

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1036/1094



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIG. 1036/1094
ΔΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE



NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
24th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

GREECE

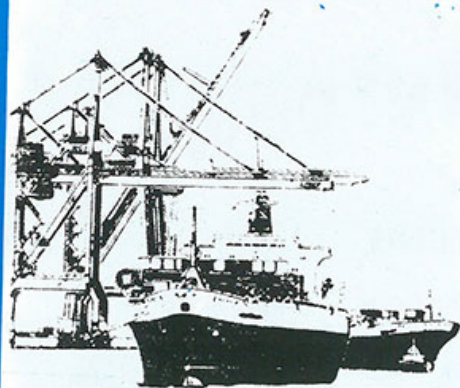
Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (071) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (071) 828 9197



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1035/1093**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτεριου..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτεριου ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1035/1093 February 1st, 1991**

**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) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

9 Χαιρετισμοί προς τα «Ναυτικά Χρονικά»
για την επέτειο 60 χρόνων.

12 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

15 Βραβεύθηκε η ανθρωπιά των Έλλήνων Πλοιάρχων.

17 Συμφωνητικό Θαλάσσιας Άρρωγης (LOF 90)
Μελέτη των δικηγόρων κ.κ. Ν. Γκρόπα
καί Ν. Γερασίου.

24 Μετεωρολογία καί Ωκεανογραφία
Τό πρώτο μέρος της μελέτης
του κ. Χαραλ. Περογιαννάκη.

29 Oil Futures and Bunkering.
By Mr. Odysseus Goumas.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**
- 27 ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

FUEL COSTS UP UP \$

KEEP THEM DOWN DOWN \$

**WITH ✓ UNDERWATER HULL CLEANING
AND ✓ PROPELLER POLISHING**

PICCARD DIVERS



Can help lower your fuel bills

and do Cathodic Protection Refittings — Inspections

Hull Apertures Blank offs and Repairs

IN: ALEXANDRIA	BOSTON	CARACAS	HAMBURG
ANCHORAGE	BREST	DURBAN	HONG KONG
BALTIMORE	BRISBANE	DUBAI	HOUSTON
BARCELONA	BUENOS AIRES	GENOA	ISTANBUL
BERGEN	CALLAO	GUAM	KOBE
BOMBAY	CAPETOWN	HALIFAX	LOS ANGELES

and 35 M O R E locations around the world!

**WHY ENTRUST YOUR FUEL SAVINGS FROM HULL MAINTENANCE TO PEOPLE
YOU DO NOT KNOW — DO NOT CONTROL?**

**PICCARD DIVERS IS NEAR YOU — SPEAKS YOUR LANGUAGE
UNDERSTANDS YOUR NEEDS — WANTS YOU AS A CLIENT
OUR CONTINUOUS GROWTH IS BASED ON HAPPY CLIENTS**

PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE

Tel : 30-1-451 4208/418 0277. A.O.H. 30-1-983 5152/765 3930/984 2737

Fax: 30-1-451 8528 — Tlx: 213073 PICA GR. Address enquiries to Alex Andrikopoulos

For Quality Work Underwater

Σύν Αθηνᾶ, Κύριε Υπουργέ

Ουδείς είναι δυνατόν να άμφισβητήσει την βούληση του Υπουργού μας κ. Άριστ. Παυλίδη για να έπιτευχθεί ή έπιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, βούληση ή όποια ύλοποιήθηκε με συγκεκριμένα μέτρα και πρόκειται να συμπληρωθεί με νέα μέτρα, όπως είναι μία νέα ρύθμιση της φορολογίας που αυτή τή φορά θά άφορά τά πλοία κάτω των 40.000 τον. γκρός.

Ταυτόχρονα, όμως, ουδείς είναι δυνατόν να άμφισβητήσει ότι δέν άρκει μόνον ή βούληση του Υπουργού μας καθώς και ό περιορισμός του κόστους διαχείρισεως για να έπιτευχθεί ό έπαναπατρισμός των πλοίων — χρειάζονται άκόμη πάρα πολλά για να μπορεί ό πλοιοκτήτης να νοιώσει και υπό την Έλληνική σημαία την έλευθεριότητα που απέκτησε με τά σχήματα που χρησιμοποιήθηκαν την τελευταία δεκαετία και έδωσαν τή δυνατότητα στην Έλληνική Ναυτιλία να βγει άλώβητη και νικηφόρα από την πολύ πρόσφατη μακρόχρονη κρίση.

Δέν πρόκειται για άυθαίρετο συμπέρασμα ή συλλογισμό και την άπόδειξη την έχει γευθεί και ό ίδιος ό Υπουργός, ό όποιος, άναφερόμενος στην έπισημανθείσα άναστολή έγγραφής πλοίων στο έθνικό νηολόγιο είπε ότι τόν έπισκέφθηκαν Έλληνες έφοπιστές οι όποιοι έξεδήλωσαν ιδιαίτερο ένδιαφέρον για την έπιστροφή των πλοίων τους αλλά ή κατάσταση στον Κόλπο άνατρέπει κάθε ένέργεια για την έγγραφή πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

Αυτό σημαίνει ότι μέχρις ότου εξασφαλίσουμε τά «άκόμη πάρα πολλά που χρειάζονται», κάθε έκτακτο γεγονός που ούτε καν θά σχετίζεται με τή χώρα μας και που ούτε θά μπορούμε να έπηρεάσουμε θά ένεργεί σαν άνασταλτικός παράγοντας στην προσπάθεια όλων μας για την έπιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο. Και γι' αυτόν άκριβώς τόν λόγο τά «Ναυτικά Χρονικά» βλέποντας τά πιεστικά προβλήματα που όρθώνονται γύρω μας — ή σύνταξη του NAT του Φεβρουαρίου στάλθηκε με καθυστέρηση και ουδείς γνωρίζει τί θά γίνει με την σύνταξη του Μαρτίου, του Άπριλίου κλπ. — αλλά και γύρω από τή χώρα μας που σαν τοκοχρεωλύσια μόνον για τά δάνεια που έχει πάρει πρέπει να πληρώσει κατά τό τρέχον έτος κάπου τέσσερα δισεκατομμύρια δολάρια, έπιμένουν στον έπαναπατρισμό διά του NAT.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Τήν έρχόμενη Τετάρτη θά πραγματοποιηθεί ή γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών και ή ψηφοφορία για την έκλογή νέας διοικήσεως για την προσεχή τριετία. Και εκείνο που έχομε να έπισημάνουμε για μία άκόμη φορά επί του θέματος των άρχαιρεσιών είναι ότι πρέπει να έκλεγούν εκείνοι που μπορούν να προσφέρουν τά περισσότερα, ώστε ή νέα διοίκηση να καταστεί ικανή να άντιμετωπίσει τά κρίσιμα προβλήματα που όρθώνονται ένώπιον της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Η συνέλευση θά πραγματοποιηθεί, όπως πάντοτε, στο Εύγενίδειο Ίδρυμα και

θά άρχίσει στις 4 μ.μ. της προσεχούς Τετάρτης, θά έπακολουθήσουν δέ οι άρχαιρεσίες για την έκλογή του νέου τριακονταμελούς διοικητικού συμβουλίου, τό όποιο συνερχόμενο σε σώμα θά έκλέξει τό νέο προεδρείο, που θά διοικήσει την Ε.Ε.Ε. κατά την προσεχή τριετία.

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σέ 1.800 έκατ. δολάρια ύπολογίζεται ότι θά άνέλθει ή συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας προς την έθνική οικονομία κατά τό 1990. Ό ύπολογισμός δέν είναι άυθαίρετος και προκύπτει από τό γεγονός ότι στο ένδεκάμηνο Ίανουαρίου —

Μιλᾶμε, βεβαίως, για την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» να έπιδιωχθεί ή ασφάλιση στο NAT όκτώ Έλλήνων ναυτικών — των τριών άξιωματικών της γέφυρας και των τριών της μηχανής, καθώς και δύο δοκίμων, της γέφυρας και της μηχανής αντίστοιχα — κάθε πλοίου με ξένη σημαία που μέχρι αυτή τή στιγμή δέν έχει την παραμικρή σχέση με τό NAT, πρόταση ή όποια σημειωτέον έχει γίνει άποδεκτή από την πλοιοκτησία, γιατί με την ύλοποίησή της δέν θά ύπάρξει μόνον ζεστό χρήμα για τό NAT — και κατ' έπέκταση και για την έθνική οικονομία — αλλά θά δοθεί και ή δυνατότητα να προχωρήσουμε στην εξασφάλιση του ναυτεργατικού δυναμικού — τριών άξιωματικών, δηλαδή — που χρειάζεται ή Ναυτιλία μας, γιατί όπως είναι άυτονόητο οι ύπέρ του ΚΝΕ εισφορές των 700 - 800 πλοίων με Έλληνική σημαία δέν έπαρκούν για την έπίτευξη του στόχου που θεωρείται εκ των ών ούκ άνευ για την έπιβίωση της Έλληνικής Ναυτιλίας — όλοι, μηδενός εξαίρουμένου, τό όμολογούν: Χωρίς Έλληνες άξιωματικούς δέν θά ύπάρχει και Έλληνική Ναυτιλία.

Η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», βεβαίως, μπορεί να ύλοποιηθεί εάν εξασφαλισθούν όρισμένες προϋποθέσεις που έχουν διατυπωθεί επανειλημμένως από τις στήλες αυτές και είναι: 1) ή κατάργηση της εισφοράς του Νόμου 29/75, 2) ή έξομοίωση των εισφορών με τις εισφορές των υπό Έλληνική σημαία πλοίων, 3) ή κατάργηση του πιστοποιητικού έλληνικότητας και 4) ό ύπολογισμός της ύπηρεσίας στα πλοία με ξένες σημαίες για την άπόκτηση διπλωμάτων και πτυχίων.

Και δέν χρειάζεται σοφία για να γίνουν άντιληπτές οι εύνοικές έπιπτώσεις που θά ύπάρξουν άμεσα και πρώτα πρώτα για τό NAT που θά εξασφαλίζει κατά τους μετριώτερους ύπολογισμούς, τουλάχιστον ένα δισεκατομμύριο δραχμές μηνιαίως επί πλέον για να είναι δυνατή και ή καταβολή των συντάξεων, ένω ή έθνική οικονομία θά προσπορισθεί τό αντίστοιχο ποσό σε συνάλλαγμα, που τόσο μάς χρειάζεται αυτές τις δύσκολες ώρες.

Σύν Αθηνᾶ, λοιπόν, Κύριε Υπουργέ — άκουσε έπιτέλους τά «Ναυτικά Χρονικά» για τό καλό όλων: Και της Ναυτιλίας, και των ναυτικών μας, και του NAT, και της Έθνικής Οικονομίας — φυσικά, δέν μιλάμε για τό προσωπικό πολιτικό όφελος που θά είναι τεράστιο.

Νοεμβρίου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνήλθε σε 1.605 έκατ. δολάρια έναντι 1.222,8 έκατ. δολαρίων της αντίστοιχου χρονικής περιόδου του 1989, σημειώνοντας έτσι συνολική αύξηση 31,3%. Η αύξηση αυτή ξεπεράσθηκε από την αύξηση που σημειώθηκε στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά τόν περασμένο Δεκέμβριο, όποτε ή συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας άνήλθε σε 165 έκατ. δολάρια έναντι 114,5 έκατ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1989 — αύξηση 44,1%.

Είναι άυτονόητο ότι τά 1.800 έκατ. δολάρια του 1990 δέν προέρχονται μόνον από τά 700 — 800 πλοία με Έλληνική σημαία αλλά από τό σύνολο της Ναυτιλίας και τό γεγονός αυτό δείχνει πόσα μπορούμε

νά προσπορισθούμε από την Ναυτιλία εάν μπορέσουμε να της εξασφαλίσουμε εκείνα που χρειάζεται.

ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΘΕΙ

Σέ όλους τους παροικούντες την Ίερουσαλήμ είναι γνωστή η καθυστέρηση που σημειώνεται στην έκκαθάριση των ναυτολογίων και πολλοί — όπως και εμείς — πιστεύουν ότι πρόκειται για έσκεμμένη τακτική που ακολουθείται από το NAT για να μην επιστραφούν τά επί πλέον εισπραχθέντα μέ εκείνα «τά καθ' ύπολογισμόν της υπηρεσίας» και αυτό επειδή απλούστατα δεν υπάρχουν χρήματα προς επιστροφή.

Η καθυστέρηση όμως αυτή δημιουργεί πλείστα όσα ζητήματα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που πολλές φορές βρίσκονται

πρό αδιεξόδου να αντιμετωπίσουν αυτά τα προβλήματα. Γι' αυτό και επαναφέρομε στο προσκήνιο την απόφαση του κ. Στάθη Αλεξανδρή, σύμφωνα με την οποία η απόδειξη καταβολής των εισφορών κάθε τριμήνου αποτελεί και οριστικό φύλλο έκκαθάρσεως — φυσικά για το συγκεκριμένο τρίμηνο για το οποίο έχουν καταβληθεί οι εισφορές. Με την υλοποίησή της θα υπάρξει άφ' ενός ταχύτερη είσροή πόρων προς το NAT ενώ ταυτόχρονα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που θα θελήσουν να επωφεληθούν της ευχερείας αυτής θα απαλλαγούν από το άγχος που επιφέρει η πολύχρονη καθυστέρηση στην έκκαθάριση των ναυτολογίων.

Με την ευκαιρία προσθέτομε ότι η προαναφερθείσα απόφαση του κ. Αλεξανδρή δεν υλοποιήθηκε τότε γιατί είχε άρνηθεί να την εφαρμόσει ο συνταξιούχος του ΙΚΑ

Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΛΟΙΑ

Η επιτυχία δρομολόγησης ταχυπλόων επιβατηγών σκαφών στις ελληνικές θαλάσσιες θα κριθεί κυρίως από την ικανότητα των ίδιων των πλοίων αυτών να διατηρούνται στις γραμμές καθόλη τη διάρκεια του έτους και να αποδίδουν κέρδη με το μικρό σχετικά αριθμό επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, συγκρινόμενα με τα επιβατηγά συμβατικής σχεδίασεως.

Στις παραπάνω γραμμές συνοψίζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την δημόσια ανοικτή συζήτηση που οργάνωσε με επιτυχία στις 24 Ιανουαρίου το Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, με τη συμμετοχή εκπροσώπων της ΠΝΟ, της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, του Έθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου και του Συλλόγου Ναυπηγών και ενός πολυπληθούς άκροατηρίου που έλαβε ενεργό μέρος στη πολύωρη συζήτηση.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων θεωρεί ότι τα πλοία νέας τεχνολογίας δεν έχουν προβλήματα ασφαλείας ή τουλάχιστον δεν έχουν διαφορετικά προβλήματα από όλα τα άλλα πλοία αν μελετηθούν σωστά. Επίσης δεν αντιτίθεται στην ιδέα να δρομολογηθούν τέτοια πλοία στο Αιγαίο, νομίζει όμως ότι αυτό θα πρέπει να γίνει σταδιακά ώστε να δοκιμαστεί

και στην πράξη η ικανότητά τους να εξυπηρετούν τις γραμμές στη διάρκεια του χρόνου συμβαίνει και με τα άλλα πλοία συμβατικού τύπου, ενώ η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία, παρόλο ότι ανησυχεί για το ενδεχόμενο αύξησεως της ανεργίας του ναυτεργατικού δυναμικού, ποσοστό 50% του οποίου απασχολείται σήμερα στην Ακτοπλοία, εντούτοις αναγνωρίζει τόσο την ανάγκη έκσυγχρονισμού των θαλασσίων συγκοινωνιών όσο και το ενδεχόμενο η χρησιμοποίηση πλοίων νέας τεχνολογίας να ανοίξει τέτοιους τουριστικούς ορίζοντες που θα εξουδετερώσουν σε κάποιο βαθμό την μείωση των θέσεων εργασίας.

Τέλος, με ικανοποίηση υπογραμμίζεται το γεγονός ότι όλοι οι φορείς που συμμετείχαν αλλά και το σημαντικότερο τμήμα του άκροατηρίου, διατύπωσαν την άποψη που έχουν επανειλημμένα υποστηρίξει τα «Ναυτικά Χρονικά», για την ανάγκη επανεξέτασης του θεσμού και της διαδικασίας για τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας στην Ακτοπλοία, ενώ όσον αφορά τα «δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη» μετά την κατάρτιση των σχετικών κανονισμών ασφαλείας από το ΥΕΝ, θα πρέπει να άφεθουν ελεύθεροι οι επιχειρηματίες να δρομολογήσουν τέτοια ταχύπλοα πλοία και οι μηχανισμοί της αγοράς θα δείξουν εάν το «πείραμα» χρησιμοποίησής του είναι ή όχι επιτυχημένο.

που είχε τοποθετηθεί επί ΠΑΣΟΚ στο NAT για να το αναδιοργανώσει, έκσυγχρονίσει κλπ, κλπ. και κατόρθωσε με τις ενέργειες και τις παραλείψεις του — για τις οποίες, ειρήσθω εν παρόδω, έπρεπε να κληθεί να λογοδοτήσει, — να ώθήσει μεγάλο αριθμό ναυτικών μας στην πρόωρη συνταξιοδότηση.

ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η κρίση κατ' αρχήν και ο πόλεμος εν συνεχεία στον Κόλπο επέφερε σωρηδόν τις δυσμενείς επιπτώσεις σε βάρος της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της αλλά και του τουρισμού της χώρας που φαίνεται ότι πλήττεται βαρύτατα στη στεριά και στη θάλασσα. Και το μόνον που μπορεί να πει κανείς αυτή τη στιγμή είναι ο Θεός βοηθός για να μην υπάρξουν σε βάρος της τουριστικής μας Ναυτιλίας οδυνηρές συνέπειες σαν εκείνες που είχε προκαλέσει η γνωστή ταξιδιωτική οδγήγια του Ρόναλντ Ρήγκαν.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΣΟΒΑΡΟΤΗΣ

Αθηναϊκή έφημερίδα προσπάθησε να χλευάσει, παρουσιάζοντάς την μάλιστα και σαν παρέμβαση στο έργο της Δικαιοσύνης, την εισήγηση του Υπουργείου Ναυτιλίας προς το Υπουργείο Οικονομικών να εκδικασθεί από την Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας (και όχι από Τμήμα του) μία υπόθεση που αφορά το πότε έπέρχεται η παύση υποχρεώσεως καταβολής εισφορών ή φόρου ενός πλοίου, ήτοι από της πραγματικής διαλύσεώς του (ή χαρακτηρισμού του ως τεκμαρτής ολικής άπώλειας) ή από της διαγραφής του από τα νηολόγια.

Τό θέμα αυτό απασχολεί από πολλά χρόνια την Ναυτιλία και έχει δημιουργήσει ένα σωρό προβλήματα σε βάρος πολλών επιχειρήσεων, επί πλέον δέ επ' αυτού έχουν υπάρξει και αντικρουόμενες αποφάσεις των Διοικητικών Έφετείων και Τμημάτων του Συμβουλίου της Επικρατείας. Έτσι, η εισήγηση δέ του ΥΕΝ για την συζήτηση στην Ολομέλεια αποβλέπει στην έκδοση μιάς αποφάσεως που θα λύσει οριστικά τό πρόβλημα και βεβαίως αυτό δεν αποτελεί σε καμμία περίπτωση παρέμβαση στο έργο της Δικαιοσύνης.

Σέ μία κατ' έξοχήν ναυτιλιακή χώρα σαν την Ελλάδα τό λιγότερο που μπορούσε να πειρμένει κανείς είναι ή σοβαρότερη αντιμετώπιση των θεμάτων της Ναυτιλίας από τά μέσα ένημερώσεως.

FOR SALE OPPORTUNITY

SUN SEEKER TROVADO 40 feet with Aft-Cabin, build 1990, registered in Monrovia - Liberia, almost in new condition about today 100 hours, two CAT Engines 425 BHP with full extras
In case of interest please contact 4183191/4530807 (6 lines)

ΚΑΙ Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΟ ΧΟΡΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ!

Ο Δήμος Πειραιώς, με αίτηση που έχει καταθέσει στο Υπουργείο, ζητεί τέσσερις άδειες σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση ισάριθμων πλοίων στις γραμμές Πειραιώς — Χίου — Μυτιλήνης και Πειραιώς — Καλύμνου — Κώ — Ρόδου, τό έρώτημα όμως

είναι ποιός θά πληρώσει για νά αγοράσουν αυτά τά πλοία — στό έρώτημα για τό ποιός θά τά διαχειρισθεί, ή απάντηση είναι εύκολη: Οί κατάλληλοι θά βρεθούν — άν δέν έχουν βρεθεί ήδη.

Καί για νά σοβαρευθούμε: 'Υπάρχει κανείς στόν Δήμο Πειραιώς πού νά θεωρεί ότι είναι δυνατόν νά αναληφθεί ή διαχείριση πλοίων καί μάλιστα επιβατηγών μέ τόν ανταγωνισμό πού ύφίσταται στόν χώρο τής 'Ακτοπλοΐας καί τήν προστατευτική όμπρέλα του καμποτάζ νά καταρρέει όσονούπω;

ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ

Η Κομισιόν των Βρυξελλών απόφασιζε νά όρίσει τό ανώτατο όριο των εθνικών ναυπηγικών επιχορηγήσεων στό 13% έναντι του 20% πού ίσχυε για τό 1990.

Σύμφωνα μέ τήν 7η Όδηγία (Directive) τής ΕΟΚ πού αφορά τίς κρατικές ενισχύσεις στόν τομέα τής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας καί ή όποία όρίζει τό ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των ενισχύσεων για διάστημα τριών ετών στό 13% έφόσον πρόκειται για πλοία συμβατικής άξίας άνω των 10 εκατομμυρίων ECU. Για πλοία συμβατικής άξίας κάτω των 10 εκατομμυρίων ECU, τό ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των κρατικών ενισχύσεων άνέρχεται σέ 9%. Τό όριο αυτό καλύπτει όλες τίς επιχορηγήσεις λειτουργικών δαπανών, άμεσες καί έμμεσες, πού παρέχει τό κράτος μέλος για τή ναυπήγηση ή μετασκευή πλοίων. Κανονός είδους επιχορήγηση δέν άναγνωρίζεται για έπισκευές πλοίων. Η έν λόγω απόφαση εφαρμόζεται σέ όλα τά κράτη - μέλη μέ εξαίρεση τίς παρεκκλίσεις πού παρέχονται για ένα άκόμη χρόνο προς τήν 'Ελλάδα καί τήν 'Ισπανία.

Όπως ύπογραμμίζει ή Κομισιόν, ή μείωση του όρίου βοήθειας κατά τό 1991 θά βοηθήσει στήν άποκατάσταση όμαλών συνθηκών στήν αγορά τής ναυπηγοβιομηχανίας καί άποτελεί έπομένως άναπόσπαστο μέρος των διαπραγματεύσεων πού πραγματοποιούνται τώρα στό Παρίσι υπό τήν αιγίδα του ΟΟΣΑ. Οί διαπραγματεύσεις αυτές στοχεύουν στήν επίτευξη διεθνούς συμφωνίας για τόν περιορισμό όλων των διαταραχών του έλεύθερου ανταγωνισμού στήν παγκόσμια βιομηχανία των ναυτικών κατασκευών.

«ΜΟΝΟΒΑΠΟΡΕΣ» ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Η αντιμετώπιση τής αυστηρότητας άμε-

ρικανικής νομοθεσίας για τήν πετρελαϊκή ρύπανση τής θάλασσας στά άμερικανικά ύδατα, άπασχολεί φυσικά τους έφοπλιστές πετρελαιοφόρων σέ όλον τόν κόσμο καί έγινε άντικείμενο συζητήσεως στήν τελευταία σύνοδο τής 'Ιντερτάνκο στό Όσλο.

Μεταξύ των διαφόρων προτάσεων τήν προσοχή των ένδιαφερομένων επέσυρε ή πρόταση Νορβηγού έφοπιστου για τήν κατάτμηση των έφοπιστικών επιχειρήσεων σέ τόσες χωριστές εταιρίες όσα τά πλοία τους. Πρόκειται για μέθοδο πολύ κοινή στή Νορβηγία, ή όποία μέ τή μορφή των «μονοβάπορων» εταιριών δέν είναι καθόλου άγνωστη καί στήν ελληνική ναυτιλιακή πρακτική. Δεδομένου ότι ή άμερικανικός Νόμος επιβάλλει τήν άπερίοριστη ευθύνη του πλοιοκτήτου σέ περίπτωση άτυχήματος στό χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, ή κατά πλοίο ιδιοκτησία, παρακάμπτοντας τόν Νόμο, επιτρέπει στή μητρική επιχείρηση νά αποφύγει τήν άπερίοριστη ευθύνη.

Έκτός του κατακερματισμού τής πλοιοκτησίας άναγκαία θά ήταν καί ή κατανομή τής ιδιοκτησίας του κάθε πλοίου ώστε νά επιμεριστεί ή ευθύνη πού προκύπτει λόγω διαρροής, προσαράξεως, συγκρούσεως ή άλλου άτυχήματος. Μία άλλη ένλλακτική λύση θά ήταν ή καθιέρωση είδικής ασφάλισης για τά άμερικανικά ύδατα κατά τόν τύπο πού ίσχύει για τήν ασφάλιση των πολεμικών κινδύνων. 'Αλλά καί πρακτικότερες ιδέες δέν έλειψαν από τή σύνοδο τής 'Ιντερτάνκο. Όμως π.χ. ή ευχή προς όλα τά μέλη τής νά άπειλήσουν ότι θά άποσυρθούν από τήν έξυπνέριση των άμερικανικών εισαγωγών πετρελαίου. Η άκόμα νά ζητήσουν τή συμμετοχή των άμερικανικών φορτωτών στήν αντιμετώπιση των έν λόγω κινδύνων.

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΜΕΤΑΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Όστερα από τήν όμόφωνη άπόφαση των Όπουργών Μεταφορών καί Ναυτιλίας τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας, οι Εύρωπαίοι έφοπιστές δέν θά αντιμετώπιζουν πλέον πολύπλοκες διατυπώσεις για νά μεταφέρουν τά πλοία τους από τό ένα στό άλλο νηολόγιο έντός τής Κοινότητας, ούτε θά υποβάλλονται στίς ύπολογίσιμες δαπάνες πού άπαιτούν οι σχετικές διαδικασίες.

Από τήν 1 'Ιανουαρίου του 1992, τά φορτηγά πλοία άνω των 500 τον. d.w. τά όποια είναι σύμφωνα μέ τίς άπαιτήσεις του IMO καί ενός κράτους - μέλους τής ΕΟΚ, θά μπορούν άυτομάτως νά μεταγγραφούν

σέ ένα όποιοδήποτε Κοινοτικό νηολόγιο. Οί συνθήκες καί περιστάσεις εφαρμογής των διατάξεων του IMO έπαφίεται στήν εκτίμηση του κάθε κράτους, γεγονός πού ένέχει τόν κίνδυνο παροχής παρεκκλίσεων. Οί παρεκκλίσεις πάντως αυτές δέν θά αποτελούν έμπόδιο έντός τής Κοινότητας ως προς τή μεγανηολόγηση του πλοίου. Ός σπουδαιότερο προσόν του νέου αυτού καθεστώτος θεωρείται ή περιορισμός των επιθεωρήσεων, των μεταβολών καί αντικαταστάσεων του έξοπλισμού καθώς καί των άλλων διοικητικών διατυπώσεων πού κατά κανόνα συνόδευαν τήν άλλαγή νηολογίου. Πάντως ή χώρα πού θά δεχθεί τό μετεγγραφόμενο πλοίο θά έχει τό δικαίωμα νά τό επιθεωρήσει, οι δέ ένδεχόμενες άμφισβητήσεις ως προς τήν έρμηνεία των διεθνών συμβάσεων θά επιλύονται από μία Διαιτητική 'Επιτροπή.

Η παραπάνω άπόφαση θά τεθεί σέ ισχύ μετά τήν έγκρισή της από τήν Οικονομική καί Κοινωνική 'Επιτροπή τής ΕΟΚ.

Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΩΝ

Στήν πρόσφατη σύνοδο καί εκθεση τής Gastech '90, μολονότι όπως ήταν φυσικό, κυριάρχησε ή άβεβαιότητα πού συνεπαγόταν ή κρίση του Κόλπου καί τά άποτελέσματα του άνοιγματος των 'Ανατολικών χωρών καί τής νέας σοβιετικής πολιτικής, ακούσθηκαν ένδιαφέροντες άπόψεις για τό παρόν καί τό μέλλον των ύγραεριοφόρων σκαφών.

Είδικά ως προς τήν ηλικία των μεθανιοφόρων έλέχθησαν πολλά καί διάφορα καί υπήρξαν πολλές διαφωνίες. Η μόνη σχεδόν όμόφωνη διαπίστωση ήταν ότι ή ηλικία δέν άποτελεί τόν μόνο παράγοντα πού προσδιορίζει τήν ανανέωση των σκαφών αυτής τής κατηγορίας. Η καί άκόμα ότι ή ηλικία δέν άποτελεί σημαντικό στοιχείο στόν καθορισμό τής αιτίας των άβარიών καί των άλλων προβλημάτων, τουλάχιστον όχι σέ μεγαλύτερο βαθμό από όσο στίς άλλες κατηγορίες πλοίων. Για πολ- λούς αντιπροσώπους ή προσέγγιση στό θέμα επιβάλλει νά γίνει διάκριση μεταξύ σκάφους, δεξαμενών καί μηχανών.

Γενικά θεωρείται ότι τό σκάφος των πλοίων αυτών διατηρείται σέ καλή κατάσταση λόγω του τύπου των ταξιδιών τους καί τής ποιότητας των έφοπιστών τους. Πολύ περισσότερο προσδιοριστικά στοιχεία άποτελούν οι δεξαμενές. Έξ αυτών οι σφαιρικές δεξαμενές Moss παρουσιάζουν



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

τό πλεονέκτημα ότι είναι ανεξάρτητες από το σκάφος, ενώ ως προς τις ανεξάρτητες ὀρθογωνίες δεξαμενές δὲν φάνηκε νά ὑπάρχει σαφής ἀπάντηση.

Ἐκεῖνο πάντως τό σημεῖο στό ὁποῖο δίνεται προτεραιότης εἶναι ἡ ποιότητα τόσο τῆς σχεδίασεως καί κατασκευῆς ὡς καί τῆς ἐκμεταλλεύσεως καί συντηρήσεως. Τά ὑψηλοῦ κόστους πλοῖα ἀπολαμβάνουν ἰδιαίτερης μεταχειρίσεως καί συντηρήσεως πού περιορίζουν σημαντικά τίς κοπώσεις καί τή διάβρωση. Ἐτσι τό ἐρώτημα ἐάν τό ὄριο ἡλικίας τῶν ὑγραιοφόρων φθάνει τά 20 ἢ τά 30 ἢ τά 40 ἔτη, ἐτέθη μὲν ἀλλά ἔμεινε ἀναπάντητο.

Η ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΔΙΟΔΟΣ

Ἐάν καταστῇ δυνατή ἡ συγκέντρωση τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων, ἡ Νορβηγία εἶναι διατεθειμένη νά ἀναλάβει τή σχετική μελέτη. Πρόκειται γιά τό ἀνοιγμα τοῦ περιφύμου «βορειοανατολικοῦ πόρου» στή διεθνή ἐμπορική ναυσιπλοΐα. Ἡ βορειοανατολική αὐτή διόδος στά βόρεια τῆς Εὐρώπης θά ἐπιτρέψει νά μειωθεῖ κατά τό ἥμισυ ἡ ἀπόσταση πού χωρίζει τόν Ἀτλαντικό ἀπό τόν Εἰρηνικό Ὠκεανό.

Πρῶτος πού ἀντιμετώπισε μιά τέτοια προοπτική ἦταν ὁ πρόεδρος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως Μιχαήλ Γκορμπατσὺφ τό ἔτος 1987. Ἐνα χρόνο ἀργότερα ἡ Σοβιετική κυβέρνηση ζήτησε ἀπό τό Ἰνστιτούτο Nansen, κοντά στό Ὁσλο, νά ἀναλάβει γιά λογαριασμό τῆς Δύσεως τό συντονισμό μιᾶς μελέτης περί τῶν συνεπειῶν πού θά ἔχει τό ἀνοιγμα τοῦ περάσματος. Ὑστερα ἀπό τήν πρόσκληση αὐτή τό Ἰνστιτούτο, μετὰ διετεῖς ἐρευνες, συνέθεσε τρία σχέδια — πιλότους γιά τή μελέτη τῶν ἐμπορικών νομικοπολιτικών καί οἰκολογικῶν ἐπιπτώσεων ἐνός τέτοιου ἔργου.

Κατά τή γνώμη τοῦ Διευθυνοῦ τοῦ Ἰνστιτούτου Nansen, τό ἀνοιγμα τοῦ περάσματος θά ἔθετε τή Νορβηγία σέ πλεονεκτική θέση στόν τομέα τοῦ διεθνούς ἐμπορίου. Δεδομένου ὅτι ἡ διά θαλάσσης ἐμπορική μεταφορική κίνηση μεταξύ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς καί τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς ΗΠΑ ἀλλά καί τῆς Εὐρώπης, θά γίνεται κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν τῆς Νορβηγίας, θά ἐ-

πιτρέψει στά νορβηγικά λιμάνια νά ἀξιοποιήσουν τίς δυνατότητές τους στοὺς τομεῖς τῶν ἐπισκευῶν καί τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ καυσίμων, ἐνῶ παράλληλα θά αὐξήσει τίς δυνατότητες ἐξαγωγῆς ὑγραερίου καί προϊόντων ὑδροκαλλιέργειας μέ προορισμό τήν Ἰαπωνία.

Ο ΚΡΙΚΟΣ ΠΟΥ ΕΛΕΙΠΕ

Ἡ ὑποθαλάσσια σήραγγα τῆς Μάγχης θά ἀποτελέσει ἀσφαλῶς τή μεγαλύτερη συγκοινωνιακή ὁδὸ μικτῶν εὐρωπαϊκῶν μεταφορῶν. Συγχρόνως θά ἀποτελέσει τόν κρίκο πού ἔλειπε στήν σιδηροδρομική σύνδεση τῶν βρεταννικῶν νήσων μέ τήν ἡπειρωτική Εὐρώπη. Τό ἀνοιγμα τῆς διώρυγος θά ἐπιτρέψει στίς σιδηροδρομικές ἐπιχειρήσεις νά θέσουν σέ λειτουργία συρμούς πού θά κινοῦνται μεταξύ τῶν δύο γεωγραφικῶν ζωνῶν χωρίς καμμία ἀπολύτως διακοπὴ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τους. Καί ἐπιπλέον θά ἐπιτρέψει στόν σιδηρόδρομο νά ἀντιμετωπίσει ἐπιτυχῶς τόν ὁδικό συναγωνισμό, ὁ ὁποῖος, λόγω τῶν μέχρι τώρα συνθηκῶν μεταφοράς μέ τά ὀχηματαγωγὰ πλοῖα, κατεῖχε τή μερίδα τοῦ λέοντος.

Ἡ σήραγγα, τήν ὁποία ὡς γνωστὸν σχεδίασε καί ἐκτελεῖ τό συγκρότημα Eurotunnel θά πρέπει κανονικά νά τεθεῖ σέ ὀπηρεσία τόν Ἰούλιο τοῦ 1993. Τό ἥμισυ τῆς δυναμικότητάς της ἔχει ἤδη ἐπιφυλαχθεῖ ὑπὲρ τῶν Βρεταννικῶν καί Γαλλικῶν σιδηροδρόμων, τό δὲ ὑπόλοιπο ἥμισυ θά χρησιμοποιήσει τό Eurotunnel γιά τίς δικές του ὑπηρεσίες μέ παλινδρομοῦντα τραῖνα (navettes) πού θά μεταφέρουν αὐτοκίνητα, λεωφορεῖα καί καμιόνια μεταξύ τῶν δύο τέρμιναλ.

Τό ὅλο ἔργο θά περιλαμβάνει τρεῖς σήραγγες, μιά ὑπηρεσιακή γιά τήν συντήρηση καί τήν ἀσφάλεια — ἡ ὁποία καί διανοίχθηκε ἤδη — καί δύο γιά τίς σιδηροδρομικές γραμμές, μιά πρὸς κάθε κατεύθυνση. Θά ἔχει μήκος 50 χμ. (30 χμ. ὑπὸ τῇ θάλασσᾳ) μεταξύ Folkestone καί Frethun κοντά στό Καλαί. Χάρη στό ἔργο αὐτό ἡ μετὰ Βρεταννίας καί Κόντινεντ διαδρομὴ θά μειωθεῖ τουλάχιστον κατὰ 24 ὥρες, ἀφοῦ ἡ σέ ὥρες ἀπόσταση μεταξύ Βρεταννικῶν

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Ἡ εἶδηση πού σχολιάζουμε σήμερα δὲν εἶναι κανένα ἐντυπωσιακὸ ναυτιλιακὸ γεγονός ἀπὸ ἐκεῖνα πού συνήθως προβάλλει ὁ ναυτικός τύπος. Εἶναι μιά εἰδησὺλα χαμένη στὰ «ψιλά» τῶν ἐφημερίδων:

Ὁ ἀντιδύμαρχος τῆς Χάβρης στῇ Γαλλία παρέδωσε στόν Διευθυντὴ τοῦ Ἱστορικοῦ Ἀρχείου τῆς γνωστῆς γαλλικῆς «Γενικῆς Ναυτικῆς Ἑταιρίας» (Compagnie Generale Maritime — CGM) 16 παραστάτες θυρῶν ἀναβατήρος καί διαδρόμων τοῦ παλαιοῦ θρυλικοῦ ὑπερωκεανίου «France». Πρόκειται γιά ἓνα σύνολο 150 διακοσμητικῶν τεμαχίων πού διαφύλαξε ὁ Δῆμος τῆς Χάβρης ὡς προερχόμενα ἀπὸ τό ὡς ἄνω ὑπερωκεάνιο, τό ὁποῖο ἀρχίζοντας τή ναυπήγησή του τό 1909 ὡς «Picardie» μετονομάσθηκε σέ «France» κατὰ τήν καθέλκυσή του στίς 20 Σεπτεμβρίου τοῦ 1910. Ἦταν τό μεγαλύτερο πλοῖο τῆς CGM τήν ἐποχὴ ἐκείνη καί λόγω τῆς ἐξαιρετικῆς πολυτελείας του, ἰδίως στῇ διακόσμηση καί τήν ἐπίπλωσή του, στὺλ Λουδοβίκων 14ου, 15ου καί 16ου, ἀποκαλεῖτο μέ κάποια δόση ὑπερβολῆς ὡς οἱ «Βερσαλλίες τοῦ Ἀτλαντικοῦ». Μέ βάση τά στοιχεῖα αὐτά καί ἄλλα πού βρίσκονται στίς ἀποθήκες τοῦ Δήμου, ἡ CGM μελετᾷ σοβαρὰ νά ἀναπαραστήσει στίς ἐγκαταστάσεις της ἓνα χωρὸ τοῦ «France» ὅπως ἀκριβῶς ἦταν στίς μέρες τῆς δόξας του.

Ἡ εἶδηση εἶναι μικρὴ. Ἀφ'ἡνις ὅμως περιθώρια γιά νά ἐντυπωσιασθεῖ ὁ Ἕλληνας ἀναγνώστης, εἰδικὰ μὲν ἀπὸ τῇ Διεύθυνση Ἱστορικοῦ Ἀρχείου τῆς Γαλλικῆς Ἑταιρίας καί γενικότερα ἀπὸ τήν εὐαισθησία τῆς ἐθνικῆς ναυτικῆς μνήμης τῶν Γάλλων.

καί Εὐρωπαϊκῶν μεγαλοπόλεων ὑπολογίζεται ὡς ἀκολουθῶν: Μπίρμινχαμ — Παρίσι 18 ὥρες, Λονδίνο — Λυών 18 ὥρες, Μάντσεστερ — Τορίνο 36 ὥρες καί Γλασκώβη — Φραγκφούρτη 36 ὥρες.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC



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

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 ΧΡΟΝΩΝ

Ἐπί τῇ συμπληρώσει 60 χρόνων συνεχοῦς ἐκδοτικῆς δραστηριότητος, ἀπεστάλησαν στά «Ναυτικά Χρονικά» κατά τό διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερο οἱ ἀκόλουθοι χαιρετισμοί:

ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ κ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΠΑΥΛΙΔΗ

Θεωρῶ ἐνδειξη καλῆς τύχης τό γεγονός ὅτι μοῦ δίδεται ἡ εὐκαιρία, σήμερα ὡς ΥΕΝ, ἀλλά καί ὡς παλαιός καί προσεκτικός ἀναγνώστης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά γράψω δύο λόγια γι' αὐτά, «ἐπί τῇ συμπληρώσει» ἐξήντα ἐτῶν συνεχοῦς καί ζωντανῆς παρουσίας στό ναυτιλιακό χῶρο.

Θεωρῶ, ἐπίσης, τό παραπάνω σάν ἓνα εἶδος ἐξοφλήσεως κάποιου χρέους ἔναντι ἐνός ἀγωνιστοῦ πού ἐπίμονα καί μέ σταθερότητα (τόσον ἐπί ἐποχῆς τοῦ ἀειμνήστου Δ. Κωττάκη, ὅσον καί ἐπί τῶν διαδόχων του), περιέγραψε καταστάσεις, παρουσίασε ἀπόψεις καί προέβαλε θέσεις, πού συνέβαλαν οὐσιαστικά στή διαμόρφωση τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Ἔτσι, αὐτόματα πηγάζουν, μαζί μέ τά θερμά συγχαρητήρια γιά τήν μακρόχρονη δημοσιογραφική δράση, εὐχαριστίες πρός τά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τήν συμβολή τους στήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας μας καί εἰλικρινεῖς εὐχές νά συνεχίσουν μέ τήν ἴδια, ὅπως μέχρι σήμερα, ἐπιτυχία, τό ἔργο τους.

Πιστεύω βάσιμα ὅτι οἱ ναυτεργάτες μας, οἱ ἐφοπλιστές μας καί ὁλος ὁ ναυτιλιακός κόσμος πού ὄχι μόνο παρακολουθεῖ ἀλλά καθημερινά, ἐνεργά μετέχει στήν ἀνασυγκρότηση τῆς ναυτιλίας, ἐκτιμᾷ τήν προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί ἀσφαλῶς, μαζί μέ ἐμένα, τοὺς ἀπευθύνει ἐνα μεγάλο «Εὐγε».

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ κ. ΣΤΑΘΗ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗ

Πρὶν ἀπό 60 χρόνια ἡ ἐλληνική ναυτική οἰκογένεια ἀπέκτισε τό πρῶτο ἐξειδικευμένο δικό της ναυτιλιακό περιοδικό.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στήν 60χρονη μέχρι σήμερα πορεία τους παρέμειναν ἓνα ναυτιλιακό περιοδικό μέ συνέπεια καί συνέχεια στοὺς στόχους τῆς ἐνημέρωσης ὅλων μας πάνω στά θέματα πού μᾶς ἐνδιαφέρουν.

Ἀποτελοῦν ἓνα ἀνοικτό βῆμα γιά πληροφόρηση πάνω στίς ναυτιλιακές οικονομικές καί τεχνικές ἐξελίξεις μέ εὐστοχα ἄρθρα καί σχόλια τόσο τῶν συντακτῶν ὅσο καί τῶν ἀναγνωστῶν τους.

Εὐχῇ ὅλων μας νά διατηρηθῇ τό ὕψος καί τό ἥθος στό ὁποῖο ἔως τώρα μᾶς ἔχει συνηθίσει καί νά στοχεύει πάντοτε στή συνεχή βελτίωσή του.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Δέν εἶναι τά «Ναυτικά Χρονικά» πού γιορτάζουν τά 60 χρόνια τῆς συνεχοῦς καί πολύτιμης προσφορᾶς των. Εἶναι ἡ ἐλληνική ναυτιλία πού γιορτάζει 60 χρόνια δημιουργίας. Δημιουργίας γεμάτης ἀγῶνες ὑπαρξης, ἐπιβίωσης καί τελικά μεγαλοσύνης. Στούς τόμους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» στίς σελίδες τῶν ἀσυναγώνιστων καί ἀπαράμιλλων σχολίων τους, τό μέγιστο μέρος προϊόν τῆς «Θαλασσινῆς», τῆς ναυτικῆς πέννας τοῦ δημιουργοῦ των τοῦ ἀλησμόνητου Δημήτρη Κωττάκη, μέσα σ' αὐτά χτίστηκε καί ἱστορεῖται τό ἐλληνικό θαλασσινό μας ἔπος.

60 χρόνια ἐντυπῆς δημιουργίας εἶναι ἓνας Ἡράκλειος, Ποσειδώνιος ἄθλος.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δίκαια διεκδίκησαν καί ἐκέρδισαν τήν ἐκτίμηση τῶν πολλῶν ἐκατοντάδων ἀφοσιωμένων φίλων καί ἀναγνωστῶν των. Φίλων καί ἀναγνωστῶν πού τώρα περιλαμβάνουν καί τήν τρίτη γενεά τῶν караβοκραίων τῆς ἐποχῆς πού ξεκίνησαν.

Ἀσυναγώνιστα καί ἀπαράμιλλα στήν πλούσια καί ἐγκυρη εἰδησιογραφία τους, στίς στατιστικές τους πάνω στίς ὁποῖες στηρίζονται καί κριτικές ὑπηρεσίες, τό περιοδικό, τά «Ναυτικά Χρονικά» εἶναι πιά θεσμός.

Οἱ εὐχές μας τό συνοδεύουν γιά τά 100χρονά του μαζί μέ τά συγχαρητήριά μας στοὺς ἀξιους σημερινούς συνεχιστές τοῦ ἔργου τοῦ μεγάλου ἰδρυτοῦ των.

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟ

Σᾶς εὐχομαι ὁλόψυχα νά συνεχίσετε μέ τήν ἴδια ἐπιτυχία τήν δυναμική καί ἀγωνιστική σας παρουσία πού τόσα πολλά ἔχει προσφέρει στήν Ἑλληνική Ναυτιλία. Ἐλπίζω εἰς τό μέλλον, νά μοῦ δοθεῖ ἡ εὐκαιρία νά καταθέσω καί ἐγώ τίς μαρτυρίες μου σέ κάποια ἐκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΟΚΙΜΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟ Ε.Ν. κ. ΑΓΓΕΛΟ ΑΝΤΩΝΑΤΟ

Μέ τήν εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως 60 χρόνων ἀπό τήν ἱδρυση τοῦ περιοδικοῦ σας, σᾶς εὐχομαι τήν συνέχιση τοῦ ἔργου σας, γιά σωστή πληροφόρηση τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου καί τήν προσπάθεια ἀνάπτυξης τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η έκρηξη του πολέμου στον Περσοαραβικό Κόλπο επηρέασε άμεσα τα διεθνή χρηματιστήρια και τις χρηματαγορές.

Ήδη πριν τις 17 Ιανουαρίου το δολλάριο παρουσίαζε συνεχή σκαμπανεβάσματα, φθάνοντας την προηγούμενη ημέρα τα 1,5445 Γερμ. μάρκα, 136.75 γιέν και τις 163,255 δραχμές, για ν' αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση που τόξεφερε στις 24 Ιανουαρίου στα 1.4865 μάρκα, 132,30 γιέν και 158.335 δραχμές. Τα άλλα νομίσματα παρουσίαζαν μεταξύ τους σχετικά μικρότερες διακυμάνσεις.

Τα χρηματιστήρια ύστερα από μία συνεχή πτώση με τη λήξη τις προθεσμίας αποχώρησης των Ιρακινών στρατευμάτων από το Κουβέιτ και την επίθεση της συμμαχικής αεροπορίας έναντι του Ιράκ (και του έσπευσμένου ανακοινωθέντος περί καταστροφής των αεροπορικών πυραύλων και βάσεων στο Ιράκ) παρουσίασαν κατακόρυφη άνοδο, 110 μονάδες στην Ν. Υόρκη 50 στο Λονδίνο, 100 στην Φραγκφούρτη, 23 στο Παρίσι, 52 στην Ζυρίχη, 1.300 στο Τόκιο και 70 στην Αθήνα. Αυτή η εuforia δεν κράτησε πολύ, όταν διαπιστώθηκε ότι τα πράγματα δεν ήταν τόσο απλά στο μέτωπο των επιχειρήσεων, κι' άρχισαν νέες διακυμάνσεις, οι περισσότερες πτωτικές.

Εν τω μεταξύ η τιμή του πετρελαίου που είχε εξακοντιστεί στα ύψη, επέστρεψε σε πιο λογικά επίπεδα και ο χρυσός αφού ξεπέρασε τα 400 δολλ. της ούγγια διαμορφώθηκε κάτω από τα 390 δολλάρια.

Ο αναβρασμός στα Κράτη της Βαλτικής είχε αρνητικές επιπτώσεις στο Γερμ. μάρκο, που παρουσίασε ελαφρά κάμψη τόσο έναντι της λίρας όσο και του Έλβετ. φράγκου.

Στην συνάντηση των 7 Μεγάλων

στη Νέα Υόρκη στις 19-20 Ιανουαρίου δεν εκδηλώθηκε καμία επιθυμία να σταματήσει η πτώση του δολλαρίου, τουναντίον εκδηλώθηκε ικανοποίηση για την ήρεμία στις αγορές παρά την ανάφλεξη στον Κόλπο.

Τό μέλλον του ECU παραμένει άγνωστο. Παρ' ότι δημιουργήθηκε τό 1979 παράλληλα με τό Ε.Ν.Σ. δεν αποτελεί Legal Tender (νομικώς αναγνωρισμένο μέσο πληρωμής) και μικρό μέρος 6% των διεθνών δανείων είναι έκπεφρασμένα σε ECU, έναντι 35% σε δολλάρια και 13.6% σε Γερμ. Μάρκα.

Δολλάριο ΗΠΑ

Όπως αναμενόταν τα γεγονότα στον Κόλπο επηρέασαν θετικά τό δολλάριο, τουλάχιστον στην αρχή.

Έτσι, από 1.4890 μάρκα στις 3 Ιανουαρίου, παρουσίασε καθημερινά ανοδική τάση που τό έφερε τις 16 Ιανουαρίου στα 1.5445 μάρκα (ύψηλότερο επίπεδο από τον Οκτώβριο 1990) και 136.75 γιέν, για νά υποχωρήσει εν συνεχεία και νά πέσει στα 1.4865 μάρκα και 132.30 γιέν στις 24 του μήνα.

Εκτός των γεγονότων στον Κόλπο και τις επιπτώσεις τους παγκοσμίως, η οικονομία των ΗΠΑ παρουσιάζει πολλές αρνητικές επιδόσεις.

Έτσι έχουμε μία ύφεση που έφερε τον δείκτη αύξησης της Αμερικανικής οικονομίας για τό 1990 στο 0.7% κι ενώ ο Νόμος του 1985 (Gramm, Rudman, Hollings) προέβλεπε ετήσιες μειώσεις των ελλειμμάτων του Κρατικού Προϋπολογισμού και ισοσκελισή του τό 1991, τουναντίον ο Richard Darman, Πρόεδρος της Επιτροπής Προϋπολογισμού, προβλέπει έλλειμμα 220 δισεκ. δολλ. για τό 1990 και άνω των 250 δισεκ. τό 1991, τό οποίο μέ

τις νέες προβλέψεις μετά τον πόλεμο στον Περσικό, υπολογίζεται νά φθάσει σε 300 δισεκ. δολλάρια.

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου της Fed. από 7% σε 6 1/2% στις 18 Δεκεμβρίου 1990, και η μείωση του δανειοδοτικού επιτοκίου των Τραπεζών, Prime Rate από 10% σε 9.5% στις 2.1.91 σε μία προσπάθεια αναζωογόνησης της οικονομίας καθιστά τα Αμερικανικά χρεώγραφα όχι και πολύ έλκυστικά και η Fed θα έχει όλο και μεγαλύτερες δυσκολίες νά καλύψει τα ελλείμματα του Κρατικού προϋπολογισμού.

Εξάλλου καθοριστικό σύμπτωμα της οικονομικής ύφεσης είναι και η πτώχευση κατά τον προηγούμενο χρόνο 168 Τραπεζών που ανήκουν στο F.D.I.C. (έναντι 10 τό 1990).

Στά πλαίσια αυτά τό Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, αφού άνοιξε στις 2 Ιανουαρίου στα 2633.6, εν συνεχεία έπεφτε, όσο πλησίαζε η 15 Ιανουαρίου (2483.9) για νά παρουσιάσει μία κατακόρυφη άνοδο στις 17 (114 μονάδες σε μία μέρα) και νά ξεπεράσει 2623 μονάδες για νά διαμορφωθεί στις 2651 μονάδες στις 24 Ιανουαρίου.

Μάρκο Γερμανίας

Η αίματηρή καταστολή στη Λιθουανία και τις άλλες Βαλτικές χώρες (έθνικιστικός αναβρασμός) έπληξε τό μάρκο. Έτσι παρά τα εξαιρετικά επιτεύγματα της Γερμανικής οικονομίας, τόσο τό μάρκο, όσο και οι χρηματιστηριακές τιμές — και προπαντός οι τελευταίες — είχαν πτωτικές τάσεις.

Ο δείκτης DAX των χρηματιστηριακών αξιών στη Φραγκφούρτη από 1522.4 μονάδες στις 15 Δεκεμβρίου 1990, έπεσε στις 1411 στο τέλος του χρόνου και στις 1322.7 μονάδες

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

στις 16 'Ιανουαρίου, για να παρουσιάσει κατακόρυφη άνοδο, όπως κι όλες οι αγορές στις 16/17 'Ιανουαρίου, μετά την πρώτη επίθεση της συμμαχικής αεροπορίας που έφερε τον δείκτη DAX στις 1422.7 μονάδες. "Εκτοτε με διάφορα скаμπανεβάσματα έκλεισε στις 1382.1 μονάδες στις 24 'Ιανουαρίου.

"Όσον αφορά το μάρκο, αφού έπεσε στα 1.5445 στο δολλάριο στις 16 'Ιανουαρίου εν συνεχεία με τα νέα του πολέμου στον Κόλπο, βελτίωσε τη θέση του και έφθασε τα 1.4865 μάρκα στο δολλάριο, ενώ προς το 'Ελβετ. Φράγκο έδειξε σταθερότητα κυμαινόμενο περί τα 0,84 φράγκα.

Λίρα 'Αγγλίας

Παρά το γεγονός ότι η Βρεταννία είναι αυτάρκης στα καύσιμα και οι επιπτώσεις από τις έχθροπραξίες στον Κόλπο, δεν έχουν άμεσες επιδράσεις στην οικονομία της, η λίρα συνεχίζει να αντανakλά τα άρνητικά στοιχεία που έχουν συσσωρευθεί επί μήνες. "Ετσι, ο πληθωρισμός από τους υψηλότερους της Δ. Ευρώπης, (9.7% στα τέλη Νοεμβρίου), ενώ η ανεργία κινείται με ρυθμό άνω του 6% του εργατικού δυναμικού και η οικονομική ανάπτυξη το 1990 δεν ξεπερνά το 0.2%. "Επίσης το 'Εμπορικό έλλειμμα που ξεπέρασε τις 1.64 δισεκ. λίρες τον 'Ο-

κτώβριο, και 871 εκατ. λίρες τον Νοέμβριο, προβλέπεται, να ξεπεράσει τα 14 με 15 δισεκ. λίρες για όλο το 1990.

Στά πλαίσια αυτά ο δείκτης των χρηματιστηριακών αξιών του Λονδίνου παρουσίασε μικρές διακυμάνσεις 2128 μονάδες στην αρχή του έτους, 2103 μονάδες στις 24 'Ιανουαρίου (μέ ανώτατο επίπεδο 2126.1 στις 4.1.91, και χαμηλότερο 2054 στις 16 'Ιανουαρίου). "Όσον αφορά τη Βρεταννική λίρα, αυτή έφθασε το ανώτατο επίπεδο στις 23 'Ιανουαρίου (1.9590 δολλάρια) ενώ ως προς το μάρκο σημείωσε την υψηλότερη τιμή (2.9400) στις 11 'Ιανουαρίου.

Η Δραχμή

"Από τον πίνακα 1 φαίνεται ότι η Τράπεζα της 'Ελλάδος επιτρέπει πλέον τη διολίσθηση της δραχμής με το πιο ταχύ ρυθμό. "Ετσι για την περίοδο 27.12.90/25.1.91 έχουμε μία πτώση έναντι του ECU της τάξεως του 2.4% (από τις υψηλότερες διολισθήσεις — σ' ένα μήνα — μέχρι σήμερα) ενώ έναντι του δολλαρίου ή δραχμής, συνεχίζει να παρουσιάζει άνοδο.

Βέβαια πρόκειται για πτώση του δολλαρίου κι όχι άνοδο της δραχμής, όπως προκύπτει από τον πίνακα 2 (Τιμές δολλαρίου).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δραχμής Fixing
Τράπεζα 'Ελλάδος

	27.12.90	25.1.91	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	159.465	158.440	+ 0.6
Μάρ. Γερμ.	104.310	106.612	- 2.2
Φρ. 'Ελβετ.	122.320	126.270	- 3.1
Λίρ. 'Αγγλ.	301.200	310.700	- 3.1
Γιέν	117.010	120.020	- 2.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Δολλάριο ΗΠΑ

	27.12.90	25.1.91	Διαφ. %
ECU	1.3340	1.38.06	- 3.4
Δραχμή	159.465	158.440	- 0.6
Μάρκ. Γερμ.	1.5280	1.4865	- 3.6
Λίρ. 'Αγγλ.	1.8840	1.9560	- 3.8
Φρ. 'Ελβετ.	1.3025	1.2572	- 3.5
Φρ. Γαλλ.	5.2065	5.0535	- 2.9
Γιέν 'Ιαπ.	136.10	132.30	- 2.8

Χρηματιστηριακές 'Αξίες

	27.12.90	24.1.91	Διαφ. %
Dow Jones (NY)	2637.1	2646.0	+ 0.3
Fin. Times (Λονδ.)	2167.8	2099.3	- 3.2
Dax (Φραγκ.)	1410.9	1375.2	- 2.5
CAC (Παρίσι)	415.8	410.8	- 1.2
SMI (Ζυρίχη)	463.7	517.1	+ 11.5
Nikkei (Τόκιο)	23941	23269	- 2.8
Χρημ. 'Αθηνών	9352	8963	- 4.2

ΙΕΡΑ ΚΟΙΝΟΤΗΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΑΟΥ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΤΑΤΗ ΑΝΑΓΚΗ ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ

Στο Άγιον Όρος, η ιστορία, η πνευματική ζωή, τα κτίσματα και ο φυσικός χώρος αποτελούν αδιάσπαστη και οργανική ενότητα και ό,τι χάνεται ισοδυναμεί με μεγάλη ιστορική και εθνική απώλεια.

Η πρόσφατη δεκαπενθήμερη πυρκαγιά στο Άγιον Όρος (14-28 Αυγούστου) ήταν η τρίτη του έτους και η μεγαλύτερη του αιώνα σε διάρκεια και έκταση ζημιών. Επληξε το 1/3 περίπου των δασών της χερσονήσου και υπήρξε πραγματική οικολογική καταστροφή και οδυνηρή συμφορά για τις περισσότερες Ι. Μονές.

Το μέτρο της πραγματικής καταστροφής φάνηκε από την αυξημένη ευαισθησία και την συγκινητική συμπάρασταση του ελληνικού κοινού κατά την διάρκεια της πυρκαγιάς.

Ο κίνδυνος της φωτιάς δεν αποσοβήθηκε. Εξακολουθεί να ελλοχεύει ως απειλή για μια χιλιετή πολιτιστική κληρονομιά με την τεράστια σημασία της για το Ελληνικό Έθνος και ολόκληρη την ανθρωπότητα.

Η διαφύλαξη αυτού του μοναδικού μνημειακού συνόλου επιβάλλει την ανάληψη μιας πραγματικής σταυροφορίας. Πρέπει να ληφθούν άμεσα και μακροπρόθεσμα προληπτικά μέτρα και να δημιουργηθεί η ανάλογη υλικοτεχνική υποδομή.

Για τον σκοπό αυτό έχει ανοιχθεί στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ο υπ' αριθ. 040/482905-08 λογαριασμός.

Σ' αυτόν μπορούν να γίνονται καταθέσεις, ενώ παράλληλα είναι δυνατή και η αποστολή αποδείξεων για φορολογική χρήση σε όσους ενδιαφέρονται.

Ο λογαριασμός θα τελεί υπό την αιγίδα και εποπτεία επιτροπής αποτελούμενης από τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου κ. Βασίλειο Κόκκινό, τον Πρόεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου κ. Αναστάσιο Γκόννη, τον Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους κ. Γεώργιο Σγουρίτσα, και τον Πρόεδρο Εφετών Πειραιώς και Γενικό Γραμματέα του Πανελληνίου Συλλόγου Φίλων του Αγίου Όρους κ. Γεώργιο Βελή.

Η φιλοτιμία όλων και η γενναιοδωρία εκείνων που συγκινούνται από την μεγάλη παράδοση των Ευεργετών του Γένους, πιστεύουμε ότι μπορούν να συμβάλλουν αποφασιστικά στη διάσωση του ιερού χώρου του Αθωνα, που είναι σήμερα για τον κόσμο η Κιβωτός της Ορθοδοξίας, και μία έπαυλη χριστιανικού πνεύματος και πανανθρώπινων αξιών.

Η ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΑΥΤΗ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ
ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Συνεχίζουμε την καινούργια στήλη των «Ναυτικών Χρονικών» με τα «περισσεύματα» που υπήρξαν αναγκαστικά από το προηγούμενο τεύχος:

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ η φυγή ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Πειραιά, ευτυχώς όμως μόνον για άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου. Οι προτιμήσεις στρέφονται προς την παραλιακή λεωφόρο μέχρι — προς το παρόν — τη Βουλιαγμένη και προς τα βόρεια προάστια και κυρίως την Κηφισιά και τό κυριότερο επιχείρημα για την εγκατάλειψη του Πειραιώς είναι η αποφυγή μεγάλων μετακινήσεων μέσα στο κυκλοφοριακό χάος που επικρατεί στους δρόμους που οδηγούν προς τον Πειραιά αλλά και μέσα στην πόλη, η αποφυγή του νέφους που είναι πλέον καθημερινή υπόθεση και φαίνεται ότι με τίποτε δεν καταπολεμείται και η εξασφάλιση καλύτερου επιπέδου τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης.

ΕΠΑΝΕΡΧΟΜΑΣΤΕ στη δολοφονία του αρχιμηχανικού της εταιρίας Τσάκου Κων. Πετυχάκη για να υπογραμμίσουμε μία ακόμη διάσταση που ήρθε στην επιφάνεια για μία ακόμη φορά με άφορμή τό φοβερό έγκλημα. Αυτή ή άλλη διάσταση είναι οι στενότατοι δεσμοί που υπάρχουν μεταξύ ελληνικού έφοπλισμού και των ναυτικών μας, δεσμοί που αναπτύσσονται στην κοινή και πολύχρονη μάχη για την κατάκτηση του πόντου και έξηγούν έν πολλοίς και την έπιτυχία των Έλλήνων στά θαλάσσια έργα.

Γι αυτό τον Κωνσταντίνο Πετυχάκη δέν τον έκλαψε μόνον ή οίκογένειά του. Στην κηδεία του πού έγινε στον ναό του Αγίου Νικολάου Πειραιώς παρέστη όλόκληρο τό προσωπικό της εταιρίας Τσάκου, εκπρόσωπος της όποίας άπευθύνοντας τον ύστατο χαιρετισμό υπογράμμισε ότι ή εταιρία πού θρηνεί τον άδικο χαμό του ίκανού και διακεκριμένου στελέχους της θά συμπαρασταθεί στην οίκογένειά του και ιδιαίτερα στην αγαπημένη του κόρη Κατερίνα — σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, ή εταιρία Τσάκου, πέρα από τις άποζημιώσεις πού κατέβαλε στην οίκογένεια του Κων. Πετυχάκη,

άνέλαβε και τις δαπάνες των σπουδών της κόρης του στό Λονδίνο.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ, από πολλές πλευρές, ένδιαφέρον παρουσιάζει ή πρόταση του ίδρυτή και Προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και έκλεκτου φίλου των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γιώργου Μ. Δρακόπουλου για την άνακήρυξη της περιοχής της Δήλου και της Ρήνειας σέ Διεθνές Πνευματικό Κέντρο.

Όπως σημειώνει στην περιοδική έκδοση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου ο κ. Δρακόπουλος, δέν θά ήταν ύπερβολή νά χαρακτηρίσει κανείς τή Δήλο κιβωτό της ναυτικής Ιστορίας και παράδοσης του Αιγαίου στό όποιο βρίσκονται και οι ρίζες του Δυτικού Πολιτισμού.

Όρατή παντού (στή Δήλο) σημειώνει ο κ. Δρακόπουλος ή σφραγίδα της Έλληνικής Ναυτικής Ιστορίας και Παράδοσης καθώς και του Πλοίου, χάρις στό όποιο διαδόθηκε ο Αρχαίος Έλληνικός Πολιτισμός. Περιπατώντας στους δρόμους της έρειπωμένης πολιτείας βλέπει κανείς ένα σωρό αποδείξεις του ναυτικού μας παρελθόντος: Σπίτια ναυτικών, αποθήκες στην παραλία και στίς προβλήτες, αγορές όπου συναθροίζονταν οι αρχαίοι καραβοκύρηδες για νά ναυλώσουν τά καράβια τους και νά διαπραγματευθούν τά ναυτοδάνειά τους μέ «τραπεζίτες» και έμπορους, ένχαρακτες παραστάσεις πλοίων στους τοίχους των σπιτιών, ποικίλες διακοσμήσεις μέ θαλασσινά θέματα, έπιγραφές, τό «νεώριο» πού στέγασε την Τριήρη πού προσφέρθηκε στον Απόλλωνα και πλήθος έπιτύμβιες στήλες για ναυτικούς πού χάθηκαν στη θάλασσα, έπιβεβαιώνουν τή μεγάλη ναυτική δραστηριότητα πού αναπτύχθηκε στη Δήλο. Σ' αυτό συνηγούνται και πολλά αρχαία κείμενα πού διασώθηκαν.

Ταυτόχρονα ο κ. Δρακόπουλος έχει αναλάβει και μία προσπάθεια για τή διάσωση, διατήρηση και διαφύλαξη των Ιστορικών θησαυρών της Δήλου και της Ρήνειας, ήδη δέ μέ την συνδρομή των Υπουργών Πολιτισμού, Ναυτιλίας και Αιγαίου κ.κ. Τζαννή Τζανετάκη, Άριστ. Παυλίδη και Γιώρ-

γου Μισαηλίδη έχουν προχωρήσει τά θέματα της ήλεκτροδοτήσεως και της φυλάξεως της Δήλου καθώς και της Ρήνειας. Ό κ. Δρακόπουλος έχει ζητήσει επίσης νά έλέγχονται οι κινήσεις των σκαφών άναψυχής στη Δήλο και στη Ρήνεια, νά περισυλλεγούν τά μαρμάρια άνάγλυφα και γλυπτά πού είναι ένγκαταλειμμένα στά πιό άπίθανα μέρη και νά ένγκατασταθεί στη Μύκονο μόνιμο κλιμάκιο της Έφορίας Αρχαιοτήτων Κυκλάδων. Τό έπόμενο βήμα θά είναι ή κατάρτιση προγραμμάτων για την σωστή προβολή αυτών των δύο νησιών - μνημείων.

Η ΚΡΙΣΗ πού προκάλεσε ή είσβολή του Ιράκ στό Κουβέιτ και ο πόλεμος πού ακολούθησε είχε και μία — άς την πούμε έτσι — ευνοϊκή έπίπτωση: Τήν άφθονία των Φιλιππινέζων πού προσφέρονται νά ναυτολογηθούν.

Όπως έξηγεί γνώστης του θέματος, πρόκειται για τούς Φιλιππινέζους πού μετά την ιρακινή είσβολή άναγκάσθηκαν νά ένγκαταλείψουν τό Κουβέιτ όπου εργάζονταν και νά έπιστρέψουν στίς Φιλιππίνες. Για νά άντιμετωπίσουν τό πρόβλημα της άπασχολήσεως πού είναι ιδιαίτερα έντονο στη χώρα τους, στράφηκαν και αυτοί προς τή θάλασσα και γι' αυτό ύπάρχει αυτή τή στιγμή μεγάλη προσφορά Φιλιππινέζων πού δέν είναι όμως στην πλειονότητά τους ναυτικοί — ένας αριθμός από αυτούς είχαν άπασχοληθεί προηγουμένως σέ πλοία τά όποια άναγκάσθηκαν νά ένγκαταλείψουν γιατί δημιούργησαν διάφορα προβλήματα προκαλώντας την άνάμιξη της ΙΤΦ. Συνεπώς επιβάλλεται ή ιδιαίτερη προσοχή κατά την πρόσληψη Φιλιππινέζων αυτή την έποχή και πρέπει νά ένεξέταξεται άν εργάζονταν μέχρι τώρα στό Κουβέιτ για την έξαγωγή των άναγκών συμπερασμάτων και την άποφυγή τάλαιπωριών.

Μία πού μιλάμε για τούς Φιλιππινέζους αναφέρουμε ότι μέ άφορμή όσα είχαμε σημειώσει τον τελευταίο καιρό στά «Ναυτικά Χρονικά» αναφορικά μέ τά προβλήματα πού δημιουργούν οι Φιλιππινέζοι στίς Ήνωμένες Πολιτείες, ο κ. Πέτρος Τουντζής, πού διευθύνει στη Μανίλα τήν εταιρία «El Greco» σέ σχετική έπιστολή του άπευθύ-

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' and 'K' are connected, with the 'K' having a distinctive shape where the top bar is angled. The logo is centered on a light blue background that has a wavy, torn-paper-like edge on the left side, where it meets a darker blue vertical band.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office : 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece

TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098

TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

νει σύσταση να άποφεύγονται οι πρόχειρες λύσεις που ένδεχομένως να έμφανίζονται φθηνότερες αλλά τελικά άποδεικνύονται πανάκριβες. Καί αυτό, όπως υπογραμμίζει, τό γνωρίζουν άρκετοί στην Άκτή Μιαούλη που θέλησαν να πειραματισθούν. Ό κ. Τουντζής συνιστά να χρησιμοποιούνται οι γνωστές, συνεπείς και οργανωμένες επιχειρήσεις.

Στή δική του εταιρία, στην «El Greco», ή οποία είναι γνωστή από 25ετίας και πλέον στην Έλληνική Ναυτιλία, προσθέτει ο κ. Τουντζής, ύφίσταται λεπτομερή έλεγχο της ποιότητας των ναυτικών που προωθούνται για έργασία στα ελληνικά πλοία. Οι ναυτικοί αυτοί προέρχονται από κρατικές σχολές και ειδικότερα από τό Ναυτικό Πολυτεχνείο, του οποίου ή «El Greco» είναι από τους δημιουργούς και συμμετέχει στις δαπάνες λειτουργίας του, και πριν ναυτολογηθούν — μέχρις ότου έξευρεθούν οι κατάλληλες θέσεις — διαμένουν στον ειδικό ξενώνα που έχει δημιουργήσει ή εταιρία για τόν σκοπό αυτόν στην Μανίλα, όπου παρέχεται δωρεάν ύπνος και φαγητό μέ αυτοεξυπηρέτηση των φιλοξενουμένων.

Πέραν των άνωτέρω, ο κ. Τουντζής παραθέτει στην έπιστολή του και έκπληκτικές λεπτομέρειες για τους τρόπους που χρησιμοποιούν προς άγραν «ναυτικών» που προορίζονται για ναυτολόγηση σε ελληνικά πλοία διάφοροι εύκαιριακοί «επιχειρηματίες», που κατακλύζουν τόν τελευταίο καιρό τή Μανίλα.

ΑΛΛΑ μιά και άναφερόμαστε στην κρίση που έχει δημιουργήσει ή κατάληψη του Κουβέιτ από τους Ίρακινούς, θά πούμε ότι δέν τολμούμε να πιστέψουμε τήν πληροφορία που κυκλοφορεί στον Πειραιά και άναφέρει ότι οι Έλληνικές άρχές δέν επέτρεψαν τήν άντικατάσταση των πληρωμάτων των δύο Ιρακινών δεξαμενοπλοίων που έκτελούσαν έπισκευές στην Έλλάδα όταν ξέσπασε ή κρίση και έχουν κρατηθεί έδώ λόγω της έκκρεμότητας που υπάρχει γύρω από μιά όφειλή του Ίράκ προς ελληνική κρατική επιχείρηση. Βεβαίως, τώρα που ξέσπασε ο πόλεμος, οι Ίρακινοί ναυτικοί των δύο πλοίων θά βγούν τελικά ώφελήμενοι

από τήν άρνησή μας να επιτρέψουμε τήν άντικατάστασή τους, αλλά αυτό δέν αλλάζει όπωσδήποτε τό γεγονός ότι ουσιαστικά κρατήθηκαν ως όμηροι, κάτι που δέν έπρεπε σε καμμία περίπτωση να συμβεί στην ναυτιλιακή Έλλάδα που τά πλοία της είναι κατεσπαρμένα σε όλη τήν ύδρόγειο και οι ναυτικοί μας πολύ συχνά έχουν άντιμετωπίσει παρόμοιες καταστάσεις χωρίς βεβαίως να ευθύνονται. Έν πάση περιπτώσει αν ή πληροφορία είναι άληθινή, θά ήταν ένδιαφέρον να γνωσθούν οι άπόψεις των εκπροσώπων των ναυτικών μας, έκτός και αν οι τελευταίοι ένδιαφέρονται μόνον για τή συλλογική σύμβαση και τίποτε άλλο.

ΤΟ ΚΑΛΟ να λέγεται: Ή εταιρία Άδελφοί Γουλανδρή (Έλλάς) διέθεσε ποσόν 1.115.000 δραχμών για τήν άντικατάσταση μιάς μηχανής περιπολικού σκάφους του Λιμενικού Σώματος που είχε άχρηστευθεί λόγω ύπερβολικής χρήσεως. Όπως άναφέρεται σε σχετική έπιστολή της Έταιρίας προς τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, ή δωρεά έγινε «εις άναγνώριση των καλών υπηρεσιών που προσφέρει εις τόν θαλάσσιον τουρισμόν τό κλιμάκιο (του λιμεναρχείου) Βουλαιαγμένης».

Μέ τήν κρίση που διέρχονται τά οικονομικά του Κράτους, ή προσφορά αυτή, όπως και όποιαδήποτε άλλη που θά διευκολύνει τό έργο των λιμενικών υπηρεσιών, είναι πολύτιμη, νομίζουμε δέ ότι ο έφοπλισμός μπορεί εύκολα να αναλάβει τή δαπάνη που απαιτείται για να μην άποσυρθεί από τή νορβηγική εταιρία Norcontrol Surveillance τό Σύστημα Κυκλοφορίας Πλοίων που έχει εγκαταστήσει δοκιμαστικά από τά τέλη Αυγούστου στη Σχολή Λιμενοφυλάκων για τόν έλεγχο της κινήσεως των πλοίων στο λιμάνι.

Ή άξία του συστήματος αυτού άνέρχεται σε 80 έκατομ. δρχμές αλλά σύμφωνα μέ πληροφορίες που υπάρχουν ή νορβηγική εταιρία είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε σημαντική έκπτωση αν υπάρξει κάποια δωρεά. Σημειώνεται ότι τό Ύπουργείο, έλλείψει ιδίων πιστώσεων, επιδιώκει να έντάξει τήν άγορά του συστήματος στο πρόγραμμα κρατικών προμηθειών αλλά μέ πιστώσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ, τό ό-

ποίο ένδιαφέρεται και για τήν έπopeία του ύποθαλασσίου χώρου της Ψυττάλειας όπου κατασκευάζονται οι ύπόγειοι άγωγοί μεταφοράς των άποβλήτων — ζήσε Μάη, δηλαδή, να φάς τριφύλλι, που λένε. Γι' αυτό πρέπει να υπάρξει άμεση παρέμβαση από εκείνους που μπορούν να εισφέρουν όχι μόνον για τήν άγορά του ύπάρχοντος συστήματος αλλά και για τήν επέκτασή του ώστε να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κινήσεως των πλοίων στην ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού.

Η «ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΜΕΤΡΗΣΗ» για τήν πώληση των Ναυπηγείων Έλευσίνας άρχισε. Ήδη ή Έμπορική Τράπεζα άνακοίνωσε ότι έδωσε έντολή διαπραγματεύσεως της πωλήσεως των μετοχών των Ναυπηγείων στη Βρετανική έπενδυτική Τράπεζα Samuel Montagu, ή οποία θά συγκεντρώσει και θά εξετάσει τις προτάσεις των ύποψηφίων άγοραστών των Ναυπηγείων καθώς και όποιαδήποτε άλλη συμφέρουσα λύση, όπως είναι, λόγω χάρη, τό leasing κλπ. Σύμφωνα μέ τό ύφιστάμενο χρονοδιάγραμμα, τά Ναυπηγεία Έλευσίνας θά έχουν «αλλάξει χέρια» μέχρι τό τέλος Ιουνίου.

Στό μεταξύ έχουν δημοσιευθεί προκηρύξεις για τήν έκποίηση του μηχανολογικού έξοπλισμού της ΝΑΥΣΙ και προωθείται και ή έκποίηση της «Όλύμπικ Μαρίν».

Αντιθέτως, τά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά άφοϋ όλοκλήρωσαν στους προκαθορισμένους χρόνους τή κατασκευή της πρώτης σειράς τραίνων για λογαριασμό του ΟΣΕ, συνεχίζουν τήν έκτέλεση του σχετικού προγράμματος για τή κατασκευή και των ύπόλοιπων αυτοκινουμένων βαγονιών που θά άνέλθουν τελικώς σε 94 (τά 25 παραδόθηκαν ήδη) καθώς και 35 άπλών έπιβατηγών βαγονιών, δηλαδή χωρίς μηχανή. Παράλληλα ο διευθύνων σύμβουλος κ.Π. Παναγιωταρέας δήλωσε ότι ή σύμβαση για τή κατασκευή των τριών φρεγατών για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού εξελίσσεται κανονικά και ότι οι έργασίες κοπής των έλασμάτων της πρώτης φρεγάτας θά άρχίσουν τόν Μάρτιο, χωρίς καμία καθυστέρηση, όπως προβλέπεται από τό σχετικό προγραμματισμό.

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

Βραβεύθηκε ή ανθρωπιά των Έλλήνων Πλοιάρχων

Η Ένωση Πλοιάρχων τίμησε για μία ακόμη φορά τους πλοιάρχους μας που διακρίθηκαν στον χρόνο που πέρασε για τό ανθρωπιστικό τους έργο αλλά και για την επίδοσή τους στις σπουδές τους. Επίσης στην ειδική εκδήλωση που έγινε για τό σκοπό αυτόν στις 17 Ιανουαρίου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας τιμήθηκαν παλαίμαχοι πλοίαρχοι και γνωστοί έφοπιστές για την προσφορά τους προς την Ένωση Πλοιάρχων και την Έλληνική Ναυτιλία γενικότερα.

Διάσωση ναυαγών

Οι πλοίαρχοι που τιμήθηκαν για τή διάσωση ναυαγών είναι οι:

- Σπυρίδων Ραδίτσας πλοίαρχος του Ε/Γ «Λυδία» τής εταιρίας «ΕΛΜΕΣ», για τή διάσωση ενός Άλβανού ναυαγού, στη θαλάσσια περιοχή τής Αδριατικής στις 14.7.1989.
- Δημήτριος Κόρμπος, πλοίαρχος του πλοίου «Zim Guam» τής εταιρίας «Costamare», για τή διάσωση του πληρώματος τής θ/γ «Anzani Princess», νοτιοανατολικά τής Υδρας στις 5.10.1989.
- Ήλιος Δημοράγκας, πλοίαρχος του πορθμείου «Λάρνακα Ρόουζ», τής εταιρίας «Metro Travel», για τή διάσωση 90 μελών και 560 έπιβατών του F/B «Λάρνακα Ρόουζ», στη θαλάσσια περιοχή άνοικτά του Λιβάνου στις 18.4.1989.
- Ιωάννης Χριστοφίδης, πλοίαρχος του πλοίου «North King», τής εταιρίας «Kassian Navigation», για τήν αποτελεσματική συμβολή στη διάσωση των μελών του πληρώματος του φ/γ «Caribbean Export», στις 8.6.1989.
- Μιχαήλ Καριάμης, πλοίαρχος του πλοίου «Κυδωνία» τής εταιρίας «Marmaras Navigation», για τήν παροχή

βοήθειας στη θ/γ «Moorea» στις 25.7.89.

- Δημήτριος Μαρκέτος, πλοίαρχος του Ε/Γ «Δήλος» τής εταιρίας «Strintzis» για τή διάσωση του πληρώματος του F/B «Ζάκυνθος», στις 28.12.1989.
- Αντώνιος Παλαιός, πλοίαρχος του πλοίου «Pacific Prosperity» τής εταιρίας «Chandris (Hellas) Inc.», για τή διάσωση 7 Κουβανών ναυαγών, άνοικτά τής Ονδούρας, τό Φεβρουάριο του 1990.
- Ήλιος Χριστοδούλου, πλοίαρχος του πλοίου «North Empress», τής εταιρίας «Kassian Navigation» γά τή περισυλλογή ναυαγών από θαλαμηγό στις άκτές τής Φλώριδας, τό Φεβρουάριο του 1990.
- Παντέλης Παπαγεωργίου, πλοίαρχος του πλοίου «World Renaissance», για τή διάσωση από βέβαιο πνιγμό ένός άγοριού 4 έτών, στο χωριό «Bocardo Valerio» του Άμαζονίου στις 20.2.90.
- Γεώργιος Εὐαγγελίδης, πλοίαρχος του M/T «Melody» τής εταιρίας «Costamare», για τή διάσωση 5 μελών πληρώματος του υπό σημαία Ταϊβάν, άλιευτικού σκάφους, 60 μίλια άνατολικά του Χόγκ Κόγκ στις 24.3.90.
- Κωνσταντίνος Τρύφωνας, πλοίαρχος του άλιευτικού «Κίρκη», τής εταιρίας «Genet Ναυτιλιακή» για τή διάσωση μελών του πληρώματος υπό σημαία Τανζανίας άλιευτικού σκάφους που βυθίστηκε νότια του Dar es Salam στις 12.4.90.
- Ταξίαρχης Κιτσαράς, πλοίαρχος του K/P «Έρμης», τής εταιρίας «Epirotiki Lines» για τήν παροχή βοήθειας και κατάσβεση φωτιάς που έκδηλώθηκε στο φ/γ «Νεπτούνια» στις 14.4.90.
- Ισίδωρος Δοντάς, πλοίαρχος του πλοίου «Paloma», τής εταιρίας «Arca-

dia Lines» για τή διάσωση 6 Ισραηλινών ναυαγών στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Κύπρου και Χάιφας στις 17.4.90.

- Κωνσταντίνος Μπενέτος, πλοίαρχος του πλοίου «Jennifer Jane», τής εταιρίας «Marmastra Compania», για τή διάσωση 2 ναυαγών σκάφους άναψυχής, στις 13.5.90.
- Γεώργιος Κουντουρούδας, πλοίαρχος του πλοίου «Golden Challenger», τής εταιρίας «Zephyros Agencia», για τήν περισυλλογή 4 ναυτικών από τήν Αντίγκουα στις 30.5.90.
- Δημήτριος Ζούρας, πλοίαρχος του πλοίου «Maza II», τής εταιρίας «Stilti Company», για τήν αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση 4 μελών πληρώματος του πλοίου στη θαλάσσια περιοχή του Άτλαντικού Ωκεανού, στις 5.7.90.
- Μιχαήλ Δεναξάς, πλοίαρχος του Ε/Γ «Μπάρι Έξπρες», τής εταιρίας «Βεντούρης Ν.Ε.», για τή διάσωση του πληρώματος τής θ/γ «Sidonia» στις 23.7.90 και ρυμούλκησης της μέχρι τό λιμάνι τής Τήνου.
- Δημήτριος Νομικός, πλοίαρχος του πλοίου «Στέλλα», τής εταιρίας «Byzantine», για τήν περισυλλογή 8 ναυαγών Δομινικανικής ύπηκοότητας, άνοικτά του Άγ. Δομίνικου, στις 5.8.90.
- Εὐάγγελος Στάϊκος, πλοίαρχος του έπιβατηγού - όχημαγωγού πλοίου «Νίκος Καζαντζάκης» τής εταιρίας «Minoan Lines» για τή συμμετοχή στη διάσωση 163 έπιβατών και 63 μελών του πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι» στις 23.8.90.
- Κυριάκος Κυριακού, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Πάρος» τής εταιρίας «Έλληνική Άκτοπλοία» για τή συμμετοχή στη διάσωση 163 έπιβατών και 63 μελών πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

«Λασήθι» στις 23.8.90.

• Γεώργιος Μπιράκης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Ρέθυμνος» της εταιρίας «Anek Lines», για τη συμμετοχή στη διάσωση 163 επιβατών και 63 μελών πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι» στις 23.8.90.

• Ισίδωρος Δοντάς, πλοίαρχος του Ε/Γ «Παλόμα» της εταιρίας «Arcadia Lines» για τη συμμετοχή στη διάσωση 163 επιβατών και 63 μελών πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι» στις 23.8.90.

• Νικόλαος Ραυτόπουλος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Νταλιάν», της εταιρίας «G.A. Ferries» για τη συμμετοχή του στη διάσωση 163 επιβατών και 63 μελών πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι».

• Σπύρος Σκλαβενίτης, πλοίαρχος του φ/γ «Βαθύ» της εταιρίας «Kavadas Elias», για τη συμμετοχή στη διάσωση 163 επιβατών και 63 μελών πληρώματος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι» στις 23.8.90.

• Γεώργιος Παναγιωτάκης, πλοίαρχος του S/S «Βριτάνια» της εταιρίας «Chandris S.A.», για τη διάσωση 3 Κουβανών ναυαγών στις 30.8.90, στη θαλάσσια περιοχή νότια της Κούβας.

• Δημοσθένης Μιχαηλίδης πλοίαρχος του M/V «Πολικός», της εταιρίας «Nautitan A.E.», για τη διάσωση ενός ναυαγού στη Βόρεια Αδριατική την 1.9.90.

• Ιωάννης Τσάκος, πλοίαρχος του πλοίου «Flag Rolaco» της εταιρίας «Golden Union», για τη διάσωση της θ/γ «Mayway» και πέντε επιβαινόντων την 1.9.1990.

• Κωνσταντίνος Γεράσιμος Μπαζίγος, πλοίαρχος του πλοίου «Flocia C» της εταιρίας «Westwind Africa Line», για τη διάσωση θαλαμηγού και επιβαινόντων στη θαλάσσια περιοχή της Καραϊβικής στις 9.9.90.

• Μιχαήλ Μίσος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου «Ρόδος», της εταιρίας

«Δωδέκανησιακή Α.Ε.», για τη διάσωση 8 μελών πληρώματος της υδροφόρας «Χρήστος», η οποία βυθίστηκε στις 2.11.1990, ανοικτά του ακρωτηρίου Τάμελος της Κέας.

• Γεράσιμος Γιακουμίδης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Απόλλων Έξπρες», της εταιρίας «Ventouris Sea Lines», για τη διάσωση του M/S «Μανώλης Ζ.» στη θαλάσσια περιοχή της Νήσου Πάρου, στις 29.9.90.

• Κωνσταντίνος Βασιλείου, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Φανερωμένη», της εταιρίας «Ιωάννης Ραδίτσας», για τη διάσωση του πληρώματος της θ/γ «Riot II» στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού, στις 7.3.90.

• Ιάκωβος Δανέζος, πλοίαρχος του πλοίου «Flamingo Reefer», της εταιρίας «Compinos Shipping», για τη διάσωση 21 κινέζων ναυαγών βορειοδυτικά του Πόρτο Ρίκο, στις 10.5.90.

Διάσωση προσφύγων

Οι πλοίαρχοι που τιμήθηκαν για τη διάσωση προσφύγων είναι οι:

• Μικές Λιώδης, πλοίαρχος του πλοίου «Good Pal», της εταιρίας «Transmar Shipping», για τη διάσωση 68 Βιετναμέζων προσφύγων στη θαλάσσια περιοχή της Κίνας στις 17.9.90.

• Κωνσταντίνος Βασταρδής, πλοίαρχος του πλοίου «St. Nicholas», για τη διάσωση 40 Βιετναμέζων, στη θαλάσσια περιοχή της Ίνδοκίνας την 1.8.90.

• Δημήτριος Ψυχής, πλοίαρχος του πλοίου «Good Strait», της εταιρίας «Estamar Shipping», για τη διάσωση 27 Βιετναμέζων προσφύγων στη θαλάσσια περιοχή 260 μίλια ανατολικά του Βιετνάμ στις 24.7.90.

• Εύαγγελος Βαλλινάτος, πλοίαρχος του Ε/Γ «Cefalonian Sky», της εταιρίας «Seven Islands», για τη μεταφορά 800 προσφύγων από το Δυρράχιο Αλβανίας στο Μπρίντεζι της Ιταλίας, από 11.7.90 έως 13.7.90.

• Γεώργιος Παναγιώτου, πλοίαρχος του πλοίου «Koriana» της εταιρίας «Paralos Shipping», για τη διάσωση 24 Βιετναμέζων προσφύγων στη θαλάσσια περιοχή της Ίνδοκίνας την 1.7.89.

• Σεραφείμ Ζελιανάτος, πλοίαρχος του πλοίου «Πέλορ» της εταιρίας «Sarlis M. Chr. & Co. Ltd.» για τη διάσωση δύο Αλβανών φυγάδων στη θαλάσσια περιοχή της Κέρκυρας στις 23.8.90.

Έπαινοι σπουδαστών

Στήν εκδήλωση απονεμήθηκαν έπαινοι στους πλοίαρχους που έπρωτευσαν στις εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Α', Β' και Γ' Τάξεως. Συγκεκριμένα τιμήθηκαν με έπαινους οι πλοίαρχοι Α', Παν. Γεωργίου, Σ. Μάρκου, Σ. Κόττας, Α. Πονώριος, οι πλοίαρχοι Β', Γ. Πλουμάς, Α. Πιτσιλός, Γ. Μπουτσιαβάρας, Α. Μπέης, Δ. Μανσόλας, Γ. Γασπαράτος, και ο πλοίαρχος Γ' Κων. Απόδιακος.

Επίτιμα μέλη

Τέλος στήν εκδήλωση τιμήθηκαν ο Καπτάν Γιάννης Ψαρράς, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί από το Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ επίτιμος πρόεδρος και ο Γ. Τσιφάκης ο οποίος έχει ανακηρυχθεί επίτιμο μέλος του Δ.Σ. της Ένωσης.

Επίσης τιμήθηκαν οι κατωτέρω πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν ανακηρυχθεί επίτιμα μέλη της ΠΕΠΕΝ:

— Γεράσιμος Αγουδης, για την προσφορά του στήν Ένωση και στήν Ελληνική Ναυτιλία εν γένει.

— Γεώργιος Λιβανός, για την καθοριστική του συμβολή στο έργο της HELMEPA για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την εν γένει προσφορά του στήν Ελληνική Ναυτιλία.

— Γεώργιος Παπαδάκης, για την προσφορά του στήν Ένωση και στήν Ελληνική Ναυτιλία γενικότερα.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Συμφωνητικό Θαλάσσιας Άρωγής LLOYD'S 1990 (LOF 90)

Τών Δικηγόρων κ.κ. ΝΙΚΟΥ Γ. ΓΚΡΟΠΑ και ΝΙΚΟΥ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

Τό νέο Συμφωνητικό Θαλάσσιας Άρωγής τών Lloyd's τού 1990 (The Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement καί έν συντομία LOF 90) άποτελεί προϊόν τής σύγχρονης μεταρρύθμισης τού διεθνούς καθεστώτος τής θαλάσσιας άρωγής πού επήλθε μέ άφορμή τίς τεράστιες καταστροφές πού προκάλεσε τό δεξαμενόπλοιο Amoco Cadiz στίς άκτές τής Βρετάνης τόν Μάιο τού 1978. Καρποί τής ίδιας μεταρρυθμιστικής προσπάθειας άποτελούν επίσης ή LOF 80 καθώς καί ή ύπογραφή τής νέας Διεθνούς Συμβάσεως Θαλάσσιας Άρωγής στό Λονδίνο τόν Άπρίλιο τού 1989 έπειτα από μία δεκαετία συζητήσεων καί άλλεπάλληλων συνεδριάσεων στό πλαίσιο τού IMO.

Όπως είναι γνωστό, ή άξίωση γιά καταβολή άμοιβής λόγω θαλάσσιας άρωγής παραδοσιακά έδράζεται σέ ένν τρίπτυχο προϋποθέσεων ήτοι: α) τήν ύπαρξη κινδύνου, έστω μή άμέσου καί έπικειμένου αλλά όπωσδήποτε μετά πιθανότητας προσδοκωμένου (Kennedy, Civil Salvage 4th ed. p.4. The Reward 1841 1W. Rob. 174. The Charlotte 1843 3W. Rob. 68. The Dimitrios Bogiazides (1930) 37 LL.R 27. The Troilus (1951) A.C 820 επίσης ΑΠ 86/77 ΕΝΔ 6.82. Εφ.Αθ. 3628/77 ΕΝΔ. 6.86. Εφ.Αθ. 2152/78. ΕΝΔ 6.480. Εφ.Θεσ. 786/76. ΕΝΔ 5.411. ΠΠΠ 1569/78. ΕΛΔ 1978.571) β) τήν οικειοθελή παροχή τών σωστικών ύπηρεσιών δηλ. χωρίς έχει άναγκαστικό - έπιτακτικό χαρακτήρα καί πού παρέχεται συνήθως είτε κατόπιν προσκλήσεως από τό κινδυνεύον μέρος είτε ως κατάσταση άναμονής (Stand by) (The Albion (1942) P. 8) καί γ) τήν ύπαρξη ώφελίμου άποτελέσματος δηλ. τήν τελική σωτηρία ναυτικής περιουσίας πού είναι τό πλοίο, τό φορτίο ή ό ναύλος (Kennedy, ως άνω σελ. 98, επίσης Έφ.Πειρ. 744/83 ΕΝΔ. 12.13. Εφ.Πειρ. 524/84 ΕΝΔ 12.426 ΜΠΠ 2517/82. ΕΝΔ 11.78).

Οί παραπάνω βασικές έννοιες καί άρχές τού δικαίου τής Θαλάσσιας άρωγής όπως κωδικοποιήθηκαν διεθνώς στή Σύμβαση Θαλάσσιας Άρωγής τού 1910 καί πού ύπηρέτησαν τίς άνάγκες τής διεθνούς ναυτιλίας γιά

πολλά χρόνια άπετέλεσαν καί πάλι τίς θεμελιώδεις κατευθυντήριες στίς όποιες έν πολλοίς στηρίχθηκε καί τό νέο Συμφωνητικό Θαλάσσιας Άρωγής τού 1990 πού έκδόθηκε από τήν Έπιτροπή τών Lloyd's όπως καί όλες οι μέχρι τώρα τροποποιήσεις τών προηγουμένων Συμφωνητικών πού έκδόθηκαν (τό Συμφωνητικό τροποποιήθηκε διαδοχικά τό 1908, 1924, 1950, 1953), όταν καί περιέλαβε ειδικές διατάξεις γιά τήν κατ' έφεση διαδικασία, τό 1967, 1972 καί 1980).

2. Οί Διεθνείς Έξελίξεις

Η σύγχρονη μεταρρύθμιση τού Δικαίου τής Θαλάσσιας Άρωγής κατέστη άναγκαία από ένα πλήθος σημαντικών μεταβολών στήν παγκόσμια ναυτιλία τά τελευταία σαράντα χρόνια πού μπορούν ν' απονομισθοούν στό έξής:

α. Στίς πρόσφατες ναυπηγο-τεχνολογικές εξελίξεις πού όδήγησαν στήν κατασκευή μεγαλύτερων κατ' όγκο καί άσφαλεστέρων πλοίων μέ άμεσο έπακόλουθο τή μείωση τού όγκου έργασιών τών κατ' έπάγγελμα σωστών (Edgar Gold, Handbook on Marine Pollution (1985) ch. 1.5, p.26).

β. Στήν άνοδο τού κόστους τών σωστικών ύπηρεσιών πού συνεπάγεται ή κατασκευή καί συντήρηση σωστικού έξοπλισμού κατάλληλου νά προσφέρει ύπηρεσίες στό σύγχρονα καί άυτοματοποιημένα πλοία.

γ. Στόν σημαντικό αριθμό θαλασσίων συμβάντων πού είχαν σαν άποτέλεσμα τήν άπώλεια χιλιάδων τόνων πετρελαιοειδών ουσιών καί τήν άναπόφευκτη ρύπανση τεραστίων εκτάσεων γειτονικών άκτών (Torrey Canyon, Exxon Valdez, Atlantic Empress. Christos Bitas, Kurdistan, Andros Patria κλπ.). Παρόμοια περιστατικά άντιμετωπίζοντο από τούς σωστές μέ όλοένα καί λιγότερη προθυμία άκριβώς διότι τό διεθνές νομικό καθεστώς δέν παρέιχε τά άναγκαία κίνητρα γιά παρέμβαση καί παροχή σωστικών ύπηρεσιών ιδιαίτερα σέ καταστάσεις άυξημένων κινδύνων καί κόστους μέ μικρή ή έστω μηδαμινή προοπτική ώφελίμου άποτελέσματος. Άρκεί νά

φανταστεί κανείς τήν περίπτωση ενός δεξαμενοπλοίου VLCC ή ULCC πού φλέγεται ή από τό όποιο διαρρέει πετρέλαιο. Τό κόστος σωτηρίας ενός τέτοιου κολοσσού είναι τεράστιο ένώ οι πιθανότητες έπιτυχίας όπωσδήποτε περιορισμένες. Είναι επίσης πιθανό, ό πλοιοκτήτης νά ένδιαφέρεται περισσότερο νά άπωλεσθεί τό πλοίο ή νά κρυχθεί ως τεκμαρτή άπώλεια από τούς άσφαλιστές του ώστε νά άποφύγει τά τεράστια έξοδα έπισκευής του. Έπιπλέον είναι άμφίβολο άν κάποιο παράκτιο κράτος θά δεχθεί πρós έπισκευή ένα τέτοιο πλοίο στό λιμάνιο του λόγω τών άυξημένων κινδύνων ρύπανσης τών άκτών του. Τό φαινόμενο, όπως είναι γνωστό, έπιγραμματικά καί πού χαρακτηριστικά έχει έπονομασθεί «ναυτιλιακή λέπρα» (Maritime Leprosy) καί άπετέλεσε ένα από τά μεγαλύτερα πρακτικά προβλήματα τών σωστών, οι όποιοι, όμως, εάν έπαυαν νά προσφέρουν τίς ύπηρεσίες τους σέ τέτοια πλοία οι κίνδυνοι γιά τό περιβάλλον θά ήταν άσφαλώς άνυπολόγιστοι άν όχι καταστροφικοί.

3. ΤΟ LOF 80

Τό πρόβλημα εκλήθη νά άντιμετωπίσει ή Έπιτροπή τών Lloyd's. Τήν 23 'Ιουλίου 1980 έθεσε σέ ίσχύ ένα Συμφωνητικό πού περιείχε δύο σημαντικές καινοτομίες σέ σχέση μέ τό Συμφωνητικό τού 1972. Η πρώτη άφορούσε τήν έπιβολή ευθείας ύποχρέωσης στόν σωστή νά καταβάλει «κάθε προσπάθεια» (Best Endeavours) γιά νά άποφευχθεί διαρροή πετρελαιοειδών από τό πλοίο (άρθρο 1(α)). Άν καί τό κείμενο εκείνο δέν τό άνέφερε ρητά, συμμόρφωση τού σωστή μέ τήν παραπάνω ύποχρέωση όδήγησε τελικά σέ άναλογική άύξηση (Enhancement) τής άμοιβής του.

Η κυριώτερη, όμως, καινοτομία τού LOF 80 ήταν ή είσαγωγή εξαίρεσης στή θεμελιώδη άρχή τού «No cure — No pay» (Ουδέμία καταβολή πληρωμής άνευ ώφελίμου άποτελέσματος). Έπρόκειτο γιά τήν περίφημη διάταξη τού άρθρου 1 (α) πού άνεγνώριζε άμεση άξίωση τών σωστών γιά άπόδοση τών εύλόγων δαπανών τους (Their reasonable expenses) πλέον ενός ποσο-

στοιού (Increment) που δέν υπερέβαινε τό 15% τών παραπάνω δαπανών και εξόδων τους υπό τήν προϋπόθεση ότι θά ύφίσταντο σωρευτικά οι έξής προϋποθέσεις:

1. Ή διασωθείσα αξία θά ήταν δεξαμενόπλοιο μέ πλήρες ή μερικό φορτίο πετρελαιοειδών.

2. Δέν θά ύπρχε άμέλεια του σώστη ή τών προστηθέντων αυτού.

3. Οι ύπηρεσίες του σώστη θά ήταν:

α. Τελείως άνεπιτυχείς.

β. Μερικά άνεπιτυχείς.

γ. Ό σώστης θά είχε παρεμποδισθεί στην πραγματοποίηση και όλοκλήρωση τών ύπηρεσιών διασώσεως.

Κατά ρητή έπιταγή του LOF 80 τό παραπάνω ποσό θά κατεβάλλετο μόνο όταν οι δαπάνες μαζί μέ τό ποσό στό θά ήταν μεγαλύτερο από όποιοδήποτε άλλο καταβλητέο ποσό σύμφωνα μέ τό LOF 80. Προφανώς γιά νά άναχαιτισθούν ύπέρογκες απαιτήσεις τών σωστών υπό τύπον δαπανών.

Τό LOF 80, ήταν άλήθεια ότι επέτρεψε μέ τήν μερική απομάκρυνση από τήν άρχή «No cure — No pay» νά εύαισθητοποιήσει τούς σώστες νά άναλάβουν εύαίσθητες σωστικές ύπηρεσίες μέ άμεσο αντίκτυπο τήν προστασία ή τήν σωτηρία του περιβάλλοντος άφου τούς εξασφάλιζε τουλάχιστον τήν άπόδοση τών δαπανών τους άκόμα και σέ περίπτωση μερικής ή πλήρους άποτυχίας τών σωστικών ύπηρεσιών. Γι' αυτό άλλωστε και ή επί μία όλόκληρη δεκαετία άντοχή του στο διεθνές ναυτιλιακό Forum μέ τίς καθημερινές ραγδαίες μεταβολές άποδεικνύει πώς, ως ιδέα τουλάχιστον, ήταν έπιτυχής.

Όμως, στο διάστημα που μεσολάβησε από τήν έκδοση του LOF 80 μέχρι τήν αντικατάστασή του από τήν LOF 90 μία νέα σημαντική μεταβολή στο χώρο τής θαλάσσιας άρωγής πραγματοποιήθηκε που ήταν βεβαίως ή ύπογραφή τής νέας Διεθνούς Συμβάσεως Θαλάσσιας Άρωγής τόν Άπρίλιο του 1989 στο Λονδίνο. Ή νέα

Σύμβαση ήλθε νά αντικαταστήσει τήν μάλλον άπαρχαιωμένη Σύμβαση τών Βρυξελλών του 1910 ή όποία δικαίως θεωρήθηκε ότι είχε πάψει πλέον νά άνταποκρίνεται στις απαιτήσεις τής σύγχρονης ναυτιλίας. Ή άνάλυση, βέβαια, τών διατάξεων τής νέας Συμβάσεως άσφαλώς έκφεύγει από τά όρια και τδύς σκοπούς του παρόντος κειμένου, έμεις όμως θά περιορισθούμε στην άνάλυση εκείνων τών νέων και πρωτοεμφανιζομένων διατάξεων τίς όποιες τό νέο Συμφωνητικό ένσωματώνει στο τελικό κείμενό του.

4. Οι νέες ρυθμίσεις του Συμφωνητικού 1990 (LOF 90)

Όπως είναι γνωστό, τό LOF 90 κατονόμαζε ρητά στο προοίμιό του τά «καύσιμα» (bunkers) και τά «έφόδια» (stores) σάν ιδιαίτερο αντικείμενο θαλάσσιας άρωγής πράγμα που άπετέλεσε σημαντική καινοτομία άν άναλογισθεί κανείς ότι νεότευκτα πλοία και ιδίως κοντέϊνερς μπορούν νά μεταφέρουν μέχρι και 16.000 τόννους καυσίμων. Τό νέο Συμφωνητικό, πέραν τών άνωτέρω, κατονόμαζε ως ιδιαίτερο αντικείμενο θαλάσσιας άρωγής «και κάθε άλλη περιουσία αυτού» (δηλ. του πλοίου). Ή προσθήκη αυτή κρίθηκε άναγκαία γιά νά άντιμετωπισθούν οι άμφιβολίες σχετικά μέ τήν θεωρηση ή μή τών έμπορευματοκιβωτίων (κοντέϊνερς) σάν στοιχείων τής ναυτικής περιουσίας. Έτσι, άμεσα άντισυμβαλλόμενοι τώρα στή σύμβαση, πέραν τών άνωτέρω, είναι και αυτοί που έχουν δικαίωμα κυριότητας επί του πλοίου, του φορτίου του, τών καυσίμων και έφοδίων του καθώς και κάθε περιουσιακού στοιχείου αυτού.

ΤΟ ΑΡΘΡΟ 1, γιά πρώτη φορά άναγνωρίζει ύποχρέωση του σώστη νά καταβάλει «κάθε προσπάθεια» γιά νά «έμποδίσει ή περιορίσει βλάβη στο περιβάλλον καθόν χρόνο έκτελεί τίς σωστικές ύπηρεσίες (Prevent or minimize damage to the environment while performing the salvage services) (Άρθρο 1 (α) ii). Ή διάταξη αυτή έρχεται νά άντικαταστήσει τήν άνάλογη διά-

ταξη στο κείμενο του LOF 80 που επέβαλε στο σώστη νά καταβάλει «κάθε προσπάθεια» γιά νά «άποφευχθεί διαρροή πετρελαιοειδών από τό πλοίο». Ό (νέος) όρος «βλάβη στο περιβάλλον» (Damage to the environment) που υιοθετεί τό LOF 90 έκλει τήν καταγωγή του από τό άρθρο 1 (d) τής νέας Συμβάσεως Θαλάσσιας Άρωγής του 1989 και κατά τή γραμματική του διατύπωση είναι όπωσδήποτε κατά πολύ εύρύτερος τής «διαρροής πετρελαιοειδών» που είχε εισαχθεί στο κείμενο του LOF 80. Ός βλάβη στο περιβάλλον, κατά τό άρθρο 1 (d) νοείται κάθε «ουσιώδης φυσική βλάβη στην ανθρώπινη ύγεια ή στή θαλάσσια ζωή ή πόρους σέ παράλια ή έσωτερικά ύδατα ή περιοχές πλησίον αυτών που προέρχεται από ρύπανση, μόλυνση, πυρκαϊά, έκρηξη ή παρόμοια σημαντικά συμβάντα» (Substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents). Μολονότι ή θεωρητική προαέγγιση τών παραπάνω όρων είναι και έπισφαλής αλλά και άβεβαία έν όψει του ότι ή σύμβαση αυτή δέν έχει άκόμη κριθεί από τά Δικαστήρια τής ουσίας, έν τούτοις θά μπορούσε σέ καθαρά θεωρητικό επίπεδο νά ύποστηριχθεί ή άποψη ότι ή νέα αυτή διάταξη, όπως και ή άνάλογη διάταξη του LOF 80 έμπεριέχει ένα σαφή χρονικό περιορισμό τής ύποχρέωσης τών σωστών νά παρεμποδίζουν ή περιορίζουν βλάβη στο περιβάλλον και αυτό είναι τό χρονικό διάστημα έκτέλεσης τών σωστικών ύπηρεσιών.

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι μέ τή ρύθμιση αυτή έπιχειρήσεις καθαρισμού πετρελαίου ή χημικών ουσιών που έχουν «ήδη διαρρεύσει» (Clean up operations) θά πρέπει νά εξαιρεθούν από τήν παραπάνω ύποχρέωση. Ό περιορισμός αυτός, όμως όχι, μόνο κινδυνεύει νά φαλκιδεύσει τό «πράσινο» προφίλ του νέου Συμφωνητικού αλλά φαίνεται νά εισάγει ένα σαφή και



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

δρατό κίνδυνο καταλογισμού ευθύνης στους σωστές για ένδεχόμενη βλάβη του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τέλος, η ρητή εφαρμογή της διάταξης σε «παράλια ή έσωτερικά ύδατα» κατ' αντιδιαστολή φαίνεται να μὴν τυγχάνει εφαρμογῆς σε περιπτώσεις βλάβης του περιβάλλοντος στην ανοικτή θάλασσα χωρίς όμως να αποκλείεται «οὐσιώδης βλάβη» να θεωρείται αυτή ή όποια ναί μὴν επέδρασε στα παράλια ύδατα δημιουργήθηκε όμως στην οὐσία της στην ανοικτή θάλασσα συνεπεία ναυτικού ατυχήματος.

Ανάλογο προβληματισμό δημιουργεί βέβαια και η υιοθέτηση του όρου «κάθε προσπάθεια» (Best endeavours) που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τό βαθμό επιμέλειας που πρέπει να επιδεικνύουν οι σωστές. Καί τοῦτο όχι μόνο διότι ό όρος αυτός έχει τύχει περιορισμένης δικαστικής αξιολόγησης στην Αγγλική κυρίως δικαστηριακή και διαιτητική πρακτική αλλά και διότι σε άλλο σημείο του LOF 90 υιοθετείται όρος που φαίνεται να καθιερώνει διαφορετικό βαθμό επιμέλειας. Ειδικότερα, δυνάμει του άρθρου 2 του LOF 90 ενσωματώνονται στο κείμενο του LOF 90 οι διατάξεις του άρθρου 8 της Συμβάσεως Θαλάσσιας Αρωγῆς 1989 στην πρώτη παράγραφο του όποιου προβλέπεται ότι οι σωστές όφείλουν να παράσχουν τις σωστικές τους υπηρεσίες προς τόν κύριο του πλοίου ή άλλης εν κινδύνω παρουσίας «μέ δέουσα επιμέλεια» (Due care) καί στη συνέχεια στη δεύτερη παράγραφο ότι όφείλουν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους να άσκήσουν «τή δέουσα επιμέλεια» για να έμποδίσουν ή περιορίσουν βλάβη στο περιβάλλον. Γίνεται λοιπόν άμεσα αντιληπτό από τά παραπάνω ότι τό κείμενο του νέου Συμφωνητικού υιοθετεί δύο βαθμούς επιμέλειας για την αυτή νομική υποχρέωση. Ό όρος «κάθε προσπάθεια» επιβάλλει σημαντικά ύψηλους βαθμούς επιμέλειας τους όποιους μόνο επαγγελματίες σωστές μπορούν να προσεγγίσουν (γι' αυτό άλλωστε περιέχεται στο LOF 80 που άπετέλεσε καί τό κατ' έξοχή συμβόλαιο επαγγελματιών ναυαγοσωστών) κατ' αντιδιαστολή μέ τόν όρο «δέου-

σα επιμέλεια» που προέρχεται από ένα διεθνές κείμενο (τή Σύμβαση Θαλάσσιας Αρωγῆς του 1989) που επιχειρεί να καλύψει τό θεσμό της θαλάσσιας άρωγῆς στο σύνολό του. Απομένει λοιπόν να δοῦμε στο μέλλον πώς θα εφαρμοσουν τά Δικαστήρια της οὔσιας καί ή Διαιτητική διαδικασία την αντίφαση αυτή καί ποιές πρακτικές λύσεις - φόρμουλες θα προτείνουν.

Ανάλογο νομικό ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης καί ή διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού όπου προβλέπεται ότι τό Συμφωνητικό, έκτός έναντίας ρητής έπιταγῆς, θα διέπεται από τό άγγλικό δίκαιο περιλαμβανομένους βεβαίως καί του δικαίου της θαλάσσιας άρωγῆς. Όμως, αν καί ή λογική της διάταξης αυτής είναι προφανής, εν τούτοις θα ήταν φρόνιμο να έπισημανθοῦν καί οι έντεῦθεν κίνδυνοι άφού ή Αγγλική νομολογία δέν έχει ακόμη άποκρυσταλλώσει παγία άποψη στο ζήτημα της έκτάσεως της έξουσίας του πλοιάρχου του πλοίου καί των πλοιοκτητών να δεσμεύουν καί τους κυρίους του φορτίου συμβαλλόμενοι σε άνάλογο Συμφωνητικό. Τό ζήτημα αυτό ξετάσθηκε από τό Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο του Λονδίνου στην υπόθεση του πλοίου Choco Star όπου κρίθηκε ότι ό πλοίαρχος του πλοίου έχει την έγγενή συμβατική (έκ της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς) έξουσία να δεσμεύει τους κυρίους του φορτίου συμβαλλόμενος σε τυποποιημένα συμφωνητικά θαλάσσιας άρωγῆς όπως τό LOF θεωρώντας ότι τό καθήκον αυτό υπάγεται στο γενικότερο καθήκον του πλοιάρχου να ένεργεί μέ επιμέλεια καί σύνεση λαμβάνοντας πᾶν πρόσφορο μέτρο για την προστασία του φορτίου από την φόρτωση μέχρι την τελική εκφόρτωσή του. Η άποψη όμως αυτή εν τέλει μετεβλήθη μέ την πρόσφατη άπόφαση του Έφετείου του Λονδίνου του 1990 όπου τό Έφετείο, ανατρέποντας την θέση του Πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου, δρομολόγησε την παλιννόστηση του ζητήματος στο προηγούμενο καθεστώς που άνεγνώριζε την έξουσία του πλοιάρχου να δεσμεύει τό φορτίο μόνο σε περιπτώσεις άυξημένου κινδύνου που συνδυάζεται μέ την αντικειμε-

νική άδυναμία έπικοινωνίας μέ τους κυρίους του φορτίου (Agency of necessity) ή όποια έγινε ευμενώς δεκτή από τά συμφέροντα του φορτίου άφού μέ την ρύθμιση αυτή προστατεύονται ίκανοποιητικά από ένδεχόμενους κινδύνους συμπαγνίας πλοιάρχου καί σωστών εις βάρος τους.

ΤΟ ΑΡΘΡΟ 2, ενσωματώνει στο κείμενό του τις γενικές διατάξεις των άρθρων 1 (α) μέχρι (ε), 8, 13 (1), 13 (2) παρ. 1 13 /3) καί 14 της Διεθνούς Συμβάσεως Θαλάσσιας Αρωγῆς 1989. Αποτελεί, κατ' αυτό τρόπο καινοτόμο καί τολμηρή ρύθμιση άφού για πρώτη φορά σε κείμενο του Συμφωνητικού ενσωματώνονται αυτούσιες διατάξεις Διεθνούς Συμβάσεως, που δέν ισχύει αλλά ούτε άναμένεται να άποκτήσει διεθνή νομική ισχύ στο άμεσο μέλλον.

Ειδικότερα, τό άρθρο 1 της Συμβάσεως περιλαμβάνει τόν όρισμό των «Έπιχειρήσεων Θαλάσσιας Αρωγῆς (παρα. α), του «πλοίου» (παρα. β), της «πериουσίας» (παρα. ε.). Οι διατάξεις αυτές, εκ πρώτης όψεως, άφ' ενός διευρύνουν τά παραδοσιακά γεωγραφικά όρια παροχής της θαλάσσιας άρωγῆς, άφού αυτή μπορεί πλέον να παρέχεται καί σε «έσωτερικά ύδατα», άφ' έτέρου όμως διαστέλλουν καί τό πεδίο αναφοράς της άφού όχι μόνο τό πλοίο μέ την νομική του έννοια αλλά καί κάθε άλλο πλωτό ναυπήγημα θα υπόκειται στις διατάξεις της θαλάσσιας άρωγῆς. Ακόμη, μέ την εισαγωγή του όρου «βλάβη στο περιβάλλον» (Damage to the environment) ό ρόλος της θαλάσσιας άρωγῆς εκφεύγει από τά παραδοσιακά όρια της σωτηρίας της ναυτικής περιουσίας μέ την ταυτόχρονη διεύρυνση του αντικειμένου της θαλάσσιας άρωγῆς καί στην (πραγματική) έννοια του περιβάλλοντος πέρα από την κλασσική έννοια της «ναυτικής περιουσίας» (δηλ. πλοίο, φορτίο ή ναῦλος) όπως ισχύει στην έσωτερική νομοθεσία των περισσότερων κρατών.

Συναφείς μέ τις παραπάνω σκέψεις άσφαλώς είναι καί οι διατάξεις του άρθρου 8 της Συμβάσεως μέ τόν τίτλο «Καθήκοντα του σωστή, του πλοιοκτήτη καί του πλοιάρχου του πλοίου»,

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

τό οποίο υποχρεώνει όλα τα μέρη που εμπλέκονται σε «έπιχειρήσεις θαλάσσιας άρρωγής» να ασκήσουν τη «δέουσα επιμέλεια» για να εμποδίσουν ή να περιορίσουν ζημία στο περιβάλλον. Παρά το γεγονός ότι το κύριο καθήκον των παραπάνω μερών παραμένει η διεξαγωγή των επιχειρήσεων με την «δέουσα επιμέλεια», η υποχρέωση αυτή φαίνεται να συνδέεται πλέον με το «καθήκον προς το περιβάλλον». Η υιοθέτηση διατάξεως που απαριθμεί λεπτομερειακά τα καθήκοντα των μερών της θαλάσσιας άρρωγής αντικατοπτρίζει τις θεμελιώδεις μεταβολές που έχουν επέλθει πρόσφατα στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και ιδιαίτερα το αυξημένο ενδιαφέρον των παρακτινών κρατών για τα αποτελέσματα και τις συνέπειες των σωστικών επιχειρήσεων. Η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, ως γνωστό, δεν επέβαλε καθήκοντα στα μέρη της θαλάσσιας άρρωγής, με εξαίρεση μόνο τη διάταξη του άρθρου 10 με την οποία ανεγνωρίζεται το καθήκον της υποχρεωτικής παροχής θαλάσσιας άρρωγής σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, εισάγοντας τη γενική αρχή ότι η θαλάσσια άρρωγή περιορίζεται στη σφαίρα των ιδιωτικών σχέσεων μεταξύ των σωστών και των δικαιούχων της ναυτικής περιουσίας, αντίληψη η οποία με την νέα σύμβαση εμπλουτίζεται με στοιχεία δημοσίου δικαίου όπως το καθήκον προστασίας του περιβάλλοντος.

Με την ένσωμάτωσή του στο LOF 90 το άρθρο 8 της Συμβάσεως φαίνεται να εισάγει δύο νέες ρυθμίσεις. Η πρώτη (άρθρο 8 παρ. 1 (ψ)) αναφέρεται στην υποχρέωση των σωστών να αναζητήσουν βοήθεια από άλλους σώστες εάν και εφ' όσον το απαιτήσουν οι συνθήκες. Η δεύτερη αναφέρεται στο ζήτημα της δυνατότητας ή μη υποκατάστασης του σώστη όταν αυτό εύλογα ζητηθεί από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο του πλοίου ή δικαιούχο ναυτικής περιουσίας, χωρίς όμως ο σώστης να απωλέσει το δικαίωμά του για καταβολή της άμοιβής του εάν αποδειχθεί ότι η υποκατάστασή του αυτή δεν ήταν εύλογη (The Unique Mariner (1978) 1 Lloyd's L.R. 438 (Q.B. 1977)).

Το άρθρο 13 (1) της Συμβάσεως απαριθμεί τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της άμοιβής του σώστη. Οι διατάξεις του αυτές αποτελούν ουσιαστικά καταγραφή των στοιχείων που ήδη λαμβάνουν υπόψη τους οι Διαιτητές των Lloyd's. Έτσι, από μία πρώτη θεώρη-

ση των στοιχείων αυτών φαίνεται ότι και το νέο κείμενο εξακολουθεί να λαμβάνει υπόψη για τον καθορισμό της άμοιβής την αξία της διασωθείσας περιουσίας (περίπτωση α), το μέγεθος του ωφέλιμου αποτελέσματος που επιτεύχθηκε (περ. c.), το είδος και τον βαθμό του κινδύνου (περ. d.), την επιτηδειότητα και τις προσπάθειες των σωστών στη διάσωση της ναυτικής περιουσίας (περ. e.), τον καταναλωθέντα χρόνο και τα έξοδα των σωστών (περ. f.), τον κίνδυνο για ένδεχόμενη ευθύνη των σωστών από την ανάληψη των σωστικών υπηρεσιών (περ. g.), στοιχεία δηλαδή που προβλέποντο και ελαμβάνοντο υπόψη από την εποχή της Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1910 έχουν δέ ένσωματωθεί και επικρατήσει στις έσωτερικές νομοθεσίες των περισσοτέρων Κρατών που εκύρυσαν τη Σύμβαση εκείνη. Πέραν των παραπάνω, αξίζει να σημειώσουμε και τα νέα στοιχεία - κριτήρια που εισάγει η Σύμβαση με τη νέα ρύθμιση.

Έτσι, με τη νέα ρύθμιση λαμβάνεται αυτοτελώς υπόψη η «άμεσότητα παροχής των υπηρεσιών» δηλ. η ταχύτητα επέμβασής σε περιστατικά που χρήζουν άρρωγής (περ. g), η «διαθεσιμότητα και χρήση των σκαφών και άλλου εξοπλισμού που προορίζεται για επιχειρήσεις θαλάσσιας άρρωγής» (περ. h) ως επίσης και η «κατάσταση έτοιμότητας και αποτελεσματικότητας του εξοπλισμού του σώστη καθώς και η αξία αυτού». Οι παραπάνω νέες διατάξεις αποτελούν αναγνώριση των ιδιαιτεροτήτων των επιχειρήσεων θαλάσσιας άρρωγής όσον αφορά τα σημαντικά λειτουργικά έξοδα που αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες σώστες για τη διατήρηση σε έτοιμότητα προσωπικού και εξοπλισμού αίχμης που πολλές φορές απαιτείται να παραμένει σε αδράνεια για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Η σημαντικότερη όμως καινοτομία που εισάγει η ρύθμιση του άρθρου 13 είναι η καθιέρωση ως αυτοτελούς κριτηρίου για τον καθορισμό της άμοιβής της «επιτηδειότητας και των προσπαθειών των σωστών για την αποτροπή ή περιορισμό βλάβης στο περιβάλλον» (περίπτωση b), η τελική διατύπωση της οποίας αποτελεί προϊόν συγκεκριμένου διαφορετικών απόψεων και συμφερόντων που διήρκεσε επί μία δεκαετία στους κόλπους του Comité Maritime International (CMI) και του International Maritime Organisation (IMO). Η αρχική πρόταση, γνω-

στή ως Liability Salvage, που εκφράσθηκε από τον Νορβηγό Καθηγητή E. Selving στην υπό-επιτροπή του CMI της οποίας προϊστάτο, και η οποία εν τέλει δέν υιοθετήθηκε από τον IMO, αφορούσε ένα εναλλακτικό τρόπο υπολογισμού της άμοιβής του σώστη. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι ο περιορισμός ή η πρόληψη βλάβης στο περιβάλλον από τους σώστες αποτρέπει ή περιορίζει την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης προς τρίτους, προτάθηκε το γεγονός αυτό να θεωρείται ως «ωφέλιμο αποτέλεσμα» και να λαμβάνεται υπόψη στον καθορισμό της άμοιβής. Κριτήριο δηλ. να αποτελεί όχι μόνο «η επιτηδειότητα και οι προσπάθειες των σωστών» όπως προβλέπεται τώρα στο άρθρο 13 (1) (b) αλλά και το «ωφέλιμο αποτέλεσμα» αυτών των προσπαθειών. Άλλωστε, η ιδέα ότι η αποτροπή υποχρέωσης για καταβολή αποζημίωσης προς τρίτους μπορεί να θεμελιώσει αξίωση του σώστη για άμοιβή δέν ήταν άγνωστη στο νομικό χώρο της θαλάσσιας άρρωγής και ιδιαίτερα στο Άγγλικό δίκαιο (The Whippingham. Lloyd's List L.R. vol. 48, p. 49, The Gregerso, L.R. 1973, Q.B.D., p. 274, The Buffalo, Lloyd's List L.R. vol. 58, p. 302 επίσης Barry Sheen: «Conventions on Salvage» Tul. Law Review, vol. 57, p. 1387 και Frank Rose «Enhancement of salvage awards» (1986) L.M.C.L.Q. p. 152, σχετικά με την Αμερικανική άποψη βλ. Westar Marine Services v. Heerema Marine Contractors S.A. 621 F. Supp. 1135, 1988 A.M.C. 1122 (N.D. Cal. 1985). Η παραπάνω άποψη τελικά δέν καθιερώθηκε κυρίως διότι έγινε δεκτό ότι είναι αδύνατο να διαχωρισθούν οι προσπάθειες των σωστών που κατευθύνονται προς τη σωτηρία της ναυτικής περιουσίας από αυτές που αποσκοπούν στην αποτροπή βλάβης στο περιβάλλον και της απορρέουσας από αυτήν υποχρέωσης του πλοιοκτήτη και δικαιούχου του φορτίου για καταβολή αποζημίωσης σε τρίτους με αποτέλεσμα ο υπολογισμός χωριστής άμοιβής για την αποτροπή ευθύνης να καθίσταται εξαιρετικά δυσχερές (G. Brice: «Salvage and enhanced awards» (1985) L.M.C.L.Q. p. 33, 39). Εξάλλου και στο χώρο των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (P & I Clubs) η άποψη της επιτροπής Selvig ελάχιστους βρήκε υποστηρικτές αφού η κάλυψη μιάς τέτοιας δαπάνης θα επέβαρνε υπέρμετρα το κόστος κάλυψης της θαλάσσιας α-

ΕΛΛΗΝΟΓΑΛΛΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε.



ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16



Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΠΟΡΤΟ ΛΕΟΝΕ) ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΕΙ ΤΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΤΟΥ

**Δεν είναι απλά μία ακόμη Τράπεζα ...
Οι πελάτες μας το ξέρουν.
Ελάτε να μας γνωρίσετε.**

ρωγής και κατ' ανάγκη τις ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών.

Έντονες επίσης συζητήσεις προέκάλυψε και η απροθυμία των εκπροσώπων του φορτίου να συναινέσουν στη συμμετοχή του φορτίου στη διανομή της επιπρόσθετης δαπάνης (Enhancement) που προκύπτει από την εφαρμογή της διάταξης 13 (1) (b) εν όψει μάλιστα της παραδεδωγμένης θεμελιώδους αρχής του δικαίου της θαλάσσιας αρωγής ότι όλοι όσοι ωφελούνται από τις υπηρεσίες των σωστών οφείλουν να συνεισφέρουν στην καταβολή της αμοιβής κατά τον λόγο των διασωθέντων συμφερόντων τους. Η άποψη της εξαίρεσης του φορτίου από τη δαπάνη για την προστασία του περιβάλλοντος στηρίχθηκε σε δύο κυρίως επιχειρήματα:

1. Τό φορτίο αποτελεί «innocent factor» δηλ. «άθωο παράγοντα» στη ναυτική επιχείρηση αφού αδυνατεί να ασκήσει έλεγχο στις ενέργειες του μεταφορέα, επομένως δεν είναι δίκαιο να έπωμιζεται η υπέχει ευθύνη για ύποχρεώσεις προς τρίτους που γεννώνται από τις ενέργειες αυτές. Ακόμη θα ήταν παράλογο να υποχρεώνονται οι κύριοι του μη επικινδύνου φορτίου, όπως επίσης και οι ασφαλιστές τους, να καταβάλλουν αυξημένες αμοιβές για σωστικές υπηρεσίες που θα παρέχονται με σκοπό να αποτρέπεται βλάβη στο περιβάλλον από το επικίνδυνο φορτίο. Δεν μπορεί δηλαδή το μη επικίνδυνο φορτίο να καλείται να καλύψει κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά το επικίνδυνο φορτίο (Ina Wildeboer: «The CMI Draft Salvage Convention — What it omits» Europort Conference Amsterdam, Nov. 13, 1981).

2. Ιδιαίτερα με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα όπου η αξία του πλοίου σε πολλές περιπτώσεις σαφώς υπολείπεται αυτής του φορτίου, η επίσημη αναγνώριση σε Διεθνή Σύμβαση των προσπαθειών κατά της ρύπανσης σάν παράγοντα διαμόρφωσης των αμοιβών, θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε αυξημένες (Enhanced) αμοιβές τό κύριο μέρος των οποίων θα κληθεί να καλύψει το φορτίο. Με δεδομένο, λοιπόν, ότι το μεγαλύτερο μέρος της δαπάνης αποτροπής της ρύπανσης καλύπτεται παραδοσιακά από τους πλοιοκτήτες και τους ασφαλιστές τους (P & I Clubs), η πρόσθετη δαπάνη για την προστασία του περιβάλλοντος μπορεί και πρέπει να καθορισθεί ώστε να διαχωρισθεί από την υπόλοιπη αμοιβή και να καλυφθεί από τους πλοιο-

κτήτες (LEG/CONF. 7 /22 23 February 1989. Submission by the U.S.).

Τό πρόσφατο συνέδριο του IMO τό 1989 δέν ένστερνίσθηκε τελικά τήν ιδέα τής «άθωότητας» του φορτίου, στηριζόμενο στην αντίληψη ότι ενώ η γενεσιουργός αιτία του ρυπογόνου ναυτικού ατυχήματος είναι συνήθως η αμέλεια του μεταφορέα ή τρίτου, είναι κατά κανόνα τό φορτίο και όχι τό πλοίο που προκαλεί ρύπανση.

Επί πλέον, δέν πρέπει νά αποκλείεται ή πιθανότητα πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος λόγω ανωτέρας βίας ή ακόμα και αμέλειας του φορτωτή από έλαττωματική συσκευασία ή πλημμελή στοιβασία. Ακόμα, υπάρχουν περιπτώσεις σωτηρίας φορτίων από σωστικές υπηρεσίες προς αποτροπή ρύπανσης οι οποίες παρεσχέθησαν μέ μόνο κίνητρο τήν αμοιβή που προβλέπει τό «δίκτυ ασφαλείας» που αποκλειστικά καλύπτεται από τους πλοιοκτήτες (Edgar Gold: «Marine Salvage: Towards a New Regime» (1989) J.M.L.C p. 487,500). Είναι φανερό, λοιπόν, από τά παραπάνω ότι ο συμβιβασμός για τή διανομή του κόστους προστασίας του περιβάλλοντος που στοχεύουν οι ρυθμίσεις των άρθρων 13 και 14 τής Συμβάσεως και ένσωματώνει τό LOF 90, αποτελεί λύση, ή οποία χωρίς νά προσεγγίζει τή θεωρητική αρτιότητα, επιτυγχάνει τή μακροπρόθεσμη κατανομή τής δαπάνης μέ δίκαιο τρόπο, αναγνωρίζοντας ότι και οι ασφαλιστές του φορτίου μπορεί νά καταβάλουν αυξημένες αμοιβές για τήν αποτροπή ρύπανσης ένν τά P & I Clubs και κατ' επέκταση οι πλοιοκτήτες) θά κληθούν νά καλύψουν τό «δίκτυ ασφαλείας» ακόμη και σε περιπτώσεις που τά συμφέροντά τους θά υπαγόρευαν τήν όριστική εγκατάλειψη του πλοίου.

Τέλος, μέ τό Άρθρο 2 του LOF 90, ένσωματώνονται και οι διατάξεις του Άρθρου 14 τής Συμβάσεως που αφορούν τό περιλάλητο «δίκτυ ασφαλείας». Πρόκειται για διάταξη που τίθεται σε εφαρμογή στις περιπτώσεις που οι σωστικές υπηρεσίες είναι μέν ωφέλιμες για τό περιβάλλον ή διασωθείσα όμως άξία είναι άνύπαρκτη ή τόσο μικρή ώστε τό Δικαστήριο νά αδυνατεί νά άπονεύει τήν άνάλογη αμοιβή στο σωστή. Βασίζόμενη στο πρότυπο του LOF 80, ή νέα διάταξη επιχειρεί νά καλύψει περιπτώσεις άπειλης προς τό περιβάλλον που προέρχονται από κάθε τύπο φορτίου και όχι μόνο από πετρελαιοειδή. Τό ποσοστό (Increment) που στο LOF 80 δέν ύ-

περέβαινε τό 15% επί των δαπανών και έξόδων τώρα μπορεί νά φτάσει τό 100%. Όπως και άλλες ρυθμίσεις του παρόντος, κατά τά άνωτέρω, έτσι και ή ρύθμιση αυτή αποτελεί προϊόν μακρών και επίπονων διαπραγματεύσεων στους κόλπους του IMO. Ένώ ή αρχική πρόταση προέβλεπε ένα ποσοστό αύξησης 100% επί των δαπανών, στην πορεία προς τό Συνέδριο του Λονδίνου τό 1989, ομάδα από άναπτυσσόμενα κράτη έπεδίωξε ουσιώδη μείωσή του, έκφράζοντας φόβους ότι ένα τέτοιο ποσοστό θά οδηγούσε αναπόφευκτα σε ύψηλότερους ναύλους ή ασφάλιστρα για τή μεταφορά επικινδύνων φορτίων. Αποτέλεσμα τούτου ήταν ή διαμόρφωση δύο όριακών ποσοστών στην τελική μορφή του άρθρου 14 (2), άφ' ενός μέν ένός ποσοστού 30% επί των δαπανών και έξόδων (εδάφιο 1) άφ' έτέρου δέ ένός ποσοστού 100% επ' αυτών που τό Δικαστήριο μπορεί κατ' άπόλυτο εύχέρεια νά επιδικάσει, όπου κρίνει εύλογο και δίκαιο και αφού λάβει ύπ' όψη του τά κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 13 παρ. 1 (εδάφιο 2).

Είναι λοιπόν φανερό ότι ή τελική διατύπωση του εδαφίου 2 του άρθρου 14 (2) δημιουργεί κίνδυνο επιδικάσεως αμοιβών που θά άγγίζουν τό διπλάσιο των έξόδων και δαπανών των σωστών ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που τά Δικαστήρια ή οι Διαιτητές θά αντιμετωπίζουν άπαιτήσεις έπαγγελματιών σωστών, πλήρως οργανωμένων και έξοπλισμένων, που μπορούν πληρέστερα νά καλύψουν τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 (1). Έξ άλλου, από τή γραμματική διατύπωση του Άρθρου 14 (2) προκύπτει ότι τά παραπάνω ποσοστά επί των δαπανών και έξόδων καταβάλλονται μόνο σε περίπτωση έπιτυχίας των σωστικών υπηρεσιών προς αποτροπή ή πρόληψη βλάβης στο περιβάλλον. Άπλή έκτέλεση σωστικών επιχειρήσεων «σε πλοίο που άφ' έαυτού ή εξ αιτίας του φορτίου του άπειλεί βλάβη στο περιβάλλον» έξασφαλίζει στο σωστή μόνο άπόδοση των δαπανών του (άρθρο 14 παρ. 1). Άς σημειωθεί επίσης ότι τό άρθρο 14 αναφέρεται σε «σωστικές επιχειρήσεις» όπως αυτές όρίζονται στο άρθρο 1 (α) δηλαδή σε οποιαδήποτε πράξη ή δραστηριότητα προς παροχή βοήθειας σε πλοίο ή άλλη περιουσία σε κίνδυνο εύρισκομένη και κατά συνέπεια αποκλείει μεμονωμένες ενέργειες ή άπλά μέτρα για τήν προστασία του περιβάλλοντος που δέν συνδέον-

ται μέ τη σωτηρία ναυτικής περιουσίας (Clean up operations).

Ακριβώς επειδή η άμοιβή του άρθρου 14 υπολογίζεται στη βάση δαπανών και εξόδων δημιουργείται ο κίνδυνος της εκ προθέσεως από τους σώστες αυθαίρετης παρατάσεως των υπηρεσιών καθώς επίσης και ασκόπτων καθυστερήσεων που θα τους επιτρέπουν να εμφανίζουν και να δικαιολογούν κατά τη διατηρητική διαδικασία αυξημένες δαπάνες. Για το λόγο αυτό το LOF 90 εισήγαγε με το άρθρο 18 («Haul - off provision») δικλείδα ασφαλείας που εξασφαλίζει τον πλοιοκτήτη από τους παραπάνω κινδύνους παρέχοντάς του την ευχέρεια, με έγγραφη του δήλωση προς τους σωστές, να διακόπτει οριστικά την παροχή σωστικών υπηρεσιών στην περίπτωση άνυπαρξίας «ευλόγων» πιθανοτήτων επιτυχίας.

Συναφής με το ζήτημα της καταβολής άμοιβής είναι και η καινοτόμος ρύθμιση της παρ. (ι) του άρθρου 10 ή όποια για πρώτη φορά ρητά προβλέπει ότι τέτοιοι υπολογίζονται από την ολοκλήρωση των σωστικών υπηρεσιών, εκτός αν ο Διαιτητής κατά τη διακριτική του ευχέρεια κρίνει διαφορετικά. Παράλληλα παραμένει σε ισχύ η παλαιά διάταξη που προβλέπει ως αφετηρία για τον υπολογισμό των τό-

κων την παρέλευση 21 ημερών από την δημοσίευση της Προσωρινής ή Οριστικής Διαιτητικής απόφασης μέχρι την ημερομηνία καταβολής (παρ. ιι). Γίνεται, λοιπόν, άμέσως φανερό ότι ο συνδυασμός των δύο παραπάνω διατάξεων δημιουργεί το παράδοξο αποτέλεσμα να μεσολαβεί χρονικό διάστημα είκοσι μία (21) ημερών στο οποίο δεν υπολογίζονται καθόλου τόκοι.

Αναφορικά με το πρόβλημα της καταβολής έγγυήσεως προς τους σωστές το νέο Συμφωνητικό παρέχει την ευχέρεια σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν κατοικούν ή έδρεύουν στο Ένωμένο Βασίλειο να καταθέτουν έγγυηση στους Lloyd's προς διασφάλιση της άμοιβής (Άρθρο 4 (c) (iii)). Με τον τρόπο αυτό, λοιπόν, Τράπεζες και Ασφαλιστικοί Όργανισμοί με έδρα εκτός Ένωμένου Βασιλείου απαλλάσσονται από την διαδικασία και το κόστος εξεύρεσης εταιρίας με έδρα το Ένωμένο Βασίλειο ώστε να καταθέτουν έγγυήσεις στους Lloyd's.

Τέλος, κατά πρόταση της Επιτροπής Δικηγόρων Ναυτικού Δικαίου και της Διεθνούς Ένώσεως Σωστών, για πρώτη φορά υιοθετούνται λεπτομερείς οικονομικές διατάξεις (Procedural Rules) και μάλιστα ένσωματώνονται στο Συμφωνητικό ως ενιαίο και αναπό-

σπαστο κείμενο αποσκοπώντας στην επιτάχυνση της διαιτητικής διαδικασίας και ρυθμίζοντας αναλυτικά τον διορισμό διαιτητή, την προκαταρκτική συνάντηση των ενδιαφερομένων μερών (έντός έξι εβδομάδων από το διορισμό διαιτητή, Procedural Rules, παρ. 1), και χαράσσουν τις κατευθυντήριες αρχές που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη κατά τη «δίκαιη και εύλογη» κρίση του διαιτητή.

5. Συμπέρασμα

Συνοψίζοντας, μπορεί να ειπωθεί ότι το νέο Συμφωνητικό επιχειρεί να κινηθεί πάνω σε τρεις παραμέτρους. Διευρύνοντας την αντίληψη παροχής αυξημένων κινήτρων που εισήγαγε το LOF 80, προσπαθεί να ανταποκριθεί στις πιεστικές ανάγκες των έπαγγελματιών σωστών ενώ παράλληλα με τις ρυθμίσεις για την προστασία του περιβάλλοντος αποσκοπεί στον περιορισμό των πιέσεων που δέχονται οι μεταφορείς ρυπογόνων φορτίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Τέλος, με την ένσωση διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως του 1989 στο κείμενό του, επιχειρεί τόλμημα με απρόβλεπτα αποτελέσματα καθώς στη διαμόρφωση διατάξεων της συμβάσεως έπρωτάνευσαν κυρίως πολιτικά κριτήρια ή εφαρμογή των όποιων, ως γνωστό, στο έμπορικό πεδίο είναι συνήθως προβληματική.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑ**(Θαλάσσια ρεύματα. Πάγοι. Παγόβουνα. Κύματα)**

Του κ. ΧΑΡΑΛ. ΠΕΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗ, τ. Γεν. Δ/ντου ΕΜΥ, καθηγητού Στρατιωτικῶν Σχολῶν καὶ ΑΔΣΕΝ

ΜΕΡΟΣ Α'

1. **Μετεωρολογία** εἶναι ἡ ἐπιστήμη, ἡ ὁποία ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἔρευναν τῶν μετεώρων. Μετέωρα ἔχουσι ἀποκληθῆ ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων «πάντα τὰ ἐν τῇ ἀτμοσφαίρᾳ παρατηρούμενα φαινόμενα» (βλ. Ε. Ψύχα Στοιχεῖα τῆς Πειραματικῆς Φυσικῆς καὶ Μετεωρολογίας, 1840).

Συγκεκριμένοι σκοποὶ τῆς Μετεωρολογίας εἶναι:

α. Ἡ παρατήρησις καὶ πρόγνωσις τοῦ καιροῦ.

β. Ἡ σπουδὴ τοῦ Κλίματος.

γ. Ὁ ἐλεγχος καὶ ἡ τροποποίησις τοῦ καιροῦ καὶ τοῦ Κλίματος.

2. **Κλάδοι τῆς Μετεωρολογίας.** Ἡ Μετεωρολογία ἀποτελεῖ μέρος τῆς Φυσικῆς τῆς Γῆς, καὶ βασίζεται εἰς τὴν Φυσικὴν, τὴν Χημεία καὶ τὰ Μαθηματικά. Ἀπευθύνεται εἰς ὅλους τοὺς ἀνθρώπους καὶ ἐξυπηρετεῖ εἰδικούς, ἐπιστήμοντας, τεχνικούς, ναυτικούς, ἀεροπόρους καὶ τὸ εὐρύ κοινόν. Οἱ ὀρίζοντες αὐτῆς εἶναι εὐρύτατοι καὶ ἀπαιτοῦν μετεωρολογικὰς ἐξειδικεύσεις, ὅπως καὶ ἡ Ἱατρικὴ καὶ τόσαι ἄλλαι ἐπιστήμαι. Διὰ τοῦτο, ἀπὸ θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς ἀπόψεως, ἡ Μετεωρολογία ὑποδιαιρεῖται εἰς πολλοὺς κλάδους, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἡ «Ναυτικὴ Μετεωρολογία» καὶ ἡ «Ὑδρομετεωρολογία».

Ἡ Ναυτικὴ Μετεωρολογία ἀσχολεῖται κυρίως μὲ θέματα ἀφορῶντα: 1) τὴν σημασίαν τῶν μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ φαινομένων διὰ τὰς ναυτικὰς καὶ ναυτιλιακὰς γενικῶς δραστηριότητας, καὶ 2) μὲ τὴν ἀμοιβαίαν ἐξυπηρέτησιν Μετεωρολογικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ Ναυτιλλομένων.

Ἡ Ὑδρομετεωρολογία ἀσχολεῖται μὲ τὴν σπουδὴν τοῦ ὕδατος ἐν τῇ ἀτμοσφαίρᾳ (ὑπὸ ἀερίαν, ὑγρὰν καὶ στερεάν μορφήν), τὴν πτώσιν αὐτοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς Γῆς καὶ τὴν ἐπανεπιστροφὴν του εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν διὰ τῆς ἐξατμίσεως. Ὡς γνωστόν, ὁ κύκλος οὗτος τοῦ ὕδατος ἐν τῇ φύσει καλεῖται «ὑδροστατικός κύκλος». Διὰ τὴν σπουδὴν τῶν ὑδάτων ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς Γῆς καὶ ἐντὸς αὐτῆς ἀσχολεῖται ἐτέρα ἐπιστήμη, ἡ ὁποία καλεῖται «Ὑδρολογία». Εἰς πολλὰς χώρας ἡ Ὑδρολογία καὶ ἡ Μετεωρολογία συνιστοῦν μίαν ἐνιαίαν ὑπηρεσίαν ὑ-

πό τὸν τίτλον «Ὑδρομετεωρολογικὴ Ὑπηρεσία».

Πολλὰ ἀπὸ τὰς πρώτας προόδους εἰς τὸν τομέα τῆς Ὁργανώσεως τῶν Ἐθνικῶν Μετεωρολογικῶν Ὑπηρεσιῶν, τῶν Ὁργανισμῶν δηλαδή οἱτινες ἀσχολοῦνται βασικῶς μὲ τὰς πρακτικὰς ἐφαρμογὰς τῆς ἐπιστήμης τοῦ καιροῦ, ὀφείλονται εἰς τοὺς ναυτικούς. Τοῦτο δέ, διότι εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ἱστιοφόρου ναυτιλίας (ἐποχῆς τῶν «ξυλίνων καραβίων καὶ τῶν σιδερένιων καρδιῶν») οἱ καλοὶ ναυτικοὶ ὤφειλαν, κατ' ἀνάγκην, νὰ εἶναι καὶ καλοὶ πρακτικοὶ μετεωρολόγοι. «Ὁ «πεφωτισμένος ναυτικός, ἔγραφεν τὸ 1848 ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ Ναυτικοῦ τῶν ΗΠΑ Μαορί, ὁ θεωρούμενος καὶ πατήρ τῆς ναυτικῆς μετεωρολογίας, δέον νὰ ἐναγκαλισθῇ μετὰ ζήλου τὴν μελέτην τῶν νόμων τοῦ καιροῦ».

Ὁ Κριμαϊκὸς πόλεμος «ἐξεβίασεν», τρόπον τινά, τὴν ἀνάπτυξιν τῶν Μετεωρολογικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ ὁ Ναπολέων ὁ Γ' τῆς Γαλλίας εἶναι ὁ πρῶτος, ὅστις διέταξεν τὴν ἐγγραφὴν κονδυλίου εἰς τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν, διὰ μετεωρολογικὰς μελέτας.

3. **Ὁκεανογραφία.** Μὲ τὴν σπουδὴν τῶν ὑδάτων τῶν Ὁκεανῶν ἀσχολεῖται ἡ Ὁκεανογραφία. Πάντως, ὁ ὅρος Ὁκεανογραφία, θεωρεῖται σήμερον ἐλλειπής, καθ' ὅτι ἡ σχετικὴ ἐπιστήμη ἀσχολεῖται μὲ πολὺ εὐρύτερα θέματα καὶ ἐπὶ πλέον περὶ τοῦ περιγράμματος τῶν Ὁκεανῶν καὶ τῶν κινήσεων τῶν ὑδάτων. Ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων, ἡ Ὁκεανογραφία ἢ μᾶλλον, ἐπὶ τὸ ὀρθότερον, ἡ Ὁκεανολογία, θεωρεῖται ἐπιστήμη κατὰ πολὺ πολυπλοκώτερα τῆς μετεωρολογίας, διότι ἐπὶ πλέον τῶν φυσικῶν φαινομένων, τὰ ὁποῖα ἐξετάζει, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ἀσχοληθῇ καὶ μὲ βιολογικά, χημικά καὶ χημικά καὶ μετεωρολογικά θέματα.

Ἡ ὕδρογραφία καὶ τὰ μαθηματικά εἶναι ἐπιστήμαι τῶν ὁποίων ἄπτεται, ἐπίσης, ἡ Ὁκεανογραφία. Ἐκ τῶν κυριωτέρων φυσικῶν στοιχείων, τὰ ὁποῖα ἐξετάζει ἡ Ὁκεανογραφία καὶ τὰ ὁποῖα ἐνδιαφέρουν τὰ μέγιστα τοὺς ναυτιλλομένους, εἶναι τὰ θαλάσσια ρεύματα, οἱ πάγοι καὶ τὰ κύματα. Περὶ αὐτῶν θὰ εἴπωμεν ὀλίγα τινά.

Θεωρεῖται, ἡ Ὁκεανογραφία ὡς εὐ-

ρισκομένη σήμερον περίπου εἰς τὸ στάδιον εἰς τὸ ὁποῖον εὕρισκετο ἡ μετεωρολογία τὸ 1930. Πάντως, τὰς τελευταίας δεκαετίας καταβάλλονται τεράστιαι προσπάθειαι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιστήμης αὐτῆς, διότι ἡ γνώσις τῶν Ὁκεανογραφικῶν φαινομένων ἀποτελεῖ συνεχῶς αὐξανομένην ἀπαιτήσιν, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀποτελεσματικότητος τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῆς ἐπιτυχίας τῶν Κρατῶν, ἰδίως ἐκείνων, φυσικά, τὰ ὁποῖα συνορεύουν μὲ τὴν θάλασσαν.

4. Σχέσεις Μετεωρολογίας καὶ Ὁκεανογραφίας

Κατ' ἀρχήν, εἰς κοινὸς πρακτικὸς σκοπὸς τῆς Μετεωρολογίας καὶ τῆς Ὁκεανογραφίας εἶναι ἡ διὰ τῶν παρατηρήσεων καὶ τῶν προγνώσεων στοιχείων, ὅπως τῶν ἀνέμων, τῆς ὁρατότητος, τῶν κυμάτων, τῶν πάγων, τῶν θαλασσίων ρευμάτων κ.τ.α. συμβολὴ εἰς τὴν ἀσφαλεστέραν, ἀνετιωτέραν καὶ οἰκονομικώτεραν ἐκτέλεσιν τῶν ναυτικῶν ταξιδίων καὶ ναυτικῶν γενικῶς μεταφορῶν. Ἡδὴ, ὅπως γίνεται ὁ «μετεωρολογικὸς ἀεροπορικὸς πλοῦς», γίνεται καὶ «μετεωρολογικὸς ναυτικὸς πλοῦς» (weather routing). Αὐτὸ ἀποτελεῖ μίαν προφανή καὶ ἐνδιαφέρουσαν σχέσιν τῶν δύο ἐπιστημῶν, τῆς ἐπιστήμης τοῦ Ὁκεανοῦ τοῦ ἀέρος καὶ τῆς ἐπιστήμης τοῦ Ὁκεανοῦ τῶν ὑδάτων. Ἐν συνεχείᾳ, ἔρχονται αἱ λοιπαὶ τεχνικαὶ καὶ ἐπιστημονικαὶ σχέσεις.

Αἱ βασικαὶ ἐπιστημονικαὶ ἔρευναι εἰς τὴν μετεωρολογίαν, ὑπαγορεύονται σήμερον, κατὰ κύριον λόγον, ἐκ τῆς ἀνάγκης βελτιώσεως τῶν ὕφισταμένων μεθόδων προγνώσεως τοῦ καιροῦ καὶ ἐλέγχου καὶ τροποποιήσεως αὐτοῦ καὶ τοῦ κλίματος, διὰ τῆς πληρεστέρας μελέτης τῶν λειτουργιῶν, αἰτινες λαμβάνουν χώραν εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν. Τοῦτο δέ, διότι ἀποτελεῖ συμπέρασμα τῆς θεωρείας καὶ τῆς πράξεως, ὅτι ὁ καιρὸς εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα τῶν κινήσεων τῆς ἀτμοσφαίρας καὶ τῶν θερμομετρικῶν καὶ ὑγρομετρικῶν καὶ χημικῶν μεταβολῶν αὐτῆς. Ἀπασαὶ αἱ λειτουργεῖαι αὗται κινοῦνται καὶ συντηροῦνται ἀενάως ὑπὸ τοῦ Ἥλιου, τοῦ ἀπεράντου τούτου θερμωπυρηνικοῦ ἐργαστηρίου. Ἡ ἡλιακὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἐμμέσως τὴν πηγὴν πάσης τροφῆς, φωτὸς καὶ θερμότητος καὶ παντός μετεωρολογικοῦ φαινομένου, ἀλλὰ καὶ ὕδρογραφικοῦ τοιοῦτου.

Τό κλίμα δύναται νά θεωρηθεῖ ὡς ἀποτέλεσμα μερικῶς τῶν προηγηθει-
σῶν κοσμογονικῶν ἀστρικῶν καί γηϊ-
νων ἐξελίξεων καί μερικῶς τῆς σημερι-
νῆς γεωγραφικῆς καί τοπογραφικῆς
μορφῆς, τῆς θέσεως καί τῆς περιφο-
ρᾶς τῆς Ὑδρογείου περί τόν Ἀρχον-
τα τοῦ πλανητικοῦ μας συστήματος,
τόν Ζήδωρον ἥ Ἡλιον.

Διά τήν κατανόησιν τῶν λειτουργι-
γῶν τῆς ἀτμοσφαίρας, ἥτοι τῶν δια-
φόρων μεταβολῶν αὐτῆς, ἀπαιτεῖται ἡ
ὑπαρξίς ἀπολύτως ἐπαρκῶν ποιοτι-
κῶς καί ποσοτικῶν παρατηρήσεων ἐπὶ
ὁλοκλήρου τοῦ πλανήτου καί μέχρι
τοῦ μεγαλυτέρου δυνατοῦ ὕψους ἐν-
τός τῆς ἀτμοσφαίρας. Τήν κάλυψιν
τῆς ἀπαιτήσεως αὐτῆς ὑπό τόν τίτλον
**Παγκόσμιος Μετεωρολογικὴ Ἐπα-
γρύπνησις** (World weather Watch).
—Ἡ μεγίστη προσπάθεια καταβάλλε-
ται διὰ τήν ἀπόκτησιν παρατηρήσεων
ἐκ τῶν θαλασσίων περιοχῶν, αἵτινες
καλύπτουν τὰ 71% τῆς γῆνης ἐπιφα-
νείας. Ἀπαιτεῖται ἐπίσης ἡ ἐπίλυσις
πολλῶν εἰσέτι προβλημάτων, μεταξύ
τῶν ὁποίων προέχουσιν θέσιν κατέ-
χουν:

1. Τό πρόβλημα τῆς σχέσεως τοῦ
Ἡλίου καί τῆς συμπεριφορᾶς τῆς ἀ-
τμοσφαίρας (πῶς λ.χ. ἡ θερμικὴ ἐνέρ-
γεια τοῦ Ἡλίου μετατρέπεται εἰς κινη-
τικὴν τῆς ἀτμοσφαίρας).

2. Τό πρόβλημα τῶν ἀμοιβαίων σχέ-
σεων ἀτμοσφαίρας καί Ὡκεανῶν.

Σημειοῦται, ὅτι, ὡς εἶναι γνωστόν,
ἡ ἡλιακὴ ἐνέργεια ἐκπέμπεται ὑπὸ δι-
πλὴν μορφήν, ἡλεκτρομαγνητικὴν
(ραδιοκύματα, φῶς, θερμότης, ἀκτῖ-
νες Χ, γ, ὑπεριώδεις, ἰώδεις, ὑπερυ-
θροί κλπ.) καί σωματιδιακὴν ἢ σωματι-
κὴν (κοσμικὴ, ἡλεκτρόνια, πρωτόνια,
νετρόνια κλπ.). Αὕτη ἀπορροφᾶται,
ἀνακλᾶται ἢ ἀκτινοβολεῖται διαφορο-
τρόπως καί ἀνίσως ὑπὸ τῶν ἡπείρων
καί τῶν ὠκεανῶν. Καί αὕτη ἡ διαφορὰ
εἶναι ἀκριβῶς ἡ αἰτία τῶν πλείστων ἀ-
τμοσφαιρικῶν καί θαλασσίων διατα-
ρῶν.

Ἐχουν, ἐξάλλου ἐπισημανθεῖ πε-
ρισσότερα τῶν ἑξ φυσικὰ ραδιενεργὰ
στοιχεῖα, παραγόμενα ὑπὸ τῶν κοσμι-
κῶν ἀκτίνων, τῶν ὁποίων στοιχείων ἡ

περίοδος κυμαίνεται μεταξύ μερικῶν
δεκάδων ἡμερῶν ἕως ἐτῶν τινῶν. Εἶ-
ναι δὲ ἄξιον παρατηρήσεως ὅτι πλεῖστα
μετεωρολογικὰ φαινόμενα ἔχουν τήν
αὐτὴν διάρκειαν (περίοδον). Τὰ φυσι-
κὰ αὐτὰ ραδιενεργὰ στοιχεῖα, ὡς καί
ἄλλα ὀφειλόμενα εἰς ἀνθρωπίνας ἐ-
νεργείας (Ράντον, Θόρον, Τρίτιον,
Στρόντιον 41, Στρόντιον 90 κλπ.) ἔ-
χουν χρησιμοποιηθῇ ὡς ἰχνηλάται
τῶν κινήσεων τῆς ἀτμοσφαίρας. Τὰ
ραδιοϊσότοπα ἀνθραξ 4 (C 14 καί ἀν-
θραξ 12 (C 12) ἐχρησιμοποιήθησαν
διὰ τήν εὑρεσιν πηγῶν καί βαθμοῦ ρυ-
πάνσεως καί μολύνσεως τῆς ἀτμο-
σφαίρας καί παρασκευῆν, μετὰ ταῦτα,
διηθητῶν τοῦ ἀέρος. Ἐχρησιμοποι-
ήθησαν ἐπίσης διὰ τήν σπουδὴν τῆς ἐ-
ναλλαγῆς τοῦ ἀέρος μεταξύ Στρατο-
σφαίρας καί Τροποσφαίρας. Ἡ σημα-
σία τῆς τοιαύτης ἐναλλαγῆς, εἶναι οὐ-
σιώδης διὰ τήν μελέτην καί τήν πρό-
γνωσιν τῶν καιρικῶν φαινομένων.

Ἡ ἐνέργεια, ἡ ὁποία ἐλευθεροῦται
κατὰ τὰς ἀνταλλαγὰς θερμότητος με-
ταξὺ ξηρᾶς καί ἀτμοσφαίρας, εἶναι ἐ-
λαχίστη ἐν συγκρίσει πρὸς ἐκείνην, ἡ ὁ-
ποία ἀποδεσμεύεται κατὰ τὰς ἀλληλε-
πιδράσεις θαλάσσης καί ἀτμοσφαίρας.
Τοῦτο καθίσταται ἀντιληπτόν, ἐάν λη-
φθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι εἰς τήν θερμικὴν ἐ-
νέργειαν, κατὰ τὰς ἀνταλλαγὰς θερ-
μότητος μεταξύ Ὡκεανῶν καί ἀτμο-
σφαίρας, προστίθεται καί τό τερά-
στιον ποσόν ἐνεργείας, τό ὁποῖον
προκύπτει ἐκ τοῦ φαινομένου τῆς ἐξα-
τμίσεως. (Σημειοῦται, ὅτι λόγῳ τῆς ἡ-
λιακῆς θερμότητος ἐξατμίζεται καθη-
μερινῶς ἐν τρισεκατομμύριον τόννων
ὑδατος ἐκ τῶν Ὡκεανῶν). Κατὰ τήν
συμπύκνωσιν τῶν ὑδρατμῶν καί τήν
μετατροπὴν των εἰς σταγονίδια ὕδα-
τος (ὀμίχλη, νέφη κλπ.) ἀπελευθεροῦ-
ται τεραστία ποσότης «λανθανούσης
θερμότητος». Ἡ ἐνέργεια αὕτη, εἰσα-
γωμμένη εἰς τήν ἀτμόσφαιραν, προξε-
νεῖ διατάραξιν τῆς ἰσορροπίας τῆς καί
συνιστᾷ τόν κυριώτερον μετεωρολο-
γικόν παράγοντα, ὅστις δημιουργεῖ
βίαια καιρικά φαινόμενα, ὡς ριπαίους
ἀνέμους, ὄμβρους, καταιγίδας, κυκλώ-
νας κλπ. Ἀλλὰ ποῖα εἶναι ἡ ἀκριβὴς
σχέσις μεταξύ ὠκεανῶν καί ἀτμο-

σφαίρας, δέν εἶναι εἰσέτι πλήρως ἐξη-
κριβωμένη καί τό θέμα ἐρευνᾶται.

5. Θαλάσσια Ρεύματα, Θαλάσσιοι Πάγοι καί Θαλάσσια Κύματα

Τὰ θαλάσσια ρεύματα περιλαμβάν-
ονται μεταξύ τῶν πλέον σημαντικῶν
θαλασσίων παραγόντων, ὅσον ἀφορᾷ
εἰς τήν ἐπίδρασιν αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἀτμο-
σφαιρικῶν συνθηκῶν. Ἡ μεταφορὰ
μεγάλων ποσοτήτων θερμοῦ καί ψυ-
χροῦ ὕδατος διὰ τῆς κινήσεως τῶν πα-
ρά τήν ἐπιφάνειαν θαλασσίων στρω-
μάτων, καθορίζει, εἰς μέγα βαθμόν,
τὰς κλιματολογικὰς συνθήκας, τὰς ἐ-
πικρατούσας εἰς πολλάς παραλίους
περιοχάς. Ἡ προοδευτικὴ κίνησις μέ-
ρους τοῦ θαλασσίου ὕδατος καλεῖται
Θαλάσσιον ρεῦμα. Εἰς τήν περίπτωσιν
τῶν κυμάτων καί τῶν παλιρροιῶν δέν
ἐπέρχεται συνεχὴς κίνησις ὕδατων
πρὸς ὀρισμένην διεύθυνσιν, καθ' ὅτι ἡ
κίνησις τοῦ ὕδατος εἰς τήν περίπτωσιν
αὐτὴν εἶναι κυκλική ἢ ταλαντουμένη
καί ἐπομένως δέν δημιουργεῖται ρεῦ-
μα. Ἡ διεύθυνσις κινήσεως τοῦ ρεῦ-
ματος καλεῖται «φορὰ» (Ἀγγλιστί
Set), ἡ δὲ ταχύτης αὐτοῦ «ἐκπλευσις»
(Ἀγγλιστί Drift). Οἱ ναυτικοί, πάντως,
ἀποκαλοῦν συνήθως, τὰ βραδέως κι-
νούμενα ρεύματα «ἐκπλευκτικά» (Ἀγ-
γλιστί Drifts). Ἐπιφυλάσσουν δὲ τήν
ὀνομασίαν currents διὰ τὰς κινήσεις
τοῦ θαλασσίου ὕδατος, τὰς ἐχούσας
μεγάλην ταχύτητα.

Θαλάσσια ρεύματα ρέουν εἰς ὅλα τὰ
βάθη τῶν θαλασσῶν καί δύνανται νά
ἔχουν ὀριζόντιον ἢ κατακόρυφον συ-
νιστώσαν. Τούς ναυσιπλοοῦντας,
πάντως, τούς ἐνδιαφέρουν μόνον τὰ
παρά τήν ἐπιφάνειαν ρεύματα. Ἐπι-
φανειακά ρεύματα λέγοντες, ἐννοοῦ-
μεν τὰ ρεύματα, τὰ ὁποῖα παρατή-
ροῦνται μέχρι βάθους ἀντιστοιχοῦν-
τος πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ βυθίσματος τοῦ
πλοίου. Τὰ ὕδατα τῶν ὠκεανῶν δέν εἶ-
ναι ὁμοιογενῆ, ἀλλὰ παρουσιάζουν
διαφορὰς πυκνότητος καί θερμοκρα-
σίας. Τό γεγονός αὐτό, ὁμοῦ μέ τό
φαινόμενον τῶν ἀνέμων, δημιουργεῖ
διάφορα θαλάσσια ρεύματα ἰσχυρὰ ἢ
ἀσθενῆ, θερμά ἢ ψυχρά, ὠκεάνια ἢ
παράκτια, εἰς τήν ἐπιφάνειαν καί εἰς ὅ-
λα τὰ βάθη.

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.

Πληροφορίες · προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 · 417 6658 · Fax: 417 2268

Ἡ διεύθυνσις τῶν ἀνέμων ὑπαγορεύει τὴν διεύθυνσιν τῶν θαλασσίων ρευμάτων, ἀλλὰ καὶ ἡ κοριόλειος ἢ γεωστροφικὴ δύναμις ἐπηρεάζει αὐτήν

την. (1) **Σημείωσις:** Γεωστροφικὴ ἢ Κοριόλειος δύναμις, ἐκ τοῦ ἐρευνητοῦ αὐτῆς Γάλλου ἐπιστήμονος Γκάσπαρ Κοριολίς, καλεῖται ἡ δύναμις ἡ ὀφειλομένη εἰς τὴν περιστροφὴν τῆς γῆς περὶ τοῦ ἄξονά της καὶ ἐκφράζεται διὰ τοῦ τύπου $F = 2 \omega \eta \mu. \phi. V$, ὅπου ω ἡ γωνιώδης ταχύτης τῆς Γῆς, ϕ τὸ γεωγραφικὸ πλάτος καὶ V ἡ ταχύτης τοῦ κινητοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς ἢ τὴν ἀτμόσφαιρά της. Λόγω τῆς γεωστροφικῆς δυνάμεως, πᾶν κινητὸν, θαλάσσιο ρεῖμα, ἀνεμος, βλῆμα πυροβολικοῦ κλπ. ἐκτρέπεται τῆς διεύθυνσώς του πρὸς τὰ δεξιὰ αὐτῆς στὸ Β ἡμισφαίριο καὶ ἀριστεριὰ αὐτῆς τὸς Βόρειον.

Ἡ ὑπ' ὀψει δύναμις διεπιστώθη ὑπὸ τοῦ Κοριολίς τὸ 1840.

Ἡ ταχύτης τῶν θαλασσίων ρευμάτων κυμαίνεται 2-4 κβ/ω. Δέν ὑφίσταται «γεωγραφικὴ ἀρχή» διὰ τὰ πλεῖστα ρεύματα ἐπιφανείας, καθ' ὅτι τὰ κύρια ρεύματα εἰς ὅλους τοὺς ὠκεανούς σχηματίζονται κλειστήν κυκλοφορίαν. Δέν ὑφίσταται ἐπίσης χρόνος ἐνάρξεώς των. Οὐσιαστικῶς, πρέπει νὰ ἤρχισαν ἀφ' ὅτου οἱ ὠκεανοὶ καὶ αἱ ἡπείροι ἔλαβαν τὴν σημερινήν μορφήν των. Τὰ κυριώτερα τῶν θαλασσίων ρευμάτων εἶναι τὸ Θερμὸν Ρεῖμα τοῦ Κόλπου (Μεξικοῦ), τὸ Ψυχρὸν τοῦ Λαμπραντόρ, τὸ Θερμὸν Κιοῦρο-Σίο καὶ τὸ Ψυχρὸν Ὀγια-Σίο τὰ δύο τελευταῖα στὸν Εἰρηνιόν). . . Τὰ ρεύματα αὐτὰ ἐξασκοῦν, ὡς προελέχθη, σπουδαίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ κλίματος καὶ τοῦ καιροῦ τῆς ὑδρογείου, λόγω τῶν τεραστίων ποσοτήτων θερμῶν ἢ ψυχρῶν ὑδάτων, τὰ ὅποια μεταφέρουν ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ἄλλην περιοχὴν.

Ἐπὶ τῇ βάσει συγκρίσεως τῶν χαρτῶν θαλασσίων ρευμάτων, προκύπτουν ἐνδείξεις, ὅτι, κατὰ τὴν διάρκειαν περιόδων ἐτῶν τινῶν, αὐτὰ μεταβάλλονται. Οὕτω λ.χ. φαίνεται, ὅτι τὸ Ρεῖμα τοῦ Κόλπου ἦτο ἰσχυρότερον κατὰ τὴν περίοδον 1910-1931 παρά κατὰ τὴν περίοδον 1932-1939.

Τὰ θαλάσσια ρεύματα ἐπιφανείας δημιουργοῦν ζητήματα μεταβολῆς τοῦ βυθίσματος τοῦ πλοίου ἐκπτώσεως καὶ προσορμῆσώς του.

Χάριν τῶν Ναυτιλλομένων ἔχουσι παρασκευασθῇ, κατόπιν μακρῶν παρατηρήσεων, Ἀτλαντες θαλασσίων

ρευμάτων. Τμήματα πάντως τῆς Γενικῆς Κυκλοφορίας τῶν θαλασσίων ρευμάτων ἦσαν γνωστά ἤδη ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῶν πρώτων μεγάλων θαλασσοπόρων (Βάσκο Ντέ Γκάμα, Κολόμβου κλπ.).

6. Θαλάσσιοι Πάγοι

Ὁ αἰωνίως παγωμένος Ἀρκτικός Ὠκεανὸς καὶ τὸ συμπαγὲς στρώμα πάγου, τὸ ὁποῖον καλύπτει τὴν Ἀνταρκτικὴν, ἀποτελοῦν ἐνδείξεις, ὅτι ἡ Γῆ δέν ἔχει εἰσέτι πλήρως ἀναδυθῇ ἐκ τῆς πλέον προσφάτου ἐποχῆς τῶν παγετῶν.

Καθ' ἕκαστον χειμῶνα, ὁ πολικὸς οὗτος πάγος, αὐξάνει καὶ ἐξαπλοῦται πρὸς εὐκράτα πλάτη, ἐνῶ καθ' ἕκαστον θέρος περιορίζεται πάλιν, καθὼς τμήματα αὐτοῦ τήκονται καὶ θραύονται. Ἐκ τῶν θραυσμάτων τούτων, μερικὰ φέρονται ὑπὸ τῶν θαλασσίων ρευμάτων πρὸς τὰς γραμμάς τῆς ναυσίπλοιας, ὅπου καὶ ἀποτελοῦν σοβαρόν διὰ τὰ πλοῖα κίνδυνον.

Αἱ μέσαι ἰσόθερμοι γραμμαὶ ὑπὲρ τῶν πλανήτην, ἐάν οὗτος ἦτο ὁμοιόμορφος καὶ ἀκίνητος, θὰ ἦσαν παράλληλοι πρὸς τοὺς γεωγραφικοὺς παραλλήλους. Λόγω, ὅμως, τῆς κατανομῆς τῶν ξηρῶν καὶ τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν θαλασσίων ρευμάτων, αἱ ἰσόθερμοι αὗται ὑφίστανται μεγάλας παραμορφώσεις καὶ περιοχαί, ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους κείμεναι, ἔχουν τελείως διαφορετικὸν κλίμα. Παράβαλε λ.χ. τὸ κλίμα τῆς Σκανδιναβίας καὶ τοῦ Καναδά, τῆς Καλλιφορνίας καὶ τῆς Β. Ἀφρικῆς, τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Κεντρικῆς Ἀσίας. Ὑπάρχουν ἐνδείξεις, ὅτι αἱ πολικαὶ περιοχαὶ καθίστανται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον θερμότεραι, καὶ ὅλοι σχεδὸν οἱ παγετῶνες ἀποσύρονται. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ πάγοι ἔξω τοῦ Β. Καναδά καὶ τῆς Γροιλανδίας θρυμματίζονται. Ἡ ναυσίπλοια ἔξω τῶν ἀκτῶν τῆς Σιβηρίας εἶναι τῶρα πλέον δυνατή. Βακαλοὶ συναντῶνται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον βορειότερον κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς Γροιλανδίας.

7. Ταξινόμησις τῶν Πάγων

Ἀπαντες οἱ σχηματισμοὶ πάγου διακρίνονται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

α. Πάγος προελεύσεως ξηρᾶς.

β. Πάγος λιμνῶν καὶ ποταμῶν.

γ. Πάγος θαλάσσης.

Ὁ Πάγος ξηρᾶς διακρίνεται εἰς πολὺν ὑποκατηγορίαν (παγετῶδες σκούφος — Ice Cap — παγετῶνες ἢ ἀκριβέστερον παγετῶνες — Glacier Ice, — ὕψαλος πάγου, γλώσσα παγετῶνος, παγόβουνα). Τὰ παγόβουνα εἶναι μᾶζαι ἐπιπλέοντος πάγου, προελεύσεως ξηρᾶς. Δημιουργοῦνται δὲ ἐκ τῶν παγετῶν οἱ ὅποιοι κατολισθαίνουν μέχρι τῆς θαλάσσης. Εἰς τὴν Ἀνταρκτικὴν αὐτὰ δημιουργοῦνται καὶ ἐξ ὑφάλων πάγων ἢ ἐκ τῶν γλωσσῶν παγετῶν.

Τὰ παγόβουνα δύνανται νὰ ἔχουν μεγάλας διαστάσεις 40, 60, 100, 150 καὶ 200 μλ μῆκος καὶ πλάτος, σχηματίζοντα ὁλοκλήρους νήσους. Ἐπὶ πολλὰ ἔτη αἱ ΗΠΑ διετῆρουν μετεωρολογικὸν σταθμόν εἰς μίαν τοιαύτην νησίδα πάγου, εἰς τὸν Ἀρκτικὸν Ὠκεανόν. Τὸ ὕψος ἐπίσης τῶν παγοβούνων δύνανται νὰ εἶναι μεγάλο, 80-150 μ. καὶ πλέον.

Παγόβουνα ἔχουν συναντηθῇ καὶ εἰς χαμηλὰ ἀκόμη πλάτη, ὅπως πλησίον τῶν Ἀζορῶν εἰς τὸ Β. Ἡμισφαίριον (28°) καὶ (26°) νότιον εἰς τὸν Ν. Ἀτλαντικόν.

Ὅλοι οἱ πάγοι, οἱ ὅποιοι σχηματίζονται εἰς τὸ θαλάσσιον ὕδωρ, καλοῦνται θαλάσσιοι πάγοι. Τινὲς ἐξ αὐτῶν, δυνατόν νὰ παραμένουν σταθερῶς προσκεκολλημένοι εἰς τὴν ἀκτὴν. Τινὲς δέ, νὰ κινοῦνται ἐλευθέρως ὑπὸ τὴν ἐπενέργειαν θαλασσίων ρευμάτων ἢ παλιρροιακῶν ρευμάτων. Ἐξ ὧν τῶν πάγων οἱ ὅποιοι παρατηροῦνται εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν εἶναι θαλάσσιος πάγος.

Ἡ πυκνότης τοῦ πάγου εἶναι μικρότερα τῆς πυκνότητος τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος διὰ τοῦτο καὶ ἐπιπλέει εἰς αὐτό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ναυτικὴ Μετεωρολογία Χ.Γ. Περιογιαννάκη, ἐκδόσις Ἰδρύματος Εὐγενίδου, Ἀθῆναι 1971.
2. Meteorology for Mariners (MET. O.593) with a Section on Oceanography.
3. The Marine Observer's Handbook, 8th Editions. London, Her M. St. Office 1963.
4. American practical Navigator, Bowditch U.S.Navy Hydrographie Office, 1958.

(συνεχίζεται)

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Ο Δεκέμβριος του 1990 πέρασε χωρίς τίποτα τό σημαντικό νά συμβεί καί μέ τίς γιορτές των Χριστουγέννων καί του νέου έτους νά έχουν τελείως άδρανοποιήσει την αγορά.

Οι πρώτες ημέρες του 1991 κυλούσαν μέ τό έρώτημα τί θά γίνει στον Κόλπο. Έπιλέχθηκε ή λύση των όπλων καί τώρα πιά πού οι μάχες έχουν φουντώσει γιά τά καλά ό Πειραιώς καί όλα τά μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα παρακολουθούν μέ κομένη την ανάσα καθημερινώς τίς εξελίξεις.

Η κατάσταση πού διαμορφώνεται δέν δείχνει την έπιδικωμένη σύντομη σύρραξη αλλά παρουσιάζει κάποια πιδό μακροχρόνια πολεμική αναμέτρηση. Η ναυλαγορά συνεχίζει την πτωτική τάση της καί οι τιμές των πλοίων δείχνουν νά παγώνουν μέ μάλλον χαμηλή διακύμανση. Οι αγοραστές δείχνουν πλέον μεγάλη σύνεση καί προσπαθούν νά καλύψουν την επένδυσή τους μέ την σιγουριά του Low Capital Investment, ένώ ως θετικοί πωλητές παρουσιάζονται μόνο οι ιδιοκτήτες παλαιού τοννάζ.

Ένα σημείο στό όποιο άξίζει κάποιος νά αναφερθεί είναι ότι τό τραπεζικό κύκλωμα παρουσιάζει κάποια άπροθυμία

στά ναυτιλιακά δάνεια καί προβάλλει ως μία σοβαρή δικαιολογία την παντελή έλλειψη καθορισμού των scrap price levels.

Η Ίνδία από άνέκαθεν φιλοδοξούσε νά παίξει καθοριστικό ρόλο στην αγορά διάλυσης πλοίων. Μόνο τό 1989, περίοδο ύψηλης ναυλαγοράς, 66 πλοία συνολικής χωρητικότητας 678.096 grt ήτοι τό 27,3% της παγκοσμίου αγοράς διαλύθησαν στην Ίνδία. Αντίστοιχα στην Κίνα διαλύθησαν 37 πλοία συνολικής χωρητικότητας 476.797 grt. Μέ δεδομένη την συναλλαγματική δυσκολία των Ίνδων λόγω του πολέμου στον Περσικό Κόλπο ή μεγαλύτερη αγορά παλιοσιδήρου παραμένει άδρανής.

Ο σταθεροποίηση των τιμών του πετρελαίου σέ χαμηλά επίπεδα καί ή ψύχραιμη αντιμετώπιση από τά διεθνή χρηματιστήρια των πρώτων ήμερών του πολέμου δέν κατόρθωσαν νά πείσουν τους έκ πεποιθήσεως ανασφαλείς (καί είναι πολλοί) ότι τό πλέον πιθανόν είναι ό πόλεμος του Κόλπου νά έχει τελικά ευεργετικές επιπτώσεις στην ναυτιλία.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγορα- στές
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ				
Mega Brook	123.000	1977	6.000.000	Νορβηγοί
Mega Dale	123.003	1977	8.750.000	Νορβηγοί
Panamax Co- smos	66.742	1984	13.000.000	Έλληνες
White Eagle	61.709	1977	7.650.000	Έλληνες
Denise	19.344	1971	1.200.000	Έλληνες
Arrow Panter	64.446	1980	13.000.000	Κινέζοι
Alberni Dawn	31.247	1980	15.000.000	Νορβηγοί
Spring Eagle	37.506	1983	12.750.000	Κινέζοι
Feng Shun	26.424	1972	2.600.00	Έλληνες
Apostolos An- dreas III	41.454	1982	12.700.000	Κινέζοι
Forest Duke	41.299	1975	6.000.000	Ίάπωνες
Eastern Lily	18.244	1979	4.250.000	Άγνωστοι
Kris A.	67.395	1987	20.500.000	Ίταλοί
Hellespont Mo- narch	64.657	1979	9.700.000	Κινέζοι
Sophia	117.961	1978	10.600.000	Ταϊβανέζοι
Iron Capricorn	35.224	1975	4.250.000	Έλληνες

TANKERΣ

Niagara Secon- da	40.200	1976	12.000.000	Ίταλοί
Wind Strike	33.650	1977	10.700.000	Ευρωπαίοι
OBO Sam Hunt	162.465	1974	7.000.000	Έλληνες
O/O Bos Com- bo	224.000	1973	10.750.000	Αμερικα- νοί
Baltic Sif	6.733	1984	—	Δανοί
Baltimore Sea	79.313	1969	7.000.000	Αμερικα- νοί
Celtic Sif	6.742	1985	—	Δανοί

Chemical Tra- der I	7.088	1984	—	Δανοί
Maersk Javelin	60.000	1976	15.000.000	Αμερικα- νοί
Maersk Juno	60.000	1976	15.000.000	Αμερικα- νοί
Stainless Spray	10.400	1985	11.950.000	Άγνωστοι
Jarena	131.977	1982	42.750.000	Νορβηγοί
Leonis	24.989	1969	5.000.000	Ίταλοί
OBO Maersk				
Zaragoza	78.657	1983	28.400.000	Ίταλοί
Mykonos	32.220	1971	6.200.000	Λονδρέζοι
Adonis	60.960	1981	20.000.000	Άγνωστοι
Ascot	32.531	1972	6.500.000	Ίταλοί
Derby	66.803	1971	7.500.000	Ίταλοί
Knock Bennan	140.905	1975	11.250.000	Άγνωστοι
Selma	3.475	1975	1.750.000	Έλληνες

ΤΟΥΗΝΤΕΚΕΡΣ

Emanuel Cido- vic	15.500	1979	enblock	
Nodilo	15.500	1979	7.000.000	Έλληνες
Darya Lok	15.265	1980	4.000.000	Κινέζοι
Atlantic Trader	15.134	1971	1.100.000	Α. Ανα- τολή

ΔΙΑΦΟΡΑ

Sun Flower 7	7.494	1973	7.400.000	Έλληνες
Concord Jindai	7.278	1983	15.000.000	Αργεντι- νοί
Francois Villon	5.385	1979	3.125.000	Νορβηγοί
Iron Arnhem	8.519	1973	1.675.000	Σιγκα- πουρ.
Nimos	8.706	1977	6.000.000	Σιγκαπ.
Oriental Bay	59.367	1989	80.000.000	Νορβηγοί
Sonneberg	6.950	1967	1.200.000	Άγνωστοι
Swan Akiko	9.999	1974	2.400.000	Α. Ανατ.
Nam Gang Glo- ry	5.692	1977	3.000.000	Κινέζοι

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD/ LDT	
Hayarobi	106.000	1972	168	Πακιστανός
Star Connecticut	42.721	1953	196	Ινδοί
Barcelona	231.957	1971	—	Ινδοί
New Hope	22.102	1972	325.000	N. Αμερική
Sally	19.687	1966	—	Άγνωστοι
Cyclades	17.206	1968	—	Άγνωστοι
Baire	13.853	1966	188,75	Ινδοί
Friendrich Engels	13.100	1972	190	Ινδοί
Giorvas	15.600	1974	enblock	Ινδοί
Janika	15.600	1975	187	Ινδοί
Sevastopol	6.140	1967	—	Ταϊβανοί
Min Hai You 12	41.607	1962	—	B' DESH)
Ocean Regent	114.508	1971	—	Κινέζοι
Star Alabama	135.235	1971	186	Ινδοί
Verdi	36.923	1964	—	Ινδοί
Bai Yu Hai	38.140	1967	189	B' Desh)
Mineral Star	63.305	1973	90	Κερδοσκοποι
Nanhui	12.213	1961	189	Κερδοσκοποι
Iongo	4.136	1959	170	Πακιστανός
Sudestada	54.356	1967	—	Κερδοσκοποι
Malak	17.089	1969	142	Ταϊβανέζοι
Al Sana	7.999	1967	160	Ινδοί
Sky River	15.586	1967	enblock	Ινδοί
Sky Bower	15.586	1967	190	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:
Πρίν 20 χρόνια — Ιανουάριος 1971

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Caprice	SD	350	1963	91.000
Hovin	SD	2.300	1968	840.000
Stolt Vestfornn	MT	19.646	1958	1.950.000

Πρίν 10 χρόνια — Ιανουάριος 1981

Wisteria	BC	16.957	1976	8.200.000
----------	----	--------	------	-----------

United Brightness	BC	19.440	1969	6.350.000
Chios Pilot	BC	21.456	1970	5.350.000
Llaranes	BC	21.489	1971	5.950.000
Possehl	BC	33.330	1971	9.900.000
Asian Adventures	BC	37.000	1976	16.700.000
Garthenewydd	BC	53.002	1974	18.250.000
Ivory	BC	60.478	1974	18.100.000
Peace Venture	BC	61.475	1972	16.500.000
World Provider	MT	30.510	1975	16.500.000
Grethe Maersk	MT	31.500	1974	18.200.000
Newburn	MT	32.487	1974	15.200.000
Zapata Ranger	MT	35.100	1976	enblock
Zapata Patriot	MT	35.100	1976	enblock
Zapata Rover	MT	35.100	1977	enblock
Zapata Courier	MT	35.100	1977	90.000.000
Diploma	MT	69.200	1966	4.600.000
Elisabeth II	MT	81.200	1966	3.300.000
Ocean Lion	MT	150.977	1970	4.900.000
Ardlui	TT	214.180	1970	6.950.000

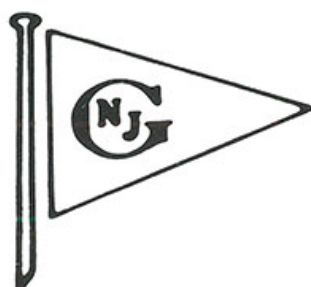
Πρίν 1 χρόνο — Ιανουάριος 1990

Catherine	TW	15.199	1977	4.050.000
Presidente Gonzales Videla	TW	17.300	1982	11.200.000
Concord Ibuki	TW	25.943	1983	17.500.000
Carolina D	TW	12.710	1978	10.600.000
Dias	BC	28.851	1971	4.150.000
Puggi	BC	26.600	1976	5.700.000
Dandy I	BC	41.829	1983	16.000.000
Shirogane	BC	26.874	1970	3.750.000
Amazon	BC	140.832	1981	32.000.000
Arrow Precious	BC	65.420	1981	17.250.000
Young Swan	BC	62.343	1982	18.500.000
Risan	BC	50.550	1975	9.300.000
Zirje	BC	29.604	1979	10.200.000
Admiral C.	BC	22.457	1983	9.250.000
Molda	BC	38.008	1979	15.100.000
Oasis	BC	18.634	1970	1.800.000
Rodosea	MT	29.682	1971	5.600.000
Loida	MT	39.960	1975	9.300.000
Marsksman	O-BO	101.175	1970	10.000.000
Congo River	MT	64.896	1981	22.000.000
Radwan G	MT	35.700	1977	47.500.000
Kinokawa	PT	35.145	1981	17.000.000
Far Sea	MT	35.275	1976	8.500.000
Stephanie	MT	6.692	1984	5.700.000
Pascal	LPG	15.022	1976	16.000.000

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

OIL FUTURES AND BUNKERING

By ODYSSEUS GOUMAS

From the Shipowner's point of view successful management of bunkers is not only the understanding of the Bunker suppliers, bunker pricing, methods of buying bunkers and the technical and legal aspects but more important the crucial «economic issues».

Thus herebelow an attempt is made to introduce one of the economic «crucial issues» and to make aware to the present-day operators the relevance of «futures markets» and how they are connected and applied to bunkers.

THE FUTURES MARKETS

The oil futures markets were set to enable «players» to offset some of the risks they take, by

- a) hedging their position
- b) taking the opposite futures position to that they hold on the physical market.

There are six mainly types of energy futures contracts:

- a) New York Cotton Exchange propane contract
- b) NYMEX No. 2 heating - OIL contract
- c) IPE gas - OIL contract
- d) NYMEX leaded-gasoline contract, heating oil and gasoline
- e) NYMEX crude-oil contract and CBT crude-oil contract
- f) IPE crude-OIL contract.

There is a need for a Ship/owner/Operator to hedge their bunker fuel cost, the only cost which they can not anticipate representing about 60% of ship operating cost, as petroleum product prices are quite unpredictable in our days related to many uncertain factors. However this method (hedging) has to be based upon the above futures contracts and none of them enjoying a good price correlation with the prices of either IFO 380/180 CST and MDO/MGO mainly used as bunker fuels on board.

Thus standard hedging techniques are not really effective for bunker fuels and other solutions must be found. Among these solutions are «SWAPS» and «OVER THE COUNTER OPTIONS».

O. GOUMAS BSC (HONS), P. Dip., C. Eng., is the sales Manager of Intermarine Bunkering Services Ltd. (I.B.S.). I.B.S. operates an offshore bunker station at Maputo, Mozambique and Aden, Yemen.

«SWAPS»

It is a legal obligation to deliver or to take delivery of a specific petroleum product at a specific location and time in the future with the price of this specific petroleum product being fixed the day the contract was signed.

Buyers and Sellers in a «Swaps» agreement have as a contract obligation not to take physical delivery of the specific petroleum product but to offset the deal through a cash settlement.

It is important to outline that no physical transaction is taking place (as in the case of a futures contract) but a cash settlement which really means that the Buyers who has bought the specific petroleum product at a fixed price at the time of contract negotiation in order to offset this po-

sition, he can sell it back in the future to the same Seller from whom he bought at a price representative at this future moment.

This representative future price is generally the average of the Platt's European Marketscan quotations of this specific petroleum product for an agreed relevant future period.

If the difference is positive the Buyer will be paid by the Seller this differential multiplied of course by the relevant quantity, if negative the other way around.

Let's consider the following hypothetical example with a Shipowner «A» with a fleet of 10 vessels and a consumption per vessel appr. 500 MT per month.

A lifting period of 3 months with an average of 5000 MT per month and fixed purchase price US\$ 80 per ton.

As reference point is taken the Platt's European Marketscan quotes for February and for Fuel 3.5% Cargo CIF/NWE as «A» vessels are mainly trading North West Europe area and this reference is directly related to his physical lifting.

REGIS LOW

INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

*Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities*

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024

Thus if the average of Platt's CIF/NWE for March is US\$ 30,000 i.e. (Platt's average for March — fixed purchase price) X quantity, is credited to 'A' by its counterpart. However if in any of the next three months the market moved downward 'A' would have to pay to its counterpart the relative amount. For 'A's' point of view no matter what the market could have done after the deal he locked in an actual cost of US\$ 80 per ton for his physical supplies of March, June, July and his possible financial loss on the total SWAP deal is offset by the decrease in his actual cost of the physical supply.

«OVER THE COUNTER OPTIONS»

However some Ship / owners / Operators may not be concerned with fixing their bunker fuel price only but to ensure that their position is in line or even compare favourably with their competitors and this is connected with the other solution the «over the counter options» i.e. hedging using options.

There are three basic type of o-

ptions:

a) a «call» option gives the right to buy but not the obligation to purchase the fixed quantity at a given price (strike price) on or before a specific date.

b) a «put» option gives the right to buyer but not the obligation to sell the fixed quantity at a given price (strike price) on or before a specific date.

c) a «double option» gives the right to buy but not the obligation to purchase or sell the fixed quantity at a given price (strike price) on or before a specific date.

Once an option has been granted, there is nothing the granter can do to get out of his obligation and thus he must cover, either in the form of physical product or on the futures markets.

In order to compensate for this asymmetry the Buyer pays the granter a certain price, or premium to reward the granter for the risk he accepts.

The level of this premium depends on the time allowed to the Buyer to exercise his right and on the strike price which is different from the current market price when the option is nego-

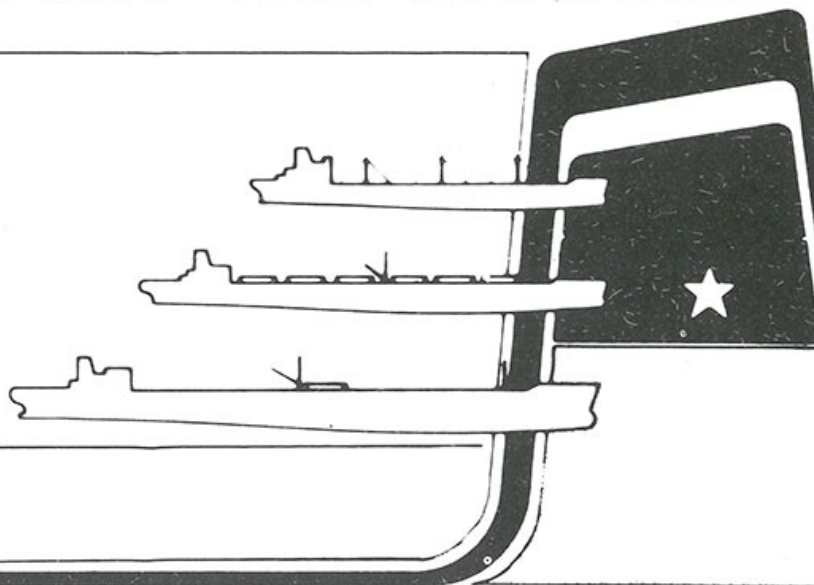
tiated. Let's consider again our Shipowner «A» instead of buying some fuel oil at a fixed price (SWAPS) has decided to use a «call» option on his fuel requirements at a strike price of US\$ 70 per ton and a premium of US\$ 6 per ton.

Then if the average of Platt's CIF/NWE for March is US\$ 86, the amount of US\$ 50,000 (Platt's average for March - strike price + premium) X quantity is credited to «A» by its counterpart. If the market moved downward (say a Platt's average of US\$ 65 for March) «A» would not receive or pay anything for his March requirements but would have been able to participate positively in this market «drop» by having his physical supply at lower cost.

BIBLIOGRAPHY

1. BUNKERS BY FISHER AND HODGE
2. BUNKERS BY W. D. EWART
3. BUNKER HEDGING BY HEDGE OIL
4. THE INTERNATIONAL MARINE BUNKER OIL MARKET BY NEIL COCKETT
5. TRADING IN OIL FUTURES BY SALLY CLUBLEY
6. MARINE OIL BROKING LTD GUIDE.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Πυρκαϊά καταστρέφει νέο κρουαζιερόπλοιο

Η μή τήρηση των κανονισμών ασφαλείας, από έναν υπεργολάβο, ήταν η αιτία της μεγάλης πυρκαϊάς στα Ναυπηγεία του 'Ατλαντικού που κατέστρεψε τό 40% του έσωτερικού του υπό ναυπήγηση μεγάλου κρουαζιερόπλοιου «Μονάρχης των Θαλασσών», τό απόγευμα της Δευτέρας 3 Δεκεμβρίου. Η πυρκαϊά που έπληξε τό ναυπηγείο του Σαιντ Ναζαίρ δέν προκάλεσε ανθρώπινα θύματα καθώς οι σημαντικές ζημιές περιορίστηκαν στή πλώρη του πλοίου, ενώ τό υπόλοιπο σκάφος μέ τό μηχανοστάσιο και τούς δημόσιους χώρους έμεινε σχεδόν ανέπαφο.

Τό κρουαζιερόπλοιο «Μονάρχης των Θαλασσών», χωρητικότητας 73.200 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 2.700 επιβατών, ναυπηγείται γιά λογαριασμό της Royal Caribbean Cruises μέ βάση τό σχέδιο του άδελφού σκάφους «Κυρίαρχος των Θαλασσών» και επρόκειτο νά παραδοθεί τόν 'Απρίλιο, όμως οι ζημιές από τήν πυρκαϊά θά αναβάλλουν τήν παράδοσή του μέχρι τόν προσεχή 'Οκτώβριο. Τό ίδιο ναυπηγείο έχει υπό ναυπήγηση και ένα τρίτο άδελφό κρουαζιερόπλοιο, τό «Μεγαλειότης των Θαλασσών» που είναι προγραμματισμένο νά παραδοθεί στίς αρχές του 1992.

ΚΥΠΡΟΣ

Νέα γραφεία μανάτζμεντ

Η εταιρία V-Ships που έχει τήν έκμετάλλευση πλοίων και υπηρεσιών του συγκροτήματος Βλασόφ άνοιξε γραφεία στήν Κύπρο και θά νηολογήσει εκεί περί τά είκοσι πλοία. Σήμερα ή V-Ships έκμεταλλεύεται 130 πλοία μέ έδρα τό Μονακό και γραφεία στό Λονδίνο, Σαουθάμπτον, 'Όσλο, Γένοβα, Νέα 'Υόρκη και Βομβάη.

Επίσης μία παρόμοια εταιρία μανάτζμεντ ή Ugland Brothers που ανήκει στό Νορβηγικό συγκρότημα Ugland, θά άνοίξει και αυτή γραφεία στήν Κύπρο γιά νά νηολογήσει εκεί πέντε ή έξι πλοία μέ πρόθεση νά φθάσει τά πενήντα. Τό παράδειγμά της θά ακολουθήσει ή Sheffield Maritime (Petroleum) Ltd, που είναι μία από τίς μεγαλύτερες παγκόσμιες εταιρίες καυσίμων και λιπαντικών.

Υπολογίζεται ότι σήμερα πλέον των 80 ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και άλλες συναφείς εταιρίες διαθέτουν δικά τους γραφεία στήν Κύπρο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέος 'Υπουργός

Στήν κυβέρνηση του νέου πρωθυπουργού της χώρας John Major, νέος 'Υπουργός Μεταφορών όρκίσθηκε ό Malcolm Rifkind, ό

όποιος στήν κυβέρνηση της κυρίας Θάσερ είχε διατελέσει 'Υπουργός γιά τή Σκωτία.

Ο προκάτοχός του Cecil Parkinson άφησε νά έννοηθεί κατά τήν παραίτησή του μετά τή κυβερνητική μεταβολή, ότι δέν πρόκειται νά κατέλθει στίς προσεχείς εκλογές και ότι ύποστηρίζει πλήρως τόν νέο πρωθυπουργό.

Ο νέος 'Υπουργός Μεταφορών Rifkind δέν έχει άλλοτε άσχοληθεί στόν τομέα αυτόν. Κληρονομεί ώστόσο ένα εξαιρετικά βεβαρυμένο πρόγραμμα που περιλαμβάνει τίς μαζικές επενδύσεις στό όδικό δίκτυο, τά προβλήματα των σιδηροδρόμων, τήν ιδιωτικοποίηση των λιμένων και τά Κοινοτικά θέματα, όπως είναι τό καμποτάζ και οι επιχορηγήσεις. Πάντως ως Κοινοβουλευτικός 'Υφυπουργός επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας παραμένει ό Patrick McLoughlin, ό όποιος κατέχει από έτους και πλέον τή θέση αυτή.

Μολονότι είναι πολύ ένωρίς γιά νά εκτιμηθεί ή προσέγγιση της νέας κυβερνήσεως προς τά ναυτιλιακά πράγματα, πιστεύεται γενικά ότι ό νέος πρωθυπουργός και τό επιτελείο του δέν θά τηρήσουν τόσο έριστική στάση έναντι των εταίρων τους στήν ΕΟΚ.

Τό μικρότερο δορυφορικό τερματικό

Τό σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας INMARSAT - C που χρησιμοποιεί τούς μικρότερους τερματικούς σταθμούς διπλής κατευθύνσεως, άρχισε τήν λειτουργία του στήν περιοχή του Ειρηνικού 'Ωκεανού (POR) μέ τά εγκαίνια του επίγειου δορυφορικού σταθμού της Πέρθ από τήν 'Εθνική εταιρία τηλεπικοινωνιών της Αυστραλίας, OTC Limited. Θά ακολουθήσει σύντομα ή έναρξη κανονικής έμπορικής λειτουργίας της περιοχής του 'Ανατολικού 'Ατλαντικού 'Ωκεανού (AOR) μέ τά εγκαίνια των επίγειων σταθμών της Δανίας και της Γαλλίας και τό άνοιγμα της περιοχής του 'Ινδικού 'Ωκεανού (IOR) μέ τήν έναρξη λειτουργίας του επίγειου σταθμού της Νορβηγίας τόν Μάρτιο.

Ο δεύτερος επίγειος σταθμός της περιοχής του Ειρηνικού θά είναι στήν Σιγκαπούρη



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

καί αναμένεται νά ἀρχίσει λειτουργία τόν Φεβρουάριο, ἐνῶ συνολικά δώδεκα παρόμοιοι σταθμοί θά τεθοῦν σέ λειτουργία μέσα στό 1991 σέ ὅλη τήν ὑδρόγειο.

Τό σύστημα INMARSAT - C χρησιμοποιεῖ τερματικά βάρους λίγων κιλών πού εἶναι φορητά καί μποροῦν νά χειριστοῦν τηλεπικοινωνίες διπλῆς κατεύθυνσης κειμένου ἢ δεδομένων μήκους ἀρκετῶν σελίδων καί ὑποστηρίζει αὐτόματη ἀνεύρεση στίγματος καί συναγεμμούς γιά διοίκηση στόλου, τηλεπλησίωση, ναυτιλιακές προειδοποιητικές ἀναφορές καί δελτία καιροῦ, καθώς καί ἕνα πλήρες φάσμα τηλεπικοινωνιακῶν σημάτων ἀσφαλείας καί κινδύνου.

Ἡδὴ ὑπάρχουν 1.000 συνδρομητές μέ φορητά τερματικά, ἐγγεγραμμένοι στό σύστημα INMARSAT-C, ἐνῶ ἐννέα μεγάλοι κατασκευαστές ἠλεκτρονικῶν συσκευῶν προσφέρουν μία ποικιλία 11 διαφορετικῶν μοντέλων τερματικῶν, ἐνῶ 10 ἀκόμα μοντέλα ἐξετάζονται γιά χρήση ἀπό τό σύστημα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέα ἐπιβατική γραμμή

Ἡ ἐπιβατική γραμμή τοῦ Νορβηγοῦ πλοιοκτήτη Φρέντ Όλσεν Kristiansand ἐπωλήθη στήν μεγάλη Σκανδιναυική ναυτιλιακή ἐταιρία πού σχηματίσθηκε πρόσφατα μέ τήν ἐπωνυμία Color Line. Στό συμβόλαιο τῆς πώλησης περιλαμβάνονται τά ὀχηματα-

γωγά «Boleto», «Bayard» καί «Borgen», οἱ ἄδεις σκοπιμότητος γιά τά δρομολόγια τῆς Βόρειας Θάλασσας, λιμενικές διευκολύνσεις καθώς καί παράκτιες ἐγκαταστάσεις. Ἡ νέα ναυτιλιακή ἐταιρία Color Line θά δρομολογήσει ἕξι μεγάλα ὀχηματαγωγά ἀπό τήν Νορβηγία πρὸς τή Δανία, τό Ἀμστερνταμ, τό Νιουκάστλ καί τό Κίελο καί ὑπολογίζεται ὅτι θά μεταφέρει περί τούς 1,6 ἑκατ. ἐπιβάτες σέ ἐτήσια βάση.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Αὔξηση τοῦ στόλου

Μεταξύ 1 Ἰανουαρίου καί 31 Αὐγούστου 1990, ἡ Ναυτιλιακή Διοίκηση τοῦ Παναμά ἐνέγραψε στό νηολόγιο τῆς χώρας 554 πλοῖα. Στήν ἴδια περίοδο διαγράφηκαν ἀπό τό νηολόγιο 302 πλοῖα. Ἔτσι ἡ ἐπί πλεον διαφορά ἀνῆλθε σέ 252 πλοῖα.

Ὅπως δήλωσε ὁ νέος γενικός διευθυντής τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως Δρ. Humberto Jiron, ἡ Παναμαϊκή σημαία βρίσκεται σέ πολύ καλή κατάσταση καί εἶναι ἐτοιμη γιά νέο ἄλμα ἀναπτύξεως. Πρόθεση τῆς Διοικήσεως εἶναι νά ἀνοίξει ἀπό φέτος γραφεῖα σέ ὅλες τίς ἡπείρους γιά νά ἐνισχύσει τίς προξενικές τῆς ὑπηρεσίες.

Στό ἐπίπεδο τῶν διεθνῶν σχέσεων ὁ κ. Jiron ἐπιβεβαίωσε τήν ἐπιθυμία τοῦ Παναμά ὅπως λαμβάνει ἐνεργό μέρος σέ ὅλες τίς διεθνείς ναυτιλιακές συναντήσεις. Ὡς πρῶτον ἀντιπρόσωπος τῆς χώρας του στόν IMO

διευκρίνησε ὅτι ἀπό τά 2,8 ἑκατ. δολάρια πού ὑπεσχέθη στόν Ὁργανισμό γιά τό 1990, ὁ Παναμάς κατέβαλε ἤδη τό 1,5 ἑκατομμύριο.

Ἰδιαίτερη ἱκανοποίηση ἐξέφρασε ἀκόμη ὁ Δρ. Τζιρόν γιά τή μείωση τῶν ἀπωλειῶν τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας καί ἐπιτυχῆ πρόοδο τοῦ προγράμματος ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Βῆμα πρὸς τήν ΕΟΚ

Τό Κοινοβούλιο τῆς Σουηδίας ζήτησε ἀπό τήν Κυβέρνηση νά καταθέσει ἐπίσημη αἴτηση γιά τήν εἰσδοχή τῆς χώρας στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα. Ἀκριβῆς ἡμερομηνία δέν ἔχει προσδιορισθεῖ ἀλλά πιστεύεται ὅτι ἡ αἴτηση θά κατατεθεῖ τήν ἀνοίξη τοῦ 1991.

Μολονότι ἡ ἐντολή τοῦ Κοινοβουλίου πρὸς τήν Κυβέρνηση θέτει ἀρκετοῦς ὁρους, διευκρινίζει ὡστόσο ὅτι ἡ εἰσδοχή δέν ἐμπλέκει τό ζήτημα τῆς οὐδετερότητας τῆς χώρας, δεδομένου ὅτι ἡ ΕΟΚ δέν χωρεῖ πρὸς μία στρατιωτική καί πολιτική ἔνωση.

Ἡ ἐν λόγω ἀπόφαση τοῦ Σουηδικοῦ Κοινοβουλίου θεωρεῖται ἀπότοκος τῶν γεγονότων τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, τά ὁποῖα εἶναι προφανές ὅτι προκάλεσαν τή μεταστροφή τοῦ κυβερνῶντος σοσιαλδημοκρατικοῦ κόμματος, τό ὁποῖο ἐπὶ σειρά ἐτῶν, ἦταν ἀντίθετο πρὸς τήν εἰσδοχή στήν Κοινότητα.

Παρατηρεῖται ἐξάλλου ὅτι ἡ ΕΟΚ ἀπορροφᾷ τό 55% τῶν ἐξαγωγῶν τῆς χώρας. Οἱ δέ Σουηδοὶ βιομήχανοι φοβοῦνται τήν προθεσμία ἐφαρμογῆς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς τό 1993 καί ἐπενδύουν συνεχῶς περισσότερο στό ἐξωτερικό.

Ἰδιαίτερα σημαντική λογίζεται ἡ ναυπηγική δραστηριότητα τοῦ σουηδικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος συμμετεῖχε στό μισό τουλάχιστον τῶν 12 ἑκατομ. τόνων πού παραγγέλθηκαν ἡ ναυπηγήθηκαν ἀπὸ Σκανδιναβικές ἐταιρίες στά τελευταῖα χρόνια τῆς λήγουσας δεκαετίας.

ΤΑΪΒΑΝ

Ὁ φόρος στά φορτία

Στίς 1 Αὐγούστου τά Εὐρωπαϊκὲς ἐταιρίες (Eurochambers) υπέγραψαν πρωτόκολλο συμφωνίας μέ τίς ἀρμόδιες ἀρχές τῆς Ταϊβάν, σύμφωνα μέ τό ὁποῖο οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τῆς Κοινότητος καί τῆς χώρας αὐτῆς ἀπαλλάσσονται ἀμοιβαῖα ἀπὸ φόρο στά διακινούμενα φορτία.

Δεδομένου ὅτι τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καταβάλλει προσπάθειες γιά τήν ὑλοποίηση τοῦ παραπάνω πρωτοκόλλου γιά τά ἑλληνικά πλοῖα, οἱ διαχειρίστριες ἐταιρίες πρέπει νά ἐνημερώσουν τό YEN ἐάν ἔχουν καταβάλει φόρους σέ φορτία γιά πλοῖα τους πού ἔχουν προσεγγίσει στή Ταϊβάν μετὰ τόν Αὐγούστο τοῦ 1990.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622

TELEX: RS 20000

TELEFAX: 2257780

CABLES: JAYMANNERS

ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

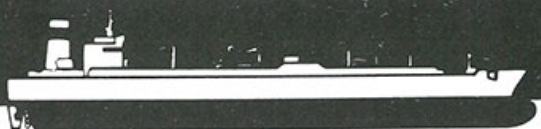
COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Έπεκτάθηκε η ισχύς της Σύμβασης για τον Περσικό

Στις 30 Ιανουαρίου, επήλθε συμφωνία μεταξύ της ΠΝΟ και της Ένώσεως Έλληνων Έφοπλιστών, βάσει της οποίας επεκτείνεται η ισχύς της σύμβασης στα λιμάνια της Συρίας, του Λιβάνου και του Ισραήλ. Η αύξηση είναι για τη Συρία 45% για τα φορτηγά και 70% για τα δεξαμενόπλοια. (Η αύξηση υπολογίζεται επί του ειδικού επιδόματος). Για τον Λίβανο η αύξηση είναι γενική 100% και για το Ισραήλ

125% για τα φορτηγά και 140% για τα δεξαμενόπλοια.

Για τον Περσικό Κόλπο η αύξηση που ισχύει για πλοίες δυτικά του 54ου Μεσημβρινού ανέρχεται σε 125% για φορτηγά και 140% για τάνκερ και ανατολικά 100% και 120% αντίστοιχα. Τέλος, για τα λιμάνια της Ερυθράς Θάλασσας κυμαίνεται μεταξύ 40 και 140%.

κων δυνάμεων για την επίσημανση ναρκών από εμπορικά πλοία που πλέουν στον Περσικό Κόλπο, το Αμερικανικό Ναυτικό απέστειλε τη παραπάνω αγγελία στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

The conduct of trade in Western and Southern Gulf ports South of 27 30' N. will be at minimal risk from mines. Nevertheless, most naval vessels consider it prudent to maintain topsed watch to observe the surface in advance of their track as precaution. Any sightings of mines should be reported to commander Middle East force (comideastrof) on VHF Channel 13 or 16, or Relayed to comideastrof Maritime liaison office (Marllo) in Bahrain Via Commercial telephone (973) 725-782 or 729-278. Note position, set and drift, and general appearance.

It would be prudent for ships proceeding west of 053 do so during daylight hours.

Κύρωση συμβάσεων

Στις 22 Ιανουαρίου ψηφίσθηκαν στη Βουλή, ομόφωνα, χωρίς συζήτηση, τα νομοσχέδια του υπουργείου Ναυτιλίας που αφορούν:

- Τήν κύρωση Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των άποσκευών τους και
- Τό πρωτόκολλο της Σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των άποσκευών τους, 1974.
- Τήν κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις» που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976.

Προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού από τό YEN

Τη Πέμπτη 7 Φεβρουαρίου, ώρα 11.00, θα διενεργηθεί μειοδοτικός διαγωνισμός στα γραφεία της Διευθύνσεως Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών του YEN, με θέμα τη ναύλωση πλοίου κατάλληλου για τις μεταφορές υλικών και εφοδίων του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού από ΗΠΑ στη Γερμανία και Ολλανδία.

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από τό YEN στο τηλέφωνο 452 5049.

Δημοσίευση αποφάσεων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (Φ. 842 Β'/31.12.90), η απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη ή οποία αφορά τη συγκρότηση γνωμοδοτι-

Έξελιξες στη περιοχή του Περσο-Αραβικού Κόλπου

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών κοινοποίησε στα μέλη της τις ακόλουθες δύο Αγγελίες των προς τους ναυτιλλομένους που βρίσκονται ή πρόκειται να προσεγγίσουν στο Περσοαραβικό Κόλπο.

Special Warning to Mariners No. 85.

All merchant ships are advised that Iraq has failed to comply with United Nations security council Resolution 678 and armed hostilities have commenced in the waters bordering the nations of Iraq and Kuwait and the Arabian Peninsula including the Persian Gulf, North Arabian Sea, and Red Sea. As hostilities have commenced, danger to shipping has increased. Mariners are advised to exercise extreme caution and to maintain alert visual watch to hazardous conditions.

All procedures of the multinational interception force, described in Special Warning No. 80, remain in effect.

Failure of a ship to proceed as directed by the intercepting ship will result in the use of the minimum level force necessary to insure compliance.

All ships, include waterborne craft and armed merchant ships or aircraft, which threaten or interfere with the multinational interception force will be considered hostile and could be fired upon.

Special Warning to Mariners No. 86

1. In view of Iraq's attack on Israel on January 17 1991 Mariners areas are cautioned that the following defined areas are within the possible maximum range of Iraqi Land-based missiles.

A. The waters of the eastern Mediterra-

nean East of 30 degrees east longitude.

b. The waters of the Red Sea north of 25 degrees north latitude.

C. The waters of the Persian Gulf and the strait of Hormouz.

2. Mariners are advised to maintain a close watch for Local Warnings when in port or at sea.

Εξάλου τό Υπουργείο Ναυτιλίας, αναφερόμενο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην ίδια περιοχή εξέδωσε στις 18 Ιανουαρίου την ακόλουθη σύσταση:

«Συνιστούμε στους πλοιάρχους ελληνικών πλοίων που εύρίσκονται εντός Κόλπου αποφύγουν πλοίες δυτικώς του Μεσημβρινού των 54° Α (ε) πλοίες δυτικώς των 54° Α.

Πλοία που τυχόν εύρίσκονται δυτικώς των 54° Α συνιστάται απομακρυνθούν από εν λόγω περιοχή λαμβανομένων όλων των μέτρων προστασίας πληρώματος και πλοίων κατά κρίση πλοιάρχων τους.

Για την επίσημανση ναρκών στον Περσοαραβικό Κόλπο

Σχετικά με την είδοποίηση των συμμαχι-

ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ μαϊζονέττα 150 τετρ. μέτρ. καινούργης, πολυτελοῦς κατασκευής, 7ος — 8ος ὄροφος.

Έκπληκτική θέα θάλασσας, μεγάλες βεράντες, τζάκι, ήλιακός, parking, αποθήκη.

Τηλ.: 8821268 — 8238088 (5.30 - 9.30 μ.μ.)

κής επιτροπής άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών για τη χρονική περίοδο από 1.12.90 μέχρι 30.9.91.

Επίσης στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (φ. 11 Β'/17.1.1991), δημοσιεύθηκε η κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας με την οποία αναπροσαρμόζονται οι συντελεστές της εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας επιβατηγών πλοίων.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την έγγραφη στο έλληνοκό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Απόλλων», επιβατηγό, πρώην «Sun Flower 7» υπό Ιαπωνική σημαία, 7.494 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Ρόγιαλ Γιουρόπιαν Κρούζ Λάιν Ναυτική Έταιρεία» (κ. Γεώργιος Γιαννούλης).

— «Μιχάλης Π.», μπάλκερ, πρώην «Oak Glory» υπό Λιβεριανή σημαία, 32.239 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Sea Joy S.A.» (Common Progress Compania Naviera S.A.).

— «Βολτάζ», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Bowlder» υπό σημαία Αγίου Βικεντίου, 1.590 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «ΕΥΓΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Μαρ. Καλογηράτου).

— «Μούτσαϊνα», φορτηγό, που υπέστηλε τη Λιβεριανή σημαία, 5.785 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Moutsaina Corporation» (Χαρ. Πηλιούρας).

Αγοραπωλησίες

Σε Σκανδιναβικά συμφέροντα επωλήθη το χημικό δεξαμενόπλοιο «Κέμικαλ Τρέιντερ 1» 7.088 τόν. d.w., 4.409 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1984 υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «OBO Sam Hunt» 162.465 τόν. d.w., 91.178 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 7 εκατομ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθαν τα δύο αδελφά φορτηγά - ψυγεία «Emmanuel Vidonic» και «Nodilo» 15.491 τόν. d.w., 10.153 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1979, εξοπλισμένα με μπίγα 110 τόνων, έναντι τιμής en bloc 7 εκατομ. δολαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν μετά από πλειστηριασμό τό πάναμαξ μπάλκερ «Panamax Cosmos» 66.742 τόν. d.w. 36.303 τόν. γκρός, νοτιοκορεατικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 12.9 εκατ. δολαρίων.

— Κινέζοι είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Απόστολος Ανδρέας III» 41.454 τόν. d.w. 24.597 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 12,7 εκατομ. δολαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Denise» 19.344 τόν. d.w., 11.055 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής 1,2 εκατ. δολαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ «White Eagle» 61.700 τόν. d.w., 29.769 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 7,6 εκατ. δολαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Kras» 14.700 τόν. d.w., 8.648 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, υπό εμπιστευτικούς όρους.

Τέλος, σε ξένα συμφέροντα επωλήθη τό μπάλκερ «Θαλασσινή Δόξα» 39.443 τόν. d.w. 25.069 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, με δυνατότητα μεταφοράς 1000 TEU, έναντι τιμής άνω των 16 εκατομ. δολαρίων.

Διαλύσεις

Ινδοί διαλυτές αγόρασαν en bloc τα δύο τουρντέκερς «Γιόρβας» και «Γιανίκα» 11.739 τόν. γκρός, 6.500 τόν. βάρους ναυπήγησης 1973 και 1974, αντί δολ. 187 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές της Νοτ. Αμερικής αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία πλοίο «Νιού Χόουπ» 13.920 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, αντί συνολικού ποσού δολ. 325.000.

Αγορές Επιβατηγών

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του ιαπωνικού κρουαζιεροπλοίου «Sun Flower

7» 1.074 τόν. d.w., 7.494 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 7,4 εκατ. δολαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες επωλήθη τό υπό νορβηγική σημαία επιβατηγό - φέρρου «Jupiter» 9.499 τόν. γκρός, ταχύτητας 22 κόμβων, ναυπήγησης 1966, έναντι τιμής 11,2 εκατομ. δολαρίων.

Η δικαστική δαπάνη αποφάσεων για την επιστροφή της έκτακτου εισφοράς

Σχετικά με τη δαπάνη των Διαιτητικών αποφάσεων που άφορουν την έκτακτο έφ' άπαξ εισφορά, οι αποφάσεις επιδικάζουν εις βάρος του δημοσίου τό ήμισυ της δικαστικής δαπάνης. Προκειμένου νά καταβληθεί ή δικαστική αυτή δαπάνη απαιτείται νά υποβληθεί αίτηση των δικαιούχων στο Νομικό Συμβούλιο με την οποία θά ζητείται ή καταβολή της δικαστικής δαπάνης.

Στήν αίτηση θά πρέπει νά αναφέρουν οι δικαιούχοι από ποιο Δημόσιο Ταμείο επιθυμούν νά εισπράξουν τό ποσό της δικαστικής δαπάνης που θά καταβληθεί.

Στήν αίτηση θά πρέπει επίσης νά επισυνάπτεται επικυρωμένο αντίγραφο της Διαιτητικής απόφασης από τό Δικαστήριο (δχι από δικηγόρο).

Μετά την αίτηση θά ακολουθήσει ή διαδικασία μέσω Νομικού Συμβουλίου — Υπηρεσίας Έντελλομένων Έξόδων — και τέλος ή καταβολή από τό Δημόσιο Ταμείο.

Η απαλλαγή από δαπάνες περιπολίας πάγων

Τό Υπουργείο με έγκυκλίο του πρὸς τίς ελληνικές πλοιοκτήτριες εταιρίες ζητεί νά ενημερωθεί, για τα πλοία τα οποία πέρασαν από τόν Βόρειο Ατλαντικό, αλλά δέν διέπλευσαν την περιοχή των πάγων, προκειμένου τα πλοία αυτά νά εξαιρεθούν από τίς δαπάνες της Διεθνούς Περιπολίας Πάγων (Ατλαντικού).

Η εργασία λιμενεργατών στις ΗΠΑ

Σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία που τέθηκε σε ισχύ στις ΗΠΑ σχετικά με την απαγόρευση εργασίας σε ξένους λιμενεργάτες

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

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

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

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

**Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.**

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

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

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

στά 'Αμερικανικά λιμάνια, επιτρέπονται πλέον παρόμοιες εργασίες σε ξένα πλοία, με την προϋπόθεση ότι η χώρα νηολόγησης του πλοίου επιτρέπει παρόμοιες εργασίες σε πλοία επί 'Αμερικανικών πλοίων. 'Υπενθυμίζεται ότι οι 'Ελληνικοί Ναυτικοί Κανονισμοί δέν απαγορεύουν παρόμοιες εργασίες από το πλήρωμα, είτε σε 'Ελληνικά ή σε πλοία με ξένες σημαίες.

Διμερής Σύμβαση με τις Φιλιππίνες

Η Ένωση 'Ελλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι από 1 'Ιανουαρίου 1991 επήλθαν μεταβολές στη διμερή σύμβαση που έχει υπογράψει η ΕΕΕ με τις Φιλιππίνες.

Έντυπες τροποποιήσεις της συμβάσεως παρέχονται από τη γραμματεία της Ε.Ε.Ε.

Η απόρριψη σεντινόνερων σε χωρικά ύδατα της Αυστραλίας και Καναδά

Σε πρόσφατη συνεδρίασή της η έκτελεστική επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (ΙΜΟ) υιοθέτησε νέες οδηγίες για την έθελοντική συμμετοχή των πλοίων στο θέμα της μη απόρριψης σεντινόνερων εντός των χωρικών υδάτων της Αυστραλίας και του Καναδά, ώστε να εμποδισθεί η μεταφορά υδροβίων παθογόνων οργανισμών στον εγγύριο υδρόβιο πληθυσμό.

Η διακοπή απορρίψεως από διαχωριστήρα

Τό ΥΕΝ με εγκύκλιό του διευκρινίζει ότι, σύμφωνα με τον Κανονισμό 10 (3) (β) (vi) του παραρτήματος Δ.Σ. MARPOL 73/78, κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των 400 κόρων που διενεργεί απορρίψεις, με διαχωριστήρα πετρελαίου - ύδατος 15 PPM, σε ειδική περιοχή θά πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μηχανισμό αυτόματης διακοπής (Automatic Stopping Device).

Η νέα διοίκηση των αποφοίτων Κύμης

Η νέα διοίκηση του Συλλόγου 'Αποφοίτων Πλοίαρχων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Κύμης συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Νικ. Λασηθιωτάκης πρόεδρος, 'Ελευθ. Ρουμελιώτης αντιπρόεδρος, Εύαγ. Κούζιλος γεν. γραμματέας, 'Απόστ. Ρηγάκης ταμίας, Θεόδ. Κουσουλής έφορος έκδηλώσεων και Βασ. Σταράκης και Δημ. Παπαμελέκας μέλη.

'Αναπληρωτικά μέλη εξέλεξαν οι κ.κ. 'Αγγ. Μπαφέρος και Νικ. Ζούλης, και στην 'Εξελεγκτική 'Επιτροπή οι κ.κ. 'Αναστ. Παπαηλιού, Εύστ. Λούβης και Νικ. Ντουλάκης.

Τό νέο συμβούλιο με ανακοίνωσή του ευχαριστεί όλα τα μέλη του Συλλόγου για τις όποιες προσπάθειες κατέβαλαν για την διατήρηση των σχέσεων μεταξύ των μελών και ιδιαίτερα τό απερχόμενο Δ.Σ. για

την προσφορά του στο Σύλλογο. Καί υπογραμμίζει ότι ο Σύλλογος είναι για όλους και έχει την ανάγκη παρουσίας όλων έστω και αν αυτό πολλές φορές μπορεί να θεωρηθεί πρόσθετο βάρος στις καθημερινές υποχρεώσεις του καθενός. Τό νέο συμβούλιο, καταλήγει η ανακοίνωση, θά προσπαθήσει να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η συνοχή των σχέσεων ανάμεσα στα μέλη, παλαιότερων και νεότερων.

'Εξ άλλου τό νέο συμβούλιο ανακοίνωσε ότι ο έτήσιος χορός του Συλλόγου θά πραγματοποιηθεί στο κέντρο «'Αθηναία - 'Αστέρια Γλυφάδας» στις 23 Φεβρουαρίου 1991 ημέρα Σάββατο. Για την προμήθεια προσκλήσεων τά μέλη και οι φίλοι τους μπορούν να απευθύνονται στο Σύλλογο, τηλ. 4525681, κάθε Τρίτη και Πέμπτη 11.00 - 13.00 ή στα μέλη του Δ.Σ.

Τέλος ανακοινώθηκε ότι κάθε δεύτερη και τελευταία Τετάρτη έκαστου μηνός τά γραφεία του Συλλόγου (Νοταρά 125-127,

1ος όροφος), θά είναι ανοιχτά από τις 17.30 και μετά, για συναντήσεις μελών του.

Οι ήμερομηνίες των συναντήσεων αυτών έχουν ως εξής: Φεβρουάριος 6 και 27, Μάρτιος 6 και 27, 'Απρίλιος 10 και 24, Μάιος 8 και 29, 'Ιούνιος 12 και 26 και 'Ιούλιος 10 και 31.

Έπανεξελέγη

ο κ. 'Ανδρέας Ποταμιάνος

Ο κ. 'Ανδρέας Ποταμιάνος επανεξελέγη (απολύτως δικαιολογημένα, άλλωστε) Πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων.

Συγκεκριμένα, τό νέο συμβούλιο που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Α. Ποταμιάνος, αντιπρόεδρος ο κ. Κ. Ρίγγας, γενικός γραμματέας ο κ. Γερ. Στρίντζης, ταμίας ο κ. Ε. Τσάφος

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height(O.B) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities
1225M LONG REPAIR BERTHS
EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK
High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055
GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015
HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748
INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438
NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034
PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024
SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598
THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547
UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739
U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085
WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

καί μέλη, οί κ.κ. Α. Κυρτάτας, 'Αρ. Καραγεώργης, Φρ. Φραγουδάκης, Μ. Φόρος καί Δ. 'Ηλιάδης ενώ αναπληρωματικά μέλη εξελέχθησαν οί κ.κ. 'Αν. 'Αγγελόπουλος καί Χαρ. Συνοδινός.

Οί προτάσεις τών 'Εταιριών γιά τή πρόσληψη σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

Μέ ἐγκύκλιό της, ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστῶν ὑπενθυμίζει στά μέλη της ὅτι πρέπει νά ὑποβάλλουν τό συντομώτερο τίς προτάσεις τους γιά τή πρόσληψη στά πλοῖα τους ὁρισμένου ἀριθμοῦ σπουδαστῶν ΑΔΣΕΝ γεφύρας καί μηχανῆς.

'Επειδή τά χρονικά περιθώρια προγραμματισμοῦ καί πραγματοποιήσεως τῆς ναυτολογήσεως τῶν πρωτοετῶν σπουδαστῶν στά πλοῖα εἶναι αὐστηρά προσδιορισμένα, ἡ ΕΕΕ ἐπισημαίνει τήν ἀνάγκη ἀποστολῆς σχετικῶν προτάσεων ἀπό τίς 'Εταιρίες ὥστε νά προβεῖ ἐγκαιρά στίς ἀπαιτούμενες ἐνέργειες, σέ συνεργασία μέ τό 'Υπουργεῖο 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Αὐξηση τελῶν χωρίς διαμαρτυρίες

Περίεργως οὐδεμία διαμαρτυρία ἀκούσθηκε γιά τήν ἀνακοινωθεῖσα αὐξηση κατὰ 16% τῶν τελῶν διελεύσεως τῶν πλωτῶν μέσων ἀπό τή διώρυγα τῆς Κορίνθου, πού ἐγινε μέ κοινή ἀπόφαση πού ὑπέγραψαν οἱ ὑπουργοί 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν καί δημοσιεύθηκε ἤδη στήν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (Φ820 Β' 28.12.90).

4.133 νέα φυλλάδια τό 1990

Τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στή διάρκεια τοῦ 1990, ἐξέδωσε συνολικά 4.133 νέα ναυτικά φυλλάδια, ἐνῶ στή διάρκεια τοῦ Δεκεμβρίου ἀπό τίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ ἐκδόθηκαν 217 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Συνέλευση πρακτικῶν πλοιοάρχων

Συνεκλήθη γιά τίς 2 Φεβρουαρίου ἡ γενική συνέλευση τῶν μελῶν τῆς Πανελλήνιας 'Ενωσης Πρακτικῶν Πλοιοάρχων καί

Κυβερνητῶν Μ/Σ, Π/Κ καί Ι/Φ.

Σέ περίπτωση μὴ ἐπιτεύξεως ἀπαρτίας ἡ συνέλευση, θά ἐπαναληφθεῖ τό πρωτὶ τῆς 9 Φεβρουαρίου.

Σεμινάριο μετεωρολογίας

Ἡ 'Εθνική Μετεωρολογική 'Υπηρεσία, πραγματοποιεῖ ἀπό 11-14 Φεβρουαρίου σεμινάριο ναυτικῆς μετεωρολογίας γιά τοὺς ἀξιωματικούς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πού ἐκτελοῦν μετεωρολογικὲς παρατηρήσεις.

Στό σεμινάριο, τό ὁποῖο θά γίνεи στίς ἐγκαταστάσεις τῆς ΕΜΥ στὸν ἀερολιμένα 'Ελληνικοῦ, θά ἀναπτυχθοῦν κυρίως τά θέματα: Ναυτική Μετεωρολογική 'Υποστήριξη, Μετεωρολογικὲς παρατηρήσεις στό πλοῖο, 'Εκτέλεση Μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων, 'Ομίχλες στή θάλασσα καί πρόγνωση, ὁ καιρὸς στή Μεσόγειο, Σύγχρονοι μέθοδοι πρόγνωσης καιροῦ, 'Εκτέλεση Μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων κ.α.

Τό Hellenic Port Captain's Club τοῦ Λονδίνου

"Υστρα ἀπό τίς πρόσφατες ἀρχαιρεσίες τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Λέσχης 'Αρχιπλοιοάρχων Λονδίνου — τῆς περιόδου 1990 — 1992 συγκροτήθηκε ὡς ἑξῆς:

'Αλέκος 'Αναστασιάδης πρόεδρος, Σπυρίδων Τρίγκαλας ἀντιπρόεδρος, Δημήτριος 'Αμπατζῆς γραμματεὺς, Γεώργιος Μ. 'Αναστασίου, Ματθαῖος 'Αγαπητός, Δημήτριος Καστέλης, Νικόλαος Τσίμπλης, 'Ιωάννης Κεχαγιᾶς καί Πέτρος Κορκόδειλος μέλη.

'Αναπληρωματικά μέλη ἐκλέχτηκαν οἱ κ.κ. Σπύρος Πάγκαλος καί Γαβριήλ Πετρίδης.

'Επισκευές τριῶν Γαλλικῶν πλοίων στά «'Ελληνικά Ναυπηγεῖα»

Συμβόλαια ἐπισκευῆς τριῶν γαλλικῶν πλοίων ὕψους 11 ἑκατομ. δολларίων (1,8 δισ. δραχμῶν) ἐκλείπει ἡ διοίκηση τῶν ναυπηγείων Σκαρμαγκᾶ σέ μία περίοδο καμ-

πῆς τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων, λόγω τῆς κρίσης στὸν Περσικὸ Κόλπο, κρίση πού συνεχίζεται μέ ἀπρόβλεπτες μέχρι στιγμῆς συνέπειες γιά τὸν κλάδο αὐτό.

Χαρακτηριστικό εἶναι τό γεγονός τῆς πρόσφατης ἀναχώρησης ἐνὸς βοηθητικοῦ σκάφους τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου ἀπὸ τίς ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων καί ἡ ἀκύρωση ἀφίξεως ἐνὸς ἄλλου.

Ἡ κρίση στὸν Περσικὸ Κόλπο βρῖσκει τὰ Ναυπηγεῖα Σκαρμαγκᾶ τή στιγμή πού ἀρχισαν νά ἐμφανίζουν θετικά ἀποτελέσματα σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τήν ἀνάκαμψη τῆς ἐταιρίας ἡ ὁποία τό 1990 ἀπεκόμισε ἔσοδα τῆς τάξης τῶν 60 ἑκατ. δολларίων (10 δισ. δραχμῆς).

'Αλλαγές στίς διοικήσεις τῶν Τραπεζῶν

Στά πλαίσια ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ τραπεζικοῦ συστήματος, ἀνακοινώθηκαν στίς 30 'Ιανουαρίου ἀλλαγές στίς διοικήσεις τῶν Τραπεζῶν τοῦ δημόσιου τομέα.

Τῇ θέσῃ τοῦ διοικητῆ τῆς 'Εθνικῆς Τράπεζας ἀναλαμβάνει ὁ μέχρι σήμερᾶ διοικητῆς τῆς 'Εμπορικῆς κ. Μιχ. Βρανόπουλος, ἀντικαθιστώντας τόν κ. Δ. Γερμίδη.

• Στῇ θέσῃ τοῦ κ. Βρανόπουλου στήν 'Εμπορικὴ ἀναλαμβάνει ὁ κ. Σήφης Γλυκιαδάκης, μέχρι σήμερᾶ πρόεδρος τῆς 'Ιονικῆς Τράπεζας, ἐνῶ πρόεδρος στήν 'Ιονικὴ ἀναλαμβάνει ὁ κ. Τάκης 'Αράπογλου, στέλεχος τῆς Chase Manhattan Bank στό Λονδίνο.

• Διευθύνων σύμβουλος τῆς ΕΤΒΑ ἀναλαμβάνει κ. Ι. Φίλος, ἐνῶ διοικητῆς τῆς ΕΤΒΑ ἡ κ. Εὐτυχία Πυλαρινοῦ.

• Στὴν Κτηματικὴ Τράπεζα παραμένει ὁ καθηγητῆς κ. 'Απόστολος Γεωργιάδης, ἐνῶ στήν Τράπεζα 'Επενδύσεων τῇ θέσῃ τοῦ προέδρου ἀναλαμβάνει ὁ κ. Κων. Ζαχαρόπουλος, πρώην στέλεχος τῆς Τράπεζας 'Ελλάδος.

Θάνατοι ναυτικῶν

Στίς 27 Δεκεμβρίου βρέθηκε νεκρὸς στήν καμπίνα του, ὁ Πέτρος Καραμανώλης, 29 χρόνων, ἀνθυποπλοίαρχος τοῦ

International TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

δεξαμενοπλοίου «Χίος» πού βρισκόταν στο λιμάνι Μπρουνσμπουτέλ της Γερμανίας.

Πυρκαϊά από άγνωστη αίτια εξερράγη στις 10 Ιανουαρίου στο μηχανοστάσιο του μπάλκ κάρριερ «Καλλιόπη Τ.» ενώ εκανε πετρέλωση στα άνοιχτά του λιμένας Κόλμπουργκ της Δανίας. Από την φωτιά έχασε τη ζωή του ο Β' μηχανικός Έμμ. Βαρβούνης, 34 χρόνων, ενώ ο Β' μηχανικός Γ. Δημόπουλος και δύο Φιλιππινέζοι, έπαθαν ελαφρά εγκαύματα.

Η φωτιά σβήστηκε από πυροσβεστικά πλοία και τό πλήρωμα των 21 άλλοδα-πών παραλήφθηκε και μεταφέρθηκε στην ξηρά. Στο πλοίο πού επρόκειτο νά ρυμουλκηθεί στο λιμάνι έμειναν ο πλοίαρχος Δημ. Πυργούσης, ο ύποπλοίαρχος Νικ. Κιοσσές και ο Α' μηχανικός Σπ. Καρβουντζής.

Μέτρα ασφαλείας κατά παρανόμων ένεργειών

Μέ απόφαση πού υπέγραψε ο Κεντρικός Λιμενάρχης Πειραιώς αρχιπλοίαρχος κ. Νίκος Τζελέπης, στά πλαίσια των αυξημένων μέτρων πού παίρνει τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας γιά τήν άποτροπή παρανόμων ένεργειών σέ ζωτικής σημασίας εγκαταστάσεις, απαγορεύεται ή προσέγγιση και ή διέλευση κάθε πλωτού μέσου σέ απόσταση μικρότερη των 500 μέτρων από τίς παρακάτω θαλάσιες περιοχές.

— Ακτής Αεροδρομίου Έλληνικού και Καβουρίου.

— Από τήν Φρεαττώδα μέχρι και τά Έλληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά και

— Όρμου Αμπελακίων Σαλαμίνας και τήν ευρύτερη περιοχή μέχρι άκρας Κυνοσούρας.

Μεταθέσεις λιμενικών

Μέ διαταγή του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλη Παυλίδη μετατίθενται οί παρακάτω Πλοίαρχοι Λιμενικού Σώματος.

— Φατούρος Ιωάννης από τήν Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτάκτου Ανάγκης στην Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος.

— Γρηγοράκος Ευάγγελος από τό Γενικό Έπιτελείο Έθνικής Άμυνας στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας.

— Πελοποννήσιος Έμμανουήλ από τήν Άνώτερη Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού Σκαρμαγκά, στην Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών (ΔΘΚΝ)

Όμιλία του κ. Βασ. Κούτση στή Ναυτιλιακή Λέσχη

Στίς 14 Φεβρουαρίου 1991, ήμέρα Πέμπτη και ώρα 13.30 θά πραγματοποιηθεί στή Ναυτιλιακή Λέσχη μία ακόμη Συνεστίαση στα πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας μέ όμιλητή τόν Πρόεδρο του Ο.Λ.Π. κ. Βασίλη Κούτση μέ θέμα: «Ο ρόλος του Πειραιά στο πλαίσιο μιάς νέας Έθνικής Λιμενικής Πολιτικής».

Θά έπακολουθήσει συζήτηση πάνω στο θέμα, κατά τη διάρκεια της οποίας ο όμιλητής θά απαντήσει στίς έρωτήσεις.

Η Ναυτιλιακή Λέσχη ανακοίνωσε ότι λόγω του γνωστού σέ όλους περιορισμένου χώρου και γιά άποφυγή παραπόνων πρέπει νά γίνει έγκαιρη προμήθεια των δελτίων συμμετοχής στο γεύμα, μέ βάση δέ τόν αριθμό κάθε δελτίου γίνεται ή κράτηση της θέσεως.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Νέα προσφορά του
κ. Χρήστου Ντούνη

Τό νέο έργο του φίλτατου Χρήστου Ντούνη μέ τόν ανωτέρω τίτλο πού κυκλοφόρησε αυτές τίς ήμέρες σέ όγκώδη τόμο 840 σελίδων αποτελεί άναμφισβήτητα μία ακόμη σημαντική συνεισφορά του στην καταγραφή της ιστορίας της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Τό πρώτο μέρος του έργου περιλαμβάνει μία συνολική θεώρηση της Έλληνικής Ναυτιλίας μέχρι τόν πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ενώ στο δεύτερο μέρος του μάς δίνει ξεχωριστά γιά κάθε σκάφος πού άπωλέστηκε στοιχεία και πληροφορίες γιά τήν τεχνική και λειτουργική του ταυτότητα καθώς και στοιχεία γιά τό πού, τότε και πώς αυτό άπωλέστηκε.

Τό βιβλίο συμπληρώνεται γιά τό καθένα μέ φωτογραφίες καθώς και μέ έπίσημα στοιχεία πού τεκμηριώνουν τήν ιστορική του πορεία γιά τό χρόνο πού είχε ύψωμένη τήν Έλληνική σημαία.

Πραγματικά, βλέπουμε μέσα από τίς σελίδες του βιβλίου νά παραλαύνουν όνόματα πλοίων πού έγιναν ευρύτερα γνωστά στην ναυτιλιακή πορεία της χώρας και ακόμη συνέβαλαν σημαντικά σέ περιόδους έθνικών κρίσεων. Άκόμη δέ, βλέπουμε ιστορικά όνόματα Έλλήνων έφοπλιστών και τό πώς αυτοί ξεκίνησαν γιά νά γίνουν οί Έλληνες θαλασσοκράτορες πού έλαμψαν και πολλοί από αυτούς ακόμη και σήμερα

λάμπουν και πρωταγωνιστούν στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα.

Τό έργο είναι πραγματικά πρωτότυπο και μάς άποκαλύπτει τίς ρίζες της Έλληνικής Ναυτιλίας. Όπως τονίζει και ο συγγραφέας στον πρόλόγο του γίνεται μία πλοιοκεντρική προσέγγιση μέσα από τήν όποία άποκαλύπτεται και τό στοιχείο της διαχείρισης του πλοίου (πλοιοκτήτες κλπ.) αλλά και τά στοιχεία της έσωτερικής λειτουργίας δηλαδή από πλευρής επάνδρωσης καθώς και έπίσημησης γεγονότων πού άφορούν τήν λειτουργική ζωή του σκάφους σάν ζωντανής λειτουργικής μονάδας.

Τό βιβλίο περιέχει ακόμη πίνακες ελληνικών άτμοπλοίων κατά τίς περιόδους του 1900, του 1914 (πρίν από τόν πόλεμο) και του 1919 (μετά τόν πόλεμο).

Άκόμη δέ περιέχεται λεπτομερής ονομαστικός πίνακας όλων των πλοιοκτητών των πλοίων πού άπωλέστηκαν.

Έν κατακλείδι μέσα από τό βιβλίο αυτό άποκαλύπτεται μία πολύ σημαντική περίοδος της Ναυτικής μας ιστορίας μία περίοδος πού θεμελίωσε τό μετέπειτα ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα. Γι αυτό θεωρούμε ότι δέν πρέπει νά λείπει από καμία βιβλιοθήκη και πρωτίστως από τίς βιβλιοθήκες των πλοίων αλλά και όλων των ναυτιλιακών εταιριών.

Δ.Χ.Τ.

ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΒΙΒΛΙΟΥ ΤΟΥ κ. ΜΙΝΟΥ ΚΟΜΝΗΝΟΥ

Σέ πρόσφατη πανηγυρική συνεδρίαση της, ή Ακαδημία Αθηνών βράβευσε τό βιβλίο του κ. Μίνου Κομνηνού «Κασιώτες Καραβοκύρηδες στον 19ο και 20ο αιώνα».

Σημειώνουμε ότι ο κ. Κομνηνός ήδη κυκλοφόρησε τό δεύτερο του βιβλίο μέ τίτλο: «Η Αίγυπτος πού έζησα». Όσοι ενδιαφέρονται γιά τήν αγορά των ανωτέρω βιβλίων νά τηλεφωνούν στον συγγραφέα στο τηλέφωνο 4525546.

Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0723) 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

«Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»

Ο Υποδιευθυντής της Περιφερειακής Διοικήσεως Πελοποννήσου — Ιονίου της Εθνικής Τράπεζας, κ. Δημήτρης Βανδώρος, εξέδωσε τό ενδιαφέρον βιβλίο με τίτλο «Η Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας».

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν με τόν συγγραφέα στο τηλέφωνο (061) 275210 και τό κόστος κάθε αντιτύπου ανέρχεται σέ δρχ. 1.500.

ΟΥΡΟΛΟΙΜΩΞΕΙΣ — AIDS

Κυκλοφόρησε τό νέο βιβλίο του Ιατρού ούρολόγου κ. Σωκράτη Καταφυγιώτη, μέ

τίτλο «Ούρολοιμώξεις — Aids» τό όποιο αναλύει λεπτομερέστατα τίς διάφορες παθήσεις του είδους.

Οι ενδιαφερόμενοι γιά τήν απόκτησή του μπορούν νά τηλεφωνήσουν στά 452 1984 - 452 2430.

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Στόν τρίτο χρόνο λειτουργίας της εισέρχεται ή "Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, της όποίας βήμα απόψεων και μέσο έπαφής μέ τά μέλη είναι ή τριμηνιαία έκδοση «Λιμενικά Χρονικά». Στό τεύχος Οκτωβρίου — Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου 1990 τό έξώφυλλο κοσμεί

φωτογραφία του ναυαγοσωστικού σκάφους πού δώρησαν στό Λιμενικό Σώμα οι Άδελφοί Παπαδάκη ενώ μεταξύ των περιεχομένων περιλαμβάνονται άρθρα γιά τήν επέτειο της ίδρυσης της Ένωσης, αναφορά στίς αρμοδιότητες της Λιμενικής Αστυνομίας, τά προβλήματα και ή κοινωνική ζωή των μελών της Ένωσης καθώς και ένημέρωση γιά τά νέα βιβλία και τίς εικαστικές εξελίξεις στή χώρα μας.

ΠΕΝΘΗ

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΣΠ. ΠΟΛΕΜΗΣ

Μέ συντριβή πληροφορήθηκε ή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια τόν τραγικό θάνατο σέ αυτοκινητιστικό ατύχημα του 28χρονου Μιχάλη Πολέμη.

Ο άτυχος Μιχάλης, σπούδασε Μηχανολόγος - Μηχανικός στήν Άγγλία και τήν Αμερική και παρά τό νεαρό της ηλικίας του από διετίας συμμετείχε ένεργά στή διεύθυνση της Seacrest Shipping.

Ο άδόκητος χαμός του στέρησε τή Ναυτιλία μας άπό ένα άξιο στέλεχος και τήν οικογένειά του άπό ένα λαμπρό νέο.

ΕΦΥΓΕ ΕΝΑΣ ΑΚΟΜΗ ΔΙΚΟΣ ΜΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

Στίς 23 Ιανουαρίου πέθανε, ύστερα άπό σύντομη ασθένεια και κηδεύθηκε τήν επομένη άπό τόν Ιερό ναό της Αναστάσεως, ή Ούρανία Γεωργιάδου, ή όποία είχε εργασθεί επί 35 χρόνια στά «Ναυτικά Χρονικά» και είχε άποσπάσει μέ τήν γλυκύτητα και τήν ευγένεια πού τή χαρακτήριζε τήν ιδιαίτερη φιλία και τήν εκτίμηση όλων των συνεργατών αλλά και των φίλων των «Ναυτικών Χρονικών» πού θά τή θυμούνται πάντοτε.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του Μέλους της έφοπλιστικής οικογενείας

ΜΙΧΑΗΛ ΣΠ. ΠΟΛΕΜΗ

πού έπήλθε στίς 13 Ιανουαρίου 1991 και άφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, ό όποιος έξήρε τήν προσωπικότητα του μεταστάντος.

Άπεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν πρós τούς οικείους του άποβίωσαντος τά συλλυπητήρια του Δ.Σ./ΕΕΕ.
- Νά κατατεθεί στέφανος.
- Νά παρακολουθήσουν τά Μέλη του τήν νεκρώσιμη ακολουθία.
- Νά διατεθεί ύπέρ αγαθοεργών σκοπών τό ποσό των δρχ. 50.000.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιεύς, 16 Ιανουαρίου 1991
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Μπαχάμας	5.694	1969	Κατά τό ταξίδι Νταμάμ γιά Γαλλία υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 17/1.
ΑΚΡΙΤΑΣ	Μπαχάμας	13.889	1978	Υπέστη ζημιές σέ γερανό και καλύμματα κύτους στή Τζώρτζιαουν στίς 19/1.
ΝΑΒΙΛΑΚ	Μάλτας	3.201	1970	Υπέστη πυρκαϊά σέ θέση 10.23 Β, 51.10 Α στίς 13/1 και έγκαταλείφθηκε άπό τό πλήρωμα.
ΠΕΛΛΑ	Έλληνική	1.594	1971	Υπέστη εισροή ύδάτων και κλίση στίς 18/12 και προσάραξε στήν Έλαφόνησο.
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Έλληνική	9.644	1971	Συγκρούσθηκε στή Βομβάη μέ τό μπάλκερ «Marina» στίς 27/12.
ΤΕΛΗΣ Κ.	Κυπριακή	1.592	1978	Κατά τόν διάπλου του π. Γουϊδαμ προσάραξε στίς 17/1 χωρίς νά ύποστέι σοβαρές ζημιές.

ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ	Παναμαϊκή	8.065	1969	Κατά τόν άνεφοδιασμό σέ θέση 45.28 N, 60.29 Δ, συγκρούσθηκε μέ τό πλοίο «Dae Jin No. 7» στίς 15/1.
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ	Κυπριακή	8.413	1975	Κατά τήν είσοδο στό Μπρουνσμπούτελ στίς 11/1, συγκρούσθηκε μέ τό τάνκερς «Volgoneft 168» χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	Έλληνική	13.889	1978	Συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Pearl Glory» στό Ούλσάν, στίς 20/1.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	Έλληνική	20.432	1983	Άνέφερε βλάβη σέ δεξαμενή στόν Πειραιά στίς 10/1.
ΒΕΡΓΩ	Έλληνική	57.527	1972	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας στόν π. Μισισσιππή στίς 8/1.
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν.	Κυπριακή	17.161	1976	Προσάραξε στό Φλάσιγκ στίς 17/1 καί αποκολλήθηκε αύθημερόν.
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ	Παναμαϊκή	21.737	1977	Κατά τό ταξίδι Χόγκ Κόγκ γιά Κόμπε ύπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 15/1.
ΕΛΠΙΣ	Έλληνική	37.472	1984	Προσέκρουσε στήν αποβάθρα στήν Ίντσόν στίς 12/1 καί ύπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	Έλληνική	15.938	1974	Συγκρούσθηκε μέ τό σκάφος «Idena» στό Χάλλ στίς 13/1.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.	Κυπριακή	35.827	1975	Κατά τόν άνεφοδιασμό μέ καύσιμα στίς 10/1, σέ θέση 55.46 Β, 10.55 Α ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο καί έγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα.
ΜΑΝΕΣΙ	Έλληνική	11.256	1970	Επιθεωρήθηκε στό Πέραμα συνεπεία σοβαρών ζημιών από κακοκαιρία, πού ύπέστη στίς 18-21/12.
ΝΕΦΕΛΗ Ι.	Κυπριακή	12.202	1971	Κατά τό ταξίδι Μάλαγα γιά Πόρτ-ώ- Πρίνς ύπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 16/1.
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	Έλληνική	39.219	1972	Επιθεωρήθηκε στό Ρόττερνταμ συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία πού ύπέστη στίς 14-26/12.
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ	Κυπριακή	10.442	1977	Ύπέστη ρήγμα σέ δεξαμενή λόγω πτώσεως φορτωτήρα στό Λόγος, στίς 20/1.
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	Κυπριακή	24.573	1974	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας καί τής άλυσσίδας στόν Πειραιά στίς 30/12.
ΤΑΝΤΑ	Έλληνική	16.997	1973	Επιθεωρήθηκε στήν Άμβέρσα συνεπεία ζημιών πού ύπέστη λόγω κακοκαιρίας τίσ 27/12.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	Έλληνική	40.568	1972	Ύπέστη ζημιές σέ κάλυμμα κύτους στή Γένοβα στίς 10/1.
ΜΙΚΤΑ:				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	Έλληνική	35.041	1967	Κατά τό ταξίδι Άντεν γιά Φιλαδέλφεια ύπέστη ζημιές από κακοκαιρία στίς 8-13/1.
ΠΑΝΘΗΡ	Κυπριακή	44.140	1972	Ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο σέ θέση 35 Β, 41 Δ στίς 25/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	Έλληνική	69.222	1975	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας συνεπεία κακοκαιρίας στό Φώλεϋ στίς 9/1.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ	Λιβεριανή	39.995	1976	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στό Χώρ Φακάν στίς 4/1.
ΚΑΡΝΙΑ	Παναμαϊκή	15.028	1972	Επιθεωρήθηκε στήν Καλαμάτα συνεπεία βλάβης στή μηχανή πού ύπέστη στίς 7/1.
ΚΥΔΩΝ	Παναμαϊκή	15.522	1971	Κατά τόν άπόπλου από τό Σάο Λουϊζ ντέ Μαρανχάο ύπέστη απώλεια τής άγκυρας, στίς 24/12.
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ	Κυπριακή	15.470	1973	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στό Γκρεσίκ στίς 11/1.
ΠΟΛΥΜΝΙΑ	Έλληνική	31.768	1965	Κατά τό ταξίδι Μπράς γιά Τέμα ύπέστη πυρκαϊά στήν ύπερκατασκευή στίς 7/1, ή όποία κατασβέσθηκε από τό πλήρωμα.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΡΣΙΝΟΗ	Έλληνική	800	1980	Προσέκρουσε στό λιμενοβραχίονα στήν Άλεξανδρούπολη στίς 9/1 καί ύπέστη ρήγμα.
ΛΗΜΝΟΣ	Έλληνική	1.763	1976	Άνέφερε βλάβη στή μηχανή, στή Μυτιλήνη στίς 17/1.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τον Ιανουάριο 1991, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συμπλήρωσαν 60 χρόνια ζωής. Εξήντα χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και θετικής προσφοράς στο μέγαλο της έργο.

Οι 56 ογκώδεις ετήσιοι τόμοι του περιοδικού είναι γεμάτοι από την πλούσια αυτή ύλη που καθρεφτίζει τις σκέψεις και τους αγώνες μας.

1.350 τεύχη, 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρας μας.

Την επιτομή του μεγάλου αυτού εκδοτικού έργου, μοναδικού ίσως σε συνέχεια και συνέπεια, που περιέχει τον αμητό της γνώσης και της πείρας του κόσμου της Ναυτιλίας, του Εφοπλισμού, των Ναυτικών μας και των ειδικών Επιστημόνων του κλάδου, σκεφτήκαμε οι σημερινοί συνεχιστές του έργου του αοιδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φως της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που θα συνοψίσουν και θα επιλέξουν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της Ναυτιλίας και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

Ακόμη, το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα εμπεριέχει ένα εμπεριστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία 1990

Κύριοι,

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

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσρκλείεται Επιταγή: Δρχ. 20.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 20.000 - ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ / ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τόν έντονο προβληματισμό γιά τά τεκταινόμενα στόν ευρύτερο χώρο τής Μέσης Ανατολής, οι συνεχείς αναγγελίες γιά νέες αγορές δημητριακών από Σοβιετική Ένωση, Αίγυπτο καί Κίνα διατήρησαν τήν αγορά ξηρού φορτίου σέ αρκετά ικανοποιητικά επίπεδα.

Τήν επίτευξη κερδοφόρων ναύλων στά μεγάλα μπάλκ κάρριερς καί στά πάναμαξ υποβοήθησε καί η δραστηριότητα πού σημειώθηκε στίς αγορές τών γαιανθράκων καί τοῦ σιδηρομεταλλεύματος, ιδίως τών πρώτων στό χώρο τής Άπω Ανατολής.

Η αγορά πού επικέντρωσε τό ενδιαφέρον υπήρξε αναμφίβολα αὐτή τοῦ Ἀτλαντικοῦ μέ μεγάλο ἀριθμό φορτίων σιτηρῶν σέ ποικίλα μεγέθη, τόσο γιά τήν Εὐρώπη ὅσο καί τήν Ἀπω Ανατολή.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε τούς ἀκόλουθους ναύλους πού πληρώθηκαν γιά φορτία σιτηρῶν:

- 65.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ὀλλανδία, δολ. 13,50 φίο.
- 54.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν, δολ. 25,25 φίο.
- 52.000 τόν. Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 13,50 φίο.
- 50.000 τόν. Δανία γιά Νότιο Κορέα, δολ. 26 φίο.
- 30.000 τόν Κόλπο ΗΠΑ γιά Μαρόκο, δολ. 17,50 φίο.
- 27.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Λειξόες, δολ. 15,50 φίο.
- 25.000 τόν. Βορ. Γαλλία γιά Ἀλγερία, δολ. 16 φίο.

Ὅπως προαναφέραμε, οἱ ἀνάγκες τών Ἰαπώνων σέ γαιάνθρακα δημιούργησε συνεχή ροή φορτίων ἀπό τήν Αὐστραλία, ἕνα μεγάλο μέρος τών ὁποίων διακινήθηκαν μέ χρονοναυλωμένα πλοῖα.

Ἀπό τίς συνομολογηθεῖσες πράξεις ἀπό ἄλλες περιοχές φορτώσεων σημειώνουμε:

- 100.000 τόν. Βαλτιμόρη γιά Μάνεϋ Πόιντ, δολ. 7,75 φίο.
- 95.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς γιά Ρόττερταμ, δολ. 7 φίο.
- 60.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς γιά Γκέντ, δολ. 9,15 φίο.
- 60.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Μεσόγειο, δολ. 11,90 φίο.

Τέλος, στό τομέα τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ἀξίες μνείας εἶναι οἱ ἀκόλουθες πράξεις πού μαρτυροῦν μία ποικιλία φορτίων σέ ἀνοδικά επίπεδα ναύλων:

- 200.000 τόν. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 10,75 φίο.
- 150.000 τόν. Τουμπαράο γιά Βακάρ, δολ. 7,85 φίο.
- 160.000 τόν. Πόντα ντέ Μαδέιρα γιά Ρόττερταμ, δολ. 6,30 φίο.
- 150.000 τόν. Πόντα ντέ Μαδέιρα γιά Ποχάγκ, δολ. 12,25 φίο.
- 120.000 τόν. Τουμπαράο γιά Ρόττερταμ, δολ. 7,50 φίο.
- 60.000 τόν. Τουμπαράο γιά Πιομπίνο, δολ. 12 φίο.

Ἀρκετά φορτία υπήρχαν ἀνοικτά στό τέλος Ἰανουαρίου, χωρίς ὅμως οἱ προτεινόμενοι ναῦλοι νά προκαλοῦν τό ενδιαφέρον τών πλοιοκτητῶν, καθὼς ἡ περιορισμένη προσφορά καυσίμων σέ ὁρισμένες περιοχές ὁδηγεῖ στή προτιμότερη λύση τῆς χρονοναύλωσης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἀρκετά μεγάλος ὁ ἀριθμός τών πλοίων πάναμαξ πού ναυλώθηκαν στό χώρο τῆς Ἀπω Ανατολής σέ μισθώματα πού σταδιακά διαμορφώθηκαν ἀπό δολ. 8.500 σέ δολ. 10.500 τήν ἡμέρα.

Ἀκόμη ὑψηλότερα τά επίπεδα στό χώρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὅπου μισθώματα ἄνω τῶν δολ. 10.000 ἐφθασαν νά πληρώνονται καί γιά handymax μπάλκερς μέ ἐπαναπάρδοση στήν Ἀπω Ανατολή.

Ἐκεῖνο τό ὁποῖο πρέπει νά ὑπογραμμί-

σθεῖ εἶναι ἡ ἐν ὀψει τῶν συχνῶν μεταβολῶν στίς τιμές τῶν καυσίμων προτίμηση τῶν ναυλωτῶν γιά τά οἰκονομικοῦ τύπου πλοῖα, γιά τά ὁποῖα πληρώνεται ἕνα ἀξιόλογο πρίμ, ὅπως στή περίπτωση μπάλκερς, 170.000 τόν. d.w. ναυπήγησης 1986 τό ὁποῖο ἔπιασε δολ. 22.000 τήν ἡμέρα, μέ παράδοση Χάμπτον Ρόουντς καί ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη καί Ἰαπωνίας μέ ἐπαναπάρδοση Ρόττερταμ.

Ἀκόμη πρέπει νά ἐπισημανθεῖ ἡ δυσκολία ἐξεύρεσης ἀπασχόλησης σέ ὁρισμένες περιοχές τῶν μικρότερων μπάλκερς μεγέθους handy καί τῶν συμβατικῶν φορτηγῶν, τά ὁποῖα ἀναγκάζονται νά ἐπιστρέψουν κενά στό Κόντινεντ ἤ στόν Ἀτλαντικό γιά τήν ἐξεύρεση ἀποδοτικῆς ἀπασχόλησης.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 65.700 τόν. d.w. παράδοση Νοτ. Ἀμερική, ἐπαναπάρδοση Πάσσερο, δολ. 7.650.
- 65.500 τόν. d.w. παράδοση Ρόττερταμ, μέσω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 13.900.
- 64.800 τόν. d.w. παράδοση Νοτ. Κορέα, κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 8.100.
- 64.100 τόν. d.w. παράδοση Ἰαπωνία, κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 11.100.
- 41.900 τόν. d.w. παράδοση Γιβραλτάρ, μέσω Βραζιλίας γιά Ἀπω Ανατολή, δολ. 11.525.
- 39.630 τόν. d.w. παράδοση Μαρόκο, μέσω Βραζιλίας γιά Ἀπω Ανατολή, δολ. 11.000.
- 28.800 τόν. d.w. παράδοση Νοτ. Ἀφρική, ἐπαναπάρδοση Βορ. Εὐρώπη, δολ. 4.000.
- 18.300 τόν. d.w. παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, ἐπαναπάρδοση Βραζιλία, δολ. 8.750.
- 16.300 τόν. d.w. παράδοση Δυτική

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

ακτή ΗΠΑ, επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα ή Ιταλία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 195.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου μετά τις 17 Ιανουαρίου, ανέτρεψε κάθε πρόβλεψη και μέσα από την άμχανία και τη νευρικότητα των πρώτων ημερών του Περσοαραβικού πολέμου φθάσαμε σε τιμή περί τα δολ. 20 ανά βαρέλι, ενώ παρά τις έχθροπραξίες η ροή άργου πετρελαίου από τη περιοχή είναι σταθερή.

Η θετική αυτή εξέλιξη, σε συνδυασμό με τις προετοιμασίες των Περσών και των Σαουδαράβων να διατηρήσουν τη ροή πετρελαίου σταθερή χρησιμοποιώντας πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια ως πλωτές αποθήκες τροφοδοσίας των μικρότερων πλοίων ανοικτά των ακτών, οδηγεί βάσιμα στο συμπέρασμα ότι πολύ δύσκολα θα δοῦμε θεαματική αύξηση της τιμής του πετρελαίου, από τα σημερινά επίπεδα, ενώ πιθανότητα να υπάρξει πτώση και στις τιμές των προϊόντων στο άμεσο μέλλον, παρά τη ζήτηση που παρουσιάζεται σήμερα.

Οι ναῦλοι των VLCC's από τον Περσικό έφθασαν σε πολύ ικανοποιητικά για τους πλοιοκτήτες επίπεδα, με τους 250.000 τον. στά WS 85 για Κόλπο

ΗΠΑ και WS 125 για την Άπω Ανατολή. Έξισου δυνατοί υπήρξαν και οι ναῦλοι στα μικρότερα μεγέθη, ενώ μία ναύλωση 230.000 τον. πρὸς Ινδία πληρώθηκε WS 185.

Προοδευτική βελτίωση παρατηρήσαμε και στη Μεσόγειο με τους ναῦλους για φορτία 80.000 τον. στά WS 120-125, ενώ αντίθετα η χαμηλή ροή φορτίων από τη Δυτ. Αφρική διαμόρφωσε τά επίπεδα των ναύλων των 1.000.000 βαρελιών περί και κατά από τα WS 80.

Στη Καριβική η αγορά έδειξε τάσεις σταθεροποίησης περί τα WS 200 για φορτία 70.000 τόννων και περί τα WS 250 για φορτία 50.000 τόννων.

Η αγορά της Βορ. Θάλασσας χωρίς έξάρσεις κυμάνθηκε στα WS 120-125 για τα συνήθη φορτία των 80.000 τόννων και τέλος ένας αριθμός φορτίων από Βραζιλία για Άπω Ανατολή σε μέγεθος 50.000 τον. πληρώθηκε περί τα WS 280.

Στην αγορά των καθαρων φορτίων υπήρξαν τις τελευταίες ημέρες πληροφορίες για ναυλώσεις πρὸντακτ κάρριερς με παράδοση στην Άπω Ανατολή / Ειρηνικό και περίοδο 1-6 μήνες με ναῦλους μεταξύ δολ. 20-30.000 την ημέρα ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

ρες, Ιανουαρίου 25 - Φεβρουαρίου 5.

ΑΣΤΟΡ: Τουμπαράο 57.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πιομπίντο, δολ. 12 φίο, 5 ημέρες, Ιανουαρίου 20-31.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: Βαλτιμόρη 35.000 τον. σιτηρά Μπιλμπάο, δολ. 13,275 φίο, 8.000/7.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάριο.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 65.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 13,50 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 23-26.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 17,50 φίο, 5 ημέρες / 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΚΟΗ: Τουμπαράο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,50 φίο, 6 ημέρες, πρώτο 15θήμερο Φεβρουαρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 5-15, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.916 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σαβάννα Ιανουαρίου 21-24, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, παράδοση Καοσιούγκ μέσω Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.650 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 64.850 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα Ιανουαρίου 15-25, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΤΕΡΝ: 34.400 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Σκώ μέσω Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιανουαρίου 28 - Φεβρουαρίου 5, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα, πλέον δολ. 285.000 με πλοῦ υπό έρμα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.: 26.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ: 16.640 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ρίβερ Πλέϊτ Ιανουαρίου 20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΧΩΚ: 15.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ιταλία άμεση, ταξίδι μέσω Ισπανίας με επαναπαράδοση Καριβική, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΓ'ΑΛ: 43.840 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη Ιανουάριο, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 4.700 την ημέρα.

ΜΕΛΕΤΗ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιανουαρίου 25-31, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.900 την ημέρα, πλέον δολ. 295.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 22-24, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 63.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 19-24, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 25-31, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.700 την ημέρα.

ΤΙΦΡΗΣ: 122.650 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 1-10, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ: 67.230 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 24-29,

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. σκράπ Ινδία, δολ. 37, 9.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΤ: Βραζιλία 200.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 10,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 50.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ: Βραζιλία 200.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 9,80 φίο, φόρτωση κλίμακας / 50.000 τον. εκφόρτωση, Απρίλιο.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Χάμπτον Ρόουντς 95.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7 φίο, 6 ημέρες, άρχές Φεβρουαρίου.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 60.000 τον. γαιάνθρακες Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 11,90 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 10.000 τον. περίπου εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΗΝ: Μισισισσιπί 14.000 τον. καλαμπόκι και 6.000 τον. σιτηρά Δομινικανική Δημοκρατία, δολ. 14,25 φίο, 4.000/ 1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Μαζατλάν, δολ. 18,50 φίο, 4 ημέρες/ 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-31.

ΜΑΡΙΛΟΥ ΙΙ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 725.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες Ιανουάριο.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: Ποταμό Μισισισσιπί 60.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 800.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Φεβρουαρίου 4-11.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 13,50 φίο, 10 ημέρες, Φεβρουαρίου 5-15.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Πουέρτο Όρνταζ και Μπόκα Γκράντε 88.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκίζόν, δολ. 8,75 φίο, 2 ημέρες/ 40.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Ιανουαρίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Βαλτιμόρη 100.000 τον. γαιάνθρακες Μάνεϋ Πόιντ, δολ. 7,75 φίο, 4 ημέρες/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Φεβρουαρίου.

ΒΑΤΗΣ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βακάρ, δολ. 7,85 φίο, 7 ημέρες, Ιανουαρίου 25 - Φεβρουαρίου 5.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Πόντε ντέ Μαδέϊρα 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,30 φίο, 7 ημέρες, Φεβρουάριο.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Ίμμινγκχαμ 20.000 τον. σιτηρά Δυτική Μεσόγειο, δολ. 15,25 φίο, 4.000/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 17-27.

ΣΗΚΗΝ: Ήνωμένο Βασίλειο 25.000 τον. σιτηρά Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 15,25 φίο, 4.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 14.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Χάμπτον Ρόουντς 60.000 τον. γαιάνθρακες Γκέντ, δολ. 9,15 φίο, 6 ημέ-

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 28038 — Tel: 0721 - 29677

κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Χουέλβα 'Ιανουαρίου 18, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 9.950 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 64.100 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο μέσα 'Ιανουαρίου, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΜΗΛΟΣ: 48.300 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βόρειο Ειρηνικό 'Ιανουαρίου 23-26, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.300 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.900 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 19-24, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβοῦργο, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΓΟΥΑ'ΙΜΕΑ: 61.750 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ 'Ιανουαρίου 20-26, επαναπαράδοση Τρινκομάλι, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΣΑΝ Π.: 65.700 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 19-21, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Γκέντ Άμεση, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 9.995 την ημέρα.

ΚΡΕ'ΙΝ: 41.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βανκούβερ Φεβρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 155.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΕΙΡΗΝΗ: 17.420 τον. d.w. του 1985, παράδοση Λόγκ Μπής 'Ιανουαρίου 26-28, ταξίδι μέσω Αυστραλίας/ Ν. Ζηλανδίας με επαναπαράδοση Δυτ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΑΡΚΑΣ: 64.900 τον. d.w. του 1988, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 25-31, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 29 - Φεβρουαρίου 2, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Ανατολ. Αυστραλίας, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.600 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ισπανία μέσα 'Ιανουαρίου, ταξίδι 3-5 μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΙΟΥΡΟΠΡΑ'ΙΝΤ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ, WS 135, 'Ιανουαρίου 23.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ, WS 110, 'Ιανουαρίου 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο, WS 110 'Ιανουαρίου 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: 'Αρούμπα 70.000 τον. μέρος φορτίου Χιούστον, WS 167,5, 'Ιανουαρίου 26.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπανίας 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 105, 'Ιανουαρίου 25.

ΒΥΤΙΝΑ: Μπόννυ 120.000 τον. Φιλαδέλφεια, WS 105, 'Ιανουαρίου 31.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 230, μέσα 'Ιανουαρίου.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Μπαχρέιν 42.000 τον. καθαρά τρία λιμάνια 'Απω 'Ανατολής, WS 425, 'Ιανουαρίου 20.

ΣΗ ΚΡΟΣΣ: 'Ελλάδα 33.500 τον. καθαρά 'Ισπανία, WS 175, 'Ιανουαρίου 20.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σιντίρ Κερίρ 135.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 85, όψιόν Μεσόγειο WS 90, 'Ιανουαρίου 31.

ΣΑΧΑΡΑ: Γιέμπο 340.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 70, 'Ιανουαρίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Πουέρτο Μιράντα 70.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 170, 'Ιανουαρίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: 'Ινδονησία 90.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 142, 'Ιανουαρίου 29.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: Τρία λιμάνια Κόντινεντ 45.000 τον. Λαβέρα, WS 120, 'Ιανουαρίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: 'Ες Σάιντερ 120.000 τον. Μοχαμέντια, WS 100, 'Ιανουαρίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 78, 'Ιανουαρίου.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 145, 'Ιανουαρίου.

ΚΙΡΚΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 255, 'Ιανουαρίου.

ΓΟΥΟΡΟΥ: Περσικό Κόλπο 70.000 τον. 'Ινδία, WS 255, 'Ιανουαρίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ / Κόντινεντ, WS 145, 'Ιανουαρίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Μεσόγειο 86.000 τον. Σιγκαπούρη, δολ. 1.200.000 κατ' άποκοπή, 'Ιανουαρίου 26.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: 'Αλεξάνδρεια 25.000 τον. νάφθα 'Ιαπωνία, δολ. 1.600.000 κατ' άποκοπή, 'Ιανουαρίου 29.

ΙΛΙΑΔ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. Γένοβα, WS 127,5, Φεβρουαρίου 1-3.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 80.000 τον., WS 105, Φεβρουαρίου 3.

ΦΑΣΣΑ: Ντός Μπόκας 122.000 τον. 'Ιταλία, WS 69,5, Φεβρουαρίου 2.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. καθαρά Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 270, 'Ιανουαρίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Σκίντα 26.500 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 245, 'Ιανουαρίου.

ΓΟΥΟΡΟΥ: Περσικό Κόλπο 68.000 τον. 'Ινδία, WS 379, 'Ιανουαρίου.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Κ.: 'Ερυθρά Θάλασσα 80.000 τον. 'Απω 'Ανατολή, WS 300, 'Ιανουαρίου.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. 'Ινδία, WS 185, 'Ιανουαρίου.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 116.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 78,5, 'Ιανουαρίου 29.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Βορ. Θάλασσα 78.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ, WS 122,5, Φεβρουαρίου 3.

ΙΚΑΡΟΣ: Καραϊβική 33.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 400, όψιόν 'Ανατολ. Καναδά WS 450, 'Ιανουαρίου 26.



Colburn, French & Kneen Ltd.

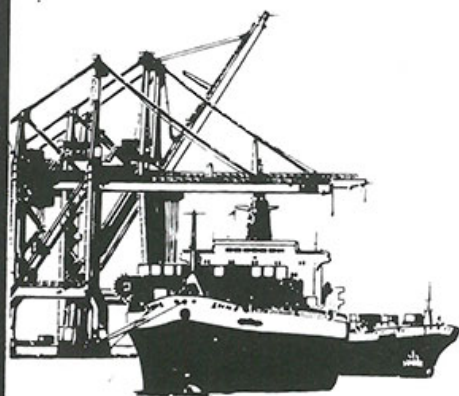
MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

19/21 GREAT TOWER STREET, LONDON EC3R 5AQ
and at Lloyd's

Telephone: 071-6265644 — Telex: 883289 — Facsimile: 071-2836863



NAFTIKA CHRONIKA



ICC LAUNCHES ANTI-FRAUD INITIATIVE

The International Maritime Bureau, a special division of the Paris-based International Chamber of Commerce has recently boosted its anti-fraud database with the addition of 70 new members under the collective umbrella of the North of England P & I Club.

Getting adequate information on the financial standing of charterers before entering into charter-parties helps prevent substantial financial loss if one side fails to honour its obligations.

«While we have one of the most extensive databases on charterers in the world, we need to update and improve this information constantly to be effective in our fight against maritime fraud», said Eric Ellen, IMB Director, «The arrangement with this P & I Club, whereby a report is submitted to us after each charter will benefit all ICC International Maritime Bureau members».

«We hope that our block membership agreement with the ICC-IMB will encourage our members to check on the background of charters before fixing their vessels.

The scheme also comes as some relief to shipping solicitors, who often get blamed when things go wrong. Commenting on the move, Richard Williams, a partner of maritime law firm Ince and Co, said: «This is remarkably useful aid to successful chartering - being able to delve into the IMB's substantial databanks, owners and operators can check before the event those basic facts which they now check with their legal advisor after the event».

OUR SIXTIETH ANNIVERSARY

We are very pleased to publish the following messages received by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Aristotelis Pavlides and the Chairmen of the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London, Messrs Stathis Gourdomichalis and John Hadjipateras respectively, congratulating «Naftika Chronika» for serving Greek shipping 60 years.

From Mr. Pavlides:

I consider it my good fortune to be Minister of Mercantile Marine at this time, as well as a careful and devoted reader of «Naftika Chronika», when I can write a few words in celebration of its lively and continuous presence on the shipping scene.

I consider, too, that I am paying a debt of gratitude to a fighting journal when steadfastly and consistently (both during the time of the late Dimitri Cottakis and of his successors) has described situations and advanced opinions which have contributed substantially in shaping our shipping affairs.

Thus, together with my warmest congratulations for its long career, I extend my thanks to «Naftika Chronika» for its contribution to the cause of shipping and my hopes that it will continue its task with equal success.

I believe, basically, that, our seamen, our shipowners and the whole shipping world engaged in the task of rehabilitating Greek shipping, appreciate the contribution of «Naftika Chronika» and join me in saying: «Well done».

From Mr. Gourdomichalis:

Sixty years ago the Greek shipping family acquired its first specialised,

shipping journal.

«Naftika Chronika», during its 60 year course up to the present, has remained consistent in its aim to inform all of us on matters that concern us.

It is an open forum for economic and technical developments in shipping with timely articles and comments both by its editorial staff and its readers.

It is the wish of all of us that its high standards, to which we have become accustomed, will continue to be maintained and improved.

From Mr. Hadjipateras

It is not «Naftika Chronika» which is celebrating its 60 years of continuous and valuable contributions to shipping. It is Greek shipping which is celebrating 60 years of creative achievement. An achievement full of struggles for existence survival and, finally, greatness. In the volumes of «Naftika Chronika's» pages of incomparable and unequalled comments made by the journal's founder, the late Dimitri Cottakis, the Greek shipping epic is fully recorded.

60 years of creative publication is indeed a Herculean, nay Poseidonic achievement.

«Naftika Chronika» have claimed and rightly won the esteem of many hundreds of devoted friends and readers. Friends and readers who are now third generation shipowners.

«Naftika Chronika» is incomparable and unequalled for its wealth of topical and timely reports and its statistics which have made it an institution in its own right.

Our wishes go out for its 100th anniversary, together with our congratulations to the worthy successors of its founder who are continuing his great work.

of the Harbour Corps. All port policing services, including special anti-terrorist units, had been put on alert.

The ministry is participating in two basic coordinating bodies set up by the government, one dealing with the possible economic effects of the crisis and the other concerning internal security.

Greek seafarers are covered under the terms of a special collective wage agreement signed last year following

INCREASED SECURITY AT GREEK PORTS

The Ministry of Merchant Marine has stepped up security at ports and is taking measures to protect merchant vessels and seafarers in reaction to the Gulf crisis.

Merchant Marine Minister Aristotelis Pavlides said leave had been cancelled for all members of special units

the outbreak of the crisis, and are able to refuse to go the Gulf area if they choose.

Regarding the safety of Greek-owned ships sailing in the Arabian Gulf, the ministry is in continuous communication with the Union of Greek Shipowners and other ministries, ready to provide information and assistance if needed.

Additionally, only holders of tickets or other official documents are allowed to board coastal passenger vessels, while on the orders of the Piraeus harbourmaster, vessels other than specific craft with approval have been forbidden to approach closer than 500 metres to shore in certain areas of the Attica region, including the coastal strip close to the airport, near to Hellenic Shipyards at Skaramanga and the Ambelakia Bay on the island of Salamina.

FREE REGISTRATION TRANSFER

Following an unanimous decision by EC ministers of transport and shipping, European owners will no longer be subjected to complicated procedures and expenses in transferring their ships from one EC registry to another.

From January 1, 1992, cargo ships of 500 dwt. and above which comply with the requirements of IMO and of one EC country, will be eligible for automatic transfer to any EC registry. The IMO requirements are usually subject to different interpretations, but this will not stand as an obstacle within the EC for transfers. The greater advantage of this new development is the limitation of inspections and changes or replacement of a ship's equipment as well as the red tape involved. In any event, however, the

country to which the transfer is being made, will have the right to inspect and any disputes concerning the interpretation of international conventions will be resolved by an arbitration committee.

The minister's decision will come into force after it has been approved by the EC's financial and social committee.

SHIPBUILDING SUBSIDIES

The EC Commission has reduced the upper limit for shipbuilding subsidies from 20% in 1990 to 13% for 1991.

This covers all subsidies for direct and indirect running costs, granted by member-countries for newbuildings or conversions. This upper limit applies to all EC members with the exception of Greece and Spain who are allowed to deviate from the general directive for another year. The upper limit is set in accordance with the provisions of the EC's 7th Directive which came into force.

The subsidies are intended to compensate for the difference in costs between the most competitive of the EC's shipyards and these of their main competitors in the world. The upper limit was reduced following a technical study by the Commission which found the difference in costs to have shrunk by 7%.

The Commission notes that the reduction of the upper limit for 1991 will help restore normal relations in the shipbuilding market and therefore constitutes an integral part of the negotiations now under way in Paris under the sponsorship of the OECD. These negotiations are aimed at a world agreement for the limitation of all obstacles to free competition in world shipbuilding.

ONE - SHIP COMPANIES

How to cope with strict American laws concerning the pollution of American waters is a subject that worries tanker owners all over the world. It was discussed at the last Intertanko meeting in Oslo.

Among the various proposals was one made by a Norwegian tanker owner for the break-up of shipping companies into as many separate entities as the number of ships they owned. This, apparently, is a very common practice in Norway and also not unknown among Greek shipowners. Since American law holds the shipowners totally liable in the event of a spillage in American waters, a one-ship company would be the way to limit the liability.

It would also be necessary to distribute the ownership of the single ship so that the liability can be shared. Another alternative would be to establish a special insurance cover for American waters on the same lines as war risks insurance. More practical ideas were not lacking among the delegates who attended the meeting, such as the suggestion that all members threaten to boycott American oil imports, or that American shippers be asked to share in the risks.

THE MISSING LINK

The Channel tunnel will undoubtedly be the most important mixed route for European transport. It will also provide the link that was missing in the direct railway line between the British Isles and the rest of Europe. Trains will run between Britain and the continent with no break in their journey and they will thus be able to compete effectively with road trans-

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 7810611

SHIP AGENTS
BUNKER SUPPLIER
SHIPBROKERAGE
CREW & SPARES

sport.

The tunnel, which was designed and is being built by the Eurotunnel Group, should come into service by June 1993. Half of its potential has been reserved for the British and French railways while the other half will be used for shuttle services to carry cars, buses and lorries between the two terminals.

The project will have three tunnels: a service tunnel and two railway tunnels, one for each way. It will be 50 kilometres long, 30 of which will be undersea, between Folkestone and Frejun, near Calais. It will make it possible to travel between Birmingham and Paris in 18 hours, London - Lyon in 18 hours, Manchester - Turin in 36 hours and Glasgow - Frankfurt in 36 hours.

PATRICK O' FERRALL OBE, NEW DEPUTY CHAIRMAN OF LRS

As from January 1st, 1991, Patrick O' Ferrall OBE, Corporate Affairs Manager of Total Oil Marine and Director of Total Oil Marine is the new Deputy Chairman of Lloyd's Register.

Mr O' Ferrall has worked for 32 years in the oil industry and succeeds John Hutchison, who has been Deputy Chairman of Lloyds Register since January 1989.

50 KNOTS

In spite of the tremendous difficulties in the way of designing a fast ship, the subject has never failed to occupy experts in various countries. Thus, while the Japanese are looking for ways to build extra-fast container ships for the Japan - South Korea line, in France the research is centering on the idea of a 50 knot car ferry which can carry about 500 passengers and 100 cars in comfort on the Corsica line.

One of the main considerations is the market for such a project, i.e. car ferries on lines between the mainland and islands, cruise ships or cargo ships carrying perishable goods.

The next consideration is the type of ship and its means of propulsion. The French researchers propose a technical study programme of 11 years' duration, the first two years being used to work out the type of ship most suitable for such a project.

THE AGE OF LIQUID GAS CARRIERS

At the recent Gastech '90 congress, some interesting comments were made on the subject of the present and future of liquid gas carriers.

More particularly, with respect to the age of methane carriers, much was said and there was a lot of argument. The only thing everyone agreed upon was the fact that age is not the only factor governing the replacement of such ships. Or, that age was not an important factor in assessing the cause of damage and other problems, at least, not any greater degree than applies to other types of ship. For many delegates, the distinction to be made was between hull, tanks and engines.

It is generally considered that the hulls of such ships are maintained in good condition because of the kind of voyages they perform and the quality of their owners. The tanks were more likely to be a factor in this respect. The Moss spherical tanks have the advantage of being independent of the hull, but with regard to the independent rectangular tanks, there was no clear answer.

What took precedence was the quality of the ship's design and construction, its operation and maintenance. High-cost ships receive spe-

cial treatment and maintenance which greatly reduce stresses as corrosion.

SHIP MANAGEMENT CERTIFICATION BY BUREAU VERITAS

The inquiry which followed the capsizing, in March 1987, of the Ro-Ro passenger ferry «Herald of Free Enterprise» has highlighted quite a number of shortcomings due either to the crew or the shore-based personnel as well. In its quest of solutions to prevent these occurrences, IMO has identified the need of establishing regulations which will enable companies to set up a suitable management of ships with regard to the safety of persons and properties, and to the protection of the marine environment.

This task was entrusted by the IMO Assembly jointly to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee, and completed in October 1989 with the adoption of Resolution A. 647 (16) entitled «Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention»

Bureau Veritas has worked out an implementation scheme of Resolution A. 647 (16) and detailed it in new Guidance Note NI 372 «SHIP MANAGEMENT CERTIFICATION». This is a new service proposed by the Society, which allows those clients who apply for it, to ensure that their organisations comply with IMO recommendations. Benefits of certification are manifold: it provides the certified company with a precise assessment of the quality of the company's organization, it allows to minimise risks induced on ships by an approximative management, it may be used as a reference in the quality assessment of a complete chain of multi-modal transport.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ANNOUNCEMENT

In January 1991, «Naftika Chronika» celebrated its 60th anniversary.

For sixty years it has constituted a dynamic presence in Greek shipping and made a positive contribution to its great achievements.

Under the guiding hand and imposing personality of its founder, the late mentor of the Greek shipping family, Dimitrios Cottakis, «Naftika Chronika» has reported on Greek shipping from its first tentative steps during the prewar period, through the struggle for freedom with its countless victims and finally during the postwar years which marked its spectacular growth.

The journal's 56 bulky annual volumes are full of this rich material and, indeed, the maritime epic of our country is contained in the 70,000 pages and 1,350 issues of «Naftika Chronika».

We who continue the work of the Journal's great and inimitable founder, Dimitrios Cottakis, together with a team of select contributors, have decided to epitomise the contents of the journal's sixty years, reflecting the course and development of the Greek shipping world, in one single, large and high-quality volume — a high class publication which will not only be an anthology of the parallel lives of Greek shipping and «Naftika Chronika», but a valuable reference book for anyone who wishes to study the history of Greek shipping and also a guide for those actively engaged in shipping today.

The book will also contain a detailed English supplement so that non-Greek speaking friends and associates of the Greek shipping family can appreciate its contents.

«NAFTIKA CHRONIKA»



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

“TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS”

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27324 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA TPIZ	74	16819
AGIAZOC	82	36000
AGIOC MAKAPIOC	68	25003
AGIOC NIKOΛAOC I. (δ.)	70	999
AETOC	72	3065
AΘENΣ EEPPEΣ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
A'ΛAHT CKA'Y	76	11084
A'ΛAHT CKIΠEP	84	16800
A'ΛAHT TZEM	85	16800

AIOIKH PHΦEP	78	6933
A'PHNΣ EMEPAAHT	77	9136
A'PHNΣ NTETINY	71	78021
A'PHNΣ CΦATY	77	9136
AITZIAN FOYTNT	83	20960
AITZIAN ΛA'ION	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN CΗ	73	53964
AITZIAN (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOH	74	55783
AKPHTAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOΛIC (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIC	72	13638
AKTH	77	14998
ALEEANAPO	74	10058
ALEEANAPEIA	75	22575
ALEEANAPEIA	81	14641
ALEEANAPOC II	77	1598
ALEEANAPOC III	77	1584
ALEEION XOOPY	68	9084
ALIKPATOP	83	15857
ALIN II	69	10650
ALKAIOC	77	11213
ALKIMOΣ	85	24700
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIC	73	13631
ALMA	80	11584
ALMΠA II	72	9709
ALMΠEPTA	84	17882
ALΦA IAN (δ.)	72	52440
ALΦA TZOYΠTEP	85	14400
ALΦA TZALLANTZ	85	10511
ALΦA ΦE'IΘ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMALIA	84	14103
AMANTOYC	84	36958
AMILIA	72	13631
AMOPΓOC	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA BENTCOY	89	36781
ANAGΓEA BIKTOY	79	10996
ANAGΓEA ΓKΛOY	74	13633
ANAGΓEA FOYT'INTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTWP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'IT	78	13889
ANAGΓEA NTIKNTY	84	24643
ANAGΓEA ONETZY	83	18641
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠITZ	74	13633
ANAGΓEA ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA CΔEΣ	84	24643
ANAGΓEA CKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEA TCMΠION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOPY	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMELI	77	14584
ANASTAZIA	80	15888
ANASTAZIC (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400

πρός Νοβοροσίσκ 31/12
α. Άδελαΐδα 24/12
πρός Ίταλία 4/10
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Άγία Δύναμις»
πρός Μπέντι 17/12
α. Μόγκλα
πρός Γουατεμάλα 8/12
πρός Φουκουγιόμα 20/12
ε. Καταγένη 24/12
πρός Ήγουμνίτσα 19512
πρός Τζουμπάι 29/12
μεταφορές Πάτρας
πρός Πειραιά 30/12
ε. Σάν Φραντίσκο 26/12
πρός Ύμενι 23/12
α. Λουσίτα 30/12

δ. Παναμά 26/12
πρός Αυστραλία 27/12
πρός Γκλάντσταουν 18/12
α. Άμβέρσα 1/1
δ. Παναμά 20/12
πρός Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ε. Πειραιά 14/10
ε. Ν. Όρλεάνη 1/1
ε. Όμισάλυ 27/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιούροπορτ 4/1
πρός Δ. Άφρική 8/12
δ. Θέρωντρεϊ Άιλαντ 31/12
πρ. «Interbulk Vision»
ε. Φουτζέιρα 1/1
α. Λαττάκια 21/10
ε. Χάλλ 3/1
α. Τερνούζεν 3/1
α. Κουϊνκνάρ 17/12
πρός Μπαντάρ Άμπας 5/11
ε. Πειραιά 29/4
πρός Τζέντα 24/12
στό Μπαντάρ Άμπας
πρός Ρότερνταμ 28/12
πρός Δακάρ 13/12
α. Ντάρμπαν 3/1
ε. Μπενανκούρ 9/12
α. Μ. Μαγκάνουϊ 1/1
πρός Άλεξάνδρεια 24/12
πρός Βαλπαράϊζο 27/12
ε. Πειραιά 28/11
ε. Φιλαδέλφεια 3/1
πρός Σίνδου 22/10
ε. Ρότερνταμ 1/1
μετ. «Chefoo» (ε.)
πρός Ρότερνταμ 7/12

πρός Μπ. Άμπας 24/11
πρός Τζακάρα 22/12
α. Χάμπτον 2/1
α. Χιούστον 14/12
α. Πόρτ Τάλμποτ 4/1
ε. Βρέμη 3/1
δ. Σουέζ 3/1
πρός Ματάνζας 18/1
πρός Κασσιούγκ 17/12
α. Φόλμουθ 14/12
πρός Τέλεξ Σίτυ 23/12
πρός Κολομβία 7/12
πρός Καζαμπλάνκα 23/12
ε. Κρόφτον 3/12
ε. Κασίμα 18/12
πρός Μαλακία 28/12
ε. Μομπά 2/1
πρός Τσίμα 28/12
δ. Σουέζ 4/1
α. Μπλμμόν 13/12
ε. Χόγκ Κόγκ 2/1
πρός Τόμα 15/12
α. Κοτονού 24/12
πρός Πρίνς Ρούπερτ 23/12
πρός Τσιβάν 7/12
πρός Κόμπε 19/12
πρός Λαττάκια 31/12
ε. Μπενανκούρ 10/12
α. Τόκιο 8/12
ε. Καζαμπλάνκα 21/12
δ. Πόρτ Σαΐδ 3/1
πρός Ίτακούϊ 20/12
πρός Καρότσι 27/12
πρός Βραζιλία 8/12
ε. Βομβά 14/12
πρός Βομβά 16/12
πρός Πόρτ Σαΐδ 17/12
ε. Ταϊτσούγκ 19/12

ANAPPAZ	77	15592
ANAPPAZH	71	18634
ANAPPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500
ANAPPOC APIC (μ.)	72	119505
ANAPPOC ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOC ΓEAPΓIOC (δ.)	76	115461
ANAPPOC MEATEMI	73	32781
ANAPPOC OKEANIA	77	20676

ANEMOC	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITSA A.	83	35808
ANNOYLA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIΘ	84	36353
ANTZELIK XOOPY	85	25300
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIMHΛOC (δ.)	72	17355
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622
ANTONHIC I. AGΓELIKOYCIC	89	70000
AOYPOPA AYCTPAΛIC (δ.)	73	101439
AOYPOPA MΠOPEALIC (δ.)	73	116150
AOYPOPA ΠEPΛ	76	6051
APIHAIOTHC	75	35716
APIHOIA	75	34409
APAFKON	73	10713
APAMIC (δ.)	77	75124
APAMΠEΛΛA	83	13508
APKOZY (δ.)	76	19016
APΓONAYTHC (δ.)	78	75588
APΓONHCIC (δ.)	77	19378
APΓO EEPΔOPEP	78	20328
APΓO TPETHTEP	78	20328

ARETH	73	13631
AREΘOYCA II	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTELHC	85	13600
ARION	73	13633
ARKADI	83	4097
ARKADIA (δ.)	82	30042
ARKAC	88	36309
ARMENICTHC	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMΠEΛΛA	75	22575
ARTEMIC	87	36648

ΓAPOPYAΛΛIDH (δ.)	77	66259
ARTEMION	65	8344
APXATTELOC	84	22172
APXATTELOC	76	30149
APXATTELOC	76	19633
APXIMHΔHC	84	25063
AXHMONA	66	35001
AXKONA	81	30500
AXAEY	70	13363
AXΠIOC (δ.)	85	45065
AXTHP	74	13633
AXTYΠAΛAIA (δ.)	70	17485
AXΦAΛHT ANHTEP (δ.)	76	18343
AXΦAΛHT TPETHTEP (δ.)	62	18033
ATEHI (δ.)	76	28059
ATΛANTIKA (μ.)	81	14582
ATΛANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATΛANTIK IAN (δ.)	78	35315
ATΛANTIK CENBOP	83	37452
ATΛANTIK CE'ΓAOP	77	37456
ATΛANTIK COBEPE'IN	86	35954
ATΛANTIK CΠEΛHTOP	81	31654
ATΛANTIK CTHTEMAN	81	35840
ATΛANTIC (δ.)	75	44601
ATΛAZ	77	11804
AYCIC	79	10993
AFPIKAN ΓKΛOY	77	6096
AFPOC	70	18328

BAΛIANT	72	11076
BAΛIAPA'TZO PHΦEP	72	5882
BAPEHBEΛC	76	11802
BAZIEICIC X (δ.)	65	1423
BAZIEICIC XI (δ.)	59	1599
BENETIKO	78	12238
BENOCYC	76	14540
BEPIΓO (μ.)	72	57527

α. Άσσάμπ 6/12
πρός Ν. Όρχη 24/12
πρός Τσίμα 22/12
πρός Άνναμπα 24/12
πρός Σιγκαπούρη 25/12
ε. Σιγκαπούρη 11/12
α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 7/12
α. Λός Άντζελες 2/1
α. Ν. Όρλεάνη 23/12

α. Βαρκελώνη 27/12
πρός Κορέα 28/11
πρός Δακάρ 13/12
α. Θεσσαλονίκη 28/11
πρός Χιούστον 8/12
πρός Χάμπτον 21/12
α. Μομπάσα 15/10
πρός Σέβεν Άιλαντ 22/12
α. Λονδίνο 5/1
πρός Πειραιά 13/12
πρός ΗΠΑ 25/12
πρός Ιαπωνία 30/12
α. Ντάρμπαν 24/12
πρός Κίνα 20/12
πρός Ρότερνταμ 4/12
πρός Έκουαντόρ 15/12
α. Ν. Όρλεάνη 25/12
πρός Ίντσον 31/12
πρός Γαλλία 5/12
πρός Άμπιτζάν 11/12
α. Άκαμπα 18/12
πρός Κόμπο ΗΠΑ 24/12
α. Άντοφαγκάστα 28/12
πρός Δ. Άφρική 4/12
α. Μασαλία 18/12
ε. Μπάρ 27/12
πρός Γιβραλτάρ 25/12
πρ. «Antares»
πρός Μομπάσα 5/12
πρός Σιγκαπούρη 14/12

α. Κέμπε 22/12
πρός Κόμπε 29/11
ε. Σάβαντορ 1/1
ε. Πειραιά 27/12
πρός Άλγερία 14/12
ε. Βομβά 20/12
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Ν. Όρχη 1/1
πρός Ιαπωνία 13/12
πρός Άλγκιέρας 24/11
ε. Φορντάν 17/12
ε. Καμπάνα 4/12
πρός Ν. Όρλεάνη 21/12

α. Φόλμουθ Μπαϊ 28/12
πρός Πειραιά 27/12
πρός Ιαπωνία 7/12
πρός Ματάνζας 17/11
πρός Γιούζι 12/12
δ. Παναμά 1/1
α. Πειραιά 16/12
ε. Ίμμινγκχα 21/12
α. Χιούστον 28/12
πρός Πειραιά 22/11
α. Κοτονού 29/12
α. Ν. Όρλεάνη 25/12
πρ. «BP Energy»
πρός Άμουού Μπαϊ 14/12
πρός Πόρτ Κέλαγκ 14/12
ε. Κάδουντμποργκ 1/1
α. Τζουάιμα Τέρμ. 1/12
α. Σάνγος 29/12
πρός Γιοκοχάμα 18/12
ε. Ν. Όρλεάνη 23/12
πρός Βραζιλία 20/12
πρός Λέ Χάβρη 29/12
πρός Ντάρμπαν 16/12
α. Χιούστον 30/12
πρός Μπ. Άμπας 8/12
πρός Νταμμού 19/12
α. Ντόρντρεχτ 4/1
πρός Γκουαϊάμας 17512

δργεί Πειραιά
πρός Παναμά 11/12
δ. Πόρτ Σαΐδ 4/1
πρός Βόλο 24/12
ε. Πειραιά 24/12
πρός Μπ. Άμπας 18/12
πρός Πάτρα 30/12
ε. Ν. Όρλεάνη 16/12

BIBH M.	78	1600
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
BYZANTION (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦΟΥ'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΥΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΟΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΟΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΣΙ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310

ε. Ριγέκα 19/12	
μεσογειακές μεταφορές	
δργεί Πειραιά	
προς Ν. 'Όρκλη 31/12 *	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. 'Όρκλη 22/12	
προς Σίντι Κερύ 20/12	
α. 'Όδησος 2/1	
μεταφορές Φουτζέρας	
προς Τρίπολη 21/12	
προς Θεσσαλονίκη 17/12 *	
α. Πόρτο Τόρρες 25/12	
στή Φουτζέρας (άποθήκη)	
ε. Σουέζ 4/1	
ε. Σουέζ 5/1	
προς Σάφι 19/12	
δ. Σουέζ 4/1	
προς Γιβραλτάρ 19/12	
υπό ναυπήγηση	
προς Τενερίφ 15/12	
α. Λός Πάλας 22/12	
ε. Φλάσσιγκ 21/12	
προς Ρίο Χάινα 5/12	
ε. Ν. 'Όρκλη 31/12	
α. Ν. 'Όρκλη 30/11	
α. Ν. 'Όρκλη 12/12	
α. Σ. Τζών 27/12	
α. Ρίο Χάινα 21/12	
προς Σιγκαπούρη 22/12	
ε. Βαλτιμόρη 31/12	
έπιπλήθη	
προς Διηλεκέσι 29/12	
α. Μόγκλα	
δργεί Πειραιά	
προς Ταϊβάν 17/12	
προς Γκάνδη 31/12	
προς Τουρκία 28/12	
προς 'Όζκα 24/12	
προς Χοκάγκου 9/12	
ε. Κάντλα 28/10	
α. Θέουτα 28/10	
προς Μαλασία 16/12	
προς Καλλάα 25/12	
προς Κωνσταντίνα 10/12	
α. Ν. 'Όρκλη 11/12	
δ. Παναμά 19/12	
ε. Ούμ Σαίβ 30/12	
προς 'Ιντσόν 25/11	
α. Ρότερνταμ 31/12	
ε. Σιγκαπούρη 6/12	
δ. Πόρτ Σαίβ 3/1	
προς Γιβραλτάρ 27/12	
α. Αύγουστα 22/12	
προς Γιβραλτάρ 30/12	
α. Τζουέμα Τέρμ. 25/12	
προς Τζακόρτα 14/12	
προς Τζακόρτα 23/12	
προς Τσάπας 16/12	
δργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 1/1	
προς Σιγκαπούρη 19/12	
προς Ν. Κορέα 31/12	
δργεί 'Αλιβέρ	
δ. Κων/πολη 2/1	
προς Νταμμάμ 19/12	
έπιπλήθη αλλοδαπούς	
α. Λός 'Αντζέλες 29/12	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 17/11	
προς Χιροχάτα 22/11	
προς Πράδα Μόλε 11/12	
προς Κωνσταντίνα 5/12	
προς Σιγκαπούρη 18/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σιγκαπούρη 23/12	
ε. Πειραιά 18/12	
ε. Τουμπάρτα 12/12	
δργεί Βασύρα	
προς 'Ιταλία 31/12	
προς Γιβραλτάρ 11/12	
δ. Παναμά 21/12	
α. Λός 'Αντζέλες 1/1	
α. Σ. Τζών 17/11	
προς Βαλτιμόρη 13/12	
ε. Σάντος 30/12	
δ. Σουέζ 4/1	
ε. Πειραιά 27/12	
στήν Πάχη (άποθήκη)	
προς Πόρτ Σουδάν 28/12	
ε. Παρανίτι 24/11	
προς Μπαλκισπάρν 12/12	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπαγκόγκ 16/12	
προς Ν. Κορέα 30/11	
προς Ταϊλάνδη 17/12	
α. Πειραιά 22/12	
προς Θεσσαλονίκη 27/12	
προς Θεσσαλονίκη 24/12	
δ. Σουέζ 3/1	
α. Πρίνς Ρούπερτ 29/12	
α. Νιούκαστλ 10/12	
α. Ρότερνταμ 5/1	
προς 'Αλγερία 16/12	
δργεί Πειραιά	
προς Μαϊάμ 19/12	
δ. Παναμά 28/12	
προς 'Όζκα 21/12	
ε. Ρεϊνιόν 31/12	
προς 'Αρούμα 30/12	

ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΗΣ	81	22857
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	23465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	23465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΖΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΥ	85	34400
ΙΡΕΝΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (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 ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470

ε. Σικάγο 29/11
 ε. Πόργκρουπ 25/12
 δ. Σουέζ 1/1
 προς Γκίλκονκ 26/12
 ε. Φιλιάδελφεία 1/1
 ε. Χοντίντα 6/11
 προς Θεσσαλονίκη 20/12
 ε. Σαλβατόρ 26/12
 προς Δ. 'Αφρική 24/11
 προς Κωνσταντίνα 22/9
 προς Μομπιλ 18/12
 προς 'Ινδία 13/12
 α. Χόγκ Κόγκ 30/12
 ε. Βενετία 30/12
 ε. Μελβούρνη 1/1
 προς Μπουσόν 21/12
 προς Λός 'Αντζέλες 28/12
 προς Γιοκοχάμα 15/12
 προς Σιγκαπούρη 31/12
 προς Βαρκελώνη 31/12
 προς Θεσσαλονίκη 24/12
 ε. Ν. 'Όρκλη 26/12
 προς Ρότερνταμ 4/12
 α. Φιλιάδελφεία 27/12
 α. Ν. 'Όρκλη 1/1
 ε. Σεπετίμα Τέρμ. 18/12
 προς Μιλάν 28/12
 ε. Πόρτ Σαίβ 28/12
 α. Ν. 'Όρκλη 1/12
 α. 'Αλεξάνδρεια 1/12
 προς 'Απυ 'Ανατολή 28/12
 ε. Ρίνα 20/12
 προς 'Όδησος 8/12
 α. Γιουροπορτ 4/1
 προς 'Ιταλία 17/12
 σημεία Βανουάτου
 προς Πάτρα 25/12
 ε. Πειραιά 28/10
 α. Ρουέν 4/1
 ε. Κακινάδα 21/12
 προς «Reeler Manggis»
 προς Γιοκοχάμα 6/12
 πρ. «Iraon Capricorn»
 σημεία Βανουάτου
 μεσογειαικές μεταφορές
 α. 'Αλεξάνδρεια 18/12
 προς 'Ιαπωνία 6/12
 ε. Γούνια 27/12 •
 προς Πόρτ 'Εβενκλές 18/12
 προς Τζακσονβίλ 26/12
 προς 'Απυ 'Ανατολή 21/12
 προς Λιβύη 14/12
 προς Ταϊβάν 7/12
 προς Χάλλ 27/12
 προς Λύττελτον 27/12
 ε. Κολούμπα Ρίβερ 26/12
 α. Τζουέμα Τέρμινάλ 27/11
 α. Λούπ Τέρμινάλ 16/11
 ε. Σ. Μάικλις 26/12
 α. Ζάντος 31/12
 α. Ντάρμπαν 1/1
 α. Τζουέμα Τέρμινάλ 30/9
 πρ. «Esoo Mediterranean»
 προς Γιβραλτάρ 27/12
 α. Ν. 'Όρκλη 21/12
 ε. Δομιέτα 30/12
 προς Τάιτασόνκ 15/12
 α. Ν. 'Όρκλη 24/12
 προς 'Ινδονησία 28/12
 'Επισκευές Πειραιά 20/12
 προς Σιγκαπούρη 12/12
 ε. Πειραιά 24/12
 προς Βιτόρια 12/12
 προς 'Απυ 'Ανατολή 29/11
 ε. Ρουέν 29/12
 μεσογειαικές μεταφορές
 βρεγί Πειραιά
 ε. Σάρντες 2/1
 προς Πειραιά 29/12
 προς 'Αλεξάνδρεια 13/12
 προς Φορταλέζα 16/12
 στη Φουτζέιρα 7/9
 α. Ρός Τανούρη 16/12
 προς Β. Θάλασσα 30/12
 προς Γκλάντσταουν 26/11
 α. Μομπιλ 28/12
 'Επισκευές Χόγκ Κόγκ 6/11
 προς Καρατίς 23/12
 ε. Φουτζέιρα 30/12
 προς Γαλλία 22/12
 'Επισκ. Ρότερνταμ 27/12
 προς Γιοκοχάμα 28/11
 προς Γιοκοχάμα 6/12
 προς Παρανάγουα 12/11
 προς Χάργκ 'Αϊλαντ 21/12
 ε. Λυούσκα 30/12
 προς Ρίο 'Ιανέιρα 17/12
 προς 'Ελ Σαβαντόρ 17/12
 προς 'Απυ 'Ανατολή 24/12
 ε. Καρατίς 17/12
 α. Πόρτ ντ' Μπουκ 23/12
 ε. Πειραιά 22/12
 ε. Τζέντα 25/12
 προς Τουάσε 25/12
 ε. Τζέντα 24/12
 ε. Τζέντα 5/12
 προς Χάργκ 'Αϊλαντ 23/11
 ε. Φιουμιστίνο 22/12
 α. Γιουροπορτ 3/1
 ε. Σουέζ 2/1
 προς 'Ελλάδα 31/12

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΑΒΕΝΤΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟ	71	2557
ΛΟΓΓΙΑΤΥ	69	9045
ΛΟΥΪΖΙΑΝΑ ΡΕΪΝΜΠΡΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΦΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΞΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580

ε. Μπιλμπάο 25/12	
ε. Τζουμπάιλ 27/12	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
πρόξ Σουρσούν 27/12	
ε. Ντρούλα 5/12	
α. Ν. Όρλεάνη 21/12	
δ. Πόρτ Σάϊδ 4/1	
α. Γέβραλτάρ 5/12	
ε. Γένοβα 16/12	
ε. Ζήμπαργκε 31/12	
πρόξ Μάρκο 31/12	
ε. Τζέντα 3/11	
πρόξ Σάντος 5/12	
πρόξ Μπουσάν 4/12	
α. Καζαμπλάνκα 14/12	
δ. Σουέζ 3/1	
έπισκ. Πειραιά 29/11	
πρόξ Πειραιά 29/12	
πρόξ Αγγλία 28/11	
ε. Αύγουστα 30/12	
ε. Υμουίντεν 2/1	
στή Φορταλέζα (άποθήκη)	
πρόξ Σιγκαπούρη 23/12	
πρόξ Ποχάγκ 14/12	
α. Ρότερνταμ 3/1	
πρόξ Άλεξάνδρεια 24/12	
πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 26/12	
πρόξ Χάμπτον 29/12	
πρόξ Άμβουργο 14/12	
πρόξ Κωνσταντίνα 15/12	
στή Βασίλα	
πρόξ Γιοκχάμα 21/12	
πρόξ Ρίτσαρντς Μπαϊ 11/10	
ε. Θεσσαλονίκη 10/12	
ε. Ρότερνταμ 2/1	

έπισκ. Σιγκαπούρη 14/12	
ε. Ίμπέρια 24/12	
α. Μπιλμπάο 14/12	
πρόξ Κέιπ Σάν Άντονιο 13/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 31/12	
ε. Φιλαδέλφεια 3/1	
πρόξ Τσίβον 30/12	
πρόξ Ίνδα 20/11	
α. Σιγκαπούρη 7/12	
α. Ντάρμπαν 14/12	
ε. Σάντος 26/12	
ε. Κορώ Μπαϊ 10/12	
πρόξ Μπαγκόκ 18/12	
ε. Τεκρινόγκ 27/12	
α. Φόρτ ντε Φράνς 30/11	
πρόξ Άντονι 27/12	
πρόξ Ίταλία 25/12	
δ. Παναμά 27/12	
πρόξ Λά Γκουαίρα 1/12	
ε. Τάμπα 24/12	
ε. Ταραγκόνα 22/12	
ε. Γκντάνσκ 31/12	
πρόξ Μοντεβιδέο 2/12	
πρόξ Άμβουργο 4/1	
πρόξ Μελίλη 28/12	
μεταφορέ Έρυθρός	
πρόξ Λαττάκια 11/12	
α. Βοστώνη 2/1	
πρόξ Γκάλβεστον 29/12	
πρόξ Σιγκαπούρη 8/12	
ε. Τσίμπα 20/12	
πρόξ Ν. Αμερική 3/12	
πρόξ Ίταλία 26/12	
πρόξ Άλγκεθρας 29/12	
πρόξ Βραζιλία 14/12	
πρόξ ΗΠΑ 29/12	
α. Ρότερνταμ 4/1	
πρόξ Τερνέστη 31/12	
α. Ποχάγκ 4/1	
πρόξ Παρανάγουα 19/12	
α. Λουαντογκάγκ 17/12	
ε. Τάμπα 21/12	
πρόξ Ίσπανία 22/11	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 27/12	
έπισκ. Χαλκίδα 11/10	
ε. Παρανάγουα 17/12	
πρόξ Μπουσάν 23/12	
έγκαταλείφθηκε 24/7	

πρόξ Όραν 31/8	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
πρόξ Ματάντι 16/12	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Ν. Όρλεάνη 30/12	
ε. Παραμαρίμπο 27/12	
α. Ν. Όρλεάνη 20/12	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
πρόξ Μοντέγκο Μπαϊ 14/12	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Χιούστον 1/1	
α. Χιούστον 7/12	
α. Χιούστον 26/12	
πρόξ Βενγκάζ 27/12	
πρόξ Γουάιντα 21/11	
ε. Μανζούλ 27/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/11	
πρόξ Μοντέγκο Μπαϊ 14/12	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Γκουανιακούλ 27/12	
πρόξ Βεροκρούς 24/12	
α. Ν. Όρλεάνη 18/12	
ε. Χιούστον 2/1	
ε. Βαλτιμόρη 3/1	

ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΪΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΪ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΕ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΪΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΝΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΑΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163

πρ. «Salines»	
πρόξ Όδησσό 20/12	
πρόξ Γκντάνσκ 5/1	
πρόξ ΕΣΣΔ 28/12	
πρόξ Δ. Αφρική 26/12	
πρόξ ΗΠΑ 13/12	
ε. Άλεξάνδρεια 20/12	
πρόξ Άλγερία 12/11	
ε. Ν. Όρλεάνη 22/12	
ε. Χοντίντα 28/12	
α. Άμβουργο 4/1	
πρόξ Ρίτσαρντς Μπαϊ 22/12	
πρόξ Θεσσαλονίκη 24/12	
ε. Δουνκέρκη 28/12	
μετασκευάζεται Πειραιά	
α. Μπιλμπάο 1/1	
α. Ταβιβαβέτσια 15/12	
πρόξ Γκουάιντα 27/12	
πρόξ Ίσπανία 29/12	
πρόξ Ίταλία 29/12	

προς Νοβοροσίσκ 12/12
 προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/12
 προς Πόρτ Σάϊδ 29/12
 ε. Βρέστη 23/12
 προς Πουέρτο Κουεζάλ 14/12
 προς Άλγερία 24/11
 α. Σιγκαπούρη 17/11
 προς Θεσσαλονίκη 12/12
 ε. Πειραιά 30/10
 προς Γιάνμπου 23/12
 α. Ρότερνταμ 5/1
 προς Σουρία 21/11
 ε. Ίντσον 12/12
 έπισκ. Πειραιά 7/8
 προς Σεμάχα Μπαϊ 10/12
 α. Ν. Όρλεάντ 21/12
 στη Δαμίσττα (άποθήκη)
 α. Τεργέστη 22/12
 ε. Μπωμόντ 1/1
 προς Ίταλια 21/12
 α. Σάρροχ 16/12
 α. Τεργέστη 29/12
 ε. Σέλλ Χάβεν 5/1
 α. Ν. Όρλεάντ 1/1
 ε. Κουανγυάγκ 4/12
 προς Πένγκιτον Τέρμ. 22/12
 δ. Παναμά 26/12
 προς Κορέα 6/12
 προς Χοντέιντα 21/12
 προς Ήράκλειον 20/12
 προς Σουδάν 17/12
 προς Πόρτ Κέμπλα 18/12
 στη Φουκουγιμά 5/1
 α. Νόρβικ 2/1
 προς Δ. Άφρική 24/12
 προς Λαττάκια 6/12
 α. Ν. Όρλεάντ 7/12
 α. Λάγος 20/12
 ε. Ρίο Χάιντα 26/10
 δ. Παναμά 7/12
 προς Μιζουράτα 11/12
 προς Άγγλια 21/12
 ε. Ντρώμμαν 30/12 •

ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΑΜΠΟΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
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
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29900
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (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 Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533
ΣΑΡΔΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΚΗ.	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

ΣΙΑΒΕΡ Α'Τ'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702

πρός Φουτζέιρα 17/12
α. Ρότερνταμ 27/12
βυθίσθηκε Κασίμα 4/8
πρός Πόρτ Έβεργκλέιτς 31/12
α. Πρίνς Ρούπερτ 23/12
πρός Κρήτη 31/12
ε. Βεραρούς 27/11
ε. Κρίστομαλ 5/12
πρός Ρότερνταμ 6/1
α. Καρότσι 21/12
πρός Λαύριο 20/12

πρός Γένοβα 20/12
πρός Νταμάμ 18/12
α. Λεμεσό 2/1
πρ. «Marco Polo No. 1»
πρός Πειραιά 20/12
πρός Μερσίνη 26/12
πρός Ραβέννα 28/12
α. Ν. Όρλεάνη 4/12
πρός Καστέλλον 22/12
ε. Ντουαρνέζ Μπαί 30/12
επισκευές Πειραιά 1/12
πρός Ίστανβούλ 25/11
πρός Ν. Αφρική 3/12
πρός ΕΣΣΔ 13/12
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 25/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
πρός Περακό 13/11
πρός Νιούκαστλ 23/11
α. Έξμπεργκ 9/11
α. Πόρτ όφ Σπαίην 31/12
πρός Όναχάμα 22/12
δ. Παναμά 18/12
πρός Νουακταότ 22/12

στό Λομπότο
ε. Τζέμλεκ Ντάνα 4/1
ε. Μανζανίλο 30/11
επιβλήθη
στή Τέμα 26/12
ε. Άμβουρνο 31/12
στό Μοντεβιδέο 9/11
α. Ρεσίφ 22/12
πρός Σινκαπούρη 8/12
πρός Μονφαλκόνε 21/12
μετ. «Special» (AB)
πρός Ήράκλειο 15/12
στό Σουέζ (άποθήκη)
πρός Ντουμάι 7/12
α. Βανκούβερ 22/12
πρός Γιβραλτάρ 17/10
πρός Ντουμάι 7/12
α. Τζουσιόβιτς 19/12
πρός Γένουα 28/12
α. Χιούστον 30/12
πρός Βόλο 27/12
δ. Δαρδανέλλια 2/1
πρός Ελλάδα 31/12
πρός Ελλάδα 29/12
πρός Ελλάδα 26/12
πρός Πειραιά 25/12
μετ. «Αμαλία» (μ. 7
ε. Λάγος 26/12
πρός Μήλο 20/12
πρός Μομπάσα 28/11
ε. Κόγκα 3/1
πρός Ίσπανία 10/12
αργεί Σαουθάμπα
πρός Τσοντίν 21/10
ε. Σάντος 14/12
στή Κασκαίς 3/1
πρός Καρμπονέρας 22/12

ε. Βομβή 30/11
υπό ναυπήγηση
πρός Κόλο ΗΠΑ 13/12
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 2/12
ε. Λισαβόνα 1/1
α. Βανκούβερ 5/12
πρός Θεσσαλονίκη 25/12
πρ. «Stainless Spray»
πρός Φουκουγιόμα 28/12
ε. Άμβουρνο 5/1
πρός Λευκωσία 10/12
πρός Όζκα 27/12
ε. Λονδίνο 23/12
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 8/12
ε. Πειραιά 19/12
ε. Άμβουρνο 30/12
α. Ντουάλα 16/12
πρός Πειραιά 31/12
ε. Γκιερρά 20/11
ε. Πειραιά 24/12
ε. Λισαβόνα 15/12
α. Ταραγκόνα 29/12
α. Λάγος 24/12
πρός Φιλμπίλινγκ 23/12
πρός Κώ 25/12
ε. Άκομα 31/12

πρός Γιοκοχάμα 19/12
πρός Όρν 22/12
πρός Λά Γκουαίρα 24/11
πρός Ραμπούλ 25/11
α. Πειραιά 21/12
πρός Όρν 19/12

ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323

ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14670
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1.	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ I.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ II.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ III.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Τ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
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 ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΕΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13260
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

πρός Νιγηρία 29/12
στόν Πειραιά 22/12
πρ. «Moleson»
ε. Ρόκυ Πόντ 12/12
ε. Μπορντώ 26/12
ε. Ρεϊνόν 21/12
πρός Μεθού 8/10
ε. Μαμπίλ 2/1
πρός Ταρραγκόνα 30/12
α. Ρότερνταμ 4/1
ε. Γένοβα 30/12
πρός Άμβουρνο 20/12
πρός Νιγηρία 23/12
α. Τζουέμα 27/11
ε. Ν. Όρλεάνη 17/12
ε. Ρίο Ίανέιρο 21/12
ε. Φρημάντλ 3/12
ε. Νικόσια 27/12
επισκευή Ούλσάν 27/12

α. Πόρτ Κέλαγκ 31/12
ε. Άμβέρσα 3/1
ε. Λέγκχορν 25/12
πρός Καζαμπλάνκα 24/12
ε. Ντάρμπαν 21/12
πρός Βανκούβερ 16/12
πρός Νταμάμ 30/12
μεσογεικές μεταφορές
ε. Χοντίντα 16/12
πρός Μαπούτο 21/12
πρός Βενεζουέλα 27/12
πρός Ινδία 27/12
ε. Λάγος 22/12
πρός Ίστανβούλ 22/11
δ. Σουέζ 2/1
στό Γκιζάν (άποθήκη)
α. Ρός Τανούρα 4/12
πρός Χουέλα 22/11
πρός Γκλάντσταουν 14/12
ε. Γένοβα 19/12
πρός ΕΣΣΔ 25/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 29/12
πρός Κολομβία 31/12
πρός Τενέζ 24/12
πρός Λάγος 20/12
ε. Κολόμπο 17/12
πρός Άβονμαουθ 25/12

δ. Σουέζ 5/1
πρός Ήράκλειο 25/12

πρ. «Konkad»
μεσογεικές μεταφορές
πρός Λά Γκουαίρα 12/12
πρός ΗΠΑ 30/12
α. Ρός Τανούρα 1/12
επισκευή Λιβερτιανή
ε. Κάντλα 26/9
ε. Ν. Υόρκη 1/1
α. Τσίμα 2/1
μεσογεικές μεταφορές
πρός ΗΠΑ 26/12
ε. Πόρτ Κέλαγκ 27/12
πρός Τουρκία 19/12
ε. Ταχίς 24/12
πρός Γιοκοχάμα 6/11
ε. Άσντον 2/1
ε. Άντεν 18/12
δ. Σουέζ 1/1
πρός Κασσιούγκ 30/12
στό Σάντος 2/1
α. Γιούροπορτ 31/12
α. Λός Άντζελες 30/12



ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρες
Φιλ = Φιλιππίνες
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = αναχώρησε
ε = βρετσε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11821
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	78	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΨΟΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΨΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΨΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΨΝΙΚΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΨΡΗΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΨΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΨΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	80930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΡΑΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΙΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

ε. Ράντες 23/10	
επιπλήθη Έλληνες	
πρός Πειραιά 16/10	
α. Άμστερνταμ 10/11	
πρός Άβάνα 20/9	
πρός Άλγερια 10/10	
ε. Τραναντί 15/11	
επισκ. Πειραιά 6/10	
ε. Πόρτ ω Πρίνς 6/11	
πρός Λιβύη 21/10	
ε. Τσάρλεστον 28/10	
α. Σαγκάη 16/10	
δ. Ντόβερ 15/11	
ε. Λίβερπουλ 9/11	
πρός Μπ. Άμπας 11/10	
πρός Δ. Άφρική 29/9	
πρός Τσιβόν 16/10	
ε. Μπ. Άϊες 12/11	
α. Μπανζούλ 4/11	
α. Σαβόνα 4/11	
πρός Σουλίνα 29/10	
ε. Μπαχάμες 12/11	
ε. Ν. Ύορκη 15/11	
α. Σιγκαπούρη 6/11	
α. Ρός Τανούρα 7/11	
α. Γιοκαίται 7/11	
ε. Τζουμπάιλ 12/11	
δ. Σουέξ 3/11	
α. Μπαχάμες 7/11	
μεταφορές Περσικού	
πρός Βιτόρια 17/10	
ε. Σάντος 11/11	
α. Σιγκαπούρη 2/11	
επισκ. Γκντάνσκ 14/11	
στη Ραβέννα 14/11	
ε. Πειραιά 10/11	
α. Γουαγιαμά 3/11	
ε. Μπανόνα 27/10	
δ. Πόρτ Σαίδ 7/11	
α. Φός 7/11	
α. Ντάρμαν 1/11	
α. Παναμά 6/11	
α. Σάν Φρανσίσκο 28/10	
πρός Μπελκούιν 13/9	
πρός Τζουμπάιλ 28/10	
ε. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 2/11	
δ. Σουέξ 7/11	
ε. Σιγκαπούρη 11/9	
στο Χορμούζ	
πρός Τσίμα 30/9	
δ. Πόρτ Σαίδ 11/11	
ε. Γόνα 9/11	
ε. Σιγκαπούρη 7/11	
α. Μπουαβεντούρα 7/11	
στο Γάλλο Βόε 13/11	
α. Γιοκαίται 8/11	
α. Λός Άντζελος 5/11	
πρός Ίράν 27/10	
ε. Σάντος 10/11	
α. Καλάα 8/11	
δ. Παναμά 27/10	
ε. Μπέρτα 3/11	
ε. Σάο Σεμσαστίο 5/11	
πρός Κωνσταντία 31/10	
ε. Βαλέντσια 12/11	
α. Πειραιά 11/11	
πρός Καρμουνέρας 16/10	
ε. Σιγκαπούρη 16/10	
δρυγί Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 4/10	
πρός Χιούστον 23/10	
α. Σιγκαπούρη 11/11	
α. Άμστρονγκ 10/11	
ε. Τζακάρτα 26/10	
πρός Σιάττα 27/10	
α. Νταμύμ 9/11	
α. Βενετία 31/10	
α. Βαλέντσια 27/10	
πρός Φουτζέιρα 8/8	
α. Χιούστον 13/11	
α. Άμστερνταμ 4/11	

μεσογειακές μεταφορές

ANNA X. (μ.)	71	1594
ANNA SIERRA (κ.)	71	7402
ANNIKA N. (κ.)	84	28132
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΤΕΡ (μ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΚ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13285
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30847
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

BA'TN (δ.π.)	65	13408
BAKHIS T. (κ.)	71	25232
BALEBIS ΠΑΙΛΗ (κ.)	68	8766
BALENTINO (κ.)	72	3822
BALEH Π. (κ.)	74	8925
BAMANT ΓΟΥΑΙΒ (κ.)*	85	16623
BARKIZA (δ.μ.)	68	12588
BAZIP (κ.)	70	12578
BAZILIAKH II (κ.)	70	14671
BAZSQ (Μπχ.)	67	34951
BENOUYS V (π.δ.)	81	42048
BENTSIΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
BERMA (κ.)	75	9632
BHTAKPAH (κ.)	73	15683
BHTAΛAK (κ.)	72	16334
BHTAKA'Y (π.)	71	12222
BHTATZO'Y (κ.)	71	16917
BIGKOP (κ.)	76	11321
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
BIKTOPY (κ.)	78	10411
BILA NTE NTOUNKPK (Μπχ.)	78	26409
BINTA (Μπχ.)	76	9833
BITALA II (κ.)	77	9767
BALAXERA ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
BOCΠOPOS (κ.)	75	10136
BOYAKAN (κ.)	75	15113
BPACHOS (Ον.)	72	9284
BPYSH (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599

α. Νάπολη 12/11	
α. Άλεξάνδρεια 3/10	
ε. Πρίνς Ρούπορτ 9/11	
πρός Άβάνα 5/9	
ε. Σάντος 15/11 *	
ε. Πρίνς Ρούπορτ 14/11	
ε. Λεμεσό 13/11	
δ. Σουέξ 4/11	
α. Ντουμπάι 11/10	
πρός Βάλβις Μπαίη 27/10	
α. Φρήπορτ 1/11	
α. Πειραιά 13/11	
α. Ρουέν 10/11	
δ. Ντόβερ 13/11	
α. Πειραιά 13/11	
ε. Κολούμπα 14/11	
α. Κόρπους Κρίστι 23/10	
α. Ντάρμαν 25/10	
α. Χοντζίνα 15/10	
α. Παρανάγουα 13/8	
στο Χορμούζ	
α. Ν. Όρλεάνη 27/10	
α. Σαβόνα 15/11	
ε. Κορμά Μπαίη 29/10	
α. Μπ. Άϊρες 5/11	
α. Λομέ 26/10	
πρός Λαττάκια 10/10	
ε. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Γκάνδη 13/11	
ε. Μοντεβιδέο 30/10	
α. Τσιβιτάβια 15/11	
α. Ρόττερνταμ 17/11	
α. Βενετία 9/11	
α. Γκάνδη 8/11	
πρός Ουόλσιν 18/10	
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 30/10	
α. Μομπάσα 26/10	
α. Γιοκαίται 10/11	
α. Ντάρμαν 5/11	
μεταφορές Περσικού	
πρός Ρόττερνταμ 30/10	
α. Τσιβιτάβια 15/11	
δ. Σουέξ 15/11	
ε. Μερλίν 10/10	
δ. Παναμά 9/11	
α. Άμστερνταμ 8/11	
μετ. «Νέτγουορκ Στόρκ» (Μπχ.)	
πρός Μπαντάρ Άμπας 13/8	
α. Ν. Όρλεάνη 11/10	
ε. Πειραιά 11/11	
α. Χιούστον 13/11	
επισκ. Πειραιά 23/8	
α. Σιγκαπούρη 13/11	
α. Ν. Όρλεάνη 8/11	
ε. Φουτζέιρα 22/8	
ε. Βαρκελώνη 7/11	
α. Τόρανα 5/11	
ε. Γιβραλτάρ 16/11	
δρυγί Πειραιά	
ε. Πειραιά 9/11	
πρός Τουάπσε 28/10	
α. Άμστρονγκ 11/11	
ε. Ν. Ύορκη 14/11	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Μοντεβιδέο 10/10	
α. Λέ Χόβρη 13/11	
επισκ. Πειραιά	
ε. Ζανζιβάρ 26/10	
α. Βαλέντσια 6/11	
α. Μπλιμπίο 10/11	
α. Ν. Όρλεάνη 10/11	
α. Λάος 12/11	
α. Ρόττερνταμ 9/11	
δ. Ντόβερ 8/11	
ε. Μόγκλα 5/11	
δ. Κων/πολη 7/11	
πρός Ίταλια 27/10	
ε. Σακάι 10/11	
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/11	
πρός Ταρτούς 27/10	
δ. Σουέξ 17/11	
ε. Γιοκαίται 12/11	
ε. Καράτι 27/10	
πρός Μπαγκκόκ 31/10	
α. Τόρανα 10/11	
α. Γιβραλτάρ 10/11	
ε. Κόδεξ 11/11	
α. Μόρεχεντ 6/11	
ε. Ρόττερνταμ 13/11	

ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	Ε. Πόρτο Καπέλλο 25/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Πόρτ Άρθουρ 10/11
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/9	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188834	υπέστειλε λιβεριανή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	πρός Άλγερ 22/10	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Παλάου Μπακόμ 12/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Πόρτο Τόρρες 10/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	α. Χιόστον 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Κάντα 1/10	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	υπέστειλε παναμαϊκή *
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Μόγκλα 6/11	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			υπέστειλε παναμαϊκή *
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	δ. Ντόβερ 6/11	(δ.ΝΜ.)	77	173086	υπέστειλε παναμαϊκή *
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	πρός Κωνσταντίνζα 25/10	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ			υπέστειλε παναμαϊκή *
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	α. Λομέ 6/11	(δ.ΝΜ.)	75	146263	
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Τζέντα 3/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	δ. Ντόβερ 14/11	(δ.π.)	75	42813	α. Ν. Όρλεάνη 11/11 *
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	ε. Σετούμπαλ 13/11	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρός Πόρτ Ντίκσον 18/10
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρός Κωνσταντίνζα 22/9	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΙΠΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Τενερίφ 7/11
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Γιβραλτάρ 7/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Σ. Άννα Μπαί 10/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12258	α. Βομβά 4/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Κόρπους Κρίσι 9/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Όρλεάνη 12/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σιγκαπούρη 11/11
ΓΚΑΣ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Ραβέννα 12/11	ΕΛΛΑΝ (ΑΒ)	70	1437	ε. Πειραιά 8/11
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	ε. Βιζακαπανάμ 27/10	ΕΛΛΑΝ (μ.)	69	22915	δ. Κων/πολη 5/11
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ρός Σουκχίρ 21/10	ΕΛΛΑΝΑ III (μ.7)	77	14274	α. Χάμπτον 1/11
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3478	ε. Λεμεσό 13/11	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Καζαμλάνκα 9/11
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Γκαλμής 11/11	ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)	73	20913	α. Ίντσον 2/11
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Μαυρίκι 22/10	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	ε. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΓΚΑΣ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	δ. Σουέζ 3/11	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	πρός Πόρτο Μπαλβόρι 31/10
ΓΚΑΣ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	δ. Σουέζ 8/11	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	πρός Τσιταγκόκ 12/10
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Σφός 13/11	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Σάν Πέντρο 11/10
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696	δ. Δορδάνελια 11/11	ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)	68	15252	ε. Μανζανίλο 14/9
ΓΚΑΣ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Φουτζέιρα 7/11	ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ 1 (π.)	74	13687	ε. Γένοβα 9/11
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπανάμ 4/11	ΕΣΠΕΡΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	δ. Πόρτ Σάι 8/11	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Ειρηνικό 18/10
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Τής 15/11
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Πειραιά 13/11	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός ΗΠΑ 29/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54998	α. Νάρβικ 14/11	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	στη Μόγκλα 15/11
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Τενερίφ 14/11	ΕΡΑΤΩ	68	16978	ε. Λά Γκουλέτ 9/11
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Νταλίν 26/10	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952	πρός Βανκούβερ 10/11
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14758	ε. Νάπολη 12/11	ΕΡΥΘΙΑΝΗ*	68	19044	έπισκ. Πειραιά 25/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	δ. Κων/πολη 9/11	ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	α. Άμβέρσα 8/11
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	ε. Σάν Νικόλας 11/11	ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	ε. Τσίμπα 13/11
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Ρός Τανούρα 4/11	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Τζέντα 4/11
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480	ε. Βιζακαπανάμ 14/11	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμπόνε 14/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός Ντάρμπαρν 29/9	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 1/11	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Γκέιμς 10/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	δ. Παναμά 3/11	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	ε. Λά Μουβέλ 7/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ II				ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός Πόιντ Λίτζος 28/9
(δ.π.)	79	3221	επιωλήθη Ίνδονησία	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Άμπου Ντάμι 16/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Χιόστον 7/11	ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	ε. Μπλιμπό 15/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 12/11	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	α. Σφός 10/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Πόρτ Άλφρεντ 31/10	ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473	α. Κόγκλιν 10/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Μπουεναβεντούρα 6/11	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Κισαράζου 3/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Χιόστον 27/10	ΕΥΛΙΚΗ	77	29875	α. Λός Άντζελες 4/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	δ. Κων/πολη 6/11	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Παναμά 2/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Θέουτα 1/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Χάτσινχο 5/11	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15366	πρός Κεμπέκ 26/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15365	πρός Σιγκαπούρη 30/9
(π.)	79	13005	ε. Ρίο Χάινα 8/11	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Ν. Όρλεάνη 24/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ (π.)	72	12959	ε. Σαβάννα 1/10	ΕΥΡΑΛΟΙ (κ.7)	72	30930	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 17/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	πρός Κίνα 18/10	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Γκέιμς 9/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 10/11	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Άλγερ 29/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρός Μπαγκόκ 11/10	ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	α. Τανγέρ 31/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 4/11	ΖΑΦΕΡΙ (δ.κ.)	75	178008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13038	α. Μόντρεαλ 13/11	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	πρός Άφρική 16/11
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Χόγκ Κόγκ 23/10	ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11	ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Χάμπτον 12/11
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρός Λά Γκουάρα 26/10	ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Σεβίλλια 4/11
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Παρανόγιο 8/11	ΗΒΗ	79	16379	ε. Φουκουγιόμα 8/11
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Μπουεναβεντούρα 10/11	ΗΡΑ *	79	16390	α. Άμβέρσα 8/11
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Πόρτ Άρθουρ 29/10	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Πειραιά 10/11
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (μ.)*	70	3384	στών Πειραιά 24/9	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Ντάρμπαρν 12/11
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	108266	α. Σιγκαπούρη 6/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Βομβά 11/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Ντάρμπαρν 10/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28288	ε. Ρίο Ίανέιρο 11/11	ΘΑΝΑΣΙΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	δ. Γιβραλτάρ 15/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	α. Σιγκαπούρη 3/11	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρός Πόιντ Νουάρ 30/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Φουτζέιρα 13/11	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588	έπισκ. Πειραιά 13/1/90
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Τζέμπελ Ντάν 18/11	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Τενερίφ 12/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ				ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρός Σαλντάννα Μπαί 20/10
(δ.κ.)	73	2219	πρός Κίγκστον 30/9	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Λά Σπέζια 26/10
ΓΟΥΡΑΝΤ				ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Γκίλντ 31/10
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	πρός Τουμπάρδο 6/10	ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ II (κ.)	78	15086	α. Ρόττερνταμ 17/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	α. Σιγκαπούρη 3/11	ΘΗΤΑ ΑΔΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934	πρός Άλεξάνδρεια 31/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Ρίο Ίανέιρο 28/9	ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	πρ. «Shanta Shibani II»
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	στό Καρατάι 5/11	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Λονδίνο 18/11
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Περαχό 8/10	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	ε. Αγνώστια 14/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	δ. Κων/πολη 8/11	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	δ. Σουέζ 3/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Λίβερπουλ 23/10	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	α. Πειραιά 13/11
ΔΑΜΩΝ	74	20712	δ. Παναμά 5/11	ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρός Δ. Άφρική 24/9
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρός Μερόλη 31/10	ΙΛΙΝΧΟΣ	73	25045	στη Λέικ Τσάρλς 15/11
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρός Μόνον 22/1/90	ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	πρός Φουτζέιρα 28/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Ν. Όρλεάνη 8/11	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	δ. Ντόβερ 14/11
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	έπισκ. Πειραιά 2/11	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. Άμβέρσα 1/11
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρός Ταπυνία 25/9	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 6/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	α. Σιγκαπούρη 13/11	ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19266	α. Θέουτα 7/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Ρ. (μ.)	68	19844	πρός Κορέα 21/9	ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Πόρτ Τάμπαρ 8/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	πρός Ντάρμπαρν 18/10	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Χάτσινχο 29/10
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	α. Φουτζέιρα 5/11	ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Μαντράς 29/10
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Μομπάσα 25/10	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	α. Λός Σαλίνος 6/11
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	πρός Σόγιο 14/10	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	δ. Παναμά 6/11
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Σουέζ 29/10	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	ε. Καλκούτα 10/11
				ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Ρουέν 9/11
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336	α. Λέ Χόβερ 7/11	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681	πρός Κασίμα 29/10
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	πρός Αυστραλία 15/8	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪ'ΛΟΡ (π.)	77	11884	α. Μπρισμπαίν 10/11
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	α. Χάλλ 13/11	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	α. Φός 15/11
ΕΛΕΑΝΑ V (π.)	73	20713	δ. Γιβραλτάρ 8/11	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697	α. Μαχαρίην 9/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Γκντάνσκ 12/11	ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)*	67	5293	μετ. «Sun Fiesta» (Μηχ.)
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Μπλιμπό 15/11	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	ε. Καλέτα Παρίλλος 1/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρός Μπαντάρ Άμπας 15/10	ΙΡΙΣ (κ.)*	70	5278	α. Άλεξάνδρεια 7/9
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρός Καζαμλάνκα 31/10	ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	α. Φιλιάδελφεια 19/9
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	επιωλήθη Έλλινες	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Λός Πάλας 8/11
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	πρός Κορέα 3/10	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Ρόττερνταμ 13/11
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λός Πάλας 5/9	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρός Κόρπους Κρίσι 10/11	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρός Πόρτ Σάι 22/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρός Περαχό 29/10	ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρός Τζέντα 28/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	α. Λειψός 8/11	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Σακάι 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	ε. Σιγκαπούρη 13/11	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρ. «San Miguel Bay»
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	υπέστειλε λιβεριανή				

ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Πασαγιές 7/11	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Σχέζον 13/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Σαντόνα 5/11	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	δ. Ντόβερ 6/11
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	85	3801	μεταφορές Μπρίντζι	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Ντάρμπαν 10/11
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρόξ Πόρτ Κέλαγκ 13/9	ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	71	3864	επισκ. Κελητάνον 14/11
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόξ Σιγκαπούρη 29/10	ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	79	10354	ε. Βίλα Κονσταντινίου 11/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Όρλεάν 6/11	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	α. Ν. Όρλεάν 12/10
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10088	α. Ν. Όρλεάν 22/9	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Λός Άντζελες 4/11
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	επισκ. Πειραιά 17/8	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	α. Μπελίζ Σίτυ 6/11
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Χιοστόν 7/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Λισαβώνα 12/11
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Άμβέρσα 4/11	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Ριγίκα 11/11
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	α. Ρός Τανούρα 8/10	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	ε. Μπέιρα 21/10
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	α. Λός Πάλας 1/11	ΛΙΜΠΕΕΛ Α. (π.)	69	17872	ε. Λέιθ 13/11
ΚΑΡΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Ροζέριο 2/11	ΛΙΝΑ (Ο.Ον.)	66	2953	ε. Πόρτο ντε Σάντα Μαρία 28/10
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	επισκ. Πειραιά 25/9	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	α. Λός Πάλας 7/11
ΚΑΡΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	επισκ. Πειραιά 17/10	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Θεσσαλονίκη 8/11
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	επισκ. Πειραιά 31/10	ΛΙΣΙΟΣ (π.)	67	13881	πρόξ Άλβανία 28/10
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Άσντον 12/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Χιοστόν 6/11
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Σεπελμα 11/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	36865	α. Κόρπου Κρίστι 8/11
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Ντάρμπαν 2/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	36865	α. Αμμού Μπαί 6/11
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	68	13532	α. Δεμεράρα 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	69	41477	δ. Πόρτ Σάις 15/11
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	8978	πρόξ Μπαγκόγκ 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	5915	πρόξ Βενεζουέλα 19/10
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόγκ 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	9247	α. Τρινκομάλη 22/10
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μπαγκόγκ 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	14834	δ. Ντόβερ 15/11
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	78	13427	ε. Άμβέρσα 11/11
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	75	34745	α. Βανκούβερ 27/10
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	30168	πρόξ Ματάνζας 14/10
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	8731	δ. Ντόβερ 7/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ο.Ον.)	65	1219	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	4400	α. Όλντσο 12/11
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	69	11700	επισκ. Πειραιά
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	72343	πρόξ Λόκχομ 14/10
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	9101	ε. Σάντος 12/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	9810	ε. Ρεϊνιόν 26/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπαστιάν 6/11
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΤΥ	71	9842	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	18892	ε. Ταμπίκο 3/11
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	11242	ε. Ν. Όρλεάν 13/11
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΣ (κ.)	71	9826	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	10108	ε. Ρουέν 14/11
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	74	41565	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	20502	α. Ντάρμπαν 14/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	17327	α. Ν. Όρλεάν 15/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	18604	α. Ντάρμπαν 14/11
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	65	13512	μεταφορές Περισκοίου
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	17487	α. Σιγκαπούρη 22/10
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (π.)	76	18124	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	30341	πρόξ Σάντος 1/10
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11886	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	64	28986	πρόξ Ρίο Ίανέιρο 27/10
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	18628	δ. Κων/πολη 4/11
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	138765	πρόξ Φουτζέιρα 6/10
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	9077	πρόξ Μεξικό 24/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46890	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	21228	δ. Ντόβερ 8/11
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	1516	α. Σάβονα 15/11
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Κάντλα 17/9
ΚΙΜΩΔΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	20715	ε. Γκέιμς 2/11
ΚΙΓΚ ΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	15498	πρόξ Βεγκάλη 18/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	21372	πρόξ Ρίσαρντς Μπαί 25/10
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	16623	πρόξ Άλγερς 20/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	67	13540	ε. Πειραιά 27/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	73	10982	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	67	21141	πρόξ Άμστερνταμ 16/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	9872	δ. Γίβραλτάρ 13/11
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	69	35284	πρόξ Κωνσταντίνος 18510
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	80	30875	πρόξ Σιγκαπούρη 1/11
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	79	43857	α. Χιοστόν 13/11
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	12376	α. Πόρτ Άρθουρ 20/10
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	75	12498	α. Φάλμουθ Μπαί 11/11
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	32506	ε. Σ. Άννα Μπαί 13/11
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	36330	δ. Παναμά 8/11
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	1781	σπ. Άγκρα ντ'ος Ρέις 11/10
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	19061	α. Ντάρμπαν 4/11
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	30930	πρόξ Σιγκαπούρη 28/9
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	39050	ε. Ρίσαρντς Μπαί 18/10
ΚΟΡΥΤΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	75	6728	πρόξ Σιγκαπούρη 28/10
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	2999	α. Ντάρμπαν
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	31507	πρόξ Σαλντάνια Μπαί 25/10
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	61183	α. Ρός Τανούρα 2/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	72	9924	ε. Γκάνδη 8/11
ΚΟΥΤΥ Ι (π.)	62	2635	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	65579	ε. Γκάνδη 8/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	72	35506	α. Κουίγκντ 3/11
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	5509	σπ. Άμστερνταμ 19/11
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μ.)	66	38533	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	15470	α. Σιγκαπούρη 6/11
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	3987	επισκοπεί Πειραιά 12/9
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	76	3741	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/11
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	89886	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	69	44860	σπ. Σερμάγκα (αποθήκη)
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	8370	α. Σουέζ 14/11
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	66	37625	ε. Κάντλα 8/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	3956	πρόξ Σαντίνγκ 14/10
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	13867	α. Χόλα 16/11
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	9504	α. Σατομπαί
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	81	10199	δ. Παναμά 10/11
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	16106	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	9603	α. Ντάρμπαν 9/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	73	13861	α. Πόρτ Έβερεκλίντς 11/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	14969	α. Πόρτ Σαμούν 13/11
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	8870	ε. Πειραιά 11/11
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ον.)	62	2201	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	68	8789	μετ. «Μπρίτζ» (μ.)
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	68	2990	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	13193	δ. Παναμά 8/11
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	72	17980	α. Λάγος 5/11
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	72	83714	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	67	41524	δ. Κων/πολη 9/11
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	76	12168	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	18748	α. Ντάρμπαν 8/11
ΛΑΙΔΑΦ (κ.)	75	18763	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	32506	πρόξ Κίνα 20/10
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	68	8135	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	5511	δ. Παναμά 12/11
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	80	18225	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	72	1480	πρόξ Μπαγκόγκ 29/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	78	10898	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	8915	πρόξ Σουραμπάν 23/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	65	1600	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	8558	σπ. Λεμεσό 2/11
ΛΑΟΥΡΑ (Ον.)	78	8980	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	71	9846	α. Ίντσον 4/11
ΛΑΠΙΣ (κ.)	75	12418	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	9089	σπ. Καρατάς 25/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	68	22048	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	34841	ε. Γκάνδη 12/11
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	18210	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	78	14651	δ. Παναμά 8/11
ΛΑΤΟ (π.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	72	18723	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΛΑΧΣΗΣ (κ.)	70	14788	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	80	10982	ε. Ρίο Ίανέιρο 29/10
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	77	70983	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	78	14780	α. Ν. Όρλεάν 11/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	71	118865	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	65	1000	α. Σιγκαπούρη 25/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	75	79249	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	70	18224	επισκ. Πειραιά 10/8
ΛΕΝΗ (δ.Μηχ.)	74	18700	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	30340	ε. Μόκχα 1/11
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	30340	α. Σουραμπάν 23/10

ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018	μεταφορές 'Αγκόλας	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Γιούροπορτ 7/10
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	πρός Σ. 'Αραβία 28/9	ΠΟΡΤΑ'ΓΙΤΣΙΑ (μ.).	77	8767	α. Πειραιά 12/11
ΝΕΞΗ (κ.).	72	60414	πρός Σεπελίμα 12/11	ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	ε. Πορμπαντάρ 27/10
ΝΕΤΤΟΡ (κ.).	77	19166	πρός Μαλασία 4/11	ΠΡΑΤ'ΙΜ (κ.).	70	10469	πρός 'Ισπανία 30/10
ΝΕΤΤΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μμχ.).	72	6866	πρ. «Πασφίκο»	ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΥΡ (π.).	76	1596	ε. Λεμεσό 16/11
ΝΕΤΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ				ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	75	1599	πρός Πόρτ Σάϊδ 13/11
(Μμχ.).	69	4785	πρ. «Κέα Ρήφορ»	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).	70	30890	δ. Μπρίξχαμ 1/11
ΝΕΤΤΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μμχ.).	72	6666	πρ. «Ατλάντικα»	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202	α. Καμπάνα 7/11	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	40675	α. Βαλέττα 15/11
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567	α. Σετούμπάλ 5/11	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Παναμά 12/11
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459	α. Ριγίκα 8/11	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.).	68	10722	πρός Σουζέ 19/10
ΝΙΚΟΛΑ (Μμχ.).	75	11462	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 15/10	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996	α. Γιούροπορτ 8/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μμχ.).	75	61000	α. 'Αμπτ'άν 14/11	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).	76	11768	α. Νταμούρ 8/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843	δ. Σουζέ 8/11	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).	77	10442	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.).	71	5447	υπεστείλει 'Αλβερνιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).	73	11383	ε. Νταλίν 27/7
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8269	δ. Κων/πολη 10/11	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).	68	18525	ε. Σαούβεντ 'Ανκοράντζ 17/11
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752	ε. Φουτζέιρα 5/11	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).	79	11243	α. Λάδ Πάλαμα 14/11
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	84	23186	πρός 'Ιράν 27/9	ΠΡΟΥΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).	74	5071	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.).	74	10089	πρός Βεγκάιτ 22/10	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	72	12982	α. Κισαράβου 8/11
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.).	72	13920	θέση 19.06 Β. 95.56 Δ. 10/11	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).	84	26959	δ. Ντόβερ 16/11
ΝΙΣΙΜΑ (κ.).	73	6646	δ. Κων/πολη 2/11	ΠΥΘΙΑ (κ.).	73	65885	έπισκ. Ρίτσαρντ Μπαίσι 9/11
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178	πρός Χόργκ 'Αλκάντ 24/10	ΡΑΝΙΑ (μ.).	68	1599	ε. 'Αβέρο 13/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.).	70	62357	ε. Τεργκστ 9/11	ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).	71	11758	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).	70	45752	πρός Τουμπάρδο 15/10	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μμχ.).	78	11875	πρός Σιγκαπούρη 31/10
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747	πρός Τάμα 31/10	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016	α. Λάδ Πάλαμα 12/11
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905	α. Μαϊάμι 9/11	ΡΙΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	69	1573	έπισκ. Μπρεμερχάβεν 26/7
ΝΟΡΕ ΜΠΡΗΖ (κ.).	74	3764	πρ. «ΣΗ 'Οαθ»	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405	πρός Κασσιόγκ 19/10
ΝΟΡΕ ΣΗΑΝΤΣ (κ.).	72	7266	έπισκέυε Πειραιά 11/10	ΡΙΖΑΛ (κ.).	77	39562	α. Λισαβώνα 27/10
ΝΟΡΘΕΡΝΤΕΡ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	11148	πρός 'Ινδία 27/10	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Μπαγκόγκ 14/11
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049	δ. Μπρίξχαμ 7/11	ΡΟΖΑ (κ.).	68	24893	α. 'Αλεξανδρότητα 12/11
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432	πρός Ούλσάν 28/10	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).	71	71877	έπληρωθ
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35764	α. Σάντος 9/11	ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.).	70	1598	στο Γκίζαν
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297	δ. Σουζέ 8/11	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625	α. Ράσ Μπουντράν 30/10
ΝΤΟΛΤΣ (δ.κ.).	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.).	64	4824	α. Γκανά 12/11
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	7355	ε. Σάντος 13/11	ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.).	81	8352	πρός Σιγκαπούρη 2/10
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 13/11	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	2262	α. Νάπολη 10/11
ΝΤΟΡΙΝ (μ.).	68	9003	α. Χόγκ Κόγκ 2/11	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.).	68	13546	έπισκ. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.).	67	1599	μεταφορές Περισκο	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).	65	20002	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.μ.).	68	958	στο Μόγι 16/11	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	66	39695	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491	α. Βόλο 2/11	ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929	στο Χόργκ (άποθήκη)
ΟΛΕΜΑΡ(κ.).	72	17399	ε. Λιανουσουγκάγκ 24/9	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765	ε. Τρίπολη 11/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.).	75	138037	α. Ναγκόγια 5/11	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.).	74	25765	ε. Γκντάνσκ 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.).	84	17879	πρός 'Ισπανία 29/10	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734	α. Μπαλμπόρα 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).	85	17879	πρός Πακιστάν 14/10	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).	77	19199	πρός Ν. Κορέα 24/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	78	126990	πρός Φουτζέιρα 10/10	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).	76	2144	α. Ρόκφορντ 6/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).	79	59882	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/10	ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068	πρός Τάρτορς 5/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΝ ΙΙ (π.).	75	14523	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).	62	2806	έπληρωθ	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912	πρός Βουβιάδ 29/9	ΣΑΝ ΤΖΟΝ Ι. (κ.).	70	11122	α. Χόμπτον 15/11
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.).	71	13858	δ. Πόρτ Σάϊδ 12/11	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.).	71	9084	πρός Αλγυπτο 18/8
ΟΝΥΞ (κ.).	69	9824	ε. Φρήτσαουν 10/10	ΣΑΝΤΡΑ'ΙΤΖ (κ.).	71	13575	ε. 'Ινσόν 29/10
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).	75	39866	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	8084	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 28/9
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503	ε. Μανφρεντόνια 7/11	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.).	70	11329	δ. Κων/πολη 7/11
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999	πρός Τρίπολη 31/10	ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.).	76	10221	μετ. «Καρίττα» (κ.)
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.).	69	11434	δ. Κων/πολη 11/11	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	ε. Κατόνια 6/11
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.).	84	4083	ε. Χιούστον 14/11	ΣΑΟΥΘ Α'Γ'ΛΑΝΤ (π.).	75	12322	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.).	76	12443	ε. 'Αμβέρσα 10/11	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	74	12498	α. Χουάγκου 26/10
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	73	13631	πρ. «'Αναγγελί Χάπινες»	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.).	71	43867	α. 'Αμστερνταμ 13/11
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.).	79	3818	α. Θέουτα 12/11	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.).	72	14095	ε. Ούμ Σάιντ 16/11
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.).	75	176009	στο Χόργκ (άποθήκη)	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10301	ε. 'Ασσάμ 1/11
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ.	84	13852	ε. Κολούμπια Ρίβεα 14/11	ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758	α. Ντουμπάι 27/10
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1582	μεταφορές Κιούγκ	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).	86	15933	α. Τακόμα 2/11
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).	69	9827	πρός Μαγκάλδαρ 13/10	ΣΕΤ'ΑΛΜΑΝ (κ.).	80	17798	α. Λός 'Αντζέλες 9/11
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.).	73	16317	ε. Βενετία 15/11	ΣΕΤ'ΑΛΟΡ (δ.Μμχ.).	75	117143	πρός Γιβραλτάρ 26/9
ΟΥΛ ΗΓΚΛ (Βα).	79	9427	δ. Παναμά 13/11	ΣΕΤ'ΑΛΟΡ (κ.).	70	9951	α. Σαλέρον 15/11
ΟΥΛΟΜΑ (κ.).	77	29547	ε. Γιοκοχάμα 13/11	ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917	πρός Μεξικό 6/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-				ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΟΝ			
ΗΣ (κ.).	71	41961	α. Πιομπίνο 4/11	(δ.Μμχ.).	75	51898	πρός Βενεζουέλα 30/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826	πρός Μεξικό 6/10	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	α. Πόρτ Κέλαγκ 4/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).	72	44140	πρός Χιούστον 28/10	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).	70	1598	ε. Πειραιά 5/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.).	69	9982	πρός Βιτόρια 10/10	ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡΥ	69	34566	πρός 'Ιταλία 27/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185	α. Ντάρμπαν 12/11	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.).	72	16018	πρός Μπ. Χομνέι 13/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	έπισκ. Πειραιά 17/10	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.).	82	19494	πρός Περισκό 14/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μμχ.).	73	79422	δ. Ντόβερ 13/11	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	πρός Μπαουτο 21/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Πρίνς Ρομπέρτ 6/11	ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μμχ.).	71	4713	μετ. «Lady Nada» (μ.)
ΠΑΝΟΚΡΑΤΟΡ (κ.).	80	30639	α. Βανκούβερ 3/11	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	ε. Λίβανο 11/11
ΠΑΕΟΙ ΡΕΕ (Βα.).	78	7623	α. Φόλμουθ 9/11	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	84	4073	μετ. «Panam Dorado» (π.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.).	70	11489	α. Θάουτα 3/11	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	ε. 'Ακαμα 4/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971	α. 'Αλεξάνδρια 24/10	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48885	έπισκ. Λισαβώνα 10/10
ΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	πρός Σιγκαπούρη 19510	ΣΗ ΦΕ'ΙΘ (μ.).	70	15216	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
ΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Ναγκόγια 30/10	ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130	α. Λάρνακα 7/11
ΑΞΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).	84	4085	μετ. «Steraplies» (π.)	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	78	30343	α. Ρόττερνταμ 22/10
ΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.).	74	124871	μεταφορές Περισκο	ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ ΙΙΙ(δ.Μμχ.).	78	28025	α. Χιούστον 27/10
ΑΣΚΑΛ (μ.).	85	1598	ε. Λά Σπέγια 13/11	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	δ. Σουζέ 6/11
ΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	74	16388	δ. Πόρτ Σάϊδ 3/11	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.).	77	15264	δ. Σουζέ 12/11
ΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.).	75	26301	α. Σάντος 8/11	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).	74	18963	α. Λεμεσό 15/11
ΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907	πρός Μεξικό 26/10	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	ε. Χιούστον 12/11
ΕΛΑΓΟΣ (μ.).	69	15874	α. Λορέντ 12/11	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.).	77	14275	ε. Κάντα 17/9
ΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411	πρός Σαλντάννα Μπαίσι 26/9	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ(μ.).	77	14275	στη Σουαίμα 13/10
ΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.).	70	4095	α. Πειραιά 13/11	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	α. Μπ. 'Αίρες 2/11
ΕΛΙΑΣ (κ.).	76	19166	ε. 'Αμστερνταμ 15/11	ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.).	74	33073	δ. Κων/πολη 10/11
ΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21686	πρός Καράτσι 2/10	ΣΗΜΠΛΑΚ Ι. (π.).	65	9812	έπισκ. Πειραιά 7/10
ΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).	71	104253	α. Τζουμά Τέρμιναλ 9/8	ΣΗΜΠΛΑΚ ΙΙΙ (π.).	71	6899	πρ. «Sun World»
ΕΛΕΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.).	70	4095	α. Λεμεσό 15/11	ΣΗΜΠΛ (κ.).	74	29827	πρός Τζουμάιλ 29/10
ΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.).	66	41521	ε. Νάπολη 14/11	ΣΗΜΠΛΟΝΙ (κ.).	76	32971	ε. Χάμπτον 16/11
				ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.).	74	17798	δ. Ντόβερ 9/11
ΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	α. Λειζόες 6/11	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	ε. Λά Πάτα 9/11
ΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	38914	ε. Νταμούρ 9/11	ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΟΥ (δ.μ.).	73	17795	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΕΡΛΑ (κ.).	72	18402	δ. Παναμά 7/10	ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	ε. Μπαρεγκουίλα 2/11
ΕΓΓΑΣΟΣ (π.).	72	15798	έπισκ. Πειραιά	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (μ.).	74	18383	α. Ρόττερνταμ 17/11
ΕΓΓΑΣΟΣ (Αιβ.).	69	10839	α. Σιγκαπούρη 21/9	ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.).	82	18709	ε. Ρίο 'Ανδρό 7/11
ΕΝΕΛΟΠΗ (δ.).	85	25503	ε. Σάο Σεμπαστιάν 5/11	ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.).	77	15225	πρός Μπ. Χομνέι 21/10
ΕΝΕΛΟΠΗ V (π.).	79	11633	α. Σάντος 11/11	ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.).	74	18631	α. 'Οδησσό 14/11
ΕΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	α. Φουτζέιρα 1/8	ΣΗΠΡΙΝΣΙΣ ΙΙ (κ.).	78	18432	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 15/10
ΕΒΟΝΑΡ (κ.).	69	6182	α. 'Αμβέρσα 15/11	ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	α. Πόρτ Κέλαγκ 12/11
ΕΠΙΣΤΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	84	20866	ε. Μπρίξ 11/11	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	α. Λάδ Πάλαμα 12/11
ΕΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603	ε. Πειραιά 1/11	ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	79	19081	ε. Σαφί 14/11
ΕΛΑΜΟΥΘ (κ.).	74	8825	α. Μπρίξ 2/11	ΣΗΚΚΟΥΤΥ (δ.μ.).	75	42819	α. Γιούροπορτ 31/10
Ε'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.).	72	57102	σημαία 'Αλβερίας	ΣΗΧΟΝΓΚ (κ.).	70	1871	ε. Φρεντερίσια 11/11
ΕΛΛΟΥΣ Ι. (π.).	75	14741	ε. Φουτζέιρα 10/11	ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ.	83	18173	ε. Μπ. 'Αίρες 12/11
ΕΛΛΑΝΘΟΣ (δ.κ.).	72	122812	στο Χόργκ (άποθήκη)	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.).	71	11089	έπισκ. 'Ελλάδα 14/9
ΕΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	α. Σαλβαντόρ 3/11	ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.).	72	15285	α. Γένοβα 12/11
ΕΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).	76	80937	α. Λέ Χάβρη 10/10	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	18095	α. Ρίο Γκράντε 2/11
ΕΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16288	α. Σαλβαντόρ 7/11	ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).	75	18794	πρός Μπ. 'Αμπάς 1/10
ΕΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881	ε. Μοντεβιδέο 10/11	ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	δ. Κων/πολη 2/11
ΕΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	πρός Κόλοα ΝΠΑ	ΣΗΦΑΡΕΡ.	73	29763	δ. Ντόβερ 7/11

ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	δ. Σουζέ 5/11	72	12483	α. Λά Γκουλέτ 1/11	
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Ντουμπάι 28/10	74	11644	δ. Παναμά 11/11	
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Σιγκαπούρη 11/11	74	8826	ε. Τεκριντάγκ 2/10	
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Λορέ 4/11	74	11844	πρόσ Μπ. Άμπας 25/10	
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	δ. Κων/πολη 9/11	76	8057	ε. Τουλών 17/10	
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΡΙΣ (κ.)	79	12760	πρόσ Σιγκαπούρη 25/10	70	52785	α. Μόλτα 10/11	
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20864	πρόσ Γιοκοχάμα 14/10	75	47133	ε. Πειραιά 18/10	
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13811	πρόσ Άμβούργο 31/10	68	15907	ε. Γκουαγιακούλ 9/11	
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	δ. Παναμά 28/10	74	10059	αργεί Σετούμπα	
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Ούμ Σάι 18/10	82	15953	α. Ν. Όρλεάν 8/11	
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835	ε. Νουακτσότ 7/10				
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	18849	δ. Σουζέ 2/11				
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Σάντος 8/11	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	έπισκ. Καρταγόνα 14/11
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817	στο Μπαντόρ Χορένι	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792	α. Σ. Ευστάθιος 23/10
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Τ'Ν (δ.Μ.)	73	17466	α. Σεμαράκ 3/11	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	δ. Κων/πολη 12/11
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρόσ Σιγκαπούρη 18/10	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	δ. Παναμά 21/10
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	έπισκ. Πειραιά 17/11	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρόσ Άρκα 31/10	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Λάς Πάλας 11/11
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρόσ Μπουσάν 10/9	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρόσ Καλκούτα 28/10
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Χάλα 8/11	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Φουζέιρα 8/11
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	δ. Σουζέ 10/11	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρόσ Σχέζιν 22/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	73	20538	α. Τακόμα 3/11	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ουδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	70	103508	α. Άσταντ 1/11	ΦΙΛΟΒΕΝ (δ.κ.)	67	54322	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	στη Σιμάγκα (αποθήκη)	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	ε. Τζάμπελ Άλι 21/5
ΣΟΦΙΑ (κ.)	69	1595	στον π. Όρινόκο 8/11	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4817	πρόσ Άμβέρσα 10/10
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	34054	ε. Πειραιά 8/11	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Γκάλβεστον 23/10
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	63	31290	α. Νταμμά 1/11	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	88	13580	α. Πόρτο Άλέγκρε 7/11
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	71	17878	α. Άντεν 3/5/89	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	85	12636	α. Τζουμάιλ 27/10
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	70	11870	α. Ν. Όρλεάν 4/11	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	δ. Κων/πολη 8/11
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	72	19276	δ. Γιβραλτάρ 1/11	ΦΛΩΡΑ V * (π.)	81	8917	δ. Ντόβερ 14/11
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	69	13942	α. Σάντος 3/11	ΦΟΙΝΙΞ (δ.μ.)	65	15090	α. Μπαχράιν 13/11
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	61	1586	α. Καστελαμάρε 10/11	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Ντάρμαν 27/10
ΣΤΑΡ (κ.)	74	24573	α. Βασίλειο Μπ. 14/11	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	ε. Ίμμιχαμ 13/11
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	77	22893	ε. Τζέντα 27/10	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	α. Άμβέρσα 17/11
ΣΤΑΡΑΛ'ΙΤ (κ.)	78	18321	πρόσ Πούντα Άρένας 13/10	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Ν. Όρλεάν 8/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	62	1133	πρόσ Σιγκαπούρη 27/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	δ. Κων/πολη 8/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	έπισκ. Πειραιά 23/7	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	δ. Ντόβερ 14/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Ρόττερταμ 5/11	ΦΡΗ ΠΙΓΣ (μ.)	69	15888	ε. Ίντσον 2/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 12/11	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15888	α. Μονκάντισου 2/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4856	πρόσ Γιοκοχάμα 31/10	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	83	28759	πρόσ Μαλίβα 20/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Σιγκαπούρη 13/11	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Τενερίφη 7/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	α. Χόγκ Κόκ 10/11	ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	88	8034	α. Βαλπαράϊσο 5/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Πειραιά 10/11	ΦΡΟ ΑΙΤΖΧΑΝ (π.)	68	9342	α. Βαλπαράϊσο 5/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	δ. Πόρτ Σάι 16/11	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8085	α. Λάς Πάλας 24/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Ν. Όρλεάν 13/11				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Μπωμόν 13/11				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	α. Σ. Άννα Μπαίλ 2/11				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	πρόσ Κίνα 1/11	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Ρίο Άνέιρο 8/11	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652	μετ. «Canarian Reeper» (π.)
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	ε. Πωλλήθ	ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρόσ Κούβα 30/9
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Τζουμάιλ 8/11	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Σιγκαπούρη 29/10
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Άμβούργο 3/11
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	10	15265	ε. Ρίο Άνέιρο 10/11	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6880	α. Μασσαλία 5/10
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρόσ Νόρο 22/10	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Σιγκαπούρη 4/11
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	δ. Πόρτ Σάι 6/11	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ναπηγ. Ίαπωνία
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρόσ Κίνα 22/10	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	ε. Ρίο Άνέιρο 6/11
			α. Σιγκαπούρη 10/11	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	α. Σάντος 3/11
				ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Βόρρι 29/8
				ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ναπηγ. Ίαπωνία
				ΦΡΟ ΜΕΕΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Λάς Πάλας 18/10
				ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	δ. Μπουνομπεύε 8/11
				ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Χόγκ Κόκ 14/11
				ΦΡΟ ΝΑΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάς Πάλας 6/6
				ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρόσ Σουζέ 23/10
				ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	πρόσ Σαουδική Άραβία 26/10
				ΦΡΟ ΧΙΑΗ (κ.)	73	6863	α. Ρεσίφ 2/11
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	πρόσ Μαλίβα 20/10	ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Σιγκαπούρη 13/11
ΤΑΪΤΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	68113	στη Φουζέιρα (αποθήκη)	ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρόσ Ήνωμένες Πολιτείες 30/10
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	85	4027	πρόσ Άμβούργο 23/10	ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΣΑΝ* (δ.)	74	48928	ε. Σιγκαπούρη 2/11
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στη Βραζιλία (αποθήκη)	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκ. Σιγκαπούρη
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	α. Πειραιά 2/11	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρόσ Άβάνα 31/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρόσ Ειρηνικό 27/10	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Μόντρεαλ 15/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρόσ Ειρηνικό 27/10	ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	ε. Ρελίνον 9/11
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/11	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Ν. Όρλεάν 2/11
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Ταμπίκο 3/11	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	έπισκ. Πειραιά 30/10
ΤΕΖΕΜΙΝΙ (Κε.υ.)	61	1252	πρόσ Κίνα 7/10	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	73	8183	α. Παρανάγουα 4/11
ΤΕΖΕΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	αργεί Πειραιά	ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	α. Άμβέρσα 13/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	ε. Πωλλήθ	ΧΑΡΜΟΝΥ ΙΙ (μ.)	78	9918	πρόσ Μπ. Άμπας 31/10
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	δ. Κων/πολη 8/11	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	79	5268	στη Τζάκσονβιλ 5/11
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)	83	35762	α. Ντάρμαν 19/10	ΧΕΓΚ (δ.π.)	71	4697	α. Γιοκοχάμα 13/11
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	δ. Ντόβερ 8/11	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	84	4409	δ. Σουζέ 4/11
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Δεμεράρα 7/11	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	75	19116	α. Καστίλι 8/11
ΤΖΟΥ'Υ (Ου.)	78	5868	α. Λορέ 8/11	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	70	12363	α. Κακινάδα 9/9
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρόσ Λιθία 1/11	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Ζήμπαγκε 14/11
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣ (κ.)	72	5907	α. Χιοσόντο 25/10	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρόσ Μπ. Άμπας 1/10
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	78	15680	πρόσ Ίνδια 12/10	ΧΙΟΣ (Μηχ.)	72	14981	ε. Ίλντο 30/10
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	70	10197	α. Πενσάκολα 12/11	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρ. «Ζο»
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Δουνκέρκη 18/11	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14780	ε. Ν. Όρλεάν 6/11
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	πρόσ Κούβα 4/9	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	71	6166	α. Ν. Όρλεάν 10/10
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 15/11	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	72	13437	α. Ν. Όρλεάν 25/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	α. Ούλου 14/11	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ε. Ν. Όρλεάν 15/11
ΤΗΝΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Ν. Όρλεάν 14/11	ΧΙΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	ε. Τεκριντάκ 23/10
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	α. Ταϊτακόγκ 13/11	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 19/10
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	στο Ρίο Άνέιρο 10/11	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Βαλντέν 9/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	76	13550	πρόσ Κάλιφα 15/10	ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532	πρόσ Μαδριαντέλ Βάλλο 28/10
ΤΡΑΣΤ (κ.)	77	17339	α. Σφός 13/11	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ	79	12598	ε. Σάντος 12/11
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρόσ Μπαντόρ Άμπας 23/10	ΧΡΥΣΙΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Ραβέννα 5/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Χάλα 8/11	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Ν. Όρλεάν 11/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	ε. Ρίο Άνέιρο 4/11	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17874	πρόσ Ρουμανία 23/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Γκντάνοκ 9/11	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	8744	α. Ντάρμαν 10/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757	α. Σιγκαπούρη 11/11	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049	α. Λάς Πάλας 4/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Σάν Λορέντζο 14/11	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7368	δ. Ντόβερ 8/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	πρόσ Άρόμπα 28/10	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρόσ Άμμιτζον 3/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρόσ Περισκό 18/10				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Ντάρμαν 12/11				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75						

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

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
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIERS
BP 215
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98004 CEDEX
MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795
4112611 4526678
4526939

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488.0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481.4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095
640822

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40269
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU III APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -357-4-635746
FAX: -357-4-635894

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY -400038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990