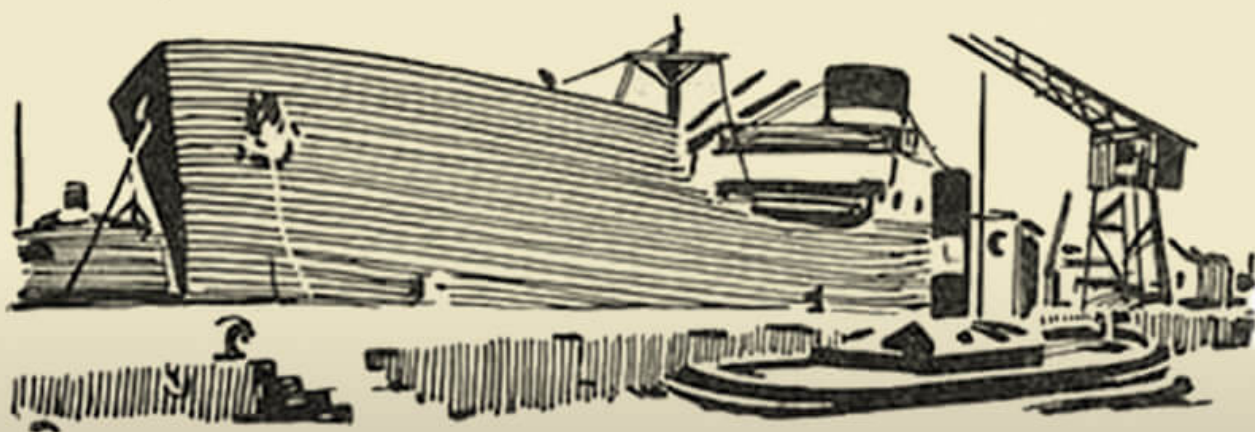


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1375/1134

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΟΜ. 1375 / 1134

ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1992

ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



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.

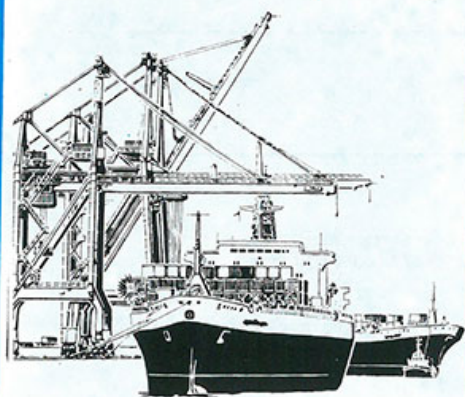
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1374/1133

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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. 1374/1133 November 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

- 11 Η Πολιτική της Αμερικανικής Ακτοφυλακής
σε θέματα Ασφαλείας και Προστασίας
του Περιβάλλοντος.
- 16 Ο πλούς με Πλοηγό
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.
- 18 Γιατί τα επιβατηγά πλοία εξακολουθούν
να βυθίζονται τόσο γρήγορα.
Του κ. Δημήτρη Πετρόγγονα.
- 23 Ημερίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου
για τα Ρ & Ι Κλάμπος.
- 25 Η ασφαλής μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων.
Εγχειρίδιο του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου.
- 27 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 31 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 32 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



Μάχη με όλα τα μέσα

Έχουν απόλυτο δίκαιο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου που με αφορμή τη «βόμβα Μάνου» επιμένουν ότι πρέπει να διατηρηθεί αλώβητο το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας.

Το θεσμικό πλαίσιο δεν εξασφαλίζει μόνον τα συμφέροντα του εφοπλισμού. Έχει άμεσες επιπτώσεις και στα συμφέροντα του τόπου που εξασφαλίζει έτσι ένα σημαντικό μερίδιο από τη διεθνή ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων.

Δεν είναι, συνεπώς, συντεχνιακοί οι λόγοι που ωθούν τον εφοπλισμό στην αντίθεση προς την εγκύκλιο Μάνου, αλλά καθαρώς εθνικοί. Και είναι απολύτως εύλογη η αίτηση για συνάντηση με τον Πρωθυπουργό της χώρας αφού απέβη άκαρπη μία συνάντηση με τον αρμόδιο (και υπεύθυνο για τον σάλο που προκλήθηκε) Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Στ. Μάνο, ο οποίος επιμένει ότι «η κατάργηση των φοροαπαλλαγών είναι απαίτηση της ΕΟΚ», ενώ το θέμα δεν είναι οι φοροαπαλλαγές αυτές καθαυτές, αλλά η διατήρηση στο σύνολό του του θεσμικού πλαισίου, κάτι που φαίνεται ότι δεν μπορεί να αντιληφθεί ο κατ' εξοχήν αρμόδιος Υπουργός της σημερινής Κυβερνήσεως, όπως φαίνεται ότι δεν μπορεί να αντιληφθεί ότι δεν μπορείς από τη μία μεριά να καλείς τους εφοπλιστές να σε απαλλάξουν από το οξύτατο πρόβλημα των ναυπηγείων που αντιμετωπίζεις προχωρώντας στην αγορά τους και από την άλλη να τους στερείς τη δυνατότητα να επισκευάζουν σ' αυτά τα ναυπηγεία τα πλοία τους.

Είναι αυτονόητο ότι η εμμονή στα όσα διαλαμβάνει η εγκύκλιος — βόμβα Μάνου θα έχει άμεσες επιπτώσεις στον ρυθμό επαναπατρισμού των πλοίων — στο πρώτο 15ήμερο του Νοεμβρίου ζητήθηκε η εγγραφή στο εθνικό νηολόγιο ενός μόνον πλοίου — ενώ οι πάντες φοβούνται ότι μπορεί να οδηγήσει και σε ένα ρεύμα φυγής και του εφοπλισμού και των πλοίων — στον τόπο αυτόν ξεχνάμε πολύ συ-

χνά ότι υπάρχουν και άλλοι πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκάλια — και σε ταυτόχρονη αναστολή της προσπάθειας για την προσέλκυση εφοπλιστικών επενδύσεων.

Η αντίθεση στην εγκύκλιο Μάνου, η οποία οπωσδήποτε δεν δημιουργεί δίκαιο, θα εκφραστεί και με την άσκηση κάθε ενδίκου μέσου που θα αποβλέπει στην ουσιαστική κατοχύρωση του θεσμικού πλαισίου, που κατά την αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» είναι ο μοναδικός δρόμος για να αποτραπούν οι γενικότεροι, κίνδυνοι που δημιουργούνται από την διάσπαση του θεσμικού πλαισίου η οποία επιχειρήθηκε με την εν λόγω εγκύκλιο. Υπό την έννοια αυτή θεωρούμε αναποτελεσματική τη μεταφορά των σχετικών ρυθμίσεων του Νόμου 27/1975 στην εγκριτική πράξη αλλά και επικίνδυνη, κάτι που δεν έχουν σκεφθεί οι μανδρινίτες του Υπουργείου Ναυτιλίας οι οποίοι υπό τον πανικό που προκάλεσε η «βόμβα Μάνου» έσπευσαν να πουν ότι το πρόβλημα το οποίο έχει ανακύψει μπορεί να αντιμετωπισθεί με τη μεταφορά των ρυθμίσεων στον κύριο καταστατικό χάρτη της Ναυτιλίας, τον οποίο, σημειωτέον, κινδύνεψαν πολύ πρόσφατα να τινάξουν, κυριολεκτικά, στον αέρα με μία απολύτως άστοχη (για να μη πούμε ανόητη) ενέργεια που σταμάτησε στη γένεσή της με την αποφασιστική παρέμβαση των «Ναυτικών Χρονικών» — ο καταστατικός χάρτης, η εγκριτική πράξη δηλαδή, δεν είναι κάποιο πανί στο οποίο μπορούμε να κόβουμε και να ράβουμε κατά το δοκούν και κατά τα εκάστοτε τερτίπια του εκάστοτε αρμοδίου ή αναρμοδίου Υπουργού ή μανδρινίτου.

Απομένει συνεπώς ο δρόμος προς τον Πρωθυπουργό, στον οποίο πρέπει να εξηγηθούν τα πάντα με απόλυτη σαφήνεια, και η μάχη με όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της η Ναυτιλία και φυσικά προς κάθε κατεύθυνση, περιλαμβανομένης οπωσδήποτε και της ΕΟΚ, για να διατηρηθεί ανέπαφο όλο το φάσμα του θεσμικού πλαισίου.

ΜΗΠΩΣ;

Ολη αυτή η ιστορία που δημιουργήθηκε με την εγκύκλιο — βόμβα Μάνου μας οδήγησε ή μάλλον έφερε στο μυαλό μας και άλλες σκέψεις που είχαμε διατυπώσει και στο παρελθόν. Μήπως, λοιπόν, χρειάζεται να μιμηθούμε τους ανταγωνιστές μας, μήπως χρειάζεται να σκεφθούμε πολύ σοβαρά πλέον τη δημιουργία ενός θυγατρικού νηολογίου που θα είναι και αυτό, όπως και ορισμένα από τα υπόλοιπα, ανεγνωρισμένο από την ΕΟΚ;

Με τη φόρα που έχουν πάρει οι ΕΟΚικοί - υποβοηθούμενοι και από τους άσπονδους, όπως αποδεικνύονται καθημερινά, εταίρους μας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα — έχουμε αρχίσει να φοβούμεθα μήπως υπάρξει αμφι-

σβήτηση και της εγκριτικής πράξεως, οπότε οι υπόλοιποι εταίροι μας θα είναι καλυμμένοι με τα ανεγνωρισμένα θυγατρικά τους νηολόγια, και εμείς θα τρέχουμε και δεν θα φθάνουμε και αυτό γιατί μέχρι σήμερα έχουμε εμμένει αποκλειστικά στο εθνικό μας νηολόγιο.

Μήπως, λοιπόν, αλλά χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση, για να προλάβουμε;

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Σε ποσοστό γύρω στο 20 - 22% υπολογίζονται οι αυξήσεις που θα ζητήσει η ΠΝΟ για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων, πέρα από την ικανοποίηση και άλλων αιτημάτων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η κα-

ταβολή των αποδοχών σε συνάλλαγμα (για όσους υπηρετούν σε συναλλαγματοφύρα πλοία) η αύξηση της άδειας κατά μία ημέρα, η αναπροσαρμογή του αντιτίμου τροφής κλπ., κλπ.

Αύξηση των αποδοχών καθώς και των δραχμικών επιδομάτων κατά 20% έχει ζητήσει από την ΠΝΟ και η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιάρχων για τους υπηρετούντες στα ποντοπόρα πλοία 4.500 τον. d.w. και άνω και εμμένει στην ενιαία ισχύ της νέας συλλογικής συμβάσεως.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στον προϋπολογισμό του ΝΑΤ για το 1993 προβλέπεται ότι οι αυξήσεις των ναυτικών με τις νέες συλλογικές συμβάσεις θα είναι 12% ενώ οι αυξήσεις των συντάξεων θα είναι 5% και επί των ποσοστών αυτών έχουν γίνει οι υπολογισμοί για τα

έσοδα και τα έξοδα του Ταμείου για το 1993. Το γεγονός αυτό έδωσε την αφορμή να διατυπωθεί η άποψη οι υπηρεσίες του NAT προχώρησαν στον ανωτέρω προσδιορισμό επί τη βάσει κάποιων κυβερνητικών οδηγιών...

ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Το απόγευμα της Τρίτης, 17 Νοεμβρίου, σε έκτακτη Συνεδρίαση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο, θα γίνει συζήτηση και θα ακολουθήσει ψηφοφορία επί της νέας εκθέσεως του Ευρωβουλευτού κ. Παύλου Σαρλή για το θαλάσσιο Καμποτάζ.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ασχολείται για δεύτερη φορά με το θέμα αυτό κατόπιν σχετικού αιτήματος του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών για επαναδιαβούλευση.

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Προχθές Παρασκευή επρόκειτο να ανοίξουν οι προσφορές που έγιναν στον νέο (δεύτερο) διαγωνισμό που προκήρυξε η ΕΤΒΑ για την πώληση του Νεωρίου και φυσικά δεν ήταν δυνατόν να γνωρίζουμε το παραμικρό, δεδομένου ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν ήδη πάρει την άγουσα για το πιεστήριο. Θα ήταν όμως ιδιαίτερα ενδιαφέρον και θα δημιουργούσε τεράστιο ζήτημα καθώς

και τεράστιες ευθύνες αν οι νέες προσφορές ήταν μικρότερες από τις προηγούμενες.

Επ' αυτού όμως περισσότερα στο επόμενο τεύχος.

ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Γνωρίζουμε εκ προοιμίου ότι η πρόταση που ακολουθεί θα προκαλέσει την έντονη αντίθεση των καρεκλοκένταυρων που θα σπεύσουν να μιλήσουν για ξεπουλήματα κλπ., κλπ., αλλά δεν μας ενδιαφέρει, διότι εκείνο που προέχει είναι, κατα την ταπεινή μας αντίληψη, η εξασφάλιση της περιθάλψεως — ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής — των ναυτικών μας, εν ενεργεία και συνταξιούχων, και των οικογενειών τους.

Η πρότασή μας είναι να αναληφθεί από το ΙΚΑ η περίθαλψη των ναυτικών μας. Και γίνεται διότι η κατάσταση στον Οίκο Ναύτη έχει καταστεί εκρηκτική — όλα τα έσοδα τα οποία έχουν εξασφαλισθεί τα τελευταία χρόνια με διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις στις οποίες προχώρησε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης θα διατίθενται για την κάλυψη των δαπανών του Οίκου Ναύτη χωρίς όμως να επιτυγχάνεται ταυτόχρονα και η επίτευξη του σκοπού, δηλαδή η περίθαλψη των ναυτικών μας και των οικογενειών τους.

Είναι χαρακτηριστικό — και έχει απόλυτο δίκαιο ο κ. Παυλίδης — ότι οι λο-

γαριασμοί στον Οίκο Ναύτη είναι «φουσκωμένοι» για να μην πούμε «παράφουσκωμένοι», έχει δε διαπιστωθεί ότι πολλοί ιατροί εισπράττουν εκατοντάδες χιλιάδες δραχμών μηνιαίως, λέγεται μάλιστα ότι ένας ή δύο έχουν υπερβεί και το ένα εκατομμύριο μηνιαίως.

Είναι γεγονός ότι στον Οίκο Ναύτη βρισκόμαστε πλέον στο δίλημμα «μπρός γκρεμός και πίσω ρέμα» και εκείνοι που ενδεχομένως θα θιγούν από μία ρύθμιση σαν την προτεινόμενη θα είναι μόνο καρεκλοκένταυροι που ίσως δεν θα μπορούν — αν και γι' αυτό υπάρχουν αμφιβολίες — να εξασφαλίζουν για τους δικούς τους όσα εξασφαλίζουν σήμερα με τον Οίκο Ναύτη.

ΑΜΕΣΩΣ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι θα υπάρξει σύντομα νομοθετική παρέμβαση προκειμένου να διευθετηθεί το θέμα που έχει ανακύψει από την επιβολή δημοτικών τελών στους επιβάτες και τα αυτοκίνητα που διακινούνται με πλοία.

Αν και οι σχετικές αποφάσεις (των δημοτικών συμβουλίων Ηρακλείου και Πατρών) έχουν «παγώσει», όπως είπε ο κ. Παυλίδης, αυτό το «σύντομα» μας προβληματίζει γιατί μπορεί να έχει εν Ελλάδι και την έννοια της αιωνιότητας και γι' αυτό φρονούμε ότι η σχετική νομοθετική ρύθμιση πρέπει να γίνει αμέσως χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση, γιατί και από την υπόθεση αυτή είναι ενδεχόμενο να υπάρξουν οι αρνητικές συνέπειες που έχουμε ήδη από την επιβολή του «Σπατόσημου» στην οποία προχώρησε ήδη η κυβέρνηση παρά τη γενική αντίδραση όλων όσων ασχολούνται με οποιονδήποτε τρόπο με τον τουρισμό.

ΤΕΛΟΣ ΣΤΗΝ ΑΝΕΥ ΟΡΙΩΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ Ρ & Ι CLUBS;

Η άνευ ορίων κάλυψη της ευθύνης που παρέχεται παραδοσιακά στην ναυτιλιακή κοινότητα από τους μεγάλους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς πρόκειται μάλλον να τερματισθεί.

Αν και οι αυξήσεις στα ασφάλιστρα που πρόκειται να απαιτήσουν τα Ρ & Ι Κλάμπς για το 1993 είναι μέτριες, είναι πιθανόν αυτό να είναι το τελευταίο έτος που θα είναι διαθέσιμη η άνευ ορίων κάλυψη.

Η απόφαση των πλοιοκτητών διευθυντών του Mutual Steam Ship Assurance Association της Αγγλίας να αρχίσουν την μεταφορά προς ένα σύστημα περιορισμένης ευθύνης, μετά από μία μελέτη επί του θέματος υπό την ηγεσία του κ. Μάιλς Κουλουκουνητή, έχει σίγουρα υπογράψει την θανατική

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 Citv. NY 11101

Authorized Agents

GREECE

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

HOLLAND

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

ποινή της άνευ ορίων κάλυψης.

Στην πρόσφατη συνεδρίασή τους στις Βερμούδες οι 35 διευθυντές του μεγαλύτερου αλληλασφαλιστικού οργανισμού της Αγγλίας, του UK Club, στον οποίο συμμετέχει το ένα τέταρτο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, αποφάσισαν με σημαντική πλειοψηφία υπέρ της καθιέρωσης περιορισμένης ευθύνης. Το UK Club πρόκειται να ζητήσει από τα άλλα 15 Κλάμπ της Διεθνούς Ένωσης των P & I Clubs να αναθεωρήσουν την άποψή τους περί της άνευ ορίων κάλυψης της ευθύνης, τον Φεβρουάριο 1994.

Πάντως ο περιορισμός της ευθύνης θα εφαρμόζεται σε υψηλό επίπεδο και σύμφωνα με τις απόψεις του ασφαλιστή κ. Στήβεν Τζέϊμς το πιθανό ποσό μπορεί να φτάνει τα 1,5 δισεκ. δολάρια.

Η κίνηση αυτή των αλληλασφαλιστικών οργανισμών ήταν αποτέλεσμα φόβων ότι σε περίπτωση μίας μεγάλης καταστροφής, μαζί με ενδεχόμενη αύξηση των απαιτήσεων ευθύνης πολλών μελών, η θέση των μεγαλύτερων Κλάμπς και των ισχυρότερων πλοιοκτητών θα καθίστατο ιδιαίτερα δυσμενής.

Η σημερινή οικονομική κατάσταση των P & I Κλάμπς είναι μάλλον καλύτερη από ό,τι αναμενόταν, καθώς τα αυξημένα ασφάλιστρα των σημαντικών αυξήσεων των περασμένων ετών και η μείωση των απαιτήσεων κατά το 1991

και το πρώτο μέρος του 1992 ευνόησαν τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Η βελτίωση αυτή οδήγησε το UK Club να ζητήσει από τα μέλη του αύξηση του γενικού ασφαλιστρου μόνο κατά 15% για το 1993 αντί του 50% των προσφάτων περιόδων.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ»

Δεν είμαστε φυσικά σε θέση ν' γνωρίζουμε το παραμικρό για την εκποίηση του πλοίου «Πατρίτσια» στο Ηράκλειο και την ανάμιξη στην υπόθεση του ονόματος του προέδρου του οικείου Λιμενικού Ταμείου. Έτσι δεν μπορούμε να πούμε το παραμικρό για την ουσία της υποθέσεως, η οποία πρέπει να διαλευκανθεί — χωρίς καθυστερήσεις — από τη Δικαιοσύνη όπου πρέπει να παραπεμφθεί.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΫΠΟΛΙΣΜΟ ΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΟΥ NAT

Αύριο Δευτέρα 16 Νοεμβρίου θα συζητηθεί στο Δ.Σ. του NAT ο προϋπολογισμός του Ταμείου για το 1993 που εμφανίζει οργανικό έλλειμμα 59 δισεκ. δραχμών περίπου το οποίο σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση προβλέπεται ότι

θα καλυφθεί με κρατική επιχορήγηση μέχρις ότου αποδώσουν τα μέτρα που θα ληφθούν για την οριστική εξυγίανση του NAT.

Τα έσοδα του NAT για το 1993 προϋπολογίζονται σε 33,15 δισεκ. δραχμές (19,5 δισ. από εισφορές πλοιοκτητών και ναυτικών, 7,3 δισ. από εισφορές αδειών σκοπιμότητας, τέλη λιμενικών ταμείων κλπ. και 967 εκατ. δραχμές από επιχειρηματική δραστηριότητα) — τα έσοδα του NAT θα ήταν αισθητά πολύ μεγαλύτερα αν είχε υιοθετηθεί είτε η πρόταση του Κομμίτη, είτε η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση οκτώ Ελλήνων ναυτικών σε κάθε ελληνόκτητο βαπόρι, αλλά καμία από τις προτάσεις αυτές δεν υλοποιήθηκε, δυστυχώς.

Στην εισηγητική έκθεση αναφέρεται ότι η σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους ήταν στις 30 Ιουνίου 1991 1:06 (αριθμός συνταξιούχων 55.000, αριθμός εργαζομένων ναυτικών 35.000 περίπου) και για να παύσει το NAT να είναι ελλειμματικό με το ισχύον ασφαλιστικό — νομικό καθεστώς απαιτείται τετραπλασιασμός των πλοίων με Ελληνική σημαία, στόχος που χαρακτηρίζεται, ορθότατα ανέφικτος για το προβλεπόμενο μέλλον, θα μπορούσαμε, όμως, όπως προελέχθη, να έχουμε προσελκύσει στο NAT όλα τα ελληνόκτητα πλοία που θα εισέφεραν ταυτό-

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16610 GLYFADA
GREECE



χρονα και για τη Ναυτική Εκπαίδευση και για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα.

• Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι προς το τέλος του έτους ή εντός του Ιανουαρίου 1993, θα αρχίσει ο διάλογος για το νομοσχέδιο περί NAT με το οποίο θα αντιμετωπίζεται το πρόβλημα των ελλειμμάτων του και θα υπάρξουν ρυθμίσεις που θα αποκαθιστούν τις «αδικίες» ενώ δεν θα θιγούν και δεν θα καταργηθούν οι συντελεστές προσαυξήσεως του συνταξίμου χρόνου.

Ίδωμεν.

ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Μετά εννεάμηνη προπαρασκευαστική μελέτη τεσσάρων Ομάδων Εργασίας, ολοκληρώθηκαν στις 29 Οκτωβρίου 1992, στη Γένοβα, οι εργασίες του Maritime Industries Forum.

Για πρώτη φορά συνεργάστηκαν σε πανευρωπαϊκό επίπεδο αντιπρόσωποι από ναυπηγεία, ναυτιλιακές εταιρίες, την αλιευτική βιομηχανία, τους οργανισμούς διαχείρισης λιμένων, τις ναυτεργατικές ενώσεις και των ιδρυμάτων ναυτιλιακής έρευνας και τεχνολογίας, εκπρόσωποι υπουργείων της ΕΟΚ και των χωρών της ΕΕΤΑ, κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς και των Επιτροπών της ΕΟΚ.

Οι συμμετέχοντες στη Διάσκεψη συμφώνησαν στη βελτίωση της συνεργασίας με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και στην υιοθέτηση μίας σύγχρονης και δυναμικής πολιτικής με μόνιμο διάλογο μεταξύ των κυβερνήσεων και όλων των εμπλεκόμενων βιομηχανιών, αντί για την περιχαράκωση κάθε τομέα με εξειδικευμένα προστατευτικά μέτρα. Η τελική αναφορά της Επιτροπής, σύμφωνα με δήλωση του αν-

τιπροέδρου της κ. Μπάνγκεμαν, είναι ότι για πρώτη φορά η ναυτιλιακή βιομηχανία εκφράζει τις απόψεις της σε σημαντικά θέματα όπως οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ο συντονισμός της έρευνας, η ναυτιλιακή ασφάλεια, η προστασία του περιβάλλοντος και η βελτίωση των προσόντων του προσωπικού που επανδρώνει τα πλοία με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρης της ναυτιλιακής κοινότητας. Η τάση αυτή προς μία νεοσχηματοθεσία ενότητας της ναυτιλιακής κοινότητας θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τις κυβερνήσεις των κρατών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος μας, ο Δήμαρχος Πειραιώς ευρίσκεται σαφέστατα εν αδίκω αναφορικά με τις αιτιάσεις του εναντίον της εταιρίας «Βέρα Ναυτιλιακή» και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής του λιμένος Πειραιώς. Η όλη στάση του γύρω από το θέμα αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι πηγάζει από το ενδιαφέρον του για την ανάληψη του έργου που επιτελεί η «Βέρα» από την εταιρία «Περιβαλλοντολογική» που έχουν ιδρύσει τέσσερις Δήμοι της περιοχής του Πειραιώς.

Η εταιρία «Βέρα» χαρακτηρίσε, απολύτως δικαιολογημένα, αναληθείς τους ισχυρισμούς του Δημάρχου Πειραιώς αναφορικά με τις δραστηριότητές της και σε σχετική ανακοίνωση υπογραμμίζει:

«Πρώτο, ότι η σύμβαση που έχει συνάψει με τον ΟΛΠ για τη συλλογή και διάθεση καταλοίπων πλοίων στο χώρο του Πειραιώς επιτεύχθηκε έπειτα από τρεις διαγωνισμούς και δεν περιλαμβάνει τοξικά κατάλοιπα ή απόβλητα.

Δεύτερο, ότι η σύμβαση αυτή εξεπλήρωσε υποχρέωση της χώρας ως κράτους μέλους της Διεθνούς Συμβάσε-

ως MARPOL 73/78, λειτούργησε επί εννέα χρόνια σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, εξυπηρέτησε 22.000 πλοία, συνετέλεσε τα μέγιστα στον αποκλεισμό της παραεμπορίας πετρελαίου και το σημαντικότερο κατέστησε το λιμάνι του Πειραιώς σε ένα από τα καθαρότερα της Μεσογείου.

Τρίτο, ότι το πλοίο «Δέλτα» ουδεμία σχέση έχει με το πρόγραμμα υλοποίησης από τη «Βέρα» αναλόγου προγράμματος στο πλαίσιο του κοινοτικού Enpireg, το πλοίο δε είναι σε πολύ καλή κατάσταση, ουδεμία κλίση παρουσιάζει, είναι κενό, έχει καθαρές δεξαμενές, είναι απαλλαγμένο από επικίνδυνα αέρια και ουδέν κίνδυνο εγκυμονεί — όλα τα ανωτέρω είναι βεβαιωμένα επισήμως από τις επανειλημμένες επιθεωρήσεις όλων των αρμοδίων φορέων.

Αναφορικά με την αναγκαιότητα υπέρβασης και λειτουργίας στον Πειραιά κέντρου επεξεργασίας πετρελαϊκών καταλοίπων υπογραμμίζεται ότι η αναγκαιότητα αυτή είναι βεβαιωμένη δεδομένου ότι το λιμάνι του Πειραιώς εξυπηρετεί το 70% και πλέον της όλης ναυτιλιακής κινήσεως και το σύνολο σχεδόν της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και επομένως απαιτείται η ύπαρξη και λειτουργία μεγάλης μονάδας υποδοχής και επεξεργασίας πετρελαϊκών καταλοίπων των πλοίων.

Τα πράγματα, λοιπόν, είναι απολύτως ξεκάθαρα και επιβεβαιώνουν την αντίληψη που εξεφράσθη εν αρχή ότι ο Δήμος Πειραιώς ευρίσκεται εν προκειμένω εν αδίκω.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΤΗΣ

Τελικά, η Νορβηγική εταιρία Ambra δεν απέφυγε την χρεωκοπία και οδηγείται σε εκκαθάριση υπό τη διαχείριση των πιστωτριών Τραπεζών της.

Με χρέη που φθάνουν περίπου τα 200 εκατ. δολάρια, τα τέσσερα VLCC's και τα τέσσερα άφραμαξ δεξα-



ΦΡΟΝΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

MEΘOΔOΣ

προετοιμάζει — συμπληρώνει

- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΔΕΣΜΕΣ

ΓΚΡΟΥΠ 3 - 4 ΑΤΟΜΩΝ

ΛΕΩΦ. ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 21
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4175744

Ειδική έκπτωση
για παιδιά πλοιάρχων

μενόμενα της εταιρίας θα τεθούν υπό τη διαχείριση των πιστωτών της, των οποίων ηγείται η Cristiana Bank.

Η πρόταση του Ομίλου Αγγελικούση για την εξαγορά του 50% των πλοίων της Ambra έναντι καταβολής μετρητών

ύψους περί των 30 εκατομ. δολλαρίων δεν έγινε τελικά αποδεκτή, γιατί θα σήμαινε αποδοχή ζημιών πλέον των 100 εκατ. κορωνών για τις τέσσερις Τράπεζες που χρηματοδότησαν την αγορά του στόλου της Νορβηγικής εταιρίας.

Ο ΟΡΑ '90 ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Σχολιάζοντας την αναφορά PIRINC, κατά τη διάρκεια του Norwegian Bulk Forum στο Όσλο στις 19 Οκτωβρίου, ο διευθυντής της Ιντερτάνκο, κ. Τόρμοντ Ράφγκαρντ δήλωσε ότι η Αντιρρυσαντική Νομοθεσία των ΗΠΑ (ΟΡΑ '90) αποτελεί αντικίνητρο προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του στόλου των δεξαμενοπλοίων.

Η άποψη αυτή στηρίζεται κατά τον κ. Ράφγκαρντ στον όγκο των παραγγελιών νέων δεξαμενοπλοίων που τοποθετήθηκαν στην παγκόσμια αγορά κατά το 1989 (18 εκατ. τον. d.w.), ίδια τονάζ κατά το πρώτο εξάμηνο του 1990, ενώ κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1990 οι παραγγελίες αυτές παρουσίασαν μείωση σε 6 εκατ. τόνους. Κατά το 1991 οι παραγγελίες μειώθηκαν ακόμα περισσότερο, ενώ το 1992 δεν παραγγέλθηκε σχεδόν κανέναν νέο δεξαμενόπλοιο, βοηθούσης βεβαίως και της κακής εικόνας της ναυλαγοράς.

Το σημερινό καρνέ παραγγελιών δεξαμενοπλοίων βρίσκεται σε μέτρια επίπεδα, περί τους 35 εκατ. τον. d.w., από τους οποίους ποσοστό 75% έχει τοποθετηθεί από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες και μόνο το 5% αφορά παραγγελίες των μεγάλων εταιριών διακίνησης πε-

τρελαίου. Είναι σαφές, υπογράμμισε ο κ. Ράφγκαρντ, το μήνυμα των μεγάλων εταιριών να αφήσουν τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες να ρισκάρουν στην αβέβαιη σημερινή αγορά των πετρελαιοφόρων.

Η αναφορά PIRINC δημοσιεύθηκε από το Ίδρυμα Ερεύνης της Πετρελαϊκής Βιομηχανίας, μία υπηρεσία που χρηματοδοτείται από 40 διεθνείς εταιρίες πετρελαίου, και έχει ως θέμα της την μεταφορά πετρελαίου προς τις ΗΠΑ και τις επιπτώσεις της νομοθεσίας για τις πετρελαιοδιαρροές στην αγορά των δεξαμενοπλοίων.

Ο κ. Ράφγκαρντ ανέφερε επίσης ότι η μελέτη αυτή αγνοεί το γεγονός ότι τα θύματα από τις διαρροές πετρελαίου στις ΗΠΑ, αντιμετωπίζουν τώρα μεγαλύτερες δυσκολίες στην είσπραξη των αποζημιώσεών τους από ανθρώπους που ζουν σε χώρες οι οποίες — αντίθετα με τις ΗΠΑ — έχουν επικυρώσει διεθνείς συνθήκες για τις αποζημιώσεις από διαρροές πετρελαίου. Η αναφορά PIRINC απέτυχε να λάβει υπόψη της το γεγονός ότι η ΟΡΑ '90 έχει μειώσει σημαντικά τις πηγές αποζημίωσης με τον περιορισμό της ευθύνης στους πλοιοκτήτες — οι οποίοι ελέγχουν σχετικά μι-

κρά κεφάλαια, συγκρινόμενα με εκείνα των μεγάλων εταιριών πετρελαίου.

Η Ιντερτάνκο συμφωνεί με το συμπέρασμα της αναφοράς PIRINC ότι η έναρξη εφαρμογής της ΟΡΑ '90 δεν προκάλεσε το έναυσμα ενός κύματος δημιουργίας εταιριών πλοιοκτησίας ενός μόνον δεξαμενοπλοίου. Όμως αγνοεί την ολοκληρωτική αναδιάρθρωση της πλοιοκτησίας δεξαμενοπλοίων που έχει αρχίσει να εφαρμόζεται. Η επίδραση της ΟΡΑ '90 έχει διαβρώσει κατ' αυτόν τον τρόπο για μία ακόμη φορά την διαπραγματευτική ικανότητα των θυμάτων από διαρροές πετρελαίου που τυχόν να συμβούν στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Εξάλλου, σημείωσε ο κ. Ράφγκαρντ, το κύριο αδύνατο σημείο της αναφοράς PIRINC είναι η αβεβαιότητα των συμπερασμάτων της καθώς χρειάζονται ακόμα δύο τουλάχιστον χρόνια έρευνας για να εξακριβωθούν οι μακροχρόνιες επιπτώσεις της ΟΡΑ '90, ενώ δεν πρέπει να υποβαθμισθεί το γεγονός ότι η σημερινή κακή ναυλαγορά έχει υποχρεώσει πολλούς ανεξάρτητους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να συνεχίζουν να απασχολούνται σε μεταφορές εντός των αμερικανικών χωρικών υδάτων για να επιβιώσουν.

Και το εύλογο ερώτημα που γεννιέται είναι κατά πόσον οι ίδιοι εφοπλιστές θα συνεχίσουν να ρισκάρουν ταξιδεύοντας τα πλοία τους εκεί όταν η αγορά βελτιωθεί, ή εάν ένα σοβαρό ατύχημα δεξαμενοπλοίου στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ καταστρέψει έναν από τους σημαντικότερους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.

Stelmar Tankers (Management) Ltd

invites applications

CREW MANAGER

This is an exceptional opportunity to set up and develop a manning department in a new tanker company with commitment to crew continuity and loyalty.

The Position

Duties will include managing the local recruitment and the manning of product tankers and crude carriers, maintaining contacts with national organisations and close liaison with Operational and Technical Departments. Some ship-visit travel will be expected.

The Applicant

Energetic ex-seafarer with command experience of oil tankers, ideally in his mid-40's, with an extensive knowledge of Greek flag manning agreements and requirements.

The Remuneration

The position attracts a competitive salary, and will be located in a new office in Vouliagmeni.

Apply by sending your C.V. to: "NAFTICA CHRONICA"

P.O.Box 80076, 185 10 Piraeus
attn - Stelmar Tankers (Management) Ltd
Mr Peter Goodfellow
Chief Executive Officer
quoting ref: NCH/021192

All applications will remain strictly confidential



Athenian Group of Companies

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

Η πολιτική της Αμερικανικής Ακτοφυλακής σε θέματα Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος

Στο πλαίσιο της θεσμικής συνεργασίας της HELMEPA με την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, ο υποναύαρχος A.E. Henn, επικεφαλής του Marine Safety, Security and Environmental Protection στην Ουάσιγκτον, επισκέφθηκε τον Πειραιά σαν προσκεκλημένος της Ένωσης. Η πρώτη επίσκεψη αξιωματούχου της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ που έθεσε τις βάσεις γι αυτήν την συνεργασία πραγματοποιήθηκε πριν περίπου επτά χρόνια, όταν στη θέση που κατέχει σήμερα ο υποναύαρχος Henn κατείχε ο σημερινός Αρχηγός της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ, Ναύαρχος W. Kime.

Κατά την ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στη Μόνιμη Έκθεση της HELMEPA το πρωί της 3 Νοεμβρίου, ο υποναύαρχος Henn ενημέρωσε τα μέλη της Ένωσης και εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας πάνω σε σημαντικά περιβαλλοντικά και άλλα θέματα που απασχολούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα σήμερα. Η ομιλία του είχε τον τίτλο «Παγκόσμια Συνεργασία» και επικεντρώθηκε στον τρόπο με τον οποίο η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ βλέπει τώρα τα θέματα Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.

Ειδικότερα, στην προσπάθειά του να δικαιολογήσει τον Αμερικανικό Αντιρρυσαντικό Νόμο OPA '90, ο υποναύαρχος Henn είπε:

Ενας αριθμός τραγικών ατυχημάτων που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια έχουν προκαλέσει την ανη-



συχία και την ενεργοποίηση της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ.

Το «Exxon Valdez», το «Mega Borg» και το «Scandinavian Star» είναι τρία από αυτά που υπέδειξαν άμεσα στις ΗΠΑ ότι κάτι έπρεπε να γίνει. Δεν υπήρχε καιρός πια για επανάπαυση. Το ατύχημα του «Exxon Valdez» και μόνο μας δίδαξε δύο πράγματα: πρώτον, δεν είμαστε άτρωτοι από τις καταστροφές, και δεύτερον, το Κογκρέσσο των ΗΠΑ θα ενεργήσει με ταχύτητα προς την κατεύθυνση εθνικής νομοθεσίας, παρά το μεγάλο μερίδιο των αλλοδαπών συμφερόντων στην αγορά μας.

Όταν αναλογίζομαι πόσο ευάλωτοι είναι χιλιάδες πολίτες των ΗΠΑ

που επιβιβάζονται σε κρουαζιερόπλοια, πόσο ευάλωτο είναι το περιβάλλον μας από εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου και επικίνδυνων χημικών, πόσο ευάλωτες είναι οι βιομηχανίες μας σε απώλειες τόννων ξηρών αγαθών που φορτώνονται και εκφορτώνονται στα λιμάνια μας, ανησυχώ. Κι όμως, όταν κοιτάω από πιά κοντά την κατάσταση στην οποία βρίσκονται μερικά από τα πλοία στα οποία εμπιστευόμαστε τη μεταφορά των πολιτών και των αγαθών μας, τρομάζω.

Υπάρχει ανάγκη σε παγκόσμιο επίπεδο να βελτιωθεί η ναυτική ασφάλεια.

Οι ΗΠΑ είναι τώρα σε μεγάλη έκταση χώρα της οποίας τα λιμάνια

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

δέχονται πολλές επισκέψεις αλλοδαπών πλοίων (Port State). Συγκεκριμένα, περίπου στο 95% της αγοράς κρουαζιερών, στο 95% των εμπορικών εισαγωγών μας και στο 75% του αργού πετρελαίου που μας παραδίδεται στην ξηρά εμπλέκονται πλοία με ξένες σημαίες.

Κάθε χρόνο χιλιάδες πλοία, με σημαίες πάνω από 55 άλλων κυβερνήσεων, προσεγγίζουν τακτικά τα λιμάνια μας. Σαν Port State είμαστε υποχρεωμένοι να προστατεύουμε τους πολίτες μας και το περιβάλλον τους. Οι προσδοκίες της κοινωνίας μας είναι υψηλές και η πίεση για μονομερή δράση από το Κογκρέσσο μας είναι ισχυρή. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η ψήφιση του Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) στον απόηχο της συμφοράς του «Εκχον Valdez».

Με την ευκαιρία της αναφοράς μου στον OPA 90, επιτρέψτε μου να ανακεφαλαιώσω με συντομία μερικά από τα σημαντικά του στοιχεία που μπορεί να σας ενδιαφέρουν.

OPA 90

Το Oil Pollution Act του 1990, που είναι γνωστό σαν OPA 90, προήλθε μέσα από μια εθνική συναίνεση ότι θάπρεπε να γίνει ό,τι είναι δυνατόν ώστε να αποφευχθεί μια πετρελαιοκηλίδα. Εν τούτοις, η νομοθεσία αναγνωρίζει ότι, όσο και αν προσπαθήσουμε, πετρελαιοκηλίδες θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Ο κύριος όρος του OPA 90 απαιτούν:

- Σχεδιασμό για την καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων τόσο από την ξένη όσο και από την εγχώρια βιομηχανία, καθώς και τις τοπικές και τις ομοσπονδιακές κυβερνήσεις των ΗΠΑ,
- Νέες προδιαγραφές για την κατασκευή, τη στελέχωση και την παροχή αδείας λειτουργίας,
- Αυξημένη ευθύνη για τους

διαχειριστές πλοίων, και
— Ιδρυση ενός Ομοσπονδιακού Ταμείου δισεκατομμυρίων δολαρίων μέσω του οποίου θα συμπληρώνονται τα απαραίτητα ποσά για άμεσους και αποτελεσματικούς καθαρισμούς.

Υπάρχουν τρία πολύ σημαντικά ζητήματα που έχουν ενσωματωθεί σ' αυτές τις απαιτήσεις. Είναι ο σχεδιασμός, ο έλεγχος, και η συνεργασία (σε τοπικό, εθνικό και, το σημαντικότερο, σε παγκόσμιο επίπεδο).

Τόσο οι αλλοδαποί όσο και οι εγχώριοι πλοιοκτήτες και διαχειριστές ετοιμάζουν σχέδια αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης από το ίδιο το πλοίο καθώς και από τις ευκολίες ξηράς, κατά τόπους περιοχές ετοιμάζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης, και η Environmental Protection Agency (η EPA) των ΗΠΑ αναθεωρεί το εθνικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Δεν θα είναι υπερβολή αν πούμε ότι ο αποτελεσματικός σχεδιασμός υπογραμμίζεται πια σε όλα τα επίπεδα.

Το ζήτημα του ελέγχου είναι έντονα εμφανές στις νέες προβλέψεις ευθύνης που καθιστούν τον διαχειριστή του πλοίου υπεύθυνο για τον καθαρισμό, για ζημιές σε τρίτους, και για ζημία σε φυσικούς πόρους με ποσά που ξεπερνούν κάθε προηγούμενο. Πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο σαν χύδην φορτίο οφείλουν να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν επαρκή οικονομική κάλυψη ώστε να ανταποκριθούν στη μέγιστη ευθύνη που προβλέπει ο OPA 90. Πλοία που διαθέτουν επαρκή κάλυψη εφοδιάζονται με πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης. Ο OPA 90 προβλέπει επίσης άμεση πρόσβαση προς τον υπεύθυνο ή τον ασφαλιστή από μέρους τρίτων που υπέστησαν ζημία σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως αμέλεια ή ηθελημένη ρύπανση, ο φορτωτής ενδέχε-

ται να αντιμετωπίσει απεριόριστη ευθύνη. Η απεριόριστη ευθύνη δεν επεκτείνεται στον ασφαλιστή.

Ο κανονισμός επίσης ρητά επιτρέπει σε μεμονωμένες Πολιτείες να ορίσουν τα δικά τους όρια ευθύνης που μπορεί να διαφέρουν από το ομοσπονδιακό όριο.

Το ζήτημα της ευθύνης επεκτείνεται και στο προσωπικό που διαχειρίζεται το πλοίο, καθώς και σε εκείνους που είναι οικονομικά υπεύθυνοι. Για παράδειγμα, το OPA 90 καθορίζει τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ένας Πλοίαρχος μπορεί να απαλλαγεί από τα καθήκοντά του. Ο σκοπός των αλλαγών εδώ είναι να δοθεί η δυνατότητα στις κανονιστικές υπηρεσίες να ελέγχουν από πιό κοντά και πιό συχνά το προσωπικό που διαχειρίζεται το πλοίο.

Το τρίτο ζήτημα που επαναλαμβάνεται συνεχώς σε όλο τον OPA 90 είναι η ανάγκη για συνεργασία ανάμεσα σε όλα τα επίπεδα τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών οργανισμών. Ο Νόμος προβλέπει συνεργασία όχι μόνο σε πολιτειακό και ομοσπονδιακό επίπεδο αλλά και σε παγκόσμιο. Πρώτα, επιτρέψτε μου να εξηγήσω με συντομία τι συμβαίνει σε τοπικό επίπεδο.

Το Κογκρέσσο των ΗΠΑ έχει αναγνωρίσει ότι στην πορεία της ιστορίας όπου υπήρξε δραστήρια ανάμιξη των πολιτών στον τομέα μεταφοράς πετρελαίου, οι πετρελαιοκηλίδες έτειναν να είναι λιγότερο συχνές και λιγότερο σοβαρές. Κανείς δεν ενδιαφέρεται τόσο ή δεν γνωρίζει τόσο για μια περιοχή όσο οι άνθρωποι που κατοικούν εκεί. Ο OPA 90 εγκαθιστά ένα μηχανισμό που υιοθετεί τη μακροπρόθεσμη συνεργασία της βιομηχανίας, της κυβέρνησης, και των τοπικών κοινοτήτων στον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές ανησυχίες κατά τη λειτουργία των σταθμών ανεφοδιασμού αργού πε-

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.

τρελαίου. Ο Νόμος αναφέρει: «μόνον όταν οι τοπικοί κάτοικοι αναμιχθούν στη διαδικασία θα προκύψει το αποτέλεσμα εκείνο που είναι απαραίτητο για την αλλαγή του παρόντος συστήματος από αντιπαράθεση σε συναίνεση». Σεβόμενος αυτήν τη φιλοσοφία, ο Πρόεδρος των ΗΠΑ ενέκρινε την ίδρυση δύο περιφερειακών Συμβουλευτικών Σωμάτων Πολιτών, του Cook Inlet και του Prince William Sound.

Ο σκοπός αυτών των ομάδων είναι να παρακολουθούν τη λειτουργία των ευκολιών στους σταθμούς ανεφοδιασμού, καθώς και των τάνκερς αργού πετρελαίου στις αντίστοιχες περιοχές τους. Επίσης, να αναμειγνύουν τους πολίτες της περιοχής στη διαδικασία προετοιμασίας, αποδοχής και αναθεώρησης σχεδίων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας.

Στο πολιτειακό και το ομοσπονδιακό επίπεδο, εμείς, στην Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, συνεργαζόμαστε στενά με τις κατάλληλες υπηρεσίες στη διατύπωση συμφωνιών συνεργασίας που συντονίζουν τις επί μέρους προσπάθειες αντιμετώπισης περιστατικών. Οι τοπικές συμφωνίες καλύπτουν τομείς όπως κοινά σημεία και συνεργασία στην εφαρμογή σχεδίων έκτακτης ανάγκης στην περιοχή, σχέδια αντιμετώπισης από την πλευρά των πλοίων και από την πλευρά των σταθμών ανεφοδιασμού.

Σε διεθνή κλίμακα, πιστεύω ότι η παγκόσμια συνεργασία είναι η βάση για μια παγκόσμια λύση. Σε διεθνές επίπεδο πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι η ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος με πετρέλαιο είναι στην πραγματικότητα ένα παγκόσμιο πρόβλημα. Υπογραμμίζω τη σημασία της διεθνούς συνεργασίας μέσα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και θα προσπαθήσω να απαντήσω στον προβληματισμό μας σχετικά με τη μονομερή ενέργεια των ΗΠΑ σ' αυτό το θέμα.

Οι ΗΠΑ έχουν δεχθεί κριτική για τη μονομερή τους ενέργεια να ψηφίσουν τον OPA 90 αγνοώντας το International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention), καθώς και το International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution

Damage (Fund Convention). Οι ΗΠΑ δεν μπορούσαν να υιοθετήσουν αυτές τις δύο Συμβάσεις διότι ο OPA 90 ρητά αναφέρει ότι η Πολιτειακή Νομοθεσία δεν θα προτιμάται όσον αφορά την με ευθύνη για απόρριψη πετρελαίου.

Η επικύρωση των Συμβάσεων CLC και Fund θα ήταν δυνατή μόνον αν το ποσό της ευθύνης του πλοιοκτήτη κατά τον OPA 90 δεν υπερέβαινε αυτό που θα επεβάλλετο μέσω των παραπάνω Συμβάσεων. Τα υψηλότερα όρια του OPA 90 και η δυνατότητα απεριόριστης ευθύνης κάτω από την Πολιτειακή Νομοθεσία σαφώς υπερβαίνουν τις Συμβάσεις. Με άλλα λόγια δεν μπορούσαμε να υιοθετήσουμε ένα όριο που δεν ήταν τόσο αποτελεσματικό όσο η δική μας νομοθεσία.

Εν τούτοις, οι ΗΠΑ δεν έχουν στρέψει τα νώτα τους στη διεθνή κοινότητα. Εκτιμούμε ακόμη τη διεθνή συνεργασία και συνεργαζόμαστε στενά με τον ΙΜΟ σε ένα πλήθος κρίσιμα θέματα. Η διεθνής αποδοχή των διπλών πυθμένων είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του βαθμού συνεργασίας. Επιθυμώντας σαν Port State να επιδιώξουμε διεθνείς λύσεις, μεταφέραμε τους εθνικούς μας στόχους στον ΙΜΟ. Εισηγηθήκαμε στη Σύνοδο του Νοεμβρίου 1990 της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος του ΙΜΟ πρόταση για τροποποίηση της Σύμβασης MARPOL ώστε να απαιτείται τα νέα τάνκερς να είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες. Τα μέλη του ΙΜΟ υποστήριξαν γενικά αυτήν την πρόταση, και στην 32η Σύνοδο της MEPC του Μαρτίου 1992, οι προτάσεις για τους διπλούς πυθμένες έγιναν δεκτές σαν τροποποιήσεις στη MARPOL 73/78. Σ' αυτήν τη

Σύνοδο η Αμερικανική Ακτοφυλακή, εκπροσωπώντας τις ΗΠΑ, υποστήριξε πλήρως τις αρχές που ενσωματώνονται σ' αυτούς τους Κανονισμούς επειδή είναι οι ίδιες αρχές που περιλαμβάνονται στο OPA 90. Δεδομένου όμως ότι υπήρχαν τεχνικές διαφορές μεταξύ των Κανονισμών και των απαιτήσεων του OPA 90, οι ΗΠΑ διατήρησαν επιφυλάξεις ως προς την υιοθέτηση αυτών των τροποποιήσεων. Αυτών τον καιρό συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο μας των Εξωτερικών προς την κατεύθυνση της οριστικοποίησης της θέσης των ΗΠΑ σχετικά μ' αυτές τις τροποποιήσεις.

Στο εσωτερικό, η Ακτοφυλακή έχει εκδώσει έναν προσωρινό τελικό κανόνα για την εφαρμογή των όρων του OPA 90 σχετικά με τους διπλούς πυθμένες. Ένας από τους αντικειμενικούς μας στόχους κατά την κατάρτιση αυτών των κανόνων ήταν να κρατήσουμε τις τεχνικές προδιαγραφές για τους διπλούς πυθμένες συνεπείς προς αυτές που συμφωνήθηκαν στον ΙΜΟ. Πιστεύω ότι έχουμε επιτύχει αυτόν τον στόχο. Συνεργαζόμαστε επίσης στενά με τον ΙΜΟ εξετάζοντας προτάσεις εναλλακτικές των διπλών πυθμένων. Σύμφωνα με το OPA 90, ο Υπουργός Μεταφορών καλείτο να κρίνει αν άλλες κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τα τάνκερς είχαν τη δυνατότητα να παράσχουν ίση ή μεγαλύτερη προστασία προς το περιβάλλον από αυτήν που παρέχουν οι διπλοί πυθμένες. Για να ανταποκριθεί σ' αυτήν την απαίτηση η Αμερικανική Ακτοφυλακή:

— Ανέθεσε στην Εθνική Ακαδημία των ΗΠΑ να διενεργήσει μια επισκόπηση των εναλλακτικών σχεδίων και των επι-

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

**1) ΥΔΡΟΦΟΡΑ — ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΗ
440 HP ΜΕ Π.Γ.Ε. ΚΥΒΙΚΑ 200.
ΤΙΜΗ 16 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ**

**2) ΣΛΕΠΙ ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟ GASOIL ΜΕ Π.Γ.Ε.
ΤΙΜΗ 12 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝ. 800.**

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

- πτώσεων τους στην ασφάλεια, την οικονομία και το περιβάλλον,
- Συμμετείχε σαν μέλος στη Διοικούσα Επιτροπή του IMO για το σχεδιασμό των τάνκερς η οποία συντόνισε μια συγκριτική μελέτη μεταξύ διπλών πυθμένων και σχεδίων mid-deck,
 - Εγκαινίασε ένα πρόγραμμα ανεξάρτητης έρευνας και ανάπτυξης χρησιμοποιώντας πιθανά μοντέλα ηλεκτρονικών υπολογιστών για τη μελέτη της διαρροής πετρελαίου σε περιπτώσεις προσάραξης και σύγκρουσης πλοίων

Χρησιμοποιήσαμε αυτές τις μελέτες σαν βάση για τη σύνταξη της Αναφοράς μας προ το Κογκρέσσο των ΗΠΑ. Αυτή η Αναφορά είναι επί του παρόντος στο στάδιο της αναθεώρησης και ελπίζουμε ότι θα την υποβάλουμε στο Κογκρέσσο μέχρι το τέλος του έτους.

Η Ακτοφυλακή στρέφεται προς τα έξω προς τη διεθνή κοινότητα.

Η στενή μας συνεργασία με τον IMO και η επιδίωξή μας για σχολιασμό των Κανόνων μας είναι μέρος της προσπάθειάς μας να προωθήσουμε την παγκόσμια συνεργασία που απαιτείται για να αντιμετωπισθούν τα παγκόσμια προβλήματα της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης.

Σημαντική είναι η πρόοδος κατά τη συνεργασία μας με τον IMO. Στην 16η Σύνοδο της Ολομέλειας του IMO έγινε δεκτή η Απόφαση Α. 637 (16) με την οποία διευκολύνονται οι έρευνες των ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται περισσότερες από μία χώρες. Από την αποδοχή αυτής της Απόφασης οι ΗΠΑ έχουν συμμετάσχει σε σημαντικό αριθμό ερευνών ναυτικών

ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πλοία με ξένες σημαίες που χρησιμοποιούν λιμάνια των ΗΠΑ ή πλέουν σε ύδατα των ΗΠΑ. Αυτή η Απόφαση έχει αποδειχθεί πολύτιμο εργαλείο στην ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των μελών του IMO. Έχει αποδείξει ότι υπάρχει ειλικρινές ενδιαφέρον για την ανεύρεση στοιχείων και την ανταλλαγή πληροφοριών που θα συμβάλουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων στη θάλασσα.

Εν συνεχεία ο υποναύαρχος Ηενη αναφέρθηκε στα στατιστικά στοιχεία της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, σύμφωνα με τα οποία τα πλοία - μέλη της HELMEPA εμφανίζονται σε σημαντικά καλύτερη κατάσταση, σε σύγκριση με τα ελληνικά πλοία που επιθεωρήθηκαν στις ΗΠΑ το 1991.

Στο σημείο αυτό ο Αμερικανός υποναύαρχος τόνισε το γεγονός ότι η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ αναγνωρίζει την αφοσίωση των μελών της HELMEPA στην αρχή της Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας και των Καθαρότερων Θαλασσών, γεγονός που δικαιώνει την πρωτοποριακή θέση της Ένωσης να δώσει έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα και στον ρόλο του στην ασφάλεια και περιβαλλοντικά αποδεκτή λειτουργία των πλοίων, από την ίδρυσή της το 1982.

Τέλος, αναφερόμενος στο θέμα της Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων ο υποναύαρχος Ηενη δήλωσε:

«Η πρόταση για ένα Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης που θα συζητήσει ο IMO τον προσεχή Δεκέμβριο είναι απόδειξη ότι η διαχείριση της εταιρίας παίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια. Σ' αυτήν την περίπτωση ο IMO έχει εντοπίσει την προσοχή στην ασφαλή διαχεί-

ριση και στο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Η Απόφαση Α. 647 (16) του IMO, αναθεωρημένη με την Απόφαση Α. 680 (17), με τίτλο «Οδηγίες του IMO σχετικά με τη Διαχείριση για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης» («IMO Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention») καλύπτει αυτά τα θέματα. Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ προσυπέγραψε αυτήν την Απόφαση εκδίδοντάς την σαν Οδηγίες για Επιθεώρηση για χρήση από τους Επιθεωρητές της επί των πλοίων.

Η εφαρμογή των «IMO Guidelines and Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention» μετατοπίζει την κύρια ευθύνη για ναυτική ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος πάλι στους ώμους των πλοιοκτητών και των διαχειριστριών εταιριών, όπου δικαιωματικά ανήκει. Αυτό είναι ένα μείζον βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση από μέρους της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Με χαρά μου πληροφορούμαι ότι η HELMEPA ετοιμάζει ένα εγχειρίδιο πάνω στην εθελοντική εφαρμογή από τα μέλη της αυτών των Οδηγιών του IMO».

Κατά την διάρκεια της τετραήμερης παραμονής του στην Ελλάδα, ο υποναύαρχος Ηενη πραγματοποίησε εθιμοτυπικές επισκέψεις στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και στην Ένωση Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, ενώ είχε και συνάντηση με τον Αρχηγό του Λ.Σ. κ. Νίκο Χασιώτη.

BERY

SHIPBROKERS

MARITIME INC.

CHARTERING • SALE AND PURCHASE

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE

TEL.: 4292300 - 6 — FAX: 4292097

TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

*...after half a century experience in mooring rope trading,
now in our own manufacturing plant
we produce a new generation of mooring ropes*

NIKA-CORD

- EXCEPTIONAL STRENGTH TO WEIGHT RATIO
- HIGH ABRASION RESISTANCE
- DOUBLE TWISTED YARNS
- U.V. STABILIZED
(SUITABLE FOR FLORIDA-U.S.A. SUNSHINE)
- HIGH SHOCK ABSORPTION
- ELECTRONICALLY CONTROLLED
EVEN LOAD DISTRIBUTION
- SMOOTH ON HANDLING
- ONLY VIRGIN RAW MATERIALS USED
- EXCEEDS DIN, B.S. AND ISO SPECIFICATIONS
APPROVED BY MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES



ESTD 1936

**"KATRADIS-
MARINE ROPES INDUSTRY, S.A.**

HEAD OFFICE : PSARRON & ANAPAFSEOS STR.,
P.O. BOX 86032 - PIRAEUS 186 48 - GREECE
TEL.(01) 46.27.800 - 46.26.269 - 46.28.380
TELEX : 212880 /212503 NIKA GR
FAX : (01) 4626268 - 4619631

Ο πλούς με πλοηγό

(ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ)

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Οι παρακάτω σκέψεις γράφονται με αφορμή την προσάραξη του αγγλικού υπερωκεανείου «Queen Elizabeth 2 (Q.E. 2)» στην θαλάσσια περιοχή της Βοστώνης ενώ στο σκάφος επέβαινε πλοηγός. Ο Αγγλικός τύπος έδωσε διάσταση στο συμβάν με βολές που κατευθύνονταν κυρίως στον ρόλο του πλοηγού. Σ' αυτήν την προσπάθεια υπήρξε αντίδραση των Αμερικανών πλοηγών δια της American Pilots' Association η οποία επιφυλάχθηκε μεν να απαντήσει επί της ουσίας θεωρώντας ότι εφόσον το θέμα ερευνάται δεν μπορούν να υπάρξουν κρίσεις πριν την έκδοση του πορίσματος, πλην όμως αναφέρθηκε στα υψηλά επίπεδα επιλογής αλλά και εκπαίδευσης των Αμερικανών πλοηγών.

Ισως το ατύχημα του «Q.E. 2» και ανεξάρτητα από την οπτική της ευαισθησίας των Άγγλων που το ερώτημά τους εστιάστηκε στο: Μα τι επιτέλους έκανε ο πλοηγός;» δίνεται αφορμή να ανακινηθεί η ουσία του θέματος. Δηλαδή στις περιοχές πλοήγησης των πλοίων που το πλοίο τελεί κάτω από τον ουσιαστικό έλεγχο του πλοηγού τα θαλάσσια ατυχήματα συνεχώς αυξάνουν ενώ παράλληλα η αναζήτηση των αιτιών κατευθύνεται συνεχώς προς την πλευρά του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη του πλοηγού παραμένοντας ουσιαστικά στο απυρόβλητο.

Και βέβαια εξακολουθούμε και σήμερα να γράφουμε στο ημερολόγιο μετά την επιβίβαση του πλοηγού την κλασική πλέον φράση: «Το πλοίο εκτελεί χειρισμούς κάτω από τις διαταγές του πλοιάρχου με τις συμβουλές του πλοηγού».

Είναι ουσιαστικά μια εγγραφή εκτός εποχής που φαίνεται σήμερα να μην αναγνωρίζει την πραγματικότητα.

Ομως κατά νόμο και μετά την επιβίβαση του πλοηγού ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός φυλακής οφείλουν να μην χαλαρώνουν την προ-

σοχή τους. Παραμένουν εκεί για να παρακολουθούν στένα την κατάσταση, να γνωρίζουν κάθε στιγμή την θέση του πλοίου για να είναι σε θέση να αναλάβουν δράση εφόσον ο πλοηγός δεν κατευθύνει και δεν χειρίζεται το πλοίο κατά ασφαλή τρόπο.

Στην πράξη βέβαια πλέοντας ανάμεσα σε στενούς διαύλους και επικίνδυνα νέρα οι παραστάσεις μεταβάλλονται τόσο γρήγορα ώστε για τον πλοίαρχο και τον Αξιωματικό πολλές φορές δεν είναι πρακτικά δυνατό να παρεμβληθεί και άμεσα να αναλάβει αποτελεσματική πρωτοβουλία — παραμερίζοντάς τον πλοηγό — όταν τα πράγματα δείχνουν ότι κάτι δεν εξελίσσεται σωστά.

Με άλλα λόγια θα μπορούσε να λεχθεί ότι λόγω της ταχύτητας των επερχομένων μεταβολών, είναι πολύ αργά να διαπιστώσει την ακαταλληλότητα του πλοηγού. Ουσιαστικά η διαπίστωση γίνεται μετά το συμβάν.

Κατά συνέπεια αυτό που απομένει στον πλοίαρχο είναι με την επιβίβαση του πλοηγού να έχει μια μακροσκοπική θεώρηση της πνευματικής και ψυχικής του κατάστασης και πέρα από αυτό να εμπιστευτεί τις γνώσεις και την εμπειρία του.

Ομως θαλάσσια ατυχήματα που οφείλονται στην αμφισβητούμενη ικανότητα του πλοηγού συμβαίνουν. Και συμβαίνουν μάλιστα σε περιοχές έντονης ανθρώπινης δραστηριότητας με αποτέλεσμα οι περιβαλλοντικές συνθήκες να παίρνουν τεράστιες διαστάσεις.

Και πράγματι δημιουργείται ένα θέμα που δεν θα πρέπει να το αντιπαρέλθουμε αφού η φάση της πλοήγησης είναι μια πολύ κρίσιμη φάση σε όλο το λειτουργικό κύκλωμα του σκάφους.

Και ενώ από πλευράς ενδιαφέροντος της διεθνούς Κοινότητας έχουμε μια εντυπωσιακή θα λέγαμε ευαισθησία για όλες τις λειτουργικές τάσεις του ταξιδιού εδώ βλέ-

πουμε το θέμα αυτό της καταλληλότητας των πλοηγών να έχει παμμένει εκτός και να αποτελεί για την ναυτιλία ένα καθαρά εσωτερικό θέμα της κάθε χώρας.

Είναι όμως κάτι που σήμερα θα πρέπει να εξακολουθήσει να γίνεται αποδεκτό ;

Είναι βέβαια γνωστό ότι κάθε περιοχή πλοήγησης έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες και την δική της ιστορία που ξεκίνησε από τις υπηρεσίες που μπορούσαν να προσφέρουν σε κάποιο σκάφος κάποιο άνθρωποι γνώστες της περιοχής προσέγγισης των πλοίων. Και οι άνθρωποι αυτοί προσέφεραν αλλά και ίσως εξακολουθούν ακόμη να προσφέρουν.

Ομως αληθινά μπορούμε ακόμη σε οργανωμένες κοινωνίες και σε περιοχές αξιοποιημένες πολύπλευρα από την κοινωνία και το κράτος να δεχόμαστε ότι κατά το μέρος που αφορά την πλοήγηση των σκαφών το διεθνές αλλά και το εθνικό ενδιαφέρον υστερεί;

Και ενώ βλέπουμε από πλευράς IMO να γίνονται αληθινά τεράστιες προσπάθειες για την ποιοτική βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού των στελεχών των πλοίων από την άλλη πλευρά βλέπουμε μια εντυπωσιακή αποστασιοποίηση του Οργανισμού αυτού στα θέματα της ασφαλούς πλοήγησης με το αιτιολογικό βεβαίως ότι είναι καθαρά εσωτερικό θέμα της κάθε χώρας.

Ομως είναι ένα υπαρκτό πρόβλημα γιατί μπορεί μεν οι συνέπειες να είναι εσωτερικές για την χώρα αλλά εφόσον προσεγγίζουν πλοία ξένων σημαίων η πλοηγική λειτουργία αποκτά διεθνή διάσταση. Με άλλα λόγια η καταλληλότητα και η επάρκεια του πλοηγού κάτω από αυτό το πρίσμα αποτελεί από πλευράς χώρου εφαρμογής το επόμενο βήμα της επάρκειας και της καταλληλότητας του προσωπικού των πλοίων.

Και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο θεωρούμε ότι είναι ανάγκη

να αποτελέσει χώρο για τον οποίο πρέπει να ενδιαφερθεί ο ΙΜΟ.

Και αληθινά ηχεί παράξενα όταν πολλά ναυτικά ατυχήματα συμβαίνουν στα πλοία κάτω από την εξουσιαστική παρουσία του πλοηγού, να εξακολουθούμε διακριτικά να αγνοούμε την παρουσία του αυτή παρουσιάζοντάς της στον κομπάρσο-κό ρόλο του «Carta Parlare».

Πολλοί θεωρούν ότι έχει ωριμάσει η σκέψη για την οποία η εκπαίδευση, η επάρκεια και η καταλληλότητα των πλοηγών να αποτελέσει αντικείμενο της διεθνούς ναυτικής κοινότητας και να καθιερωθούν διεθνή στάνταρτς για την άσκηση της πλοηγικής λειτουργίας.

Γιατί έχει γίνει αποδεκτό ότι το κέντρο βάρους έχει μετακινηθεί και από την γνώση της περιοχής στην γνώση του σκάφους. Και αυτή είναι η ειδοποιός διαφορά σε σύγκριση με το παρελθόν.

Είναι βέβαια γνωστό ότι στις περισσότερες χώρες οι πλοηγοί προέρχονται από την τάξη των πλοιάρχων. Ερωτάται όμως είναι ικανός ο κάθε πλοίαρχος, ανεξάρτητα από την φύση της θαλάσσιας εμπειρίας που έχει αποκτήσει να ασκήσει τα πλοηγικά του καθήκοντα. Μήπως θα απαιτούνται και πρόσθετα βασικά προσόντα και περισσότερες προϋποθέσεις — μέσα στο γνωστικό του αντικείμενο — που θα του δημιουργήσουν την αναγκαία υποδομή.

Και στην συνέχεια υπάρχει η συνεχής ενημέρωση μετεκπαίδευση και προσαρμογή των γνώσεων και των επιδεξιοτήτων; Χωρίς αμφιβολία υπάρχει ένας χώρος που πρέπει να ερευνηθεί και να μελετηθεί.

Εμείς σαν Ελληνική Ναυτιλία και ναυτιλία των Ελλήνων γενικότερα που πληρώνει καθημερινά στους λιμένες του εξωτερικού το τίμημα του λάθους της πλοήγησης — ο-

που είναι λάθος του πλοηγού, — έχουμε κάθε λόγο να ανακινήσουμε το θέμα και να το φέρουμε στα αρμόδια όργανα του ΙΜΟ.

Ο στόχος για καθιέρωση διεθνώς ομοιόμορφων κριτηρίων εκπαίδευσης και καταλληλότητας των πλοηγών δεν θα πρέπει σήμερα να ηχεί καθόλου παράξενα.

Ομως ανεξάρτητα από τα παραπάνω η διάσταση που πήρε το θέμα με την προσάραξη του «Q.E. 2» στα νέρα της Βοστώνης με πλοηγό επί του σκάφους νομίζω ότι εκπέμπει το δικό της μήνυμα προς τους ναυτίλους αξιωματικούς.

Και το μήνυμα που εκπέμπει είναι ότι υπάρχει ανάγκη να σπάσει μια απαράδεκτη νοοτροπία που εξακολουθεί να βαρύνει την ακολουθούμενη από ωρισμένους πρακτική.

Σύμφωνα με την πρακτική αυτή πολλοί περιορίζουν το ενδιαφέρον της ασφαλούς ναυσιπλοΐας του πλοίου τους μέχρι τη περιοχή πρόσληψης του πλοηγού και μέχρι τον χρόνο της επιβίβασής του.

Με άλλα λόγια παρατηρείται μια απαράδεκτη χαλάρωση και εκτόνωση του ενδιαφέροντος θεωρώντας εκ προοιμίου ότι η παρακολούθηση του πλου με τον πλοηγό είναι πρακτικά αδύνατη.

Και είναι λυπηρό βέβαια το φαινόμενο πολλών αξιωματικών να μην μελετούν την ναυτιλιακή κατάσταση στα πλοηγικά ύδατα ακριβώς θα λέγαμε σε μια περιοχή που οι παραστάσεις εναλλάσσονται ταχέως και που η οπτική επαγρύπνηση, η οπτική αναγνώριση των ακτών και του περιβάλλοντος χώρου είναι ο ασφαλέστερος τρόπος για την παρακολούθηση του πλου.

Και αυτή η λόγω πλάνης είτε και ηθελημένη αποστασιοποίηση αποτελεί ένα επιπλέον παράγοντα για να αφεθούμε τελείως ανυπεράσπιστοι στην παρουσία του πλοηγού

απομακρυνόμενοι πλέον τεχνικά αλλά και ψυχολογικά από την παρακολούθηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Και είναι φυσικό με ένα τέτοιο υπαρκτό χάσμα η ανάγκη πρωτοβουλίας όταν απαιτηθεί σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος να είναι ακόμη δυσχερέστερη.

Εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι ο πλοίαρχος είναι ανάγκη να προσεγγίζει την φάση της πλοήγησης με την αντίληψη, την ψυχολογία και την προετοιμασία «ότι μόνος του μπορεί να κατευθύνει το σκάφος μέσα από τα πλοηγικά ύδατα και ενδεχόμενα ο παρευρισκόμενος πλοηγός να ερωτηθεί σε περίπτωση αμφιβολίας».

Και η θέση αυτή του πλοιάρχου, ανεξάρτητα εάν η πλοήγηση είναι υποχρεωτική ή προαιρετική δεν σημαίνει ούτε ότι ο πλοηγός στην πράξη καταργείται παραμένοντας σιωπηλός ούτε κατ' ανάγκη την συνεχή παρέμβαση του πλοιάρχου στο έργο του πλοηγού. Σημαίνει όμως ενεργό παρακολούθηση, ψυχολογική ταύτιση και δυνατότητα άμεσης αντίληψης και πρόβλεψης δυσάρεστων εξελίξεων.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες εμείς θεωρούμε ότι είναι ανάγκη να υπάρξει μια ευρύτερη κινητοποίηση και από πλευράς ναυτιλιακής διοίκησης (π.χ. έκδοση ναυτιλιακής οδηγίας από το ΥΕΝ) από πλευράς ναυτικής εκπαίδευσης σε όλα τα επίπεδα να αποτελέσει γνωστικό αντικείμενο αναλυτικής σπουδής. Αλλά ακόμη θα τονίζαμε και από πλευράς φορέων μια εγκύκλιος της ΕΕΕ και των κατ' ιδία ναυτιλιακών εταιριών προς τους πλοιάρχους για την καλύτερη οργάνωση της φάσης αυτής ταξιδιού θα εύρισκε οπωσδήποτε ανταπόκριση και θα είχε θετικά αποτελέσματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

«Γιατί τα επιβατηγά πλοία εξακολουθούν να βυθίζονται τόσο γρήγορα»

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑ, Διπλ. Ναυπηγού - Μηχανολόγου

Με αφορμή σχετικό άρθρο της διεθνώς έγκριτης εφημερίδας «Lloyd's List International» (φύλλο 28/8/92) με τίτλο «Sinking Fast», στο οποίο τίθεται το εν θέματι εύλογο κατά την γνώμη των σχολιαστών της ερώτημα, με αφορμή το ατύχημα απώλειας των κρουαζιεροπλοίων «Royal Pacific» ανοικτά του Port Dickson και προ τριετίας του «Juriper» της «Ηπειρωτικής» έξω από το λιμάνι του Πειραιά, θεώρησα σκόπιμο, με στόχο να τεθεί καλόπιστα το θέμα μέσα στα σωστά τεχνικά πλαίσια και τις διαστάσεις του, να διατυπώσω τις παρακάτω απόψεις και εκτιμήσεις:

Πρωτίστως όμως έχω υποχρέωση να εξάρω την επαγγελματική ικανότητα, ναυτοσύνη και ευσυνειδησία, η οποία συχνά αγγίζει τα όρια της αυτοθυσίας για τη διάσωση συνανθρώπων μας που κινδυνεύουν στις ανά την υφήλιο θάλασσες, των ναυτικών μας, Αξιωματικών και πληρωμάτων. Αναμφισβήτητα αυτοί είναι που δίνουν μαθήματα στην πράξη για την παγκόσμια ναυτική οικογένεια και ιδιαίτερα στα κατώτερα πληρώματα τρίτων χωρών, κυριολεκτικά παλεύοντας με τα κύματα και όχι στα χαρτιά ή από τις στήλες των εφημερίδων. Άξιοι φορείς της υπερτρισχιλιετούς Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης, που τους θέλει μυαλό, καρδιά και ψυχή του καραβιού. Χωρίς το πλήρωμα και τις ναυτικές αρετές του άλλωστε το πλοίο δεν είναι παρά νεκρό κουφάρι, όπως πολύ ακριβόλογα αναφέρεται στην πλούσια ναυτική ορολογία μας. Και τα Ελληνικά πλοία είναι στην πλειονότητά τους έμψυχα.

Εξετάζοντας λοιπόν το θέμα της σημειούμενης από την Lloyd's List ταχείας βύθισης των προαναφερθέντων κρουαζιεροπλοίων γεγονός που προβληματίζει την κοινή γνώμη σχετικά με την ασφάλεια και την επιβιωσιμότητα (Survivability) των επιβατηγών πλοίων εν γένει μετά από συγκρούσεις, αφήνοντας σαφή αιχμή κατά των Ελληνικών, νομίζω ότι είναι απαραίτητο να υπενθυμίσουμε με τους ισχύοντες Κανονισμούς και την φιλοσοφία των εκάστοτε διεθνών συμβάσεων περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (S.O.L.A.S. '74/'83 - '86):

Α. **Θεμελιακή αρχή** της φιλοσοφίας κάθε Δ.Σ. SOLAS που ισχύει μέχρι σήμερα είναι η εξασφάλιση της διάσωσης των ανθρωπίνων ζωών που τίθενται σε κίνδυνο μετά κάποιο ατύχημα και όχι αυτών τούτων των

πλοίων, παρά μόνο για όσο απαιτείται για την ασφαλή εκκένωση και εγκατάλειψή τους από τους επιβαίνοντες. Έτσι διεθνώς μέσω του I.M.O. έχουν θεσπισθεί μεταξύ άλλων και τα εξής σχετικά:

- (1) Μέγιστος χρόνος εγκατάλειψης πλοίου τριάντα (30) πρώτα λεπτά της ώρας.
- (2) Κάλυψη με περιθώρια υπερκάλυψης του αριθμού των επιβαινόντων με πιστοποιημένα σωστικά μέσα και μέσα ασφαλούς καθαιρέσής των.
- (3) Ορια πυραντοχής διαφραγμάτων και θυρών πυρασφαλείας μεταξύ των ζωνών πυρασφαλείας - πυροπροστασίας και των διαφυγών τους με μέγιστη διάρκεια μιας (1) ώρας (A-60).
- (4) Συντελεστές στεγανής υποδιαίρεσης (F) για μη βύθιση του πλοίου σε περίπτωση εισροής υδάτων με 1 ή και σε 2 (F 1 ξ F 0,5) αντίστοιχα, υπό το κατάστρωμα στεγανών φρακτών εγκάρσια στεγανά διαμερίσματα, λαμβάνοντας υπόψη και τον αριθμό των επιβατών που ενδιαιτώνται υπό το κατάστρωμα αυτό.
- (5) Ειδικές τηλεχειριζόμενες από τη ΓΕΦΥΡΑ και τοπικά υδατοστεγανές θύρες σε περιορισμένο αριθμό τα επί των εγκάρσιων στεγανών φρακτών αναγκαία ανοίγματα διελεύσεως.
- (6) Απαιτήσεις για την επαρκή ευστάθεια και τη αποφυγή μεγάλων κλίσεων του πλοίου μετά από βλάβη.

Β. Επίσης **θεμελιακή αρχή** κάθε Δ.Σ. SOLAS είναι ότι οι απαιτήσεις διάσωσης των κινδυνευόντων καθορίζονται θεωρώντας μία και μόνο επισυμβάσα βλάβη κάθε φορά και όχι 2 ή περισσότερες ταυτοχρόνως (δηλαδή αντιμετωπίζει π.χ. πυρκαϊά μόνο στο μηχανοστάσιο και όχι πυρκαϊά και στο μαγειρείο ή / και στις ενδιαιτήσεις. Γενικά εντός μιας κατ' αρχήν ζώνης πυροπροστασίας). Οι βλάβες δε που ορίζονται στις SOLAS είναι:

- (1) **Διαρροή σε 1 ή 2 διαδοχικά στεγανά διαμερίσματα**, ανάλογα με τον συντελεστή στεγανής υποδιαίρεσης, που προκύπτει κατόπιν υπολογισμού ειδικά για κάθε πλοίο από κάποιο ρήγμα. Ρήγμα στο σκάφος δυνατόν να προ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

κληθεί είτε από σύγκρουση με άλλο πλοίο, είτε από πρόσκρουση σε σκοπέλους, παγόβουνα, υφάλους, κλπ., ή και εκ προσαράξεως σε ακτές ή αβαθή.

- (2) **Πυρκαϊά** σε οποιοδήποτε χώρο μιας ζώνης πυρασφαλείας.

Γ. Ιστορικά η διαμόρφωση και εξέλιξη — βελτίωση των διατάξεων των Κανονισμών της εκάστοτε ισχύουσας Δ.Σ. SOLAS είναι γνωστό ότι βασίζεται σε δεδομένα στοιχεία και διαπιστώσεις μετά από σοβαρά ναυτικά ατυχήματα κυρίως επιβατηγών πλοίων. Οι δε εκάστοτε νέες αυστηρότερες διατάξεις των Κανονισμών της εφαρμόζονται κατ' αρχήν οπωσδήποτε στα νέα πλοία (ναυπηγούμενα ή μετασκευαζόμενα εκτενώς) και στο βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό και επιβεβλημένο από άποψη επιπέδων ασφαλείας των επιβαινόντων στα υπάρχοντα πλοία. (Κατασκευασμένα ή μετασκευασμένα σύμφωνα με τους προγενέστερα ισχύοντες Κανονισμούς SOLAS, κλπ.).

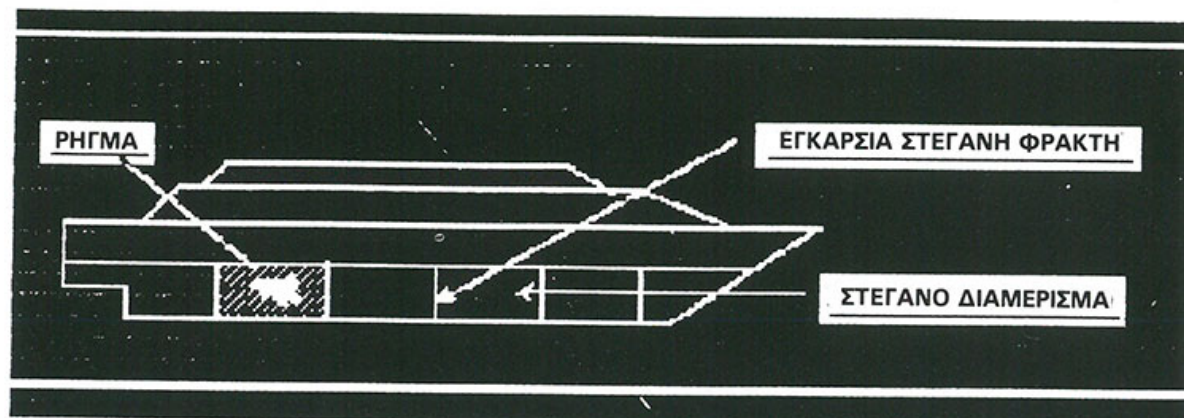
Δ. Ήδη μετά την πολύνεκρη (188 νεκροί) ανατροπή του Βρετανικού ε/γ — ο/γ «Herald of Free Enterprise» προ πενταετίας στο Zeebrücke της Μάγχης και την πυρκαϊά του κρουαζιεροπλοίου «Scandinavian Star» (180 νεκροί) στη Βόρεια Θάλασσα ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός του ΟΗΕ, ο γνωστός Ι.Μ.Ο., προχώρησε σε νέες διατάξεις ασφαλείας με αναθεώρηση της SOLAS, που είναι πλέον γνωστές ως SOLAS 1990, η οποία προβλέπεται να ισχύσει από το 1994 για ότι αφορά στα αυστηρότερα κριτήρια στεγανής υποδιαίρεσης και ευσταθείας μετά από βλάβη, ενώ οι

σχετικές με την πυροπροστασία νέες διατάξεις ευρίσκονται ακόμη υπό λεπτομερή επεξεργασία. Αξιοσημείωτη είναι η σε μεγάλο βαθμό εφαρμογή των νέων μέτρων της SOLAS '90 στα υπάρχοντα πλοία.

Επανερχόμενοι όμως στα βυθισθέντα κρουαζιερόπλοια «Jupiter» και «Royal Pacific» σημειώνουμε ότι αμφότερα ικανοποιούσαν πλήρως όλες τις ισχύουσες για την κατηγορία τους διατάξεις της Δ.Σ. SOLAS και έφεραν τα απαραίτητα Πιστοποιητικά Αξιοπλοΐας (Solas '74 passenger safety certificates), καθώς και όλων των λοιπών Δ.Σ. περί Γραμμών Φόρτωσης (ILLC), πρόληψης ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος (MARPOL) κλπ. Διατηρούσαν δε πιστοποιητικά ανώτατης κλάσης αναγνωρισμένου Νηογνώμονα. Το «Royal Pacific» (ex. «Empress») ειδικά, που πρόσφατα είχε εκ βάθρων μετασκευασθεί στα Ναυπηγεία Αυλίδος, είχε επιπλέον συμμορφωθεί και προς όλους τους ισχύοντες Κανονισμούς της Δ.Σ. SOLAS '74. (Τροποποιήσεις 1983 και 1986).

Εξ όσων δε είναι δυνατόν να εκτιμήσω από τον αριθμό των επιβαινόντων (όχι άνω των 400 - 500 απόμων), που είναι μάλλον μικρός σε σχέση με τους 2.500 — 3.500 και πλέον επιβάτες της πλειονότητας των μεγάλων ε/γ - ο/γ πλοίων, τα οποία κατά κανόνα έχουν επιβιωσιμότητα για κατάκλυση 2 στεγανών διαμερισμάτων («two compartment ships»), συμπεραίνω ότι τα υπόψη κρουαζιερόπλοια πρέπει να είχαν στεγανή υποδιαίρεση για επιβιωσιμότητα ενός στεγανού διαμερίσματος («one Compartment»), σύμφωνα πάντοτε με τους Κανονισμούς της SOLAS. (Σχήμα 1α).

- (α) Ρήγμα σε πλοίο ενός διαμερίσματος (ΕΠΙΒΙΩΝΕΙ)



B.C. DORIAN MARINE TAPE

A STRONG HATCH COVER SEALING TAPE

DORIAN IMEX LTD.

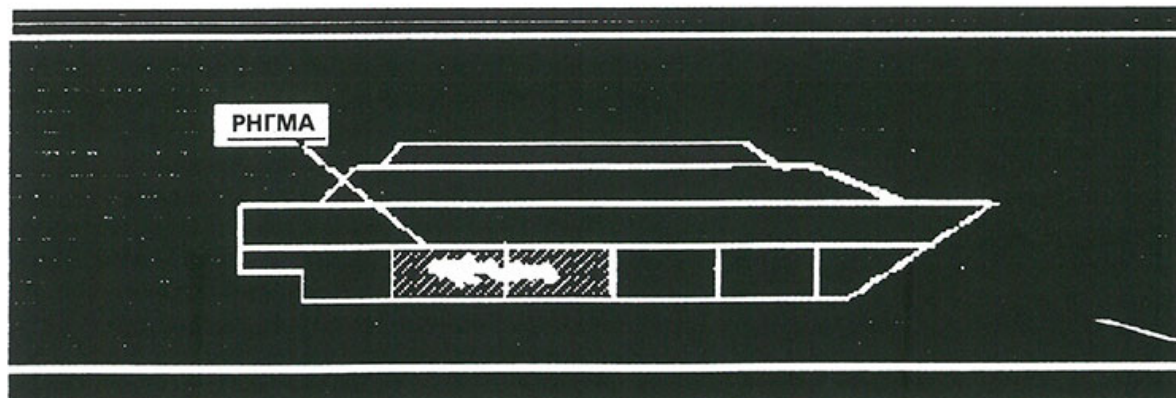
17, SANTAROZA STR., GR - 155 39 PIRAEUS

TEL.: 41 30 491, 42 20 592, 41 36 920 - FAX: 42 20 449

Με τα δεδομένα αυτά, το πιθανότερο κατά την γνώμη μου αίτιο βύθισης των πλοίων υπήρξε βλάβη (ρήγμα) εκ πλευρικής σύγκρουσης επί εγκάρσιας στεγανής φρακτής οπότε κατεκλύσθησαν ταυτόχρονα δύο στε-

γανά διαμερίσματα, δηλαδή βλάβη που ήταν πέραν των εκ των Κανονισμών απαιτούμενων ικανοτήτων επιβιωσιμότητας των. (Σχήμα 1β).

(β) Ρήγμα σε πλοίο ενός διαμερίσματος (ΒΥΘΙΖΕΤΑΙ)
 δύο διαμερισμάτων (ΕΠΙΒΙΩΝΕΙ)



Το γεγονός δε ότι ο αναφερθείς χρόνος βύθισης ενός εκάστου, μετρούμενος μετά την επέλευση της μοιραίας γι' αυτά εμβολής από άλλα πλοία, υπήρξε οριακός ή και μικρότερος των απαιτούμενων από την SOLAS 30' λεπτών για την διάσωση του συνόλου των επιβαινόντων στα «Jupiter» και «Royal Pacific» (20' -30'), δείχνει σαφέστατα ότι τα προκληθέντα ρήγματα και στα δύο πλοία ήταν ιδιαίτερα μεγάλα με αποτέλεσμα την μέσα σε λίγα λεπτά εισροή στο σκάφος πολύ μεγάλων ποσοτήτων νερού, γεγονός που καθιστά πολύ πιθανή την επέκταση του ρήγματος και επί εγκάρσιας στεγανής φρακτής. Πάντως το ερώτημα του αρθρογράφου της «Lloyd's List» όπως τίθεται, λαμβανομένων υπόψη του ορίου χρόνου εγκατάλειψης πλοίου της SOLAS και του ότι σχεδόν το 100% των επιβαινόντων διασώθηκαν και στις δύο περιπτώσεις, είναι μάλλον παραπλανητικό για την κοινή γνώμη. Τούτο διότι υπονοεί ότι ενδεχομένως θα έπρεπε ο χρόνος βύθισης να ήταν μεγαλύτερος, απαίτηση που όμως ξεκάθαρα δεν ευσταθεί, όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση.

Κατά την γνώμη μου (ίσως να έχει προκύψει και από

τις καταθέσεις των διασωθέντων, δεν το γνωρίζω) το πιθανότερο είναι ότι οι αναφερθέντες χρόνοι να ήταν της τάξεως των 30' λεπτών ή και λίγο μεγαλύτεροι, δηλαδή μέσα στα όρια διάσωσης, μια που πάνω στη σύγχυση και τον πανικό που επικρατούν σε τέτοιες περιπτώσεις δεν είναι φυσιολογικά ακριβής η αίσθηση της ροής του χρόνου. Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο χρόνος αντίδρασης αρχίζει οπωσδήποτε μετά την συνειδητοποίηση του συμβάντος, δηλαδή μετά παρέλευση ίσως και κάποιων λεπτών.

Ανεξάρτητα όμως από την ακρίβεια εκτίμησης του χρόνου βύθισης, που είναι έργο των ειδικών πραγματογνωμόνων διερεύνησης των αιτιών και συνθηκών κάθε ναυτικού ατυχήματος, νομίζω ότι κανένας δεν μπορεί να αμφισβητήσει αφενός (και όχι μόνον οι ειδικοί γνώστες αλλά και ο καθένας μας μόνο με την κοινή λογική) την ικανότητα, ναυτοσύνη και ευσυνειδησία στην επιτέλεση του καθήκοντός των των Αξιωματικών και των μελών των πληρωμάτων των άτυχων πλοίων, και αφετέρου την επάρκεια και αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των προβλέψεων της ισχύουσας SOLAS.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Πλέον αυτών προκύπτουν και για τις δύο περιπτώσεις οι εξής θετικές διαπιστώσεις:

- Όλα τα σωστικά μέσα ήταν σε ικανοποιητική κατάσταση και λειτούργησαν κανονικά.
- Είχε γίνει η απαραίτητη ενημέρωση και προετοιμασία των επιβατών (πινακίδες, οδηγίες, κλπ.).
- Η εκπαίδευση και προετοιμασία των Αξιωματικών και των πληρωμάτων ήταν απολύτως επαρκής.
- Τα σχέδια συναγερμού, διαφυγής, σταθμών συγκεντρώσεως, κλπ., υπήρχαν και εφαρμόστηκαν ικανοποιητικά.
- Ο χρόνος βύθισης υπό τις συγκεκριμένες ιδιαίτερα δυσμενείς περιστάσεις αν και σχετικά μικρός δεν απέχει και πιθανώς ήταν εντός των συμβατικών ορίων των Κανονισμών Ασφαλείας.

Επίσης για μεν το «Jupiter» πρέπει να σημειώσουμε και τις εξής κατά τη γνώμη μου ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες:

- (1) Κατά την έξοδο του από το στόμιο του λιμένος δεν είχε κανένα περιθώριο ελιγμού ούτε ανάπτυξης ταχύτητας με αποτέλεσμα η πλευρά του να είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένη.
- (2) Είχε σαφέστατα προτεραιότητα και κανένας δεν μπορούσε να διανοηθεί ότι το τεράστιο δεξαμενόπλοιο θα το εμβόλιζε.
- (3) Η δυσαναλογία ορμής - μάζης και διαστάσεων του εμβολίσαντος δεξαμενόπλοιου παρά την σχετικά μικρή του ταχύτητα (διαφορετικά δεν θα εσώζετο κανείς!) δικαιολογεί απόλυτα το τεράστιο ρήγμα που προκλήθηκε στην πλευρά του. (Δηλαδή ανεξάρτητα από την αντοχή του και από τον αν ήταν 1 ή 2 στεγανών διαμερισμάτων).

Για δε το «Royal Pacific» ότι όπως προκύπτει από τα χαρακτηριστικά του, το αλιευτικό που το εμβόλισε ήταν ιδιαίτερα μεγάλο και με μεγάλη ισχύ. Το ότι στο άρθρο αφήνεται να εννοηθεί ότι ήταν ίσως ένα μικρό ψαράδικο, οπωσδήποτε αδικεί την κατάσταση και αντοχή του άτυχου κρουαζιεροπλοίου.

Τέλος, αναφορικά με το αν θα πρέπει να γίνουν αυστηρότερες ή όχι οι απαιτήσεις ΣΤΕΓΑΝΗΣ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΒΛΑΒΗ της ισχύουσας SOLAS και για τα υπάρχοντα πλοία, θέμα που έμμεσα τίθεται, νομίζω ότι αυτό ήδη αποτελεί αντικείμενο που έχει περιληφθεί στη «SOLAS 1990» και θεωρώ ορθό να εξετάζεται χωριστά κάθε περίπτωση.

Για ότι δε αφορά στην ασφάλεια και αντοχή των ελληνικών επιβατηγών πλοίων γενικά και ειδικά εκείνων που μετασκευάζονται στην χώρα μας, απλά αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Οι εθνικοί μας Κανονισμοί (ΥΕΝ/ΔΕΕΠ) για τα με Ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία είναι σε πολλές διατάξεις τους κατά πολύ αυστηρότεροι των Διεθνών και της SOLAS.
- Τα περισσότερα από τα άνω των 20-25 ετών σκάφη, είναι κατασκευασμένα με πολύ μεγάλα περιθώρια αρχικής αντοχής και επισκευάζονται με ιδιαίτερη προσοχή σε βαθμό που να ικανοποιούν τις απαιτήσεις και των αυστηρότερων Κανονισμών των διεθνών Νηογνωμόνων.
- Τα ιαπωνικής και ευρωπαϊκής προελεύσεως ε/γ πλοία (ηλικίας 15-17 ετών) που μετασκευάζονται, έχουν αγορασθεί μετά προσεκτική επιλογή και σχολαστικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις.
- Παράλληλα με τις υψηλούς κόστους μετασκευές και εκσυγχρονισμούς, εκτελούνται και όλες οι αναγκαίες επισκευές σκάφους και μηχανημάτων έτσι ώστε και ο φορέας — πλοίο να αναβαθμίζεται αναλόγως.
- Όλες οι εκτελούμενες επισκευές και μετασκευές επιβλέπονται, παρακολουθούνται και πιστοποιούνται με ιδιαίτερη προσοχή και αυστηρότητα από ειδικευμένους Επιθεωρητές των μεγάλων Νηογνωμόνων (Lloyds Register, American Bureau, Bureau Veritas, Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Rina, NKK, HRS, κλπ.).

Αυτά για την τάξη σε σχέση με κάποιες αιχμές και υπονοούμενα που ενδεχομένως να ερμηνευθούν σε βάρος του στόλου των ελληνικών επιβατηγών πλοίων (κρουαζιερόπλοια και δρομολογιακά) ο οποίος σημειωτέον σήμερα παρά ποτέ ευρίσκεται σε αρίστη κατάσταση, με νέες υπερσύγχρονες μονάδες, όπως τα «Horizon» και «Zenith» του Χανδρή, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» της ANEK, το «Μυτιλήνη» της NEL, και πολλά άλλα, είναι καθόλα έτοιμος να διεκδικήσει δυναμικά τη θέση του μέσα στη νέα Ενωμένη Ευρώπη του 2.000.

Φυσικά δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι κάθε προβληματισμός, που διατυπώνεται καλόπιστα, είναι χρήσιμος και προς τη σωστή κατεύθυνση και ότι πρέπει πάντοτε με ιδιαίτερη προσοχή να αναλύονται τα αίτια και οι συνθήκες των ατυχημάτων από τους ειδικούς, τα δε εξαγόμενα συμπεράσματα να αξιοποιούνται για την βελτίωση των Κανονισμών Ασφαλείας από τις αρμόδιες Αρχές χωρίς όμως σπασμοδικότητα και βιασύνη.

Αλλωστε όπως δημοσιεύθηκε στον βρετανικό τύπο, όλες οι αναγκαίες βελτιώσεις και τα προληπτικά μέτρα που προέκυψαν από την ανάλυση των πρόσφατων ατυχημάτων Ε/γ - Ο/Γ πλοίων «Herald of Free Enterprise» κ.α., πολύ ορθά ανεβλήθησαν για εφαρμογή μετά το 2005.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL. 01-4522 267 / 4511 929 - TLX 213290 UNEV FAX 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

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 _____

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

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβανούν 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.

Ημερίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου για τα P & I Κλάμπς

Με αφορμή το έντονο ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών για μια ουσιαστική, ειλικρινή και σε βάθος ανάλυση και κατανόηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν στον τομέα της αλληλοασφαλιστικής κάλυψης, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοργάνωσε με επιτυχία ημερίδα για τα P & I Κλάμπς στην οποία έλαβε μέρος ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων πλοιοκτητών και εκπροσώπων των Αλληλοασφαλιστικών Κλάμπς Προστασίας και Ευθύνης, που ανήκουν στο International Group of P & I Clubs.

Η χρησιμότητα εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα εκδηλώσεων του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς τη Δευτέρα, 2 Νοεμβρίου, και τους συνέδρους προσφώνησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κ. Κων/νος Κορνηνός.

Ο κ. Παυλίδης περιέγραψε την Ημερίδα ως μία από τις πιο σημαντικές συναντήσεις ναυτιλιακών παραγόντων που επηρεάζουν τις εξελίξεις στη Ναυτιλία, και τον θεσμό των P & I Κλάμπς, ως αναπόσπαστο κρίκο της Ναυτιλίας. Ο Υπουργός Ναυτιλίας δήλωσε ακόμη ότι το ΥΕΝ θέλοντας να συμμετάσχει στην προσπάθεια κατανόησης κράτους - ναυτιλίας, προτείνει την ιδέα της ουσιαστικότερης παρουσίας των P & I Κλάμπς στον Πειραιά και ότι η Πολιτεία θα κάνει ότι είναι



δυνατόν για την υλοποίηση της ιδέας αυτής.

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Κων/νος Κορνηνός τόνισε ότι το Ναυτικό Επιμελητήριο, ως εκφραστής των απόψεων και ανησυχιών των Ελλήνων πλοιοκτητών, και ταυτόχρονα σύμβουλος της Πολιτείας σε ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής σε εθνικό, κοινοτικό και διεθνές επίπεδο, έχει επισημάνει από καιρό την αυξανόμενη σημασία που αποκτούν τα θέματα που σχετίζονται με τους Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς.

Η ενημέρωση, η συχνή ανταλλαγή απόψεων, η αποσαφήνιση αορίστων εννοιών, η επισήμανση των αντιτιθέμενων συμφερόντων όπου υπάρχουν (συνύπαρξη ναυλωτών και πλοιοκτητών στο αυτό Κλάμπ), η ανάλυση των τεχνικοοικονομικών δυνατοτήτων, και η οριοθέτηση των ευθυνών που παρέχουν και αυτών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες, είναι αναγκαίες προϋποθέσεις για την χάραξη μιας ρεαλιστικής και αποτελεσματικής πολιτικής στον τομέα της αλληλοασφάλισης περισσότερο σήμερα πα-

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

ρά ποτέ.

Κλείνοντας την εισαγωγική του ομιλία ο κ. Κομνηνός διατύπωσε την ευχή να διατηρηθούν οι επί σειρά ετών στενές σχέσεις των Κλάμπς με τους Έλληνες εφοπλιστές που βασίζονται στην αμοιβαία εμπιστοσύνη και σεβασμό και να συσφιχθούν ακόμη περισσότερο γιατί υπάρχουν κοινά και άρρηκτα οικονομικά συμφέροντα.

Την Ημερίδα παρακολούθησαν εκπρόσωποι του UK P & I Club, του West of England, του London Club (Bilbrough), του Skuld P & I Club, του Swedish Club, του Gard, του North of England P & I Club, του Standard Club και του Liverpool and London, οι οποίοι ανέλυσαν τις θέσεις τους και τις προοπτικές για τα ακόλουθα θέματα:

— Τα αίτια που προκάλεσαν τις τεράστιες αυξήσεις του κόστους κάλυψης που παρέχουν τα Κλάμπς τα τελευταία χρόνια και τις προ-

οπτικές μειώσεώς τους.

— Τις μελλοντικές ενέργειες προς επίλυση των προβλημάτων που υπάρχουν στο χώρο της αντασφάλισης.

— Το τεράστιο θέμα του OPA '90, που θεσμοθέτησε την απεριόριστη ευθύνη για τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση ρύπανσης:

— Εάν η αρχή της αμοιβαιότητας λειτουργεί σε ικανοποιητικό βαθμό κάτω από τις σημερινές συνθήκες.

— Πως θα αντιμετωπισθούν οι χρονοβόροι δικαστικοί αγώνες λόγω του συστήματος επίλυσης διαφορών, και το τεράστιο κόστος που συνεπάγονται και που κατά κανόνα εξοντώνει τους πλοιοκτήτες που είναι οικονομικά ασθενέστεροι των αντιπάλων τους.

— Την αντιμετώπιση των πολλών επιθεωρήσεων από τόσους διαφορετικούς οργανισμούς με τις γνωστές σε όλους επιπτώσεις.

— Κατά πόσον τα Κλάμπς θα

μπορούσαν να έχουν διάλογο μεταξύ τους για την επίλυση διαφορών μεταξύ συμβαλλομένων μερών, εξαντλώντας κάθε μέσο συνδιαλλαγής πριν υιοθετήσουν την εύκολη λύση των δικαστηρίων με τις γνωστές συνέπειες.

— Οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών στα συμβούλια των Κλάμπς να έχουν δυναμικότερο ρόλο στη διαμόρφωση των αποφάσεων.

— Τέλος, κατά πόσον τα περισσότερα Κλάμπς προτίθενται να εγκαταστήσουν ή να ενισχύσουν την αντιπροσώπευσή τους στον Πειραιά, η οποία κρίνεται πολύ αναγκαία.

Επακολούθησε ευρεία συζήτηση με την συμμετοχή εκπροσώπων από επτά P & I Κλάμπς, τα πορίσματα των οποίων θα δημοσιευθούν σε ειδικό αφιέρωμα που θα υπάρξει στα «Ναυτικά Χρονικά» της 1 Δεκεμβρίου, 1992.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

Η ασφαλής μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

To International Chamber of Shipping κυκλοφόρησε πρόσφατα ένα χρησιμότερο εγχειρίδιο με τίτλο «Safety of Dry Bulk Cargo Operations/ Ships Shore Check List», σε μια προσπάθεια περιορισμού των ατυχημάτων στα μπάλκ κάρριερς.

Όπως θα διαπιστώσουν οι αναγνώστες μας από τις προτάσεις του εγχειριδίου, οι οποίες δημοσιεύονται εν συνεχεία στην Αγγλική, χρειάζεται βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ πλοίου, φορτωτών και των υπηρεσιών των λιμένων ώστε να μειωθούν δραστικά οι λόγοι που προκαλούν ατυχήματα στα πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρά φορτία.

Αναλυτικά το εγχειρίδιο του ICS το οποίο πρέπει να προωθηθεί άμεσα στους πλοιάρχους όλων των ελληνόκτητων μπάλκερς ορίζει τα εξής:

INTRODUCTION

In recent years a disturbing number of large dry bulk carriers have suffered major structural failure, and many have been lost without trace. The trend is out of step with overall losses which have shown a steady decline worldwide.

The concern created as a consequence of the casualties to bulk carriers has prompted a number of actions. The classification societies have issued guidelines on the conduct of surveys and inspections aimed at identifying damage to the hull structure which could lead to failure. The International Maritime Organization has adopted a resolution addressing monitoring of hull stresses and the need for sound operational procedures.

The purpose of this leaflet is to serve as a reminder to ships' personnel and ship and terminal operators of the need to observe essential precautions and routines before and during cargo loading or unloading operations. Many shipping companies have already issued strict guidance to their vessels.

NOTES TO THE SHIP

It is essential that the master and senior officers are familiar with the contents of the IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code). The SO-

LAS Convention requires that information on the cargo to be loaded must be provided to the master by the shipper, and Section 4 of the BC Code gives guidance on the type of information to be expected, thus allowing proper assessment of its carriage to be made. Masters should insist that adequate information is always made available, the safety of the ship depends upon it.

A detailed loading plan must always be prepared. In large bulk carriers several passes must be made, loading part of the cargo for each hold on each pass. The use of a loadicator will allow comprehensive calculations to be made, and thereby ensure that the number of passes is sufficient not to overstress the ship. If, during the loading operation, difficulties or problems are experienced that may cause significant departures from the stresses allowed for in the plan, then cargo loading should be suspended.

When discharging cargo, especially if impact methods are used to dislodge residues, the possibility of damage to the ship's structure exists. Even minor distortions or fractures, when repeated in many places in several holds, will have a cumulative effect upon the overall strength of the ship. Masters should be alert to the risk of potential damage by such practices, and should intervene if necessary.

Ship's personnel should constantly monitor the cargo operation to confirm the agreed plan is being followed. This will include regular checks of the draught to confirm tonnage figures supplied, and both should be recorded in a cargo logbook. If significant deviations are detected, cargo operations should be suspended, and a safe plan calculated to correct the matter before resumption is allowed.

At sea, any ingress of water should be detected, as early as possible. The sounding of water ballast tanks, cargo spaces and void spaces should be carried out at least once a day when weather conditions permit.

NOTES TO THE TERMINAL

Terminal operators should be familiar with the con-

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

tents of the IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code), in particular the obligation to provide details of the nature of the cargo to be loaded.

The authority of the master regarding the safety of operations on his ship must be respected. It is therefore important that the terminal and ship co-operate to achieve the safe transfer of cargo. A detailed cargo plan should be requested from the ship and cargo work not commenced until it is agreed and made available for reference by terminal staff.

Accurate monitoring of the weight of cargo loaded or discharged is essential to allow compliance with the plan, and well maintained belt weighing scales should be used. Terminals should not deviate from the agreed plan because of pressures to despatch a ship quickly. Details of the cargo handling procedures at the terminal should be made available to the ship, and should include normal stopping arrangements, maximum loading rate, and weight of unladen grab if appropriate.

Loading rates should generally be slower when starting in an empty hold, and the height cargo falls should be the minimum practical. This will reduce unnecessary damage to steelwork at a critical stage. The terminal should have facilities to undertake trimming of cargo as necessary after consultation with the ship.

Stevedores should realise that their cargo-handling practices can directly affect the safety of the ship. Discharge procedures that employ impact methods to dislodge cargo should only be used with the agreement of the master. The accumulation of minor damages can significantly weaken a ship.

SHIP/ SHORE SAFETY CHECK LIST

Instructions for completion. The master and the terminal operator should complete the checklist jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between ship and terminal. If a

question is considered to be not applicable a note to that effect should be inserted.

Το ερωτηματολόγιο του ICS:

1. Has appropriate information about the cargo to be loaded been provided to the master by the shipper, to enable its proper stowage and safe carriage?
2. Is the master in possession of comprehensive information on the ship's stability, and on the distribution of cargo for the intended loading conditions?
3. Has a contact person been designated and agreed by ship and shore? Do arrangements exist to continue this contact when shift or watch change? NOTE: Both must be satisfied with the authority of the other to interrupt cargo operations.
4. Is there safe access between the ship and shore?
5. Has a cargo loading/ discharge plan been prepared by the ship and a copy passed to the shore? If cargo is to be worked in two or more hatches simultaneously, does the plan take this fully into account?
6. Have checkpoints been agreed by ship and shore at which the quantity of cargo handled can be verified, and compliance with the cargo plan confirmed? Have expected draughts and hull stresses been calculated for these checkpoints, and made available for reference while working cargo?
7. Have all ballasting and deballasting systems been checked, and does adequate pumping capacity exist to meet the requirements of the cargo plan?
8. Has the need to trim the cargo in the holds been discussed and agreed?
9. Has the ship received a statement of the terminal equipment to be used, including its limitations, weight of grabs, loading / discharge rates etc?
10. Has an emergency procedure been agreed between ship and terminal to stop cargo work?

Suggestions for improvement or additions to this checklist are welcome, and they should be addressed to:

International Chamber of Shipping
2-5 Minorities
London EC3N 1 BJ.

In Spain:

=====

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

«EDIFICIO COLON»
Av. Drassanes, 6-8
3rd floor - Off. No. 4
08001 BARCELONA (SPAIN)

Phone: 3/4122140 (3 lines)
Fax: 3/4122016
Cable: HELLENICA
Tlx: 81011 GTBC E
A.O.H.: Cpt. L. MOULAS 3/3349279
L. Liobet 3/4183474

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ του παρόντος τεύχους δημοσιεύεται το ρεπορτάζ για την ημερίδα που οργάνωσε στις 2 Νοεμβρίου το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος για τα P & I Clubs. Έτσι η στήλη περιορίζεται να μεταφέρει τις αντιλήψεις μιας σημαντικής μερίδας πλοιοκτητών οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η ημερίδα σε τελική ανάλυση υπήρξε μια πολύ καλή ευκαιρία για τις δημόσιες σχέσεις των κλάμπς αλλά δεν βγήκε τίποτε ουσιαστικά για το πλοίο. Συγκεκριμένα, υποστηρίζουν ότι κατά την ημερίδα ετέθησαν μεν πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα το πλοίο αλλά δεν υπήρξαν ταυτόχρονα και οι προτάσεις που απαιτούνται για την επίλυσή τους ή για τον μετριασμό των επιπτώσεών τους. Η ίδια μερίδα πλοιοκτητών, η πλειονότητα των οποίων διατηρεί γραφεία μόνον στην Ελλάδα, υποστηρίζει επίσης ότι στην ημερίδα δεν ετέθη ούτε το καυτό θέμα της συνεχούς επιβολής αυξημένων ασφαλιστρών και στους συνεπείς πλοιοκτήτες οι οποίοι διατηρούν — με σημαντικές, φυσικά, δαπάνες — σε άριστο επίπεδο τα πλοία τους και ως εκ τούτου δεν επιβαρύνουν τα κλάμπς με απαιτήσεις.

ΠΕΡΙΕΡΓΟΣ αυτός ο τόπος και αυτός ο λαός.

Στις καλές ημέρες δεν αφήνει ευκαιρία να βρίζει τον εφοπλισμό — η φράση «εφοπλιστές — ληστές» δεν έχει ακουστεί μόνον από εκείνους που συνθηματολογούν ασυστόλως αλλά και από επίσημα χείλη.

Στις δύσκολες όλοι θυμούνται τις δυνατότητες του ελληνικού εφοπλισμού και τον καλούν να κάνει ό,τι μπορεί για να βγει η χώρα από το χάος στο οποίο την έφερε η άφρονη πολιτική.

Δεν πρόκειται για σχήμα λόγου. Τις τελευταίες ημέρες έγινε λόγος από τα μέσα ενημερώσεως για τις αργυρές λόγχες — τώρα όλοι θυμήθηκαν τη σχετική ρήση προς τον Φίλιππο της Μακεδονίας και ορι-

σμένοι δεν δίστασαν να πουν ότι οι εφοπλιστές του Λονδίνου έπρεπε — όφειλαν — να χρησιμοποιήσουν την απειλή της φυγής από τη βρετανική πρωτεύουσα για να εξαναγκάσουν την αγγλική κυβέρνηση να αλλάξει στάση στο ζήτημα των Σκοπίων...

ΣΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ για τα P & I Clubs, ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης περιέλαβε στην υποδομή που δημιουργείται στον Πειραιά για την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και τον εκσυγχρονισμό των τηλεπικοινωνιών. Αλλά την επόμενη ημέρα, δηλαδή στις 3 Νοεμβρίου, στη «Ναυτεμπορική» δημοσιεύθηκε υπό τον τίτλο «Πάρσιονα ναυτιλιακών εταιριών» το σχόλιο που ακολουθεί:

«Γίναμε δέκτες παραπόνων πολλών ναυτιλιακών εταιριών του κεντρικού Πειραιά ότι δεν λειτουργούν εδώ και ημέρες τα τηλέφωνα τους και αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα επικοινωνίας τόσο με το εξωτερικό, όσο και με το εσωτερικό.

Η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να συνεχισθεί άλλο και νομίζουμε ότι θα πρέπει η διοίκηση του Ο.Τ.Ε. να ασχοληθεί αμέσως με το πρόβλημα και να δώσει λύση.

Δεν χρειάζεται, νομίζουμε, να υπογραμμισθεί πόσο απαραίτητες είναι οι τηλεπικοινωνίες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για τις άλλες επιχειρήσεις, γενικότερα.

Είναι μία από τις βασικές λειτουργίες τους».

ΑΘΕΜΙΤΕΣ πρακτικές, πέρα από τις συνηθισμένες, επισημαίνονται τελευταίως στον Πειραιά. Μία από τις «συνηθισμένες» (και γνωστή σε όλους ανεξαιρέτως) είναι η αξίωση για την καταβολή προμηθειών (με αντίστοιχη επιβάρυνση των πλοίων ή των εταιριών) που έχει προσλάβει τεράστιες διαστάσεις και στην οποία υποκύπτουν εκόντες άκοντες οι παντός είδους προμηθευτές δεδομένου ότι χωρίς την

καταβολή προμηθειών θα βρούν, αν όχι όλες, τις περισσότερες πόρτες οπωσδήποτε ερμητικά κλειστές. Αλλά δεν θα μιλήσουμε σήμερα για την πρακτική αυτή, η οποία, όπως ήδη ελέχθη, είναι γνωστή σε όλους αλλά για μια καινούργια αθέμιτη πρακτική που έχει εφαρμοσθεί από πλοιοκτήτες σε βάρος άλλων πλοιοκτητών. Ειδικότερα, η νέα πρακτική έχει εφαρμοσθεί σε περιπτώσεις νέων αγορών και ναυλώσεως των νεοαποκτημένων πλοίων — μετά το «κλείσιμο» συγκεκριμένων πλοίων σημειώθηκε η εμφάνιση άλλων πλοιοκτητών οι οποίοι προσφέρουν εκ των υστέρων μεγαλύτερα ποσά από τον αγοραστή και καλύτερους όρους ναυλώσεως, γεγονός που προκαλεί την έκπληξη και τη δυσφορία των πωλητών που δεν είναι συνηθισμένοι σε παρόμοιες πρακτικές και σπεύδουν να εφοδιάσουν τους αγοραστές με τα σχετικά ντουκουμέντα που αποδεικνύουν την αθέμιτη πρακτική που μεταχειρίζονται ορισμένοι, κυρίως για να σαμποτάρουν μια καλή αγορά παρά για να προβούν οι ίδιοι στην αγορά, όταν μάλιστα πρόκειται για εξειδικευμένα πλοία που απαιτούν και ανάλογη οργάνωση και διαχειριστική εμπειρία και την οποία φυσικά δεν διαθέτουν οι ίδιοι. Είναι συνεπώς αυτονόητο ότι οι αθέμιτες πρακτικές πρέπει να προκαλέσουν την καθολική αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας ώστε να εξουδετερωθούν πριν προκαλέσουν ανεπανόρθωτη ζημία στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΑΣΤΡΑΨΕ ΚΑΙ ΒΡΟΝΤΗΣΕ από το εξωτερικό όπου εξακολουθεί να βρίσκεται μετά τη φυγή του από την Ελλάδα ο πρόεδρος της Cantieri Posillipo κ. Νούρι που είχε αγοράσει την «Ολύμπικ Μαρίν» και την εγκατάλειψε στην τύχη της αφού, όπως έγραψε αθηναϊκή εφημερίδα «φέσωσε την αγορά» αλλά και το ΙΚΑ και τις Τράπεζες προς τις οποίες το ύψος των οφειλών ανέρχεται σε 500 εκατ. δραχμές περι-

που. Σε επιστολή του, λοιπόν, προς «Το Βήμα» ο κ. Νούρι, ξεχνώντας ότι για όλα όσα τον αφορούν (αναφορικά πάντοτε με την «Ολύμπικ Μαρίν») υπάρχουν επίσημα έγγραφα, γράφει ότι η εφημερίδα τον δυσφημεί και την καλεί να του γνωστοποιήσει τις πηγές των πληροφοριών της... Βεβαίως, στην όλη υπόθεση της «Ολύμπικ Μαρίν», όπως αυτή εξελίχθηκε περισσότερο σημασία έχει η αξιοπιστία του χρηματοπιστωτικού συμβούλου της Κυβερνήσεως «Alpha Finance» που είχε προτείνει την εξαγορά της εταιρίας από την Cantieri Posillipo αναφέροντας ότι και η προσφορά της (851 εκατ. δραχμές) «είναι κατά 94 εκατ. δραχμές καλύτερη από την αμέσως επόμενη προσφορά, συνοδεύεται από επιχειρηματικό σχέδιο δράσεως, εγγυητική επιστολή και στοιχεία για την Cantieri Posillipo». Στην πρόταση της «Alpha Finance» προσετίθετο ότι «στο επιχειρηματικό σχέδιο που συνοδεύει την προσφορά διαφαίνεται η πρόθεση της Posillipo να συνεχίσει και να βελτιώσει τις υπάρχουσες δραστηριότητες της εταιρίας, να εκπαιδεύσει και να εξειδικεύσει το προσωπικό, να χρησιμοποιήσει τους υπάρχοντες εργαζομένους και με βάση τα αναπτυξια-

κά της σχέδια πιθανώς να δημιουργήσει 300 νέες θέσεις εργασίας μέχρι το τέλος του 1993» από τα οποία φυσικά δεν έγινε τίποτε — ή μάλλον έγινε η εγκατάλειψη της εταιρίας στην τύχη της με αποτέλεσμα να τρέχουν όλοι — πιστωτές, εργαζόμενοι, πελάτες κλπ. — και να μην φθάνουν.

ΑΝΕΚΤΙΜΗΤΕΣ υπηρεσίες προς το κοινωνικό σύνολο προσφέρει η Ελληνορθόδοξη Φιλανθρωπική Οργάνωση (the Greek Orthodox Charity Organization) που ιδρύθηκε το 1966 από τις κυρίες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου, διαθέτει περισσότερα από 160 μέλη και ασχολείται με την υποστήριξη ασθενών από την Ελλάδα που νοσηλεύονται σε αγγλικά νοσοκομεία καθώς και των συγγενών τους που τους συνοδεύουν, την ενίσχυση νοσηλευτικών ιδρυμάτων στη Βρετανία και στην Ελλάδα και την υποβοήθηση Ελλήνων σπουδαστών σε βρετανικά πανεπιστήμια να ολοκληρώσουν ή να βελτιώσουν τις σπουδές τους. Με το σύνθημα «Βοηθήστε μας ώστε να βοηθήσουμε άλλους» («Help us to help others»), η Ελληνορθόδοξη Φιλανθρωπική Οργάνωση

που είναι σημειωτέον ή μεγαλύτερη ελληνική φιλανθρωπική οργάνωση στο Λονδίνο, γίνεται δεκτή με σεβασμό από όλα τα βρετανικά νοσοκομεία και απολαμβάνει γενικής εκτίμησης. Αξίζει συνεπώς να αναφερθούν από τη στήλη οι κυρίες που αποτελούν την Εκτελεστική Επιτροπή καθώς και οι κυρίες που τρέχουν συνεχώς στα διάφορα νοσοκομεία και συμπαραστέκονται τους εξ Ελλάδος ασθενείς, οι περισσότεροι από τους οποίους δεν μπορούν ούτε να συνεννοηθούν καν. Στην Εκτελεστική Επιτροπή μετέχουν, λοιπόν, οι κυρίες Κούλα Ανδρεάδη, Έμμα Κρίστι, Ελίτα Α. Γεωργιάδη, Ειρήνη Ν. Χατζηπατέρα, Βικτωρία Α. Χατζηπατέρα, Ρένα Χαϊδεμένου, Νίνα Γ. Χαγιαλίδη, Ρίτσα Καλαμωτούση, Βιργινία Β. Κουλουκουνή, Ιωάννα Στ. Λεμού, Ανθίπη Ν. Λεμού, Χρυσάνθη Μ. Λεμού, Μαρίκα Λεμού, Μάρω Κ. Λεμού, Χρυσάνθη Πατέρα, Κάτια Παπαθωμά, Γκέρντα Θεοδωράκη, Αγάθη Κ. Τσαπραλή και Λαΐδη Ντάνκαν. Η Ελληνορθόδοξη Φιλανθρωπική Οργάνωση έχει ευχαριστήσει δημόσια για την προσφορά υπηρεσιών σε διάφορα βρετανικά νοσοκομεία και την υποστήριξη ασθενών από την Ελλάδα τις κυρίες Βούλα Άρμστρογκ,

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.

Έμμα Κρίστι, Έλεν Πίττα, Βικτωρία Χατζηπατέρα, Ειρήνη Χατζηπατέρα, Μαρία Βένκερ, Αργυρώ Μπόντ — Σταυράκη, Κάτια Παπαθωμά, Ιωάννα Λεμού, Νινή Λιγνού, Τζούλι Κάλλιου, Χρυσάνθη Λεμού, Τίνα Σαβίδη, Μαρίκα Λεμού, Μαρία Παλιού, Γκέρντα Θεοδωράκη, Ρένα Χαϊδεμένου, Μαρία Φαφαλιού, Νίτσα Γραμμενοπούλου, Ρίτσα Καλαμωτούση, Ειρήνη Μ. Λεμού, Λουκία Μεσολογγίδη, Χαρούλα Ροδοπούλου, Ελίτα Γεωργιάδη, Αγάθη Τσαπραλή, Έντμε Λεβέντη, Χρυσάνθη Ξυλά και Μάρω Λεμού, καθώς και τη Λαΐδη Ντάνκαν.

Φυσικά οι ανωτέρω δεν είναι οι μοναδικές κυρίες από τη ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους προς τους εξ Ελλάδος ασθενείς. Πρόσφατα ο γράφων είχε την ευκαιρία να ζήσει από πολύ κοντά τις προσπάθειες αλλά και τον χρόνο που αφιερώνει σε κάθε παρόμοια περίπτωση η κ. Ρένα Παπαλέξη, η οποία τρέχει σε νοσοκομεία και σε γιατρούς για την εξέταση ασθενών που φθάνουν από την Ελλάδα ή για την προμήθεια φαρμάκων που παραγγέλουν διάφοροι φίλοι από την Αθήνα ή από την ιδιαίτερη πατρίδα της την Αγριά του Βόλου, ή από την ιδιαίτερη πατρίδα του συζύγου της, του Καπετάν Μανώλη Παπαλέξη, που χαριτολογώντας λέγει ότι με τη Ρένα έκανε την καλύτερη χρονοναύλωση της ζωής του. Και ο γράφων προσθέτει ότι αυτή η «χρονοναύλωση» τους έδωσε τον μεγαλύτερο πλούτο που έχουν αποκτήσει, τα δύο θαυμάσια παιδιά τους, τον πρωτότοκο Χρήστο ο οποίος ασχολείται ήδη με ιδιαίτερο ζήλο στην εταιρία Global Maritime Services και επιθυμεί να φθάσει ψηλά για να εκπληρώσει μια βαθύτατη επιθυμία του, να μπορεί δηλαδή να βοηθάει τους συμπατριώτες του πατέρα του, και τον Θάνο που συνεχίζει τις σπουδές του.

Εν κατακλείδι πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελληνορθόδοξη Φιλανθρωπική Οργάνωση του Λονδίνου διατηρεί και τον ξενώνα «Αγία Φιλοθέη» που αποκτήθηκε με μία γενναία προσφορά του κ. Γιάννη Κρητικού καθώς και με προσφορές των άλλων παραγόντων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και εξυπηρετεί τους συγγενείς των ασθενών κατά την παραμονή τους στο Λον-

δίνο ή και τους ίδιους τους ασθενείς μετά την έξοδό τους από το νοσοκομείο.

ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ όμως υπάρχει, όπως είναι γνωστό σε όλους, και ένα πολύ αξιόλογο στελεχιακό δυναμικό της Ελληνικής Ναυτιλίας που δραστηριοποιείται κυρίως στον καθαρά ναυτιλιακό τομέα, διαθέτει όμως και χρόνο για έργα φιλαλληλίας και κυρίως για την εξυπηρέτηση φίλων και γνωστών φίλων ακόμη που καταφθάνουν στη βρετανική πρωτεύουσα για ιατρικούς λόγους. Αυτό το στελεχιακό δυναμικό εκπροσωπείται κυρίως από τη Λέσχη Πλοιάρχων Λονδίνου, η οποία στις 24 Νοεμβρίου θα πραγματοποιήσει την ετήσια τακτική συνέλευσή της κατά τη διάρκεια της οποίας θα γίνουν και αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοικήσεως.

ΧΩΡΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ (δεν υπάρχει ούτε πρόεδρος, ούτε συμβούλιο) εξακολουθεί να παραμένει το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού, με πραγματική δε λύπη έχει πληροφορηθεί η στήλη ότι ο παλιός και καλός προσωπικός φίλος καθώς και φίλος των «Ναυτικών Χρονικών» Καπτάν Πάνος Δρακουλάκος που διοίκησε το Ταμείο τα τελευταία χρόνια με σύνεση και δημιουργική διάθεση έχει αρνηθεί μια νέα προεδρία. Στη διάρκεια της θητείας του ο κ. Δρακουλάκος, συνεπικουρούμενος και από τον προϊστάμενο της Νομικής Υπηρεσίας του ΝΑΤ κ. Νίκο Χαλκιά, πρόσφερε σημαντικότερες υπηρεσίες στο ΤΠΚΠΕΝ και στους ασφαλισμένους του που έπαιρναν χωρίς καθυστερήσεις το εφ' άπαξ που εδικοιούντο. Επίσης το σύνολο των προβλημάτων του Ταμείου έχει επισημανθεί από τον κ. Δρακουλάκο και έχουν γνωστοποιηθεί αρμοδίως για να αντιμετωπισθούν και

να επιληθούν για να μην έχει και το ΤΠΚΠΕΝ τις περιπέτειες και την τύχη άλλων παρόμοιων Ταμείων.

ΑΜΕΙΩΤΟ πάντοτε το ενδιαφέρον των ξένων για την ελληνική ναυτιλιακή αγορά: Την προσεχή Παρασκευή 20 Νοεμβρίου εκπρόσωποι της αγγλικής εταιρίας χημικών Nalfleet Marine Chemicals θα μιλήσουν στα στελέχη της εταιρίας ΤΡΟΟΔΟΣ στον Πειραιά για τη σύγχρονη τεχνολογία των χημικών εφαρμογών σε συσχετισμό με τον ποιοτικό έλεγχο, την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η εταιρία Nalfleet Marine Chemicals είναι θυγατρική της Nalco Limited UK, αποτελεί το τμήμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της διεθνούς εταιρίας χημικών NALCO USA και διαθέτει το Πιστοποιητικό ISO 9001/BS 5750 P. I, που καλύπτει την ποιότητα των προϊόντων και των προσφερομένων υπηρεσιών κάθε εταιρίας που κατέχει το πιστοποιητικό αυτό και συνεπώς έχει υπαχθεί στο καθιερούμενο διεθνώς σύστημα — θεσμό του Ολικού Ποιοτικού Ελέγχου (Total Quality Management).

Είναι αυτονόητο ότι κατά τη διάρκεια της ανωτέρω παρουσιάσεως, τα στελέχη της ΤΡΟΟΔΟΣ θα έχουν την ευκαιρία να συζητήσουν με τους εκπροσώπους της αγγλικής εταιρίας επί διαφόρων τεχνικών θεμάτων και ειδικών προβλημάτων που να μπορούν να αντιμετωπισθούν με την εφαρμογή χημικών μεθόδων.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι την αποκλειστική αντιπροσωπεία της Nalfleet Marine Chemicals για την Ελλάδα έχει η εταιρία Ι. & Δ. Αθανασιάδης ΕΒΑΕ, η οποία από πολλά χρόνια προσφέρει τις υπηρεσίες της στην Ελληνική Ναυτιλία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

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

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



M A R I N E C H E M I C A L S

AUDITED TO

ISO 9001 : 1987/EN 29001: 1987/BS 5750 : Part 1 : 1987

TOTAL QUALITY MANAGEMENT

Quality

Safety

The Environment

COMPLYING WITH THE COSHH REGULATIONS

**NALFLEET IS A SUBSIDIARY OF NALCO CHEMICAL COMPANY,
THE WORLD'S LARGEST WATER TREATMENT COMPANY**

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ι. & Δ. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ ΕΒΑΕ
ΚΑΣΤΟΡΟΣ 78 - 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 4611972 - 4612389 - 4610437 - 4616936
ΦΑΞ: 4628325
ΤΛΧ: 212111**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Συστήματα Ναυσιπλοΐας από την Tokimec

Tokimec είναι η νέα ονομασία της Tokyo Keiki, μιας από τις πρωτοπόρες Ιαπωνικές εταιρίες στον τομέα της τεχνολογίας composite sensing. Το ναυτιλιακό τμήμα της Tokimec αναπτύσσει, εδώ και έναν αιώνα σχεδόν, καινοτομικά προϊόντα για εμπορικά και αλιευτικά σκάφη, αλλά και για σκάφη αναψυχής. Η Tokimec προσφέρει ναυτιλιακά ραντάρ, γυροσκοπικές πυξίδες, αυτόματους πιλότους, GPS, και συστήματα ραντάρ RASCAR.

Τα ραντάρ επίπεδης οθόνης της σειράς BR-1800 παρέχουν αυτόματη ρύθμιση και περιορισμό καιρικών παρεμβολών, με στόχο την απλή λειτουργία. Η μονάδα Module Integrated Circuit (MIC), που αναπτύχθηκε πρόσφατα για το εμπρός άκρο του δέκτη, επιτρέπει να διατηρείται χαμηλός σηματοθορυβικός λόγος. Διατίθενται εκδόσεις IMO των συσκευών αυτών με μονάδα interface για σύνδεση γυροσκοπικής πυξίδας και δρομομέτρου, καθώς και με οθόνη παθητικού τύπου.

Ορισμένες από τις γυροσκοπικές πυξίδες που έχουν παραχθεί από την Tokimec είναι η σειρά ES, η GM - 20/21 και η TC-5000. Η σειρά ES περιλαμβάνει τον τύπο ES-10, που χρησιμοποιεί την κύρια πυξίδα άμεσα στην πλοήγηση χωρίς να χρειάζονται επαναλήπτες, και τον τύπο ES-11A που χρησιμοποιεί επαναλήπτες. Αυτός ο τύπος γυρο-

σκοπικής πυξίδας έχει εγκατασταθεί σε περισσότερα από 20.000 σκάφη από τότε που εμφανίστηκε στην αγορά.

Η GM - 20/21 είναι μια από τις μικρότερες γυροσκοπικές πυξίδες στην παγκόσμια αγορά. Διαθέτει έξοδο synchro που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να οδηγήσει τον έλεγχο πλοήγησης RP-100 της Tokimec. Η GM-20/21 αποτελείται από μία κύρια πυξίδα που είναι ιδανική για χειριστές εμπορικών και αλιευτικών σκαφών λόγω περιορισμών χώρου.

Η γυροσκοπική πυξίδα TD-5000 απευθύνεται κυρίως σε σκάφη μεσαίου ως μεγάλου μεγέθους και είναι συμβατή με τα standard του IMO. Η μονάδα αυτή αποτελείται από την κύρια πυξίδα και το κουτί μετάδοσης. Είναι απλή στη λειτουργία, δεδομένου ότι υπάρχει μόνο ένας διακόπτης ελέγχου και το σφάλμα ταχύτητας διορθώνεται αυτόματα. Αυτή η σειρά προσφέρει επίσης άλλα επιθυμητά χαρακτηριστικά, όπως αναπληρωματικές λειτουργίες έκτακτης ανάγκης και ένα εκτεταμένο δίκτυο επαναληπτών.

Ο αυτόματος πιλότος PR-8000 της Tokimec ακολουθεί τις συστάσεις του SOLAS, του IMO, καθώς και τους κανονισμούς πολλών χωρών και οργανισμών ταξινόμησης. Κάθε μονάδα μπορεί να προσαρμοστεί σε συγκεκριμένο τύπο σκά-

φους, με τις λειτουργικές μονάδες τοποθετημένες είτε ανεξάρτητα μέσα στο σύστημα, ή μέσα στις διατάξεις της κονσόλας και του κόκπιτ. Η μονάδα παρέχει δύο τύπου πλοήγησης: τον προσαρμοστικό τύπο που χρησιμοποιεί το σύστημα MRACS (Model Reference Adaptive Control System), και τον τύπο PID που αυξάνει τη σταθερότητα και την ακρίβεια των λειτουργιών πορείας μέσω ενός νέου συστήματος ελέγχου.

Το GPS GR-1000 παρέχει συνεχή ένδειξη στίγματος με έναν πολυκαννικό δέκτη που μπορεί να δώσει πλήρη καθορισμό της θέσης. Η οθόνη ενδείξεων δίνει λειτουργίες πλοήγησης καθώς και απλές σχεδιαστικές λειτουργίες. Η μονάδα δίνει επίσης διάφορους τύπους ναυσιπλοϊκών δεδομένων, όπως waypoint και χρόνο προσέγγισης ενός προορισμού. Οποιαδήποτε επιθυμητή διαδρομή μπορεί να καθοριστεί και να μεταβληθεί, ενώ ακόμα είναι δυνατή η εκτύπωση των πληροφοριών.

Το σύστημα ραντάρ RASCAR έχει δυνατότητες οθόνης επαφής (touch screen), οι οποίες εξουδετερώνουν την ανάγκη για πρόσθετα πλήκτρα και μοχλούς. Το ραντάρ προσφέρει μια ποικιλία χαρακτηριστικών καθώς και πολλές προαιρετικές λειτουργίες που διευκολύνουν το χειρισμό.

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

GERMANIA

Παραγγελία της Cosco

Τελικά η παραγγελία της Cosco για τη ναυπήγηση τεσσάρων μεγάλων κοντεϊνερπλοίων, μεταφορικής ικανότητας 3.765 TEU, διασώθηκε υπέρ των ναυπηγίων της HDW και της Bremer Vulkan.

Η Bremer Vulkan θα ναυπηγήσει τρία πλοία, δύο στο νεοαγορασθέν ναυπηγείο MTW στο Βίμαρ και η WDW θα ναυπηγήσει ένα σκάφος, ενώ η υπογραφή της τελικής συμφωνίας μεταξύ των ναυπηγείων και της Cosco αναμένεται εντός του μήνα.

Αρχικά η παραγγελία είχε ακυρωθεί, μετά από διαμαρτυρίες των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας, ότι η Γερμανική κυβέρνηση έχει υπερβεί τις επιτρεπόμενες επιχορηγήσεις και η ΕΟΚ επέβαλε τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Μείωση της τιμής ναυπήγησης κάθε πλοίου από 200 εκατ. μάρκα σε 167 εκατ. μάρκα.
- Δυνατότητα για παροχή επιχορήγησης ύψους 9,5% της αξίας τους.
- Πραγματική μείωση της τιμής άνω των τριών εκατ. μάρκων για κάθε πλοίο.
- Για την ολοκλήρωση της συμφωνίας πρέπει να συμφωνήσουν και οι Τράπεζες που συμμετέχουν στο δανεισμό των ναυπηγείων, καθώς και η Ομοσπονδιακή Βουλή λόγω της εξάντλησης των επιτρεπομένων ορίων επιχορηγήσεων των δύο ναυπηγείων. Πέραν της ομο-

σπονδιακής επιχορήγησης, τα τρία ομόσπονδα κράτη όπου είναι εγκατεστημένα τα ναυπηγεία θα συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση του συμβολαίου με κεφάλαια ύψους 23 εκατ. μάρκων.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Πρωτοφανή μέτρα εναντίον των νεότευκτων κρουαζιεροπλοίων

Ως πρωτοφανής θεωρείται η απαίτηση του Αμερικανικού συμβουλίου Ναυπηγών (SCA) να εφαρμοσθούν κυρώσεις από την Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Διοίκηση των ΗΠΑ (FMC) εναντίον της Ιταλικής κυβέρνησης για την χρηματοδότηση τριών κρουαζιεροπλοίων που ναυπηγούνται από την Fincantieri για θυγατρική εταιρία της Carnival Crusies.

Η SCA ισχυρίζεται ότι οι ξένες επιχορηγήσεις στις ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων βλάπτουν τους Αμερικανούς ναυπηγούς εμποδίζοντας την πρόσβαση τους σε ένα σημαντικό τομέα της αγοράς, καθώς και την δυνατότητα των Αμερικανικών ναυτιλιακών εταιριών να λειτουργήσουν στην ωκεανοπόρα τουριστική ναυτιλία των ΗΠΑ.

Η SCA κάλεσε την FMC να απαιτήσει από την Ιταλική κυβέρνηση να παύσει αμέσως και να μην επιχειρήσει να επαναφέρει επιχορηγήσεις στις ναυπηγήσεις που σχετίζονται με εμπορικά πλοία που πρόκειται να δρομολογηθούν στην Αμερικανική αγορά, καθώς και να καταβάλει

στην Αμερικανική κυβέρνηση το σύνολο των επιδοτήσεων που έχουν έως τώρα καταβληθεί στην Fincantieri για τις τελευταίες ναυπηγήσεις της Holland America Lines. Σε περίπτωση που η Ιταλία αρνηθεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις αυτές, η SCA ζητά να απαγορευθεί ο κατάπλους σε Αμερικανικά λιμάνια όλων των πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε Ιταλικά ναυπηγεία ή που είναι νηολογημένα στο Ιταλικό νηολόγιο καθώς και σ' όλα τα πλοία που ανήκουν σε Ιταλικές εταιρίες ανεξαρτήτως του νηολογίου τους.

Σύμφωνα με την SCA η πολιτική επιχορηγήσεων που εφαρμόζουν η Ιταλία, η Γαλλία και η Γερμανία στις ναυπηγήσεις των ποντοπόρων κρουαζιεροπλοίων, έχει παραδώσει στις χώρες αυτές τον έλεγχο της αγοράς και έχει μειώσει τον ανταγωνισμό μεταξύ ελαχίστων ναυπηγείων. Η Ιταλία έχει την ευθύνη της εφαρμογής των πλέον πολυαριθμίων επιδοτήσεων στις ναυπηγήσεις, προσφέροντας τη δυνατότητα στην κρατική εταιρία Fincantieri να ελέγχει το 40% του σημερινού παγκόσμιου καρνέ παραγγελιών νέων κρουαζιεροπλοίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

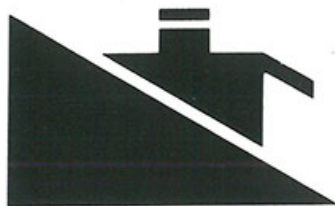
Χειμερινά δρομολόγια οχηματαγωγών από τη Βρετανία

Η Βρετανική εταιρία διαχείρισης ε/γ-ο/γ πλοίων Brittany Ferries πρόκειται να δρομολογήσει το σουπερφέρρι «Bretagne» σε μία νέα γραμμή που θα συνδέει το Πόρτσμουθ με το ισπανικό λιμάνι Σανταντέρ, σε εβδομαδιαία βάση και με διάρκεια ταξιδιού περί τις 28 ώρες.

Το μεγάλο οχηματαγωγό έχει μεταφορική ικανότητα 2.000 επιβατών και 580 οχημάτων και θα αντικατασταθεί τον Νοέμβριο του 1993 από το οχηματαγωγό «Val de Loire» χωρητικότητας 31.000 τόν. γκρός.

Με την δρομολόγηση και του οχηματαγωγού «Normandie» χωρητικότητας 27.000 τόν. γκρός η Brittany Ferries θα καταστήσει το Πόρτσμουθ κέντρο

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

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

των χειμερινών δρομολογίων της από τον Νοέμβριο έως τον Μάρτιο, με προορισμούς την Νορμανδία, την Βρετανία και την Ισπανία και με συνολική μεταφορική ικανότητα 3.700 κλίνες και 1.760 αυτοκίνητα.

Οι ικανοποιητικές εγκαταστάσεις για την προσέγγιση μεγάλων επιβατηγών καθώς και το καλό οδικό δίκτυο που συνδέει το Πόρτσμουθ με την υπόλοιπη Βρετανία ευνοούν την περιοχή ως κέντρο χειμερινών δρομολογίων σε σύγκριση με τη διαδρομή μέσω Μάγχης, είτε με οχηματαγωγά πλοία, είτε μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αλλαγή της διαχειρίστριας εταιρίας του στόλου Φρέντρικσεν

Οικονομικοί είναι οι λόγοι της απόφασης του Νορβηγού εφοπλιστή Τζών Φρέντρικσεν να αποσύρει τη διαχείριση του στόλου των δεξαμενοπλοίων του από τη Κυπριακή εταιρία Columbia Shipmanagement και να τον μεταφέρει στην θυγατρική της Ελβετικής εταιρίας Asomarit, στη Γλασκώβη.

Η μεταφορά αφορά 10 δεξαμενοπλοία, μεταξύ των οποίων τέσσερα σύγχρονα VLCC, δύο μεγέθους σουέζμαξ και τέσσερα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που ανήκουν στο στόλο της θυγατρικής εταιρίας του Νορβηγού εφοπλιστή, Seatankers.

Η νέα διαχειρίστρια εταιρία θα έχει επίσημο υπό τον έλεγχό της ένα από τα τέσσερα τάνκερς μεγέθους σουέζμαξ που ναυπηγούνται για τον κ. Φρέντρικσεν από την Astilleros Espanoles.

ΟΥΚΡΑΝΙΑ

Κοινή επιχείρηση διαχείρισης πλοίων.

Η εταιρία Vlasco Shipping, κοινή επι-

χείριση μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρίας της Μαύρης Θάλασσας (Blasco) της Ουκρανίας και της V. Ships του Μονακό, εξασφάλισε το πρώτο συμβόλαιο της για την διαχείριση μίας σειράς έξι φορτηγών πλοίων πολλαπλής χρήσης που ναυπηγήθηκαν στα γερμανικά ναυπηγεία Kvaener - Warnow.

Πρόκειται για πλοία των 17.493 τόνων, μεταφορικής ικανότητας 950 TEU και νηολογημένα στη Λιβερία και τις Μπαχάμες, τα οποία ήδη έχουν εξασφαλίσει χρονοναυλώσεις μακράς περιόδου με ικανοποιητικούς ναύλους.

Τέσσερα ακόμη παρόμοια πλοία θα παραδοθούν πριν το τέλος του έτους στην Blasco και θα περάσουν επίσης υπό τη διαχείριση της Vlasco.

Κατά τον διευθυντή της Vlasco, καπτάν Χέλμουτ Κάννερπεργκ, πρωταρχικός στόχος της εταιρίας του υπήρξε η εξασφάλιση απασχόλησης σε Ουκρανούς ναυτικούς και ήδη 500 περίπου ναυτικοί απασχολούνται σε πλοία χωρών εκτός της Κοινοπολιτείας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Αγορά ναυπηγείου στις Φιλιππίνες

Το μεγάλο ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα της Σιγκαπούρης Kerrel, επέδωσε την μεγαλύτερη προσφορά, ύψους 27,7 εκατ. δολλαρίων, για την αγορά από την κρατική εταιρία πετρελαίου των Φιλιππίνων PNOC της θυγατρικής ναυπηγικής της μονάδας στο Μπατάνγκας, νότια της Μανίλας.

Η ναυπηγική μονάδα έχει έκταση 22,9 εκτάρια και διαθέτει θαυμάσιο φυσικό λιμάνι, ενώ στην ίδια περιοχή εκτελείται ευρύτατο πρόγραμμα λιμενικής ανάπτυξης. Οι εγκαταστάσεις της μονάδας είναι σχεδιασμένες για εργασίες επισκευών, ναυπηγήσεων και μετατροπών σε πλοία μήκους 60-200 μέτρων και τοννάζ έως 20.000 τόν. d.w.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ενισχύσεις υπέρ της ναυτιλίας

Η Σουηδική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι προτίθεται να συμβάλλει με νέα μέτρα, συνολικού κόστους 82 εκατ. δολλαρίων στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιριών της χώρας. Τα μέτρα περιλαμβάνουν φοροαπαλλαγές και συνεισφορές προς τα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης των εργαζομένων στη ναυτιλία, με στόχο την μείωση των εξόδων των ναυτιλιακών εταιριών κατά 40%.

Η κυβέρνηση προτείνει την πλήρη φοροαπαλλαγή κάθε ναυτικού που εργάζεται σε πλοίο απασχολούμενο σε διεθνείς μεταφορές και συγχρόνως θα συνεισφέρει στα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών ποσό 38.000 σουηδικών κορωνών, ανά εργαζόμενο για το δεύτερο εξάμηνο του 1992, ενώ μετά την 1 Ιανουαρίου 1993, το ποσό αυτό θα μειωθεί στις 29.000 σουηδικές κορώνες.

Επίσης από τον Ιανουάριο οι Σουηδοί εφοπλιστές θα έχουν την δυνατότητα να επανδρώνουν τα πλοία τους που εκτελούν διεθνείς πλόες με ξένους ναυτικούς, ενώ για τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπολικών επιβατηγών και οχηματαγωγών, θα μπορούν να προσλαμβάνουν πολίτες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Αντιδράσεις σημειώνονται από την Ένωση Ναυτικών της χώρας που δεν συμφωνεί με την απελευθέρωση της απασχόλησης των ξένων ναυτικών, αλλά και από την Σουηδική Ένωση Εφοπλιστών η οποία προειδοποιεί ότι τα μέτρα είναι ανεπαρκή ως προς την μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων και δεν θα έχουν σοβαρό αποτέλεσμα στη μείωση της φυγής των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο.

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

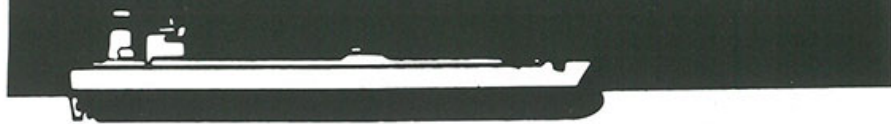
Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Προξενικό λιμεναρχείο θα ιδρυθεί στο Ντάρμπαρ

Ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος εξετάστηκαν στη διάρκεια επισκέψεως που πραγματοποίησε στο υπουργείο Ναυτιλίας ομάδα κοινοβουλευτικών και υπηρεσιακών στελεχών της Νοτίου Αφρικής.

Η ομάδα στη διάρκεια της επισκέψεως της συναντήθηκε με τον Υπουργό κ. Αρ. Παυλίδη, από τον οποίο και ζητήθηκε τη στενότερη συνεργασία των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα.

Ο κ. Παυλίδης, γνωστοποίησε την απόφαση του ΥΕΝ να συστήσει προξενικό λιμεναρχείο στο Ντάρμπαρ της Ν. Αφρικής.

Επενδύσεις 9,7 δισ. δρχ. του ΟΛΠ για το 1993

Επενδύσεις σε έργα και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, ύψους 9.750 δισεκατομμυρίων δραχμών, θα πραγματοποιήσει το 1993 ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς με στόχο την ταχύτερη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού του Πειραιά, ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καιρών.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων, που εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, κατά τη τελευταία συνεδρίασή του, προβλέπονται λιμενικά έργα και μελέτες - έρευνες, συνολικού ύψους 7 δισεκατομμυρίων δραχμών και προμήθεια σύγχρονου μηχανικού εξοπλισμού και συντήρηση μηχανημάτων, ύψους 2.750 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Η ένταξη λιμανιών σε πρόγραμμα της ΕΟΚ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι ολοκληρώθηκε από το Υ-

πουργείο Ναυτιλίας η σύνταξη της κατ' αρχήν προτάσεως του για την ένταξη των ελληνικών λιμανιών στο πρόγραμμα αναπτύξεως των κοινοτικών λιμένων που περιλαμβάνεται στο δεύτερο πακέτο Ντελέρ και αφορά στις ενδοκοινοτικές μεταφορές.

Ο Υπουργός επεσήμανε ότι τα έργα που θα πραγματοποιηθούν στα ελληνικά λιμάνια είναι σημαντικά, η πρόταση δε του Υπουργείου χωρίζει σε τρεις κατηγορίες τα λιμάνια της χώρας, ανάλογα με την κίνηση που παρουσιάζουν στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων και ανάλογα με τα έργα που απαιτείται να γίνουν.

Στην πρώτη κατηγορία έχουν ενταχθεί τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, στη δεύτερη κατά απόλυτη προτεραιότητα τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και στην τρίτη τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας ανάλογα με την κίνηση που παρουσιάζουν.

Από τα λιμάνια της τρίτης κατηγορίας, ειδικό βάρος θα δοθεί στα λιμάνια του Βόλου, της Αλεξανδρουπόλεως και του Ηρακλείου της Κρήτης, γιατί αυτά επιδιώκεται να ενταχθούν στις νέες διατάξεις της Κοινότητας για την δημιουργία ελευθέρων ζωνών.

Συνελεύσεις

Συνεκλήθη για αύριο 16 Νοεμβρίου και ώρα 10 π.μ. η δεύτερη τακτική γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Ε.Ν. που θα ασχοληθεί με τον προγραμματισμό δράσεως της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ για την επόμενη περίοδο, ενώ ταυτόχρονα θα εκλεγεί και εξελεγκτική επιτροπή.

Σε περίπτωση μη επιτεύξεως απαρτίας η συνέλευση θα επαναληφθεί στις 19 Νοεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων της ΠΕΜΕΝ.

Επίσης για αύριο 16 Νοεμβρίου συνεκλήθη και η τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως Μαγείρων Εμπορικού Ναυτικού, (ώρα 9 π.μ. στην αίθουσα συνελεύσεως του μεγάρου της ΠΝΟ).

Σε περίπτωση μη επιτεύξεως απαρτίας η συνέλευση θα επαναληφθεί στις 23 Νοεμβρίου στον ίδιο χώρο και την ίδια ώρα.

Οικονομική ενίσχυση για τις γιορτές σε ανέργους

Οικονομική ενίσχυση ύψους 30.000 δραχμών και 25.000 δραχμών θα χορηγηθεί στους έγγαμους και άγαμους ναυτικούς αντίστοιχα με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων 1992, σύμφωνα με σχέδιο Π. Διατάγματος το οποίο προωθήθηκε από το ΥΕΝ για υπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Η παραπάνω οικονομική ενίσχυση που προϋπολογίζεται συνολικά σε 135.550.000 δραχμές, θα βαρύνει τον Οίκο Ναύτη και προέρχεται από το κεφάλαιο ανεργίας και ασθένειας ναυτικών.

Την οικονομική ενίσχυση δικαιούνται οι ναυτικοί που από την τελευταία απόλυσή τους και μέχρι τις 25 Δεκεμβρίου 1992, έχει μεσολαβήσει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των ενενήντα ημερών και μικρότερο των 12 μηνών.

Οικονομικής ενίσχυσης δεν δικαιούνται οι ναυτικοί που η υπηρεσία τους διανήχθη σε παροπλισμένα πλοία που δεν τηρούσαν ναυτολόγιο, ή που λαμβάνουν σύνταξη, δώρο από την πλοιοκτήτρια εταιρία ή βοήθεια οποιασδήποτε άλλης μορφής.

Επίσης βασική προϋπόθεση για την οικονομική ενίσχυση είναι να μην έχουν επιδοθεί σε άλλη βιοποριστική απασχόληση στο διάστημα που ακολούθησε μετά την τελευταία απόλυσή τους που είναι καταχωρημένη στα φυλλάδια των ναυτικών.

Οικονομικές ενισχύσεις ιδρυμάτων από το ΥΕΝ

Υπεγράφη από τον Υπουργό κ. Αρ. Παυλίδη απόφαση με την οποία η Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου ενισχύεται για το νέο έτος με το ποσόν του 1.080.000 δραχμών και το Ναυτικό Μουσείο με το ποσό των 420.000 δραχμών.

Ο κ. Παυλίδης, αναφερόμενος στο Ναυτικό Μουσείο, είπε ότι αυτό θα μεταφερθεί στο Άλσος Ναυτικής Παραδόσεως το οποίο ολοκληρώνεται λίαν συντόμως στη μαρίνα του Φλοίσβου και στο οποίο θα παρουσιάζεται η ιστορία του ελληνικού εμπορικού και πολεμικού ναυτικού.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΔΙΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΟΡΟΦΟΣ 100 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΑ ΕΠΙ
ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 37 & ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Τηλ. 4521634 - 4119633 - 0271/93360

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας, μόνο μία αίτηση για την εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13. Η αίτηση αυτή αφορά το δεξαμενόπλοιο «Σαν Μικαέλ», 26.938 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που υπέστειλε την γερμανική σημαία και ανήκει στην εταιρία «Majorship Shipping Company Limited» (ΧΑΝΔΡΗΣ (ΕΛΛΑΣ) ΙΝΚ.).

Αγοραπωλησίες

Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σταβέντο» 34.213 τον. d.w. 19.276 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Μυρσινίδι» 7.923 τον. d.w., 5.785 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό γερμανική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αροίδα» 43.442 τον. d.w., 24.594 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 1,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το παναμάϊκό μπάλκ κάρριερ «Copper Yale» 28.323 τον. d.w., 17.400 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Electro Star» 25.384 τον. d.w., 15.939 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Broomsgaard Star» 92.130 τον. d.w., 47.525 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων. Το πλοίο έχει ανάγκη επσκευών.

— Έλληνες αγόρασαν το άφραμαξ δεξαμενόπλοιο «Manhattan Princess» 83.680 τον. d.w. 42.500 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, εφοδιασμένο με συστήματα IGS/ COW / SBT, έναντι τιμής περί των 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Pan Victoria» 27.532 τον. d.w., 15.684 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Παναμά άφραμαξ δεξαμενόπλοιο «Kihon» 90.842 τον. d.w., 54.577 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 7,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Japan Stork» 81.293 τον. d.w., 55.743 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 9,1 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Στην Κίνα κατέληξε για διάλυση το υπό σημαία Κύπρου στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Ετέρνιτυ» 129.216 τον. γκρό, 36.600 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1972, αντί τιμής περί των 138 ανά τόννο βάρους.

Αύξηση 3% στα τέλη διελεύσεως του Σουέζ

Αύξηση κατά 3% στα τέλη διέλευσης των πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ, ανακοίνωσε στις 10 Νοεμβρίου η Αίγυπτος. Το μέτρο θα τεθεί σε εφαρμογή από τις αρχές Ιανουαρίου '93, ενώ όπως ανακοίνωσε ο διοικητής των αρμόδιων αρχών της Διώρυγας του Σουέζ, η αύξηση αναμένεται να ανεβάσει τα έσοδα που συγκεντρώνονται ετησίως κατά 40 ή 50 εκατομμύρια δολάρια.

Τα έσοδα της Αιγύπτου από τη διώρυγα του Σουέζ ανήλθαν στο ύψος του 1,77 δισ. δολλαρίων, το οικονομικό έτος που έληξε τον περασμένο Ιούλιο.

Η δύναμη του ελληνικού αλιευτικού στόλου

Αύξηση 1,2% παρουσίασε το 1989 ο αριθμός των μηχανοκινήτων αλιευτικών σκαφών της χώρας, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο αριθμό του 1988.

Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας:

— Το σύνολο των μηχανοκινήτων αλιευτικών σκάφων έφθασε το 1989 τα 9.123, έναντι 9.017 το 1988.

— Τα σκάφη Υπερπόντιας Αλιείας (όσα αλιεύουν κυρίως στον Ατλαντικό Ωκεανό, αλλά και στον Ινδικό) μειώθηκαν από 70 το 1988 σε 68 το 1989.

— Τα σκάφη Μέσης Αλιείας (Μηχανότρατες, Γρι-γρι και Μικτά) αυξήθηκαν από 786 το 1988 σε 808 το 1989.

— Τα σκάφη παράκτιας αλιείας αυξήθηκαν σε 8.247 το 1989, από 8.161 το 1988.

Προαγωγές λιμενικών

Με Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της κυβερνήσεως προάγονται στο βαθμό του πλοιάρχου ο αντιπλοίαρχος Στ. Παπαστεργίου, στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Ι. Κουστουνέλος, στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Νέστ. Ανδριανός και Λεων. Ανδρουλάκης και στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι οι Στ. Αδαμόπουλος και Ι. Αρμάρας.

Εξάλλου, από το ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι οι υποπλοίαρχοι Κ. Μαστοράκης και Δ. Βασιλάτος τοποθετήθηκαν αντιστοίχως στην ΑΔΣΕΝ Πρεβέζης και στη

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

Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Η δωδεκάμηνη θητεία

Με τροπολογία που προωθήθηκε από τον Υπουργό κ. Αρ. Παυλίδη στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή, η οποία ασχολείται με την επεξεργασία του νομοσχεδίου του υπουργείου Εθνικής Άμυνας με το οποίο ρυθμίζονται θέματα στρατολογίας προβλέπεται ότι οι ναυτικοί θα υπηρετούν δωδεκάμηνη θητεία υπό την προϋπόθεση ότι στο διάστημα πέντε ετών θα έχουν διανύσει σε πλοία τριετή πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.

Η μεσιτική εταιρία George Moundreas & Company, νέος αποκλειστικός πράκτωρ στην Ελλάδα της «Renave»

Πληροφορούμεθα ότι τα μεγάλα και γνωστά επισκευαστικά ναυπηγεία της Βραζιλίας «Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A.», πλέον γνωστά με το συντετμημένο όνομα «Renave», ανέθεσαν την αποκλειστική εκπροσώπηση τους στην Ελλάδα στον γνωστό ναυτιλιακό - μεσιτικό οίκο George Moundreas & Company S.A., γνωστό για τη δραστηριότητά του, μεταξύ άλλων, στο χώρο της εκπροσώπησης ξένων ναυπηγείων, κατασκευαστικών ή και επισκευαστικών.

Το μεγαλύτερο επισκευαστικό ναυπηγείο της Λατινικής Αμερικής, η «Renave» εκτείνεται επί 200 στρεμμάτων επί της νήσου Viana, όρμου Guanabara, στο Rio Ιανέιρο και διαθέτει μία πλωτή δεξαμενή διαστάσεων 215.00 X 36.20 μέτρων και δύο μόνιμες δεξαμενές 184.00 X 27.00 μέτρων και 136.00 X 17.43 μέτρων, αντίστοιχα, που επιτρέπουν το δεξαμενισμό πλοίων μέχρι και μεγέθους πάναμαξ, ενώ επισκευές εν πλω παντός μεγέθους πλοίου αναλαμβάνονται τόσο χώρο των ναυπηγείων όσο και σε οποιοδήποτε λιμάνι της Βραζιλίας. Με 600 άκρως εξειδικευμένους μόνιμους εργάτες και 500 πρόσθετους υπεργολάβους σύμφωνα με τις ανάγκες, η Renave είναι σε θέση να καλύψει το σύνολο των επισκευαστικών αναγκών ενός πλοίου.

Ακινητοποίηση πλοίου από κανονιοφόρο

Σύμφωνα με τηλεγράφημα ξένου ειδησεογραφικού πρακτορείου, το ελληνικό πλοίο «Κόνκαρ Πάϊονηρ» 45.360 τόννων ακινητοποιήθηκε από κανονιοφόρο έξω από το λιμάνι Μπουκάναν. Το Μπουκάναν απέχει 80 χιλιόμετρα ανατολικά της πρωτεύουσας της Λιβερίας η οποία ελέγχεται από τον Τσάρλς Τέϊλορ, οι αντάρτες του οποίου πολιορκούν τη Μονρόβια.

Πρόστιμο 35 εκατ. για ρύπανση

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αρ. Παυλίδη επεβλήθη πρόστιμο ύψους 35.000.000 δραχμών στον πλοίαρχο του φορτηγού «Σηκάτ» με σημαία Γιουγκοσλαβίας για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής αγκυροβολίου λιμένα Θεσσαλονίκης με πετρελαιοειδή κατάλοιπα του πλοίου.

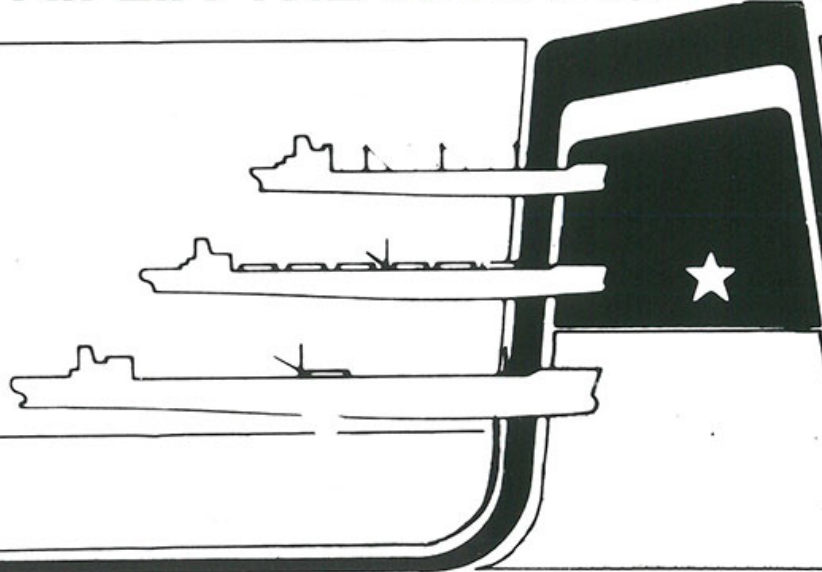
Η σχολή σωστικών Ασπροπύργου

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας, ανακοινώθηκε ότι τον Οκτώβριο από τη δημόσια σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών μέσων Ασπροπύργου αποφοίτησαν 741 ναυτικοί.

Η Ελληνική Επιτροπή του LRS

Υπό την προεδρία του κ. Γρηγόρη Χατζηελευθεριάδη, συνεδρίασε στον Πειραιά στις 21 Οκτωβρίου, η Ελληνική Επιτροπή του Βρετανικού Νηογνώμονα και συζητήσε τα δύο φλέγοντα ζητήματα που απασχολούν σήμερα τα μέλη της, όπως η εφαρμογή του Quality System Certification που αποφάσισε η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) από τον Ιανουάριο 1994, καθώς και η εφαρμογή του Quality Management System από τον Αλφρέδ Ρέτζιστερ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΞΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

Από πλευράς LRS παρόντες στην συνεδρίαση ήταν ο αρχιεπιθεωρητής κ. Γκάρι Μπώμοντ και ο περιφερειακός ελεγκτής κ. Ρ. Γκούτμαν.

Οι αμοιβές εκπαιδευτικών ναυτικής εκπαίδευσης

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη αυξάνεται η ανά ώρα αμοιβή των εκπαιδευτικών της ναυτικής εκπαίδευσης από 900 δραχμές που ήταν έως τώρα σε 1.500 δραχμές.

Οι Μινωϊκές αυξάνουν το μετοχικό κεφάλαιο

Οι Μινωϊκές Γραμμές θα πραγματοποιήσουν έκτακτη γενική συνέλευση στις 14 Δεκεμβρίου, κατά την οποία θα συζητηθεί αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με κεφαλαιοποίηση ποσού 1.981.337.000 δραχμών.

Οι μετοχές που θα προκύψουν θα διανεμηθούν δωρεάν στους μετόχους με αναλογία μία νέα μετοχή ανά δύο παλίες.

Το 14ο Ναυτικό Σαλόνι

Ανοίξε χθές τις πύλες του το 14ο Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών, στις εγκαταστάσεις του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας του Νέου Φαλήρου.

Στην έκθεση παρουσιάζονται πολλά νέου τύπου σκάφη αναψυχής καθώς και μεγάλη ποικιλία ειδών εξαρτισμού και θα διαρκέσει μέχρι τις 22 Νοεμβρίου 1992.

Quality of Shipping in the Year 2000

Με θέμα την βελτίωση της δομής και των παρεχομένων υπηρεσιών της Διεθνούς Ναυτιλίας ενόψει του 2000, πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο μεταξύ 11-13 Νοεμβρίου, Διεθνής Συνάντηση που οργάνωσε το Institute of Marine Engineers, με τη συνδρομή του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School London.

Την έναρξη της Συνάντησης κήρυξε ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γιώργος Βασιλείου και τις εργασίες της προλόγισε ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα παρουσιάσουν στο προσεχές τεύχος τους μια σύνοψη των εισηγήσεων, ιδιαίτερα όσον αφορά τα καίρια θέματα της χρηματοδότησης της αντικατάστασης του γηράσκοντος στόλου, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η δεκαετία του Port Captains Club

Τα δέκα χρόνια από την ίδρυση της θα εορτάσει αύριο 16 Νοεμβρίου η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, σε ειδική εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί στις 7.30 το απόγευμα στην Εστία της Νέας Σμύρνης.

Κατά τη διάρκεια της εκδηλώσεως θα βραβευθούν από τη διοίκηση της Λέσχης, άνθρωποι της Ναυτιλίας οι οποίοι έχουν επιδείξει κοινωνικό έργο στην πρόληψη των οικολογικών καταστροφών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και τη διατήρηση των ναυτικών παραδόσεων των Ελλήνων.

Συγκεκριμένα η Λέσχη πρόκειται να βραβεύσει τις κυρίες Λιλή Βενιζέλου, Νίκη Γουλανδρή και Ελένη Παταμιάνου και τους κ.κ. Γεώργιο Δρακόπουλο, Γ. Π. Λιβανό, Χρ. Ντούνη και Αν. Τζαμτζή.

Στον Όμιλο Εταιριών ΕΚΟ

Νέος διευθυντής Δημοσίων Σχέσεων, Εκπαίδευσης και Ασφάλειας στον Όμιλο Εταιριών ΕΚΟ ανέλαβε ο κ. Γεώργιος Νούλας.

Ο κ. Νούλας είναι παλαιό στέλεχος του Ομίλου και έχει υπηρετήσει στις διευθύνσεις Οικονομικών Υπηρεσιών, Οικονομικού Προγραμματισμού, Πιστώσεων Εμπορίας και Εσωτερικού Ελέγχου.

Είναι πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Επιστημονικού Προσωπικού της ΕΚΟ, γενικός γραμματέας του Ελληνικού Ινστιτούτου Εσωτερικών Ελεγκτών και Εισηγητής του Πειθαρχικού Συμβουλίου του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Οι επικοινωνίες πλοίων - ελικοπτέρων

Αν και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο έχει εκδόσει οδηγία για τον χειρισμό της λειτουργίας των τηλεπικοινωνιών μεταξύ ελικοπτέρων και πλοίων, στην οποία αναφέρεται ότι τα σήματα προσεγγίσεως που εκπέμπονται από το πλοίο για την αναγνώρισή του από τους πιλότους των ελικοπτέρων πρέπει να χρησιμοποιούν την συχνότητα των 410 KHZ, τα πλοία τα οποία έχουν μετατρέψει τα συστήματα επικοινωνίας τους στο δορυφορικό σύστημα GMDSS και από τα οποία έχουν αφαιρεθεί τα όργανα συμβατικής ασύρματης τηλεγραφίας δεν είναι πλέον ικανά να εκπέμπουν σε αυτή την συχνότητα, με αποτέλεσμα σε δύο τουλάχιστον περιπτώσεις ο πιλότος του ελικοπτέρου να αρνηθεί να προσεγγίσει το πλοίο.

Η γραμματεία του ICS προτείνει στα μέλη του να διατηρήσουν τα συμβατικά μέσα τηλεπικοινωνίας έως ότου εξετασθούν νέες ρυθμίσεις για το θέμα αυτό. Ήδη εξετάζεται η χρησιμοποίηση των συχνοτήτων της περιοχής από 335 έως 405 KHZ, ενώ η συχνότητα των 121.5 MHZ θα πρέπει να αποφεύγεται καθώς πλήττεται από πολλές παρεμβολές από τους αυτόματους ραδιοφάρους EPIRB.

Χρηματικά βραβεία εις μνήμη Αντωνίου Χανδρή

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, θα απονείμει και εφέτος εις μνήμη Αντωνίου Χανδρή δέκα χρηματικά βραβεία, 250.000 δρχ. το καθένα, σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις του Ιονίου 1992 στα ανώτατα και ανώτερα εκπαι-



ΦΡΟΝΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

προετοιμαζει - συμπληρωνει

- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΔΕΣΜΕΣ

ΓΚΡΟΥΠ 3 - 4 ΑΤΟΜΩΝ

ΛΕΩΦ. ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 21
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4175744

Ειδική έκπτωση
για παιδιά πλοιάρχων

Χρηματικά βραβεία σε Έλληνες σπουδαστές από το Προπέλλερ Κλάμπ



Μεγάλη επιτυχία σημείωσε το γεύμα που παρέθεσε τον Οκτώβριο το Προπέλλερ Κλάμπ, στο ξενοδοχείο Χίλτον, με προσκαλεσμένο ομιλητή τον γενικό γραμματέα Λαϊκής Επιμόρφωσης, κ. Νίκο Αναγνωστόπουλο, με θέμα: «Τα Ναρκωτικά και η Σωστή Αντιμετώπισή τους».

Κατά τη διάρκεια του γεύματος ο πρόεδρος του Προπέλλερ Κλάμπ κ. Γεώργιος Μπέζης, παρέδωσε σε εκπροσώπους των Σχολών: Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ασπροπύργου, Κολλέγιο Αθηνών, Αμερικανικό Κολλέγιο Ελλάδος, Κολλέγιο Ανατόλια, Αμερικανική Γεωρ-

γική Σχολή Θεσσαλονίκης και Σχολείο Αμερικανικής Κοινότητας, χρηματικά ποσά τα οποία θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την συνέχιση των σπουδών των άξιων Ελλήνων σπουδαστών.

Στην φωτογραφία ο κ. Γ. Μπέζης παραδίδει επιταγή στον εκπρόσωπο του Αμερικανικού Κολλεγίου κ. Νόρμαν Πάουερ.

Την τελετή παρακολούθησαν οι πρεσβευτές, των Ηνωμένων Πολιτειών κ. Μάικλ Σωτήρχος και της Κορέας κ. Sen-ny Hwan Lee, και ο γενικός πρόξενος των ΗΠΑ κ. Danny Root.

δευτικά ιδρύματα.

Για την επιλογή θα ληφθούν υπόψη τα εξής:

— Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του πατέρα τουλάχιστον 15 χρόνια.

— Βαθμός απολυτηρίου τουλάχιστον 17.

— Σειρά επιτυχίας καθώς και σύνολο μορίων στις γενικές εξετάσεις κατά δεσμη.

— Οικονομική κατάσταση της οικογενείας.

Αιτήσεις θα γίνονται δεκτές έως την 31/12/92,

ενώ περισσότερες πληροφορίες για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά παρέχονται από την Ε.Ε.Ε. Ακτή Μιαούλη 85 και Φλέσσα 2 — Πειραιά) τηλ. 4291.159-65.

Πρωτοβουλία του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος σε μια προσπάθεια να συμβάλλει στην

πληρέστερη ενημέρωση για τα γεγονότα που άλλαξαν την όψη της Βαλκανικής Χερσονήσου στις αρχές του 20ου αιώνα, διοργανώνει έκθεση με αφορμή τον εορτασμό για τα ογδόντα χρόνια από την έναρξη των Βαλκανικών πολέμων του 1912 με θέμα: «Η εποποιία των Βαλκανικών Πολέμων 1912-13. Ο Αγώνας στην Ξηρά και στην Θάλασσα».

Η έκθεση θα εγκαινιασθεί στο Φουαγιέ του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά, το Σάββατο 21 Νοεμβρίου 1992 και ώρα 19.00.

Η ετήσια χοροεσπερίδα της Ναυτιλιακής Λέσχης

Η χοροεσπερίδα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, που έχει καθιερωθεί σε ετήσια βάση από το 1991, θα πραγματοποιηθεί εφέτος στις 5 Δεκεμβρίου στη μεγάλη αίθουσα του ξενοδοχείου Ιντερκοντινένταλ.

Η διάθεση των προσκλήσεων έχει ήδη αρχίσει και για εξασφάλιση θέσεων πρέπει να τηλεφωνήσετε στην κ. Καίτη Βιέννα στο 4293606 ή 4293367 ή στην κ. Irene Watson του I.B.S. στο 7291573.

Ευχαριστίες του κ. Μαργογιάννη

Για τις πολυάριθμες εκδηλώσεις συμμετοχής στο βαρύτατο πένθος του για το χαμό της αγαπημένης του μητέρας, ο κ. Γιώργος Μαργογιάννης ευχαριστεί τη Ναυτιλιακή Οικογένεια μέσω των στηλών μας.

Εκθεση στον «Πειραικό Σύνδεσμο»

Ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος, το αρχαιότερο και κορυφαίο πνευματικό και πολιτιστικό Ίδρυμα στην περιοχή του Πειραιά, στα πλαίσια της πολιτιστικής του δράσης, οργανώνει την Γ' Εικαστική Έκθεση διακεκριμένων ζωγράφων δια της Εφορίας Νυκτερινών Σχολών Εργαζομένων Νέων.

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

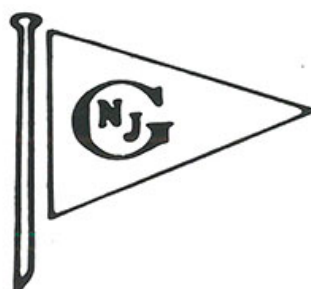
* SHIP AGENTS
* BUNKER SUPPLIER
* SHIPBROKERAGE
* CREW & SPARES

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪ'ΟΝ	Μπαχάμας	1.241	1975	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε ακυβέρνητο στη Μάγχη, στις 25/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΙΣΒΗ	Μπαχάμας	19.602	1986	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στο Σαν Αντόνιο, στις 20/10.
ΔΥΣΤΟΣ	Ελληνική	3.847	1972	Ανέφερε σοβαρές ζημιές από κακοκαιρία τον Οκτώβριο και κατέπλευσε στο Βόλο για επιθεώρηση.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ	Μπαχάμας	13.605	1978	Κατά την αγκυροβόληση στο Σάντος, στις 27/10, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή.
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ	Παναμαϊκή	38.686	1968	Υπέστη πυρκαϊά ανοικτά του ακρωτηρίου Σίδηρος της Κρήτης, στις 21/10.
ΝΙΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	23.186	1984	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Banglar Kiron» στη Τσιταγκόνγκ, στις 6/11 και υπέστη ζημιές.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	Ελληνική	17.879	1984	Επιθεωρήθηκε στο Μόντρεαλ, συνεπεία ζημιών που υπέστη από σύγκρουση με το μπάλκερ «Quebecois» στον π. Σαίντ Μαρί στις 31/10.
ΠΗΓΑΣΟΣ	Παναμαϊκή	15.798	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και προσέκρουσε σε ύφαλο ανοικτά της Ταϊβάν, στις 9/11. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	Ελληνική	21.374	1966	Κατά το ταξίδι από Σαν Λορέντζο για Ρότερνταμ, έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 49.44 Β, 03.04 Δ στις 30/10.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Κυπριακή	18.495	1980	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Σουέζ στις 7/11.
ΟΡΕΜΠΑΕ	Κυπριακή	39.656	1975	Κατά την εκφόρτωση στην Τεργέστη, υπέστη πυρκαϊά στο αντλιοστάσιο, στις 1/11, η οποία κατασβέσθηκε από το πλήρωμα και την πυροσβεστική χωρίς να προκαλέσει σοβαρές ζημιές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΜΟΥΡΑΝΟ	Μπαχάμας	65.579	1974	Προσάραξε στον π. Μισισσιππί στις 21/10 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και ζήτησε την συνδρομή ρυμουλκών.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σαφής η βελτίωση των επιπέδων των ναύλων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου.

Κατά τους παρατηρητές της αγοράς η σχέση προσφοράς - ζήτησης τονάζ εμφανίζεται πολύ ισορροπημένη και επιτρέπει την αισιόδοξη πρόβλεψη περαιτέρω ανόδου των ναύλων, ιδιαίτερα στις κατηγορίες των *panamax* και των *handymax* μέχρι τα τέλη του έτους.

Στον Ατλαντικό τα δολ. 21,50 για τους 50.000 τον. σιτηρά για Ταϊβάν, τα δολ. 20,75 που πληρώθηκαν για παρόμοια ποσότητα για την Ιαπωνία, καθώς και τα δολ. 10,00 για 52.000 τον. από τον Μισσισιππί για το Ρότερνταμ αναθάρρυναν την πλοιοκτησία, η οποία παρά τις καθυστερήσεις που σημειώνονται στις φορτώσεις προς την Κοινοπολιτεία, ανθίσταται στις πιέσεις των ναυλωτών ζητώντας υψηλότερους ναύλους.

Περισσότερο δραστήρια εμφανίζεται και η αγορά των μεγάλων μπάλκ κάρριερς με εντονότερη ζήτηση για μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων. Άλλωστε πρέπει να σημειωθεί, ότι στα *charter size* και τα μικτά πλοία η εικόνα προσφοράς - ζήτησης έχει βελτιωθεί καθώς έχει απαλειφθεί χωρητικότητας πλέον των 10 εκατ. τον. d.w. λόγω παροπλισμού και διάλυσης των παλαιότερων μονάδων.

Στον Ειρηνικό η αγορά εμφανίζεται σταθερή, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, με έναν σημαντικό αριθμό πλοίων απασχολημένων με τη μέθοδο της χρονοναύλωσης.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων τις πρώτες δύο εβδομάδες του μήνα.

Σιτηρά:

- 100.000 τον. ποταμό Μισσισιππί για Ρότερνταμ, δολ. 8,60.
- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 21,50.
- 53.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,75.
- 35.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Αμβέρσα, δολ. 10,50.
- 35.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα, δολ. 15,00.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 23,50.
- 25.000 τον. Βορ. Γαλλία για Αλγερία, δολ. 15,50.

- 20.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Α. ακτή Μεξικού, δολ. 16,25.
- 20.000 τον. Σαουδ. Αραβία για Μαλαισία, δολ. 14,50.

Γαιάνθρακες:

- 130.000 τον. Άμποτ Πόιντ για Φλάσσινγκ, δολ. 7,50.
- 110.000 τον. Νιουκάστλ για Αμβέρσα, δολ. 8,15.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Κασσιούνγκ, δολ. 9,00.
- 80.000 τον. Βαλτιμόρη για Ένστέντ, δολ. 6,25.
- 70.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρότερνταμ, 6,95.
- 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ισπανία, δολ. 7,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 220.000 τον. Βραζιλία για Νοτ. Κορέα, δολ. 6,90.
- 165.000 τον. Τουμπαράο για Ρότερνταμ, δολ. 4,30.
- 130.000 τον. Νάρβικ για Ρότερνταμ, δολ. 2,15.
- 125.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 4,20.
- 110.000 τον. Πόντα ντε Μαδέϊρα για Δουκέρκη, δολ. 6,40.
- 100.000 τον. Νάρβικ για Αμβέρσα, δολ. 2,75.

Λιπάσματα:

- 33.000 τον. Παγκάγκουλα για Τσιταγκόγκ, δολ. 51,50.
- 14.000 τον. Κπέμε για Ινδία, δολ. 29,00.

Ζάχαρη:

- 14.500 τον. περίπου Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 15,25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ικανοποιητικός ρυθμός δραστηριότητας στον χώρο των χρονοναυλώσεων σε Δύση και Ανατολή, με τα μισθώματα σε ανοδική εξέλιξη σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι αρκετοί ναυλωτές έχουν καθυστερήσει τη προώθηση των φορτίων τους ενόψει του λήγοντος έτους και γιαυτό αισιόδοξούν σε περαιτέρω άνοδο των μισθωμάτων τις προσεχείς εβδομάδες, ιδιαίτερα στα *handysize* πλοία.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 69.700 τον. d.w. από Ιαπωνία, μέσω Ανατολ. ακτής Αυστραλίας για

Ταϊβάν, δολ. 9.100 την ημέρα.

- 64.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 9.750 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλού υπό έρμα.

- 61.900 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

- 54.500 τον. d.w. από Λίβερπουλ, μέσω Σαϊντ Λόρενς και Ερυθράς Θάλασσας, με επαναπαράδοση Άντεν δολ. 6.500 την ημέρα.

- 41.000 τον. d.w. από Χονττέιντα, μέσω Μαύρης Θάλασσας για Άπω Ανατολή, δολ. 6.250 την ημέρα.

- 39.300 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 10.150 την ημέρα.

- 37.600 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

- 34.500 τον. d.w. από Μαύρη Θάλασσα για Άπω Ανατολή, δολ. 9.600 την ημέρα.

- 29.000 τον. d.w. από Ιαπωνία, μέσω Αυστραλίας για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 4.975 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Για πρώτη φορά από τις αρχές του 1992, οι διαχειριστές μεγάλων δεξαμενοπλοίων είδαν τα έσοδά τους να πλησιάζουν κάποια ρεαλιστικότερα επίπεδα, που σ' ορισμένους επιτρέπουν και κάποια κέρδη.

Η άνοδος των ναύλων των U/VLCC περί τα WS 60, αποδίδεται στην εποχιακή αύξηση των αποθεμάτων και εν μέρει στην νευρικότητα που επικρατεί στην αγορά του πετρελαίου ενόψει της νέας συνόδου των Υπουργών του ΟΠΕΚ στις 25 Νοεμβρίου.

Πάντως κατά τους Βρετανούς ναυλομεσίτες Ε.Α. Γκίμπσον, η ανοικτή χωρητικότητα στην περιοχή του Περσικού Κόλπου αναμένεται μέχρι τα τέλη του μήνα να φθάσει τα 60 πλοία, 16,5 εκατ. τον. d.w., πρόβλεψη που αναμένεται να συμπιέσει τους ναύλους κάτω από τα επίπεδα των WS 60.

Στα μεγέθη σουέζμαξ και ειδικότερα στις ναυλώσεις από τη Δυτ. Αφρική, οι ναύλοι συμπιέστηκαν περί τα WS 52-55, χωρίς η αναμενόμενη ροή φορτίων να επιτρέπει τη πρόβλεψη για βελτίωση των επιπέδων.

Αντίθετα ισχυρότερη εμφανίσθηκε η θέση των δεξαμενοπλοίων άφρα-

μαξ με τους ναύλους στη Μεσόγειο να κυμαίνονται περί τα WS 97 - 100 και στην Καραϊβική περί τα WS 88 - 90.

Τέλος στα καθαρά φορτία η εικόνα

της αγοράς παρέμεινε μάλλον στάσιμη, με τα φορτία των 50.000 τον. να πληρώνονται περί τα WS 115-120 σ'όλες τις περιοχές, ενώ τα μικρότερα των 30.000 τον. περί τα WS 165.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΒΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Αγκαντίρ και Καζαμπλάνκα δολ. 12,00 φίο, 10.000 / 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 12-18.

ΥΒΟΝΝΗ: Ποταμό Μισισσιππί 22.000 τον. περίπου γεννήματα Μαρακάϊμπο, δολ. 15,75 φίο, 4,5 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 2-6.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τον. γεννήματα Ταγκακόνα, δολ. 12,50 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 2-9.

ΑΠΤΕΡΑ: Σαίν Λόρενς 35.000 τον. σιτηρά Αμβέρσα, δολ. 10,50 φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΑΓ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαίη 60.000 τον. γαιάνθρακες Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 7,55 φίο, φόρτωση κλίμακας / 20.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-20.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: Πουέρτο Μπολιβάρ 70.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 6,85 φίο, 35.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 10.

ΣΑΝ ΒΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. περίπου σιτηρά Νοτ. Αφρική, δολ. 23,50 φίο, 5 ημέρες / 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Πόρτ Ελίζαμπεθ, δολ. 23,39 φίο, 5.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά Περού, δολ. 18,75 φίο, 5.000 / 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-13.

ΟΛΥΜΠΟΥΣ: Βραζιλία 220.000 τον. Νοτ. Κορέα, δολ. 6,90 φίο, 12 ημέρες, Δεκεμβρίου 17-27.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 4,30 φίο, 7 ημέρες, Νοεμβρίου 15-30.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Σεπετίμα Μπαίη 100.000

τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Κασσιούγκ, δολ. 6,70 φίο, 40.000 / 38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 5.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά Αλγερία, δολ. 15,50 φίο, 5.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Νοεμβρίου.

ΦΑΕΘΩΝ: Κπέμπε 14.000 τον. φωσφάτα Βομβάη, δολ. 29,00, φόρτωση κλίμακας / 1.200 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 8-12.

ΑΝΑΜΕΛ: Σαουδική Αραβία 20.000 τον. σιτηρά Μαλαισία, δολ. 14,50, 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Νοεμβρίου 1-10.

ΚΑΤΙΑ Β.: Κόλπο ΗΠΑ 50.500 τον. γεννήματα Βαρκελώνη, δολ. 12,00 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Κόλπο 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 20,25 φίο, 10.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. σίδηρα Κίνα, δολ. 46,50 φίο, 2.500 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.800 τον. d.w. του 1990, παράδοση Χόγκ Κόγκ, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: 21.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Μαύρη Θάλασσα, Νοέμβριο, επαναπαράδοση Νιγηρία, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ: 27.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κβινάνα Νοεμβρίου 4-12, επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 65.000.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ταϊσούνγκ άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, με επαναπαράδοση Ιαπωνία,

δολ. 8.250 την ημέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ: 61.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμστερνταμ αρχές Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: 61.900 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 200.000.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία, Νοεμβρίου 15-20, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.400 τον. d.w. του 1988, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.300 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άνναμπα Νοεμβρίου 12, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.348 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ Νοεμβρίου 25-30, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΠΟΝΤΟΥΣ: 64.400 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρόττερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι Πόρτ Καμάρ με επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 6.150 την ημέρα.

ΘΑΛΕΙΑ: 64.100 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νοτ. Ιαπωνία, Νοεμβρίου 9-12, κυκλικό ταξίδι Λίττλετον, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ: 18.600 τον. d.w. του 1977, παράδοση Χερόγια άμεση, επαναπαράδοση Κέηπ Τάουν / Μομπάσα, δολ. 6.950 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ: 54.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση ΗΒ άμεση, ταξίδι μέσω Σαίντ Λόρενς και Ερυθράς Θάλασσας με επαναπαράδοση Άντεν, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΙΝΩΣ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ αρχές Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νότιας Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 5.550 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρόττερνταμ, Νοεμβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Κόλπου και Αιγύπτου με επανα-



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

παράδοση Πασσέρο, δολ. 7.050 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΣΒ: 40.850 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Νοτ. Αφρική Νοέμβριο, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΑΛΚΙΝΟΗ: 34.200 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Γκέντε αρχές Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ Νοεμβρίου 12-17, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ για επαναπαράδοση Άπω Ανατολή δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ Νοεμβρίου 5-6, κυκλικό ταξίδι Πόρτ Καμσάρ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 41.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Χοντέιντα άμεση, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΝΙΚΟΣ Ν.: 41.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κράμπ Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 25.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, περίοδος 3-5 μηνών, με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.800 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Πασσέρο άμεση, περίοδος 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Άπω Ανατολή Δεκέμβριο, περίοδος 10 μηνών, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΗΜΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 260.000 τόν. Ρότερνταμ, WS 50, Νοεμβρίου 8.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Νοτ. Κορέα, WS 50, άμεση.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 280.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 50, Νοεμβρίου 5.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Αλιγάκα 55.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 110, Νοεμβρίου 4.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Γιαμπού 28.000 τόν. καθαρά Σουέζ, δολ. 125.000 κατ' αποκοπή, Νοέμβριο.

ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Γιαμπού 30.000 τόν. καθαρά Ανατολ. Αφρική, WS 160, Νοεμβρίου 9.

ΠΑΡΙΣ II: Σιντί Κερπ 80.000 τόν. Λειξόες, WS 91,25, Νοεμβρίου 9.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Ες Σάιντερ 78.000 τόν. Καστελλόν, WS 95, Νοεμβρίου 6.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρείας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 13 Νοεμβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	100.00	159.00
Τζέννα	117.00	214.00
Αμβούργο	107.00	176.00
Χάβρη	119.00	200.00
Πειραιάς	115.00	202.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	112.00	230.00
Τζέντα	115.70	237.88
Ρας Τανούρα	109.15	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	106.00	214.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	136.00	228.00
Λας Πάλμας	110.00	197.00

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Ερυθρά Θάλασσα, WS 52,5, Νοεμβρίου 20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 61,5, Νοεμβρίου 26.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 72.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 88, Νοεμβρίου 14.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Μπετζάια 80.000 τόν. Γένοβα, WS 97,5, Νοεμβρίου 15.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. Κόντινεντ, WS 100, Νοεμβρίου 14.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Αμουαύ Μπαίη 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 12.

ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ: Βέντσπιλς 50.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 135, άμεση.

ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ: Μπανίας 80.000 τόν. Τριέστη, WS 95, Νοεμβρίου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 59.000 τόν. μέρος φορτίου, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 115, Νοεμβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Ρας Τανούρα 310.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ με οψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, Νοεμβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ: Ρας Τανούρα 310.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ με οψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, Νοεμβρίου 10.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Αφρική 119.000

Θέουτα	108.00	201.00
Ντώραμπαν	106.00	220.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	91.00	291.00
Σίδνεϋ	132.00	234.00
Χόγκ Κόγκ	115.00	203.00
Σιγκαπούρη	98.00	171.00
Τόκιο	120.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	111.00	213.00
Ν. Υόρκη	114.00	210.00
Χάμπτον Ρόουντς	117.00	205.00
Χιόυστον	93.00	180.00
Νέα Ορλεάνη	93.00	180.00
Λος Άντζελες	100.00	200.00
Κρίστομαλ	111.00	206.00
Ρίο Ιανέιρο	125.00	274.00
Μπουένος Άϊρες	117.00	208.00
Μοντεβιδέο	142.00	252.00

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

Τέλεξ: 241478 TRANS GR

Φάξ: 4223769

τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 67,5, οψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 65, Νοεμβρίου 8.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Κιουρασάο 46.000 τόν. Τζάνκσονβιλ, WS 130, Νοεμβρίου 2.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Δυτ. Αφρική 127.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 57,5, Νοεμβρίου 14.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Αρζού 80.000 τόν. Φος, WS 93, Νοεμβρίου 7.

ΚΥΘΗΡΑ: Ρας Ίσα 124.000 τόν. Αυγούστα, WS 70, Νοεμβρίου 9.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζάια 78.000 τόν. Σαβόνα, WS 90, Νοεμβρίου 8.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Κ.: Σιντί Κερπ 65.000 τόν. Ισπανία, WS 94, Νοεμβρίου 9.

ΦΑΡΟΥΥΣΙΠ Λ.: Ρας Τανούρα 246.000 τόν. Χάβρη, WS 55,5 Νοεμβρίου 18.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Τζεμπέλ Ντάννα και Κάργκ Άϊλαντ 270.000 τόν. Αϊν Σούκχνα, WS 52,5, Νοεμβρίου 5.

ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ: Φατέχ Τέρμιναλ 88.000 τόν. Σιράχα, WS 70,5, Νοεμβρίου 26.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πόιντ Νουάρ 35.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 170, Νοεμβρίου 15.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. Βραζιλία, WS 113,5, Νοεμβρίου 20.

ΧΑΡΜΟΝΥ: Περσικό Κόλπο 245.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 60, Νοέμβριο.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



NAFTIKA CHRONIKA

Hellenic Chamber of Shipping Organizes P & I Seminar

The Hellenic Chamber of Shipping organized a Seminar on Protection & Indemnity Insurance, which took place on Monday, November 2nd, in the EVEP building in Piraeus, to discuss a wide range of subjects of great interest to the Greek shipping community.

The Seminar was organized in order to contribute to the better understanding of the P & I cover by the Greek shipping community and to allow a fruitful discussion on the issues constituting the main concerns of Greek shipowners at this time.

Among the topics discussed during the day-long session, which packed the EVEP's auditorium, were: the recent rise in P & I costs; the advantages of the mutual system; the possibility of a shift towards a greater degree of self-insurance in the Clubs' reinsurance programme, and the attempts that the Clubs make to maintain a fair balance of costs between various categories of members; the reasons for the recent surge in liability claims; ship inspections; rising legal costs, and defence cover.

The opening address was given by Greece's Minister of Merchant Marine Aristotelis Pavlidis and Constantine E. Comninou, President of the Hellenic Chamber of Shipping.

During the 1st Session, Peter Spendlove of the West of England spoke on the subject: «Present Economic Position of the P & I Industry». Using slides of charts displayed on a screen, Spendlove discussed in detail the escalation in claims cost. «But 1992 seems to be showing an improving trend», he added.

During the 2nd Session, Hugo Wynn - Williams of the UK P & I Club gave an analysis of the large P & I claims. Quoting excerpts from an «Analysis of Major Claims 1992», published by the United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) and compiled by the UK P & I Club, Wynn-Williams pointed out that Greece ranked with the lowest countries in number of claims where incidents occurred, as well as the value of the claims.

Wynn - Williams said that the United States ranked No. 1 in number of claims and value of claims, while the CIS ranked second in the value of claims and Italy ranked third in both the value of claims and in the number of claims.

There was a Panel Discussion just before lunch with Terence Coghlin, Senior Partner in the UK P & I

Club, serving as Chairman, and Constantine E. Comninou as Coordinator. The Senior Managers of the P & I Clubs and Coghlin and Comninou answered questions from the audience.

Mark Williams of the West of England talked about the «Conditional Surveys / Ship's Inspections» in the 3rd Session during the afternoon.

Peregrine Massey of the UK P & I Club spoke on «Defence Cover Issues» at the 4th Session. This was followed by a Panel Discussion, with A. Bessemer Clark, Managing Director of the West of England P & I, serving as the Chairman, and G. Gratsos as Coordinator. The Senior Managers of the P & I Club and Clark and Gratsos answered questions from the audience.

The Seminar was attended by representatives of: The UK P & I Club; the West of England; The London Club (Bilbrough); The Skuld P & I Club; The Swedish Club; The Gard; North of England P & I Club; Standard Club, and the Liverpool and London.

«NAFTIKA CHRONIKA» will include in the next issue of December 1st, a special supplement covering the interesting topics raised during the Seminar.

New Challenges for Maritime Industries

«The maritime sector has shown that it can stand up, cooperate effectively and take responsibility for its own future» said vice-president Bangemann on the Maritime Industries Forums' plenary session in Genoa. After nine months work the forum presented the final report to the commission. The report has been set up in over twenty sessions by four working groups of the forum dealing with economic analysis, research and development, maritime transport, maritime safety and environmental problems.

For the first time representatives of shipyards, shipping lines, shipbuilders, the fishing industries, ports and trade unions to marine technology and research worked together with members of ministries in EC and EFTA countries, the European Parliament and EC commissions to contrive new perspectives for the entire range of maritime aspects at European level. The Forum's participants agreed that existant synergy effects should be used to strengthen the competitiveness of Europe's maritime industries and asked for a continuation of work on some of the projects by the way of individual panels.

The Commission's communication on «New chal-

lenges for Maritime Industries» represented an attempt to adopt modern, dynamic industrial policy by horizontal approaches with a permanent dialogue between the government and all industries involved, instead of defensive sector specific measures.

The final report is the first occasion for the maritime industries to speak with one clear voice. It spells out that the most important areas such as short-sea shipping, co-ordination of research and development, maritime safety, environmental protection and the qualification of the operating personnel on vessels must be improved in order to develop the competitiveness of the maritime sector. Bangemann closed: «Now, the maritime industries are on their way towards forming a unity that deserves to be taken much more seriously at a political level».

LRS Greek Committee holds meeting in Piraeus

Lloyd's Register's Greek National Committee met at the Yacht Club of Greece on October 21st, under the chairmanship of Mr. Gregory Hadjieleftheriadis since his election as chairman in May 1992.

Also present from Lloyd's Register's head office were Mr. J.G. Beaumont, director and chief ship surveyor and Dr. R.A. Goodman, regional controller.

Mr. Beaumont as guest speaker discussed Lloyd's Register's commitment to quality management systems (Q.M.S.) and explained how the International Association of Classification Societies (IACS) have agreed that it will be mandatory for IACS members to have certification in accordance with the IACS quality system certification scheme by January 1994.

The considerable work done and state of readiness of LR to undergo assessment to the scheme was described.

This subject led to the discussion of safety management systems (SMS) for ship operation and the committee was advised that this resolution will be considered by IMO in December as an amendment to the

SOLAS 74 convention and as such its adoption by all signatories to that convention would therefore be automatic. IMO will consider in December the final draft of the ISM code and the degree to which it might become mandatory for the management of various categories of ships.

There was also a lively discussion of the Salvage Association structural condition warranty surveys called for by underwriters and the role of classification societies. Discussions between IACS and the joint hull committee of underwriters were taking place and good progress was being made. The IACS proposals to IMO for the enhanced survey of tankers and bulk carriers were described to the Committee. Such surveys will increase the confidence of underwriters in classification.

Finally Mr Beaumont explained how Lloyd's Register gathered, collated and interrogated casualty information and how trends and areas of concern could be identified. Also that classification societies were now pooling their information through IACS and one result of this has been the IACS early warning scheme (EWS) for hull damage trends.

Lloyd's Register — Management in Greece

In keeping with current developments in the area, Mr Mel Pearson has been appointed, senior principal surveyor for the Eastern Mediterranean.

Mr Pearson will continue to be based at Piraeus and, in addition to his present responsibilities for Greece and Cyprus, his new appointment will also incorporate overall responsibility for Lebanon, Syria and Iran.

Tsavliris active off Singapore

Tsavliris Piraeus, the well known emergency response salvors, have consolidated their position as major contractors at Singapore, by recently rendering two substantial Lloyds Open Form «No Cure No Pay»

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

salvage operations, (involving an aggregate financial outlay in excess of one million pounds sterling), namely those of the product tanker «Radwan» and craned bulker «Brahms».

It is noteworthy that Tsaviris are contemplating opening a Singapore office and/or stationing a salvage tug in the area, in joint venture with a major local company. Notwithstanding the risks of (and cost of protection against) pirate attacks, Tsaviris view Singapore as one of the most strategic and active salvage stations in the world.

Largest Romanian - built ship to LR Class

The bulk carrier «Ferosa» of 173,000 dwt is the largest ship ever built in Romania and has been classed by Lloyd's Register. The vessel was delivered in September by builders Santierul Naval Constantza SA to owners Trinity and Taurus Ltd and will export iron ore from South Africa.

In addition to being constructed to LR's latest bulk carrier Rules, the ship will be fitted with hull monitoring equipment on its arrival in Cape Town. This equipment will provide the master with a visual indication of actual hull motions and stresses. A recording facility will also be fitted to enable the analysis of collected data. Once fitted with monitoring and recording equipment the ship will be assigned LR's SEA (R) notation.

The newbuilding capacity of the Constantza shipyard will be occupied for the next five years by similar sized bulk carriers which will be built for Trinity and Taurus and Exmar. All of these ships will be built to LR class.

LR's Constantza office has recently been expanded and extensively refurbished to cope with an increased work load in Romania. LR also has an office in Galati.

New delivery from Dorbyl Marine

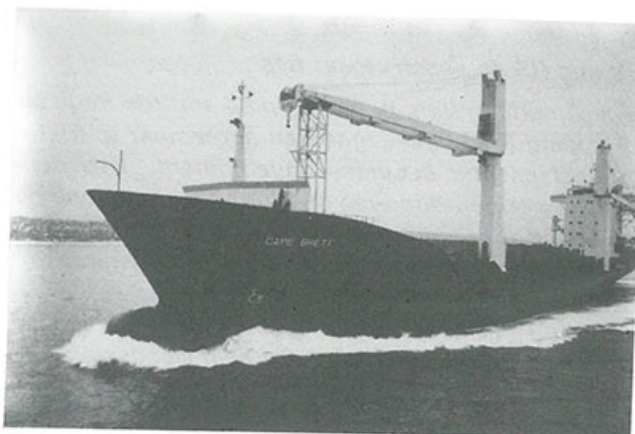
Columbia Shipmanagement Ltd has taken delivery of the fifth in a successful series of seven container ships being build for the Cyprus based company and its international partners.

Designed with modern feeding services in mind, four of the vessels were ordered from Mathias Thesen Werft GmbH of Germany while a further three of very similar specifications were contracted in South Africa. The latest vessel «Cape Brett», pictured above, was recently delivered by the Dorbyl Marine (Pty) shipyard in Durban.

She sailed immediately to the Arabian Gulf/Indian Ocean region to commence regular services for American President Lines. For the duration of the time charter to APL, the ship has been renamed «Eagle Commitment».

Columbia's wide experience of manning, technical management and operating its own liner services went into producing a safe, flexible vessel to meet the industry's demands in every respect.

«Cape Brett» is owned by an investment fund registered in Germany and is classed by Germanischer



Lloyd to + 100 A4 standards. Full management of the ship is in the hands of Columbia while chartering of the entire series has been undertaken by Hanse Be-reederungs GmbH in Hamburg.

Like her sister vessels, «Cape Brett» is a fast, self-sustaining carrier of multi-measurement design and incorporates a number of outstanding features. The 9,100 gross tons liner has a maximum capacity of 930 teu's and a trial speed of 17.6 knots.

ABS advances relations in CIS

The American Bureau of Shipping will form a new technical committee comprising individuals eminent in the marine industry from the Commonwealth of Independent States (CIS, formerly part of the USSR). Making the announcement on October 28th, Dr. Donald Liu, Senior Vice President of Technology, stated: «This committee will allow ABS to maintain close contact with scientific and engineering developments relating to design and shipbuilding disciplines in the CIS».

ABS develops its Rules for design, construction, and operational maintenance of ships and marine structures through an international system. Dr. Liu explained that «the Rules are the foundation of classification, and this committee system has proven a great success to ABS by ensuring that these Rules incorporate the latest developments from the various disciplines and geographical areas around the world. Through this method the ABS Rules are recognized as being authoritative, current, and representative of the marine industry worldwide».

«ABS has had ongoing contact with a number of prominent individuals in the former Soviet Union but now, as a result of political changes there, we have wonderful opportunity to expand our working relationships. In the past year the ABS staff has visited organizations in the CIS, and ABS has hosted several delegations from the CIS representing research institutes and shipbuilding organizations. This has served to deepen our appreciation of their considerable knowledge and experience in specialized marine fields. Consequently, the ABS Rule development efforts should benefit from direct input of recognized experts within the CIS», Dr. Liu said. He indicated that the committee members will be identified as soon as ABS has received formal notifications of acceptance

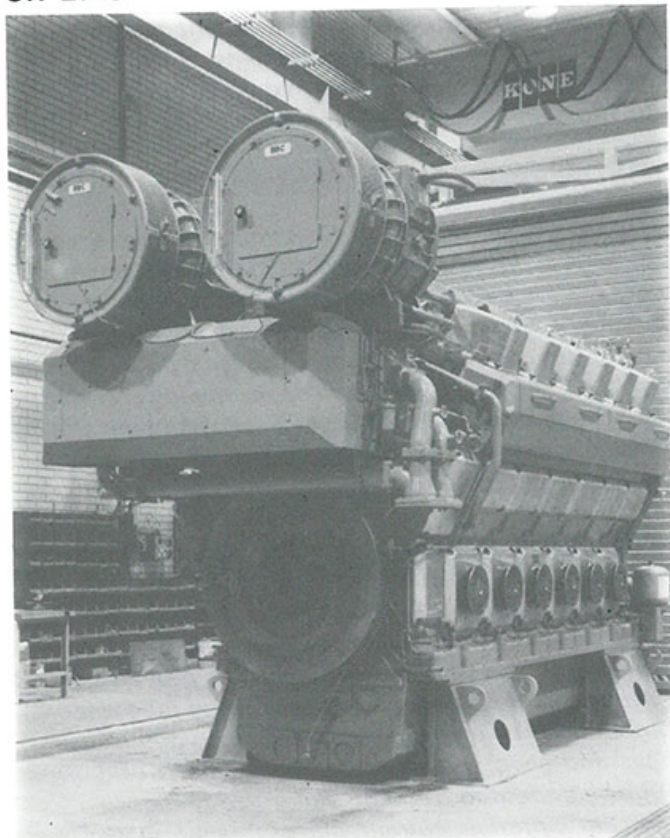
from all those invited to join.

ABS and RS establish closer ties

The American Bureau of Shipping and the Register of Shipping (RS) have signed an agreement to foster relationships and business development. This document of cooperation was built upon a long-standing agreement of cooperation between the two societies for the classification of ships, and it extends areas of mutual assistance.

Robert J. Vienneau, ABS Vice President, travelled to Russia in September where he held discussions with RS officials at their head office in St. Petersburg. Among those present were R.A. Belik, Director, Yu. I. Bykov, Technical Director, F.P. Evshin, Deputy Director, and S.N. Sedov, Deputy Director.

Wartsila Vasa 32 successfully tested on LPG



Last year Wartsila Diesel's Vasa 32 engine was released for operation on natural gas. The Vasa 32GD gas diesel engine with high-pressure fuel injection has attracted a great deal of interest on the market, and several installations are already in operation. Now the Vasa 32 engine has been tested on LPG with very promising results, and a pilot plant will be started up within the next few months. Wartsila Diesel is the first diesel manufacturer to test LPG in medium-speed engines utilizing high-pressure fuel injection.

The tests on LPG are part of an extensive Wartsila Diesel R & D programme that has been working for a number of years to develop a complete range of gasburning prime movers. The work is based on a series of feasibility studies that clearly demonstrate the advantages of the diesel process over gas turbines.

SAFE NAVIGATION: Ports urged to use new technology

An action plan for the achievement of safe, economic and environmentally benign operation of the global tanker fleet has been put forward by the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO).

Speaking at a Hamburg conference September 28, INTERTANKO Chairman Andreas K.L. Ugland said that more effort should be directed towards accident prevention, through the wider use of modern navigational aids and sophisticated traffic management systems.

He said, «Most accidents happen in ports or coastal areas and port authorities and states can contribute much to vessel safety by ensuring that adequate traffic control and guidance systems are provided».

The INTERTANKO Chairman also called on insurers to play a greater part in raising standards. He said, «Their statistics can show which of the flag states, classification societies and shipping companies are up to standard. A bad record should prompt insurance companies to refuse to insure ships under that flag, class or shipping company or, alternatively, to vary premiums so that a larger distinction is made between the good and bad risk. This would contribute to accident prevention and the faster elimination of substandard ships».

Mr Ugland then suggested that the main focus for improvement should be directed at substandard companies rather than substandard ships. He declared: «Too many companies only thing short-term and are not investing in education, technology and safe and environmentally friendly operation».

In his address, Mr Ugland outlined other initiatives to improve safety and environmental protection, including:

- **IMO:** Mr. Ugland supported the IMO decision to draw up competence requirements for flag states. He asked whether IMO would have the power to withdraw approval of flag states. He said: «I hope the answer is yes. If so, it is a large step forward, which all who want quality of operation should support and applaud.
- **Classification societies:** Mr. Ugland said that the loss of confidence in the classification system was due in part to the fact that there were too many societies. He said, «This gives the less scrupulous owners the opportunity to switch from a more rigorous classification society to one that will certify his ship at a lower standard». Mr. Ugland also welcomed the International Association of Classification Societies' unified requirements for enhanced surveys of oil tankers;
- **Ship vetting:** On the subject of charterers' inspections, Mr. Ugland said he hoped that the oil companies would shortly reach agreement on a standard system to reduce the incidence of duplicated ship inspections.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX OPTINT	78	12234
ABIN ΟΤΑ 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	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΤ'ΑΝΤ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ 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
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΟΚΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889

ε. Ναγκόνια 8/9
 προς Ιαπωνία 8/9
 προς Περσικό 29/8
 προς Πόρτ Κέμπλα 25/8
 αργεί Πειραιά
 ε. Σετουμπάλ 3/9
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Σαλάντα Μπαϊ 1357
 ε. Χόμπαρτ 4/9
 ε. Λος Άντζελες 4/9
 ε. Μορμουκάο 17/8
 προς Πειραιά 4/9
 προς Ν. Αφρική 7/8
 ε. Κωνσταντίνα 5/9
 ε. Νταμμάμ 1/9
 προς Σιγκαπούρη 6/9
 μεταφορές Πάτρας
 προς Καρταγόνα 2/9
 προς Οδησσό 6/9
 προς Μίζουράτα 11/9
 ε. Γκουγιακούιλ 5/9
 προς Μπαγκόγκ 1/9
 προς Αδελαΐδα 1/9
 προς Σιενφουέγκας 12/6

προς Γιβραλτάρ 3/9
 προς Αγ. Πετρούπολη 31/8
 προς Χάμπτον 5/9
 ε. Ν. Ορλεάνη 30/7
 προς Ουαϊντόν 25/8
 προς ΗΠΑ 25/8
 ε. Ούμ Σαΐδ 25/8
 προς Ναντόρ 3/9
 προς Α. Ανατολή 12/9
 προς Εύξεινο Πόντο 2/9
 προς Αϊν Σούκνα 27/8
 ε. Πειραιά 29/8
 ε. Ντουάλα 2/9
 προς Κούβα 25/7
 πρ. «Orsola B.»
 ε. Ρίο Ιανέιρο 4/9
 προς Ιαπωνία 6/9
 ε. Λειψός 9/9
 ε. Πειραιά 9/7
 αργεί Πειραιά
 προς Λαμουτ 30/8
 προς Πόρτ Σουδάν 9/9
 ε. Κονακί 8/9
 προς Μπ. Αμπάς 27/7
 προς Γιαβότα 5/9
 ε. Ιντσόν 6/8
 ναυπηγείται Ουλσάν
 μετ. «Μαλλέκο» (ε.)
 πρ. Σιγκαπούρη 3/9
 προς Ντάρμπαϊν 25/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 11/9
 προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 2/9
 ε. Μιλάο 30/8
 επισκ. Θεσσαλονίκη 19/8
 προς Αλεξανδρέτα 20/8
 προς Σεπετίμα 31/8
 προς Τζέντα 7/9
 προς Μωχαμίντα 19/8
 ε. Χιούστον 6/9
 προς ΗΠΑ 28/8

προς Ρωσία 1/8
 ε. Παναμά 2/9
 προς Χιλή 31/8
 ε. Πόρτ Άρθουρ 2/9
 προς Μπαχάμας 28/8
 προς Φουσίκι 31/8
 ε. Ματάντζας 10/9
 ε. Μασσαλία 2/9
 προς Αυστραλία 24/8
 προς Νουακτσότ 29/8
 προς Χιούστον 7/9
 ε. Πόρτ Μωχ. υπιν Κασίμ 28/8
 προς Αϊγκυτο 25/8
 ε. Βαλτιμόρη 20/8
 ε. Ν. Ορλεάνη 6/9
 προς Σιγκαπούρη 19/8
 ε. Βανκούβερ 23/7
 προς Τζέντα 5/9
 προς Σουηδία 1/9
 προς Αμβέρσα 6/9
 ε. Χόγκ Κόγκ 1/9
 προς Σιγκάγκ 26/8
 προς Μπάρνι 2/9
 προς Ιαπωνία 18/8
 προς Νιχάμα 28/8
 προς Ν. Αφρική 4/9
 ε. Ρίο Ιανέιρο 15/8
 προς Κεπτάου 28/8
 προς Λουάντα 30/8

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΙΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΖΟΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

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

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟΜΑΡ	85	25525
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'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809

ε. Ν. Ορλεάνη 1/9
 προς Μπουρκάς 1/9
 ε. Τσίμα 9/9
 προς Τσάρλεστον 6/9
 προς Βιεννά 10/9
 προς Καναδά 3/9
 προς Κόντινεντ 30/8
 ε. Σαν Φραντσίσκο 7/9
 προς Άμπου Ντάμι 9/9
 προς Τεργέστη 8/9
 προς Ιαπωνία 23/7
 ε. Κεητόν 6/9
 προς Φουτζέιρα 28/8
 ε. Πόρτ Κέμπλα 2/9
 προς Χάρκ 'Αϊλαντ 25/8
 προς Βραζιλία 31/7
 ε. Ρας Τανούρα 6/8
 προς Κόλπο ΗΠΑ 30/8
 ε. Ν. Υόρκη 4/9

προς Λουάντα 25/7
 ε. Μελβούρνη 3/9
 προς Ραβέννα 2/9
 πρ. «Καπετάν Γιάννης»
 προς Ταϊτσούκ 19/8
 προς Μπαγκόγκ 30/7
 προς Νοβοροσίσκ 2/9
 ε. Μπρέικ 31/8
 ε. Ν. Ορλεάνη 31/8
 προς Ιαπωνία 8/8
 προς Ταϊλάνδη 10/7
 προς Ρόττερταμ 5/9
 ε. Σιγκαπούρη 21/8
 ε. Σαν Φραντσίσκο 23/8
 ε. Μπρισμπαϊν 7/9
 ε. Προγκέσο 31/8
 προς Σουίνουσκ 4/9
 ε. Παράναγους 14/7
 ε. Ντος Μπάκας 24/5
 προς Ταϊβάν 30/8
 προς Χάρκ 'Αϊλαντ 19/6
 προς ΗΠΑ 20/8
 ε. Κων/πολη 22/8
 ε. Χιούστον 5/9
 ε. Κάντλα 1/9
 ε. Πόρτ Άντζελες 26/8

προς Κασσιούκ 8/8
 προς Πόρτ Κέλαγκ 12/9
 ε. Χόγκ Κόγκ 8/9
 ε. Χάιφα 26/8
 προς Μουκάλα 30/7
 προς Ινδία 8/8
 μεταφορές Ρεθύμνου
 ε. Σαν Νικόλας 1/8
 προς Ιαπωνία 13/8
 προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 7/9
 προς Χοντίντα 29/7
 ε. Άντεν 7/7
 ε. Σετουμπάλ 5/9

ε. Φιλαδέλφεια 6/9
 προς Πενάγκ 8/9
 ε. Αμβέρσα 11/9
 προς Κεητόν 1/9
 ε. Γκουγιακούιλ 2/9
 ε. Σουαί 6/9
 ε. Ν. Ορλεάνη 8/9
 προς Χο Τσί Μίνχ Σιτ 23/8
 πρ. «Al Majed»
 προς Σάρορ 8/9
 προς ΗΠΑ 6/9
 προς Σαβάννα 5/9
 ε. Σιγκαπούρη 5/9
 προς Ν. Υόρκη 30/8
 ε. Ντόβερ 4/9
 ε. Ν. Ορλεάνη 29/8
 προς Βραζιλία 8/9
 προς Σιγκαπούρη 1/8
 προς Μίζουράτα 23/8
 ε. Πειραιά 22/8
 προς Μπετάνια 7/9
 ε. Αμβέρσα 11/9
 προς Κίνα 21/8
 προς Πόρτ Χάρκουρτ 19/8
 αργεί Πειραιά
 ε. Ν. Ορλεάνη 1/9

προς Ιαπωνία 27/8
 ε. Βρέμη 10/9
 προς Λαύριο 31/8
 προς Βόλο 2/9
 ε. Ρόττερταμ 6/9
 ε. Πειραιά 3/9

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 ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14887
ΓΑ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΟΣ ΙΙ	15	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	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
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (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	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΔΑ	71	14957
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
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

υπό ναυπήγηση
 προς Γιανγκόν 3/9
 προς Τελίν 24/8
 προς Ντούρες 27/8
 μεσογειοεικές μεταφορές
 ε. Πειραιά 25/8
 προς Βαλποράιζο 7/9
 αργεί Πειραιά

μεσογειοεικές μεταφορές
 ε. Βανκούβερ 4/9
 προς Πόρτ Κέμπλα 4/9
 προς Γιβραλτάρ 27/8
 προς Τζιμπουτί 3/9
 προς Θεσσαλονίκη 29/8
 δ. Μάλτα 29/8
 ε. Φουτζέιρα 6/9
 προς ΗΠΑ 29/8
 ε. Σεπετιμα 29/8
 προς Αμβέρσα 30/8
 προς Περσικό 8/6
 α. Χιούστον 22/8
 ε. Ν. Ορλέαν 8/9
 ε. Μπουεναβεντούρα 5/9
 ε. Βαλτιμόρη 4/9
 ε. Σαιν Τζων 29/8
 α. Ν. Ορλέαν 4/9
 ε. Βερακρούς 11/8
 ε. Βερακρούς 13/8
 προς Κεμπίκ 9/9
 ε. Πόρτο Καμπίλλο 29/8
 ε. Τακόμα 4/9
 α. Λάγος 1/9
 α. Σ. Άννα Μπαϊ 30/8
 αργεί Πειραιά
 ε. Ιντσόν 5/9
 ε. Ν. Ορλέαν 6/9
 ε. Φρημάντλ 7/9
 προς Μπριστόλ 12/9
 προς Κασσιούκ 7/9
 προς Σάντος 3/8
 προς Σουγκέ Πακίνγκ 29/8
 α. Ν. Ορλέαν 22/8
 προς Κίνα 23/6
 προς Σιγκαπούρη 23/8
 προς Γκρεσί 30/7
 προς Ν. Υόρκη 6/8
 προς Κορέα 3/9
 προς Σιγκαπούρη 22/8
 προς Φρημάντλ 22/8
 προς Ντάρμπαν 9/9
 προς Αλεξάνδρεια 4/9
 ε. Δουνκέρκη 10/9
 ε. Λας Πάλμας 8/9
 ε. Πόρτ ντε Μπούκ 2/9
 προς Νοβορόσισκ 23/8
 προς Κουανγκάι 25/7

ε. Χάργκ 20/5
 μεσογειοεικές μεταφορές
 α. Νταμπέρ 6/9
 α. Χονγκκόνγκ 2/9
 πρ. «Ιωάννα»
 ε. Λέγκχορν 2/9
 ε. Τσιταγκόνγκ 5/9
 πρ. «British Respect»
 ε. Μομπίλ 4/9
 προς Τόκι 4/8
 α. Σάο Σεμπασιάνο 6/7
 ε. Πόρτ Κέμπλα 7/9
 α. Πειραιά 20/8
 ε. Πειραιά 25/8
 μεσογειοεικές μεταφορές
 προς Ρίσαρντς Μπαϊ 24/8
 προς Πειραιά 1/9
 προς Ίμνιγκχαμ 5/9
 προς Βομβάη 4/7
 αργεί Βασύρα
 προς Βομβάη 30/8
 προς Ντουμπάϊ 18/8
 α. Σαν Λορέντζο 24/8
 προς Ελλάδα 22/8
 προς Μπ. Άιρες 28/8
 ε. Κεμπίκ 7/9
 προς Δουνκέρκη 10/8
 ε. Βαλτιμόρη 29/8
 ε. Πορμπαντάρ 1/7
 προς Πειραιά 21/8
 επισκ. Πειραιά 14/7
 προς Μπανιάς 4/9
 μετ. «Hellas Senator» (π.)
 αργεί Πειραιά
 προς Γιούροπορτ 7/9
 προς Φουτζέιρα 9/7
 μεσογειοεικές μεταφορές
 προς Πουέρτο Καμπίλλο 24/8
 ε. Λας Πάλμας 6/9
 προς Λισαβόνα 13/8
 ε. Μανίλα 108
 προς Πόρτ Βέιμ 31/7
 προς Πειραιά 3/9
 επισκ. Πειραιά 18/6
 ε. Ν. Ορλέαν 1/9
 προς Ν. Αμερική 7/9
 δ. Γιβραλτάρ 2/9
 μεσογειοεικές μεταφορές
 προς Μέγαρα 3/9
 ε. Βομβάη 21/8
 προς ΗΠΑ 6/9

ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΖΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΑΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΗΦΑΙΣΤΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΙΑ	72	13767
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
ΚΑΡΒΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	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	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	11	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	72	9281
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720

προς Μπαγκόνκ 25/8
 προς Νιγκμπο 1/9
 προς Ρίο Ιανέιρο 6/9
 δ. Ντόβερ 13/5
 προς Ν. Ορλέαν 24/8
 προς Τζέντα 4/9
 α. Βανκούβερ 26/8
 α. Χιούστον 8/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 30/7

προς Ρωσία 29/8
 πρ. «Pasglory»
 ε. Μανίλα 7/9
 προς Γιοκοχάμα 4/9
 προς Γένοβα 6/9
 προς Κολόμπο 11/9
 προς Κίγκστον 31/8
 προς Σιγκαπούρη 2/9
 προς Σιόν 28/8
 προς Λος Άντζελες 4/9
 α. Πόρτ Χάρκουρτ 2/9
 α. Χιούστον 6/9
 προς Ταϊβάν 24/8
 προς Σιμπόλγκα 25/8
 α. Ν. Ορλέαν 7/9
 α. Χιούστον 6/9
 προς Φλάσινγκ 9/9
 προς Λέιθ 9/9
 προς Μομπίλ 14/8
 ε. Βερακρούς 12/8
 προς Σαν Πέντρο 3/8
 ε. Τελίν 31/8
 ε. Κασίμα 2/9
 ε. Μπαχραϊν 22/5
 προς Ότα 16/8
 προς Μεθούλ 3/9
 ε. Πειραιά 31/7
 μεσογειοεικές μεταφορές
 επισκευές Πειραιά
 α. Ν. Ορλέαν 22/8
 προς Κίνα 30/8
 ε. Πειραιά 3/9
 προς Δ. ΗΠΑ 24/8
 προς Βαλτιμόρη 2/9
 προς Μοζαμβίκη 9/9
 α. Ραβέννα 1/9
 αργεί Πειραιά
 ε. Πόρτ Χέντλαντ 31/7

ε. Μαντράς 24/8
 α. Ν. Ορλέαν 16/8
 προς Ν. Ορλέαν 5/9
 προς Ντάρμπαν 23/8
 προς Κίνα 24/7
 προς Νιγηρία 22/7
 ε. Δαμπίττα 10/9
 ε. Ρότερνταμ 10/9
 προς Λε Χάβρη 30/8
 προς Ινδία 11/8
 προς Πόρτ Κέλαγκ 5/9
 ε. Κάντλα 16/8
 προς Αλγκίρι 17/9/91
 α. Τζουαίμα Τέρμ. 22/7
 ε. Τζουαίμα Τέρμ. 9/7
 προς Μπείρα 29/8
 ε. Αμβέρσα 28/8
 προς Σιζζού 23/8
 προς Κόλπο ΗΠΑ 25/8
 ε. Τζουαίμα 3/8
 στο Κουίνχουαγκντά 28/5
 προς Β. Θάλασσα 25/8

προς Περσικό 11/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 5/9
 προς Ρότερνταμ 3/9
 α. Σαν Νικόλας 1/8
 προς Βανκούβερ 25/8
 α. Ν. Ορλέαν 1/9
 προς Γιβραλτάρ 3/9
 προς Φρημάντλ 7/9
 προς Πειραιά 22/8
 προς Πειραιά 31/8
 α. Σαγκάη 27/8
 προς Τζακάρα 26/8
 μεσογειοεικές μεταφορές
 ε. Λάγος 6/8
 ε. Σάουθεντ Ανκράτς 12/9
 προς Πρόδσγκρον 27/8
 προς Βρέμη 9/9
 α. Αλεξάνδρεια 1/9
 α. Λορέντ 25/8
 α. Ν. Ορλέαν 21/7
 αργεί Πειραιά
 προς Νιγηρία 16/8
 πρ. «Kirsten Maersk»
 ε. Νταμπάμ 5/9
 προς Σάο Σεμπασιάνο 1/8
 προς Α. Ανατολή 19/8
 προς Ρότερνταμ 7/9
 προς Σάντος 10/8
 προς Φρημάντλ 6/9
 προς Παναμά 23/8
 ε. Φουτζέιρα 22/5
 προς Σουηδία 1/9
 προς Όξελσουντ 8/9
 προς Μπαχάμας 8/9
 προς Μαλαϊσία 24/8
 προς Χάργκ 16/8
 προς Αλεξανδρούπολη 10/9
 ύψωση σημεία Μάλτας
 δ. Κων/πολη 13/8

ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (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
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (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 Λ.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
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	16165
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΣΕΡΙΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.	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.Λ.	4	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (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 Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙΛ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598

προς Χάργκ 19/8	
προς Σιγκαπούρη 11/8	
προς Ρότερνταμ 28/8	
προς Σιγκαπούρη 20/7	
προς Γέλα 27/8	
προς Χάργκ 17/8	
προς Κων/πολη 9/9	
προς Πειραιά 2/9	
προς Ιταλία 2/9	
προς Γιβραλτάρ 25/8	
προς Α. Θεόδωροι 4/9	
προς Ρότερνταμ 25/8	
προς Ιτακούι 23/8	
προς Ελλάδα 11/9	
προς Τερνέστη 22/8	
προς Νοβοροσίσκ 30/8	
προς Άρζιου 12/9	
προς Πειραιά 10/9	
ναυπηγ. Ναυκασάκι	
προς Ινδία 1/9	
α. Λα Πλάτα 6/8	
α. Ρότερνταμ 7/9	
προς Ρίτσαρντ Μπαι 28/8	
προς Εσκόρδο 5/9	
προς Ίμμιγκχαμ 7/9	
επισκ. Σιγκαπούρη 4/8	
προς Ρότερνταμ 13/9	

προς Ραμπίχ 12/9	
ε. Βενετία 10/9	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 13/7	
προς Αλιβέρι 9/8	
προς Ιαπωνία 5/9	
α. Χιούστον 9/8	
προς Τζέντα 23/8	
στον Πειραιά 21/8	
στον Πειραιά 21/8	
προς Ιράν 6/9	
προς Αυγούστα 1/9	
προς Κεμπέκ 8/9	
προς Μπουσάν 4/9	
προς Τζακάρτα 5/8	
προς Κήλαγκ 10/9	
προς Σάντος 26/7	
προς Κουϊγκντάο 17/7	
ε. Νιούκαστλ 7/9	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 30/5	
πρ. «Σίλβερ Χάπινες»	
αργεί Πειραιά	
στη Βασούρα	
δ. Κων/πολη 27/8	
προς Μπαγκλόγκ 19/7	
προς Χάιφα 28/8	

προς Κίνα 10/8	
α. Χόγκ Κόγκ 3/9	
προς Τουρκία 29/8	
προς Μιλάδο 8/9	
προς Μάντρε ντε Ντέους 16/8	
δ. Μάλτα 22/8	
προς Πολωνία 2/9	
προς Σέτε 1/9	
προς Κίνα 5/9	
προς Ρίνα 25/8	
προς Σούδα Μπαι 17/7	
ε. Υμουίντεν 10/9	
α. Λος Άντζελες 3/9	
α. Σετσουμπά 4/9	
προς Βραζιλία 10/8	
α. Άσαντον 2/9	
προς Σιγκαπούρη 12/8	
ε. Λειψός 26/8	
προς Ιαπωνία 5/9	
ε. Ν. Μαγκάλντ 2/8	
πρ. Όκλαντ 7/9	
προς Σιγκαπούρη 29/7	
ε. Νάπολη 28/8	
προς Μουμπί 23/8	
προς Νοβοροσίσκ 5/9	
ε. Γουάλα 14/8	
ε. Ν. Ορλεάν 7/9	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
ε. Ροζάριο 28/8	
προς Βάλβις Μπαι 28/8	
προς Σιγκαπούρη 29/8	
προς Ταϊβάν 22/8	
προς Δ. Αφρική 8/6	
προς Αρακάου 23/8	
προς Καλκούτα 31/8	
προς Σαλβαντόρ 28/8	
ε. Σαν Νικόλας 28/8	
α. Πειραιά 30/8	
προς Μίνα Καμπούς 27/8	
δ. Κων/πολη 19/8	
ε. Ταρραγκόνα 2/9	
ε. Βαλερού 8/9	
προς Τύνιδα 8/9	
προς Λονδίνο 2/9	
ε. Νικουκάστλ 6/9	
ε. Βενετία 24/8	
ε. Κάντλα 16/8	
προς Μαντάνιλλο 1/8	
α. Σ. Τζών 30/7	
ε. Νάπολη 3/9	
προς Αμβούργο 25/8	
πρ. «Γκόλντεν Χόουσι Ι.»	
α. Νιχάμα 20/8	
α. Πειραιά 10/9	

ε. Λιανουογκάγκ 23/8	
αργεί Ν. Ορλεάν	
προς Αιτή 2/9	

ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜΦ	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
ΜΠΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΚΑ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΟΣ (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
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΦ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΦ ΜΑΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ ΝΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669

α. Πόρτ Εσκουίβλε 26/8	
αργεί Ν. Ορλεάν	
προς Δεμεράρα 31/8	
α. Ν. Ορλεάν 6/9	
προς Μπαρραγκουίλα 29/8	
αργεί Ν. Ορλεάν	
αργεί Ν. Ορλεάν	
αργεί Ν. Ορλεάν	
αργεί Ν. Ορλεάν	
ε. Ν. Ορλεάν 11/8	
προς Ν. Νικέρι 30/8	
προς Ν. Ορλεάν 1/8	
ε. Πειραιά 24/8	
ε. Ν. Ορλεάν 5/9	
προς ΗΠΑ 3/9	
δ. Παναμά 1/9	
προς Ν. Ορλεάν 27/8	
α. Ν. Ορλεάν 4/8	
ε. Πενσκόλα 24/8	
ε. Προγκρέσο 22/8	
ε. Ν. Ορλεάν 27/8	
προς Παναμά 2/9	
α. Ν. Ορλεάν 18/8	
α. Ν. Ορλεάν 1/9	
προς Νοβοροσίσκ 3/9	
α. Ν. Ορλεάν 30/8	
προς Αγ. Πετρούπολη 5/8	
προς Χιούστον 19/8	
προς Πύλο	
α. Ν. Ορλεάν 4/9	
προς Ξηγκάγκ 1/7	
ε. Πράια Μόλε 22/8	
προς Βιτόρια 7/9	
προς Κριστινιά 11/9	
προς Ρίτσαρντ Μπαι 30/7	
α. Ν. Ορλεάν 6/9	
προς Μπουργκάκ 4/9	
μετασκειύζεται Πειραιά	
ε. Κασσιόγκ 2/9	
α. Ασαλμποργκ 22/8	
επισκευές Σιγκαπούρη 8/8	
α. Αλεξάνδρεια 3/9	
αργεί Πειραιά	

προς Ντάρμπαν	29/8
προς Τουρκία	4/9
Καλλάο	19/8
Σορέλ	26/8
προς Φουτζέιρα	21/7
προς Θεσσαλονίκη	7/8
προς Οχόσσο	20/8
Κωνσταντία	25/8
προς Βραζιλία	1/7/8
Ναγκόια	8/9
προς Ελλάδα	2/9
προς Τζακόρτα	2/9
προς Ρίο Γκραντέ	7/9
προς Μιλάνο	27/8
προς Άρζιου	3/9
προς Νοβοροσίτσκι	28/8
Αμβέρσα	9/9
ρ. «Κίλο»	
προς Γένοβα	11/9
προς Σουζέ	20/8
προς Πόρτ Σάιτ	29/8
Τέντα	20/8
Ν. Ορλέαντ	3/9
προς Νάντν	3/9
Πειραιά	27/7
Σόντες	9/8
προς Πόρτο Μιράντα	25/8
προς Ειγκλς	27/8
Σεπετίμπα	31/8
προς Μόρρο Ρεντόνα	2/9
προς Λύττελτον	27/8
Μπαρόπερς Πόιντ	9/9
προς Αδριατική	2/9
προς Πόρτ Σάιτ	7/9
προς Λάγος	26/8
Τέμα	22/5
προς Κόμπε	24/8
Πιο Ιανβίρο	4/9

ΟΥΑΤΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΖΙΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΘΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΠΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΠΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΓΕΡ	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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΤΝΤ 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 Β.	58	11048
ΠΡΑΤΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
PRIMA ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑΓΙΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ ΠΥ	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598

προς Ελλάδα 24/8		
προς Σαν Φραντσκο 5/9		
προς Μομπάδα 3/9		
στο Καρατάι 10/9		
προς Κασίμα 4/9		
προς Βενεζουέλα 6/9		
στο Αϊδί 27/8		
προς Πειραιά 26/8		
ε. Πειραιά 1/9		
προς Τσιβάν 20/7		
στο Ναντάλι 19/8		
ε. Σιμίζου 5/9		
προς Ντακάρ 2/8		
προς Αυστραλία 2/9		
προς Ν. Αφρική 1/9		
ε. Γκνάνσας 26/8		
ε. Μπαγκόγκ 30/7		
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/9		
προς Αυστραλία 20/7		
προς Σιγκαπούρη 31/8		
προς Βίλα ντο Κόντε 17/8		
προς Μαλαισία 29/8		
προς Κριστομπαλ 3/9		
προς Μπαντάρ Αμπάς 10/8		
ε. Πειραιά 4/7		
προς Χάρκ 18/6		
προς Καναδά 17/8		
α. Αλεξάνδρεια 23/8		
ε. Σάντος Τόμας ντε Καστίλα 6/9		
αργεί Πειραιά		
ε. Κολούμπια 41/		
επισκ. Πειραιά 15/7		
ε. Μανίλα 8/9		
προς Σουζέ 26/7		
ε. Νταρ ες Σαλάμ 2/9		
ε. Πειραιά 2/9		

ε. Γένοβα 21/8		
προς Ταϊτσούγκ 19/8		
προς Σμύρνη 9/9		
προς Λαττόκια 31/8		
προς Σμύρνη 5/9		
προς Πειραιά 5/9		
προς Ανκόνα 10/9		
στο Ρίβερ Φιλντ 26/8		
α. Ν. Ορλέαν 27/8		
α. Λισαβόνα 8/9		
ε. Φελίξτάν 13/9		
α. Βανκούβερ 7/9		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
προς Ν. Υόρκη 29/8		
προς Ίνκου 9/9		
δ. Ντόβερ 24/8		
προς Σιγκαπούρη 2/9		
α. Αλιόγκα 10/9		
ε. Μαντράς 25/8		
στο Λομπίτο		
προς Τάμα 20/8		
επισκ. Γκνσάνσας 27/7		
προς Δρέπανον 2/9		
προς Φουτζέιρα 21/8		
ε. Οτάρο 22/8		
επισκ. Πειραιά 26/8		
ε. Ν. Ορλέαν 3/9		
ε. Χάτσινσον 30/8		
προς Πειραιά		
στο Σουζέ (αποθήκη)		
προς Γιοκοχάμα 4/9		
ε. Γιούροπορτ 10/9		
προς Γιοκοχάμα 25/8		
στη Φουτζέιρα 30/7		
ε. Παρανάγουα 6/7		
προς Αυστραλία 14/8		
προς Βόλο 2/9		
δ. Κων/πολη 25/8		
προς Στιλνίδα 24/8		
προς Θεσσαλονίκη 27/8		
ε. Πειραιά 1/9		
προς Ραμπίχ 6/9		
ε. Πειραιά 20/8		
μεταφορές Πάτρας		
προς Αλγέρι 25/5		
ε. Πειραιά 10/9		
προς Σιγκαπούρη 28/8		
προς Καλάο 9/9		
προς Κάρναθο 2/7		
προς Αυγούστα 3/9		
προς Χαϊκού 17/7		
προς Ρωσία 12/8		
προς Τζακάρτα 1/9		
προς Χαλκίδα 28/7		

ε. Γκουγιακούϊλ 7/9		
α. Λε Χάρντ 9/9		
προς Ν. Υόρκη 14/8		
προς Ινδία 4/8		
προς Κόλπο ΗΠΑ 1/9		
προς Βαρκελώνη 3/9		
α. Ν. Ορλέαν 2/9		
α. Ν. Ορλέαν 29/8		
πρ. «St. Nikola»		
προς Ιαπωνία 30/8		
προς Λευκάδι 24/8		
προς Αρούμπα 30/8		
προς Άντεν 30/8		
προς Ράσε 3/9		

ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	15364
ΣΟΥΦΙΑΚ	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	17	11348
ΤΗΝΟΣ	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΠΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΠΝΤ ΓΟΥΤΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΤ'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
ΦΑΙΔΕ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓ	74	2174
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΣ I	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΙΡΕ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	91	35842
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364

προς Ισπανία 28/8
προς Γκουγιακούϊλ 31/8
προς Χούιν Πόιντ 10/9
προς Αλεξάνδρεια 20/7
προς Σ. Αραβία 10/9
ε. Πειραιά 31/8
α. Γκιζόν 8/9
προς Παρανάγουα 23/7
πρ. «Muirha Tara»
προς Κουανγνόνγκ 6/9
προς Λεμεσό 11/9
προς Κω 31/8
επισκ. Πειραιά 26/8
α. Φος 3/9
α. Ρας Τανούρα 27/7
ε. Ρίο Γκράντε 5/9
ε. Τάιν 4/9
προς Ιντσόν 14/8
προς Ιταζόι 16/8
προς Γκουανιάμας 27/8
αργεί Πειραιά
α. Τζέμπελ Άλι 1/9
α. Ρίο Γκράντε 2/9
πρ. «Molleson»
ε. Ν. Ορλέαν 29/8
δ. Ντόβερ 8/9
προς Α. Τσάρλς 3/9
προς Νεμρούτ Μπ. 21/8
ε. Ντάρμαν 24/8
προς Κουβέιτ 5/8
α. Σαν Λορέντζο 25/8
προς Βακπούγκ 29/8
προς Βισακαπάντμ 1/9
α. Πόρτ Άντζελες 3/9
μετ. «Genie» (μ.)
α. Τζουαίμα Τέρμ. 18/8
ε. Πόρτο Καμπέλλο 31/8
προς Ινδία 27/8
ε. Πειραιά 24/7
προς Γιόνμπου 9/9

ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΑΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ. (κ.).....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928

στη Μανίλα 22/8
 προς Γιβραλτάρ 3/9
 προς Μαρκόνο 9/9
 προς Πειραιά 6/9
 προς Κίνα 26/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 10/9
 προς Αγ. Πετρούπολη 15/8
 προς Περσικό 2/9
 στο Τσάουτσαϊ 27/8
 προς Ουλάνο 26/8
 προς Κόλπο ΗΠΑ 17/8
 € Μαντράς 26/8
 προς Κόλπο ΗΠ 6/9
 α. Τσεμενούς 18/8
 € Μομπάσα 13/8
 προς Σουέζ 13/8

ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.).....	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.).....	73	101440
ΧΩΚ (δ.).....	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	86	59850

προς Ρας Λανούφ 29/8
 προς Πειραιά 20/8
 € Ν. Ορλεάνη 3/9
 προς Πειραιά 2/9
 € Πειραιά 13/8
 προς Τερνέστη 2/9
 προς Χοντίντα 8/9
 € Νταλίν 31/8
 α. Χόγκ Κόγκ 10/9
 προς ΗΠΑ 3/9
 μεταφορές Περσικού
 επισκ. Σιγκαπούρη 2/7
 € Ταμπόκο 7/9
 α. Χιούστον 28/8
 προς Γιαγκόν 10/8
 προς Ερελί 7/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (κ.).....	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.).....	69	28717
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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	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
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.).....	77	15592
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ.....		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΪΛΑΞ.....	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.).....	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΪΣ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΪΤΖΗΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.κ.).....	68	11023
ΑΪΤΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΪΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.).....	73	8681
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.).....	75	93108

προς Ν. Αμερική 30/8
 προς Μπουσάν 10/8
 € Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 19/8
 προς Πακιστάν 3/9
 προς Μπιλμάτ 1/9
 προς Βραζιλία 4/19
 € Πειραιά 24/8
 υπέστηλε ελληνική
 € Πόρτο Ρίκο 26/8
 προς Φλόσσινγκ 959
 προς Ιταλία 9/9
 προς Ιλισέβικ 28/7
 προς Πόρτ Εσκουίβελ 29/8
 € Σαντακάν 30/8
 € Μάντρε ντε Ντέους 2/9
 € Λάγος 2/9
 στη Μανίλα 11/8
 προς Μαϊάμι 8/7
 προς Μανζανίλο 29/8
 προς Μπελαγούαν 31/7
 α. Αμβέρσα 6/9
 προς Τζιμπουτί 8/9
 προς Παναμά 21/8
 προς Σέβεν Άιλαντ 12/9
 € Φουτζέιρα 25/8
 προς Κίνα 31/8
 δ. Παναμά 4/9
 προς Μαρόκο 8/8
 προς Ν. Ορλεάνη 8/9
 € Σαν Φρανσίσκο 3/9
 € Πόρτο Κομπέλο 29/8
 πρ. «Ανδρέα»
 μετ. «Αίον» (ΑΒ)
 προς Μίνα αλ Φαχάλ 7/9

προς Ομάν 30/8
 προς Σιγκαπούρη 25/8
 α. Μορμουγκό 7/9
 προς Φουτζέιρα 31/8
 προς Σιγκαπούρη 9/9
 προς Γιβραλτάρ 8/9
 προς Τάγκα 1/9
 € Νταμμάι 7/9
 προς Ταϊβάν 4/9
 α. Τέξας Σίτυ 28/7
 € Ν. Ορλεάνη 4/9
 μετ. «Μεντράφικα Λίνκ» (μ.)
 α. Ν. Ορλεάνη 5/9
 € Ρίο Ιανέιρο 28/8
 προς Καραϊβική 27/8
 προς Κορίντο 28/8
 € Χιούστον 2/9
 αργεί Λός Πάλας
 προς Αφρική 29/8
 προς Αυγόστα 30/8
 προς Γαλλία 9/9
 προς Ασσόμ 9/9
 πρ. «Μέγα Μπρή»
 α. Βανκούβερ 7/8
 προς Χάμπτον 5/9
 προς Ρίο Γκράντε 9/9
 αργεί Ραβέννα
 α. Ν. Ορλεάνη 2/9
 α. Γιούροπορτ 1/9

ΑΛΒΙΟΝ Ι (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ (λ.).....	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.).....	70	12578
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
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.).....	79	12775
ΑΛΜΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.).....	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.).....	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.).....	69	31926
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	78	21808
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	12976
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 ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΑΟΥΚ (κ.).....	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581

προς Νοβοροσίσκ 31/8
 προς Α. Πετρούπολη 30/8
 € Λάγος 25/8
 προς Βραζιλία 27/8
 € Πόρτ Όκχα 9/7
 μετ. «Cosmic»
 α. Ν. Ορλεάνη 1/8
 στη Ραβέννα 11/6
 προς Ρίο Γκράντε 1/9
 προς Γερμανία 16/8
 € Άντεν 25/8
 € Χάμπτον 31/8
 α. Άκαμπα 30/8
 προς Προβιντένς 10/9
 προς Μπαγιόν 27/8
 προς Βηρυτό 23/8
 προς Ιαπωνία 2/9
 € Βαλτιμόρη 8/9
 α. Φος 1/9
 προς Βραζιλία 29/8
 προς Οναχάμα 1/9
 α. Αμβούργο 9/9
 α. Ρότερνταμ 29/8
 € Γουακαμάτσου 22/8
 προς Κοπεγχάγη 20/8
 προς Τζόρφ Λασφόρ 26/8
 α. Χιούστον 3/9
 € Τζέντα 4/8
 προς Ιταλία 10/7
 προς Μπόταν 7/8
 προς Μομπάσα 5/8
 προς Πάια 2/8
 προς Κπέμε 2/8
 μεσογειακές μεταφορές
 € Τσάρλεστον 19/7
 προς Τζέντα 2/9
 στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
 € Σιγκαπούρη 1/9
 € Τζουάιμα Τέρμιναλ 6/9
 προς Μανζανίλο 20/8

προς Ντουαί 26/7
 προς Νασσάου 4/9
 προς Γαλλία 26/8
 επισκ. Φλάσινγκ 7/9
 προς Σιγκαπούρη 1/9
 προς Βομβέ 12/9
 € Α. Πετρούπολη 11/8
 προς Χουαλιέν 21/8
 € Ρίο Ιανέιρο 4/9

προς Ιαπωνία 4/9
 προς Παρανάγουα 9/8
 επωλήθη αλλοδαπούς
 προς Κόμπε 14/9
 προς Ναγκόγια 16/8
 € Ρότερνταμ 9/9
 α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9
 € Ντόρ ες Σαλάμα 28/8
 επωλήθη
 προς Άσπρα Σπίτια 10/9
 € Πειραιά 25/8

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΤ'ΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΕΚΑ'Υ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΒΑΤ'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΑΝΗΣ IX (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΑΝΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΟΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΟΣ II (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΣ I. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑΣ II (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑΤ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897

ε. Ικόνιο 2/9	
ε. Βρέμη 6/9	
προς Ιταλία 9/9	
ε. Ρεσίφ 4/8	
προς Τουμπάρδο 16/8	
α. Λισσαβόνα 7/9	
ε. Χοντίντα 28/8	
προς Ρίτσαρντ Μπαίη 17/8	
προς Σάντος 29/8	
α. Ρας Τανούρα 27/8	
προς Γκουαγιακούιλ 7/9	
προς Ρότερνταμ 27/8	
α. Λάγος 22/7	
προς Τζμπούτι 14/8	
προς Μαλακία 28/8	
α. Κεηττάουν 24/8	
προς Γαλλία 7/9	
προς Σαγκάη 2/8	
α. «Veneta»	
προς Κόντινεντ 1/9	
προς Πόντα ντο Ούμπο 31/8	
επισκευές κυπριακή	
επισκευές Μπερμεράδων 29/5	
ε. Πειραιά 29/8	
προς Ίμνιχχαμ 11/8	
προς Λικάτα 31/8	
α. Βανκούβερ 7/7	
προς Μελβούρνη 1/9	
ε. Γιοκοχάμα 6/9	
ε. Φουτζέιρα 29/7	
ε. Κακινάδα 18/8	
πρ. «Nor Master»	
προς Άντεν 5/7	
ε. Κολόμπο 24/8	
προς Ντόρντρεχτ 10/9	
μετ. «Colmena» (ΑΒ)	
πρ. «Freedom»	
επιπλήθη	
προς Καλλάο 26/8	
προς Κόλομπο ΗΠΑ 30/8	
ε. Ούσσάο 26/8	
ε. Σαν Λορέντζο 31/8	
ε. Γκουαγιακούιλ 3/9	
προς Σάττλ 1/9	
επισκ. Σιγκαπούρη 2/3	
προς Νικόσια 25/8	
μεταφορές Ινδονησίας	
προς Ουάσινγκτον 28/8	
στο Ρίτσαρντ Μπαίη 21/8	
πρ. «Pacific Trader»	
επισκ. Αμβέρσα 5/9	
προς Ματάνζας 1/9	
α. Ντάρμαν 24/7	
προς Νοβοροσίσκ 4/9	
επισκ. Ρότερνταμ 4/8	
ε. Πειραιά 9/6	
μεταφορές Πάτρας	
προς Αγκόλα 25/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Νταρ ε Σαλάμ 25/8	
προς Χο Τσί Μινχ Σίτυ 26/7	
ε. Μανφρεντίνια 30/8	
προς Πόρτ Σουδάν 9/9	
προς Ινδονησία 24/8	
μεταφορές μεταφορές	
α. Αμβούργο 10/9	
προς Πόρτο Μιράντα 28/8	
ε. Μανφρεντίνια 31/8	
προς Οκρίκα 20/7	
προς Μπέρτα 19/8	
προς Ινδία 19/7	
προς Ελλάδα 30/8	
προς Ζανζιβάρη 31/8	
προς Καρατί 18/8	
ε. Σιγκαπούρη 5/9	
προς Βραζιλία 3/9	
προς Λάγος 3/9	
προς Σαμαρίντα 21/8	
προς Αμπτζάν 17/7	
ε. Πειραιά 1/9	
ε. Κόντλα 26/8	
προς Κασσιόγκ 22/8	
προς Ντακάρ 8/9	
α. Αλεξάνδρεια 7/9	
προς Αμβέρσα 1/9	
ε. Ελσίντορ 7/9	
προς Κόντινεντ 28/8	
προς Κουά Ιμπό Τέρμιναλ 23/8	
προς Σαλέρο 28/8	
στον Πειραιά 18/6	
προς Πόρτ Καμπέλλο 1/6	
στον Περσικό 9/1/1991	
επισκ. Πειραιά 12/6	
προς Βιαρέτζο 22/7	
προς Σενζάκι 30/8	
ε. Βιζακαπάντνα 24/7	
προς Νταμράμ 22/8	
ε. Μπάχια Μπλάνκα 3/9	
αγορά από αλλοδαπούς	
πρ. «Almirante Storni»	
πρ. «Ivo Vojnovic»	
προς Βιέννα 23/8	
προς Άκαρα 8/9	
ε. Θεσσαλονίκη 26/8	
ε. Πάτρα 28/8	
ε. Τζέντα 15/8	
ε. Τσιότζα 26/8	
ε. Ιντσόν 31/8	
προς Κόλομπο ΗΠΑ 1/9	
ε. Ν. Ορλεάνη 15/8	
ε. Κοντονού 26/8	
ε. Χάμπτον 7/9	

ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤ'ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛ'ΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΤ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΥΡΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (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
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (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. ΕΜΠΑΣΤΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155

ε. Χιούστον 7/8	
ε. Λα Γκουλέτ 6/9	
προς Σαλβαντόρ 30/8	
ε. Λάρνακα 8/9	
προς Φουτζέιρα 31/8	
προς Σιγκαπούρη 20/8	
προς Λίβερπουλ 9/9	
προς Α. Ανατολή 4/9	
ε. Λάρνακα 10/9	
προς Αβάντα 20/8	
α. Φουτζέιρα 29/8	
α. Χόγκ Κόγκ 9/8	
α. Ρας Τανούρα 28/8	
προς Τζέμπελ Άλι 31/8	
προς Μπρίντιζ 10/9	
προς Θεσσαλονίκη 27/8	
προς Ν. Αφρική 31/8	
προς Κίνα 10/7	
προς Χόβκ 23/8	
α. Ντάρμαν 8/9	
προς Αβάντα 20/8	
προς Ασσάμ 4/9	

ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503	προς Ιταλία 31/8	ΡΕΙ'ΝΜΠΡΟΥ ΣΤΑΡ.	69	9716	αργεί Πειραιά
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (μ.).	69	1924	ε. Σαγκούντο 27/8	ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (κ.).	76	14760	ε. Πειραιά 24/8
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999	προς Μιζουράτο 25/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.).	79	8680	προς Σαγκά 23/8
ΟΡΙΣΟΛΑ Β. (π.).	69	35.284	προς Ν. Ορλεάνη 28/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016	προς Αμβούργο 11/9
ΟΡΦΕΑΣ (κ.).	73	64335	προς Βαλτιμόρη 3/9	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.).	65	8021	ε. Πειραιά 15/7
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.).	69	11434	επιμήθη	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405	ε. Λουάντα 27/8
ΟΞΕΑΝ ΓΡ (μ.).	71	13459	α. Οδόσσο 20/8	ΡΙΖΑΛ (κ.).	77	39562	α. Βανκούβερ 4/9
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'ΤΚ (κ.).	76	12443	προς Μπέρτα 2/9	ΡΙΚΙΑ (κ.).	72	9810	μετ. «Κοράλ» (κ.).
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.).	70	5480	προς Αφρική 5/9	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	77	10409	προς Σορόγκ 20/8
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.).	79	3818	ε. Γέλα 4/9	ΡΟΖΑ Κ. (Ον.).	65	1600	προς Κουελίμιν 6/8
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ.	84	13852	αναμένει Φουτζέιρα 15/4	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).	71	71877	προς Μαλαισία 10/8
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).	69	9627	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 29/8	ΡΟΜΙΝΑ (μ.).	75	9702	προς Κούβα 6/9
ΟΥΡΙΟΣ (κ.).	73	15391	προς Μαρόκο 7/9	ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.).	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΑΛΗΓΚΑ (κ.).	79	9427	προς Βάλβις Μπαί 2/9	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625	ε. Αϊν Σούκνα 29/8
ΠΑΛΜΑ (κ.).	72	15581	ε. Αμβούργο 6/9	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.).	69	38714	α. Ρίο Ιανέιρο 12/8
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.).	74	35101	ε. Ν. Ορλεάνη 30/8	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	22626	α. Κεηπτόουν 28/8
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ				ΡΩΜΙΟΣ (κ.).	68	1589	προς Αμβέρσα 2/9
(Μηχ.).	71	9466	ολική απώλεια	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).	65	20002	ε. Σαγκά 10/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.).	74	3759	ε. Ντουόλα 1/9	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.).	72	30778	προς Βέλγιο 22/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-				ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929	στο Χάργκ
ΤΗΣ (κ.).	71	41961	προς Βαλτιμόρη 28/8	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765	στο Βέντσαλ 8/9
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826	προς Κούβα 21/8	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.).	74	151221	επισκ. Τζέμπελ 'Αλι 26/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).	72	44140	προς Κίνα 26/6	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.).	74	25765	προς Πειραιά 5/9
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.).	73	53326	προς Γιβραλτάρ 12/8	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734	προς Νικολάγιεφ 9/9
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.).	79	9236	επιμήθη 'Ελληνες	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).	77	19199	προς Χόγκ Κόγκ 4/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.).	78	17807	προς Χουέλβα 28/8	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).	76	2144	ε. Καστελλομάρε 4/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	77	10076	προς Καρότσι 9/9	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068	προς 'Αμστερνταμ 25/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	78	10113	προς Σάντος 22/8	ΣΑΝ ΙΙ (π.).	75	14523	προς Κοντοναύ 4/9
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	ε. Λας Πάλμας 1/9	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.).	69	9584	επιμήθη
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.).	73	79422	προς Βραζιλία 26/8	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314	προς Μπαγκόγκ 8/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Μαντράς 18/8	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.).	70	11122	ε. Σιγκαπούρη 2/9
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.).	72	8939	επισκ. Γκντάνσκ 13/7	ΣΑΝΡΑ'ΙΣ (κ.).	71	13575	προς Μοντεβιδέο 3/9
ΠΑΣΟΙ ΡΕΕ (Βα.).	78	7623	α. Χόγκ Κόγκ 8/9	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.).	83	8739	ε. Κωνσταντίνος 24/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).	78	4006	προς Πειραιά 2/9	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.).	70	11329	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκνέμ
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.).	77	23910	α. Ρεϊνιόν 14/8	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	προς Ισμήνη 28/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.).	70	11489	προς Τζέντα 28/8	ΣΑΟΥΒ Α'Γ'ΑΝΤ (π.).	75	12322	ε. Βομβά 9/9
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971	προς Ολλανδία 5/9	ΣΑΟΥΒ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	74	12498	προς Πόρτ Σουάν 12/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	προς Βανκούβερ 7/9	ΣΑΟΥΒ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.).	74	10761	προς ΗΠΑ 27/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ).	74	16388	ε. Ρίγα 17/6	ΣΑΟΥΒ ΣΤΑΡ (μ.).	71	43867	
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.).	86	14319	προς Πόρτ Χάρκουρτ 24/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚ'ΕΙΤΟΡ			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ).	71	2995	στον Κρότωνα 24/4	(δ.π.).	84	3793	προς Τουρκία 9/5
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 29/8	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.).	72	14095	επιμήθη
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411	προς Ν. Κορέα 19/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933	ε. Νταμμάμ 7/9
ΠΕΛΑ'ΓΝΕΡ (κ.).	70	4095	προς Πειραιά 31/8	ΣΕ'Γ'ΑΜΑΝ (κ.).	80	17798	προς Κόκλα 29/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21666	προς Ιταλία 15/8	ΣΕ'Γ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.).	75	117143	προς Σιγκαπούρη 26/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).	71	104253	α. Ρας Τανούρα 25/8	ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917	προς Ρότερνταμ 13/7
ΠΕΛΤΕ'ΓΝΕΡ (κ.).	70	4095	προς Θεσσαλονίκη 10/9	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.).	72	1547	προς Πέσαρο 1/9
				ΣΕΝΣΕ'Τ (κ.).	75	18837	ύψωση σημαία Μάλτας
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.).	78	11431	ε. Βαλέντσια 1/9	ΣΕΝΤΟΖΑ (κ.).	75	15684	προς Αβάνα 3/9
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.).	73	4551	ε. Ν. Ορλεάνη 3/9	ΣΕΝΤΟΥΡΠΟΝ (κ.).	80	31262	ε. Σαν Λορέντζο 6/9
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.).	74	16249	ε. Λα Παλις 10/9	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.).	67	8932	προς Νταμμάμ 13/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	ε. Χουάγκου 20/8	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).	70	1598	προς Πειραιά 3/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	προς Ν. Αφρική 22/8	ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.).	71	11298	πρ. «Μέγα Στάρ»
ΠΕΡΛΑ (κ.).	72	16402	ε. Ντουόλα 21/8	ΣΗ ΕΞΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.).	68	11413	ε. Μορμουγκό 14/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.).	72	9635	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.).	68	14674	προς Βόρνα 4/9
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.).	79	9577	ε. Αλεξάνδρεια 5/9	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.).	72	16018	προς Ινδία 21/8
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.).	62	1419	ε. Κωνσταντίνος 9/9	ΣΗ ΚΩΝΣΕΡΤ (κ.).	76	18124	προς Χιλή 25/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.).	72	15798	προς Παντάγκ 24/8	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.).	82	19494	προς Πακιστάν 25/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).	69	10839	προς Κάντλα 16/7	ΣΗ ΜΟΥΝ (κ.).	76	18174	προς Ταϊτσούγκ 3/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.).	73	9749	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ).	72	5450	α. Πειραιά 1/8
ΠΗΛΕΥΣ (κ.).	72	30930	α. Ν. Ορλεάνη 5/9	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	προς Κλαϊπέδα 31/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.).	65	25503	προς Ματάρνι 8/8	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.).	70	71080	προς Φουτζέιρα 1/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.).	82	13483	προς Βανκούβερ 6/9	ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.).	76	4123	προς Ηγουμένιτσα 5/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ).	72	18349	προς Ρότερνταμ 6/9	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	α. 'Ακαμα 20/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	ε. Τζουσίμα Τέρμ. 6/8	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	προς Ελλάδα 25/8
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162	προς Μπιντούλου 20/8	ΣΗ ΘΕΝΟΥΣ (μ.).	70	19847	προς 'Αρζου 27/8
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	84	20866	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 30/8	ΣΗ ΒΗΝΧΑ (δ.κ.).	69	18224	προς Γιβραλτάρ 8/9
ΠΙΛΑΝΗΤΗΣ (κ.).	80	9236	επισκ. Πειραιά 8/9	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	ε. Ν. Ορλεάνη 5/9
ΠΛΑΤΩΝ (κ.).	78	9188	προς Πειραιά 8/8	ΣΗ ΓΚΡΕ'ΙΣ ΙΙ (κ.).	77	38886	προς Καναδά 8/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603	α. Τέμα 22/8	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.μ.).	74	18204	ε. Γιούροπορτ 12/9
ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (π.).	75	14741	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/9	ΣΗ ΓΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	προς Γιβραλτάρ 10/9
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.).	74	57319	προς Γιβραλτάρ 13/8	ΣΗ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	76	17659	προς Βόρνα 8/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	προς Παρανάνουα 14/8	ΣΗ ΛΑΚ ΙΙΙ (κ.).	77	15264	προς Ταϊβάν 18/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).	76	60937	προς Δ. Αφρική 2/9	ΣΗ ΛΑΚ (Ματ.).	74	18963	προς Εύξεινο Πόντο 19/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268	προς Λισαβόνα 24/8	ΣΗ ΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	δ. Ντόβερ 7/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881	προς Σαγκά 27/8	ΣΗ ΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (μ.).	77	14275	προς Ινδία 3/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	δ. Πόρτ Σάις 10/9	ΣΗ ΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.).	77	14275	στο Ούμ Κουάσ
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. 'Αμστερνταμ 9/9	ΣΗ ΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	ε. Ν. Ορλεάνη 17/7
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Παρί Γκουντάνγκ 30/8	ΣΗ ΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	προς Ρωσία 19/7
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ (μ.).	77	8767	προς Μάλτα 21/8	ΣΗ ΜΠΑΛΚ Ι. (π.).	65	9812	αργεί Πειραιά
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.).	75	19166	προς Ινσάτον 18/8	ΣΗ ΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.).	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	προς Ιράν 24/8	ΣΗ ΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.).	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.).	70	10469	προς Μαλαμπό 23/8	ΣΗ ΜΠΗ (κ.).	74	29827	ε. Ρίο Γκράντε 4/9
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).	76	1596	ε. Λεμεσό 11/9	ΣΗ ΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	ε. Γκντάνσκ 31/8
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	75	1599	προς Πειραιά 4/9	ΣΗ ΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.).	74	17798	α. Γιούροπορτ 11/9
ΠΡΑ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.).	74	44989	προς Νίγκμα 22/8	ΣΗ ΜΠΟΡΙΣ (κ.).	69	33328	α. Ροζόριο 18/8
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.).	75	1966	προς Σιγκαπούρη 3/9	ΣΗ ΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	προς Βέντσαλ 8/9
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.).	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗ ΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).	71	11005	προς Σιενφουέγκος 1/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.).	73	15963	μετ. «Τριάς» (κ.).	ΣΗ ΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.).	74	18373	προς Ταϊτσούγκ 26/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285	προς Μπάχια Μπλάνκα 5/9	ΣΗ ΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.).	82	18709	προς Κόκλα 21/8
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.).	71	14185	προς Βέντσαλ 5/9	ΣΗ ΠΕ'ΙΣ (μ.).	77	15225	προς Λάγος 5/9
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.).	77	8686	επισκ. Χιουσόν 10/9	ΣΗ ΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).	68	18224	προς Αυγουστά 25/8
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Χιουσόν 28/8	ΣΗ ΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.).	74	18631	προς Μιλάδο 8/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	15539	προς Μόντρεαλ 2/9	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.).	76	16432	ε. Κωνσταντίνος 7/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.).	78	17754	ε. Ρίο Ιανέιρο 5/9	ΣΗ ΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.).	76	17777	προς Λάγος 29/8
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996	προς Αρούμα 30/8	ΣΗ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	προς ΗΠΑ 19/8
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).	76	11768	ε. Ν. Ορλεάνη 31/8	ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	προς Θεοδοσία 8/9
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.).	ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.).	79	19061	προς Πόρτ Σουάν 18/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).	73	11383	ε. Ντάρμπαν 5/9	ΣΗ ΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619	προς Αυγουστά 1/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).	68	18525	προς Βραζιλία 20/8	ΣΗ ΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571	ε. Μπαθναγκόρ 7/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.).	78	26409	προς Μπουναβεντούρα 7/9	ΣΗ ΣΤΑΡ ΙΙ.	83	18173	προς Ισραήλ 1/9
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).	79	11243	προς Γουόρρι 11/7	ΣΗ ΤΑΝΚ (δ.μ.).	73	18661	στη Θερσό 27/8
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).	74	5071	προς Πόρτο Καμπέλλο 3/9	ΣΗ ΤΕΙΛΑ ΜΠΑΙΗ (π.).	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 27/6
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.).	74	19166	α. Πόρτ Κέλαγκ 15/8	ΣΗ ΤΕ'Ο'Υ (κ.).	74	16819	ε. Κεηπτόουν 4/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.).	72	12982	προς Σάντος 7/8	ΣΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.).	72	15285	πρ. Άντεν 6/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	84	26959	προς Αμουά Μπαί 20/8	ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	18095	προς Αίγυπτο 7/9
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.).	74	60998	προς Νίγκμα 24/8	ΣΗ ΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).	75	18794	προς Σιμπούσι 28/8
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.).	76	19166	ε. Κολούμπια 7/9	ΣΗ ΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	α. Αλεξάνδρεια 23/8
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.).	82	11977	προς Ρίο Ιανέιρο 25/8	ΣΗ ΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.).	75	17659	ε. Γένοβα 2/9
ΡΑΝΙΑ (μ.).	68	1599	ε. Πειραιά 27/8	ΣΗ ΦΟΡΕΤ (δ.μ.).	74	20812	προς Λάρνακα 27/8
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).	71	11758	ε. Πόρτο Καμπέλλο 26/8	ΣΗ ΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	προς Ροζόριο 18/8
ΡΕΑ (μ.).	73	30930	ε. 'Ακαμα 31/8	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129	προς Νοβοροσίσκ 12/8
ΡΕΑ ΣΗ (μ.).	69	2995	στον Πειραιά 25/8	ΣΗ ΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.).	72	15275	ε. Χάμιτον 1/9
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).	78	11875	προς Ματάνας 29/8				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Ν. Ορλεάνη 6/9	ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Τουμπαράο 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	προς Δ. Αφρική 22/7	ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394	προς Σαν Νικόλας Μπ. 2/9
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Ιντσόν 7/9	ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	α. Μπυμόντ 7/8	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	επισκ. Πειραιά 29/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Γιοκχάμα 27/8	ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	επισκ. Πειραιά 23/4
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Σαν Λορέντζο 95/9	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Λάγος 29/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Σιγκαπούρη 28/8	ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)	74	11644	προς Ματαράνι 4/9
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Χόγκ Κόγκ 31/8	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	προς Ουλάσν 24/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χιουσόν 6/9	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	προς Τζακάρα 17/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	80	14825	ε. Αντοφαγκάστα 29/8	ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Μπ. Αμπάς 8/9
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	73	17466	α. Σιλικάπ 28/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	πρ. «Chariotventure L.»
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	77	11679	προς Ιράν 21/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Σιλικάπ 26/7
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	81	9002	προς Μπ. Αμπάς 5/9	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	70	29344	προς Παρανάγουα 22/8
ΣΚΕ'Ι'ΤΕΡ (Μπ.)	81	8835	προς Αλμυράντε 20/8	ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	74	10059	αργεί Λας Πάλμας
ΣΚΙΕΡ (Μπ.)	77	19993	προς Σέτε 27/8	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	77	40059	δ. Ντόβερ 25/5 *
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	66	19920	επωλήθη διάλυση	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	74	1.954	α. Σηάτλ 24/7 *
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	74	20712	α. Μπυμόντ 30/7	ΦΑΕΘΩΝ (δ.μ.)	77	20608	ε. Τζιμπούτι 26/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	77	8989	α. Ν. Ορλεάνη 27/8	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	προς Κούβα 2/9
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	73	22126	α. Πειραιά 13/8	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	69	8767	ε. Χιουσόν 7/9
ΣΟΛ (π.)	78	18643	α. Σαν Νικόλας 1/8	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	72	13690	προς Λονδίνο 31/8
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	77	19284	προς Ναντόνκ 18/4	ΦΙΛΙΑ (κ.)	54	1598	προς Θεσσαλονίκη 3/9
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	33408	προς Σάντος 21/8	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	76	4617	προς Κόλλο ΗΠΑ 28/8
ΣΟΥΡΤΕ	73	20179	ε. Μοντράς 1/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	70	9243	α. Ν. Ορλεάνη 3/9
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	70	103508	στη Σεμόγκα (αποθήκη)	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	77	20295	ε. Αμπέρσα 6/9
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	στον Ορινόκο	ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	67	15621	προς Πειραιά 24/8
ΣΟΦΙΑ (κ.)	79	3367	πρ. «Cierzo»	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	70	37310	α. Ν. Ορλεάνη 1/9
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	69	24330	προς Κόρπας Κρίστι 26/8	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	68	13580	προς Ιταλία 4/9
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	1595	ε. Ντακόβ 5/9	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	70	24956	θέση 10.58 β. 51.10 Α 1/7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	34054	προς Ν. Ορλεάνη 3/9	ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	65	12636	προς Τζέμπελ Άλι 2/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	79	8831	επισκ. Πειραιά 28/7	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	72	16398	προς Σόφι 9/9
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μπ.)	71	17878	ε. Ρίγα 20/7	ΦΛΕΑΡ (κ.)	74	17255	προς Μπαγκόγκ 4/9
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	70	11870	πρ. Π. Σουδάν 2/9	ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	76	16037	ε. Σαντακόν 30/8
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	72	19276	μετ. «Sofrono» (μ.)	ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	75	20452	επισκ. Χαλκίδα 4/9
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	69	13942	ε. Μανφρεντάνια 30/8	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20214	προς Λάζαρο Καρτενάς 4/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	77	10976	προς Μουρμάνσκ 12/9	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	73	53518	ε. Τζέντα 22/8
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	61	1586	προς Ελλάδα 10/8	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠΗ (κ.)	81	26512	πρ. Σεπετίμα 4/9
ΣΤΑΡ (κ.)	74	24573	προς Ιταλία 19/8	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	76	23104	ε. Πόρτ Κάιζερ 8/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	84	19589	επωλήθη Έλληνας	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	77	18745	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	77	22893	προς Πειραιά 31/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	80	26512	προς Τούανσ 14/8
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	78	18321	προς Μαρόκο 23/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	74	31972	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	63	10736	προς ΗΠΑ 30/8
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.μ.)	62	1133	ε. Φουτζέιρα 30/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	73	17918	ε. Κωνσταντία 15/8
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	70	1586	προς Κασσιούγκ 5/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	74	19959	προς Καράτι 7/9
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.μ.)	77	4656	α. Σαν Λορέντζο 1/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	77	11249	προς Κασσιούγκ 24/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	85	4710	προς Ν. Αφρική 18/8	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	69	15688	στον Πειραιά 10/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.μ.)	71	2940	προς Ντερίνς 4/9	ΦΡΗ ΠΙΤΣ (μ.)	69	15688	στον Πειραιά 7/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	41710	προς Φορμάντλ 3/9	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	73	29709	προς Ρότερνταμ 2/9
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.μ.)	85	4711	προς Ρότερνταμ 27/8	ΦΡΗΡΠΟΤ (κ.)	68	8034	προς Λας Πάλμας 21/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.μ.)	69	6183	ε. Ρίο Γκράντε 6/9	ΦΡΟ ΔΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	9342	ε. Λας Πάλμας 7/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.μ.)	80	3627	προς Αμβούργο 25/8	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	76	1756	πρ. Γκούμ 8/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	70	12098	α. Κεπτάουν 1/9	ΦΡΟ ΑΛΛΑΣΚΑ (π.)	73	5871	επισκ. Πειραιά 24/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.μ.)	85	4711	πρ. Ρίτσαρντς Μπαι 27/8	ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	6679	προς Μαγιαγκουέζ
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.μ.)	75	17894	ε. Άντεν 15/8	ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	80	2222	πρ. Ταϊβάν 27/6
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	81	9112	ε. Ντάρμαντ 1/9	ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	69	8065	πρ. Ιακίμ 11/8
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	69	9609	πρ. Γκουαϊάμας 13/8	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	πρ. Λάγος 3/9
ΣΤΟΡΚ (μ.)	10	15285	ε. Αμβούργο 11/9	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	80	2175	α. Λας Πάλμας 28/7
ΣΤΟΡΚ (κ.)	15	12376	πρ. Λατάκια 9/9	ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	74	8741	επισκ. Αμβούργο 2/9
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	76	31725	πρ. ΗΠΑ 27/8	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	68	1568	πρ. Νιγηρία 31/8
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπ.)	77	29729	α. Λος Άντζελες 7/9	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	πρ. Αντζελες 7/9	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	77	6680	πρ. Σάντος 29/8
ΣΥΜΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρ. Ιράν 28/8	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	88	4999	πρ. Σιγκαπούρη 25/8
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	πρ. Χιουσόν 13/8	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	82	1500	πρ. Νουαντίμπο 29/8
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	πρ. Κουαντά 23/8	ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	90	5286	πρ. Κίνα 24/8
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	στο Καμπού Φέιντ (αποθήκη)	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	89	4999	πρ. Φλάσινγκ 23/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Ν. Ορλεάνη 13/8	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	75	3699	πρ. Ενσενάδα 14/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρ. Σαγκάι 29/8	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	80	2162	πρ. Σιγκαπούρη 10/6
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρ. Κεμπέκ 6/9	ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	68	5537	ε. Μπερκέλεϊ Σουντ 6/8
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	πρ. Λε Χόβερ 11/9	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	82	1500	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. Μπαγκόγκ 21/8	ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	81	5644	α. Λας Πάλμας 5/9
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	πρ. Ιαπωνία 18/8	ΦΡΟ ΜΠΑΛΑΤΙΚ (κ.)	68	5644	πρ. Λουάντα 18/8
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	ε. Γκόλντ 4/9	ΦΡΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.)	81	2172	πρ. Νταλίν 25/7
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Μπαγκόγκ 24/7
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρ. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 2/9	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρ. Μπ. Αμπάς 5/9
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.μ.)	71	1205	πρ. Ταϊλάνδη 8/6	ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	73	2987	επισκ. Λας Πάλμας 7/9
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	πρ. Μπουρνακός 6/9	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	3563	ε. Λέροουκ 31/8
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρ. Αχλάδι 12/8	ΦΡΟ ΟΞΕΑΝΙΚ (π.)	90	5286	πρ. Ιταλίδι 26/7
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	πρ. Άντεν 7/9	ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	80	2222	ε. Μπερκέλεϊ 7/8
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	στο Σαντράγκ 10/9	ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	73	6863	πρ. Κορίντο 10/9
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868	ε. Πειραιά 1/9	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	75	44698	α. Νταρ ες Σαλάμ 29/8
ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Πειραιά 2/9	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.μ.)	75	44698	πρ. Ρας Τανούρα 15/8
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρ. Δουνκέρκη 9/9	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	72	9343	ε. Τέμα 6/9
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	70	10197	α. Άκαμπα 8/9	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Μπείρα 12/8
ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)	69	14003	α. Λας Πάλμας 26/8	ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	πρ. Αμπιτζάν 23/8
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	83	21000	ε. Αλεξάνδρεια 4/9	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. Νοβοροσίσκ 5/9
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	69	5406	α. Σιγκαπούρη 5/9	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	14986	πρ. Ταϊβάν 6/8
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	76	19166	πρ. Μαπούτο 6/9	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	72	33267	ε. Ροζάριο 6/9
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	73	12376	ε. Βόρνα 28/8	ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	πρ. Ουλάσν 8/8
ΤΗΝΟΣ Α'ΤΑΛΑΝΤ (κ.)	65	15090	πρ. Οράν 9/9	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Τζουμπάι 23/8
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	69	11020	ε. Σαλβαντόρ 16/7	ΧΕΓΚ (δ.μ.)	79	5266	πρ. Μπουενοβεντούρα 5/9
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	85	39537	πρ. Φουτζέιρα 2/9	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αβ.)	71	4697	πρ. Μορμουγκάο 11/9
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	90	24248	ε. Κόδις 8/9	ΧΕΡΟΝ (κ.)	70	12363	ε. Λόρνακα 4/9
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπ.)	89	50570	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Χόγκ Κόγκ 3/8
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	87	50570	πρ. Φουτζέιρα 6/8	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	ε. Χουέλα 30/8
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	88	24248	πρ. Φος 3/9	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	πρ. Εσμεράλντα 4/9
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	πρ. Χοντίντα 1/8
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Ν. Ορλεάνη 3/9
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	89	39594	αργεί Πειραιά	ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	ε. Γκάνδη 3/9
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	86	39500	πρ. Φλάσινγκ 1/9	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Σαν Νικόλας Μπαι 26/6
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	71	9082	πρ. Γκάνδη 7/9	ΧΟΥΝΤΑΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	πρ. Α. Πετρούπολη 4/9
ΤΟΞΑ (κ.)	79	20331	ε. Ρεϊνιόν 22/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. Αλγερία 28/8
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπ.)	64	1598	ε. Ν. Ορλεάνη 7/9	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (μ.)	73	14868	πρ. Μουκάλα 13/8
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ Ι (Αβ.)	76	13550	πρ. Μαριουπόλ 20/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	πρ. Νιούπορτ 11/9
ΤΡΑΣΤ (κ.)	77	17339	πρ. Βαλτιμόρη 8/9	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	71	1532	πρ. Σεβίλλη 25/8
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	76	18953	ε. Χατ Λόντον 1/8	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	79	12294	α. Χόγκ Κόγκ 12/8
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	75	23785	πρ. Ν. Ορλεάνη 16/8	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (μ.)	74	17722	ε. Σέμπο 23/8
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	80	30502	α. Ν. Ορλεάνη 29/8	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μπ.)	78	5386	ε. Λας Πάλμας 39
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	74	23757	πρ. Οδησσό 27/8	ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	74	19451	ε. Τέξας Σίτυ 29/8
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	73	50849	επισκ. Σιγκαπούρη 27/8	ΧΩΚ (κ.)	77	15642	α. Λονδίνο 9/9
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	76	30746	αργεί Πειραιά	ΧΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπ.)	72	17674	πρ. Χοντίντα 11/6
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ (κ.)	73	43867	ε. Ν. Μαγκαλόρ 5/9	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	76	6744	ε. Ντάρμαν 5/9
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	75	13567	πρ. Ρίτσαρντς Μπαι 3/9	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	7049	πρ. Ντουάλα 27/8
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	76	13547	πρ. Πρόβιντενς 9/7	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	79	7366	πρ. Χιουσόν 5/9
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	74	43867	πρ. Ντάρμαν 25/8	ΩΡΟΡΑ ΤΣΕ'Ι'ΝΤ (π.)	76	7049	πρ. Αμπιτζάν 21/8
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)			πρ. Κίνα 21/7				



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS
SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

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

YEMEN OFFICE:

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

NEW YORK OFFICE:

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

AT MOZAMBIQUE:

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

GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC



LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

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

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

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: (011) - 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