέζων για αγο-

ρά σιτηρών.

Ας δούμε εν συνεχεία πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων στα μέσα Οκτωβρίου.

Σιτηρά:

— 66.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Βαλτική, δολ. 12,40.

— 61.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αμβούργο, δολ. 9,00.

— 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 14,50.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,00.

— 31.500 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καζαμπλάνκα, δολ. 14,60.

— 30.800 τον. Ρουέν για Λα Παλις, δολ. 30,00.

— 30.000 τον. Βραζιλία για Μπορντώ, δολ. 14,50.

— 30.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Τζακάρτα, δολ. 23,25.

— 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 29,50.

Γαϊάνθρακες:

— 130.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Πόρτ Τάλμποτ, δολ. 9,90.

— 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Σάινες, δολ. 5,25.

— 120.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 4,775.

— 110.000 τον. Νιουκάστλ (NSW) για Ένστεντ, δολ. 8,10.

— 110.000 τον. Νόρφολκ για Ζεε-βριγκε, δολ. 3,85.

— 90.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρότερνταμ, δολ. 5,95.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 150.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊν

για Ιαπωνία, δολ. 5,90.

— 140.000 τον. Πόντα ντε Μαδέϊρα για Ρότερνταμ, δολ. 3,45.

— 100.000 τον. Νάρβικ για Υμουϊντεν, δολ. 2,00.

— 90.000 τον. Νάρβικ για Αμβέρσα, δολ. 2,45.

— 60.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Βέζερπορτ, δολ. 6,50.

Λιπάσματα:

— 30.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Ινδία, δολ. 33,75.

— 20.000 τον. Άκαμπα για Μαλαισία, δολ. 14,00.

— 10.000 τον. Βάρνα για Κούβα, δολ. 35,50.

Ζάχαρη:

— 12.600 τον. Βορ. Βραζιλία για Τυνησία, δολ. 29,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χωρίς αμφιβολία, η χρονοναύλωση πάναμαξ μπάλκ κάρριερ στον Ειρηνικό για περίοδο 12 μηνών περί τα δολ. 9.700 την ημέρα έρχεται να τονώσει το ηθικό της πλοιοκτησίας, που βλέπει ήδη τα μισθώματα των πλοίων αυτής της κατηγορίας να βελτιώνονται από την σταδιακή επανεμφάνιση των Ιαπώνων ναυλωτών στον χώρο της Άπω Ανατολής.

Τα handymax και handy μπάλκερς βελτίωσαν τα επίπεδα των ναύλων τους στον Ειρηνικό και συνεχίζουν να απολαμβάνουν ικανοποιητικά μισθώματα τόσο από τον Ατλαντικό όσο και από το Κόντινεντ, ενώ κάπως δυσκολότερη είναι η εξεύρεση κερδοφόρας απασχόλησης στα μικρότερα φορτηγά πλοία.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

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

— 69.200 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 7.250 την ημέρα.

— 65.300 τόν. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.750 την ημέρα.

— 45.500 τόν. d.w. από Βανκούβερ, μέσω Βραζιλίας για Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 37.400 τόν. d.w. από Ρότερνταμ για Ταϊβάν, δολ. 8.750 την ημέρα.

— 35.175 τόν. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Περσικό (εκτός Ιράν / Ιράκ και Κουβέιτ) δολ. 9.300 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 173.750.

— 32.750 τόν. d.w. από Σάντος για Ινδονησία / Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 100.000.

— 28.500 τόν. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Αυστραλίας και Φινλανδίας για Σκώ, δολ. 5.700 την ημέρα.

— 23.700 τόν. d.w. από Φιλιππίνες για Ιαπωνία, δολ. 6.800 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ελαφρά μείωση της ροής φορτίων σε γενική κλίμακα παρατηρήθηκε στην αγορά του πετρελαίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου, με εξαίρεση την αγορά της Καραϊβικής που εμφάνισε αρκετή κινητικότητα.

Η συγκέντρωση αρκετού αριθμού

VLCC's στον Αραβικό Κόλπο άσκησε πιέσεις στους ναύλους των μεγάλων πετρελαιοφόρων των οποίων τα επίπεδα προς την Ανατολή κυμάνθηκαν περί τα WS 40-42 και στα WS 42-45 για Δυτικούς προορισμούς.

Οι παρακάτω συμφωνίες αντικατοπτρίζουν τα επίπεδα των ναύλων στις βασικότερες περιοχές φορτώσεων.

— 270.000 τόν. Αραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 40.

— 250.000 τόν. Αραβικό Κόλπο για Ευρώπη, WS 45.

— 238.000 τόν. Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 65.

— 93.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 82,5.

— 80.000 τόν. Συρία για Γαλλία, WS 82,5.

— 70.000 τόν. Βορ. Θάλασσα για Μίλφορντ Χέβεν, WS 97,5.

— 70.000 τόν. Βενεζουέλα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 110.

— 50.000 τόν. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 148.

Στα καθαρά φορτία σημειώνουμε:

— 50.000 τόν. Περσικό για Μεσόγειο, WS 140.

— 29.000 τόν. Άντεν για Ινδία, WS 145.

— 25.000 τόν. Αρζού για Κόντινεντ, WS 160.

ΜΑΡΙΑ Μ.: Ποταμό Μισσισιππί 27.500 τόν. περίπου σιτηρά Λα Γκουάιρα, δολ. 13,50 φίο, 5 ημέρες / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 8-10.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τόν. περίπου Γκέντ / Αμβούργο, δολ. 8,75 φίο, 10 ημέρες, Οκτωβρίου 12-20.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: Μισσισιππί 55.000 τόν. Νοτ. Αφρική δολ. 13,50 φίο, 5 ημέρες / 4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-20.

ΑΓΙΟΓΚΑΛΟΥΣΕΝΑ: Μισσισιππί 25.000 τόν. σιτηρά τρία λιμάνια Νοτ. Αμερικής δολ. 20,50 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 5-15.

ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ: Μισσισιππί 17.000 τόν. περίπου σιτηρά δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 15,50 φίο, 4 ημέρες / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 3-6.

ΔΩΡΙΟ ΑΡΜΟΥΡ: Βανκούβερ 50.000 τόν. σιτηρά Περσία, δολ. 18,50 φίο, 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, αντίστοιχα, Οκτωβρίου 18-25.

ΝΙΚΗ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 110.000 τόν. γαιάνθρακες Χάβρη, δολ. 5,10, φόρτωση κλίμακας / 25.000 τόν. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 5-15.

ΑΣΛΕΎ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τόν. σιτηρά Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 8,50 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 3-6.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 18,60 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 15-25.

ΜΗΛΟΣ Λ.: Αμβέρσα 10.000 τόν. σιτηρά σε σάκκους Μογκαντίσο, δολ. 39,00 φίο, 2.500 / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 5-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία μέσα Οκτωβρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΜΑΡΥΛΟΥ II: 64.300 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 5.850 την ημέρα.

ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ: 60.900 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ρεκαλάδα Οκτωβρίου 10-15, επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 5.850 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Βανκούβερ Οκτωβρίου 10-15, επαναπαράδοση Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ: 17.700 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Κασσιούγκ Οκτωβρίου 12-20, επαναπαράδοση Αμβέρσα / Αμβούργο, δολ. 3.700 την ημέρα.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΙΣΤΡΙΑ: Παρανάγκουα και Σάντος 50.000 τόν. πέλλες Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 11,75 φίο, 14 ημέρες, Οκτωβρίου 17-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ: Καντίξ 18.000 τόν. γεννήματα Μανζανίλο, δολ. 33,50 φίο, 2.000 / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 16-23.

ΜΥΡΙΝΑ: Βραζιλία 50.000 τόν. σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 589.295 κατ' αποκοπή φίο, 14 ημέρες, Οκτωβρίου 23-28.

ΒΕΛΙΜΑΧΗ: Νοτ. Αυστραλία 17.300 τόν. σιτηρά Μπαντάρ Αμπάς, δολ. 32,25 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-25.

ΡΕΝΕΣΣΙ: Σαουθάμπτον 15.000 τόν. σιτηρά Μασσάουα / Τζιμπουτί, δολ. 34,50 φίο, 5.000 / 1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-31.

ΣΗΓΚΡΕΊΣ II: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τόν.

γεννήματα Βαλτική, δολ. 13,50 φίο, οφιών Ρωσική Μαύρη Θάλασσα, δολ. 14,50 φίο, 5 ημέρες, Οκτωβρίου 9-15.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ: Σαλντάνχα Μπαϊν 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 5,90 φίο, 8 ημέρες, Οκτωβρίου 20-30.

ΜΕΡΙΝΗ: Γιούζνυ 30.000 τόν. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 33,75 φίο, 4.000 / 1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 21-23.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Σέβεν Άϊλαντ και Σαλντάνχα Μπαϊν 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 7,75 φίο, 8 ημέρες, Οκτωβρίου 5-15.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία 45.000 τόν. περίπου σιτηρά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 700.000 κατ' αποκοπή φίο, 14 ημέρες, Οκτωβρίου 8-14.

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

Οι τιμές τῶν μῶνκερς διεθνῶς

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 18.783 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Μπαγκόγκ άμεση επαναπαράδοση Νοτ. Αφρική, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Φινλανδίας, με επαναπαράδοση Σκω, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΛΕΩΝ: 31.900 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Αφρική μέσα Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: 28.740 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Μανίλα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.700 την ημέρα.

ΛΙΑ: 69.500 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Οκτωβρίου 15-25, επαναπαράδοση ταϊβάν, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 130.000.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ: 64.400 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Οκτωβρίου 10-20, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.900 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλου υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.000 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κέηπ Τάουν άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.150 την ημέρα.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Πουέρτο Μπολιβάρ Οκτωβρίου 10-15, τρία συνεχή ταξίδια με επαναπαράδοση Τζάκσονβιλ, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΧΑΝΤΕΡ: 33.500 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κέηπ Τάουν τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Ινδονησία / Ιαπωνία, δολ. 7.260 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΤΙΝΥ: 35.200 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 20-31, ταξίδι Μέσης Ανατολής με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 9.300 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 173.750.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΙΑΞ: 37.400 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ Οκτωβρίου 15-20, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΣΩΤΗΡΑΣ: 64.900 τόν. d.w. του 1982, παράδοση στον πιλότο Γρεσίκ Οκτωβρίου 11-12, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.150 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ταϊβάν Οκτωβρίου 14-15, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 64.870 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα Οκτωβρίου 14-15, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: 66.500 τν. d.w. του 1973, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Γαλλίας και Κωνσταντίας με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κασίμα, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι μέσω Κέδρος Άϊλαντ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.850 την ημέρα.

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μῶνκερς διεθνῶς, όπως διαμορφώθηκαν στις 14 Οκτωβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	113.00	167.00
Τζένοα	122.00	230.00
Αμβούργο	114.00	182.00
Χάβρη	126.00	215.00
Πειραιάς	119.00	216.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	115.00	230.00
Τζέντα	107.91	237.88
Ρας Τανούρα	103.25	206.53
Ηνώμ. Αραβικά Εμιράτα	112.00	215.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	142.00	235.00
Λας Πάλμας	111.00	207.00
Θέουτα	111.00	209.00
Ντῶρμπαν	108.00	209.00

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Βενεζουέλα 73.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 105, Οκτώβριο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. Μίλφροντ Χέβεν, WS 97,5, Οκτωβρίου 17.

ΣΗΛΑΙΔΗ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 140, Οκτώβριο.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Κοβενάς 70.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 107,5, Οκτωβρίου 16.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Ρωσική Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 140, Οκτωβρίου 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ: Περσικό Κόλπο 380.000 τόν. Δύση, WS 45, Οκτωβρίου 22.

ΚΥΘΗΡΑ: Νιγηρία 128.500 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 62,5, οφίων Γαλλία, WS 65, Οκτωβρίου 15.

ΝΞΑΠΟΛΙΣ: Μαμονάλ 50.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 142,5, Οκτωβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 90, Οκτωβρίου 10.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Ερυθρά Θάλασσα, WS 41, Οκτωβρίου 15.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 95, Οκτωβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μπανίας 80.000 τόν. Φος, WS 82,5, Οκτωβρίου 14.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ: Μπούρι 75.000 τόν. Πριόλο, WS 90, Οκτωβρίου 8.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Μπετζάια 70.000 τόν. Γένοβα, WS 14, Οκτώβριο.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 70, Οκτω-

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	111.00	291.00
Σιδνεϋ	134.00	235.00
Χόγκ Κόγκ	121.00	203.00
Σιγκαπούρη	108.00	171.00
Τόκιο	126.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	108.00	208.00
Ν. Υόρκη	112.00	205.00
Χάμπτον Ρόουντς	107.00	205.00
Χιούστον	100.00	180.00
Νέα Ορλεανη	100.00	180.00
Λος Άντζελες	100.00	205.00
Κρίστομαλ	110.00	205.00
Ρίο Ιανέιρο	120.00	274.00
Μπουένος Άϊρες	117.00	206.00
Μοντεβιδέο	142.00	252.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, Τηλ. 4223760 (6 lines).

Τέλεξ: 241478 TRANS GR - 211834
TRAN GR
Φάξ: 4223769

βρίου 15.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού / Κόλπο ΗΠΑ WS 145, Οκτωβρίου 8.

ΚΡΗΤΗ: Περσικό Κόλπο 35.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 42,5, Οκτωβρίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 42,5, Οκτωβρίου 14.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 60, οφίων Κόλπο ΗΠΑ, WS 57,5 Οκτωβρίου 16.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καρίπιτο 38.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 162,5 Οκτωβρίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Κάργκ Άϊλαντ 285.000 τόν. Αϊν Σούκχνα, WS 42,5, Οκτωβρίου 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Ονσάν 80.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 950.000 κατ' αποκοπή, Οκτωβρίου 11.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τόν. Τσιταγκόγκ, WS 85, Οκτωβρίου 8.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Αρζού 80.000 τόν. Γένοβα, WS 77,5, Οκτωβρίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Αρζού 67.200 τόν. Κεμπέκ, WS 95, Οκτωβρίου 18.

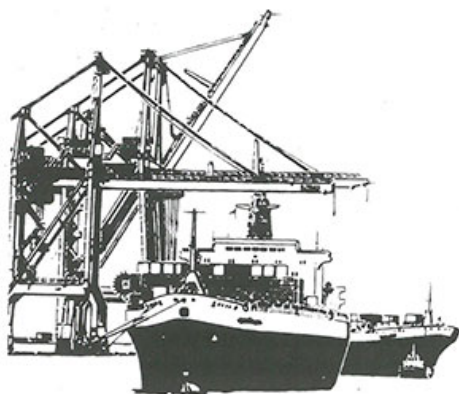
ΕΦΕΣΟΣ: Καμπίντα 115.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ WS 67,5, Οκτωβρίου 24.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Οκτωβρίου 19.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. Δυτικές οφίων, WS 41, Οκτωβρίου 25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Αρζού 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 160, Οκτωβρίου 14.

ΚΛΗΑΡΒΕΝΣΙΟΥΡ Λ.: Άντεν 29.000 τόν. καθαρά Ινδία, WS 145 άμεση.



NAFTIKA CHRONIKA

THE SHIPPING MARKETS SEEM ABLE TO CONTROL THE SUPPLY SIDE OF THE EQUATION



One of the basic conclusions of the 10th annual International Piraeus Meeting, held this year at the Eugenides Foundation in Athens, was that the shipping markets, both dry and wet, seem able to control the supply side of the equilibrium equation and shipowners are largely avoiding speculative ordering.

The tenth International Piraeus Meeting was organised by the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School and the Piraeus Marine Club. The meeting span three days, from the 7th through to the 9th of October and was attended by a large number of Greek and foreign members of the shipping community. Current topical issues were presented and discussed by students of the MSc course offered by the Centre and a large group of panellists, who hold top positions in the banking and shipping world. The proceedings of the meeting were initiated by the Secretary of State Mr. Andreas Andrianopoulos and the audience was also addressed by the British Ambassador in Athens Sir David Miers.

In his introductory speech, Professor Costas Th. Grammenos (Director of the International Centre for Shipping, Trade and Finance) discussed the ever changing nature of the world economic environment and the types of human actions that lead to this chan-

ge. He stressed in his remarks the important role education plays to provide decision makers with the necessary tools that will help them avoid the mistakes of the past and be successful in the very competitive international environment.

Previously, the secretary - general of IMO, Mr. William O' Neal, stressed the need for his Organisation to present uniform and multilateral legislation which will be implemented by all shipping nations.

One could summarize the conclusions of the three day event to the following points:

- The world economy still seems to be bumping along the bottom of the cycle with countries trying to sort out their internal problems, first, while this climate of uncertainty that prevails discourages investors from making medium or long-term decisions, which further delays recovery.

- Safety and environmental concerns in shipping are high on the agenda with pressures increasing from all sides for fleet renovation and improvement of standards. This has the drawback of too many parties applying their own standards and inspection procedures, which makes ship operation increasingly frustrating. IMO on the other hand is trying for uniform, multilateral legislation, while the classification societies (through IACS) make efforts to restore faith in them.

- Capital adequacy rules for International Banks exert pressure on funds available to finance shipping projects, and there is need for a more open corporate structure of shipping companies that will be essential if they are to tap the international or domestic capital markets, through the Stock Exchanges.

In the meantime, however, emphasis is put on relationship banking, with only a handful of banks experienced enough to do so, and finance good quality shipping companies on a project basis.

Finally, there was call for more education for banks and investors (both institutional and individual), who need to understand the nature of shipping and thus take a more long - term, supportive view of it.

Time to boost our national registry

The new formulation of condition 16, which has already been included in the act approving the registration of the tanker «Skopelos» and thus is established, provides us the ability to firmly state that the time to boost our national shipping register has truly arrived.

Of course, the relevant decisions will be made by the shipowners themselves. They will assess and measure the pros and cons before making a decision, as they have done in every case in the last few years when their correct choices at difficult moments enabled them to overcome, without losses, the longest crisis that this generation has experienced.

Included among the pros:

First, the complete hellenisation of the Greek maritime enterprise and securing the genuine link between ownership and flag.

Second, relief from having to use flags of convenience secured by other countries which take advantage of the shipping activity of others, among which Greeks are on top of the list.

Third, the avoidance of the danger of disputes that at any given moment can be projected by Greek shipping's competitors, who in the meanwhile have secured themselves within the framework of the European Community and can speak (and act) at our expense from a position of power.

Fourth, the avoidance of double taxation in the countries with which Greece has relevant agreements, including the United States.

Among the cons, can be counted the added burden from the Seamen's Pension Fund (NAT) and the problem of finding suitable seamen which exists in any case.

Today the Greek flag secures solutions that other flags cannot provide.

Naturally, what remains to be counted is the freedom of operation secure under the new formulation of condition 16, compared to the freedom which had been achieved in other solutions that the Greek-owned shippers sought, in recent years.

The French Referendum

On behalf of European business, the Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe (UNICE) welcomes the results of the French referendum.

Though the margin is small, there is a clear signal to the Community that the strategic objectives of the Maastricht Treaty must be actively pursued. This is good for European business. Companies can make long-term plans and major investments only in a Community that has a clear idea of the direction in which it is heading.

But the French vote is also a warning that the population demands better information, greater transparency and more consultation on European issues.

This reinforces the call, so often made by UNICE in

the past, for more frequent use of «Green Papers», for proper and effective «impact assessment» procedures and for systematic consultation of business from the earliest stage of preparation of legislative proposals.

UNICE has no doubts that European economic growth and competitiveness depend on completion of the Single Market. For this to be a success, it must be accompanied by strengthening of cohesion in the Community and by progress towards Economic and Monetary Union, two of the main objectives of the Maastricht Treaty. To this should be added the rapid and satisfactory conclusion of the GATT negotiations, which will boost international trade.

In the current economic climate, it is more than ever necessary to maintain the Community's momentum towards achievement of these objectives.

The Onassis Cardiac Surgery Center

The official ceremony of the delivery of the Onassis Cardiac Surgery Center to the Greek State took place on October 6th, 1992. During the Ceremony Prime Minister, Mr. Constantine Mitsotakis delivered a speech.

Also speeches were addressed by the President and Vice-President of the Onassis Foundation Messrs Stelios Papadimitriou and Apostolos Sabelas, and the President of the Board of Directors of the Onassis Cardiac Surgery Center, Mr. Spyros Metaxas.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS:

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

The hospital which is fully equipped according to the latest international standards, is a gift from the Alexander S. Onassis Public Benefit Foundation to the Greek State. The project cost approximately 75 million dollars and was made with the aim to cover — as much as possible, and in the best way — the needs of the Greek community in such a sensitive area of Health.

The architectural design and the plans for the construction have been prepared by the British architects - hospital specialist firm of Llewelyn Dafies — Weeks in collaboration with the Greek firm of architects K.D. Kapsambelis and K. Stamatis. The construction of the Center was entrusted to the Contractors Joannou and Paraskevaides (Overseas) Ltd., following an international tender.

The hospital consists of a sembasement, a ground floor, and eight levels arranged around a central atrium, covering a total of 21,360 sq. mts, including the underground garage. The whole building is air conditioned. Its capacity is 112 beds: 52 for cardio-surgery cases, 50 cardiological cases and 10 paedio-cardiosurgery cases. There are units of intensive care for coronaries and heart attacks and intermediate intensive care for heart attacks, paedio - cardiac surgery, Electrophysics and Pacemaker Lab. It also has out-patients clinic, labs and diagnostic units.

European E3 Tanker project launched in London

The Innovative new E3 — Ecological, Economical, European — tanker design, developed by a consortium of five leading European shipbuilders, was unveiled at a world premiere presentation in London on September 10, 1992.

The first co-operative venture of its kind in Europe, the new environmentally-friendly, 280,000 dwt double hull VLCC, which has a two million barrel capacity, aims to exceed all existing and foreseen environmental regulations.

It was developed by Astilleros Espanoles of Spain, Bremer Vulkan and Howaldtswerke Deutsche Werft of Germany, Chantiers de l'Atlantique of France and Fincantieri of Italy, with each yard having specific a-

reas of responsibility according to their particular expertise.

The European re-entry into the VLCC market was prompted by the renewed international interest in controlling accidental oil pollution from tankers, coupled with the obsolescence of the existing large tanker fleet.

First deliveries of the E3 tanker, now being offered to shipowners, are expected in early 1994. The workload of a series order can be distributed between the partner yards, and the current combined potential output is about ten ships per year.

New oil spill compensation treaties

A diplomatic conference has been called in London in November this year to consider the adoption of new Protocols to amend the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Conventions. The new Protocols which will probably be very similar to the 1984 Protocols, but with lower entry into force requirements, in order to come into effect soon.

One substantive issue which has been raised, is a suggestion by Japan that the contribution to a new international oil compensation fund from one country should not exceed and agreed percentage of the total contributions for any one year. The reason for this «capping» suggestion is that Japan is by far the greatest contributor to the IOPC Fund (28.9% in 1991) and has received considerably less in compensation from the Fund. Japan is not likely to ratify the new Protocols unless they contain a «cap» until sufficient ratifications have been made, so that the Japanese oil industry's contributions represent an acceptable share. We have already expressed to the Greek Government our interest for the new Protocols.

Australia to implement IMO BC Code

The Australian Maritime Safety Authority announced that the IMO Code of Safe Practice for bulk carriers will be enforced by the Authority with effect from January 1st 1993.

The Authority has announced the date of adoption well in advance in order to give ship owners and ope-

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

rators sufficient lead time to insure that their vessels will comply prior to the Code becoming effective. In order to assist owners it has been announced that with immediate effect Department of Transport surveyors will be inspecting ships with a view to the adoption of the Code and will issue an advisory deficiency notice covering any areas where they do not comply. In issuing such a notice the Authority will recommend that owners rectify the deficiencies prior to the vessels next call to Australia but they stress that no action will be taken against vessels which do not comply until after January 1st. Full details of the Code are available from IMO.

Latest Columbia container ship joins Sea Land Service

The world's newest ship, «Cape Horn», has been delivered to Cyprus based Columbia Shipmanagement by Mathias Thesen Werft of Germany.

She is, the third in series of four liners developed by Columbia with the Wismar shipyard, of a multi-measurement design and incorporates a number of outstanding features.

«Cape Horn» is a fast, 10,400 gross tons vessel which has been built with the increasing demands of modern feeder services in mind.

She has maximum container capacity of 923 TEUs and is equipped with mobile cell guides so that all sizes of box available in today's market can be loaded. There are also 204 reefer sockets and the ship complies with Solas requirements for the safe carriage of dangerous goods in containers.

For the greatest efficiency of loading and unloading the vessel is fitted with independent hatch pontoons and cargo gear, which consists of two 40 tonne deck cranes and two semiautomatic spreaders.

The new ship is presently sailing under the name «TSL Galant», having immediately embarked on a one

year time charter to Sea Land Industries which also chartered the previous vessel in the same series, «Cape Henry».

ITF launches cargo handling campaign

The International Transport Workers' Federation (ITF) is launching a new campaign against shipowners who use ship's crews to carry out cargo handling work normally done by dockers. The campaign, to run in parallel with the existing flag-of-convenience (foc) campaign, will get into fullswing over the next two years, following a decision of the ITF Fair Practices Committee (FPC) in London.

IMAS 92

From 11-13 November 1992, the Seventh International Maritime and Shipping Conference (IMAS 92) will take place in Cyprus with theme «Quality of Shipping in the year 2000». The organiser is the Institute of Marine Engineers in association with the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School.

The Conference will provide a unique opportunity to those responsible for the future direction, financing and technical management of International Shipping to exchange information and to consider all the issues at a common forum.

All enquires should be addressed to Mr Rhian Bufton, Conference Organiser. The Institute of Marine Engineers, The Memorial Building, 76 Mark Lane, London EC3R 7 JN. Tel. 071-481 8493.

Canadian Coast Guard awards major simulator contract

The Canadian Coast Guard, Ship Safety Branch, has awarded contracts for the delivery of four Blind

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932
Fax: 313-7553
Tlx: 27003/23867/21017/21331 FAROS AR
A.O.H.: J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337
N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287
Capt. E. MIRKOS 856 0619
CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENI GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

Pilotage Simulators and five Marine Control Room and System Simulators, to a consortium consisting of Norcontrol Simulation a.s., Horten, Norway and Atlantis Aerospace Corporation, Toronto, Canada.

In this consortium, Norcontrol Simulation a.s. has a world leading position within the development and delivery of maritime training systems and Atlantis Aerospace Corporation has a strong position within aerospace and naval simulation world-wide.

These contracts represent a value of approximately NOK 50 million including Canadian content.

These contracts call for four Norcontrol Blind Pilotage Simulators, each with four Own Ship Cubicles with navigation equipment currently being used in the Canadian merchant marine, and five Norcontrol Propulsion Plant Trainers (Marine Control and Systems Simulators), each simulating and enabling for training on two different ship motor types: MaK and Sulzer.

New insulation system for Polish-built reefers

A major contract has been awarded to MacGregor - Navire's Reefer Engineering Product Division for the supply of its recently introduced LE insulation system to a series of four refrigerated cargo vessels being built by Gdansk Shipyard, Poland, for Dole Fresh Fruit Inc. of Costa Rica.

The LE insulation system comprises panels of 340mm wide extruded aluminium profile which incorporate stifennin ribs and are cut to the required length in the extrusion process. This reduces wastage to a minimum. Being made of aluminium, the panels are light in weight whilst the strength of the integral stifening reduces the number of attachment points required, resulting in additional savings in weight

over traditional systems. The order for the LE insulation system for the Dole Fresh Fruit vessels, where the panels will be used to clad all side shells, ceilings and air cooler walls, was placed by Gdansk Shipyard whose order book includes a considerable number of reefer ships. In selecting the LE system, consideration was given to the benefits of a high quality product that can rapidly and easily be installed, thus reducing each vessel's outfitting time.

The growing service experience of Sulzer RTA84C engines

An increasing number of Sulzer RTA84C low-speed diesel engines are powering the modern generation of large, fast containerships. A total of 41 engines of this type have been ordered, of which 16 are now in service.

The RTA84C design was introduced in 1988 specifically for the propulsion of the modern generation of large, fast containerships. It was readily accepted in the market and has become by far the leading design for this application. The engines have been ordered for nine owners in the Far East and Europe, and the largest will be two 12-cylinder models, each of 41260 kW (56100 bhp) maximum continuous output, for two 4000 TEU «Post Panamax» containerships contracted in Japan by the Royal Nedlloyd Group.

In general, the engines now in operation are giving highly — satisfactory service experience in a demanding application — on regular liner trades between the Far East and Europe and also across the Pacific. They include nine nine — cylinder models, five eight — cylinder models and one each of the six — and ten — cylinder models and together now exceed 50.000 accumulated running hours.

Fly stay Dubai



VRETTOSHIP S.A.

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

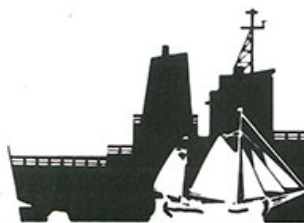
(SPARES EX - U.S.A.)

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

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

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
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	32780
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΣΠΕΡΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΓΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΓΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΓΑΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ 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 (δ.)	75	40633
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.)	92	37000
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΟΣ	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 ΒΙΚΤΟΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΕΡΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13631

προς Μπαγκόγκ 15/8
προς Ιαπωνία 16/8
προς Ελλάδα 21/8
προς Ιαπωνία 2/8
αργεί Πειραιά
πρ. «Τατα»
μεσογειακές μεταφορές
προς Σαλντάνια Μπαι 13/7
ε. Κασσιούγκ 30/7
προς Κίνα 6/7
προς Σιγκαπούρη 11/8
προς Μισασιισιπι 10/8
προς Ν. Αφρική 7/8
προς Κωνσταντίνα 11/8
προς Σ. Αραβία 1/8
ε. Λισαβώνα 12/8
μεταφορές Πάτρας
προς Θεσσαλονίκη 19/8
δ. Κων/πολη 20/8
προς Τουμπάρδο 14/8
ε. Μπουεναβεντούρα 14/8
ε. Τζέντα 14/8
προς Νιούκασλ 26/7
στο Σιενφουέγκος 12/6

επισκ. Πειραιά 1/6.
ε. Μπουεναβεντούρα 13/8
α. Γιβραλτάρ 13/8
α. Ν. Ορλεάνη 30/7
α. Νεμρούτ Μπαι 24/7
ε. Γιοκαϊτά 15/8
προς Κατάρ 26/7
προς Ναντόρ 12/8
προς Αμβέρσα 19/7
προς Τρομπέτας 20/8
προς Αιν Σούκνα 24/7
προς Πόρτο Βέσμε 13/8
ε. Λομέ 12/8
προς Κούβα 25/7
πρ. «Orsola B.»
α. Χοντίντα 19/7
προς Μασάνα 2/8
επισκέπτεται 9/7. Μπαχάμας
ε. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
προς Σιγκαπούρη 12/8
προς Αμβέρσα 12/8
προς Τέμα 9/8
προς Μπ. Αμπάς 27/7
προς Νιχάμα 5/8
προς Κορέα 23/6
ναυπηγείται Ουλσάν
α. Ντουμπάι 1/8
προς Τσιβάν 23/7
προς Ντάρμπαρ 20/8
προς Κήλαγκ 16/8
ε. Ναγκόγια 17/8
προς Φλάσσιγκ 16/8
επισκ. Θεσσαλονίκη 19/8
προς Γιβραλτάρ 7/7
ε. Φλάσσιγκ 16/8
α. Καρπονέρας 6/8
προς Μωχαμέντια 19/8
προς Λα Γκουαίρα 13/8
προς Κασσιούγκ 12/8

προς Ρωσία 1/8
ε. Βανκούβερ 19/8
ε. Γκόντ 17/8
α. Καέν 558
δ. Κων/πολη 17/8
προς Γιοκαϊτά 4/8
ε. Ν. Ορλεάνη 18/8
προς Γαλλία 4/8
προς Γιοκχόμα 27/7
προς Πειραιά 16/8
προς Μαράκκιμο 14/7
προς Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 5/8
ε. Μπωμόν 10/8
ε. Μπαλτιμόρη 18/8
ε. Μπαγκόγκ 25/5
ε. Σαν Φραντσίσκο 9/8
α. Βανκούβερ 23/7
ε. Αμβέρσα 19/8
α. Καράτσι 2/8
προς Σίδνεϊ 6/8
προς Κίνα 29/7
προς Κίνα 9/8
προς Μπ. Χομίνι 16/7
προς Ιντσόν 4/8

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΙΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	38484
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	73	10713
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΟΝΟΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΟΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (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	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	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
ΑΦΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

προς Κέητ Κουβιέρ 13/8
προς Μαυρίκιο 30/7
ε. Ρίο Ιανέιρο 15/8
προς Χο Τσί Μίνχ Σιτ 29/7
ε. Αμβέρσα 17/8
ε. Ν. Ορλεάνη 13/8
επισκ. Φουτζέιρα 14/8
προς Οζάκα 5/8
προς Καναδά 7/8
α. Αλεξάνδρεια 15/8
προς Ιντσόν 10/8
ε. Καράτσι 12/8
προς Χιούστον 17/8
προς Αλεξάνδρεια 20/8
α. Σ. Τζών 31/7
προς Ιαπωνία 23/7
ε. Σαν Λορέντζο 11/8
προς Ινδονησία 11/8
προς Πόρτ Κέμπελ 8/8
ε. Σιγκαπούρη 28/7
προς Βραζιλία 31/7
α. Ρας Τανούρα 6/8
προς Άμστερνταμ 7/8
α. Ντάρμπαρ 12/8

προς Λουάντα 25/7
προς Αυστραλία 22/7
ε. Κοτονού 30/7
προς Κήλαγκ 8/8
προς Μπαγκόγκ 30/7
προς Κ.Α.Κ. 13/8
προς Τζέντα 2/7
προς Μάρκο 3/8
προς Ιαπωνία 8/8
προς Ταϊλάνδη 10/7
προς Α. Πετρούπολη 13/8
προς Σαν Φραντσίσκο 10/8
προς Νιούκασλ 18/7
α. Ν. Ορλεάνη 26/7
πρ. «Αιγίαν Λαίον»
ε. Μομπάσα 24/5
ε. Ν. Ορλεάνη 21/5
ε. Νιούκασλ 19/8
προς Χόγκ 19/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 20/8
προς Γιαρίμα 12/8
προς Αρούμα 2/8
προς Κάντλο 25/7
προς Βανκούβερ 8/8

προς Κασσιούγκ 8/8
προς Γδύνια 18/8
ε. Ιντσόν 23/7
προς Ισραήλ 10/8
προς Μουκάλα 30/7
προς Ινδία 8/8
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Σαν Νικόλα Μπαι 1/8
προς Ιαπωνία 13/8
α. Άκαμα 11/8
προς Χοντίντα 29/7
ε. Άντεν 7/7
ε. Φος 17/8

προς Ντελαγουέρ 20/8
ε. Πράια Μόλε 30/7
προς Αμβέρσα 12/8
προς Αμπτζάν 17/8
προς Παναμά 20/8
προς Νιχάμα 7/8
ε. Προγκέσσο 21/7
προς Περσικό 18/8
ε. Πειραιά 14/8
προς Πόρτσμουθ 12/8
προς Μόρεχεντ Σιτ 12/8

ε. Φουτζέιρα 8/8
προς Κολομβία 17/7
προς Ευρώπη 12/8
προς Αλγκεθίρας 8/8
προς Δαμιάτα 19/8
προς Σιγκαπούρη 1/8
προς Ρόττερνταμ 12/7
προς Βενγάλη 11/8
προς Γένοβα 17/8
προς Μασσαλία 8/8
προς Κίνα 4/8
α. Βενετία 5/8
αργεί Πειραιά
ε. Πόρτο Καμύλλο 30/7

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΔΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΛΑΡΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	02	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΒΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146283
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΔΑ	71	14957
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000

ε. Ν. Ορλέανη 17/8	
προς Αμβέρσα 14/8	
προς Λαύριο 16/8	
α. Πειραιά 20/8	
προς Πειραιά 17/8	
α. Πειραιά 13/8	
υπό ναυπήγηση	
ε. Αλεξανδρέττα 17/8	
προς Σκόπεν 28/7	
προς Τρίπολη 5/8	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Θεσσαλονίκη 10/8	
προς Βαλπαράϊζο 15/8	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
προς Κίνα 28/5	
προς Πόρτ Κέμπλα 18/8	
προς Ν. Υόρκη 9/8	
προς Πειραιά 6/8	
ε. Βόλο 17/8	
προς Μιλάδο 11/8	
ε. Φουτζέιρα 11/8	

α. Ν. Ορλέανη 19/8	
ε. Λάγος 9/8	
προς Αυστραλία 13/8	
προς Περισκό 8/6	
ε. Χιούστον 17/8	
ε. Σάντο Ντομίνγκο 14/7	
προς Ν. Ορλέανη 1/8	
ε. Μπ. Αίρες 4/8	
υπεστείλε παναμαϊκή	
ε. Ν. Ορλέανη 19/8	
α. Χιούστον 7/8	
ε. Γκάλβεστον 5/8	
προς Κίνα 8/7	
α. Ν. Ορλέανη 19/8	
υπεστείλε λιβερτιανή	
ε. Λάγος 5/8	
προς Σ. Τζών 12/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Τρινκομάλη 15/8	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/7	
προς Κήλαγκ 10/8	
προς Φάλασγκ 8/8	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/8	
προς Σάντος 3/8	
προς Ταϊντου 29/7	
ε. Ν. Ορλέανη 15/8	
προς Κίνα 23/6	
ε. Χουάγκου 18/7	
ε. Τάμπα 21/7	
προς Ν. Υόρκη 6/8	
προς Ιλιτσίβακ 17/8	
προς Σιγκαπούρη 22/8	
ε. Τζέμπελ Ντάνα 19/8	
προς Μπρέζι 22/8	
προς Ρόττερταμ 20/8	
προς Αλγέρι 14/8	
ε. Πειραιά 20/8	
προς Γιβραλτάρ 22/8	
προς Εύξεινο Πόντο 17/8	
προς Κουανγνιάγκ 25/7	

προς Χάργκ 20/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Γιοκαϊτάι 14/8	
α. Τζέντα 14/8	
α. Ίμμιγκχαμ 16/8	
προς Μπαγκλαντές 18/8	
πρ. «British Respect»	
πρ. Μαρακάμπο 1/8	
α. Τόκιο 4/8	
α. Σάο Σεμπαστιάν 6/7	
προς Μπεϊλόν 31/7	
αργεί Πειραιά	
προς Νοβοροσίσκ 19/7	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ταϊτσούγκ 10/8	
ε. Πειραιά 23/7	
προς Ταϊβάν 16/7	
προς Βομβάη 4/7	

αργεί Βασωρα	
προς Βομβάη 18/8	
προς Ντουμπαϊ 17/8	
προς Κεητάνουν 22/7	
ε. Γουίλμινγκτον 18/8	
προς Μπ. Αίρες 8/8	
προς Σκωτία 15/8	
προς Δουνκέρκη 10/8	
προς Μπαλμπά 12/8	
ε. Πορμπαντάρ 1/7	
προς Πειραιά 21/8	
επισκ. Πειραιά 14/7	
προς Μπανίας 16/8	
πρ. «Bremen Senators»	
αργεί Πειραιά	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 16/8	
προς Φουτζέιρα 9/1	
μεσογειακές μεταφορές	
υπεστείλε παναμαϊκή	
α. Λας Πάμας 25/6	
προς Λισαβώνα 13/8	
προς Μανίλα 6/7	

ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΙΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΙΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΛΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	

ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΡΒΗΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΙΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	82	36284
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΝΤΣΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΑΝΑΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315

α. Πόρτο Βέσμε 31/7	
προς Βρέμη 19/8	
επισκ. Πειραιά 18/6	
προς Χιούστον 20/8	
προς Νταμύ 11/8	
προς Αλγκιθόρας 18/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 19/8	
προς Βομβάη 10/8	
α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 6/8	
προς Μπανγκόκ 10/8	
προς Κίνα 12/8	
προς Ελ Παλίτο 21/7	
δ. Ντόμπερ 13/5	
προς Σάουδα 17/7	
α. Φρήφορτ 8/8	
α. Πρίνς Ρούπερτ 18/8	
α. Χιούστον 8/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 30/7	

προς Ντιλσκέλεσι 12/8	
πρ. «Pacglory»	
προς Μπαγκόκ 10/8	
προς Κήλαγκ 6/8	
ε. Γιοκοχάμα 13/8	
προς Βαρκελώνη 18/8	
προς Χάλιφα 15/8	
προς Πειραιά 17/8	
προς Σιγκαπούρη 14/8	
προς Χάλιφα 20/8	
α. Δουνκέρκη 31/7	
προς Ταρραγκόνα 15/8	
ε. Κολούμπια 11/8	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/8	
προς Ταϊβάν 14/8	
προς Ρόττερταμ 15/8	
ε. Χάμπτον 18/8	
προς Μιλάκι 18/8	
προς Μομπιλί 14/8	
προς Μεξικό 1/8	
προς Σαν Πέντρο 3/8	
πρ. Κ.Α.Κ. 12/8	
προς Κουσίρο 6/8	

ε. Μπαχράϊν 22/5	
ε. Σεπετίμα 14/8	
προς Γουίλελμοχόβεν 20/8	
ε. Πειραιά 31/7	
μεσογειακές μεταφορές	
επισκευές Πειραιά	
α. Ν. Ορλέανη 18/8	
ε. Μαριουπόλ 3/8	
ε. Ραβέννα 18/8	
προς Ιαπωνία 4/8	
προς Κο Σιάγκ 10/7	
ε. Τζιμπούτι 24/7	
μετ. «Δέσποινα Σ.» (ε.)	
ε. Σαβόννα 18/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 31/7	

προς Ινδία 9/8
 α. Ν. Ορλέανη 16/8
 ε. Μπαρνακούλα 14/8
 προς Τζέντα 6/8
 προς Κίνα 24/7
 προς Νιγηρία 22/7
 α. Ν. Ορλέανη 7/8
 π. «Ολύμπιη Πρώμις»
 προς Λός 'Αντέλεξες 13/8
 προς Ινδία 11/8
 προς Βουβών 14/8
 προς Βουβών 2/7
 προς Αγκέρη 17/9/91
 ε. Τζουσίμα Τέρμιναλ 22/7
 ε. Τζουσίμα Τέρμιναλ 9/7
 ε. Ντιούμπαν 16/7
 α. 'Αστ Λόντον 7/8
 προς Σιπζού 15/8
 προς Λούτ Τέρμιναλ 9/7
 ε. Τζουσίμα Τέρμιναλ 3/8
 στο Κοινηγοαγκτόν 28/5
 προς Αμσούργα 21/8

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.).	73	67239
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.).	74	60352
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ.	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).	69	1579

ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ.	72	9281
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.).	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ 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 ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.).	86	24900
ΚΡΙΟΙΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.).	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	71	17355
ΚΩΣ (δ.).	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
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
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
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

ε. Γκάνδη 13/8	
προς Μεσαίν 19/8	
προς Γαλλία 31/7	
α. Ν. Ορλεάνη 21/7.	
αργεί Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 11/8	
ε. Τάραντα 20/8	
προς Σάο Σέμπασιάνο 1/8	
ε. Καρατάι 17/8	
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8	
προς Σάντος 10/8	
προς Μπρισμπαίν 13/8	
ε. Γιοκοχάμα 12/8	
ε. Φουτζέιρα 22/5	
προς Φιλαδέλφεια 5/8	
ε. Λουίτα 3/8	
ε. Χουέλαβα 17/8	
στο Καρατάι 8/8	
προς Φουτζέιρα 17/7	
προς Κωνσταντίνα 17/8	

πρ. «Cedar Hill»	
δ. Κων/πολη 13/8	
προς Χάργκ 19/8	
προς Σιγκαπούρη 11/8	
προς Ματαράνι 22/7	
προς Σιγκαπούρη 20/7	
δ. Γιβραλτάρ 20/8	
προς Χάργκ 17/8	
προς Νοβοροσίσκ 19/8	
προς Τουάπσε 11/8	
α. Βενετία 11/8	
ε. Βηρυττό 16/8	
προς Ρότερνταμ 18/8	
προς Τζουμπάι 17/8	
προς Ρότερνταμ 18/8	
προς Πόρτο Λα Κρούζ 16/8	
προς Χάργκ 15/8	
προς Τεργέστη 18/8	
προς Γιβραλτάρ 15/8	
ε. Χιούστον 17/8	
ε. Λόγος 12/8	
ναυπηγ. Νανκασάκι	
προς Σιγκαπούρη 10/8	
ε. Μπ. Αίρες 1/8	
στο Σουέζ 24/8	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 4/7	
προς Γιβραλτάρ 19/8	
προς Σάνκ Άνκορατζ 18/8	
ε. Σιγκαπούρη 4/8	
α. Σαν Λορέντζο 18/8	

προς Ραμπίχ Μπαί 17/8	
ε. Πειραιά 3/8	
επισκευές Μπρεμερχάβεν 13/7	
προς Αλιβέρι 9/8	
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/8	
α. Χιούστον 9/8	
προς Τζιμπουτί 2/8	
στον Πειραιά 21/8	
στον Πειραιά 21/8	
στον Πειραιά 21/8	
διάλυση Μπαγκκάντες	
δ. Πόρτ Σαϊδ 31/7	
προς Νοβοροσίσκ 8/8	
α. Πειραιά 18/8	
προς Τζακάρτα 20/8	
προς Τζακάρτα 5/8	
ε. Σιγκαπούρη 4/7	
προς Σάντος 26/7	
προς Κουίνγκντό 17/7	
προς Κουανγκάγκ 10/8	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 14/8	
αργεί Πειραιά	
στη Βασίρα	
προς Νοβοροσίσκ 25/7	
προς Μπαγκκόγκ 19/7	
ε. Άσντοντ 20/8	

πρo Kiva 10/8	
προς Χόγκ Κόγκ 14/8	
προς Χάλα 13/8	
ε. Κόρυτον 22/8	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 16/8	
α. Ραβέννα 19/8	
ε. Μπρίστολ 18/8	
ε. Σιγκαπούρη 10/8	
α. Βανκούβερ 18/8	
προς Ρεκαλάδα 2/7	
προς Σουδα Μπαί 17/7	
προς Πόρτο ντο Όμπο 27/7	
ε. Σιγκάγκ 9/7	
προς Πόρτ Σαϊδ 20/8	
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/7	
προς Ελλάδα 18/8	
προς Σιγκαπούρη 12/8	
προς Λειζδες 17/8	
προς Μπλάφ 21/8	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/8	
προς Όκλαντ 21/8	
ε. Νιούκαστλ 1/7	
α. Φάλμουθ Μπαί 30/7	

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
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 (δ.).	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ.	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΤ'ΕΛΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΩΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΜΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ.	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΗΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΙΛΑΝΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΝΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5785
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΟΣ	70	9865
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟ'Υ'ΝΤ ΙΑΒΑ.	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'.	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ.	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.).	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.).	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	83	30684
ΝΙΜΡΟΝ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ.	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ.	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΙΕΣ.	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076

ε. Νόοντενχάμ 19/8	
ε. Πειραιά 17/8	
ε. Γουάδλα 14/8	
προς Χιούστον 17/8	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
ε. Γκάνδη 2/8	
προς Μπαγκκόγκ 27/6	
α. Χόγκ Κόγκ 21/7	
ε. Ρίο Γκράντε 6/8	
προς Δ. Αφρική 8/6	
ε. Τεμπίχ 11/8	
ε. Σαλβαντόρ 22/7	
α. Μπρέιτ 4/8	
προς Άσπρα Σπίτια 18/8	
προς Μπαγκκόγκ 16/8	
δ. Κων/πολη 19/8	
προς Ισπανία 12/8	
προς Μπάνγκοκ 23/7	
ε. Νταμμά 15/8	
προς Σαν Αντόνιο 6/8	
προς Νιούκαστλ 12/8	
προς Βενετία 20/8	
προς Ινδία 6/8	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 11/8	
α. Σ. Τζών 30/7	
προς Γιαρμπα 9/8	
προς Κόντινεντ 10/8	
πρ. «Γκόλντεν Χάουσι»	
α. Καοσιούγκ 20/7	
προς Καβάλλα 19/8	

προς Σαγκάη 14/7
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 α. Ν. Ορλεάνη 15/8
 α. Ν. Ορλεάνη 15/8
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 ε. Σ. Άννα Μπαί 16/8
 ε. Ν. Ορλεάνη 18/8
 προς ΗΠΑ 9/8
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 αργεί Ν. Ορλεάνη
 ε. Ν. Ορλεάνη 11/8
 α. Πόρτ Άρθουρ 31/7
 προς Ν. Ορλεάνη 1/8
 δ. Μονόπολη 18/8
 δ. Παναμά 4/8
 α. Ν. Ορλεάνη 28/7
 ε. Μπουεναβεντούρα 15/8
 ε. Ρίο Χάνα 30/7
 α. Ν. Ορλεάνη 4/8
 α. Χιούστον 5/8
 α. Ορλεάνη 19/8
 α. Δεκεμβρία 12/8
 δ. Παναμά 3/8
 α. Ν. Ορλεάνη 18/8
 δ. Παναμά 31/7
 α. Ν. Ορλεάνη 15/8
 α. Σετομπάλ 7/8
 προς Α. Πετρούπολη 5/8
 προς Χιούστον 19/8
 προς Πύλο 15/8
 α. Μπλιμπό 13/8
 προς Σιγκάγκ 1/7
 ε. Χάμπτον 4/8
 ε. Πειραιά 11/8
 προς Γκουαγιακούιλ 6/8
 προς Ρίτσαρντς Μπαί 30/7
 προς Βραζιλία 2/8
 ε. Βολάτζα 14/8
 μετασκευάζεται Πειραιά
 προς Ισπαγκία 29/7
 ε. Άαλμποργκ 12/8
 επισκ. Σιγκαπούρη 8/8
 προς Πειραιά 19/8
 αργεί Πειραιά
 προς Ρίτσαρντς Μπαί 5/7
 προς Οράν 29/6
 α. Μοντεβιδέο 31/7
 ε. Ν. Υόρκη 5/8
 προς Φουτζέιρα 21/7
 προς Θεσσαλονίκη
 προς Οδησόο 20/8
 προς Νεμρούτ Μπαί 8/8
 προς Βραζιλία 17/8
 προς Σιγκαπούρη 17/8
 προς Πειραιά 14/8
 προς Σιγκαπούρη 16/8
 προς Βραζιλία 12/8
 προς Μιλάνι 29/7
 ε. Ντότζς 15/8
 προς Λιβύη 18/8
 α. Ραβέννα 20/8
 πρ. «Κίη»
 α. Ν. Ορλεάνη 18/8
 προς Σουέζ 20/8
 ε. Πειραιά 20/8
 ε. Τζέντα 14/8
 προς Αλγερία 5/8
 α. Λυβέρτα 19/8
 ε. Πειραιά 27/7
 α. Σίνες 9/8
 προς Παναμά 30/7
 προς Κίνα 19/7
 ε. Γκάντσουτσουν 2/8
 προς Ιαπωνία 3/8
 προς Ιαπωνία 11/8
 προς Φιλιππίνες 5/8
 προς Σαν Νικόλας 30/7
 ε. Άντεν 8/8

ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΨ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	95859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΕΛΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
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
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛΓΕΡ	82	2477
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166

ε. Κβίνεοντολ 14/8	
α. Τέμα 22/5	
προς Μπουσαν 17/8	
α. Σαν Νικολας Μπ. 22/8	

προς Τουμπαρά 15/8	
προς Αυγούστα 11/8	
ε. Όκπο 12/7	
ε. Κόμπε 12/8	
ε. Χάτινοχ 29/7	
α. Ν. Ορλέανη 19/8	
προς Ιαπωνία 4/8	
α. Σ. Τζών 15/7	
προς Χάρκ 5/8	
προς Σιγκάκ 29/7	
προς Οόσα 20/8	
προς Αλγερία 28/7	
α. Χόγκ Κόγκ 29/7	
προς Ν. Αφρική 25/6	
α. Λίβερπουλ 19/8	
προς Μπανίας 18/8	
ε. Φος 19/8	
προς Γιβραλτάρ 10/7	
ρος Νιγρία 1/7	
προς Κίνα 2/7	
α. Χιούστον 7/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 17/7	
α. Κίγκστον 12/8	
προς Α. Πετρούπολη 6/8	
ε. Σάο Σεμπατιάο 11/8	
προς ΗΠΑ 12/8	
ε. Ροζάριο 18/8	
α. Ναπέρ 13/8	
προς Μομπάσα 19/8	
ε. Παρανάγουα 29/6	
προς Οζάκα 25/7	
προς Άαρχους 19/8	
πρ. «Π.Σ. Παλός»	
ε. Κόττα 16/8	
αργεί Πειραιά	
προς Ταϊβάν 20/7	
στο Νσαντάνι 19/8	
προς Χάτινοχ 30/7	
προς Δακάρ 2/8	
προς Οζάκα 19/8	
προς Μισισσιππί 10/8	
ε. Ν. Ορλέανη 28/7	
προς Μπανγκόκ 9/7	
α. Ν. Ορλέανη 6/8	
προς Αυστραλία 20/7	
α. Τζουμπάι 7/8	
προς Ν. Αφρική 2/7	
ε. Πενάγκ 17/8	
προς Ρεσίβ 17/8	
ε. Κάντλα 5/7	
ε. Πειραιά 4/7	
προς Χάρκ 18/6	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 17/8	
προς Αλεξάνδρεια 17/8	
ε. Σαντο Τόμας ντε Καστίλια 16/8	
αργεί Πειραιά	
προς Κασσιόγκ 5/7	
επισκ. Πειραιά 15/7	
στη Μανίλα 31/7	
προς Σουέζ 26/7	
α. Τζιμπούτι 12/8	
προς Νοβοροσσκ 4/8	
προς Νάπολη 17/8	
προς Ταϊτσόγκ 19/8	
προς Πειραιά 19/8	
προς Θεσσαλονίκη 10/8	
προς Πειραιά 17/8	
ε. Δαμιάτα 17/8	
προς Ανκόνα 17/8	
ε. Ρίβερ Φάλ 4/8	
ε. Γιβραλτάρ 5/7	
στο Ρίταρντ Μπαιν 14/8	
προς Γκάλβαστον 28/7	
στο Βανκούβερ 16/8	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Σαλβαντόρ 12/8	
προς Ρίταρντ Μπαιν 27/7	
προς Αγγλία 6/8	
προς Κορέα 10/7	
προς Ρουέν 6/8	
ε. Μαντράς 13/8	
στο Λομπίτο	
προς Σαβάννα 18/8	
ε. Γκντανσκ 27/7	
προς Δρέπανο 9/8	
προς Μπαταάν 30/7	
προς Ιαπωνία 8/8	
ε. Πειραιά 11/8	
προς Πόρτο Καμπίλο 2/8	
προς Γιοκοχάμα 14/8	
προς Πειραιά 5/8	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
α. Χιούστον 13/8	
α. Κόρπους Κρίστι 24/7	
α. Χιούστον 10/8	
στη Φουτζέιρα 30/7	
προς Παρανάγουα 5/7	
προς Περσικό 8/8	
προς Άλτα 15/8	

ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΣΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ ΠΙ	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΣΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΣΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΥΡΣΟΜ	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
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΛΗΤΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	17	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Λ	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΗΝΟΣ	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΪΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΣ	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

στη Μαριπούλ 6/8
ε. Μανφρεντόνια 11/8
ε. Πειραιά
ε. Πειραιά 19/8
προς Ραμπλ 20/8
ε. Πειραιά 20/8
μεταφορές Πάτρας
προς Αλγερία 25/5
α. Σαγκούντο 11/8
ε. Μπαβναγκάρ 19/5
προς Αλγερία 1/8
ε. Πειραιά 21/7
ε. Αυγούστα 17/8
προς Χαϊκού 17/7
προς Ρωσία 12/8
προς Σιδνέι 16/8
προς Χαλκίδα 28/7
ε. Φιλαδέλφεια 19/8
προς Ρας Λανούφ 31/7
πρ Ν. Υόρκη 14/8
προς Ινδία 4/8
ε. Πόρτ Σάϊδ 14/8
ε. Αρατού 16/8
ε. Ν. Ορλέανη 16/8
προς Τάμα 12/8
πρ. «St. Nikolai»
προς Χιούστον 18/8
προς Ουμέα 11/8
προς Φιλαδέλφεια 12/8
προς Σιγκαπούρη 14/8
α. Σαγκούντο 19/8
α. Μελβούρνη 16/8
προς Καλλάσο 8/8
υπέστειλε σμ. Μπαχάμας.
προς Αλεξάνδρεια 20/7
πρ Σ. Αραβία 20/8
α. Πειραιά 16/8
προς Γκιζόν 23/7
προς Παρανάγουα 23/7
πρ. «Mulpha Jarah»
προς Ουλασαν 30/7
προς Ρόδο 21/8
προς Σάμο 20/8
ε. Πειραιά 28/7
προς Τουάσε 13/8
α. Ρας Τουάσε 13/8
προς Πειραιά 4/8
προς Λονδίνο 12/8
μετ. «Ανιμπαλ Σούκρε» (ε.).
προς Βλαδιβοστόκ 22/7
προς Ιταζάι 16/8
α. Σ. Τζίν 10/7
αργεί Πειραιά
ε. Τζέμπελ Άλι 15/8
προς Αρούμπα 13/8
πρ. «Moleson»
προς Κόλλο ΗΠΑ 14/8
α. Λάγος 5/8
ε. Νταρ ες Σαλάμ 1/7
προς Νερούμτ Μπαιί 21/8
α. Κόρπους Κρίστι 25/7
προς Κουβέιτ 5/8
ε. Σ. Λορέντζο 15/8
α. Αναμαπάρε 15/8
προς Μπαγκκόχ 8/8
προς Βανκούβερ 13/8
μετ. «Genile» (18/8)
α. Τζουσία Τέρμιναλ 18/8
α. Ν. Ορλέανη 14/8
ε. Τζέντα 13/8
ε. Πειραιά 24/7
προς Αρούμπα 10/8
στη Μίκουσιμα 12/8
στη Μπιζέρτα 22/8
προς Ταραγκόνα 21/8
προς Ντάρμπαν 20/8
προς Βομβάι 12/7
μεσογειαικές μεταφορές
ε. «Ολύμπικ Φοίνις»
ε. Κωνσταντία 16/8
μεταφορές Καραϊβικής
α. Άκαμα 3/8
α. Λάγος 10/8
προς Φουτζέιρα 17/5
προς Βαλτική 24/7
προς Μουκλα 15/6
ε. Ν. Ορλέανη 15/8
στο Γκιζόν (αποθήκη)
προς Φουτζέιρα 8/8
ε. Σαλβαντόρ 11/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 12/8
ε. Ντάρμπαν 4/8
ε. Μπιλμπάο 10/8
α. Μανίλα 10/8
ε. Δεμεράρα 14/8
προς Μπαγκκόχ 26/7
ε. Πόρτ Σάϊδ 14/8
πρ Μεσόγειο 13/8
δ. Ντόβερ 2/8
προς Ιαπωνία 3/8
πρ. «Αλφα Τσάλλεντζ»
προς Μπαγκκόχ 19/8
α. Ν. Ορλέανη 13/8
ε. Πειαιά 20/8
α. Ν. Ορλέανη 12/8
επισκ. Πειραιά 15/2
πρ. «Konkaka»
μεσογειαικές μεταφορές
ε. Μπν. Άιρες 4/8
αργεί Πειραιά
ε. Μπουενεντούρα 6/8
προς Αρούμπα 15/8

ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971

προς Κόλπο ΗΠΑ 20/7
προς Σιγκαπούρη 13/7
προς Αρούμα 2/8
προς Λούπη Τέρμιναλ 20/7
μεσογειάκις μεταφορές
προς Χονιά 2/8
επισκ. Καύρε 18/8
προς Σαφάγια 14/8
προς Ιαπωνία 23/6
ε. Γκλόγκ 19/8
αργεί Πειραιά
α. Χιούστον 16/8
προς Αρούμα 18/8
α. Μομπίλ 7/8
προς Βίλεμαχσεν 22/7
προς Κουμαρέμπο 31/7
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 12/8
προς Χάμπτον 17/8
προς Ρίσαρτσ Μπαϊ 7/8
προς Πειραιά 20/8
α. Ν. Ορλέαν 21/7
α. Κορούβια 21/8
α. Φάμουθ Μπαϊ 12/8
προς Γαλλία 18/8
πρ. «Kristina»
ε. Γιοκαχάρη 13/8
προς Λάγος 17/8
ε. Μανίλα 20/7
ε. Πειραιά 16/8

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	12294
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9416
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146305
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΚ ΚΟΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΧΩΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

προς Γιβραλτάρ 16/8
προς Πόρτ Σάϊδ 31/7
προς Κίνα 26/6
προς Οδησσό 11/8
προς Ρωσία 1/8
ε. Λε Χάβρη 18/8
προς Ταϊβάν 8/8
προς Γιοκαχάρη 30/7
α. Ρας Τανούρα 17/8
προς Μανδράς 14/8
προς Ρας Τανούρα 16/7
α. Τσεμαούς 18/8
ε. Σάντος 30/6
προς Αλκεθίρας 12/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 15/8
πρ. «Lorato»
προς ΗΠΑ 10/8
στο Πόρτο Λιμών
ε. Πειραιά 13/8
προς Κριστομιάδα 29/7
ε. Ν. Ορλέαν 18/8
προς Νταλιάν 14/8
προς Ιντσόν 19/8
ε. Τέμα 11/8
μεταφορές Περσικού
ε. Σιγκαπούρη 2/7
ε. Ταμπό 16/8
πρ. Α. Ευστάθιο 30/7
προς Γιανγκόν 10/8
ε. Μομπίλ 17/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ 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 ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
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
ΑΓΚΡΑΡ(κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΟΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΖΕ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΟΝ (δ.κ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΣΑ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ Ι (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙ'ΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΙΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΟΝ Ι (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134

στο Φλόσσινγκ 15/7
ε. Λος Άντζελες 29/7
προς Μπ. Αμπάς 29/6
ε. Αλεξάνδρεια 24/7
ε. Τερνέστη 29/7
ε. Πειραιά 22/7
προς Γερμανία 21/7
προς Ενσενάδα 29/6
προς Πόρτο Ορντάς 8/7
ε. Ασντόν 20/7
α. Ν. Ορλέαν 5/7
προς Καλέδρα 11/7
ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/7
προς Σαλβαντόρ 17/6
πρ. «Andrius»
μετ. «Μακεδονικός» (κ.7)
προς Φιλιππίνες 18/7
προς Μαϊάμι 8/7
προς Γκλόφπορτ 23/7
ε. Τζέντα 29/6
πρ. Σάο Σεμπασιάν 5/7
δ. Κων/πολη 15/4
α. Ροζάριο 16/7
ε. Φιλαδέλφεια 27/7
α. Ν. Φουτζέρα 10/7
α. Ν. Ορλέαν 9/6
ε. Μπ. Αϊρες 13/7
ε. Λονδίνο 27/7
α. Ν. Ορλέαν 15/7
πρ. Λος Άντζελες 31/7
επισκ. Ρίο Ιανέιρο 18/7
πρ. Σουαχί 19/6
πρ. Ελλάδα 25/7

πρ. Ελλάδα 30/7
πρ. Μαδράς 21/7
ε. Μορμουγκάο 15/7
πρ. Χάρντ 29/7
πρ. Κάντλα 23/7
πρ. Τουάποε 24/7
πρ. Σουέζ 20/7
πρ. Ρότερνταμ 27/7
πρ. Φουτζέρα 10/7
πρ. Τρινιντάντ 7/7
πρ. Οδησσό 23/7
πρ. Πειραιά 17/7
α. Ασντόν 20/7
πρ. Βιζακαπανάμ 10/6
πρ. Μπελέυ 7/7
πρ. Κορίντο 22/7
πρ. «Essi Silze»
στη Λος Πάλας 17/7
πρ. Κόπ Λονέξ 7/7
α. Φουτζέρα 7/7
ε. Βόρστη 23/7
πρ. Λονδίνο 14/7
επιωλήθη Έλληνες
πρ. Παρανέγους 16/7
ε. Μπουλόν 20/7
αργεί Ραβέννα
πρ. ΗΠΑ 27/7
πρ. Κουίντερο 17/7
α. Ν. Ορλέαν 28/6
πρ. Χόγκ Κόγκ 24/7

ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΜΑΤΕΡ 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
ΑΜΕΡΙΚΑ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	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 (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥΗ. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	18006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581

πρ. Πειραιά 23/6
πρ. Λουάντα 27/6
ύψωσε ελληνική
ε. Πόρτ Όκχα 9/7
μετ. «Cosmic»
ε. Ν. Ορλέαν 30/7
στη Ραβέννα 11/6
μετ. «Nikaia» (μ.)
πρ. Οράν 10/7
α. Μπουεναβεντούρα 24/7
πρ. Πόρτ Σάϊδ 3/6
δ. Ντόβρ 12/7
πρ. Πεννακμπάρου 16/7
α. Πόρτ Κέλαγκ 1/7
α. Αλεξάνδρεια 19/7
πρ. Κόντινεντ 17/7
πρ. Πανάμ 25/7
πρ. Χιούστον 24/7
πρ. Σεπετίμα 21/7
πρ. Παρανέγους 27/6
πρ. Ιαπωνία 18/7
ε. Σαν Λορένζο 29/7
πρ. Ρότερνταμ 27/7
πρ. Ιαπωνία 13/7
πρ. Κιντάνακ 27/7
επισκ. Πειραιά 25/6
πρ. Ταμπό 17/7
πρ. Τζέντα 29/7
πρ. Ιταλία 10/7
δ. Θεραντέυ Άιλαντ 25/7
ε. Αμβέρσα 26/7
πρ. Πάισα 27/7
ε. Λάγος 1/7

μεσογειάκις μεταφορές
ε. Τσάρλεστον 19/7
ε. Κων/πολη 23/7
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
πρ. Κουαντάνγκ 26/6
πρ. Περαιό 30/6
α. Σαϊντ Τζών 18/7
πρ. Ντουμπάι 26/7
α. Φρήπορτ 28/7
πρ. Σιμπούσι 27/7
πρ. Μπλάουθ 27/7
ε. Κάρτσι 17/7
πρ. Σιγκαπούρη 12/7
πρ. Α. Πετρούπολη 7/7
πρ. Γκρεσίς 29/6
α. Ν. Ορλέαν 23/7

πρ. Ν. Κορέα 5/7
πρ. Ν. Αμερική 10/7
ε. Παραντίπ 4/7
πρ. Τάβαν 20/7
πρ. Π. Κομπέλλο 23/6
πρ. Μαγκαλόρ 23/7
ε. Μόγκλα 11/7
α. Πειραιά 28/7
ε. Πειραιά 27/7
ε. Λεμεσσό 30/7
πρ. Ιταλία 27/7

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΤΚ	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΖΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	62	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ 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

δ. Ντόβερ 30/7		
προς Αλγέρι 24/7		
α. Ρότερνταμ 16/7		
προς Ρεσίφ 27/7		
ε. Χάμπτον 27/7		
ε. Φώλεϋ 30/7		
προς Χοντίντα 10/7		
ε. Κασσιούγκ 14/7		
προς Αιθιοπία 3/7		
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 25/6		
προς Χόγκ Χόγκ 15/7		
προς Σηάτλ 21/7		
α. Λάγος 22/7		
α. Πασιγιές 11/7		
ε. Ντάρμπαν 20/7		
προς Αζόρες 25/7		
προς Μεξικό 10/7		
προς Σαγκάη 26/7		
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/7		
προς Σαλντάν Μπ. 2/7		
ύψωση παναμαϊκή		
αγορά από αλλοδαπούς		
προς Βέλγιο 24/7		
προς Βιετνάμ 4/7		
προς Κρότωνα 26/7		
διάλυση Ινδία		
α. Βανκούβερ 7/7		
προς Αυστραλία 6/7		
προς Κοράλ 14/7		
ε. Φουτζέιρα 29/7		
προς Ινδία 24/7		
πρ. «Eastern Trust»		
προς Ν. Αφρική 7/7		
προς Βιτόρια 24/7		
μετ. «Colmena» (ΑΒ)		
ε. Μπαγκάι 3/6		
α. Ν. Ορλέαν 26/7		
προς Άρζιου 24/7		
προς Οδισσό 25/7		
ε. Αρατό 23/7		
α. Ν. Ορλέαν 11/7		
α. Βανκούβερ 12/7		
επισκευές Σιγκαπούρη		
προς Μομπάσα 23/7		
μεταφορές Ινδονησίας		
προς Αρούμα 14/7		
στο Ρίτσαρντ Μπαϊ 16/7		
προς Κέητ Βέρντε 30/7		
πρ. Μόντρεαλ 17/7		
α. Ντάρμπαν 24/7		
προς Ναβοροσία 29/7		
επισκ. Ρότερνταμ 11/6		
ε. Πειραιά 9/6		
μεταφορές Πάτρας		
προς Αγκόλα 25/5		
ε. Πειραιά 23/7		
ε. Τερνεζόβεν 23/7		
προς Χο Τσί Μινχ Σιτ 26/7		
προς Βόλο 25/7		
προς Ισπανία 16/7		
α. Φουτζέιρα 23/7		
μεσογειακές μεταφορές		
επισκ. Αμβούργο 17/5		
ε. Χάμπτον 29/7		
προς Ισραήλ 14/7		
προς Οκρίκα 20/7		
προς Αργεντινή 21/7		
προς Ινδία 19/7		
α. Άσντον 26/7		
ε. Τζιμπουτί 8/7		
α. Κοντόν 3/7		
προς Ρίο Γκράντε 25/7		
προς Λονδίνο 14/7		
προς Μπαϊόν 28/7		
προς Μπουσάν 4/7		
προς Αμπιτζάν 17/7		
προς Οράν 3/4		
στο Καράτσι 21/7		
επισκ. Σιγκαπούρη 28/7		
προς Ντουάλα 28/7		
προς Ραβέννα 21/7		
προς Όαλο 21/7		
προς Ιταλία 28/7		
α. Άκαμα 16/7		
προς Πένινγκτον Τέρμ. 13/7		
προς Πειραιά 25/7		
στον Πειραιά 18/6		
στη Λα Γκουαίρα 6/10/91		
στον Περισκό 9/1/91		
επισκευές Πειραιά 12/6		
προς Βιαρέτζιο 22/7		
προς Κασίμα 21/7		
ε. Βιζακαπάντμ 24/7		
υπέστειλε σημ. Αντίγκουας		
προς Μπ. Άϊρες 21/7		
προς Μπαγκόγκ 21/7		
α. Μομπάσα 21/5		
ε. Θεσσαλονίκη 26/6		
προς Παναμά 19/7		
προς Τζέντα 1/8		
προς Οδισσό 13/6		
προς Βανκούβερ 10/7		
προς Πειραιά 23/6		
προς Καλλάο 1/7		
ε. Χιούστον 27/7		
προς Χάμπτον 17/7		
ε. Ν. Ορλέαν 26/7		
ε. Πειραιά 28/7		
προς Λαγκιόν 24/7		
προς Λίβανο 17/7		
επισκ. Πειραιά 12/6		
προς Δουνκέρκη 30/7		

ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ 3/6	77	9130
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕΪΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΪΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΪΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΜΙΝΗ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΕ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΪΤΟΡ (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
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΑΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (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 ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274

προς Βραζιλία 17/7		
προς ΗΠΑ 22/7		
α. Λε Χάβρη 24/7		
α. Κολόμπο 23/7		
α. Χόγκ Χόγκ 18/6		
ε. Φουτζέιρα 26/7		
προς Τζέμπελ Άλι 19/7		
προς Μπρίντιζ 19/7		
προς Μπουκάναν 22/7		
ε. Α. Πετρούπολη 11/7		
ύψωση ελληνική		
ε. Λίβερπουλ 1/8		
προς Ντάρμπαν 16/7		
προς Χοντίντα 17/7		
α. Ήατ Λόντον 10/7		
προς Ιαπωνία 15/7		
ε. Πόρτο Κουεϊτάλ 2/7		
προς Ροζάριο 28/7		
προς Γιάμπαου 18/7		
α. Ν. Ορλέαν 18/7		
προς Δ. ΗΠΑ 25/7		
στο Τζουμπάι 10/6		
ε. Ν. Ορλέαν 2/7		
ε. Βερακρούζ 13/7		
προς Σάο Σέμπασιτιό 23/7		
προς Άντεν 30/7		
προς Περού 11/7		
προς Ν. Αφρική 19/7		
προς Κεμπέκ 13/7		
α. Ν. Ορλέαν 23/7		
α. Βανκούβερ 24/6		
υπέστειλε παναμαϊκή		
μετ. «Nagovator D.»		
ε. Βερακρούζ 16/7		
α. Βερακρούζ 11/7		
προς Σουάντα 25/7		
επισκ. Σιγκαπούρη 29/7		
προς Σάφι 6/7		
πρ. «Ταύγετος»		
α. Κορούνα 29/7		
προς Ν. Υόρκη 20/7		
επισκ. Γουαϊακουίλ 27/7		
προς Κούβα 30/6		
προς Ντουάλα 25/7		
διάλυση Μπαγκλαντές		
ε. Ρίο Ιανέιρο 14/7		
προς Ρίο Ιανέιρο 11/7		
προς Ισιγκάκι 4/7		
στη Βηρυτό 16/7		
ε. Μπερεγκάδεν 29/7		
προς Σουίτς 19/6		
προς Καλαμάτα 28/7		
ε. Α. Πετρούπολη 11/7		
προς Ινδία 16/6		
προς Τουρκία 30/6		
προς Πόρτ Χάρκουρτ 19/7		
προς Μπάνου 3/5		
ε. Κολόμπο 19/1		
πρ. «Vélko Tírpono»		
προς Κορία 11/7		
α. Ντάρμπαν 18/7		
προς Σαγκάη 5/6		
πρ. «Atacama»		
α. Πειραιά 28/7		
προς Χοντίντα 26/7		
προς Ν. Αμερική 10/7		
μετ. «Hambay» (Ονδ.)		
προς Βόλο 21/7		
πρ. «Τζώνου Τού»		
α. Ιντσόν 30/6		
προς Σίντι Κερίρ 15/7		
μεταφορές Περισκό		
προς Καμπίνα 2/6		
προς Κουαίτς 26/7		
α. Ν. Ορλέαν 22/7		
προς Πειραιά 3/6		
προς Ικούιτε 23/7		
προς Σαμαρίνα 4/7		
προς Βεγκάζη 21/7		
προς Ντηνρόι 17/7		
στη Λός Πάλμας 9/5/91		
προς Κόλο ΗΠΑ 19/6		
προς Περισκό 26/7		
προς Κόρπορας Κρίστι 15/7		
επισκευές Ντουμπάι 24/7		

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Νικόσια 29/7	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	πρ. «Sea King»
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	προς Γένοβα 23/7	ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	ε. Πειραιά 25/7
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	προς Καρέα 11/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9438	προς Πόρτο Καμπέλλο 11/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Βουβόλι 23/7
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	προς Βαλαράζο 20/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	α. Κήφισον 27/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	68	35487	προς Βραζιλία 28/6	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Αλεξάνδρεια 29/7
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Κωνσταντία 23/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Ντόχα 29/7
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Κούβα 4/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Ντάρμπαρντ 16/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Μπαθναγκάρ 18/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	ε. Μπαγκόκ 9/7
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Γκνάνσκι 26/7	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Κάνιλα 15/7
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Γκνάνσκι 30/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ε. Αμβούργο 29/7
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	προς Ινδία 12/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Αθήνα 18/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.)	86	15952	προς Κρότωνα 11/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΠΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	ε. Ν. Ορλέαν 28/7
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	προς Γιούζου 9/7	ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	προς Αργεντινή 19/7	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	επισκ. Πειραιά 31/5
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Παρίσι Γκουντάγκ 21/6	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	ε. Λόγος 15/7
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	αργεί Ντάρμπαρντ	ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	ε. Αυγούστα 30/6
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	αναμένει Φουτζέρα 15/4	ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	επισκ. Βαλλέττα 30/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	προς Βηρυττό 17/7	ΚΑΡΝΙΑ (κ.)	75	76873	προς Ντουμπί 2/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Τρίπολη 20/7	ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Μορμουγκάο 19/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	ε. Κωνσταντία 30/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Αθήνα 15/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	ε. Αλεξάνδρεια 29/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	προς Τρίπολη 18/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Σ. Αραία 23/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Αλεξάνδρεια 22/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Καστέλλον 30/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Σ. Τζών 25/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Αλγερία 17/7
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Καλλάσο 9/7	ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας
ΕΥΒΟΓΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Μπωμόν 13/7	ΚΑΤΥΑ (κ.)	74	26316	στο Σαν Λορέντζο 25/7
ΕΥΔΗΛΟΣ (κ.)	67	1220	προς Μαρίνα ντι Καράρα 16/7	ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	προς Αλγερία 13/7
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Ιαπωνία 9/7	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Βιεννά 15/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Μορμουγκάο 19/7	ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	στην Κων/πολη 19/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Μανζανίλο 19/7	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	ε. Μπαγκόκ 7/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Ογονέτο 25/6	ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	προς Πιομπίνιο 10/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Πόρτο Καμπέλο 26/6	ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Μπαγκόκ 31/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Πόρτο Βάσμε 10/7	ΚΕΝ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ	81	9909	προς Μορμύδα 26/6
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Λ. Τσάρλς 8/7	ΚΕΝ ΓΚΕ'Λ	79	11929	ε. Χόγκ Κόγκ 19/7
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Σαλβαντόρ 23/7	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Ντουμπί 11/6
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Ντάρμπαρντ 17/7	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	α. Άκαμα 29/7
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Σαλβαντόρ 7/7	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Κέν 27/7
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Τζέμπελ Άλι 20/3	ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	προς Σίντι Κερίρ 9/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρ. «Ziya S.»	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Σίντι Κερίρ 21/7
ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Μορμύδα 22/6	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Βασιών 2/7
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	στη Σαφάγκια (αποθήκη)	ΚΙΓΚ ΣΕ'Γ'ΑΟΡ (π.)	76	20486	προς Ρεϊνιόν 25/7
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	προς Τάμα 27/7	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Ιράν 24/7
ΗΒΗ	79	16379	α. Σαν Φραντσκο 17/7	ΚΙΜΛΟΡΟΣ III (μ.)	66	6995	προς Μαζαβίχ 23/6
ΗΡΑ *	79	16390	προς Πόρτο Σουδάν 15/7	ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	πρ. Κριστόμαλ 19/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Τόκιο 27/7	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Γ. Γουίνεας
ΗΣΤ ΛΑ'ΤΤ (Μηχ.)	73	7348	ε. Τσίμα 23/7	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Χαντίνα 29/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	στη Βασίρα 10/5/90	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	15756	προς Αμβέρσα 26/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	α. Κακινάδα 15/7	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	15756	ε. Μπαγκόκ 5/7
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	στο Μάρσαλοκ 1/6	ΚΙΤΣΑ (κ.)	73	10982	ε. Νταμπα 20/7
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	προς Αργεντινή 10/7	ΚΙΤΣΑ (κ.)	77	20265	
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Ρωσία 19/7	ΚΑΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	πρ. Μπ. Χομείνι 24/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	ε. Σαγκούντο 17/7	ΚΑΙΠΕΡ ΑΛΛΑΓ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407	πρ. Μπαράγκουϊλα 7/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	α. Πόρτ Χάρκουρτ 9/7	ΚΑΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	α. Όκλαντ 7/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ Σ. (κ.)	80	3367	πρ. Βραζιλία 12/7	ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. Βερακρούζ 23/6
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	ε. Πειραιά 19/3	ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	
ΘΗΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	α. Σιγκαπούρη 16/7	ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (N.M.)	74	82786	πρ. Σαλντάν Μπαί 17/7
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	στον Πειραιά	ΚΟΜΠΑΣ ΡΟΟΥΣ (N.M.)	73	120734	πρ. Κουανγιάγκ 3/7
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	πρ. Μωχαμέντια 27/7	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Καλκούτα 23/7
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	επισκ. Πειραιά 15/7	ΚΟΝΔΑΡ (δ.)	80	26976	στην Αμβέρσα 3/8
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	πρ. Μπεϊλούν 2/6	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Τζέμπελ Άλι 10/6
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	ε. Α. Πετρούπολη 13/7	ΚΟΝΤΟΛΙΣ	78	39814	πρ. Τζέντα 24/7
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	πρ. Εγγύση 27/6	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	πρ. Σμύρνη 27/7
ΙΑΙΩΝ (κ.)	72	8016	δ. Σουέζ 24/7	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Γκουινγκούλ 26/7
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρ. Σιγκαπούρη 10/4	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	ε. Ρίο Γκράντε 23/7
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	πρ. Ν. Ορλέαν 28/7	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	α. Χιούστον 20/7
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Ν. Ορλέαν 29/7	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 1/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ε. Ναγκόγια 27/7	ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	πρ. Κοναού 19/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	επισκ. Ναγκασάκι 25/6	ΚΟΥΡΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρ. Κίνα 16/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρ. Άνναμα 29/7	ΚΟΥΡΤΟΝ I (κ.)	77	14186	πρ. Τζέντα 19/7
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝΗ (κ.)	79	35416	πρ. Κίνα 17/7	ΚΟΥΡΤΟΝ II (κ.)	77	15389	πρ. Σουραμπάνι 1/8
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	πρ. «Shory Maru»	ΚΟΥΡΤΟΝ III (κ.)	82	23247	πρ. Φορταλέζα 9/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	πρ. Μπ. Άιρς 12/7	ΚΟΥΡΤΟΝ IV (κ.)	74	15994	πρ. Τζακάρα 8/7
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	α. Άκαμα 27/6	ΚΟΥΡΤΟΝ V (κ.)	75	16221	πρ. Φορμάντλ 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	πρ. «Wanderer»	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	πρ. Λικάτα 29/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	πρ. «Andreas Z.»	ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	ε. Γουαγκρεϊ 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	πρ. «Samar Victory»	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	πρ. Σαλέρνο 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΣ (π.)	71	17251	πρ. «Indonesia Victory»	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρ. Τουρκία 20/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Γ'ΑΟΡ (π.)	69	17372	ε. Γένοβα 27/7	ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355	πρ. Ρότερνταμ 9/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Κόμπε 29/7	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	ε. Πόρταμουθ 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Ρότερνταμ 15/7	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	πρ. Σάρζα 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'ΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	ε. Λα Νουβέλ 21/7	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Ντακόρ 4/7
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	πρ. Μενβίν 13/7	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Τραμπαϊ 21/7
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	επισκ. Πειραιά 1/6	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Λός Άντζελες 29/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Σχέζαν 27/7	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	πρ. Μόζι 14/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρ. Ταϊβάν 29/6	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	ε. Πειραιά 28/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρ. Σάντος 10/7	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ε. Σαν Νικόλας 25/7
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρ. Τζέντα 9/7	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	πρ. Γιούζου 17/7
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	α. Ρίβα 15/7	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	πρ. Τζέντα 26/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρ. «Trendy»	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	πρ. Τουάπσε 28/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. Αιγυπτο 30/7	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Μαρακάιμπο 29/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	ε. Σάο Φραντσκο 22/7	ΚΩΣ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκατελείφθηκε 5/4/91
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρ. «Θερμαϊκός II»	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	στο Κοναού 24/7
CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086	πρ. Αμβέρσα 31/7	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201	πρ. Τύνιδα 24/7
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	πρ. Ιράν 7/6	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Άκαμα 23/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρ. Χάμπτον 13/7	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	πρ. Πιομπίνιο 27/7
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	α. Ντηνρόϊτ 11/7	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρ. Μοντοίρ 21/6
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Ροζέριο 9/7	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρ. Αρμουίλα 4/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	μεταφορές Μπριντζί	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Καλλό 18/7
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	ε. Κόκοιρα 27/7	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Ίμινγκχαμ 17/7
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	ε. Σαν Λορέντζο 18/7	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Γκιζόν 27/7
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	α. Πειρία 27/7	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	α. Ν. Ορλέαν 26/6
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Λός Πάμπος 25/7	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. Ντεμέρβα 7/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Ορλέαν 10/6	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Μορμουγκάο 14/7
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	πρ. Σαγκάκι 6/7	ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	πρ. Σιγκάγκ 12/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	πρ. Σάντος 18/7	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	πρ. Ροσά 20/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρ. Μπεϊλούν 8/7	ΛΕ'ΤΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	α. Ν. Ορλέαν 21/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρ. Οζόκα 24/7	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	ε. Γένοβα 28/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρ. Αργεντινή 6/7	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	πρ. Πόρτο Καμπέλλο 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950					
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290					

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΠ (δ.μ.)	68	53075
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΪ (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
ΜSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (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 ΕΙΣ (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. (κ.)	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
ΜΑΡΙΛΙΑ 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 (κ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ 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
ΜΑΨ'ΣΤΑΡ (π.)	74	19724
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	13541
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (κ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	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
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227
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 ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105

προς Ερυθρά Θάλασσα 25/7	
ε. Τζέντα 12/7	
προς Μπελέμ 26/6	
προς Μπ. Χομείνι 15/7	
α. Λα Γκουλέτ 5/6	
ε. Ρότερνταμ 25/7	
πρ. «Kosmos Seafarer»	
δ. Γιβραλτάρ 4/7	
προς Κήλαγκ 24/7	
προς Μπαντάρ Χομείνι 15/7	
διάλυση Μπαγκλαντές	
προς Άντεν 30/7	
πρ. «Vulcana Bai»	
προς Νοβοροσίσκ 19/6	
προς Κούβα 21/4	
προς Χαλκίδα 20/7	
προς Δακά 2/7	
προς Εσμεράλντας 22/7	
ε. Σιγκαπούρη 16/7	
προς Χάμπτον 4/7	
ε. Φουτζέιρα 3/5	
προς Βαντί Φείραν 27/7	
προς Ασταμπούλα 22/7	
στο Καράτσι 25/7	
προς Ρεκαλάδα 25/7	
ε. Ρεϊνιόν 28/7	
προς Μερσίνη 21/7	
προς Δ. Μεξικό 14/7	
προς Μπ. Άϊρες 3/7	
α. Λας Πάλμας 2/7	
α. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 24/7	
προς Λονδίνο 27/7	
επισκ. Πειραιά 24/4	
ε. Κασίμα 16/7	
ε. Πόρτ Κόζερ 25/7	
προς Σουραμπάνγια 14/7	
ε. Λειζόες 26/7	
ε. Φος 21/7	
προς Γιοκοχάμα 28/7	
προς Ταμπίκο 5/6	
προς Βιτρία 10/7	
ε. Ντουάλα 1/7	
προς Μαντράς 29/7	
προς Λάγος 13/7	
ε. Ν. Ορλεάνη 27/7	
ε. Σάντος 2/7	
ε. Γκουγιακουίλ 19/7	
προς Θρή Ρίβερς 29/7	
προς Σεμάγκα Μπαϊ 3/7	
α. Πενάγκ 1/7	
προς Ρίο Γκράντε 4/7	
προς Σαλντάντα Μπαϊ 24/6	
αργεί Πειραιά	
προς Καλάο 26/7	
προς Βραζιλία 20/6	
α. Αλεξανδρία 19/7	
προς Ρουέν 29/7	
πρ. «China Trident»	
α. Χιούστον 2/7	
προς Ιαπωνία 18/7	
α. Μπωμόντ 18/7	
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/7	
ε. Φουτζέιρα 29/6	
προς Μασσάου 5/6	
προς Ρουέν 29/7	
προς Τζέντα 22/7	
ε. Σάντος 7/7	
ύψωση ελληνική	
προς Κορέα 19/7	
ε. Λάγος 19/7	
προς Νασσάου 22/2	
επισκ. Πειραιά 4/7	
πρ. «Εκουαντόρ Τρέιντερ»	
ε. Ντάρμπαμ 25/7	
προς Ν. Αφρική 30/7	
προς Ρεϊνιόν 20/7	
προς Μπόννυ 12/7	
δ. Παναμά 4/7	
προς Σεμάγκα Μπαϊ 2/7	
προς Τζέντα 23/7	
αργεί Κολοούμπα	
ε. Σουραμπάνγια 3/7	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5	
προς Μονρόβια 18/7	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
προς Πορτογαλία 20/7	
προς Εύξεινο Πόντο 27/7	
προς Κούβα 14/7	
προς Σάντος 24/6	
ε. Μπουρκάς 7/6	
προς Κούβα 24/6	
ε. Πόρτ Σουζάνα 27/6	
προς Άμστερνταμ 29/7	
προς Πόρτο Καμπέλλο 20/7	

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 ΑΪΤΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (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 ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑΤ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΤ'ΙΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡΙ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΙΑΝΤ Λ.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 ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (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
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 ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450
ΝΤΑΪ'ΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪ'Μ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΦΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΡΜΠΟΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (κ.)	69	9522
ΝΤΟΛΑΧ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (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
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΠΤΑΣΙΑ (δ.μ.)	68	10973
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΙΡΙ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101

α. Λορέ 23/5

α. Ντάρμπαμ 14/7
προς Λιβέρ 23/7
ε. Πειραιά 15/7
ε. Γκουγιακουίλ 25/7

αργεί Πειραιά
προς Ιακοχάμα 8/7
ε. Λας Πάλμας 29/6
προς Πόρτο Μολιβάρ 15/7
προς Ν. Κορέα 20/6
α. Χιούστον 11/6
προς Οκρίκα 12/7
προς Καναδά 22/7
στο Κάμπους Φόλντ (αποθήκη)
προς Τζέντα 21/6
ε. Ρότερνταμ 31/7
ε. Σαν Μπεν ντε Τρόντο 11/7

μετ. «Kyriakoula D.» (π.7)
ε. Μάνεπλιντ 24/7
πρ. «Ocean Blue»
προς Κουίνχουαγκντάο 17/6
προς Σάντος 25/7
ε. Βανκούβερ 11/7
προς Τρίπολη 21/7
μετ. «Negotiator» (κ.)
ε. Μπρονονσπούτελ 23/7
προς κόλπο ΗΠΑ 21/7
προς Ρότερνταμ 27/7
α. Βανκούβερ 27/6
μεταφορές Αγκώλας
α. Ντάρμπαμ 26/6
προς Πειραιά 27/7
ε. Βαρκελώνη 27/7
α. Βαλλέττα 29/7
προς Πόρτο Μολιβάρ 25/7

επισκευές Μπρεμερχάβεν 14/6
προς Κλαϊπέδα 28/6
προς Πόρτ Τάστσερ 27/6
προς Ελλάδα 7/7
α. Μοντεβιδέο 25/7
προς Χάμπτον 23/7
ε. Γκιζόν 25/7
προς Ραβέννα 21/7
ε. Πομπόνο 23/7
δ. Ντόβερ 20/6
α. Λιβέρπουλ 23/7
στο Λάγος 23/7
ε. Μανφρεντόνια 28/7
προς Μπαγκκόκ 23/7
προς Φουσίκι 9/7
ε. Μπαγκκόκ 27/6
προς Μπρας 25/7
α. Μάλαγκα 3/7
αναμένει Φουτζέιρα 18/3

ε. Φέλιξστου 2/8
α. Ταργγκόνα 23/7
ε. Σουίνουσκκι 19/7
προς Μεϊκό 24/7
προς Μαϊάμι 24/7
ε. Ντουάλα 10/7
προς Ποχάγκ 17/7
επισκ. Μπρεμερχάβεν 1/6
προς Καλντέρο 22/7
προς Μπενριντάι 4/7
στο Χάργκ (αποθήκη)
ε. Πόρτ Κέλαγκ 29/7
αργεί Πειραιά
ε. Σαν Νικόλας 30/7
α. Ν. Ορλεάν 14/7
δ. Πόρτ Σαϊδ 28/7
προς Μπαγκκόκ 23/7
ε. Μαντράς 24/7
αργεί Πειραιά
α. Πόρτλαντ 26/7
στο Παλνός Ζαμπού (αποθήκη)
ε. Μάντρε ντε Νίκους 24/7
α. Ν. Ορλεάν 27/7
προς Πειραιά 15/7
προς Γιβραλτάρ 13/7
προς Τρίπολη 13/7
ε. Χάμιλτον 25/7
προς ΗΠΑ 26/7
προς Αϊμπου 23/7
προς Χάργκ 27/7
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάν 29/7
πρ. «Ευτυχία»
ε. Ν. Ορλεάν 13/7
ε. Μόγκλα 25/4
αγορά από αλλοδαπούς
ε. Τεργέστ 29/7
στη Μαρσιούαλ 18/7
προς Γαλλία 31/7
προς Ραβέννα 29/7
προς Παράνονα 26/6
πρ. «Πυθία»
στο Μπέντ 23/7
προς Ρωσία 17/7
α. Ντάρμπαμ 4/7
α. Κοτονού 23/7
προς Βενετία 24/7
αναμένει Φουτζέιρα 15/4
προς Ασάμ 5/7
ε. Μαρακκίνο 26/6
προς Παριντίλ 20/7
προς Πασιρ Γκουανίγκ 23/7
προς Νοβοροσίσκ 20/7

ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466	στον Πειραιά 9/6	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Βαντί Φείραν 17/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σαπέλε 28/6	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Ρίο Ιανέιρο 12/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Πόρτο Βέσμε 3/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Ν. Ορλεάνη 4/7
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Παρανάγουα 28/5	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Χάνταχολμ 22/7
ΠΑΝΑΟΡ (κ.)	72	44140	προς Κίνα 26/6	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Σαγκάη 10/5
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326	επισκ. Πειραιά 25/6	Σ. ΚΟΖΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	α. Γιορροπορτ 31/7
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Βενετία 26/7	ΣΑΤ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Καλλόα 29/6	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Χιούστον 23/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Αμβέρσα 29/7	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	προς Βάλβις Μπαίσι 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Μπελέμ 13/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	προς Ρότερνταμ 22/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Μπελαγουάν 10/7	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Τζουμπάιλ 15/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Τουμπάρσο 23/5	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Α. Πετρούπολη 11/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Ινδία 21/7	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	προς Μπετζάνια 6/7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	ε. Γκντάνασκ 13/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ρίο Γκράντε 24/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	επισκ. Μαυρίκιο 31/7	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	προς Σιγκαπούρη 24/7
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Ανκόνα 26/7	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	προς Κίνα 11/7
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (Μηχ.)	77	23910	α. Φάλμουθ Μπαίσι 10/7	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσσηνικές μεταφορές
ΠΑΡΝΑΣΙΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ιράν 27/5	ΣΑΝ ΤΣΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Μπαγκόνκ 8/7
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	προς Τεκριντάνκ 27/7	ΣΑΝΡΑΤΣ (κ.)	71	13575	ε. Μπαγκόνκ 15/7
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Κουσίρο 8/6	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	προς Οζάα 24/7
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851	μετ. «Sunrise»	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	προς Βηρυτό 24/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388	ε. Ρίγα 17/6	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανανέμ
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Πόρτ Χάρκουρτ 24/7	ΣΑΟΥΘ Α'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Φουτζέιρα 26/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα 24/4	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Νταρ ες Σαλαμ 19/6
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	προς Φρητάουν 2/7	ΣΑΟΥΘ ΧΑΛΤΣ (π.)	74	10761	πρ. «Thee Star»
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/7	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	ε. Σάντος 7/7
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 25/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚ'ΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Νοβοροσίσκ 27/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Κων/πολη 7/7	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	προς Αλγερία 1/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Ρας Τανούρα 18/6	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Αμβέρσα 26/7
ΠΕΛΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Ηράκλειο 26/7	ΣΕΓ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Ν. Ορλεάνη 19/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	ε. Σάο Φραντίσκο 17/7	ΣΕΓ'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Ν. Κορέα 3/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	α. Ν. Ορλεάνη 18/7	ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ (κ.)	73	8917	προς Ρότερνταμ 13/7
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Ελλάδα 14/7	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Βαρκελώνη 28/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Μπ. Αμπάς 19/6	ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.)	75	18837	προς Μπαγκόνκ 16/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	δ. Κων/πολη 24/7	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Νουέβα Παλμύρα 25/7
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	προς Ρίγα 4/7	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Ν. Αφρική 8/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Νταμμάμ 13/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Σαγκάη 8/7	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Αλγέρι 17/7
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Αλγερία 18/7	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413	προς Ινδία 21/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	προς Γιοκαίτι 10/7	ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.)	68	14674	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Κάντλα 16/7	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	α. Τίξος Σιτ 24/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Βαγκάρβι 26/7
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Βαρκελώνη 18/7	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Ταϊβάν 10/7
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Βανκούβερ 26/6	ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	προς Ταϊβάν 10/7
ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Λός Άντζελες 20/7	ΣΗ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450	προς Πειραιά 26/7
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ινδονησία 25/6	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Λισαβόνα 28/7
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ρας Τανούρα 4/7	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Φουτζέιρα 1/8
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	προς Γκάλλε 20/7	ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123	προς Ηγουμενίτσα 29/7
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Μπ. Χομίνι 28/7	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Πόρτ Σουδάν 13/7
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	α. Μομπάσα 12/7	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Πειραιά 9/7
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Ρωσία 8/7	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Εύξεινο Πόντο 17/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Αμπτζάν 30/6	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	α. Φος 28/7
ΠΟΛΛΟΥΞ I. (π.)	75	14741	προς Λισαβόνα 23/7	ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιντσόν 21/6
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Πειραιά 29/7	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Καναδά 1/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Κωνσταντία 23/7	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Κλαϊνέδα 1/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Χιούστον 25/6	ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Κασσιόνη 30/6
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ντάρμαν 17/7	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Λιβύη 19/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Ουλσάν 9/7	ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ταϊβάν 25/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	δ. Γιβραλτάρ 13/6	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Φος 13/6
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σαν Λορέντζο 24/7	ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Αθήνα 20/6
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Ιντσόν 12/7	ΣΗΜΙΟΥΣΚ II (μ.)	77	14275	προς Αθήνα 7/6
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Δ. Αφρική 18/7	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	στο Ούμ Κουάρ 5/9/91
ΠΟΡΦΥΡΙΟΝ (κ.)	75	19166	ε. Ιντσόν 10/7	ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.)	74	33073	ε. Ν. Ορλεάνη 17/7
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Δ. Αφρική 18/7	ΣΗΜΠΛΑΚ I. (π.)	65	9812	προς Ρωσία 19/7
ΠΡΑΓΜ (κ.)	70	10469	προς Παναμά 26/7	ΣΗΜΠΛΑΚ II (π.)	69	3472	επισκευές Πειραιά 24/3
ΠΡΑΓΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Μαυκάλα 21/7	ΣΗΜΠΛΑΚ III (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΑΓΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Παναμά 26/7	ΣΗΜΠΛΑΚ IV (π.)	74	29827	αργεί Πειραιά
ΠΡΑΓΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Θεσσαλονίκη 26/7	ΣΗΜΠΛΑΚ V (π.)	76	32971	προς Μπ. Αμπάς 1/6
ΠΡΑΓΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Πειραιά 30/7	ΣΗΜΠΛΑΚ VI (π.)	74	17798	ε. Πόρτ Καρτίρ 9/6
ΠΡΑΓΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	επισκευές Λιβερνί	ΣΗΜΠΛΑΚ VII (π.)	69	33328	ε. Αλεξάνδρεια 27/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	προς Φος 26/7	ΣΗΜΠΛΑΚ VIII (π.)	73	17795	προς Σ. Νικόλας 25/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΛΑΚ IX (π.)	71	11005	ε. Λα Παλις 31/7
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	προς Χο Τσί Μινχ Σιτ 28/6	ΣΗΜΠΛΑΚ X (π.)	71	11005	προς Σιενφουέγκος 1/7
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	ε. Τάμα 26/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XI (π.)	74	18373	προς Νοβοροσίσκ 25/7
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Ευρώπη 18/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XII (π.)	82	18709	προς Νοβοροσίσκ 13/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Πόρτο Καμπίλλο 20/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XIII (π.)	77	15225	προς Τουάσα 17/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17554	α. Ν. Ορλεάνη 21/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XIV (π.)	68	18224	ε. Βάρνα 29/6
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Κόντινεντ 11/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XV (π.)	74	18631	προς Λιβύη 22/7
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Ρίο Ιανέιρο 21/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XVI (π.)	76	16432	α. Αλεξάνδρεια 31/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΟΣ (κ.)	77	10442	προς Τρίνιταντ 17/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XVII (π.)	76	17777	προς Σέτε 30/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Ιράν 6/5	ΣΗΜΠΛΑΚ XVIII (π.)	77	30370	δ. Παναμά 12/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΜΠΛΑΚ XIX (π.)	73	17310	προς Γένοβα 28/7
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Κορέα 12/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XX (π.)	79	19061	α. Ν. Ορλεάνη 26/7
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Σεβίλλη 25/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXI (π.)	75	42619	προς Νοβοροσίσκ 27/7
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Ντουαί 21/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXII (π.)	70	17571	ε. Μπαθναγκόρ 7/5
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Γονάρι 11/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXIII (π.)	83	18173	δ. Παναμά 22/7
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Ν. Ορλεάνη 10/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXIV (π.)	73	18661	στη Βηρυτό 26/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Μαλακία 24/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XXV (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 7/9/91
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	α. Κολόμβ 15/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XXVI (π.)	74	16819	προς Σιγκαπούρη 27/6
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Αρούμα 18/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XXVII (π.)	72	15285	ε. Ρότερνταμ 31/7
ΡΑΓ'ΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Βιτόρια 19/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXVIII (π.)	75	18794	προς Ιαπωνία 24/7
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	ε. Μαυρίκιο 20/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXIX (π.)	73	29763	προς Αλεξάνδρεια 22/7
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Σάντος 18/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXX (π.)	75	17659	α. Μάρσαλο 24/7
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Γκάλατς 27/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXI (π.)	74	20812	προς Λεκάσο 21/7
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	α. Ρίο Γκράντε 19/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXII (π.)	73	14353	προς Μαρίνα ντι Καράρα 24/7
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Πόρτ Άλφρεντ 8/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXIII (π.)	75	17129	α. Χαΐφα 2/7
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	επισκ. Πειραιά 25/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXIV (π.)	72	15275	δ. Ντόβερ 22/7
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	α. Ναντόρ 13/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXV (π.)	76	12440	προς Σάντος 25/7
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	αργεί Πειραιά	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXVI (π.)	71	80824	προς Δ. Αφρική 22/7
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	8016	προς Ιταλία 18/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXVII (π.)	79	12750	προς Τζακάρα 27/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	α. Κεπτάουν 13/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXVIII (π.)	76	28266	προς Μεξικό 14/7
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Φος 9/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XXXIX (π.)	85	13911	προς Μπ. Άϊρες 29/6
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	ε. Πειραιά 15/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XL (π.)	80	24917	προς Μπαγκλαντές 25/5
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	προς Γαλλία 10/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XLI (π.)	76	12440	προς Μπ. Αμπάς 24/6
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Νταλιόν 18/6	ΣΗΜΠΛΑΚ XLII (π.)	75	17645	ε. Σακά 27/7
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	πρ. Μοστανανέμ 4/5	ΣΗΜΠΛΑΚ XLIII (π.)	75	17645	προς Ταϊτσούγκ 8/7
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Μαντράς 24/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XLIV (π.)	80	14825	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/7
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	ε. Νακόλα 25/5	ΣΗΜΠΛΑΚ XLV (π.)	73	17466	προς Τζακάρα 4/7
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	προς Ρότερνταμ 29/4	ΣΗΜΠΛΑΚ XLVI (π.)	77	11679	προς Πάιτα 15/7
			προς Πόρτ Ορντάς 10/7	ΣΗΜΠΛΑΚ XLVII (π.)			
			στο Γκιζόν	ΣΗΜΠΛΑΚ XLVIII (π.)			

ΣΚΕΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Κριστομάλ 17/7
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Κριστομάλ 23/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Οζάκα 28/6
ΣΟΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	προς Μπουσάν 11/6
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Μπλιμπό 24/7
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Τακορνάντι 26/7
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Νάντη 29/7
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Τούζπαν 14/7
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Ναντόγκ 18/4
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Ν. Αμερική 30/6
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	υπέστειλε κυπριακή
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο.
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	πρ. «Cierzo»
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	πρ. «Damodar Tasaka»
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	προς Λας Πάλμας 2156
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Ροζάριο 30/7
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	επισκ. Πειραιά 28/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Ρίγα 20/7
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Κόλντινγκ 24/7
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	δ. Παναμά 8/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Σύρο 8/7
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	α. Χάμιλτον 3/7
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 23/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ρότερνταμ 30/6
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589	ε. Π. Μωρ. υπιν Κασίμ 5/7
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	προς Σιγκαπούρη 7/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Ιράν 5/6
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	ε. Βομβάη 3/7
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Σουάο 14/6
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Σαν Λορέντζο 29/7
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	47110	πρ. «Στέινλες Γκόβερνερ»
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Πειραιά 23/7
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Γιβραλτάρ 15/7
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	47110	πρ. «Στέινλες Σέιλορ»
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαμ 27/6
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Μεξικό 26/6
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Πόρτ - ω - Πρίνς 26/7
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	πρ. «Στέινλες Ορκάγκερ»
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαμ 26/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Υέμνι 29/7
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	πρ. Σάο Φρανσίσκο 21/7
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609	προς Γκουανιάμας 29/5
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	προς Μπελαγουάν 23/7
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	ε. Τσιταγκόνγκ 18/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Ιντεσάν 19/7
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ. 7)	77	29729	προς Σαγκάη 17/7
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Αλγερία 18/6
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ντάρμπαμ 20/6
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	πρ. «Bos Venture»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Μπουσάν 16/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	επισκ. Πειραιά 2/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	ε. Δουνκέρκη 28/7
ΤΑΨ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Νακόντα 2/7
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Μπρέικ 25/7
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ε. Κωνσταντίν 9/7
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Κίνα 9/7
ΤΖΕΜΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Ταϊλάνδη 8/6
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	πρ. «Θήτα Ίκαρος»
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	ρος Ελλάδα 13/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρ. Γκάλφχαρν 31/7
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	πρ. «Fjord Wind»
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μπλιμπό 20/7
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5888	προς Τρίπολη 25/6
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Γκουανιάμας 23/6
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	προς Χοντίντα 26/7
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Μπαγιάν 29/7
ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)	70	10197	ε. Κωνσταντίν 24/7
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	ε. Μόγκλα 18/7
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ρότερνταμ 24/7
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	α. Ν. Ορλέαν 10/7
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Βραζιλία 8/7
ΤΗΝΟΣ Α'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Σαλβαντόρ 16/7
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	ε. Π. Μωρ. υπιν Κασίμ 25/7
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	ε. Κωνσταντίν 23/7
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	προς Ιαπωνία 7/7
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Σουέξ 26/7
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	ε. Φιλαδέλφεια 29/7
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Θ (μ.)	87	39.500	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Τσιτσάουγκ 22/6
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Κασσιούγκ 18/6
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Ρεϊνόν 22/7
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	α. Α. Λονδίνο 1/7
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ Ι (ΑΒ.)	64	1598	προς Μαριουπόλ 20/5
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Λάγος 11/7
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρ. Μοζμβίκη 8/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	α. Γεραλντίν 18/6
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρ. Α. Πετρούπολη 6/5
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Θέουτα 12/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)	74	23757	α. Βανκούβερ 21/6
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	αργεί Πειραιά
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Βικτόρια 27/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Αμβέρσα 9/6
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'Τ (κ.)	75	13567	προς Προβιντίνες 9/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Βομβάη 15/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρ. Κίνα 21/57
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Πειραιά 23/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Λας Μίνας Μπαί 21/7
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	αργεί Πειραιά
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	επισκ. Πειραιά 29/4
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	επισκ. Πειραιά 23/4
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Λάγος 13/7
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρ. Αμβέρσα 19/7
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Σάφι 18/7
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	πρ. Κουαντάν 24/7

ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΕ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (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'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙΓ'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΑΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΠΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863

ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αβ.)	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
ΧΟΟΥΠ 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
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μηχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΖΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Μπ. Χομείνι 12/7
προς Αρζούνα Τέρμιναλ 5/7
προς Παρανάγουα 17/7
ε. Λας Πάλμας 24/6
δ. Ντόβερ 25/5

α. Σηάτλ 24/7
ε. Καράτσι 15/7
προς Ταμπίκο 23/6
προς Ρότερνταμ 13/7
ε. Βομβάη 15/7
πρ. Χίο 23/7
πρ. Λονδίνο 27/7
πρ. Δομινικανή Δημοκρατία 26/7
επισκ. Ρότερνταμ 24/6
πρ. Κανακάλε 24/7
πρ. Ν. Ορλέαν 29/7
πρ. Μπουσάν 1/8
Θέση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7
πρ. Τζέμπελ Άλι 2/7
ε. Ντάρμπαμ 28/7
ε. Γκντάνσκ 29/6
πρ. Μπαγκόκ 21/6
ε. Πενάσκολα 28/6
α. Ν. Ορλέαν 24/7
δ. Σκώ 21/7
πρ. ΗΠΑ 24/67
πρ. Κούβα 3/7
πρ. Εύξεινο Πόντο 28/7
δ. Κων/πολη 10/7
α. Ν. Ορλέαν 22/7
πρ. Ν. Αμερική 13/4
α. Φλάσσιγκ 18/7
πρ. Ιλιτσέβσκ 11/7
πρ. Ταλκαχουάν 9/6
ολική απώλεια
στον Πειραιά 10/6
στον Πειραιά 4/6
ε. Μπουένος Άιρες 23/7
ε. Ντάρμπαμ 13/7
ε. Λας Πάλμας 7/7
πρ. Γκουάμ 8/6
επισκ. Πειραιά 24/6
πρ. Σιγκαπούρη 23/6
πρ. Τσιβάν 27/6
πρ. Σιγκαπούρη 7/7
ε. Βιλαγαρία 23/7
επισκ. Φλάσσιγκ 13/6
ε. Ντουάλα 10/7
στο Κόρκ (αποθήκη)
πρ. Νταβόα 24/7
ε. Χάτσινγκ 26/7
ε. Λας Πάλμας 5/7
ε. Μόντρεαλ 9/7
πρ. Φλάσσιγκ 23/7
πρ. Μαγιακούελ 6/7
πρ. Σιγκαπούρη 10/6
α. Λας Πάλμας 22/7
στο Κόρκ (αποθήκη)
α. Λάγος 1/7
ε. Κασσιούγκ 15/7
πρ. Νταλνάν 25/7
ε. Μπαγκόκ 7/7
ε.

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

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.