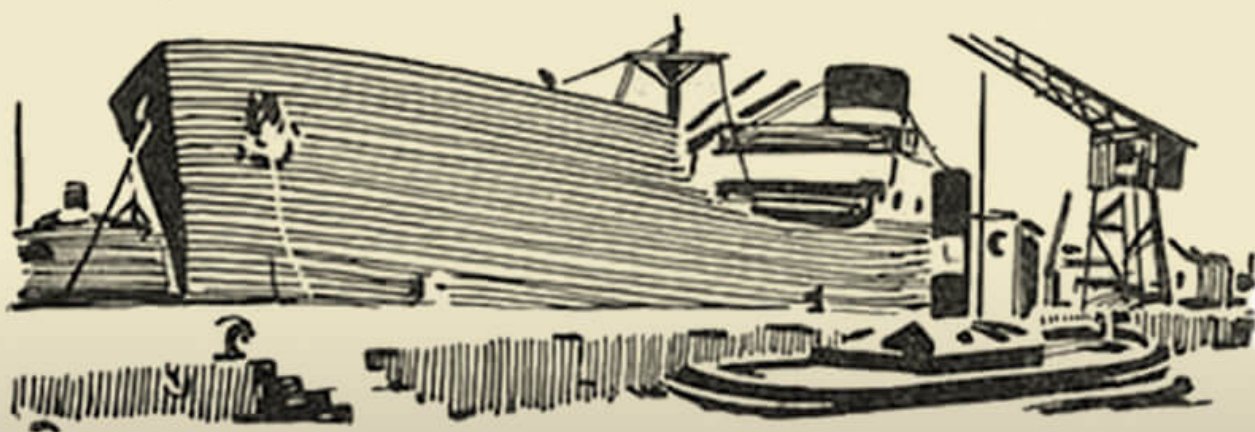


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1037/1095



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1037/1095
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 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

PICCARD DIVERS

IS ALSO

IN THE CONTINENT

TO HELP REDUCE YOUR FUEL BILLS AND DO HULL MAINTENANCE / REPAIRS UNDERWATER



In Dunkirk - Calais - Boulogne - Dieppe - Le Havre

Antwerp - Zeebrugge - Gent - Ostend

**Flushing - Tezneuzen - Rotterdam - IJmuiden - Amsterdam -
Delfzyl - Den Helder**

**Rostock - Kiel - Lübeck - Hamburg - Cuxhaven - Bremerhaven -
Wilhelmshaven**

UNDERWATER	- Hull Cleaning / Propeller Polishing - Inspections / Surveys of every type for all classification societies - Repairs, including Cold - Cutting System for Propeller Blades
-------------------	--

FOR THE CONTINENT AND A NUMBER OF OTHER LOCATIONS WORLD-WIDE

Contact: PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE CENTRE IN PIRAEUS

Tel.: (30-1) 4514208/4180277, A.O.H. Tel.: (30-1) 9835152/7653930/9842737

Fax: (30-1) 4518528 Tlx.: 213073 PICA GR.

FOR QUALITY WORK UNDERWATER



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

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

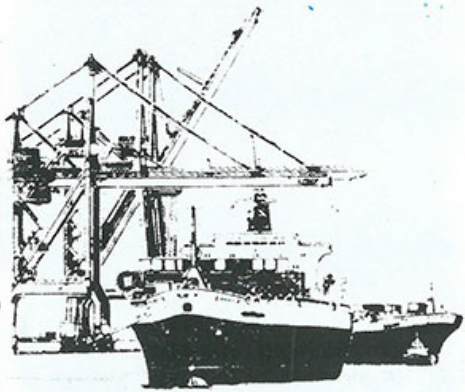
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1036/1094**

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)
Έσωτερικού.....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)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς.....Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς.....Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1036/1094 February 15th, 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

- 12** Έπέκταση της Ειδικής Σύμβασης για
περιοχές στον Περσικό Κόλπο.
- 14** Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 16** Προσφορά καί Ζήτηση Ναυτικής Έργασίας.
Μία ενδιαφέρουσα μελέτη.
- 22** Ιστορίες της παλιάς άκτοπλοΐας
Του κ. Αναστασίου Τζαμτζή.
- 26** State and prospects of containerport
development in Greece.
By Captain H.C.G. Pan. Apostolopoulos.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 29** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 36** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40** ENGLISH SUPPLEMENT
- 43** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Ξυπνήστε "Ελληνες

Στις αρχές Φεβρουαρίου οι έφημερίδες έγραψαν ότι έως και τό 1993 ή 'Ελλάδα πρέπει νά πληρώσει 10 δίσ δολλάρια γιά χρεωλύσια έξωτερικών δανείων πού συνήφθησαν μέχρι και τά μέσα του 1990, ήτοι 3,6 δίσ δολλάρια τό τρέχον έτος, 3,2 δίσ δολλάρια τό 1992 και 3 δίσ δολλάρια τό 1993.

Πώς θά βρεθεί αυτό τό άστρονομικό ποσό; Η άπάντηση δέν είναι δύσκολη γιά τούς κυβερνώντες. Καί ή σημερινή κυβέρνηση, όπως όλες άνεξαιρέτως οι προηγούμενες, πού δέν θέλησαν ή δέν κατόρθωσαν, παρά τίς προθέσεις τους, νά αξιοποιήσουν τίς πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες του τόπου ώστε ή οικονομία μας νά μήν έπηρεάζεται από έξωγενείς παράγοντες, έχουν στό τσεπάκι τους τήν εύκολη λύση του δανεισμού και όλες μάλιστα άνεξαιρέτως επάιρονται γιά τήν πιστοληπτική ικανότητα της χώρας, έστω και άν τά δάνεια χορηγούνται έπειτα από παρακάλια δεξιά και άριστερά και συνεχώς μέ δυσμενέστερους όρους πού μās βυθίζουν στο τέλμα!

Εμείς δέν μπορούμε νά μιλήσουμε γιά τίς άλλες πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες του τόπου — ούτε γιά τήν ανάπτυξη της βιομηχανίας μās πέφτει λόγος, αλλά ούτε και γιά τήν επέκταση της γεωργικής παραγωγής σέ είδη πού έκτός από τήν κάλυψη των άναγκών

της έσωτερικής αγοράς — γιά νά μήν εισάγονται όμοιοιδή — έχουν και τεράστια ζήτηση στο έξωτερικό.

Ο χώρος μας είναι μόνον ή Ναυτιλία και οι τεράστιες δυνατότητές της, ή Ναυτιλία πού, άν ξυπνήσουν οι "Ελληνες, μπορεί νά τούς εξασφαλίσει ένα αξιοζήλευτο επίπεδο ζωής. Κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, ή Ναυτιλία μπορεί νά λύσει και τό ιδιαίτερα έπιτακτικό πρόβλημα της άποπληρωμής του έξωτερικού χρέους της χώρας, γιά νά γίνει όμως αυτό χρειάζεται νά δούμε τί συμβαίνει γύρω μας, νά μάθουμε τί έχει κερδίσει, λόγω χάρη, ή Κύπρος από τήν στροφή της προς τήν Ναυτιλία, νά βγάλουμε τίς παρωπίδες και νά έπωφεληθούμε έμείς πρωτίστως από τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων.

"Όλα αυτά τά έχομε πεί και πάλι, τά έχομε πεί επανειλημμένως στο παρελθόν. Τά έπαναλαμβάνομε όμως, γιατί άγανακτούμε όταν βλέπομε όλους τούς άλλους νά τρυγούν τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων και νά πλουτίζουν, γιατί μās τρομάζει τό βάραθρο στο όποιο κατρακυλάμε, και γιατί πάντοτε θέλομε νά έλπίζουμε ότι ό τόπος θά καταλάβει κάποτε πόσα μπορεί νά επιτύχει μέ τήν αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Και γι' αυτό ξαναφωνάζομε: Ξυπνήστε "Ελληνες.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Συνυπογράφομε έκθύμως τήν πρώτη δήλωση του νέου Προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Γιάννη Γκούμα, εύθύς άμεσως μετά τήν έκλογή του στις 8 Φεβρουαρίου:

«Τό νέο συμβούλιο της ΕΕΕ υπό τήν προεδρία μου, ύπογράμμισε ό κ. Γκούμας, συσπειρώνει και πάλι, όλες τίς δυνάμεις του Έλληνικού Έφοπλισμού.

Μέ πίστη στην άποστολή του και μέ πεποίθηση ότι ό Τύπος θά συμπαρασταθεί στο δύσκολο έργο του, τό νέο συμβούλιο της ΕΕΕ, θά χειριστεί τά θέματα της ναυτιλίας μέ επαγγελματική ύπευθυνότητα και συναίσθηση του Έθνικού χρέους, όπως άλλωστε συνέβη και μέ τίς προηγούμενες διοικήσεις της Ένώσεώς μας».

Κατά τίς άρχαιρεσίες της 6ης Φεβρουαρίου εξέλέγησαν κατά σειρά έπιτυχίας (παραπλεύρως του όνόματος άναγράφεται ό αριθμός των ψηφοδελτίων, ό αριθμός των ψήφων και τό ποσοστό επί τοις εκατό πού συγκέντρωσε εκαστος) οι κ.κ.: —————>

1) Καρράς Ιωάννης Μιχ.	382	10.199	62.67
2) Ιωαννίδης Παύλος Τ.	367	9.961	61.20
3) Άγγελικούσης Ιωάννης	366	9.949	61.13
4) Λιβανός Γεώργιος Σ.	342	9.232	56.72
5) Γκούμας Ιωάννης Γκ.	353	9.109	55.97
6) Χανδρής Μιχαήλ Δημ.	323	8.950	54.99
7) Λύρας Ιωάννης Κων.	325	8.642	53.10
8) Λώς Ματθαίος Δημ.	310	8.208	50.43
9) Βενιάμης Θεόδωρος	308	8.082	49.66
10) Κουμάνταρος Γεώργ.	295	7.982	49.04
11) Τσάκος Παναγιώτης	291	7.589	46.63
12) Γουλανδρής Ιωάννης	280	7.389	45.40
13) Δρακόπουλος Κων/νος	259	7.132	43.82
14) Γουρδομιχάλης Ευστάθιος	276	6.950	42.70
15) Φουστάνος Γεώργιος	278	6.945	42.67
16) Παπαδάκης Γεώργιος	253	6.821	41.91
17) Περαιτικός Μιχαήλ Κ.	240	6.302	38.72
18) Γουλανδρής Πέτρος	227	6.020	36.99
19) Φαφαλιός Κων. Λ.	240	5.979	36.73
20) Κορνηνός Κων/νος Ε.	236	5.944	36.54
21) Δρακόπουλος Γεώργιος Μ.	223	5.825	35.79
22) Πολέμης Σπυρίδων Μιχ.	215	5.622	34.52
23) Κωνσταντακόπουλος Β.	211	5.575	34.25
24) Παληός Συμεών Παντ.	204	5.176	31.80
25) Πατέρας Γεώργιος Μ	200	5.169	31.76
26) Λεμός Κώστας Μ.	186	5.117	31.44
27) Γράτσος Γεώργιος Α.	196	4.860	29.86
28) Καραγεώργης Άριστ.	179	4.854	29.82
29) Βάτης Θεόφιλος Ιω.	175	4.368	26.84
30) Εύθυμίου Νικόλαος	173	4.242	26.06

Δέν εξελέγησαν οι κατωτέρω (παραπλεύρως του όνόματος άναγράφεται ό αριθμός των ψηφοδελτίων, ό αριθμός των ψήφων και τό ποσοστό επί τοις εκατό πού έλαβαν οι μή εκλεγέντες:

Πολέμης Άδαμάντιος	146	3.963	24.35
Χατζηελευθεριάδης Γρ.	133	3.556	21.85
Νταϊφάς Σταύρος	128	3.243	19.92
Λαναράς Γεώργιος	110	2.948	18.11
Πατέρας Δημήτριος	106	2.838	17.43

Τό σύνολο τών καταμετρηθέντων στίς ἀρχαιρεσίες ψηφοδελτίων ἀνῆλθε σέ 623 καί τών ψήφων σέ 16.274.

Τό νέο συμβούλιο συνεδρίασε γιά πρώτη φορά τήν Παρασκευή 8 Φεβρουαρίου καί ἐξέλεξε Πρόεδρο τῆς Ε.Ε.Ε. γιά τήν προσεχή τριετία τόν κ. Γιάννη Γκούμα. Στίς ὑπόλοιπες θέσεις τοῦ προεδρείου ἐξελέγησαν οἱ κ.κ. Παν. Τσάκος Α' ἀντιπρόεδρος, Ἰωάν. Λύρας Β' ἀντιπρόεδρος, Μιχ. Περατικός Α' γεν. γραμματέας, Νίκος Εὐθυμίου Β' γεν. γραμματέας, Κων. Φαφαλιός Α' ἀναπληρωτής γεν. γραμματέας, Μαθιός Λῶς Β' ἀναπληρωτής γεν. γραμματέας, Γεώργ. Μ. Πατέρας ταμίας καί Θεόδ. Βενιάμης ἀναπληρωτής ταμίας. Τά ὑπόλοιπα μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου εἶναι (πάλι κατά τήν σειρά τῆς ἐκλογῆς τους) οἱ κ.κ. Ἰωάννης Καρράς, Παῦλος Ἰωαννίδης, Ἰωάν. Ἀγγελικουσης, Γεώργ. Σ. Λιβανός, Μιχ. Χανδρῆς, Γεώργ. Κουμάνταρος, Ἰωάν. Γουλανδρῆς, Κων. Δρακόπουλος, Στ. Γουρδομιχάλης, Γεώργ. Φουστάνος, Γεώργ. Παπαδάκης, Πέτρος Γουλανδρῆς, Κων. Κομνηνός, Γεώργ. Δρακόπουλος, Σπ. Πολέμης, Βασ. Κωσταντακόπουλος, Συμ. Παλῆς, Κων. Λεμός, Γεώργ. Γράτσος, Ἀριστ. Καραγεώργης καί Θεόδ. Βάτης.

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ὁ κ. Γιάννης Γκούμας γεννήθηκε στήν Ἀθήνα τό 1933. Ἀπεφοίτησε ἀπό τήν ναυτική σχολή HMS τοῦ Γουέστερ τῆς Μ. Βρεταννίας, ὅπου εἶχε φοιτήσει καί ὁ πατέρας του, πλοίαρχος καί πλοιοκτήτης.

Μέ καταγωγή ἀπό τίς Σπέτσες καί τήν

Ἀνδρο καί οἰκογενειακή ναυτική παράδοση τεσσάρων γενεών, πλοίαρχευσσε σέ ἡλικία 26 ἐτῶν καί σήμερα εἶναι πρόεδρος τῆς Ναυτιλιακῆς Ἑταιρίας Ι. Γ. Γκούμας (Ναυτιλιακή) Α.Ε.



Διετέλεσε σύμβουλος καί ἀντιπρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε., σύμβουλος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καί ἀντιπρόεδρος τῆς HELMEPA.

Εἶναι διευθύνων σύμβουλος τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὄργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, μέλος τοῦ Κορμίτη τοῦ P & I Club Skuld, σύμβουλος τοῦ Ναυτικοῦ Ὁμίλου τῆς Ἑλλάδος καθώς καί μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Εἶναι παντρεμένος, καί πατέρας τριῶν παιδιῶν καί ὀμιλεῖ τήν Ἀγγλική καί Γαλλική γλῶσσα.

Ὁ κ. Γκούμας καί τά μέλη τοῦ προε-

δρείου κ.κ. Πάν. Τσάκος, Κων. Φαφαλιός, Γεώργ. Πατέρας, Νικ. Εὐθυμίου, Μαθιός Λῶς καί Θεόδ. Βενιάμης ἐπισκέφθηκαν στίς 13 Φεβρουαρίου ἐθιμοτυπικῶς τόν Ὑπουργό κ. Ἀριστ. Παυλίδη, στή συνάντησή δέ παρίστατο ὁ Γεν. Γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματοπoulos καί ἡ ἡγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Τό προεδρεῖο τῆς Ε.Ε.Ε. πρόκειται νά συνέλθει σέ πρώτη συνεδρίαση τήν προσεχή Παρασκευή γιά νά χαράξει τήν πορεία πλεύσεως τῆς Ἑνώσεως πού θά συζητηθεῖ εὐρύτερα κατά τήν πρώτη συνεδρίαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου πού θά πραγματοποιηθεῖ τήν Τρίτη 5 Μαρτίου.

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Λίαν ἐπίκαιρες — καί οὐσιαστικές — οἱ ἐπιστημονικές τοῦ Προέδρου τοῦ ΟΛΠ κ. Βασίλη Κούτση στή χθεσινή ὁμιλία του στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς, στά πλαίσια τοῦ θεσμοῦ τῶν γευμάτων ἐργασίας τῆς Λέσχης, γιά τό λιμενικό πρόβλημα τῆς χώρας — ὁ τίτλος τῆς ὁμιλίας ἦταν «Ὁ Πειραιῶς στό πλαίσιο μιᾶς νέας ἐθνικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς».

• Ἡ σημερινή διοικητική δομή τῶν ἐλληνικῶν λιμανιῶν, συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ Πειραιᾶ, ὑπογράμμισε ὁ κ. Κούτσης, εἶναι βασισμένη σ' ἓνα ξεπερασμένο καί ἀναχρονιστικό μοντέλο, πού ἐπιλέχθηκε σέ ἄλλες ἐποχές γιά νά καλύψει διαφορετικές ἀνάγκες. Ἀναπαράγεται μέχρι τίς ἡμέρες μας μηχανιστικά, παρά τή διαπιστωμένη ἀνικανότητά του νά ἀνταποκριθεῖ στίς σύγχρονες ἀπαιτήσεις. Δέν ἔχει τή δυνατότητα χάραξης καί ἐφαρμογῆς μιᾶς ἐνιαίας λιμενικῆς πολιτικῆς.

• Ἡ ὑπάρχουσα λιμενική ὁργάνωση προκαλεῖ, σάν σύνολο, ἀλυσισιδωτά προβλήματα. Ἀδυνατεῖ νά ἐξυπηρετήσει τίς πολλαπλές ἀνάγκες τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

• Ἡ ἔλλειψη ἐνιαίου φορέα διοικήσεως τῶν λιμανιῶν τῆς χώρας κάνει ἀδύνατη τή κατανομή τῶν διαθέσιμων πόρων καί τήν ἱεράρχηση τῶν ἀναγκῶν, ὁδηγώντας ἐκτός τῶν ἄλλων, στό γιγαντισμό τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ.

• Εἶναι ἀδύνατον νά κατασρωθεῖ πραγματική ἐθνική λιμενική πολιτική ἂν δέν ληφθοῦν ὑπόψη οἱ κοινοτικές ἐξελίξεις καί οἱ πιθανότητες μιᾶς κοινῆς πολιτικῆς γιά τίς μεταφορές καί τά λιμάνια.

• Ὁ Πειραιῶς δικαιούται καί πρέπει νά συμβάλει ἀποφασιστικά στή λιμενική ἀνάπτυξη τῆς χώρας μας.

Χαρακτηριστικό τῆς καταστάσεως πού ἐπικρατεῖ εἶναι τό γεγονός ὅτι ἡ χώρα μας διαθέτει 444 μικρά καί μεγάλα λιμάνια, τά ὅποια διοικοῦνται ἀπό 90 Λιμενικά Ταμεῖα καί δύο Ὄργανισμούς, τοῦ Πειραιῶς καί τῆς Θεσσαλονίκης. Ἐτσι, ὅπως προσφυῶς εἶπε ὁ ὁμιλητής, δίνοντας τή διάσταση τοῦ προβλήματος, «κάθε λιμάνι καί καημός, κάθε καημός καί δάκρυ».

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

ΜΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Στις 11 Φεβρουαρίου συζητήθηκε στον Άρειο Πάγο η αίτηση αναίρεσης της υπ' αριθ. 5025/90 απόφασης του Έφετείου Αθηνών με την οποία υποχρεούται η Τράπεζα CITIBANK να καταβάλει αποζημίωση σε έξι ναυτιλιακές εταιρίες του Συγκροτήματος Τσίμπλη διότι έκρινε ότι η συμπεριφορά της Τράπεζας στην πώληση των έξι πλοίων του ήταν αντίθετη προς τα χρηστά ήθη, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 919 του Αστικού Κώδικος.

Η εν λόγω απόφαση, η οποία έχει δημοσιευθεί ήδη στα «Ναυτικά Χρονικά» (τεύχη 15 Οκτωβρίου, 1 και 15 Νοεμβρίου 1990), προκαλεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον στους τραπεζικούς, οικονομικούς αλλά και νομικούς κύκλους καθώς και ποικίλα δημοσιεύματα στην Ελλάδα και κυρίως στο εξωτερικό. Αυτό το ιδιαίτερο ενδιαφέρον επιτείνεται με την άναμενη απόφαση του Αρείου Πάγου, η οποία θα εκδοθεί μετά δύο ή τρεις μήνες, δεδομένου ότι με την ευκαιρία της προαναφερθείσης απόφασης του Έφετείου Αθηνών το Ανώτατο Δικαστήριο της χώρας θα πρέπει να νομολογήσει εάν οι Τράπεζες και τα πιστωτικά ιδρύματα εν γένει οφείλουν ή όχι σε εποχές οικονομικών κρίσεων να διευκολύνουν τους δανειζομένους στην εξόφληση των δανείων τους, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση, φυσικά, ότι τα πιστωτικά ιδρύματα θα είναι εξασφαλισμένα από μία τέτοια διευκόλυνση.

Είναι αναμφισβήτητο ότι οι Τράπεζες παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή κάθε τόπου αφού κατά κανόνα από αυτές άντλούν οι επιχειρήσεις τα κεφάλαιά τους για την πραγματοποίηση των σκοπών τους που οδηγούν στην ανάπτυξη και την ευημερία. Αυτό σημαίνει ότι εκτός από τον έμπορικό τους χαρακτήρα έχουν και έναν ιδιαίτερα κοινωνικό χαρακτήρα που τις υποχρεώνει να συμπεριφέρονται προς τους συναλλασσόμενους με ιδιαίτερη χρηστότητα και σωφροσύνη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι την τελευταία δεκαετία βρίσκεται σε έξαρση διεθνώς ένας κλάδος του Δικαίου που ασχολείται με την ευθύνη του δανειστή και έχει υπάρξει σωρεία δικαστικών αποφάσεων που υποχρεώνουν τις Τράπεζες να καταβάλλουν αποζημιώσεις σε πελάτες τους οι οποίοι ζημιώθηκαν από την άδικη συμπεριφορά των οργάνων τους.

Σ' αυτό το πνεύμα και σ' αυτό το πλαίσιο εκδόθηκε και η προαναφερθείσα απόφαση του Έφετείου Αθηνών, η νομική θεμελίωση της οποίας κρίνεται τώρα από τον Άρειο Πάγο, η απόφαση του οποίου θα οριοθετήσει το αν πρέπει να δίνονται διευκολύνσεις στους δανειζόμενους και, αν ναι, υπό ποιες προϋποθέσεις, δι' ό και η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου αναμένεται με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Επιβεβαιώθηκε η πρόβλεψή μας του προηγούμενου τεύχους για το ύψος της συναλλαγματικής συνισφοράς της Ναυτιλίας. Σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα από το Υπουργείο, οι συναλλαγματικές εισπράξεις από τη Ναυτιλία στη διάρκεια του 1990 ανήλθαν σε 1.778 εκατ. δολάρια έναντι 1.374,8 εκατ. δολλαρίων του 1989, ήτοι σημειώθηκε αύξηση 29,3%.

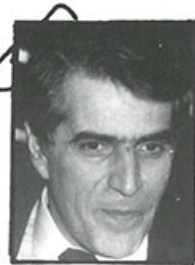
Πρέπει να σημειωθεί ότι η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά το 1990 θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη αν είχε συνεχισθεί και κατά τον περασμένο Δεκέμβριο η αύξηση της συναλλαγματικής προσόδου που παρούσαίετο σταθερά όλους τους προηγούμενους μήνες. Δυστυχώς, όμως, η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος τον περασμένο Δεκέμβριο περιορίστηκε σε 13,8% (173 εκατ. δολάρια έναντι 152 εκατ. δολλαρίων του Δεκεμβρίου του 1989) έναντι της αύξησης κατά 44,1% του περασμένου Νοεμβρίου.

Η αυξητική πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος συνεχίστηκε καθ' όλη την διάρκεια του 1990 αλλά με διακυμάνσεις για τις οποίες δεν υπήρξαν έρμηνειες που θα έπρεπε να είναι και το ζητούμενο για να γίνονται οι επιβεβλημένες παρεμβάσεις, έφ' όσον, φυσικά, αυτό θα ήταν έφικτό — όλα αυτά όμως φαίνεται ότι είναι φιλάγραμματα για τους αρμοδίους, περιλαμβανομένων και των αρμοδίων του Υπουργείου μας.

Εν πάση περιπτώσει, η κατά μήνα πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά το 1990 παρουσίασε την ακόλουθη εικόνα (η αύξηση υπολογίζεται πάντοτε σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους και εν προκειμένω του 1989): Ιανουάριος 13,1%, Φεβρουάριος 49,8%, Μάρτιος 9,5%, Απρίλιος 13%, Μάιος 22,9%, Ιούνιος 48,9%, Ιούλιος 41,8%, Αύγουστος 31,3%, Σεπτέμβριος - Οκτώβριος 23,5% - τον Νοέμβριο, όπως αναφέρθηκε ήδη, η αύξηση ανήλθε σε 44,1% ενώ τον Δεκέμβριο περιορίστηκε σε 13,8% μόλις.

ΜΕΙΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

Τα ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου για φορτία που ταξιδεύουν από και προς τα Ιρανικά λιμάνια του Βόρειου Περσικού Κόλπου και λοιπούς προορισμούς βορείως του 27.30 Β παραλλήλου μειώθηκαν από 2% σε 0,75%, ενώ παρόμοιες μειώσεις έγιναν και σε ταξίδια προς και από άλλους προορισμούς της Μέσης Ανατολής. Η κίνηση αυτή της Ένωσης Ασφαλιστών του Λονδίνου είναι αποτέλεσμα του γεγονότος ότι παρά τον συνεχιζόμενο πόλεμο στην περιοχή, δεν έχουν σημειωθεί βομβαρδισμοί ή επιθέσεις διά θαλάσσης κατά εμπορικών πλοίων.



Με θάρρος και ρεαλισμό

Του Θανάση Βαρινού

Την περασμένη εβδομάδα, όλοι οι Έλληνες παρακολούθησαν από την τηλεόραση την πολύωρη συζήτηση στην Βουλή για τον Πόλεμο στον Κόλπο, όπου ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης και οι αρχηγοί της Αντιπολίτευσης αναφέρθηκαν στην συμμετοχή της φρεγάτας «Λήμνος» με περιπολίες στην Έρυθρά Θάλασσα.

Γι' αυτήν την συμμετοχή τα μέσα μαζικής ενημέρωσης αφιερώνουν ατελείωτο χρόνο σε ειδικούς και πολιτικούς ενώ δεν λείψαν και μερικές λιποθυμίες συγγενών του πληρώματος της φρεγάτας. Μερικοί δημοσιογράφοι θυμήθηκαν και τους Έλληνες ναυτεργάτες, αλλά τους ξέχασαν γρήγορα όταν οι ραδιοσταθμοί μετέδωσαν δηλώσεις τους από την Ράς Τανούρα σαν κι αυτή: «Ήλθαμε με την θέλησή μας κανείς δεν μας υποχρέωσε».

Όμως το YEN είναι σε θέση να γνωρίζει ποιά είναι η προσφορά του Έλληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτεργάτη αυτές τις κρίσιμες ώρες του πολέμου στον Κόλπο. Αυτήν την προσφορά το YEN ήταν υποχρεωμένο να την παρουσιάσει στον τύπο και την Βουλή. Μέχρι τώρα με 35 προσεγγίσεις Έλληνικών δεξαμενοπλοίων σε λιμάνια του Κόλπου εξασφαλίστηκαν 13 εκατ. τόνοι ή περίπου 100 εκατ. βαρέλια πετρελαίου για τους συμμαχούς, συμβαλλοντας αποφασιστικά στην σταθεροποίηση της οικονομίας τους. Αυτή η προσφορά έγινε αισθητή ιδιαίτερα στην χώρα μας αλλά και σ' όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Αλήθεια ποιος θα πληροφορήσει τον Πρόεδρο Μπούς ότι το απόθεμα της χώρας του αναπληρώθηκε με φθηνό Άραβικό πετρέλαιο που μεταφέρθηκε εκεί από ελληνόκτητα υπερδεξαμενόπλοια στα οποία υπηρετούν θαρραλέοι οι Έλληνες ναυτικοί;

Τουλάχιστον θα πρέπει να δοθεί μία εξήγηση στους Έλληνες ναυτεργάτες γιατί δεν αναγνωρίζεται η προσφορά τους και γιατί προστατεύονται στο Κόλπο από Αργεντινική ή Σπανιόλικη ή Ιταλική φρεγάτα και όχι από Έλληνική.

ΤΟ «LA PALMA»

Στά «Ναυτικά Χρονικά» περιήλθε η πληροφορία ότι επί της υποθέσεως του πλοίου «La Palma» έχει εκδοθεί μία γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, αλλά παρά τις προσπάθειές μας και πρὸς ὑψηλά ἱσταμένους ἀκόμη, δέν κατέστη δυνατόν μέχρι τήν Πέμπτη τό μεσημέρι νά ἀποκτήσουμε ἕνα ἀντίγραφο τῆς γνωμοδότησεως καί ὁμολογοῦμε ὅτι δέν μπορούμε νά ἀντιληφθοῦμε τί ἦταν (ἢ εἶναι) ἐκεῖνο πού θά προσπόριζε ἡ ἀπόκρυψή της σέ ἐκείνους ἀπό τοὺς ὁποίους τήν ζητήσαμε. Γι' αὐτό ὀδηγούμεθα στό συμπέρασμα ὅτι τοὺς ὑψηλά ἱσταμένους τοὺς κοροϊδεύουν ἀσυστόλως οἱ χαμηλότερα ἱστάμενοι καί ἐάν τό συμπέρασμα αὐτό εἶναι λανθασμένο παρακαλοῦμε νά ὑπάρξει ἡ ἀπαραίτητη διόρθωση.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀπό τίς ὑπάρχουσες πληροφορίες προκύπτει ὅτι ἡ ἐν λόγω γνωμοδότηση δικαιώνει πλήρως τίς θέσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῆς υποθέσεως τοῦ πλοίου «La Palma». Ἀλλά περὶ ὧν αὐτῶν στό ἐπόμενο τεῦχος, ὅποτε θά ἔχουμε ὅπωςδήποτε καί τό πλήρες κείμενο τῆς γνωμοδότησεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

**ΠΛΗΤΤΕΤΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΑ
Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

Ὑπολογίζεται ὅτι ἐάν ὁ πόλεμος στὸν Κόλπο λήξει μέσα στὸν Μάρτιο οἱ ἀπώλειες σέ συνάλλαγμα ἀπὸ τὸν τουρισμό θά ἀριθμοῦνται σέ ἑκατοντάδες ἑκατ. δολλάρια — ἡ «ταξιδιωτικὴ ὁδηγία» τοῦ Προέδρου Ρήγκαν τό 1986 μᾶς εἶχε στοιχίσει (πέρα ἀπὸ τίς ἐπιχειρήσεις πού τινάχθηκαν στὸν ἀέρα) γύρω σὲ 400 ἑκατ. δολλάρια.

Ἡ ἐξέλιξη αὐτὴ προσδιορίζει μὲ ἀπόλυτη σαφήνεια καί τὸν ρόλο πού πρέπει νά διαδραματίσει ἡ Πολιτεία γιὰ νά μὴν ἔχουμε

καί πάλι θανάσιμα πλήγματα ἀπὸ τὴν καθίζηση τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ πού ἐπέφεραν οἱ ἀκυρώσεις κρατήσεων γιὰ κρουαζιέρες στὰ ἑλληνικὰ νησιά καί τὴν Μεσόγειο ἀλλὰ καί ναυλώσεως τουριστικῶν σκαφῶν. Ἀνάλογο ρόλο ὀφείλουν νά διαδραματίσουν καί οἱ ναυτεργατικὲς ὁργανώσεις πού πρέπει, ἐπὶ τέλους, νά δοῦν μέ ἄλλο μάτι, ἐντελῶς διαφορετικὸ, τό θέμα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν κρουαζιεροπλοίων, ὥστε νά εἶναι πάντοτε ἀνταγωνιστικά, καί ἐκμεταλλεύσιμα, ἀκόμη καί σέ περιόδους σάν τὴν σημερινή.

ΣΕ ΠΟΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ

Εἶναι γνωστὸ ὅτι ἡ πρόσφατη ἀμερικανικὴ νομοθεσία γιὰ τὴ ρύπανση ἀπὸ πετρελαιοειδῆ, ἔχει δημιουργήσει ἀνησυχίες καί προβλήματα στὸν διεθνή ἐφοπλισμό. Μεταξὺ τῶν προβλημάτων αὐτῶν εἶναι καί οἱ ἀμφιβολίες πού καταλείπει ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχετικοῦ Νόμου (Oil Pollution Act 1990). Εἰδικότερα ὁρισμένοι ἐφοπλισταί, μέλη τῆς BIMCO, ζήτησαν νά πληροφορηθοῦν ἐάν ἡ ἐν λόγω νομοθεσία ἐφαρμόζεται ἀποκλειστικά στὰ πετρελαιοφόρα ἢ ἐάν ἀφορᾷ σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων, ὅπως π.χ. τὰ μεθανιοφόρα, τὰ πλοῖα μεταφορᾷ χημικῶν προϊόντων ἢ ἀκόμη καί τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου. Κατόπιν αὐτοῦ ἡ BIMCO ἀπετάθη σέ μεγάλο νομικὸ οἶκο τῆς Ἀμερικῆς, ὁ ὁποῖο καί ἀπεφάνθη ὅτι ὁ Νόμος ἀναφέρεται στὴν εὐθύνη τῶν πλοίων πού ἀπορρίπτουν πετρέλαιο εἴτε ἀπὸ τό φορτίου τους εἴτε ἀπὸ τὰ καύσιμά τους. Καί ὅτι ἐπομένως ἀφορᾷ τόσο τὰ δεξαμενόπλοια ὅσο καί τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου. **Δηλαδή ἀφορᾷ ὅλα τὰ πλοῖα.**

Τό ὄριο τῆς εὐθύνης πάντως δέν εἶναι τό ἴδιο γιὰ ὅλα τὰ πλοῖα. Εἶναι 1.200 κατὰ τόννο ὀλικῆς χωρητικότητος γιὰ τὰ δεξαμενόπλοια καί 600 δολλάρια γιὰ τὰ ἄλλα πλοῖα. Ὡς δεξαμενόπλοιο ὀρίζεται τό πλοῖο πού ἔχει ναυπηγηθεῖ ἢ προσαρμο-

σθεῖ γιὰ τὴ μεταφορὰ πετρελαίου ἢ χύμα ἐπικίνδυνων προϊόντων καί εἶναι πλοῖο τῶν ΗΠΑ ἢ μεταφέρει πετρέλαιο ἢ ἐπικίνδυνα προϊόντα σέ σημείο ὑπαγόμενο στὴ δικαιοδοσία τῶν ΗΠΑ.

Ὁ νόμος ἐξάλλου ἐπιβάλλει τὴν υποχρέωση διπλῆς γάστρας γιὰ τὰ πετρελαιοφόρα, ἀλλὰ ἡ διάταξη ἐφαρμόζεται μόνο σέ δεξαμενόπλοια ναυπηγημένα ἢ διασκευασμένα γιὰ τὴ μεταφορὰ πετρελαίου, πού ἐργάζονται στὰ ἀμερικανικὰ ὕδατα.

**ΚΟΙΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΩΝ**

Μετά τὴν ἀπόσυρση ἀπὸ τὴν ἀγορὰ διαλυτῶν τῆς Νότιας Κορέας καί τῆς Ταϊβάν, ἡ μεγάλη Ἰαπωνικὴ ἐταιρία Σουμιτόμο ἀποφάσισε νά ἐκμεταλλευθεῖ τίς εὐνοϊκὲς προοπτικὲς τῆς ἀγορᾶς μέ τὴ δημιουργία κοινῆς ἐπιχειρήσεως διαλύσεων μέ τὴν ἐταιρία τοῦ Χόγκ Κόγκ Wah Kwong. Ἡ ἐγκατάσταση τοῦ νέου διαλυτηρίου θά γίνῃ στὴν Σαγκάη, στό τέλος τοῦ 1991 καί ὡς ἐργατικὸ προσωπικὸ θά χρησιμοποιηθοῦν χαμηλόμισθοι Ταϊβανοί.

Ἡ Σουμιτόμο πιστεύει ὅτι θά ὑπάρξει σημαντικὴ ἀνάκαμψη στὴν ἀγορὰ τῶν διαλύσεων, μέ προσφορά μεγάλων δεξαμενόπλοίων τύπου VLCC τὴ περίοδο 1994-95, μέ ἀποτέλεσμα ἡ κυοφορούμενη ἐπιχείρηση νά δώσει διέξοδο στὴ στασιμότητα πού παρατηρεῖται σήμερα στὴ διάλυση μεγάλων πλοίων.

Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Ἐπὶ πολλὰ χρόνια ἡ ἐμπορικὴ ὑπερπαγωγή τῆς Ἰαπωνίας εἶχε γίνῃ ἀντικείμενο εὐρείας κριτικῆς ἐκ μέρους τῶν ΗΠΑ, τῆς ΕΟΚ καί ὁρισμένων Ἀσιατικῶν χωρῶν. Μέ τό νά καταστῇ ὅμως κύριος προμηθευτὴς βοήθειας τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου καί ὁ πρῶτος πιστωτὴς τῶν Ἦν. Πολιτειῶν, βελτίωσε καί ἀποκατέστησε τὴν εἰκόνα της στό ἐξωτερικὸ καί ἔπαψε νά τοποθετεῖται στό ἐδῶλιο τοῦ κατηγορουμένου στὶς ἐμπορικὲς της δοσοληψίες. Παράλληλα φυσικά δέν ἔπαψε καθόλου νά ἐπεκτείνει συνεχῶς τίς ἐπενδύσεις της σέ ὅλον τὸν κόσμο.

Μέχρι τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1990 περίπου 450 μονάδες τῆς Ἰαπωνικῆς παραγωγικῆς βιομηχανίας εἶχαν μεταφυτευθεῖ στὴν Εὐρώπη. Ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ πίνακος βρίσκεται ἡ Μεγάλη Βρεταννία μέ 130 ἐταιρίες καί ἀκολουθοῦν ἡ Γερμανία καί ἡ Γαλλία μέ 90 ἐταιρίες ἢ κάθε μία. Ἡ Μ. Βρεταννία ὑπῆρξε ἐπὶ καιρὸ ἡ πιὸ εὐνοοῦμενη, ἀφενὸς μὲν ἐπειδὴ μιλοῦσαν τὴ γλῶσσα της καί ἀφετέρου λόγω τῆς ἐνθαρρύνσεως πού παρείχαν οἱ βρεταννικὲς ὑπηρεσίες. Ἡ Γερμανία ἐξάλλου χρησιμοποιοῦντο ὡς ἐξέδρα γιὰ τὴν ἐπέκταση πρὸς Εὐρώπη, ἐνῶ ἡ Γαλλία περιόρισε βαθμιαία τίς δυσκολίες της καί προσπάθησε μέ τὴ στενότερη ἐπαφὴ νά κατανοήσει καλύτερα τὴ φιλοσοφία, τὴ στρατηγικὴ καί τὴ νοοτροπία τῶν Ἰαπώνων.

Σάν κλασικὸ παράδειγμα ἀναφέρεται ἡ

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

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

**Hellespont Steamship
Corporation**
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811
Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

Papachristidis Limited
**Papachristidis Ship
Management Services
Limited**
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom
Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS G
Telefax: (071) 828 9122

Papachristidis (USA) Inc
641 Lexington Avenue
24th Floor
New York
N Y 10022
USA
Telephone: (212) 838 3300
Telex: 151273507 PUSA
Telefax: (212) 838 2929

**Manila Ship Management
& Manning Inc**
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines
Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75



ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Δύο νέα προϊόντα πλασάρουν στον κόσμο οι 'Ην. Πολιτείες. Πρόκειται για δύο ένδεικτες ασφαλείας των μεταφερομένων δεμάτων και κιβωτίων. 'Ο ένας για τους κραδασμούς και ο άλλος για τις ανατροπές.

Καί τα δύο αυτά προϊόντα προορίζονται να ενισχύσουν την αυστηρή τήρηση των κανονισμών που αφορούν τη μεταχείριση των εμπορευμάτων διαρκούς της με οποιοδήποτε τρόπο μεταφοράς τους. Προσκολλώμενα στο εξωτερικό των δεμάτων ή κιβωτίων που περιέχουν εύπαθη φορτία, επιτρέπουν την άμεση έννημέρωση όλων των μεσολαβούντων στην αλυσίδα της μεταφοράς, ώστε να λάβουν τα μέτρα τους. Τό μήνυμα που δίνουν είναι απλό και αποτελεσματικό. Στόν ένδεικτη κραδασμού: «Προσοχή εύθραυστο. 'Εάν τό δέμα δεχθεί υπερβολικό τράνταγμα, ή άμπούλα θά δείξει κόκκινο». Καί στόν ένδεικτη ανατροπής: «Μήν τό ανατρέπετε. 'Εάν τό κιβώτιο γύρει υπερβολικά ό ένδεικτης θά δείξει κόκκινο».

'Ο ένδεικτης κραδασμού δίνεται μέ τή μορφή αυτοκόλλητης ετικέτας που στό κέντρο της περιέχει μιά άμπούλα στό έσω-εξωτερικό της όποιος βρίσκεται μιά δεύτερη άμπούλα άνοιχτή στην άκρη και γεμάτη μέ κόκκινο υγρό. Τό υγρό αυτό ίσορροπεί χάρη στην πίεση της επιφανείας. 'Ενα δυνατό τράνταγμα διακόπτει αυτή την ίσορροπία, γιατί ή πίεση της επιφανείας που χρησίμευε σάν πώμα δέν εκπληρώνει πιά τό ρόλο της και τό κόκκινο υγρό χύνεται στό όρατό τμήμα της άμπούλας. 'Ο ένδεικτης λειτούργησε.

'Η έπιτυχία φαίνεται εξασφαλισμένη, άφου ήδη στην αγορά κυκλοφορούν και συντετότεροι τύποι μέ μαγνήτη, κατάλληλοι για μεγάλα μεγέθη (κοντέινερ, βαγόνια). 'Ετσι έχουμε τούς ένδεικτες θερμότητος και άκόμα τούς καταγραφείς κραδασμών που επιτρέπουν «μυστική» έρευνα του τρόπου χειρισμού των δεμάτων και κιβωτίων σέ όλη τή διάρκεια της μεταφοράς τους.

περίπτωση της εταιρίας Itoh France, θυγατρικής του 'Ιαπωνικού οίκου C. Itoh που ιδρύθηκε τό 1962 μέ γραφεία στό Παρίσι, Τουλούζη και Στρασβούργο. 'Εκτοτε ό κύκλος των εργασιών της αύξάνει συνεχώς, κυρίως στον τομέα της εισαγωγής ιαπωνικών και ξένων προϊόντων και της εξαγωγής γαλλικών προϊόντων στην 'Ιαπωνία, όπου είναι πασίγνωστα τά γαλλικά έτοιμα ένδύματα, τά περίφημα γαλλικά κρασιά κλπ. Τώρα έν όψει της Εύρώπης του 1993 μελετά τή δημιουργία μιάς Εύρωπαϊκής Itoh μέ έδρα τό Παρίσι, τό Λονδίνο ή τις Βρυξέλλες, ένω μετά τό άνοιγμα της ανατολικής Εύρώπης άντιμετωπίζει την έγκατάσταση θυγατρικών της μονάδων στην Ούγγαρία και την Τσεχοσλοβακία.

ΕΓΚΙΒΩΤΙΣΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Μέ άφορμή μιά σοβαρή πυρκαγιά που έκδηλώθηκε εξαιτίας των χημικών ουσιών ένός έμποροκιβωτίου, επανεξετάζεται τό όλο θέμα της μη δηλώσεως επικινδύνων ειδών περιεχομένων μαζί μέ άλλα μη εύφλεκτα έμπορεύματα μέσα σέ κοντέινερ. 'Η άποφυγή της δηλώσεως τους μπορεί να προσφέρει στον φορτωτή ένα άπαράδεκτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, γίνεται όμως σέ βάρος όχι μόνο του θαλάσσιου μεταφορέα, αλλά και όλων των φορτωτών που σέβονται τούς συμβατικούς και συναγωνιστικούς κανόνες. Παρόλα αυτά ή πρακτική αυτή είναι άρκετά διαδεδομένη και θέτει σέ προφανή κίνδυνο κατά πρώτο λόγο τό πλοίο, τό πλήρωμά του και τό φορτίο του και κατά δεύτερο τις λιμενικές εγκαταστάσεις καί τό προσωπικό τους.

Στό συγκεκριμένο έπεισόδιο τό κοντέινερ είχε φορτωθεί στην Μπορντώ και έκφορτωνόταν στην Μαρτινίκα. 'Από την προκληθείσα πυρκαγιά κήκαν και άρκετά άλλα κοντέινερ, καταστράφηκαν διάφορα έμπορεύματα, άχρηστεύθηκε μιά όλόκληρη ψυκτική γραμμή του πλοίου και ύπεστησαν ζημίες πολλές άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις του. Εύτυχώς τό πλοίο ήταν παραβελημένο και δέν υπήρξαν ανθρώπινα θύματα. 'Αν όμως ήταν έν πλώ τά πράγματα θά ήταν πολύ χειρότερα.

Βέβαια και μέ τις ισχύουσες διατάξεις ό φορτωτής όφείλει να είναι είλικρινής στις δηλώσεις του και ύπέχει σοβαρή ευθύνη έναντι του μεταφορέα. Στην περίπτωση μάλιστα της «έν γνώσει» άνακριβούς δηλώ-

σεως ό μεταφορέας δέν φέρει καμμία ευθύνη για την άπώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, έστω κι αν δέν υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της άνακριβείας και της ζημίας. 'Ωστόσο ή πλοιοκτήτρια εταιρία είναι πεπεισμένη ότι ή όλη διαδικασία της μεταφοράς εύφλέκτων και επικινδύνων ουσιών πρέπει να άναθεωρηθεί.

ΟΙ ΠΛΩΤΕΣ ΕΞΕΔΡΕΣ

'Ενας νέος και ιδιόρρυθμος έπιχειρηματικός τομέας διανοίγεται στην παγκόσμια αγορά μέ την άνάγκη της βαθμιαίας μεταφοράς των πλωτών έξεδρών άντλήσεως πετρελαίου. Κατά τούς γενόμενους ύπολογισμούς πρόκειται για μιά ύπόθεση πολλών δισεκατομμυρίων, ή όποία προσφέρει τεράστιες δυνατότητες στις εταιρίες που θά έπωφεληθούν της ευκαιρίας.

Κατά τις πρώτες εκτιμήσεις των Νορβηγών άρμοδίων, ή άπομάκρυνση των ύφισταμένων εγκαταστάσεων μόνο στην Βόρειο Θάλασσα θά μπορούσε να άποφέρει άνω των 120 δισεκ. κορωνών. 'Εξάλλου σέ παγκόσμια κλίμακα είναι γνωστό ότι ύπάρχουν άνω των 6.000 εγκαταστάσεων στην θάλασσα, από τις όποιες τό 95% θά πρέπει σιγά-σιγά να άρθεί και να μεταφερθεί. Τό δέ κόστος της όλης αυτής έπιχειρήσεως ύπολογίζεται συνολικά γύρω στα 200 δισεκ. κορωνών.

'Η άρμόδια νομική έπιτροπή ανέλαβε τώρα να καθορίσει τον χρόνο κατά τον όποιο οι έπιχειρηματίες που έχουν πλωτές εγκαταστάσεις στην νορβηγική ύφαλοκρηπίδα, θά είναι ύποχρεωμένοι να προβούν στην άπομάκρυσή τους. Στό σημείο αυτό πρέπει να λεχθεί ότι τό κόστος συντηρήσεως των έξεδρών φθάνει κάποτε να καλύπτει τή δαπάνη της άφαιρέσεως τους. Σημειωτέον ότι ή άπόσπαση των χαλύβδινων έξεδρών θεωρείται εύκολότερη και ταχύτερη σέ σύγκριση μέ τις έξέδρες από μπετόν.

Κατά τούς κανονισμούς του IMO ή ύποχρέωση άπομακρύνσεως βαρύνει την εταιρία που έκμεταλλεύεται την πλωτή έξέδρα. 'Εκφράζονται όμως πολλές άμφιβολίες αν κάθε εταιρία έκμεταλλεύσεως θά είναι σέ θέση να αναλάβει μιά τέτοια έπιχείρηση. Γι' αυτό και προτείνεται ή δημιουργία ένός συνεταιριστικού όμίλου μεταξύ του Κράτους, των εταιριών έκμεταλλεύσεως και των έπιχειρήσεων που ειδικεύονται σέ παρόμοιες μετακινήσεις.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΟΥ ΥΕΝ

Κύριε Διευθυντά,

M/V «DAPHNE» N. Λονδίνου 3300

Τό άνωτέρω δηζελόπλοιο, τελούν ήδη υπό τόν διαχείρισίν μας, ήγοράσθη προσφάτως από άλλοδαπούς καί ύψωσε τήν Έλληνικήν σημαίαν.

Σκοπός αὐτῆς τῆς ἐπιστολῆς μας εἶναι νά υπογραμμίσωμε μέσω τῶν πάντα φιλόξε-νων στηλῶν σας, τήν θετικήν καί αποτελε-σματικήν βοήθειαν τήν ὁποία ἐλάβαμε ἀπό τά ἄρμόδια ὄργανα τοῦ ΥΕΝ.

Προεξάρχοντος τοῦ Ὑποναύρχου κ. Νικ. Χασιώτη, ὅστις πάντοτε, χάριν τῆς τελείας γνώσεώς του τῶν θεμάτων τά ὁποῖα, ἀπασχολοῦν τήν Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν, εἶ-ναι εἰς θέσιν νά δίνει τίς ὀρθές λύσεις, ἐτύ-χαμε ἀμεσης ἀναπόκρισης τόσον ἀπό τόν ἴδιο, ὅσον καί ἀπό τοὺς λοιπούς του συνε-ργάτες:

1. κ. Σπ. Γκόρον, πλοίαρχον Λ.Σ., Προξενι-κόν Λιμενάρχη Λονδίνου.

2. κ. Σωτ. Καρακίτσον, ἀντιπλοίαρχον Λ.Σ., Προξενικόν Λιμενάρχη Τόκιο.

3. κ. Κ. Καραλάϊον, πλωτάρχην Λ.Σ., Τμηματάρχην Δ. Ποντοπολιῆς & Ν. Σχέσε-ων.

4. κ. Νικ. Χαμηλάκη, ὑποπλοίαρχον Λ.Σ., Προϊστάμενον Νηολογίων Πειραιῶς.

Ἀπαντες οἱ ἀνωτέρω κατῴρθωσαν ἐν συνεργασίᾳ μεταξύ των, εἰς τά χρονικά ὅρια μιᾶς μόνον ἡμέρας νά ἐκδώσουν τά Ναυτι-λιακά ἐγγραφα τοῦ M/V «Daphne» εἰς Λον-δίνον καί νά θεωρηθοῦν ταῦτα εἰς τόν λιμέ-να Σασέμπο τῆς Ἰαπωνίας ὅπου εὐρίσκετο τό πλοῖον καί νά ἐπιτευχθῇ οὕτω ἡ ἀμεσος ἀναχώρησις τοῦτοῦ διὰ τόν προορισμόν του χωρίς τήν παραμικράν χρονοτριβήν.

Οἱ κ.κ. Πλοιοκτῆται, θεωροῦν ὑποχρέω-σίν των νά εὐχαριστήσουν καί δημοσίως διὰ τῶν στηλῶν σας, ὅλους τοὺς ἄρμόδιους, οἵ-τινες συνετέλεσαν εἰς τήν ὁλοκληρώσιν τῆς Νηολογήσεως τοῦ M/V «Daphne» καί νά τοὺς συγχαροῦν διὰ τόν ἐπίδειχθέντα ζῆλον των ὁ ὁποῖος συνέβαλεν ἀποτελεσματικῶς εἰς τήν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Μέ αὐτήν τήν εὐκαιρίαν, θά ἠθέλαμε νά προσθέσωμε μέ ὅλους τοὺς λοιπούς ἐπώνυ-

μους ἡ ἀνωνύμους, καί τās δικάς μας εὐχάς πρὸς τό περιοδικόν σας, διὰ τά 60χρονα τῆς δραστηριότητάς του

Σ' ὅλα τά χρόνια διαπιστώνουμε τοὺς συ-νεχεῖς ἀγῶνες καί τήν βοήθειάν σας ὑπέρ των συμφερόντων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, οἱ ὁποῖοι συγχρόνως ἀπέβλεπαν καί εἰς τήν αὐξήσιν τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος καί τήν ἀνάδειξιν τῆς ὡς πρώτης δυνάμεως, εἰς τόν παγκόσμιον ναυτικόν στίβον τῆς Ἑλλη-νοκτῆτου Ναυτιλίας καί τήν οὐσιαστικήν πάσης μορφῆς συμβολήν της εἰς τά συνεχεῖ προβλήματα τῆς μητέρας πατρίδος.

Σᾶς συγχαίρουμε διὰ τοὺς ἀγῶνες σας αὐ-τούς καί σᾶς εὐχόμαστε διὰ τό μέλλον εὐδό-κιμον συνέχισιν τοῦ ἔργου σας.

Μετά τιμῆς

Ε. Σ. ΨΥΛΛΑΣ

NEDA MARITIME AGENCY LTD.

Πειραιᾶς, 31/1/91

Η ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΛΩΔΙΑΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ»

Τό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου μᾶς κοινο-ποίησε τήν ἐπιστολή πού ἀπέστειλε ὁ Πρόεδρός του, κ. Γιώργος Μ. Δρακόπου-λος, πρὸς τόν ΟΤΕ μέ σκοπό τή διάσωση ἀπό τή καταστροφή τοῦ παλαιότερου πλοίου καταχωρημένου στά ἑλληνικά νη-λόγια.

Τό πλήρες κείμενο τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Δρακοπούλου, ἡ ὁποία κοινοποιήθηκε στοὺς ἄρμοδιους ὑπουργούς Πολιτισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Αἰγαίου, ἔχει ὡς ἑξῆς:

Κύριο
Δημήτριο Κουρεμένο
Γενικό Διευθυντή
Ο.Τ.Ε.

Κύριε Γενικέ,

Θέμα: Καλωδιακό πλοῖο «Θαλῆς ὁ Μιλή-σιος»

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Προστασίας Ναυτικῆς Παράδοσης κύριος

Χάρης Τζάλας, μᾶς ἐπληροφόρησε ὅτι ὁ Ο.Τ.Ε. προτίθεται νά πουλήσει τό ἀνωτέρω πλοῖο γιά «παλιοσιδέρα».

Θεωροῦμε τήν ἐνέργεια αὐτή ἀπαράδεκτη γιά τήν Ἑλλάδα — Κράτος κατ' ἐξοχήν ναυ-τικό, ὡς παγκοσμίως ἀναγνωρίζεται — γιά τοὺς ἑξῆς λόγους:

1. Τό πλοῖο «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος» (ναυπη-γήσεως 1909) εἶναι τό παλαιότερο πλοῖο καταχωρημένο στά ἑλληνικά νηολόγια.

2. Ἐχει δωρηθεῖ ἀπό τήν Ἀμερικανική Κυβέρνηση στήν Ἑλλάδα μετά τόν Β' Παγ-κόσμιο Πόλεμο (1948) καί χρησιμοποίηθη-κε γιά τήν ἀποκατάσταση καί ἐπέκταση τοῦ τηλεφωνικοῦ δικτύου τῶν νήσων τοῦ Αἰ-γαίου καί ἔχει συνδέσει τό ὄνομά του μέ τήν περιοχή αὐτή.

3. Λόγω τῆς κατασκευῆς του καί ἰδιαίτερα τοῦ μηχανοστασίου του, κατασκευασμένο κυρίως ἀπό μπακίρι (ὀρείχαλκο), ἔχει χαρ-ακτηρισθεῖ ἀπό τοὺς εἰδικούς σάν σπουδαῖο Μουσειακό ἔκθεμα.

4. Εἶναι ἴσως τό μοναδικό καλωδιακό πλοῖο πού σώζεται στόν κόσμο μέ τά προ-ναφερόμενα χαρακτηριστικά καί εἴμεθα βέ-βαιοι ὅτι πολλά Ναυτικά Μουσεία θά ἠθελαν νά τό περιλάβουν στά ἐκθέματά τους.

Λαμβανομένων ὑπόψιν τῶν ἀνωτέρω, σᾶς παρακαλοῦμε, κύριε Γενικέ, ὅπως εἰση-γηθεῖτε νά μὴ διαλυθεῖ τελικά τό πλοῖο αὐ-τό, ἀλλά ἀντιθέτως νά διατηρηθεῖ καί συν-τηρηθεῖ καταλλήλως ὥστε νά ἀποτελέσει μοναδικό ἔκθεμα τό ὁποῖο θά προβάλλει τή ναυτική μας ἱστορία καί παράδοση.

Τό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου εἶναι πρόθυ-μο νά συμπαρασταθεῖ στήν πραγματοποίη-ση τοῦ παραπάνω σκοποῦ.

Μέ ἐκτίμηση,
ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Πρόεδρος Δ.Σ.

25 Ἰανουαρίου, 1991

Ἡ ἐνέργεια αὐτή τοῦ Ναυτικοῦ Μου-σείου Αἰγαίου, πού ἔγινε σέ συνεννόηση μέ τόν Πρόεδρο τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτού-του Προστασίας Ναυτικῆς Παράδοσης κ. Χ. Τζάλα, εἶχε σάν ἀποτέλεσμα νά στα-ματήσει πρὸς τό παρόν ἡ σχετική διαδικα-σία καί νά ἀνασταλεῖ ἡ καταστροφή τοῦ πλοίου.

Καταβάλλονται τώρα προσπάθειες γιά τή δημιουργία ἐνὸς εἰδικοῦ φορέα, πού θά φροντίζει γιά τήν ἀποκατάσταση καί συν-τήρηση τοῦ ἱστορικοῦ καί μοναδικοῦ αὐ-τοῦ σκάφους.

SHIPPING COMPANY REQUIRES EMPLOYEE EXPERIENCED
IN DISBURSEMENTS AND FREIGHT COLLECTION.
PLS CALL MR. ROZAKIS ON TEL: 4538617

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΟΑΡΑΒΙΚΟ ΚΟΛΠΟ

Οι πρόσφατες εξελίξεις από τη σύρραξη στον Περσολαβικό Κόλπο οδήγησαν σε διαπραγματεύσεις και συμφωνία μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας για τη τροποποίηση και συμπλήρωση της από 5 Φεβρουαρίου 1990, Ειδικής Συλλογικής Σύμβασης εργασίας των πληρωμάτων πλοίων κάθε κατηγορίας που πλέουν στην περιοχή του Περσολαβικού Κόλπου, στον Κόλπο της Ακαμπα, στα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας, στην Έρυθρά Θάλασσα, καθώς και σ' όλα τα λιμάνια της Συρίας, του Ισραήλ και του Λιβάνου.

Με την νέα Ειδική Συλλογική Σύμβαση που τίθεται σε ισχύ από 1.2.1991 επέρχονται οι παρακάτω τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των όρων της προηγούμενης Ε.Σ.Σ. και στο πληρέστερο προσδιορισμό των επικίνδυνων περιοχών.

1. Ειδικές επικίνδυνες περιοχές αναγνωρίζονται:

α. Η Περιοχή του Περσολαβικού Κόλπου.

β. Ο Κόλπος της Ακαμπα.

γ. Όλα τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας επί της Έρυθρας Θαλάσσης.

δ. Όλα τα λιμάνια της Συρίας, του Λιβάνου και του Ισραήλ.

2. Περιοχές και Ζώνες

α. Η περιοχή του Περσολαβικού Κόλπου διαχωρίζεται σε δύο Ζώνες.

α.α. Η πρώτη Ζώνη. Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή Δυτικά του 54.00 Α' μήκους, εξαιρουμένων των νήσων Lavan και της περιοχής Zaqqum Oil Fields.

β.β. Η δεύτερη Ζώνη. Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή Ανατολικά του 54.00 Α' μήκους έως την είσοδο του Περσολαβικού Κόλπου, 26.00 Β' πλάτους.

β. Η περιοχή και τα λιμάνια του Κόλπου της Ακαμπα, καθώς και τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας, που βρίσκονται στην Έρυθρά Θάλασσα, διαχωρίζεται σε δύο Ζώνες.

α.α. Πρώτη Ζώνη τα λιμάνια της Συρίας.

β.β. Δεύτερη Ζώνη τα λιμάνια του Λιβάνου.

γ.γ. Τρίτη Ζώνη τα λιμάνια του Ισραήλ.

3. Στις περιπτώσεις πλοίων τα όποια λόγω της φύσεως της εργασίας των παραμένουν συνεχώς μέσα στην περιοχή του Περσολαβικού Κόλπου, οι ναυτικοί μπορούν να ζητήσουν την παλιννόστησή τους δαπάναις του πλοίου και έφ' όσον φυσικά οι συνθή-

4. Καθορισμός Έπιδομάτων

ΠΕΡΙΟΧΗ 1.

α. Πρώτη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	έπιδομα	140%
	Φορτηγά	»	125%
Εξαιρουμένων των νήσων Lavan και της περιοχής Zaqqum Oil Fields που γι' αυτές οι ναυτικοί αμείβονται με τα ποσοστά της δεύτερης Ζώνης.			

β. Δεύτερη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	έπιδομα	120%
	Φορτηγά	»	100%

ΠΕΡΙΟΧΗ 2.

α. Πρώτη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	έπιδομα	140%
	Φορτηγά	»	125%

β. Δεύτερη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	έπιδομα	70%
	Φορτηγά	»	45%

ΠΕΡΙΟΧΗ 3.

α. Πρώτη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	έπιδομα	70%
	Φορτηγά	»	45%

β. Δεύτερη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια και Φορτηγά	έπιδομα	100%
-----------------	---------------------------	---------	------

γ. Τρίτη Ζώνη	Δεξαμενόπλοια	»	140%
	Φορτηγά	»	125%

Με τη νέα αυτή Σύμβαση καταργείται από 1.2.1991 ή από 5.9.1990 προηγούμενη καθώς και η από 15.1.1976 Ειδική Συλλογική Σύμβαση περί πλόων στο Λίβανο.

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



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

The first in a series of six new Reefers that have joined the Lavinia Fleet recently

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

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

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ φαίνεται νά επικρατεί ή (άπολύτως έσφαλμένη) αντίληψη ότι γιά τήν καθυστέρηση τών τριών καί τεσσάρων έτών πού σημειώνεται στήν έκκαθάριση τών ναυτολογίων δέν ευθύνεται μόνον τό ΝΑΤ αλλά καί ό έφοπλισμός, ό όποιος (κατά τήν αντίληψη αὐτή) δέν επιθυμεί τήν ταχεία έκκαθάριση γιά νά μήν καταβάλει τά όφειλόμενα!

Άσφαλώς ευθύνεται καί ό έφοπλισμός γιά τήν σημειουμένη καθυστέρηση, ή όποία, όπως έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένως τά «Ναυτικά Χρονικά», δημιουργεί πολλαπλά καί άλυσσισιδωτά προβλήματα στίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Άλλά γιά άλλον λόγο καί όχι γιά νά μήν καταβληθούν τά όφειλόμενα, τά όποια στίς περισσότερες περιπτώσεις είναι περισσότερα από εκείνα πού δικαιούται τό ΝΑΤ, γιατί οι σχετικές χρεώσεις γίνονται «καθ' ύπολογισμόν τής ύπηρεσίας». Συγκεκριμένα, ό έφοπλισμός ευθύνεται γιατί άφησε όλη αὐτή τήν υπόθεση σέ χέρια ανθρώπων πού ήθελαν νά έχουν άρμοδιότητες καί ταυτόχρονα νά παριστάνουν τούς παράγοντες — αὐτός είναι άλλωστε ό λόγος πού δέν υλοποιήθηκαν (γιά τήν ακρίβεια καταχωριάστηκαν) προτάσεις καί προσπάθειες πού έγιναν γιά νά υπάρξει ή επιβαλλομένη έκ τών πραγμάτων ταχεία διακίνηση καί έκκαθάριση τών ναυτολογίων.

Μεταξύ τών προτάσεων αὐτών περιλαμβάνεται καί μία τοῦ γράφοντος πού αν είχε υιοθετηθεί δέν θά ὑπῆρχε τώρα πρόβλημα μή έκκαθαρισθέντων ναυτολογίων, δεδομένου ότι όλα τά ναυτολόγια θά ήταν δυνατόν νά έκκαθαρίζονται σέ χρονικό διάστημα όκτώ έως έννέα μηνών από τήν ήμερομηνία ένάρξεως λειτουργίας τους. Η πρόταση πρόβλεπε τήν καθιέρωση νέου τύ-

που μηχανογραφημένου ναυτολογίου μέ καρπονωμένες σελίδες πού θά επέτρεπε τήν έκδοση τριών καί τεσσάρων αντίτυπων, κάθε δέ πλοίο θά χρησιμοποιούσε κατ' έτος δύο τέτοια ναυτολόγια — Α' καί Β' έξαμήνου — πού θά έκλειναν σέ συγκεκριμένες ήμερομηνίες (30 Ιουνίου καί 31 Δεκεμβρίου) από τόν πλοίαρχο ό όποιος τήν έπομένη (1 Ιουλίου καί 1 Ιανουαρίου, αντίστοιχα) θά άνοιγε τό ναυτολόγιο τοῦ νέου έξαμήνου. Τό πρωτότυπο τοῦ κλεισθέντος ναυτολογίου θά αποστελλόταν από τόν πλοίαρχο σάν συστημένο αεροπορικό αντικείμενο στό ΝΑΤ μέ ταυτόχρονη έγγραφή τών στοιχείων τοῦ αποδεικτικού αποστολής στό ήμερολόγιο τοῦ πλοίου ένῶ — νά αντίγραφο θά αποστελλόταν μέ τήν ίδια διαδικασία στήν Ύπηρεσία Ναυτικών Μητρώων (γιά τήν καταχώριση τής ύπηρεσίας τών μελών τοῦ πληρώματος), ένα άκόμη στή διαχειρίστρια εταιρία καί τό τελευταίο θά παρέμενε επί τοῦ πλοίου, έν εἶδει καταστάσεως εργαζομένων σάν αὐτές πού χρησιμοποιούνται στίς επιχειρήσεις τής ξηρᾶς γιά νά είναι δυνατός ό οίοςδήποτε έλεγχος.

Μέ τήν ρύθμιση αὐτή τά ναυτολόγια όλων τών πλοίων θά βρίσκονταν σέ διάστημα ενός μηνός τό πολύ — δηλαδή μέχρι τό τέλος Ιουλίου καί μέχρι τό τέλος Ιανουαρίου — στό ΝΑΤ (καί στά Μητρώα) καί θά άρχιζε άμέσως ή διαδικασία τής έκκαθαρίσεως πού ήταν εύκολη καί ταχύτητα μέ τήν χρησιμοποίηση τής σύγχρονης τεχνολογίας — οι άπλουστεύσεις όμως ένοχλούν ιδιαίτερα εκείνους πού θέλουν νά διατηροῦν άρμοδιότητες καί νά παριστάνουν τούς παράγοντες.

Άλλη μία προσπάθεια γιά νά απαλλαγούν οι συνεπείς στίς πρόσ τό ΝΑΤ υποχρεώσεις τους ναυτιλιακές επιχει-

ρήσεις από τά προβλήματα καί τίς ταιμπωρίες πού επιφέρει ή καθυστέρηση στήν έκκαθάριση τών ναυτολογίων είχε γίνει από τόν τέως Ύπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή, ό όποιος, έπειτα από πρόταση τοῦ κ. Γεράσιμου Άγουδήμου, είχε καθορίσει μέ απόφασή του ότι ή απόδειξη πού θά χορηγούσε τό ΝΑΤ γιά τήν έγκαιρη καταβολή τών εισφορών κάθε τριμήνου θά ίσοδυναμούσε μέ όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως — φυσικά γιά τό συγκεκριμένο τρίμηνο. Άλλά ή απόφαση αὐτή όχι μόνον δέν εφαρμόστηκε από εκείνον τόν συνταξιούχο τοῦ ΙΚΑ πού είχε τοποθετηθεί στό ΝΑΤ γιά νά τό αναμορφώσει, τό έκσυγχρονίσει κλπ., κλπ. καί τό μόνο πού έκανε ήταν νά ώθήσει χιλιάδες ναυτικών μας σέ πρόωρη συνταξιοδότηση καί νά υπογράψει μέ πράσινη μελάνη αλλά καί δέν βρίσκεται τώρα πού τήν άναζητεί ό κ. Άριστ. Παυλίδης γιά νά τήν θέσει σέ εφαρμογή.

Ο Ύπουργός μᾶς εἶπε ότι θά κοιτάξει καί τό όλο θέμα τών ναυτολογίων — είναι αποφασισμένος νά προχωρήσει σέ έφικτές λύσεις πού θά άπλοποιήσουν πολλά πράγματα.

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ δραστηριότητα σέ τομείς έκτός τής Ναυτιλίας πού άνέπτυξε κατά τήν διάρκεια τής εξαετούς θητείας του ό προκάτοχος τοῦ κ. Γιάννη Γκούμα έχει δημιουργήσει ένα άκόμη (εύλογο καί επίκαιρο) έρώτημα: Είναι επιτρεπτό, ό Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. νά επιδίδεται καί σέ μπίζνες πού δέν έχουν καμιά σχέση μέ τά θαλάσσια έργα;

Τό άλλο έρώτημα είχε δημιουργηθεί μέ τήν αποδοχή από τόν κ. Γουρδομιχάλη τοῦ διορισμοῦ του στό διοικητικό συμβούλιο τής Όλυμπιακῆς Άεροπορίας σέ μία έποχή πού γινόταν έν-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

τονος θόρυβος για σκάνδαλα στις αγοραπωλησίες αεροσκαφών, συνεπεία του οποίου είχαν υποβάλει παραίτηση αρκετά μέλη του Δ.Σ. της εταιρίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και γνωστός έφοπλιστής.

Στό μεταξύ, από δημοσίευμα του οικονομικού τμήματος του «ΒΗΜΑΤΟΣ» της περασμένης Κυριακής (10 Φεβρουαρίου) προκύπτει ότι ο κ. Γουρδομιχάλης, εκτός από την συμμετοχή του στην εταιρία «Αδελφοί Λαμπρόπουλοι», όπου κατέχει και τη θέση του Αντιπροέδρου του Δ.Σ., μετέχει και στην εταιρία venture capital «Αλφα» που ιδρύθηκε τό περασμένο καλοκαίρι (τό καλοκαίρι του 1990) από την Τράπεζα Πίστωσης, την Alpha Finance και όμιλο Έλλήνων επενδυτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο ίδιος, ο κ. Γουρδομιχάλης δηλαδή.

ΤΟ ΝΕΟ ΕΡΓΟ του κ. Χρήστου Ντούνη «Η Έλληνική Ναυτιλία κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο» συγκεντρώνει ήδη τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον της ευρύτερης ναυτιλιακής μας κοινότητας, που άλλωστε γνωρίζει τον συγγραφέα όχι μόνον από τά προηγούμενα έργα του αλλά και από την πολύχρονη προσφορά του προς την Έλληνική Ναυτιλία. Έπανερχόμαστε στην έκδοση αυτή για νά συστήσουμε σε όλους νά σπεύσουν νά προμηθευθούν τά αντίτυπα που χρειάζονται πριν εξαντληθεί και για νά αναφέρουμε ότι τό βιβλίο διατίθεται και από τά «Ναυτικά Χρονικά» — αρκεί ένα τηλεφώνημα στον γράφοντα ή στή γραμματεία των «Χρονικών» για την αποστολή όσων αντιτύπων χρειάζεται κάθε ενδιαφερόμενος.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ επιχειρήσεις περιλαμβάνονται στον κατάλογο των 714 επιχειρήσεων που ό-

φείλουν στό ΙΚΑ περισσότερα από 100 δίσ δραχμών από την καθυστέρηση ασφαλιστικών εισφορών, τά πρωτεια δέ, όπως προκύπτει από σχετικό πίνακα που δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα «Τά Νέα», κατέχουν τά Ναυπηγεία Έλευσίνας που όφείλουν 1.922.651.973 δρχ. Ακολουθούν τά Έλληνικά Ναυπηγεία μέ 486.312.322 δρχ., τό Νεώριο Σύρου μέ 387.445.482 δρχ., ή ΝΑΥΣΙ μέ 324.416.675 δρχ., ή Ναυπηγοεπισκευαστική ΠΛΟΙΑΣ Α.Ε. μέ 141.258.134 δρχ., τά Ναυπηγεία Σαλαμίνας, μέ 78.904.632 δρχ., τά Ναυπηγεία Φιλίππου και ΣΙΑ ΕΠΕ μέ 59.252.550 δρχ., τά Ένωμένα Ναυπηγεία Περάματος — Ιτέας μέ 29.064.326 δρχ., ή ΑΡΓΩ Ναυπηγική Έταιρία μέ 23.853.449 δρχ. και τά Ναυπηγεία ΝΑΥΣ ΑΦΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ μέ 15.009.976 δρχ. Στόν πίνακα των όφειλετών περιλαμβάνονται έξ άλλου και οι εταιρίες του χώρου ΝΑΒΑΜΑΡ ΕΠΕ μέ 88.069.154 δρχ., Καβουνίδης Α.Ε. μέ 25.270.732 δρχ. Χαλκούσης Αχιλ. και ΣΙΑ Ε.Ε. μέ 22.915.806 δρχ. Έλληνικό Σκράπ Α.Ε. μέ 14.834.646 δρχ. και ΝΑΥΠΕ Α.Ε. μέ 14.799.799.

ΑΜΕΣΗ ήταν ή κινητοποίηση των υπηρεσιών και μέσων του Υπουργείου Ναυτιλίας αλλά και των εμπορικών πλοίων μόλις διαπιστώθηκε ή έλλειψη επαφής μέ τό άγνοούμενο (τότε) αεροσκάφος της Πολεμικής μας Αεροπορίας που είχε συντριβεί την περασμένη έβδομάδα στην Όθρυ και βύθισε στό πένθος όλόκληρη τή χώρα.

Η έφαρμογή είδικού σχεδίου κινητοποιήσεως και ή αποστολή στή περιοχή του Βόλου για τόν συντονισμό όλων των πλωτών μέσων, άνωτάτου

άξιωματικού και μάλιστα του αρχιπλοιάρχου κ. Β. Παπαγιάννη, πτυχιούχου του έθνικού σχολείου έρεύνης και διασώσεως της Αμερικανικής Ακτοφυλακής αποδεικνύει την ευαισθησία της ήγεσίας του Υ.Ε.Ν. για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στή θάλασσα και τις κατά περίπτωση όρθές έπιλογές της.

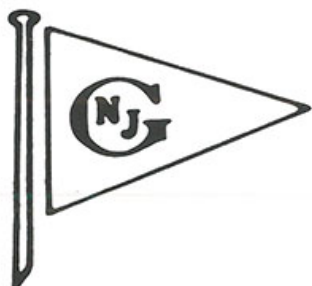
Τό Λιμενικό Σώμα και τά εμπορικά πλοία έδωσαν για μία ακόμα φορά τό δυναμικό παρόν στον τομέα της έρευνας και διάσωσης στή θάλασσα.

Μέ την ευκαιρία πρέπει νά γίνει άναφορά και στην κινητοποίηση του προσωπικού του λιμεναρχείου Πειραιώς μέ άφορμή τις φάρσες για βόμβες σε έπιβατηγά πλοία, κινητοποίηση για την όποία έκφράστηκαν και τά συγχαρητήρια της οικείας πλοιοκτητικής Ένώσεως, πού όμως, κατά την ταπεινή μας άποψη, δέν άρκοουν. Η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων, για νά προστατεύσει πρωτίστως τά πλοία των μελών της από καθυστερήσεις και άσκοπες δαπάνες, όφείλει νά έφοδιάσει τις υπηρεσίες του λιμεναρχείου μέ τις συσκευές εκείνες που έπιτρέπουν τόν έντοπισμό των φαρσέρ ώστε νά τελειώσει και αυτή ή φάμπρικα που έχουν βρεί όρισμένοι για νά «παίζουν», εάν βεβαίως όλη αυτή ή ιστορία δέν όφείλεται σε κάποιο γενικότερο σχέδιο για νά δυσφημισθεί ακόμη περισσότερο ή χώρα και ό τουρισμός μας. Πάντως, έτσι ή άλλως, οι άνθρωποι του λιμεναρχείου θά κάνουν τό καθήκον τους χωρίς νά λογαριάζουν τίποτε — ούτε τους κινδύνους αλλά ούτε και τις καιρικές συνθήκες.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

Προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας

Μέχρι πρότινος δέν υπήρχε καμμία ολοκληρωμένη μελέτη για την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικών. Με την πρωτοβουλία της BIMCO και της I.S.F. το Ίνστιτούτο του Πανεπιστημίου του Warwick κατήρτισε πρόσφατα μία τέτοια μελέτη της οποίας η ιδιαίτερη σημασία έγκειται στον πραγματικά παγκόσμιο χαρακτήρα της έρευνθείσης αγοράς.

Είναι ανάγκη να ληφθεί έξαρχης ότι στην εποχή μας η σημασία ενός πλοίου δέν προσδιορίζει κατ' ανάγκη και την εθνικότητά του ή την έδρα του έφοπλισμού που τό έκμεταλλεύεται. Έξάλλου είναι πολύ γνωστό ότι οι ναυτικοί συχνότατα ναυτολογοούνται σέ πλοία που δέν ανήκουν στή χώρα της εθνικότητάς τους. Τά γεγονότα αυτά περιπλέκουν τους σχετικούς υπολογισμούς λόγω του κινδύνου διπλής καταμετρήσεως ή παραλείψεως πληροφοριών που πάρθηκαν από τή χώρα νηολογήσεως του πλοίου ή από τή χώρα καταγωγής των ναυτικών.

Τά δύο βασικά έρωτήματα που ανέκυψαν κατά τή σύνταξη της μελέτης ήταν: α) Πόσους ναυτικούς χρειαζόμαστε σήμερα για τή λειτουργία του παγκοσμίου στόλου και πόσους θά χρειασθούμε στό μέλλον, και β) μπορούν οι συνεντεύξεις και οι χρησιμοποιηθείσες πηγές νά μάς δώσουν ακριβείς απαντήσεις; Για νά αποφευχθεί ο κίνδυνος μιάς απέραντης ποικιλίας εκτιμήσεων που οφείλεται στις διαφορές των μισθολογικών επιπέδων, της ποιότητας, της εκπαίδευσης και της πείρας των ναυτικών, η μελέτη περιορίσθηκε στά αριθμητικά δεδομένα. Ειδικότερα η μελέτη βασίσθηκε σέ πληροφορίες ληφθείσες από τρείς ειδικές έρευνες: α) τήν έρευνα του σημερινού δυναμικού προσοντούχων ναυτικών από 80 χώρες του κόσμου, β) τήν έρευνα των αναγκών του έφοπλισμού σέ 50 έφοπλιστικές εταιρίες και γ) τήν έρευνα γύρω από τή ναυτική εκπαίδευση.

Για τήν αποφυγή αδιεξόδων ελήφθη ως προϋπόθεση η ύπαρξη των κατά χώρα μισθολογικών διαφορών

και η υπόθεση ότι όλοι οι υπολογιζόμενοι ναυτικοί είχαν τά φυσικά και επίκτητα προσόντα για τή δουλειά τους. Οι ανάγκες σέ ναυτικούς βασίσθηκαν στις στατιστικές των Λούδς περί του παγκόσμιου έμπορικου στόλου, στον αριθμό του πληρώματος για κάθε κατηγορία πλοίων σύμφωνα μέ τους κανονισμούς της σημαίας του, στον τύπο του πλοίου στο μέγεθος και την ηλικία του. Οι αριθμοί που προέκυψαν έτσι ως προς τους ναυτολογημένους ναυτικούς προσαρμόσθηκαν αναλόγως για νά περιλάβουν και τους έκτός υπηρεσίας, λόγω ασθενίας, αδειών, εκπαιδεύσεως κλπ.

Τά συμπεράσματα της μελέτης δείχνουν ότι ο αριθμός των διαθέσιμων ναυτικών σέ όλον τον κόσμο για τό 1990 ανέρχεται περίπου σέ 1,24 εκατ. εκ των οποίων 400.000 αξιωματικοί και 840.000 κατώτερα πληρώματα. Μεγάλος αριθμός από τους ναυτικούς αυτούς, ιδίως των πληρωμάτων, προέρχεται από τις υπό ανάπτυξη χώρες. Ειδικότερα μία γεωγραφική κατανομή των πηγών προελεύσεως των ναυτικών τό 1990 αποδεικνύει ότι τό 48% των διαθέσιμων ναυτικών προέρχεται από τήν Ίνδική υποήπειρο και τήν Άπω Ανατολή, τό 16% από τήν Εύρώπη, τό 13% από τή Ρωσία, τό 11% από τις Άραβικές χώρες και τήν Άφρική, τό 7% από τή Ν. Άμερική, τό 4% από τή Β. Άμερική και τό 1% από τήν Αυστραλία.

Έξάλλου υπολογίζεται ότι ο παγκόσμιος έμπορικός στόλος για νά καλύψει τις ανάγκες κανονικής επανδρώσεώς του (ναυτολογημένοι και έκτός υπηρεσίας) χρειάζεται 450.000 αξιωματικούς και πλέον των 600.000 κατώτερα πληρώματα. Η συγκεκριμένη σχέση μεταξύ σημαίας και πλοιοκτησίας καθιστά εξαιρετικά δύσκολη τήν ακριβή γεωγραφική κατανομή αυτής της ζήτησεως. Όπωςδήποτε όμως οι εύρωπαϊκοί στόλοι και οι στόλοι των μεγάλων ελεύθερων νηολογιών καταλαμβάνουν τό 45% (Εύρώπη 24%, Παναμάς 13%, Λιβερία 8%), ενώ οι

ανάγκες των λοιπών στόλων κατανέμονται γεωγραφικά μέ τά ακόλουθα ποσοστά: Κίνα 13%, Ρωσία 12%, Ν. Άμερική (Πλήν Παναμά) 6%, Ιαπωνία 6%, λοιπή Άπω Ανατολή 8%, Άραβικές χώρες 4%, Άφρική (πλήν Λιβερίας) 2%.

Μέ τά δεδομένα αυτά υπολογίζεται ότι τό 1990 θά υπάρξει ένα έλλειμμα 50.000 αξιωματικών και ένα πλεόνασμα 200 πληρωμάτων. Δέν κατέστη δυνατό νά αναλυθούν οι συνέπειες του παραπάνω έλλείμματος των αξιωματικών επί της κανονικής λειτουργίας των 41.000 πλοίων που κινούνται στον κόσμο, έστω και αν γνωρίζουμε περιπτώσεις πλοίων των οποίων ο απόπλους καθυστέρησε από έλλειψη προσωπικού. Τό κενό αυτό πάντως μπορεί π.χ. νά καλυφθεί μέ τον υπολογισμό των έκτός υπηρεσίας διαθέσιμων ναυτικών.

Τά δεδομένα εξάλλου δείχνουν ότι δέν υπάρχει έλλειψη κατωτέρων πληρωμάτων. Η διαπίστωση αυτή πάντως δέν πρέπει νά λαμβάνεται απόλυτα, γιατί παρά τις προσπάθειες ακριβοῦς υπολογισμού, όρισμένοι αριθμοί ίσως νά έχουν υπερτιμηθεί, όπως π.χ. οι ναυτικοί που δέν είναι πραγματικά προσοντούχοι ή που δέν θά προτίθενται νά ταξιδεύουν σέ ποντοπόρα πλοία ή ακόμα που προτιμούν νά ναυτολογοούνται σέ πλοία όρισμένων μόνο στόλων και εταιριών. Παρ' όλα αυτά και παρά τά πιθανά σφάλματα, τό βασικό συμπέρασμα της μελέτης είναι η γενικά παραδεκτή διαπίστωση ότι: Δέν υπάρχουν αρκετοί διπλωματοῦχοι αξιωματικοί και ότι προς τό παρόν δέν υπάρχει σπάνις κατωτέρων πληρωμάτων.

Άκόμα πιό δύσκολο είναι νά προβέψει κανείς τό τί θά πρόκύψει στά επόμενα χρόνια. Απρόβλεπτα συμβάντα, όπως εκείνο του Κόλπου, ενδέχεται νά ανατρέψουν πολλές προβλέψεις. Έκτός από αυτά όμως υπάρχουν τέσσερις παράγοντες για τή ζήτηση — εκ των οποίων οι δύο ισχύουν και για τήν προσφορά — οι οποίοι αποτελούν

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

κλειδιά για κάθε περαιτέρω υπολογισμό. Οι παράγοντες αυτοί είναι: α) οι μεταβολές στον αριθμό και τον τύπο των πλοίων β) οι μεταβολές στη σύνθεση του πληρώματος, γ) ο ρυθμός μειώσεως του αριθμού των προσοντούχων και δ) ο αριθμός των δοκίμων ή μαθητών που εκπαιδεύονται κάθε χρόνο.

Από μελέτες άλλων ειδικών προκύπτει ότι η αύξηση του αριθμού των πλοίων, ανάλογα με την περίπτωση ποικίλουν από 0-45% σε μία δεκαετία. Η παρούσα μελέτη δέχεται μία μέση αύξηση 33%.

Όπως και στις άλλες βιομηχανίες η εφαρμογή προηγμένης τεχνολογίας και νέων οργανωτικών μεθόδων συνοδεύεται από τη μείωση του προσωπικού, έτσι και στη ναυτιλία υπάρχει η αντίληψη του μειωμένου πληρώματος για τα πλοία του μέλλοντος. Παράλληλα πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες και ιδιαίτερα η κατανομή των πλοίων κατά κατηγορία, ηλικία και μέγεθος, η οποία θα επηρεάσει και τη σύνθεση του πληρώματος. Τους παράγοντες αυτούς έλαβε σοβαρά υπόψη η παρούσα μελέτη για τις εκτιμήσεις που έκανε ως προς τις εξελίξεις της δομής του παγκόσμιου στόλου και ως προς τον ρυθμό διαλύσεως των πλοίων. Συναφή τέλος είναι και τα προβλήματα της ασφαλείας και της προστασίας του περιβάλλοντος, η ύπαρξη των οποίων ενδέχεται να επιφέρει αύξηση του αριθμού του πληρώματος.

Το θέμα της «απωλείας» των ναυτικών είναι καιρίο. Μολονότι υπάρχει η γνώμη ότι η κανονική απομαχία έρχεται στα 60 χρόνια, είναι γνωστό ότι ένας αριθμός ναυτικών εγκαταλείπει νωρίτερα το επάγγελμα κυρίως για λόγους υγείας, χειρσαίας εργασίας ή άλλου συμφέροντος. Συχνή επίσης είναι η αλλαγή εταιρίας στην οποία ο ναυτικός προσφέρει τις υπηρεσίες του. Κατά έναν εφοπλιστικό υπολογισμό, τό 11% των αξιωματικών και τό 14% των πληρωμάτων, φεύγουν κάθε χρόνο, συνήθως για αλλαγή εταιρίας. Αν συνυπολογίσουμε όλους αυτούς τους παράγοντες, συνταξιοδοτήσεις, πρόωρες απομακρύνσεις και αλλαγές,

μπορούμε να εκτιμήσουμε γύρω στο 10% την ετήσια «απώλεια» αξιωματικών και πληρωμάτων.

Τελευταίο στοιχείο είναι η στρατολόγηση νέων ναυτικών. Ός προς τους αξιωματικούς πρόκειται για την εξοδό νέων μαθητών - δοκίμων. Τα δεδομένα είναι έντελως αποσπασματικά και έπομένως οι εκτιμήσεις είναι αρκετά χονδρικές. Κατά μέσο όρο αντιστοιχεί ένα μαθητής - αξιωματικός (εκπαιδευόμενος δόκιμος) για κάθε 25 ναυτολογημένους αξιωματικούς. Τό γεγονός αυτό σχετιζόμενο με τό θέμα της εκπαιδεύσεως, δείχνει ότι περίπου 36.000 δόκιμοι ακολουθούν συστηματική εκπαίδευση σέ όλον τόν κόσμο. Οι πληροφορίες πού συγκεντρώθηκαν ποικίλουν όσον αφορά τόν τύπο της εκπαιδεύσεως και τόν αριθμό των μαθητών διαφόρων επιπέδων, γενικά όμως μπορούμε να υπολογίσουμε τουλάχιστον σέ 10-12.000 τούς νέους αξιωματικούς για καθένα από τά τρία έπόμενα χρόνια. Έστω κι αν μās λείπουν όρισμένα στοιχεία, αυτή ή εκτίμηση επιτρέπει να δούμε τό κενό πού θα δημιουργηθεί αν ή μέν ζήτηση αύξηθεί όπως προβλέφθηκε, ενώ τά μέσα αντιμετώπισέως της παραμένουν ως έχουν. Η σημασία της έλλείψεως αυτής, συνδεόμενη με τό σημερινό επίπεδο εκπαιδεύσεως, δείχνει καθαρά τό μέγεθος του προβλήματος πού έχει να αντιμετωπίσει ο ναυτιλιακός κόσμος αν θέλει να βρεί κάποια λύση.

Η συνεχής ανάπτυξη του παγκόσμιου έμπορίου είναι προφανές ότι θα δημιουργήσει μία σημαντική αύξηση των έν ενεργεία πλοίων και κατ' ακολουθία μία αύξουσα ζήτηση ναυτικών, τουλάχιστον μέχρι τό έτος 2000. Στην περίοδο αυτή, για τήν οποία προβλέπεται αύξηση του αριθμού των πλοίων κατά 33%, οι ανάγκες σέ νέους αξιωματικούς θα φθάσουν τις 90.000, δηλαδή 20% των υπάρχόντων σήμερα, οι δέ ανάγκες σέ νέα πληρώματα θα φθάσουν τις 50.000, δηλαδή 8% των υπάρχόντων. Ακόμα και αν ή αύξηση των πλοίων φθάσει μόνο στο μισό των προβλεφθέντων, οι ανάγκες σέ αξιωματικούς θα αυξηθούν κατά 9% και σέ πληρώματα κατά

4%.

Η προβλεβείσα απομάκρυνση ναυτικών λόγω φυσικής φθοράς κατά 10% ετησίως σημαίνει ότι έλλείψει νέου αίματος στο επάγγελμα κατά τό διάστημα της προσεχούς δεκαετίας, οι διαθέσιμοι σήμερα ναυτικοί θα βρεθούν μειωμένοι κατά 65%, δηλαδή 140.000 αξιωματικοί και 300.000 πληρώματα. Έάν επιπλέον υπολογίσουμε τις αυξημένες ανάγκες όπως τις εκτιμήσαμε παραπάνω, θα φθάσουμε στο έτος 2000 με θεωρητικό έλλειμμα 400.000 αξιωματικών και 350.000 πληρωμάτων. Πράγμα πού σημαίνει ότι θα πρέπει στο διάστημα των δέκα αυτών έτών να βρούμε 350.000 νέους αξιωματικούς για να διατηρήσουμε τή σημερινή κατάσταση με τό έλλειμμα των 50.000 ατόμων.

Ακόμα κι αν θεωρήσουμε άσήμαντες τις διαρροές διαρκούσης της εκπαιδεύσεως, θα πρέπει να εξασφαλίσουμε 35.000 νέους αξιωματικούς κάθε χρόνο, δηλαδή τρεις φορές περισσότερους από όσους μās προμηθεύει τό σημερινό εκπαιδευτικό σύστημα.

Για τά πληρώματα επίσης, τό σημερινό πλεόνασμα θα μεταβληθεί σέ σημαντικό έλλειμμα τό έτος 2000. Ακόμα κι αν τό φαινομενικό πλεόνασμα των 200.000 ατόμων θεωρηθεί πραγματικό, θα πρέπει κάθε χρόνο να εξασφαλίζουμε κάπου 35.000 προσοντούχους ναυτικούς για να φθάσουμε σέ ισοζύγιο στο τέλος αυτής της περιόδου.

Τό γενικό συμπέρασμα είναι ότι είμαστε υποχρεωμένοι να ξεκινήσουμε μία δυναμική στρατολόγηση και μία ανάπτυξη των μέσων εκπαιδεύσεως, αν θέλουμε τά έμπορικά πλοία να είναι επανδρωμένα με κατάλληλα πληρώματα στο τέλος της δεκαετίας. Τά στοιχεία των έρευνών συγκλίνουν στη διαπίστωση ότι τά επίπεδα της στρατολογήσεως και της εκπαιδεύσεως δέν είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες. Καί ότι αν δέν εφαρμόσουμε μία δυναμική πολιτική ανάπτυξεως, ή παγκόσμια έμπορική ναυτιλία θα έχει να αντιμετωπίσει πολύ σοβαρά προβλήματα επανδρώσεως.

Ε.Σ.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑ

(Θαλάσσια ρεύματα. Πάγοι. Παγόβουνα. Κύματα)

Τοῦ κ. ΧΑΡΑΛ. ΠΕΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗ, τ. Γεν. Δ/ντοῦ ΕΜΥ, καθηγητοῦ Στρατιωτικῶν Σχολῶν καὶ ΑΔΣΕΝ

ΜΕΡΟΣ Β'

8. Προέλευσις τῶν παγοβούνων.

Τὰ παγόβουνα προέρχονται, ὅσον ἀφορᾷ τὸ Β. Ἡμισφαίριον κατὰ 90% ἐκ τῶν ἀκτῶν τῆς Γροιλανδίας. Οἱ 12 κυριώτεροι παγῶνες αὐτῆς ἐξαπολύουν περὶ τὰ 5.400 παγόβουνα ἐτησίως.

Εἰς τὸ Ν. Ἡμισφαίριον συναντᾶται μέγας ἀριθμὸς παγοβούνων εἰς τὰ ὕδατα πέριξ τῆς Ἀνταρκτικῆς, ἀλλὰ ποῖος συνολικῶς ἀριθμὸς ἀποσπᾶται ἐκ τῆς Ἠπείρου αὐτῆς, εἶναι εἰσέτι ἀγνωστος.

9. Τὸ χρῶμα τῶν παγοβούνων

Τὰ παγόβουνα παρουσιάζουν ἐλαφρὰς πρασίνας καὶ κυανὰς ἀποχρώσεις. Ὅσον περισσότερος ἀήρ ἐμπεριέχεται εἰς αὐτά, τόσοσιν λευκώτερα φαίνονται. Τὰ παγόβουνα τῆς Ἀνταρκτικῆς, τὰ ἔχοντα τραπεζοειδῆ σχῆμα, εἶναι ἰδιαζόντως στιλπνῶς λευκά.

Τὰ 7/8 τοῦ ὅγκου τῶν παγοβούνων εὐρίσκονται ὑπὸ τὸ ὕδωρ καὶ τὸ 1/8 ὑπεράνω αὐτοῦ.

Ὑπὸ εὐνοϊκᾶς ἀτμοσφαιρικᾶς συνθήκας, τὰ παγόβουνα δημιουργοῦν ἀντικατοπτρισμόν, ἔνεκα τοῦ ὁποῖου συχνάκις φαίνονται ἀνεστραμμένα καὶ πολὺ μεγαλύτερα τῆς πραγματικότητος.

Εἰς τὸ Ν. Ἡμισφαίριον, τὰ παγόβουνα διατηροῦνται περισσότερον, λόγω τῶν χαμηλωτέρων θερμοκρασιῶν τῶν θαλασσῶν αὐτοῦ.

10. Ἡ σημασία τῶν πάγων διὰ τοὺς Ναυτιλλομένους

Οἱ πάγοι ἐνδιαφέρουν ἀμέσως τοὺς ναυτιλλομένους διότι:

α. Περιορίζουν καὶ ἐνίοτε ἐλέγχουν τὰς κινήσεις αὐτῶν.

β. Ἐπηρεάζουν τὸν πλοῦν ἐξ ἀναμετρήσεως (dead reckoning), ἐπιβάλλοντες συχνὰς καὶ ἐνίοτε ἀνακριβῶς ὑπολογιζομένας μεταβολὰς πορείας καὶ ταχύτητος.

γ. Ἐπηρεάζουν τὴν χάραξιν πορείων καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς περιοχῆς, διότι μεταβάλλουν τὴν ἐμφάνισιν ὅπως (ὄψιν) τῶν χαρακτηριστικῶν σημείων ἐδάφους (τῆς ξηρᾶς) ἢ καὶ ἐξαφανίζουν πλήρως ταῦτα καὶ διότι καθιστοῦν δύσκολον τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν ναυτιλιακῶν βοηθημά-

των.

δ. Ἐπηρεάζουν δυσμενῶς τὴν ἡλεκτρονικὴν ναυτιλίαν, (Ραδιοναυτιλίαν), ἐπεὶδὴ ἐπηρεάζουν τὴν διάδοσιν τῶν ραδιοκυμάτων καὶ ἐπεὶδὴ μεταβάλλουν τὰς μορφὰς τῶν τοπογραφικῶν σημείων καὶ τοὺς ἐκ τούτων ἡχους τοῦ Ραντάρ.

ε. Ἐπηρεάζουν τὴν ἀστροναυτιλίαν, λόγω μεταβολῆς τῆς διαθλάσεως καὶ θολώσεως τοῦ ὁρίζοντος καὶ τῶν οὐρανίων σωμάτων, εἴτε ἀμέσως, εἴτε ἐμέσως, εἴτε ἀκόμη, λόγω τοῦ καιροῦ, ὁ ὁποῖος ἐπηρεάζεται ὑπὸ τῶν πάγων.

στ. Τέλος, οἱ πάγοι ἐπηρεάζουν τοὺς χάρτας τῶν ναυτιλλομένων, καθ' ὅτι εἰσάγουν ποικίλας δυσκολίας εἰς τὸν ἐπιβλέποντα αὐτοὺς Ὑδρογράφον.

11. Παρατήρησις καὶ Πρόγνωσις Πάγου

Λόγω τῆς σημασίας τῶν πάγων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, ἔχει ἰδρυθῆ ἀπὸ τοῦ 1913 ὑπὸ τῆς Διεθνoῦς Διασκέψεως διὰ τὴν Ἀσφάλειαν τῆς Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, κατόπιν τοῦ ναυαγίου τοῦ Τιτανικοῦ, Διεθνὴς Περιπολία Πάγων. Πλοῖα, ἀεροπλάνα καὶ τεχνητοὶ δορυφόροι χρησιμοποιοῦνται σήμερον ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας αὐτῆς πρὸς τὸν σκοπὸν ἐντοπισμοῦ καὶ παρακολουθήσεως τῶν πάγων ἀνὰ τὴν Ὑπερῶς. Ἡ Ὑδρογραφικὴ Ὑπηρεσία τοῦ Ναυτικοῦ τῶν ΗΠΑ συγκεντρώνει καὶ ἀναλύει στοιχεῖα περὶ τῶν πάγων εἰς τὴν Ἀρκτικήν καὶ παρέχει πληροφορίας περὶ αὐτῶν ὑπὸ μορφήν «Δελτίων Πάγου» ὡς τμήματος τῶν τακτικῶν ἐκπομπῶν αὐτῆς. Ἐπὶ πλέον, ἡ ἐν λόγω Ὑπηρεσία, ἀναπτύσσει μεθόδους διὰ τὴν πρόγνωσιν τῆς αὐξήσεως καὶ τοῦ πάχους, τῆς κινήσεως καὶ τῆς συγκεντρώσεως, τῆς τήξεως καὶ τῆς διασπάσεως τῶν πάγων.

12. Θαλάσσια Κύματα

Θαλάσσια Κύματα καλοῦνται αἱ πτωχώσεις τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος. Τὰ θαλάσσια κύματα εἶναι τὸ συχνότερον παρατηρούμενον φαινόμενον εἰς τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ καὶ τὸ ὀλιγώτερον ἴ-

σως κατανοητόν, ὑπὸ τοῦ μέσου τουλάχιστον ναυτολλομένου. Αἱ περὶ αὐτῶν γνώσεις ἐπιτρέπουν εἰς τὸν ναυτιλλόμενον εἴτε νὰ ἀποφεύγῃ τὰς ἐπικινδύνους θαλασσοταραχὰς, εἴτε νὰ τὰς ἀντιμετωπίζῃ ἀσφαλέστερον, ὅταν ἀδυνατῇ νὰ τὰς ἀποφύγῃ, ἐνῶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις δύναται νὰ τὰς χρησιμοποιῇ καὶ ἐπωφελῶς.

Τὰ κύματα τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης προξενοῦνται κυρίως ὑπὸ τοῦ ἀνέμου. Εἰς κλειστάς μάλιστα θάλασσας, ὅπως ἡ Μεσόγειος, ἡ Βαλτικὴ, ὁ Εὐξείνιος Πόντος, αἱ ὁποῖοι εἶναι σχεδὸν ἀπηλλαγμένας παλιρροιῶν, ὁ ἄνεμος ἀποτελεῖ τὴν μοναδικήν αἰτίαν τῶν κυμάτων. Καὶ τὰ μὲν παρατηρούμενα, καθ' ὃν χρόνον πνέει ὁ ἄνεμος εἰς τὴν περιοχὴν τῆς παρατηρήσεως, ἀναφέρονται, εἰς τὴν μετεωρολογίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν, διὰ τοῦ ὅρου «κατάστασις θαλάσσης», τὰ δὲ παρατηρούμενα, ἐνῶ ὁ ἄνεμος ἔχει ἤδη κοπάσει εἰς τὴν περιοχὴν, διὰ τοῦ ὅρου «ἀποθαλασσία». Τὰ κύματα τῆς ἀποθαλασσίας δύνανται νὰ εἶναι ἀντιληπτά εἰς θαλασσίας περιοχὰς κειμένας ἀκόμη καὶ εἰς 1000 καὶ πλέον μλ. ἀπὸ τῆς περιοχῆς, εἰς τὴν ὁποίαν τὰ εἶχεν δημιουργήσει ὁ ἄνεμος.

Αἱ γνώσεις μας περὶ τοῦ πῶς ἀκριβῶς ὁ ἄνεμος δημιουργεῖ τὰ κύματα, εἶναι εἰσέτι ἀνεπαρκεῖς.

13. Χαρακτηριστικὰ τῶν Κυμάτων

Χαρακτηριστικὰ τῶν κυμάτων εἶναι τὸ μήκος, τὸ ὕψος, ἡ περίοδος καὶ ἡ ταχύτης αὐτῶν.

Εἰς τὰ κύματα, τὰ μόρια τοῦ ὕδατος διαγράφουν κυκλοειδῆ τροχίαν — ἐπὶ κατακορύφου ἐπιπέδου ὡς νὰ ἦσαν ἐπὶ τροχοῦ αὐτοκινήτου καὶ διὰ τοῦτο ἡ τροχία των λέγεται «τροχοειδής» (trochoid) — μετατοπιζόμενα ἐλάχιστα πρὸς τὰ ἔμπροσ. Διὰ τοῦτο, ἀφροὶ κυμάτων καὶ ἀντικείμενα, ἐπιπλέοντα εἰς τὴν θάλασσαν, παραμένουν εἰς τὸ αὐτὸ σχεδὸν στίγμα, ὅπουδῆποτε ἰσχυρά καὶ ἐάν εἶναι τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν κυμάτων. Ἡ διάμετρος τοῦ διαγραφομένου κύκλου εἰναίση πρὸς τὸ ὕψος τοῦ κύματος. Τὰ ὑποβρύχια σκάφη γνωρίζουν ἐκ πείρας, ὅτι ἡ θάλασσα παραμένει οὐσιαστικῶς ἡρεμὸς εἰς βά-

θος ίσον προς τό μήκος των κυμάτων εις την επιφάνειαν. Πράγματι, ή διάμετρος των κύκλων, τούς οποίους διαγράφουν τά μόρια του ύδατος εις τό βάθος αυτό, είναι περίπου τό 1/600 τής διαμέτρου του κύκλου, τόν όποϊον διαγράφουν τά μόρια αυτά εις την επιφάνειαν κατά τόν αυτόν χρόνον. Τό μεγαλύτερον παρατηρηθέν ύψος κυμάτων έως τό 1965 ήτο 20 περίπου μέτρα. Ή μέτρησις έγινε με «κυματογράφον» επί πλοίου. Σημείωσις: Ό δρ James Miller, φίλος μου καί προϊστάμενος των ύποβρυχίων μελετών του Ύπουργείου Ναυτικών των ΗΠΑ, μου είπεν τόν Δεκέμβριον 1976, ότι Αμερικανός ναυτικός έμέτρησεν κύμα ύψους 112 πδ. (44 μ.) συγκρίνας την ύψωσε του άκρου του πλοίου (πρύμνη ή πώρα;) μέ γνωστόν ύψος έδαφικής έξάρσεως.

14. Ήνέργεια των κυμάτων.

Ή κινητική ήνέργεια των κυμάτων, θεωρητικώς ούσα ίση προς την δυναμικήν ήνέργειαν, είναι τεραστία καί ισοϋται προς τό μήκος επί τό τετράγωνον του ύψους ($L-H^2$) — αυτών ανά μονάδα μήκους τής κορυφής (crest length).

Αυτό δείχνει, ότι κύματα ύψους λ.χ. 8 μ. μεταφέρουν εις την άκτογραμμήν ήνέργειαν 700 ίππων ανά μέτρον του μήκους της προσβαλλομένης άκτογραμμής.

Τούτο εξηγεί τās επιφερομένας σοβαροτάτας υπό των κυμάτων καταστροφάς εις τās άκτάς καί τās άνθρωπίνας κατασκευάς, ως καί εις τās έξωκείλονται σκάφη σέ άβαθη ύδατα ή βράχους.

Εις την σχετικώς στενήν ζώνην προσκρούσεως των κυμάτων επί τής άκτής, των κατασκευών ή των πλοίων, προξενείται βεβαίως κάποια αύξησις τής θερμοκρασίας του προσκρούοντος ύδατος, αλλά σημαντική αύξησις αυτής δέν έχει μετρηθεί. Προφανώς πāσα θερμότης, ή όποία είναι δυνατόν νά προξενηθεί ες τās περιπτώσεις αυτές, διαχέεται εις τās βαθύτερα ύδατα έξω τής ζώνης προσκρούσεως των κυμάτων.

Διά νά άποφευχθεί πāσα τυχόν σύγχισις των άναγνωστών σχετικώς μέ την «δυναμικήν» ήνέργειαν (potential energy) των κυμάτων καί την «κι-

νητικήν» ήνέργειαν (kinetic energy) αυτών διευκρινίζομεν αυτές. Ούτως, ή δυναμική ήνέργεια σχετίζεται μέ την κατακορυφον απόστασιν έκάστου μορίου του κύματος από τό επίπεδο του στάσιμου ύδατος (still water) καί επομένως κινείται τό μόριο, αυτό, μέ τό κύμα.

Αντιθέτως, ή κινητική ήνέργεια του κύματος σχετίζεται μέ την ταχύτητα των μορίων του ύδατός του, καί διανέμεται όμαλώς έξίσου κατά μήκος όλοκλήρου του κύματος.

Όπως προαναφέραμε, θεωρητικοί λόγοι, οδηγούν εις τό συμπέρασμα, ότι τά μεγέθη τής δυναμικής καί τής κινητικής ήνεργείας των κυμάτων είναι ίσα καί άνάλογα προς τό γινόμενον LH^2 ανά μήκος του κύματος (wave length) ανά μονάδα μήκους τής κορυφής (crest length).

Τά κύματα χάνουν ήνέργεια όταν διασπώνται εις την κορυφήν καί δημιουργείται άφρός, ή όταν αρχίζει νά πνέει αντίθετος προς τόν προηγούμενον άνεμος. Μέρος τής ήνεργείας των κυμάτων δαπανāται διά την ύποσκέλησιν τής έσωτερικής τριβής, τής γνωστής ως «ιξώδες» (viscosity), ή όποία τριβή όφείλεται εις την κίνησιν μαζών ύδατος κινουμένων διαφορετικώς μεταξύ τους έντός πολύ πυκνού υγρού, του όποίου τό ιξώδες λέγομεν, ότι είναι πολύ μεγάλο, είναι δύσκολο νά δημιουργηθοῦν κύματα. Τό «ιξώδες» του ύδατος είναι βεβαίως μικρόν καί αυτό σημαίνει, ότι ό «συρμός» (train) των κυμάτων του ύδατος δύναται νά ταξιδεύει εις μεγάλας άποστάσεις πρό τής τελικής κωπάσέως τους. Τά παρατηρούμενα εις έκάστην περίπτωση κύματα, δέν ταξιδεύουν όλα προς την αυτήν κατεύθυνσιν ή μέ την αυτήν ταχύτητα. Εις τό γεγονός αυτό, όφείλεται ή συγκεχυμένη γενική εικόνα τής κυματισμένης θαλάσσης, πράγμα τό όποϊον αυξάνει τās δυσκολίας παρατηρήσεως καί διακρίσεως των στοιχείων (ύψος, μήκος, διεύθυνσιν) των κυμάτων είτε από τής άκτής παρατηρούμεν, είτε από του πλοίου.

15. Διάφοροι Κατηγορίες Κυμάτων

Πλήν των κυμάτων, των προκαλου-

μένων υπό του άνέμου, ύφίστανται καί άλλαι κατηγορίαι κυμάτων. Τοιαῦτα είναι:

1. Τά έσωτερικά ή ύποβρύχια κύματα.

Τά κύματα όφείλονται εις την διαφοράν τής πυκνότητος μεταξύ έπαλλήλων θαλασσίων στρωμάτων ύδατος. Αί διαφοραί πυκνότητος μεταξύ των στρωμάτων τούτων είναι σημαντικώς μικρότεροι των διαφορών πυκνότητος μεταξύ θαλάσσης καί άέρος. Διά τούτο, τά ύποβρύχια κύματα σχηματίζονται εύκολώτερον καί είναι συχνάκις πολύ μεγαλύτερα των υπό του άνέμου σχηματιζομένων. Ούτω, έναντι λ.χ. των 20 μ. των ύψηλοτέρων κυμάτων του άνέμων, τά ύποβρύχια κύματα δύνανται νά άποκτήσουν ύψος 100 μ.

Τά βραδυκίνητα πλοία εις γλυκέα ύδατα, βάθους προσεγγίζοντος τό βύθισμα του σκάφους, δυνατόν νά προξενήσουν έσωτερικά κύματα εις έκβολάς ποταμών ή εις πολικάς περιοχάς εις την γειτονίαν τηκομένων πάγων. Ή προωθητική δύναμις του πλοίου, καταναλίσκεται διά την γέννεσιν καί την συντήρησιν των κυμάτων αυτών καί τό πλοϊον φαίνεται ως νά «κολλά» καί έλάχιστα προχωροῦν. Τό φαινόμενον εξαφανίζεται, όταν ή ταχύτης του πλοίου αύξηθῇ κατά μερικούς κόμβους.

Ή πλήρης σημασία των ύποβρυχίων κυμάτων δέν έχει εισέτι προσδιορισθῇ, αλλά είναι γνωστόν, ότι αυτά δύνανται νά επιφέρουν άνύψωσιν καί κατάπτωσιν ύποβρυχίων σκαφών, ως νά έπρόκειτο περί πλοίων επιφανείας καί ότι, επί πλέον, δύνανται νά έπηρεάσουν την διάδοσιν του ήχου έντός τής θαλάσσης.

Ή έπήρρεια των κυμάτων επί των πλοίων, ποικίλει σημαντικώς αναλόγως του τύπου του πλοίου, τής πορείας καί τής ταχύτητος αυτού, ως καί τής καταστάσεως τής θαλάσσης.

Τά χαρακτηριστικά των κυμάτων λαμβάνονται υπ' όφιν εις πολλές περιπτώσεις μεταξύ των όποίων αί κάτωθι:

α. Ή σχεδίασις των πλοίων καί ή έκτίμησις τής συμπεριφορās αυτών εις

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

τήν θάλασσαν.

β. Ἡ σχεδίασις καὶ ὁ προσανατολισμός τῶν λιμένων καὶ ἡ καασκευὴ τῶν κυματοθραυστῶν.

γ. Ἡ μελέτη προβλημάτων διαβρώσεως καὶ ἐπιχωματώσεως λυμένων καὶ κυματοθραυστῶν.

δ. Ἡ ἐκφόρτωσις πλοίων εἰς ἀνοικτά ἀγκυροβόλια.

ε. Αἱ ἀποβατικά ἐπιχειρήσεις καὶ ἡ πόντισις καὶ γρύπισις ναρκῶν.

στ. Ἡ προσθαλάσσωσις καὶ ἀποθαλάσσωσις, προσνήωσις καὶ ἀπονήωσις (δηλ. εἰς καὶ ἀπὸ ἀεροπλανοφόρων) στρατιωτικῶν (καὶ πολιτικῶν) ἀεροσκαφῶν.

Σεισμογενὴ κύματα — Tsunamis

Τὰ σεισμογενὴ κύματα τῆς θαλάσσης (Ἀγγλιστὶ Tsunamis) ὀφείλονται εἰς ἀποτόμους μεγάλης κλίμακος κινήσεις τοῦ πυθμένος τῶν ὠκεανῶν ἢ τῶν ἀκτῶν λόγω ἡφαιστειακῶν ἐκρήξεων, ἢ σεισμῶν ἢ λόγω κατολισθήσεως τῶν ἀκτῶν.

Τὰ σεισμογενὴ κύματα ἐμφανίζονται συνήθως εἰς σειρᾶς, τὸ δὲ ὕψος τῶν αὐξάνει βαθμιαίως μεταξύ περιόδου τοῦ 3ου καὶ τοῦ 8ου κύματος. Τὰ κύματα ταῦτα δυνατόν νά συνεχίσουν σχηματιζόμενα ἐπὶ ἀρκετὰς ὥρας ἢ ἀκόμη ἐπὶ ἡμέρα.

Εἰς βαθέα ὕδατα, τὸ ὕψος τῶν σεισμογενῶν κυμάτων οὐδέποτε, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ὑπερβαίνει τὰ 70-100 ἐκ. Ἐπειδὴ, ὅμως, τὸ μήκος τῶν ὑπερβαίνει συνήθως κατὰ πολὺ τὰ 100 μλ., τὰ ἐν λόγω κύματα δέν εἶναι ἐμφανῆ εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ περιό-

δός τῶν, ποικίλει μεταξύ δεκαπέντε ἕως ἐξήντα λεπτῶν τῆς ὥρας (15-60) ἢ δὲ ταχύτητος τοὺς ὅμως φθάνει τοὺς 400 κβ. Γενικῶς δέ, αὕτη εἶναι ἀνάλογος τοῦ βάθους τοῦ ὕδατος.

Σεισμογενὴ κύματα, ὕψους 15 καὶ πλέον μέτρων ἔχουν φτάσει εἰς τὰς ἀκτὰς, προξενήσαντες μεγάλας καταστροφάς. Τὴν 1ην Ἀπριλίου 1946 Tsunamis, ὀφειλόμενα εἰς σεισμόν μέ ἐπίκεντρον τὰς Ἀλεουτίους Νήσους (Β. Εἰρηνός), ἐξηπλώθησαν ὑπεράνω ὁλοκλήρου τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ καί, ταξιδεύοντα μέ ταχύτητα 490 μιλίων, ἐφθασαν εἰς τὰς Νήσους Χαβάη ἐντὸς τεσσάρων ὥρῶν καὶ 34 λεπτῶν, ἔχοντα ἐν τῷ μεταξύ ἀποκτήσει μεγάλο ὕψος (16 μ.) καὶ πλημύρισαν παράκτιον ζώνην πλάτους εἰς μερικά σημεῖα 300 καὶ πλέον μέτρων. Ἐπροξένησαν τὸν θάνατον 173 ἀνθρώπων καὶ ζημίας 25.000.000 δολларίων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ὑπὸ μικροτέραν δὲ ἔντασιν ἐφθασαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Β. καὶ Ν. Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας εἰς ἀπόστασιν 6.700 μλ ἀπὸ τὸ ἐπίκεντρον!!

Μετά τὴν καταστροφὴν, ὠργανώθη Σύστημα Προαγγελίας τῶν Tsunamis εἰς τὸν Εἰρηνικόν, παρ' ὅλον, ὅτι τὰ καταστρεπτικὰ κύματα εἶναι σχετικῶς σπάνια (1/20 ἔτη κατὰ μέσον ὅρον εἰς τὰς Νήσους Χαβάη).

Εὐτυχῶς ὀλίγοι σχετικῶς σεισμοὶ προξενοῦν σεισμικὰ θαλάσσια κύματα.

15. Ἐξασθένησις τῶν κυμάτων εἰς ἀβαθὴ ὕδατα

Ὅταν τὰ κύματα φθάνουν εἰς ἀβα-

θῆ ὕδατα, τὸ κατώτερον τμήμα τῆς τροχιάς αὐτῶν ἐπιβραδύνεται. Ἐπερχόμενα κύματα προλαμβάνουν τὰ προπορευόμενα καὶ τελικῶς μεταφέρονται εἰς τὰς ἀκτὰς μεγάλας ποσότητας ὕδατος. Τὰ θραυόμενα εἰς αὐτὰ κύματα, ὁ Ἀριστοτέλης καλεῖ «ρηγμύνας» (breakers).

16. Χρῆσις ἐλαίων διὰ τὴν ἡρέμησιν τῶν ριγνυομένων κυμάτων

Τὰ ἐλαία, ιδίως τὰ βαρύτερα, ὡς τὰ ζωϊκὰ καὶ φυτικὰ, εἶναι ἀποτελεσματικά διὰ τὴν ἡρέμησιν τῶν κυμάτων, εἴτε τὰ πλοῖα εὐρίσκονται εἰς κίνησιν, εἴτε ἐν στάσει. Ἡ κηροσύνη (φωτιστικὸ πετρέλαιον) ἢ ἡ βωμίνη εἶναι μικρὰς ἀποτελεσματικότητος. Ἐξ ἄλλου, ἐάν τὸ ὕδωρ ἀρχίσῃ νά πήγνῃται, τὰ κύματα ἐξασθενοῦν. Εἰς «ἀγέλας» πάγου τὰ πλοῖα εἶναι δυνατόν νά πλέουν μέ ἡρεμον θάλασσαν, ἔστω καὶ ἐάν θύελλαι καὶ μεγάλα κύματα προσβάλλουν τὰ ἐξωτερικὰ κράσπεδα τῶν πᾶγων. Ἡ χάλαζα, ἐπίσης ἐξασθενεῖ τὰ κύματα καὶ ἀπὸ ἰσχυροῦς ἔτι ἀνέμους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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

ΧΑΡ. ΠΕΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

I n J a p a n

A. DERTILIS

**CONSULTANT MARINE ENGINEER
NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING**

**AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEFAX: YOKOHAMA (045) 842-4211
TELEX: 47800 A/B J47800 YOKINBTH
(PLEASE ALWAYS QUOTE: REG. NO. YOK - 406/A. DERTILIS)

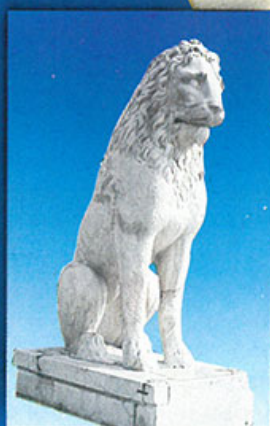
1-24-16, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

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.**

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**Ίστορίες τῆς παλιᾶς ἀκτοπλοΐας**Τοῦ κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΤΖΑΜΤΖΗ**

Ὁ πρόσφατος θόρυβος γύρω ἀπ' τὸν ἐκσυγχρονισμό τῆς ἀκτοπλοΐας μέ πλοῖα σύγχρονης τεχνολογίας φέρνει στό νοῦ κάποιες ἄλλες ἐποχές ὅταν σ' αὐτές κυριαρχοῦσαν πλοῖα ἀπὸ ἐκεῖνα πού οἱ ναυτικοί τὰ χαρακτηρίζουν καί ἐξακολουθοῦν νά τὰ χαρακτηρίζουν μέ ποικίλους ιδιόμορφους χαρακτηρισμούς. Στή ναυτική γλῶσσα ἓνα ὑπερήλικο, κακοσυντηρημένο καί ἀργοκίνητο πλοῖο βαφτίζεται «καγιάσα» προφανῶς ἀπ' τὸ «γκαλεάσσα», παλιά βραδυκίνητος κωπήλατος τύπος σκάφους, «κουρέλα» εὐνόητος χαρακτηρισμός πού ἀπ' τοὺς σύγχρονους ποδοσφαιρόφιλους ἀποδίδεται συνήθως στήν ἀντίπαλη ομάδα, «μπακαντέλα», ὄρος πού εἶναι ἀδιανόητο πῶς πέρασε ἀπ' τὸ μουσικό εἶδος πού σημαίνει στήν ναυτική ὁρολογία μέ τὴν ἴδια σχεδόν ἔννοια, «κουῖμπέκα» ὄρος ἀγνωστου ἐτύμου καί προελεύσεως, καί ἀπὸ μερικούς ἄλλους πού δέν εἶναι τοῦ παρόντος.

Στην περίοδο ἀπ' τὶς ἀρχές τοῦ αἰῶνα ὡς σχεδόν στό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο κυριαρχοῦσαν στήν ἀκτοπλοῖα πλοῖα τοῦ παραπάνω τύπου. Ἐξαιρέσεις ὑπῆρχαν γιά νά ἐπιβεβαιώσουν τὸν κανόνα. Ὁ μέσος ὄρος ἡλικίας τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου τὸ 1914 ἦταν 31 χρόνια, τὸ 1927, 40 χρόνια καί τὸ 1929, 42 χρόνια.

Τὸ ντοκουμέντο πού παρουσιάζεται παρακάτω ἀναφέρεται στήν ἐποχὴ τοῦ 1914-15.

Πρόκειται γιά μία ἀναφορά τοῦ ἀξιωματικοῦ μηχανικοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ι. Χαλκοκονδύλη πού ὑπηρετοῦσε τότε στήν Ἐπιθεώρηση τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀτμοπλοίων μέ ἡμερομηνία 11 Φεβρουαρίου 1915.

Ὅπως φαίνεται ἀπὸ στοιχεῖα πού μπορέσαμε νά συλλέξουμε ὁ Χαλκοκονδύλης προσπαθοῦσε νά κάνει τὴ δουλειά του, πράγμα πού τὸν ἔφερνε συνεχῶς ἀντιμέτωπο μέ τοὺς ἀκτοπλόους πλοιοκτῆτες πού ἐννοῦσαν νά τὰ βολεύουν ὅπως ὅπως.

Χαρακτηρισμός εἶναι ἓνας καυγᾶς πού εἶχε προηγηθεῖ τῆς ἀναφορᾶς. Συγκεκριμένα τὸν Ἰούλιο τοῦ 1914 ἐπισκευάζονταν στὸν Πειραιᾶ τὸ ἀτμόπλοιο «Πριγκήπισσα Ἑλένη» τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας Ἑρμουπόλεως

καί ὁ συνιδιοκτήτης Ἡρακλῆς Κατσιμαντῆς πῆγε στό Λιμεναρχεῖο νά ζητήσει κάτι, δέν καθορίζεται ἀκριβῶς τί, φαίνεται ὅμως ὅτι ἦταν κάποια παράταση χάριτος ἢ κάτι τέτοιο μέ ἀποτέλεσμα νά ἔλθει σέ σύγκρουση μέ τὸν Χαλκοκονδύλη. Ἀπὸ μία ἐφημερίδα τῆς ἐποχῆς ἀποσπάζουμε τὰ παρακάτω: «Ὁ κ. Κατσιμαντῆς παρακάλεσε τὸν κ. Χαλκοκονδύλη νά τὸν ἀκούσει, καθόσον πρόκειται περὶ ἐπείγουσας ὑποθέσεως, ἀλλὰ τότε οὗτος τὸν ἀπέπεμψε τοῦ γραφείου δηλώσας εἰς αὐτόν ὅτι θά ἀποστείλῃ ὑποκελευστήν νά ἀφαιρέσει τὸν στρόφαλον τῆς μηχανῆς τοῦ ἀτμοπλοίου του «Πριγκήπισσα Ἑλένη» διὰ νά μὴ δύνανται νά ἀναχωρήσῃ τοῦτο. Ὡστε μέ διώχνετε, χωρὶς νά μέ ἀκούσετε; ἐρωτᾷ ὁ κ. Κατσιμαντῆς. Μάλιστα σέ ἀποπέμπω! Νά φύγεις ἀπ' ἐδῶ, ἀπαντᾷ ὁ κ. Χαλκοκονδύλης».

Τὸ ἐπεισόδιο φαίνεται πῶς κατατάραξε τοὺς ἀκτοπλοϊκοὺς κύκλους τοῦ Πειραιᾶ πού ὅπως γράφει ἡ ἐφημερίδα «ἔχοντες καί ἄλλες ἀφορμές κατὰ τοῦ κ. Χαλκοκονδύλη» ζήτησαν ἀπὸ τὸν πρόεδρο τοῦ Ἐπιμελητηρίου νά συνέλθει σέ σύσκεψη τὸ ἀκτοπλοϊκὸ τμήμα.

Τὸ τμήμα τὸ ἀποτελοῦσαν οἱ Κ. Ψαχαρόπουλος διευθυντῆς τῆς «Πανελληνίου», Ἡλ. Γιαννουλάτος, ιδιοκτήτης τῆς «Ἰονικῆς», Ν. Νατσούλης, διευθυντῆς «Τζών», Ν. Πανταλέων, ιδιοκτήτης ὁμωνύμου, Ἡλ. Βλασσόπουλος, διευθυντῆς «Πόρτολου καί Μαρκέτου», Π. Τσίμπης ἀτμοπλοῖας «Λεούση», Δ. Λεωνίδας, διευθυντῆς «Γουδῆ», Γ. Γεωργακόπουλος «Κυκλαδικῆς», Σ. Ταμποῦρος «Πυλάρου» καί ὁ Ἡρ. Κατσιμαντῆς πού παρουσίασε στοὺς παραπάνω καί τὸν πρόεδρο τοῦ Ἐπιμελητηρίου Γ. Ἡλιόπουλο, «τὰ καυτὰ τοῦ ἐπεισοδίου».

Ὅπως ἦταν φυσικὸ ὅλοι ὁμόφωνα ἐκφράσανε τὰ παράπονά τους γιά τὸν Χαλκοκονδύλη πού ἐνεργοῦσε μονομερῶς χωρὶς νά παίρνει ὑπ' ὄψη του τίς γνώμες τῶν ἄλλων μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς «πρὸς μεγίστην ζημίαν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἥτις οὕτως καταδιωκομένη θά καταστραφῇ». Ἡ μόνη ἐπώδός πού ἐπαναλαμβανόταν δυστυχῶς ὡς τὸ πρόσφατο παρελ-

θόν.

Καρπὸς τῆς συσκέψεως αὐτῆς ἦταν μία τηλεγραφικὴ διαμαρτυρία πρὸς τὸν τότε πρωθυπουργό Ε. Βενιζέλο καί ὑπουργό τῶν Ναυτικῶν Δεμερτζή στήν ὁποία ἀνάμεσα σέ ἄλλα ἐζητήτο «ἡ ἀντικατάσταση τοῦ Χαλκοκονδύλη γιατί «μονομερῶς ἐνεργῶν καί ἀποφασίζων ὡσεὶ ν' ἀποτελεῖται παρ' αὐτοῦ καί μόνον ἡ Ἐπιτροπὴ, καθιστᾷ διὰ τῆς συμπεριφορᾶς του ἀδύνατον πᾶσαν συνεννόησιν ἐν τῇ ἐξασκήσει τῆς ἀποστολῆς του, ἐνεργοῦντος ὡς νά εὐρίσκηται ἐν διωγμῷ, ἡ ταχυδρομικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία» καί τὸ τηλεγράφημα κατέληγε: «... ὑπ' ὅψει ὅτι ἐπισκευάζονται πλέον τῶν 20 ἀτμοπλοίων καί ὅτι οὐτε ἐργοστάσια, οὐτε δεξαμεναὶ ὑπάρχουσι δι' ἐπισκευὴν ἄλλων ἀτμοπλοίων, εὐαρεστηθῇ τὸ σεβαστὸν ὑπουργεῖον νά χορηγήσῃ νέαν προθεσμίαν πρὸς ἐπιθεώρησιν ἀτμοπλοίων, διότι ἄλλως ἐπαπειλεῖται διακοπὴ συγκοινωνίας».

Αὐτὰ στίς 7 Ἰουνίου 1914. Ποιὰ μέτρα πῆρε τὸ Ὑπουργεῖο δέν μᾶς εἶναι γνωστά. Ὑπάρχει ὅμως μία χειρόγραφη ἀναφορά τοῦ Χαλκοκονδύλη, μᾶλλον πρόκειται γιά σχέδιο ἀναφορᾶς, μέ ἡμερομηνία 11 Φεβρουαρίου 1915 πού ἀξίζει νομίζουμε νά τὴν παραθέσουμε ὁλόκληρη γιατί παρουσιάζει ἀνάγλυφα τὴν κατάσταση τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης.

«Ἐπειδὴ κατὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων παρατηρήθη ὅτι οἱ πλοίαρχοι καί οἱ μηχανικοὶ δέν ἀνέφερον εἰς τὴν ἀρμοδίαν Ἐπιτροπὴν τὴν πραγματικὴν κατάστασιν τῶν σκαφῶν καὶ μηχανῶν, τουναντίον δέ ἀπέκρυπτον, κατὰ τὸ δυνατόν, ταύτην διὰ τὸν φόβον τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες ἐν ἐναντία περιπτώσει θά ἀπέλυον αὐτοὺς τῆς ὑπηρεσίας, ἡ Ἐπιτροπὴ συντελεστικὸν ἐνόμισεν, ὅπως διὰ τῆς ἀπὸ 1 Μαρτίου 1914 καί ὑπ' ἀριθ. 2020 ἀναφορᾶς, ὑποδείξῃ τῷ Ὑπουργεῖῳ τῶν Ναυτικῶν τὴν ἀνάγκην ἐκδόσεως ἐγκυκλίου διαταγῆς πρὸς τοὺς πλοίαρχους καὶ μηχανικοὺς τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων δι' ἧς νά

καθιστά τούτους άμέσως ύπευθύνους διά πάσαν βλάβην, ή έλλειψιν, ή φθοράν μηχανών ή σκαφών, μή αναφερομένην άμέσως εις τας Λιμενικάς Άρχάς.

Οί πλοιοκτῆται όμως ένεργήσαντες όπου καί όπως αὐτοί έγνώριζον, έματίζωσαν τήν έκδοσιν τῆς διαταγῆς, ως άσύμφορον, διότι τοῦ λοιποῦ οὔτοι δέν θά ήδύναντο νά επιβάλλωσιν εις τούς πλοιάρχους, μηχανικούς καί πληρώματα νά εργάζονται μέ κίνδυνον τῆς ζωῆς των επί σαθρών ή άνεπισκεύαστων σκαφών; άφοῦ άμεσος συνέπεια τῆς διαταγῆς θά ήτο νά σπεύδωσιν οί πλοίαρχοί καί οί μηχανικοί, διά τόν φόβον τιμωρίας, νά αναφέρωσιν εις τας Λιμενικάς Άρχάς τήν κατάστασιν τών πλοίων επί των όποίων ύπηρετοῦσι.

Νά έρωτηθῇ λοιπόν ό τότε Υπουργός διότι δέν εξέδωκε τήν έν λόγω έγκύκλιον διαταγήν.

2.

Κατά τας άρχάς Άπριλίου τοῦ 1914, εις τόν άτμόπλοιον «Άγγελική» Ιωνικής Άτμοπλοῖας Γιαννουλάτου, εισέρρευσαν εις μεγίστην ποσότητα ύδατα, έν πλῶ, οὔτως ώστε τό σκάφος έκλινε μέγάλως κατά τήν μίαν πλευράν (επλάγιασε), κεκλιμένον δέ οὔτο, εισέπλευσεν εις τόν λιμένα Πειραιώς. Τό πλοῖον έφερε φορτίον καί 70 επιβάτας. Η εξέτασις έν δεξαμενῇ απέδειξεν ότι ό έλικοφόρος άξων είχε τόσην φθοράν καί τόσην πτώσιν — έξών καί ή αιτία τῆς εισροῆς τών ύδάτων — ώστε παρέστη ανάγκη όπως αντικατασταθῇ οὔτος. Η αντικατάστασις του έδη πρό πολλοῦ νά είχε

λάβη χώραν.

Έπερώτησις

Νά έρωτηθῇ ό κ. επί τῆς Δικαιοσύνης Υπουργός εάν γνωρίζη εις ποῖον σημείον προόδου εύρίσκονται αἱ άνακρίσεις αἱ σχετικαί μέ τήν πρόσ τόν Εισαγγελέα παρά Πλημμελειοδικείοις Άθηνών διαβιβασθεῖσα υπό τοῦ Κεντρικοῦ Λιμενάρχου Πειραιώς μήνυσις τοῦ Έπιμηχανικοῦ τοῦ Β.Ν. Ιω. Χαλκοκονδύλη, μέλους τῆς επί τῆς επιθεωρήσεως τών έμπορικῶν άτμοπλοίων επιτροπῆς, καταγγέλλοντος τήν Διεύθυνσιν τῆς ως άνω εταιρίας ότι έν γνώσει διαφόρων βλαβών καί έλλείψεων τοῦ άτμοπλοίου «Άγγελική», παρέλειψε νά έπανορθώσῃ ταύτας καί έθεσε οὔτω εις κίνδυνον τήν ζωήν των έκαστοτε επιβαιόντων.

3.

Έπερώτησις

Νά έρωτηθῇ ό κ. πρώην Υπουργός των Ναυτικῶν εις ποίαν ένεργείαν προέβη μετά τό σοβαρόν έπεισόδιον τό λαβόν χώραν έν τῷ Λιμεναρχείῳ Πειραιώς, μεταξύ Έπιμηχανικοῦ Ιωάννου Χαλκοκονδύλη καί αντιπροσώπων τῆς έν Πειραιεῖ άτμοπλοῖας Έρμουπόλεως Ηρακλέους Κατσιμαντή καί κατόπιν τοῦ πρόσ τόν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καί τόν κ. Υπουργόν των Ναυτικῶν σταλήσης σχετικῆς τηλεγραφικῆς άναφορᾶς παρά τοῦ Τμήματος Έπιμελητηρίου ήμεδαπών άτμοπλοίων καί έν τῷ φύλλῳ τῆς εφημερίδος, Πατρίς, τῆς 8ης Ιουνίου 1914 δημοσιευθεῖσης μετά τοῦ ιστορικοῦ τοῦ έπεισοδίου.

Οί ύπογράψαντες διάφοροι πλοιο-

κτῆται καί διευθυνταί ένδιαφέροντο όπως άπομακρυνθῇ τῆς Έπιτροπῆς ό έπιμηχανικός Ιω. Χαλκοκονδύλης διά τούς έξῆς λόγους:

1) **Ψαχαρόπουλος Πανελληνίου.** Τῆς εταιρείας ταύτης τό άτμόπλοιον «Σάμος», έξετασθέν εύρέθη εις άθλίαν κατάστασιν, κατά τόν τελευταῖον δέ πλοῦν αὐτοῦ ολίγου δεῖ καταποντίζετο έξ εισροῆς έν αὐτῷ άφθόνων ύδάτων, εάν ό πλοίαρχος δέν έρριπτε τοῦτο εις άμμόδη ξηράν παρά τῷ Θωρικῷ. Δέν έπρεπε λοιπόν ό Χαλκοκονδύλης νά ύπάρχη έν τῇ επιτροπῇ διά νά κατορθώνῃ ή εταιρεία νά κάμῃ τῆς δουλίτσας της, χωρίς νά επιθεωρῆται, μέ άνεπισκεύαστα σκάφη.

2) **Ιονική Άτμοπλοῖα Γιαννουλάτου.** Διότι κατηγγέλθη υπό τοῦ Χαλκοκονδύλη διά τήν άβαρία τῆς «Άγγελικῆς».

3) **Νατσούλης Έταιρείας «Τζών».** Διότι δέν έσύμφερεν ή επιθεωρήσις ή εύσυνείδητος. Μέ τό άτμόπλοῖόν της «Καλυψώ» έννίγη όλόκληρος οικογένεια πέντε ατόμων, έλλείψῃ μέσων σωτηρίας.

4) **Πανταλέων.** Διότι τῷ έπεβλήθη ή αντικατάστασις τοῦ λέβητος τοῦ άτμοπλοίου του «Ρούμελι», εύρεθέντος σεσαθρωμένου καί λίαν επικινδύνου. Ο κύριος οὔτος έκίνησε γῆ καί οὐρανόν όπως κατορθώσῃ νά θέσῃ τό πλοῖον του εις ένέργειαν μέχρι τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου λέβητος. Φαντασθεῖτε μέγεθος άσυνειδησίας! Καί τά πλείστα τών λοιπῶν πλοίων αὐτοῦ εύρίσκονται εις κακά χάλια, καί ἰδία τό «Βυζάντιον».

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

Phones: 3116163, 3114204, 3121843

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

Switchboard: 3110463, 3119480, 3121843, 31229735
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

5) Βλασόπουλος «Πορτόλου και Μαρκέλου». Διότι τῷ ἐπεβλήθη νά ἐπισκευάσῃ τόν «Ἅγιον Ἰωάννην» ὁστις ἐάν δέν ἦτο ἐπισκευασμένος, κατὰ τό ναυαγίον του θά διαλύετο κυριολεκτικῶς καί ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Βουλῆς θά ἦτο σήμερον εἰς τόν ἄλλον Κόσμον μετά τῶν 300 συνταξιδιωτῶν του. Ἐτερον ἀτμόπλοιο τῆς ἐταιρείας ταύτης ἐβυθίσθη ἐν τῷ λιμάνι Πειραιῶς.

6) Λεωνίδας ἐταιρείας «Γουδί». Διότι δέν ἐσύμφερεν ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ἀτμοπλοίων «Κρήτη» καί «Ναύπλιον». Τό πρῶτον ὀλίγου δεῖν ἐβυθίζετο ἐν τῷ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς, λόγω διαβρώσεως ἐλασμάτων του παρά τήν ἴσαλον γραμμήν (γραμμήν θαλάσσης). Ἀμφότερα τά πλοῖα ταῦτα ἐπεσκευάσθησαν ἐκ τῶν ἐνόντων καί ἐν κρυφῷ, τό τόν φόβον τοῦ Χαλκοκονδύλη. Τώρα ταξιδεύουσι καί Θεός ἄς βάλῃ τό χέρι του...

7) Γεωργακόπουλος «Κυκλαδικῆς». Διά νά μήν ἐπιθεωρηθῇ τό «Πανελλήνιον» ὅπερ ἐξετασθέν κατόπιν, εὑρεθέν εἰς ἀθλίαν κατάστασιν ἐκρατήθη καί ἐπισκευάσθη.

8) Κατσιμαντής «Ἑρμουπόλεως». Διότι ἤθελε νά ἀποφύγῃ τήν ἐπιθεώρησιν τῆς «Πριγκηπίσσης Ἑλένης» ἥ-

τις κατόπιν εὐρέθη, εἰς παναθλίαν κατάστασιν. Τῆς αὐτῆς ἐταιρείας τό ἀτμόπλοιο, «Νεῖλος» παρ' ὀλίγον, ἐναυάγη κατόπιν ἀπωλείας τῆς ἑλικός του παρά τήν Σκόπελον, ὡς θά ἐνθυμείσθε καί ὑμεῖς, κ. Πετροπουλάκη. Τό ἀτμόπλοιο, «Θεσσαλονίκη» ἐκρατήθη πρὸς ἐπισκευήν.

9) Ταμποῦρος «Πυλάρου». Ὁ πλοιοκτῆτης οὗτος θά ἐπνιγεν ἀσφαλῶς τόν κόσμον ἐάν δέν ἐκρατήτο ἐγκαίρως τό πλοῖον του πρὸς ἐπιθεώρησιν, διότι κατὰ ταύτην ἀπεδείχθη ὅτι τοῦτο εἶχεν ἀνάγκην μεγάλης ἐπισκευῆς ἥτις καί ἐξετελέσθη ἀντικαταστηθέντων 47 ἐλασμάτων εἰς τά ὑφάλα μέρη τοῦ πλοίου.

4.

Ἐπερώτησις

Νά ἐρωτηθῇ ὁ κ. Ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν, ἐάν γνωρίζῃ ὅτι τό ἀτμόπλοιο «Σάμος» τῆς Πανελληνίου ἀτμοπλοϊκῆς Ἑταιρείας εὐρίσκεται εἰς τοιαύτην ἀθλίαν κατάστασιν ὥστε κατὰ τόν τελευταῖον πλοῦν αὐτοῦ θά κατεβυθίζετο ἐξ εἰσροῆς ὑδάτων, ἐάν ὁ πλοίαρχος δέν ἔρριπτεν ἐγκαίρως τό πλοῖον εἰς ἀμώδη ξηράν παρά τό Θωρικῶν, καί ἐάν τό πλοῖον θά εἰσέλθῃ ἐπὶ τέλους εἰς δεξαμενὴν ἵνα ἐξετασθῇ γε-

νικῶς ἡ κατάστασίς του.

Ἡ διεύθυνσις τῆς ἐταιρείας ταύτης ἔχει, τό δὴ λεγόμενον φάει τά σίδερα ἵνα μὴ ἐξετασθῇ τό πλοῖον εἰς δεξαμενὴν καί ἐξακριβωθῶσι τά αἷτια τῆς εἰσροῆς τῶν ὑδάτων ἐξ ὧν ἐκινδύνευσε τό σκάφος νά βυθισθῇ. Νά ζητηθῇ παρακαλῶ, καί ἀναγνωσθῇ ἐν τῇ Βουλῇ τό πρωτόκολλον τῆς μερικῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ ἐν λόγω πλοίου ἐξ οὗ θά καταδειχθῇ πόσον ἐγκληματικὴ εἶναι ἡ ἀδιαφορία τῆς Διευθύνσεως διὰ τήν ζωὴν τῶν ἐπιβατῶν καί τοῦ πληρώματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 11 Φεβρουαρίου 1915

Μεθ' ὑπολήψεως καί τιμῆς
Ι. ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗΣ

Ποιά ἦταν τά ἀποτελέσματα τῆς παραπάνω ἀναφορᾶς δέν μᾶς εἶναι γνωστά, ἀπὸ τήν περαιτέρω ὁμως ἱστορία τῆς ἀκτοπλοῖας ὡς τά πρόσφατα ἀκόμα χρόνια δέν πιστεύουμε πῶς ὑπῆρξαν σημαντικὲς βελτιώσεις. Καί οἱ προσπάθειες τόσο τοῦ Χαλκοκονδύλη ὅσο καί τῶν ἄλλων πού τόν διαδέχθηκαν μᾶλλον ἐπεφταν στό κενό γιὰ πολλὰ ἀκόμα χρόνια.

A.I. TZAMTZE

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

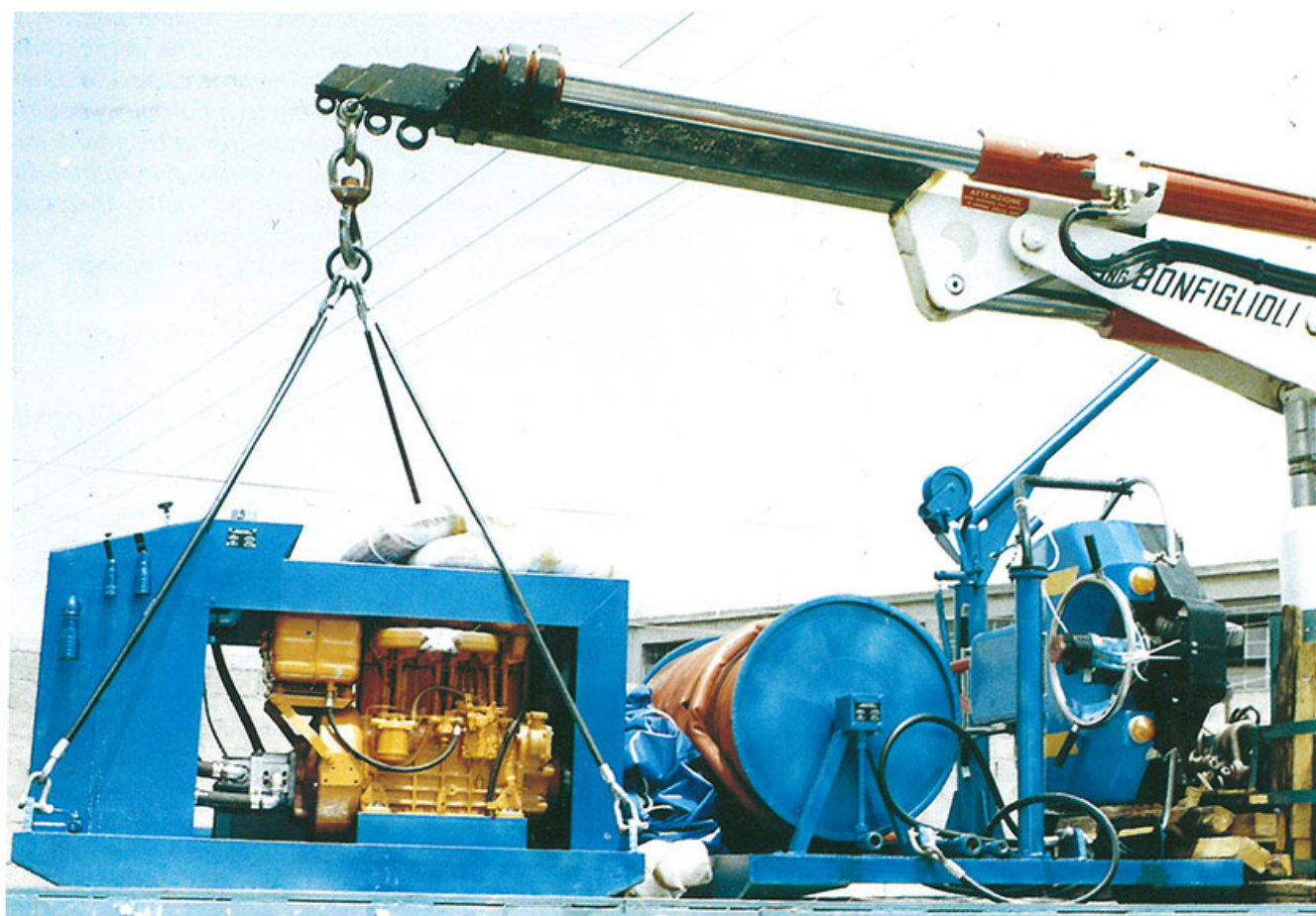
Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

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



**This underwater hull cleaning machine
is now made in Greece
and exported everywhere**

The «Brush-Power»



Can clean up to 2.500 sq. metres per hour!

For information write to: **UNDERWATER HULL CLEANING EQUIPMENT CO.**
P.O. BOX 80531 - PIRAEUS - 185 10 GREECE
or FAX: (30-1) 4518528
or CALL: (30-1) 4180343/4514208

TRANSMED '90

State and prospects of containerport development in Greece

By Mr. PANAYOTIS APOSTOLOPOULOS, Captain H.C.G. Director for Ports and Port Works

This paper aims at presenting concisely the extensive efforts which have been made during the last decade towards the development of containerport infrastructure and operation in Greece, as well as the prospects of future development in this sector.

Attention is paid to the strategy for development of the National Port System, with particular emphasis to containerport development.

Subsequently information is presented regarding existing container traffic through Greek ports, flow patterns (external trade, transit, transshipment) e.t.c.

The important interactions between container shipping activities in Mediterranean and Greek containerport traffic are emphasized.

Containerport productivity and port logistics are mentioned as important parameters influencing containerport in eastern Mediterranean and its impact on containerport prospects in Greece.

Finally, conclusions are drawn concerning the aforementioned matters.

NATIONAL PORT POLICY

The need for the development of an up to date national port policy assigning priorities and preventing dispersion of investments has led to the «Study and Planning of Ports in Greece».

The Study has been executed, on behalf of the Greek Government, by the coopeating Consulting Firms Doxiades Associates and Bertlin and Partners.

The Study is considered to be an important tool for decision — making in order to develop the National Port System.

The Study divides the international traffic into three main categories:

a. International Trade, i.e. traffic resulting from the imports and exports of the country.

b. International Transit Traffic, i.e. combined cargo transport, one leg of which is sea transport and ends at or starts from a Greek Port.

c. International transshipment traffic, i.e. traffic that uses a Greek port in between the two legs of the trip, which are both sea transport.

According to the aforementioned analysis and extensive traffic forecasting the following results were drawn, with particular emphasis to container traffic (either Lo-LO or Ro-Ro).

Piraeus is the main containerport in Greece, serving a significant hinterland of the country and accommodating transshipment traffic.

Thessaloniki has a remarkable potential to accommodate transit container traffic, together with traffic generated by its regional hinterland.

Patras and Igoumenitsa play an important role, particularly as western gateways in the short - sea Ro-Ro trades. Lack of direct land access to the E.E.C. countries, make these ports real intra — E.E.C. ports.

Iraklion too, owing to its location will play an important role in eastern Mediterranean transshipment activities, but investment decisions in the port

are directly related to specific interests of shipping lines.

Volos and Alexandroupolis can play, an important role in transit traffic, in particular the former with regard to the Western Europe — Eastern Mediterranean — Middle East axis and the latter with regard to the Eastern Europe — Middle East — Northern Africa axis. The establishment of free Zones, as well as the opening up of the Eastern European countries may generate the anticipated traffic for these two ports, due to their favourable location as well as their potential for development.

The national port planning is periodically reviewed and updated in view of the latest events in the port related sectors.

CONTAINERPORT DEVELOPMENT AND OPERATION IN GREECE

So far, Lo-lo container traffic is confined mainly to the ports of Piraeus and Thessaloniki and to a lesser extent to the port of Iraklion.

Table 1 shows the share of container traffic in Greece and it may be observed that Piraeus handles more than 90% of the total container traffic accommodated in Greek ports.

Piraeus comes fifth as regards container volume handled among the Mediterranean ports (according to 1989 data).

Table 2 shows the various types of container traffic handled in Port of Piraeus (door to door, transit, C.F.S. processed).

For transit traffic, both tranship-

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: 01-9307581

ment and transit flows are considered.

From this table, it may be concluded that transit volume (mainly transshipment) has remarkably increased since 1985 both in absolute figures (460% approx.) and as a percentage of the total traffic (12,1% in 1985 and 27,7% in 1989).

Piraeus operates as «hub and load-centre port» i.e. it accommodates a significant traffic related to its own hinterland and meanwhile it handles a substantial and ever-increasing transshipment traffic, possibly being the major transshipment port in Eastern Mediterranean.

Being a port which attracts the majority of its traffic from its hinterland, Piraeus is in a position to withstand the periodic uncertainty related to transshipment.

It should be stated that, although a major shipping company last year shifted its transshipment operations from Piraeus to another Mediterranean port, an increase in transit traffic for 1990 is anticipated.

The operation of the new «Venizelos» terminal at Ikonion and the installation of the new quayside gantries, have given to Piraeus the ability to accommodate a considerable increase in traffic. The back-up of shipping operations at Piraeus with the facilities and services of «maritime infrastructure» make the port particularly attractive to the shipping lines.

The port of Thessaloniki has not experienced so far a significant increase of its traffic, although the facilities of Pier 6 (Container Terminal) including mechanical equipment (a second quayside gantry will be installed in the near future), as well as its loca-

SHARE OF CONTAINER TRAFFIC
IN GREECE (TEUS)

YEAR PORT	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
PIRAEUS	192.711	175.831	196.926	231.972	265.613	331.860	389.037
THESSALONIKI	14.072	16.862	17.570	24.747	27.740	35.409	37.264
IRAKLION	2.890	3.840	3.458	3.682	2.122	2.100 (*)	1.753 (*)

Source : Port Authorities

(*) Tentative figures

PROSPECTS FOR GREEK CONTAINERPORTS

tion, make it attractive regarding both transit traffic and transshipment services.

The opening up of the Eastern European countries, the new markets which have been created, the existing business ventures that have been shaken and the extensive promotion and marketing activities for the port give Thessaloniki great possibilities to increase its share of traffic in the eastern Mediterranean both as feedered port, as well as in terms of transit traffic.

This particular prospect for the port of Thessaloniki is further enhanced by the fact that Greece is a member state of the E.E.C. that means stability and reliability in the Eastern Mediterranean, area of which Greece is a spearhead.

Iraklion has, so far, attracted low traffic volumes, concerning transshipment only. It is obvious that up to now the port hasn't made the most of its possibilities in transshipment operations at this part of the Med, despite its unique location.

Speaking for the whole of the Mediterranean, somebody could definitely realise that there is and uncertainty and instability about prospects of attracting transoceanic container trade.

This may be partly attributed to the general volatility of the transshipment sector, the competitiveness of the north European ports, operational problems associated with Mediterranean container terminals and the uncertainty regarding the scope of new activities of the Eastern European countries. Nevertheless projections about the share of the Mediterranean in the world container traffic indicate that the prospects are favourable particularly on a medium term basis (1995-2000).

In this context prospects for the Greek containerports are particularly promising since there is a steady progress in the share of Med. container traffic (5,1% in 1985 and approximately 7,6% in 1989) furthermore there are some favourable factors to be considered for the future, namely:
— continuous progress regarding



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

the operational aspects of container terminals, aiming at reducing the turnaround time and improving productivity;

— changes in the structure of tariffs;

— progress concerning the whole range of port and freight logistics;

— *ινωεστμεντα ιν μοδερν ηανδλινγ ε;θιπμεντ φορ εαψη τυπε οφ τραφφιψ;*

— improvement of land links with central and eastern European countries through E.E.C. financing (e.g. dense trans-European road and rail networks) in order to provide these countries with reliable land bridge services.

The land links thus improved may become a strategic point for the Community taking into account its interest in its south-western regions.

When speaking about present container transshipment activities in the eastern Mediterranean, it must be

stressed that these are almost entirely concentrated in Piraeus and the Ports of Cyprus.

The opening up of the Eastern European markets as well as the business interests of the countries of the Far East enhance the importance of the Eastern Mediterranean;

— This fact creates tremendous possibilities for the Greek ports to benefit from these developments and thus strengthen their presence in Mediterranean container trade.

The afore-mentioned developments have led to a new way of thinking in formulating port policies aiming not merely at providing reliable services to shipping lines, but also the opportunity to the ports to negotiate and apply aggressive marketing methods; the latter facilitate the granting of concessions on their operational areas which is considered as the best way of justifying these prospects.

It is therefore a major opportunity for the transoceanic shipping lines to invest in Greek containerport development and in this way ensure their long-term presence in the emerging eastern Mediterranean freight market through the promising Hellenic port system.

In closing let me draw your attention to a highly promising aspect regarding the future of the containerport industry:

Despite the severe crisis that hit shipping during the most of the eighties container port trade as well as the associated containerport industry have experienced and uninterrupted progress.

P. APOSTOLOPOULOS

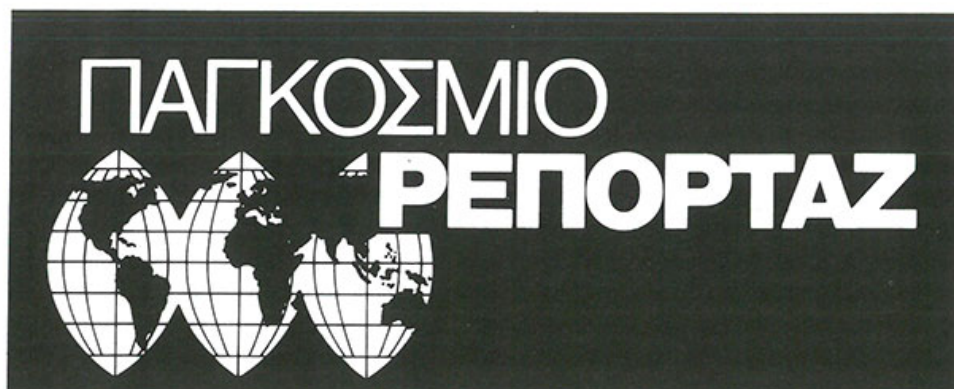
The views expressed in this article are those of the author and not necessarily those of the Ministry of Merchant Marine.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193



ΔΑΝΙΑ

Τό πλοίο του μέλλοντος

Τό γνωστό έφοπλιστικό συγκρότημα της Δανίας Lauritzen, παρέλαβε ήδη και τό τρίτο πλοίο της σειράς των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων, τά όποια θεωρούνται ως υποδείγματα του «πλοίου του μέλλοντος». Πρώτον μέν γιατί είναι τά μεγαλύτερα πλοία - ψυγεία του κόσμου και δεύτερον γιατί έχουν τήν έγκριση του Κράτους και τή συναίνεση των συνδικάτων για τήν επάνδρωσή τους μέ πλήρωμα μόνον έξι ανδρών.

Η θεαματική αυτή μείωση του πληρώματος επιτεύχθηκε χάρη στη προηγμένη τεχνολογία και τό ολοκληρωμένο αυτοματισμό του πλοίου που περιλαμβάνει τό πληροφοριακό σύστημα έλέγχου των υπό ψύξη φορτίων και τό πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα κυβερνήσεως μέ προσδιορισμένες θέσεις εργασίας σέ διάφορα σημεία του πλοίου. Τά πλοία αυτά μπορούν νά εργάζονται είτε ως τράμπερ είτε ως λάινερς και έχουν μεταφορική ικανότητα 422 εμπορευμάτων EVP.

Σέ σχετικές δηλώσεις του ο J. Lauritzen τόνισε ότι τό «πλοίο του μέλλοντος» αποτελεί πράγματι ένα πήδημα πρός τό άγνωστο. Άλλά άν ή Δανία θέλει νά διατηρήσει τή ναυτιλία της, μέ πλοία ναυπηγημένα στη χώρα και επανδρωμένα μέ Δανούς ναυτικούς, πρέπει νά αποκτήσει τά μέσα αντιμετώπισης του διεθνούς ανταγωνισμού. Και κύριο μέσο για τόν σκοπό αυτόν αποτελεί ή έγγυση ότι υπάρχουν τά υπεράσύγχρονα αυτά πλοία.

ΙΡΑΚ

Συνειδητή οικολογική καταστροφή

Τό Ιράκ γνώριζε μήνες πριν τήν εισβολή στο Κουβέιτ τίς τεράστιες οικολογικές επιπτώσεις που θά είχε για όλόκληρο τόν Περσικό Κόλπο μία απόφασή του νά εκρεύσουν στον Περσικό οι μεγάλες ποσότητες πετρελαίου που ήταν αποθηκευμένες στις δεξαμενές του Κουβέιτ. Μία αποκαλυπτική μελέτη που βασίσθηκε σέ εξομοίωση πετρελαιοκηλίδας μέ τή βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών και ή όποια έδειχνε τό μέγεθος της οικολογικής καταστροφής όχι μόνο για τίς ακτές της Σαουδικής Άραβίας αλλά και για τό ίδιο τό Ιράκ, είχε συνταχθεί από τόν Περιφερειακό Όργανισμό του Κόλπου για τήν Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ROPME) στον όποιο συμμετείχαν και Ιρακινοί επιστήμονες. Η αναφορά αυτή άφορούσε μία διαρροή από εμπορτο δεξαμενόπλοιο, έκτασης ανάλογης αυτής του «Exxon Valdez» στην Άλάσκα και σημείωνε ότι ή χειρότερη εποχή για ένα παρόμοιο ατύχημα ήταν μεταξύ Δεκεμβρίου και Ιανουαρίου. Επίσης σημείωνε τήν αδυναμία των παρακτίων χωρών της περιοχής νά αντιμετωπίσουν μία οικολογική καταστροφή τέτοιου μεγέθους και παρώτρυνε τό Ιράκ, τό Ιράν και τό Μπαχρεϊν νά αναπτύξουν περισσότερο τίς τοπικές δυνάμεις τους για τήν καταπολέμηση της ρύπανσης από πετρέλαιο. Η πραγματική έκταση της πετρελαιοκηλίδας που προκλήθηκε από τήν έκουσια διαρροή πετρελαίου από τό τέρμιναλ του κατεχόμενου Κουβέιτ ήταν πολύ μεγαλύτερη.

ΙΤΑΛΙΑ

Διαμάχη για τίς φρεγάτες του Ιράκ

Ένας στολίσκος πολεμικών πλοίων που είχαν ναυπηγηθεί σέ Ιταλικά ναυπηγεία για λογαριασμό του Ιράκ, έχει ανακινήσει διαμάχη στους κύκλους της Ιταλικής κυβέρνησης για τό άν θά παραδοθούν τελικά στο Ιράκ ή θά αγορασθούν από τό Ιταλικό Πολεμικό Ναυτικό. Οι τέσσερις κορβέτες και τέσσερις φρεγάτες βρίσκονται τώρα παροπλισμένες στη Λά Σπέζια μέ μηνιαία έξοδα συντήρησης άνω του ενός δισεκατομμυρίου λιρετών.

Είναι πιθανό οι τέσσερις κορβέτες νά βρουν πρόθυμους αγοραστές στη Νότια Άμερική, αλλά ή φημολογούμενη απόφαση της Ιταλικής Κυβέρνησης νά υποχρεώσει τό Ιταλικό Ναυτικό νά αγοράσει τίς τέσσερις φρεγάτες έχει προκαλέσει τήν σοβαρή αντίδραση του Ναυαρχείου. Κύκλοι του Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού αναφέρουν ότι παρά τήν επείγουσα ανάγκη του στόλου για αντικατάσταση των παλαιών μινάδων του μέ σύγχρονες, ό έξοπλισμός των Ιρακινών φρεγατών μέ όπλα συστήματα διάφορων κατασκευαστών από άλλες χώρες, τίς καθιστά μή συμβατές μέ τά όπλα συστήματα του Ιταλικού στόλου.

ΚΙΝΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία

Στη Λαϊκή Κίνα τό Ναυπηγικό Κορπορέϊσιον CSSC είναι ό κρατικός οργανισμός που διαχειρίζεται τήν υπόθεσή της ναυπηγικής βιομηχανίας, ή όποια περιλαμβάνει 26 κύρια ναυπηγεία και 67 εργοστάσια ναυτικού έξοπλισμού. Διαθέτει επίσης 37 κέντρα έρευνών και ανάπτυξης. Τό όλο συγκρότημα άπασχολεί περί τίς 290.000 άτομα.

Άπό της συστάσεως της δημοκρατίας της Λαϊκής Κίνας κατεβλήθησαν μεγάλες προσπάθειες για τή δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος ναυπηγοβιομηχανίας που νά περιλαμβάνει δεξαμενές δοκιμών, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, εργαστήρια

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

μελέτης των υλικών και των τεχνικών μεθόδων παραγωγής και του σχεδιασμού των πλοίων καθώς και ινστιτούτο μελέτης εγκαταστάσεως πλωτών εξεδρών.

Τό 1988 η CSSC ναυπήγησε 205 πλοία 578.000 τον. d.w. από τα οποία τό 80% προοριζόταν γιά τό εξωτερικό. Στην ίδια περίοδο έλαβε παραγγελίες ξένων πελατών γιά ναυπήγηση 40 πλοίων 580.000 τον. d.w. Τό 1989 ήταν τό έτος της δεκάτης έπετείου από της εμφάνισης της Κινεζικής ναυπηγοβιομηχανίας στή διεθνή ακινή. Στό διάστημα της δεκαετίας αυτής δέχθηκε παραγγελίες γιά πλοία διαφόρων τύπων συνολικού τοννάζ 2,5 εκατ. τον. d.w. και παρέδωσε πλοία συνολικού τοννάζ 1,7 εκατομ. d.w. σέ πελάτες από 20 διαφορετικές χώρες. Αρχικά οι εξαγωγές περιορίζονταν σέ μάλκ κάρριερς μέσου μεγέθους και σέ πλοία γενικού φορτίου. Βαθμιαία όμως επεκτάθηκαν σέ εξειδικευμένα πλοία μέ συστήματα προηγμένου αυτοματισμού.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό φυσικό αέριο

Τό φυσικό αέριο θ' αποτελέσει τό καύσιμο του μέλλοντος γιά τά Νορβηγικά πλοία, ούτως ώστε νά ικανοποιηθεί ή προστασία και διάσωση του περιβάλλοντος σύμφωνα μέ τίς σύγχρονες απαιτήσεις.

Η δήλωση αυτή προέρχεται από τόν διευθυντή του νορβηγικού συγκροτήματος Uistein στην τελευταία συνέλευση του Συμβουλίου έπιστημονικών και τεχνικών έρευνών, ό οποίος και έφερε τά σχέδια του συγκροτήματος ως παράδειγμα μεταφορών πού συμβάλουν όσο γίνεται περισσότερο στην προστασία του περιβάλλοντος. Μία από τίς εταιρίες, ή Bergen - Diesel πού συνεργάζεται μέ την Άνωτάτη Πολυτεχνική Σχολή της χώρας, μελετά επί πολλά χρόνια την εφαρμογή ενός μοτέρ ντήζελ μέ έκφυγή αζώτου κατά 80% κατώτερη των συνηθι-

σμένων μοτέρ. Μέ τή χρησιμοποίηση φυσικού αερίου ως καυσίμου οι έξατμίσεις διοξειδίου του άνθρακος μπορούν νά μειωθούν κατά 30% και νά αποφεύγονται έκπομπές μορίων.

Η Νορβηγία έχει αναλάβει νά περιορίσει τίς διαφυγές διοξειδίου του αζώτου κατά 30%, σέ σχέση μέ τά επίπεδα του 1986. Ο άλιευτικός στόλος και οι διεθνείς μεταφορές επί της ήπειρωτικής εξέδρας ήσαν υπεύθυνες γιά τό 44% των συνολικών εκφυγών αζώτου στην Νορβηγία του 1985. Έπομένως ή χώρα όφείλει νά διαθέσει ένα μεγάλο τμήμα των μεταφορικών της υπηρεσιών γιά νά μπορέσει νά εκπληρώσει τίς διεθνείς υποχρεώσεις της. Η εγκατάσταση κέντρων αποθηκείσεως φυσικού αερίου υπολογίζεται ότι θά απαιτήσει ιδιαίτερα μεγάλες επενδύσεις.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Ο έμπορικός στόλος

Στά τέλη του 1990 ό έμπορικός στόλος της Πολωνίας περιελάμβανε 249 πλοία 4.061.000 τον. d.w. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται 232 πλοία ξηρού φορτίου, όκτώ δεξαμενόπλοια και έννέα έπιβατηγά.

Η Πολωνία διαθέτει τρεις κύριες έφοπλιστικές επιχειρήσεις: την Πολωνική Έταιρία Ωκεανίων Γραμμών (P.L.O.) την Πολωνική Άτμοπλοϊκή Έταιρία (PZM) και την Πολωνική Ναυτική Έταιρία Βαλτικής (PZB).

Η POL ιδρύθηκε τό 1951 μέ έδρα τή Γδύνια. Διαθέτει σήμερα 94 πλοία τακτικών γραμμών μέ τά όποια έξυπηρετεί 22 τακτικές γραμμές, (13 υπερωκεάνιες και 9 Ευρωπαϊκές). Τά 94 πλοία της είναι συνολικού τοννάζ 839.200 τον. d.w. και περιλαμβάνουν 44 μονάδες προορισμένες γιά τή μεταφορά κοντέινερ ή όχημάτων ή και των δύο. Η δυναμικότης της σέ μεταφορά έμποροκιβωτίων άνέρχεται σέ 21.900 EVP, ένώ διαθέτει δικό της πάρκο έμποροκιβω-

τίων μέ 34.000 τεμάχια, από τά όποια 2.225 ψυκτικά.

Η PZM ιδρύθηκε επίσης τό 1951 μέ έδρα τό Szczecin. Σήμερα ασχολείται μόνο μέ μάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια σέ μεταφορές τράμπ. Διαθέτει 125 πλοία 2.972.000 τον. d.w. Έχει υπό εκτέλεση εύρύ πρόγραμμα επέκτασης μέ αντικατάσταση 50 παλιών μονάδων μέ 67 νεοναυπήγητα. Προς τό σκοπό αυτό έχει ήδη παραγγείλει σέ Πολωνικά ναυπηγεία 24 πλοία, μεταξύ των όποίων τρία μάλκκερς των 33.500 τον. d.w. και τέσσερα των 11.800 τον. d.w., δύο δεξαμενόπλοια των 10.000 τον. d.w., και δέκα πολλαπλής χρήσεως φορτηγά των 13.400 τον. d.w.

Τέλος ή PZB ιδρύθηκε τό 1976 και διαθέτει έξι πλοία ρό-ρό, 4-8.000 τον. d.w. και έννέα φορτηγά 1.000 — 1.300 τον. d.w. μέ τά όποια εκτελεί μεταφορές έπιβατών, όχημάτων και φορτίων σέ λιμένες της Βαλτικής.

ΠΕΡΣΙΑ

Τερματικό πετρελαίου στο Λαβάν

Μέ τέσσερα μεγάλα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC, τό Ίράν εγκατέστησε στό νότιο Περσικό, άνοικτά της νήσου Λαβάν, τερματικό γιά την φόρτωση πετρελαίου πού εξάγει. Τό νέο τερματικό μέ την έπωνυμία Valfair Terminal Three διαθέτει συνολικά δύο δεκα άγωγούς εκφόρτωσης διαμέτρου 12 ιντσών μέσω των όποίων μπορούν νά μεταφορτωθούν περί τούς 9.000 τον. άργού ώριαίως.

Καθώς ό κίνδυνος από τό Ίρακινό Πολεμικό Ναυτικό ή την Ίρακινή Άεροπορία έχει σχεδόν εξαφανισθεί ή Σαουδική Άραβία άποφάσισε νά διακόψει την ύπηρεσία μεταφόρτωσης σέ δεξαμενόπλοια στόν Νότιο Περσικό, καθώς όλο και περισσότεροι πελάτες της προτιμούν νά καταπλέουν στό τερματικό της Ράς Τανούρα.



Colburn, French & Kneen Ltd.

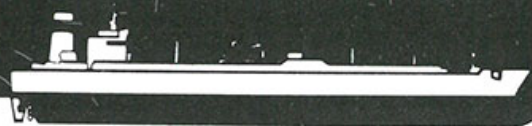
MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

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

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



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η διακήρυξη για έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια

Στις 11 και 12 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι η 4η συνάντηση της προπαρασκευαστικής Ομάδας Έργασίας που επεξεργάζεται το σχέδιο της τελικής διακήρυξης της Υπουργικής Διάσκεψης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια που θα έχει τίτλο «Ασφαλή Λειτουργία των πλοίων και πρόληψη ρύπανσης».

Η Διάσκεψη θα γίνει στις 14 Μαρτίου στο Παρίσι και θα επιβεβαιώσει τους στόχους της συμφωνίας για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια που υπογράφηκε στο Παρίσι τον Ιανουάριο του 1982. Θα συμφωνηθεί επίσης η μελλοντική κοινή δράση για την αύξηση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων, τη πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, την εξασφάλιση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στα πλοία και τη συνεργασία των 14 χωρών της Ευρώπης που είναι μέλη της Συμφωνίας.

Την 1η Μαρτίου το γενικό συμβούλιο της ΠΝΟ

Σύμφωνα με απόφαση της Έκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ, το Γενικό Συμβούλιο της Ναυτικής Ομοσπονδίας θα συνέλθει την 1η Μαρτίου στον Πειραιά και θα ασχοληθεί με τον διοικητικό απολογισμό 1989 - 1990 και τον προσδιορισμό της ήμερομηνίας διεξαγωγής του Συνεδρίου της Ομοσπονδίας που θα ασχοληθεί με την τροποποίηση του καταστατικού της.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας, μόνο μία αίτηση για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του δεξαμενοπλοίου «Αλφα Στάρ» πρώην «Combi Sabrina» υπό Νορβηγική σημαία, 51.818 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Lone Eagle Shipping Ltd.» (κ. Παυλίνα Σκαμάλου).

Σύνοδος Υποεπιτροπής

Από 18 - 22 Φεβρουαρίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η 22η Σύνοδος της Υποεπιτροπής Σωστικών, Έρευνας και Διάσωσης του IMO στη διάρκεια της οποίας θα εξετασθούν θέματα σχετικά με τις μεθόδους δοκιμής των σωστικών μέσων

και την κατάρτιση του παγκοσμίου σχεδίου για την παροχή υπηρεσιών ναυτικής έρευνας και διάσωσης. Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντος στα ναυτικά ατυχήματα και προτάσεις για την τροποποίηση των κανονισμών για τα αλιευτικά πλοία και τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη (καταμάραν).

Τά καταμαράν στον Άργοσαρωνικό

Από την 1 Μαρτίου πρόκειται να αρχίσει τα δρομολόγια του στον Άργοσαρωνικό τό πρώτο καταμαράν της εταιρίας «Σέρες», μεταφορικής ικανότητας 352 επιβατών. Το σκάφος, ναυπηγήσεως του 1990, έχει μήκος 40 μέτρα και πλάτος 10,10 μ., αναπτύσσει ταχύτητα 36 - 38 κόμβων και θα εξυπηρετεί με έναλλασσόμενα δρομολόγια την γραμμή Ζέα - Πόρος - Ύδρα - Έρμιονη - Σπέτσες - Πόρτο Χέλι.

Βεβαιώσεις Έφορίας από τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Έπιδομάτων Ναυτικών άρχισε ήδη η αποστολή των εντύπων αιτήσεων και των βεβαιώσεων της Έφορίας.

Τά έντυπα των αιτήσεων αποστέλλον-

ται σε όλους τους ναυτικούς οι οποίοι έλαβαν τό οικογενειακό επίδομα του έτους 1989.

Οι βεβαιώσεις της Έφορίας αποστέλλονται μόνο στους ναυτικούς οι οποίοι ήταν ναυτολογημένοι σαν άξιωματικοί γιατί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3868/58, τό οικογενειακό επίδομα των ναυτικών, άποτελούν εισόδημα από μισθωτές υπηρεσίες και φορολογούνται με συντελεστή 3%.

Οι φάκελλοι με τά έντυπα των αιτήσεων προς τά κατώτερα πληρώματα έχουν σταλεί από 18 Ιανουαρίου ενώ οι φάκελλοι με έντυπα αιτήσεων και βεβαιώσεις της Έφορίας προς τούς άξιωματικούς από την 1 Φεβρουαρίου.

Διευκρινίζεται ότι οι ναυτικοί που θά εϊσπράξουν για πρώτη φορά οικογενειακό επίδομα και προς τούς όποιους δέν έχει αποσταλεί έντυπο, μπορούν νά τό προμηθευθούν από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές ή από τά γραφεία του ΕΛΟΕΝ στον Πειραιά Φίλωνος 97-99.

Έξετάσεις για πτυχία στή Νέα Μηχανιώνα

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (Φ 158Α/22.11.90), τό Προεδρικό Διάταγμα 396/1990, με τό όποιο παρέχεται ή δυνατότητα και στην Άνώτερη Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού Νέας Μηχανιώνας νά διενεργεί έξετάσεις ύποψηφίων για την άπόκτηση πτυχίων κυβερνήτη τουριστικών θαλαμηγών, κυβερνήτη ρυμουλκών και μηχανοδηγών Α' τάξεως Ε.Ν.

Μέχρι τώρα οι έξετάσεις για την άπόκτηση των ανωτέρω πτυχίων διενεργούντο άποκλειστικά στον Πειραιά, ενώ με τή ρύθμιση αυτή οι ύποψήφιοι που διαμένουν κυρίως στή Β. Έλλάδα θά άποφεύγουν οικονομικές επιβαρύνσεις και πρόσθετες ταλαιπωρίες.

REPAIRS IN HOUSTON

BY

MAR - TECH

Propulsion plants (Steam - Diesel) Generators
Turbochargers — Pumps — Boilers — Heat exchangers
Hydraulics — Electrical — Structural — Deck machinery
Reconditions — Fabrications — Precision machinery —
Spears — Voyage repairs

24 hrs service

9900 Beaumont Hwy
Houston Texas 77078

Ph: (713) 671.2510
Fax: (713) 671.2514

Director: KOSTAS ILIAKIS

Πανηγυρική συνεδρίαση του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε.



Στιγμιότυπο από τη πρώτη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος που έλαβε πανηγυρικό χαρακτήρα με τη συμμετοχή του Υπουργού Ε.Ν. κ. Άριστ. Παυλίδη, και της υπόλοιπης πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του ΥΕΝ στις 15 Ιανουαρίου 1991. Ο Πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Γεώργιος Λαναράς ανέγνωσε την ετήσια έκθεση πεπραγμένων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος κατά το παρελθόν έ-

τος, προέβη σε άπολογισμό του έργου της διοικήσεως και καθόρισε τους στόχους της για το νέο έτος.

Πρίν τη συνεδρίαση ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. έκοψε τη πρωτοχρονιάτικη πίττα του Έπιμελητηρίου κι απένειμε αναμνηστικό τιμητικό μετάλλιο στον κ. Ιωάννη Περάκη, δικηγόρο, επί σειρά ετών μέλος της Νομικής Έπιτροπής για τις πολύτιμες υπηρεσίες που προσφέρει στο Ναυτικό Έπιμελητήριο.

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

Έξαιρείται ή συμβολή
των ναυτικών πρακτόρων

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, μιλώντας στην εκδήλωση που έγινε στις 8 Φεβρουαρίου στο έπιβατηγό «Μήλος Έξπρες» με την ευκαιρία της κοπής της πίττας του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, υπογράμμισε την ιδιαίτερη συμβολή του κλάδου στην πρόοδο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Έπίσης ο Υπουργός συνεχάρη τους εκπροσώπους της εταιρίας «Λίνδος Ναυτική», πλοιοκτητριάς του «Μήλος Έξπρες», κ.κ. Μηνά Σταθάκη και Βασ. Μανούσου για την προσφορά της στον χώρο της Ναυτιλίας επί μία εικοσαετία.

Αναφορά στο έργο των ναυτικών πρακτόρων έκανε σε σύντομο χαιρετισμό του και ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων κ. Κ. Άγγελόπουλος, και ταυτόχρονα έπισήμανε την προσφορά της «Λίνδος Ναυτική», στη ναυτιλία και ιδιαίτερος στην έπιβατηγό ναυτιλία και υπεργοντία αλιείας, τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται έπιτυχώς τα τελευταία είκοσι χρόνια.

Γιά την προσφορά των κ.κ. Σταθάκη και Μανούσου στην ναυτιλία, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων τους έπέδωσε αναμνηστική πλακέτα.

Στην εκδήλωση μίλησαν έπίσης ο κ. Μηνάς Σταθάκης ο οποίος προανήγγειλε νέες αγορές σκαφών και ή νύφη του κ. Σταθάκη ή οποία υπογράμμισε ότι ή εταιρία με τά δύο έπιβατηγά (τό άλλο σκάφος είναι τό «Ιόνιον») και πέντε αλιευτικά υπεργοντίου αλιείας συνεχίζει την ανοδική της πορεία. Η κ. Σταθάκη ανέφερε έπίσης ότι τό «Μήλος Έξπρες» που έξυπηρετεί τις Δυτ. Κυκλάδες, μετασκευάσθηκε στον Πειραιά σε σύγχρονο πλοίο με τη φροντίδα των ναυπηγών κ.κ. Σ. Σταθάκη και Κ. Πεδικάρη.

Πρός γνώσιν

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι έργαζόμενοι στη ναυπηγική βιομηχανία «Νταέγους» της Ν. Κορέας, προχώρησαν σε καθολικές άπεργιακές κινητοποιήσεις, διεκδικώντας την εκπροσώπησή τους στο διοικητικό συμβούλιο της βιομηχανίας.

Ταύτα προς γνώσιν και άποφυγή ταραχώρων.

Τό πρόγραμμα των φρεγατών

Άπό ανακοίνωση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά προκύπτει ότι τό πρόγραμμα για την κατασκευή των τριών φρεγατών για λογαριασμό του Πολεμικού μας Ναυτικού προωθείται. Με την έν λόγω ανακοίνωση γνωστοποιείται ότι πρόκειται νά διενεργηθεί διαγωνισμός για τίς έργασίες γαλβανίσματος των σωλήνων των φρεγατών.

Έξ άλλου ως σωτήρια για την τύχη των ναυπηγείων του Σκαρμαγκά χαρακτηρίζονται τά συμβόλαια ύψους 11 έκατ. δολ. λαρίων που έκλεισαν τά Ναυπηγεία για την έπισκευή τριών γαλλικών πλοίων. Σημειώνεται ότι άπό την κρίση του Κόλπου έπλη-

γησαν καί τὰ Ναυπηγεία τοῦ Σκαρμαγκᾶ καί αὐτή ἡ ἀρνητική συγκυρία ἔχει στοιχίσει ὡς τώρα τουλάχιστον δέκα ἑκατ. δολάρια πού ἀντισταθμίζονται ὅμως ἀπό τὰ συμβόλαια γιά τήν ἐπισκευή τῶν τριῶν πλοίων.

Ἐκποιεῖται τό ἐπιβατηγό «Νῆσος Χίος»

Ἡ Ναυτιλιακή Ἑταιρία Χίου μέ καταχώρισή της στίς οἰκονομικές ἐφημερίδες γνωστοποιεῖ ὅτι δέχεται προσφορές (μέχρι τέλους Φεβρουαρίου) γιά τήν ἐκποίηση τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματαγωγοῦ «Νῆσος Χίος» μαζί μέ τήν ἀδεια σκοπιμότητας πού ἔχει τό σκάφος γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς γραμμῆς Πειραιῶς - Χίου - Ψαρρῶν.

Ἐπωλήθη ἡ «Ὀλύμπικ Μαρίν»

Ἀποφασίσθηκε ἀπό τή Κυβέρνηση ἡ πώληση τῆς προβληματικῆς ἐπιχείρησης «Ὀλύμπικ Μαρίν» στήν πλειοδότηρία τοῦ σχετικοῦ διαγωνισμοῦ, ἰταλική ἐταιρία «Posilipo», ἡ ὁποία σημειωτέον εἶναι πρώτη θυγατρική ἐταιρία τοῦ ἰταλικοῦ οργανισμοῦ IRI (κρατικός ὁργανισμός ἀνάλογος τοῦ ΟΑΕ) ἡ ὁποία πρόσφατα μεταβιβάστηκε στόν ἰδιωτικό τομέα.

Ἡ Σχολή Σωστικῶν Νέας Μηχανιώνας

Ἀπό τήν Δημόσια Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων Νέας Μηχανιώνας ἀποφοίτησαν τόν Ἰανουάριο 45 ναυτικοί.

Πειρατική ἐπίθεση

Πειρατική ἐπίθεση δέχτηκε στίς 11 Φεβρουαρίου ἀπό πέντε ὀπλισμένους ληστές τό Ἑλληνικό φορτηγό «Konkar Alpin», ἐνῶ βρισκόταν ἀγκυροβολημένο στό ἐσωτερικό ἀγκυροβόλιο τοῦ λιμανιοῦ τοῦ Ρίο Ἰανέιρο τῆς Βραζιλίας.

Βραβεῖα τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων



Ἡ Πανελλήνια Ἑνωση Πλοιάρχων ἀπένειμε τιμητικές διακρίσεις σέ ἄτομα πού προσέφεραν ἐξαιρετικές ὑπηρεσίες στήν πλοιαρχική τάξη καί στήν ἐλληνική ναυτιλία, κατά τή τελετή κοπῆς τῆς πίττας τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν. πού ἔλαβε χώρα στίς 17 Ἰανουαρίου 1991 στό στάδιο Εἰρήνης καί Φι-

λίας.

Στό φωτογραφικό στιγμιότυπο τρεῖς ἀπό τοὺς βραβευθέντες, ἀπό ἀριστερά οἱ κ.κ. Γεράσιμος Ἀγούδημος, Καπτάν Γιάννης Ψαρράς καί Γιώργος Π. Λιβανός, ἐνῶ δέν παρευρέθη στή τελετή ὁ ἐπίσης βραβευθεῖς κ. Γιώργος Παπαδάκης.

Κατά τή διάρκεια τῆς ἐπίθεσης τραυματίστηκε ἐλαφρά στό κεφάλι ὁ ὑποπλοίαρχος τοῦ πλοίου κ. Δημ. Γιαννακόπουλος καί οἱ πειρατές ἐφυγαν ἀπό τό πλοῖο, ἀφοῦ προξένησαν ὑλικές ζημιές στήν καμπίνα τοῦ πλοιάρχου καί ἔκλεψαν χρήματα καί τιμαλφή συνολικῆς ἀξίας 1.430 δολλαρίων ἀπό

τά μέλη τοῦ πληρώματος. Τό περιστάτικό ἀνέφερε στό Ὑπουργεῖο ὁ πλοίαρχος κ. Μάριος Θεοδώρου.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 34.733.000 δρχ. ἐπέβαλαν οἱ λιμενικές



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

άρχες της χώρας τόν περασμένο Δεκέμβριο για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από πρόστιμα αυτά 15.127.000 δρχ. επεβλήθησαν για ρύπανση της θάλασσας 12.147.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 5.720.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 902.000 δρχ. για διάφορες παραβάσεις της νομοθεσίας για ταχύπλοα σκάφη και 837.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας.

Μετάθεση λιμενικού

Με διαταγή του Άρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Γ. Βασόπουλου μετατίθεται από το προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου, στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ ο πλοίαρχος Δαμ. Δουμάνης.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Pan Cedar» 119.500 τόν. d.w., 54.811 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολларίων.

— Σέ αγοραστές μέ έδρα στό Λονδίνο έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Γκούντ Λήντερ» 66.500 τόν. d.w., 32.624 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νοτιοκορεατικού μπάλκ κάρριερ «Hyundai N. 6» 19.400 τόν. d.w., 11.685 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολларίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του σοβιετικού μπάλκ κάρριερ «Αναρα» 27.156 τόν. d.w., 16.402 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 2,7 εκατ. δολларίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη τό έλληνικό φορτηγό «Σενίκολι Σιέρρα» 13.690 τόν. d.w., 9.619 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγοράσαν τό μικρό υπό Τουρκική σημαία φορτηγό «Ugur Yildizi» 5.661 τόν. d.w. 5.661 τόν. d.w., 3251 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 1.650.000 δολларίων.

— Σέ έλληνικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Χόγκ Κόγκ μπάλκ κάρριερ «Unique Pioneer» 117.800 τόν. d.w.,

63.618 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 7,4 εκατ. δολларίων. Τό πλοίο μετονομάστηκε «Κόμπας Άρρου» και ύψωσε σημαία Νήσων Μάρσαλλ.

— Σέ Άορδανικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Δάφνη» 97.286 τόν. d.w. 48.473 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής 7,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Bright Evelyn» 26.683 τόν. d.w., ισπανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Νόμπελ» 8.095 τόν. d.w., 4.967 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολларίων.

— Τέλος, Έλληνες είναι οι αγοραστές των αδελφών μπάλκ κάρριερ «New Cadmus» και «New Diana» 32.000 τόν. d.w., 19.045 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής en bloc περί των 10,2 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση στην Άνδία έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Σαίντ Γεράσιμος» 9.644 τόν. γκρό, 5.838 τόν. βάρους, αντί δολ. 190 ανά τόννο βάρους.

Μεθαύριο ή συνέλευση των ηλεκτρολόγων Ε.Ν.

Η τακτική γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένωσης Ηλεκτρολόγων Ε.Ν. ή όποια άνεβλήθη έλλείψει απαρτίας, θά πραγματοποιηθεί τελικά μεθαύριο Κυριακή 17 Φεβρουαρίου και ώρα 10 π.μ. στό μέγαρο τής ΠΝΟ επί τής όδου Κολοκοτρώνη 132. Στή συνέλευση, μετά τήν έκλογη προέδρου του σώματος, θά γίνει επικύρωση των πρακτικών των προηγουμένων γενικών συνελεύσεων και ό οικονομικός και διοικητικός απολογισμός και προγραμματισμός.

Οι άρχαιρεσίες των μηχανικών και πλοίαρχων

Τελειώνουν στό τέλος του μηνός περίπου οι άρχαιρεσίες για τήν έκλογή νέας διοικήσεως τής Ένώσεως Μηχανικών και έντός όλίγου αρχίζει ή διαδικασία για τίς άρχαιρεσίες τής Ένώσεως Πλοίαρχων. Έντός του Μαΐου θά συγκληθεί ή γενική συνέλευση για τήν έκλογή των μελών τής

έφορευτικής έπιτροπής και οι άρχαιρεσίες θά διεξαχθούν από τόν Άούλιο μέχρι τόν Δεκέμβριο, ή νέα δέ διοίκηση για τήν προσεχή τετραετία θά αναλάβει τά καθήκοντά της στίς άρχές του 1992.

Θάνατοι ναυτικών

Πέθανε ξαφνικά στό κυπριακό φορτηγό «Donna Loula» ό Γ' Μηχανικός του σκάφους Δημήτρης Κύριος, 56 έτών, ενώ τό πλοίο έπλεε πρός τό λιμάνι Σάντος τής Βραζιλίας. Μετά από αυτό τό πλοίο άλλαξε πορεία και κατέπλευσε στό λιμάνι Camoim τής Βραζιλίας όπου και αποβίβασε τήν σορό προκειμένου νά διακομιστεί στην Έλλάδα.

• Νεκρός ανασύρθηκε από τήν θαλάσσια περιοχή του λιμένος Καλύμνου ό ναυτικός Γεώργιος Τσιγαρίδης, 40 χρόνων, κάτοικος Πλατέως Μεσσηνίας, ό όποιος ήταν ναυτολογημένος σαν Α' Μηχανικός στό παραβελημένο στό λιμάνι τής Καλύμνου φορτηγό πλοίο «Παναγία Κανάλα».

• Στή μέση του τραυματίστηκε από πτώση του, στό έλληνικό φορτηγό «Μυτιλήνη» ό ύποναύκληρος του σκάφους Μανώλης Παρώτης, ό όποιος νοσηλεύεται στόν «Ευαγγελισμό».

Τό σήριαλ

Πρόστιμο 1.800.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στόν Δημήτριο Χατζόπουλο για ρύπανση μέ πετρελαιοκηλίδα έκτασης περίπου 300 τετ. μέτρων τής θαλάσσιας περιοχής Νέου Μώλου Δραπετσώνας που προκλήθηκε από σωλήνωση εξαγωγής του Κυπριακού φορτηγού «Carina», στό μηχανοστάσιο του όποιου γίνονταν έπισκευές τήν ευθύνη των όποιων είχε ό Χατζόπουλος. Άπό τό ίδιο λιμεναρχείο έπιβλήθηκε πρόστιμο 900.000 δρχ. στόν πλοίαρχο του Έλληνικού πλοίου «Λέων» γιατί προκάλεσε ρύπανση τής θαλάσσιας περιοχής τής Κυνοσούρας.

• Τό ύπολιμεναρχείο Νεάπολης Βοιών επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στόν πλοίαρχο του μέ σημαία Συρίας φορτηγού «Laziqueh» γιατί δέν τηρούσε κανονικά τό βιβλίο πετρελαίου του σκάφους.

• Ρύπανση μικρής έκτασης, 300 τ.μ. περίπου, αποτελούμενη από πετρελαιοειδή και όρυκτέλεια, έντοπίστηκε στην θαλάσσια περιοχή Ξαβερίου και από τό λιμεναρχείο Πειραιώς έλήφθησαν δείγματα από τά πλοία που βρίσκονται στην περιοχή προκειμένου νά έντοπιστεί τό ύπαίτιο σκάφος.

• Τό λιμεναρχείο Βόλου επέβαλε πρόστιμο 500.000 δρχ. στόν Λάζαρο Κατσογιάννη

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

πλοίαρχο του Έλληνικού φορτηγού «Θησεύς» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής νήσων «Καράβια» Μηρτώου πελάγους.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΟ «SURVEYOR» ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990

Στό καλαίσθητο περιοδικό που εκδίδει ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, περιλαμβάνονται μία έμπεριστατωμένη μελέτη για τα χρήσιμα σαν πηγή διατροφής αλλά και φαρμακευτικών ουσιών φύκια της θάλασσας, άρθρο για το νέο μοντέλο θαλάσσιας εξέδρας πετρελαίου που συγκρατείται στο βυθό σε έλλατους ιμάντες, επιτρέποντας έτσι την εκμετάλλευση κοιτασμάτων που μέχρι τώρα βρίσκονταν σε απαγορευτικά βάθη και την παρουσίαση του νέου τύπου πλοίου Swath που πλέει πάνω σε δύο ήμιβυθιζόμενα κελύφη επιτυγχάνοντας δραματική βελτίωση στη σταθερότητα σε ναυσιπλοία δυσμενών συνθηκών.

Η «SWISSAIR GAZETTE»

Η έκδοση της Έλβετικής αεροπορικής εταιρίας κυκλοφόρησε με την νέα μορφή που θα εκδίδεται πλέον, διατηρώντας όρισμένες παραδοσιακές σελίδες, όπως το πολύ χρήσιμο σαλόνι με τους χάρτες και τα δρομολόγια της εταιρίας, ενώ έχουν προστεθεί σελίδες με χρήσιμες πληροφορίες για τους επιβάτες.

Στό πρώτο τεύχος του 1991 περιλαμβάνεται μία φιλοσοφική ανάλυση του διαχωρισμού της Έλβετίας σε καντόνια, έρευνα των ευκαιριών της Έλβετικής αγοράς καθώς και του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας καθώς και μία ενδιαφέρουσα αναφορά στην επέτειο των 60 χρόνων της Swissair.

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ «ROLLS - ROYCE»

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Δεκεμβρίου 1990 της καλαίσθητης έκδοσης της μεγάλης βρετανικής εταιρίας, μεταξύ των περιεχομένων της οποίας περιλαμβάνονται ενδιαφέρονται άρθρα για τα αεροπλανοφόρα του Στόλου, τις προοπτικές ανάπτυξης των κινεζικών αεροπορικών εταιριών, τη στροφή προς τη χρήση ύγραερίου για την παραγωγή ενέργειας

Οι επιπτώσεις του Πολέμου στα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη

Η Έπιτροπή Τουριστικών Θαλαμηγών του «Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος» συνεδρίασε εκτάκτως στις 31 Ιανουαρίου, με συμμετοχή εκπροσώπων του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Πλοιοκτητών Έλληνικών Σκαφών Τουρισμού και του «Έλληνικού Συλλόγου Ναυλομεσιτών και Έμπειρογνώμωνων Θαλαμηγών», προκειμένου να εξετάσει τις επιπτώσεις του πολέμου στον Περσικό στον κλάδο των Έπαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών.

Σύμφωνα με τις επισημάνσεις του προέδρου της έπιτροπής κ. Γιώργου Βερνίκου, ή Πολιτεία πρέπει να εξαντλήσει κάθε περιθώριο για να επιτύχει από την Εύρωπαϊκή Κοινότητα κάθε δυνατή οικονομική και άλλη βοήθεια για να ξεπεραστεί ή έκτακτη αυτή κρίση.

Μεταξύ των προτάσεων που θέτει ή έπιτροπή του Ναυτικού Έπιμελητηρίου περιλαμβάνονται:

— Άναστολή εξόφλησης τελών Μαρινών από 1/11/90 έως και 30/6/91 ατόκως.

— Έπιδότηση του κλάδου με ποσοστό 15% επί εισαχθέντος συναλλάγματος είτε

από τον κρατικό προϋπολογισμό είτε από την ειδική ένίσχυση της ΕΟΚ.

— Δυνατότητα ανοίγματος νέου ναυτολογίου στο Ν.Α.Τ. με διακανονισμό παλαιών όφειλών.

— Έπέκταση και στα πληρώματα των σκαφών της επιδότησης του ΟΑΕΔ στους ανέρχους των άλλων Τουριστικών κλάδων.

— Μετάταξη των σκαφών από τη κατηγορία ΣΤ στην κατηγορία Α του τιμολογίου για τις διελεύσεις από τον Ισθμό της Κορίνθου.

— Άναστολή καταβολής των τοκοχρεωλυτικών δόσεων προς τις Τράπεζες υπό μορφήν μορατόριουμ χωρίς επιβάρυνση με τόκους υπερημερίας, μέχρι να λήξει ή κρίση.

— Οι Ναυλομεσίτες που θίγονται άμεσα από την κρίση, να τύχουν της ίδιας μεταχείρισης και των ιδίων ευεργετημάτων των Τουριστικών Γραφείων.

— Κατάλληλη για την περίσταση συνέχιση τουριστικής προβολής ή οποία πρέπει να ένταθεί προσαρμοσμένη κατάλληλα για τό θαλάσσιο τουρισμό.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Σύμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου της

ΜΑΡΙΑΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

συζύγου του επί πολλά έτη Προέδρου της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, άειμνήστου Ιωάννου Κουλουκουντή και άφοϋ άκουσε τον Πρόεδρον αυτού ό όποιος έξήρε την πολύπλευρον προσωπικότητα της μεταστάσης..

Άπεφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν στους οικείους της άποβιώσάσης τά συλλυπητήρια του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε.

— Νά κατατεθεί στέφανος στην κηδεία της.

— Νά παρακολουθήσουν τά Μέλη του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε. την κηδεία της μεταστάσης.

— Νά διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των δρχ. 50.000.

— Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα στον ναυτιλιακό τύπο.

Πειραιεύς, 12 Φεβρουαρίου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ιωάννης Γκ. Γκούμας

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

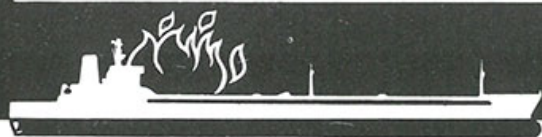
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΩΛ	Άγ. Βικεντίου	3.384	1970	Κατά τό ταξίδι Πειραιά για Βηρυτό έμεινε άκυβέρνητο λόγω βλάβης τής μηχανής, στίς 7/2 καί ρυμουλκήθηκε στή Λεμεσό.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	9.710	1972	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Negba» στό Λάγος, στίς 31/1, χωρίς νά ύποστη σοβαρές ζημίες.
ΟΛΑΝΤ ΦΑΔΕΡ	Άγ. Βικεντίου	1.598	1966	Ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο, άνοικτά τής Σικελίας, στίς 8/2.
ΠΕΡΣΕΥΣ	Μπαχάμας	9.742	1972	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στό Κριστομπάλ στίς 23/1.
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	Έλληνική	6.680	1973	Ύπέστη πυρκαϊά στήν ύπερκατασκευή στήν Κόστα Ρίκα, στίς 5/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	Έλληνική	34.130	1977	Ύπέστη άπώλεια τής άγκυρας στόν π. Μισισσιππί στίς 29/1.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	30.148	1976	Συγκρούστηκε μέ φορτηγίδες στη Νέα Όρλεάνη, στίς 5/2.
ΜΙΝΩΣ	Έλληνική	28.082	1975	Κατά τό ταξίδι Όδησσό για Ν. Όρλεάνη ύπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 1/2.
ΝΙΚΑΙΑ	Έλληνική	19.831	1973	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στή Σιγκαπούρη στίς 31/1.
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	Λιβεριανή	57.102	1972	Κατά τό ταξίδι Βενεζουέλα για Ζήμπραγκε ύπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημίες στίς 6-9/1 καί κατέπλευσε στό Γκντάνσκ για έπισκευές.
ΠΡΙΑΜΟΣ	Κυπριακή	30.890	1970	Κατά τό ταξίδι Κοπέρ για Παρανάγουα ύπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 19/1.
ΣΤΑΔΙΟΝ	Έλληνική	18.701	1975	Ύπέστη άπώλεια τής άγκυρας στόν Μισισσιππί στίς 22/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΕΛΛΕΣΠ. ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Λιβεριανή	44.589	1974	Συγκρούστηκε μέ φορτηγίδες, στή Νέα Όρλεάνη στίς 28/1 καί ύπέστη ρήγμα στήν πλώρη.

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 150.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΣΤΑ ΠΟΙΟ ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΩΣΤΕ ΜΑΣ ΤΑ INQUIRIES ΣΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ
ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΜΕ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ — ΤΙΣ ΠΙΟ ΚΑΛΕΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ PRINCESE CIA NAVIERA S.A.
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΤΗΛ.: 4825.810/13, ΤΛΧ: 21-2601, FAX: 4825.814
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟΝ ΑΡΜΟΔΙΟ κ. ΜΙΧΑΛΗ ΚΟΥΜΙΩΤΗ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η συνεχής ροή φορτίων σιτηρών από τις περισσότερες βασικές περιοχές φορτώσεων σε συνδυασμό με τη κινητικότητα των τομέων γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων επηρέασαν θετικά την αγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου και οδήγησαν σε άνοδική εξέλιξη των ναύλων.

Στή θετική αυτή εξέλιξη συνέβαλε ουσιαστικά η απουσία πολλών ανοικτών πλοίων με παράδοση εντός του Φεβρουαρίου, ιδιαίτερα στον Ατλαντικό, όπου θεωρείται σαν λογική συνέπεια να αναμένουμε μία ισχυροποιημένη ναυλαγορά κατά τις προσεχείς εβδομάδες.

Στή πλευρά του Ειρηνικού ο άμεστος ρυθμός απασχόλησης των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς οδήγησε σταδιακά και στην άνοδο των ναύλων στα handymax των 35-45.000 τον. d.w., ενώ παράλληλα η κάλυψη αναγκών της πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης στον Περσικό άπασχολεί αρκετά μικρότερα πλοία και δημιουργεί συνθήκες ζήτησης σε αρκετές άλλες περιοχές.

Ο δείκτης BIFFEX πραγματοποίησε άλμα 21 μονάδων στις 6 Φεβρουαρίου φθάνοντας τις 1510 μονάδες και από την ημέρα εκείνη με συνεχή άνοδο διαμορφώθηκε στη 12 Φεβρουαρίου στις 1.553 μονάδες.

Ας δούμε στη συνέχεια την άνοδική διαμόρφωση των ναύλων στις βασικές κατηγορίες φορτίων κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Στά σιτηρά:

— 57.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24.

— 55.000 τον. Μισσισιππί για Όλανδία, δολ. 14.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 27,25.

— 40.000 τον. Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ. 21,50.

— 25.000 τον. Βορ. Γαλλία για Κωνσταντζα, δολ. 15,75.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άλγερία, δολ. 23.

— 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μεξικό, δολ. 18.

Στά σιδηρομεταλλεύματα:

— 150.000 τον. Τουμπαράο για Ρότερνταμ, δολ. 7,90.

— 110.000 τον. Τουμπαράο για Κασσιούγκ, δολ. 13,70.

— 60.000 τον. Πόρτ Χέντλαντ για Τάραντο, δολ. 12,25.

— 50.000 τον. (βωξίτης) Πόρτ Καμσάρ για Ώγκινις, δολ. 7.

— 28.000 τον. (σκράπ) Φιλαδέλφεια για Νοτ. Κορέα, δολ. 39,25.

Στούς γαιάνθρακες:

— 110.000 τον. Βαλτιμόρη και Χάμπτον Ρόουντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 16,88.

— 63.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαί για Δουκέρκη, δολ. 11,40.

— 60.000 τον. Νταβάντ για Μάνευ-ποϊντ, δολ. 9,75.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας των πρώτων δύο εβδομάδων του Φεβρουαρίου εκδηλώθηκε με τη μορφή της χρονοναύλωσης, ενώ αρκετές υπήρξαν και οι συμφωνίες περιόδου από 6 μήνες έως και τρία χρόνια.

Με την αγορά του Ατλαντικού στα πάναμαξ σταθερά άνω των δολ. 11,500 την ημέρα και εκείνην του Ειρηνικού περί τα δολ. 10.000, δέν άργησε η βελτίωση να συμπαρασύρει κυρίως τα handymax και κατά δεύτερο λόγο τα μέγεθος handy.

Αξίζει ακόμη να επισημανθεί ο ναύλος των δολ. 15.500 την ημέρα που πληρώθηκε σε μοντέρνο πάναμαξ μπάλκερ με παράδοση Σκώ, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή.

Η έκδηλη παρουσία των Σοβιετικών και των Ιαπωνικών φορτωτών στην αγορά των χρονοναυλώσεων προοιωνίζει περαιτέρω άνοδική εξέλιξη των μισθωμάτων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 69.000 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.600.

— 63.400 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Γαλλία, δολ. 11.600.

— 51.800 τον. d.w. από Κη Γουέστ για Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 250.000.

— 41.500 τον. d.w. από Δυτική ακτή ΗΠΑ για Μπαγκλαντές, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 160.000.

— 32.800 τον. d.w. από Κέηπ Τάουν μέσω Βραζιλίας για Σιγκαπούρη, δολ. 7.000.

— 30.650 τον. d.w. από Μαύρη Θάλασσα για Άπω Ανατολή, δολ. 8.700.

— 27.700 τον. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Αίγυπτο, δολ. 5.000.

— 23.800 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 8.100.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η τρέχουσα «λογική» τιμή του άργου πετρελαίου και η άνοδος της παραγωγής των περισσότερων διυλιστηρίων ανά τον κόσμο, που βλέπουν τα προϊόντα τους να επιτυγχάνουν υψηλές τιμές οδήγησε σε άμεση ζήτηση πετρελαίου και άνυψωσε τους ναύλους των δεξαμενοπλοίων σε επίπεδα που επί πολλά χρόνια θύμζαν απλά τις παλιές καλές εποχές.

Πέρα από την εξέλιξη της τιμής η γενική αρνητική ψυχολογία της αγοράς του πετρελαίου υπό την απειλή της αναμενόμενης επέκτασης των έχθροπραξιών στη ξηρά, με ιδιαίτερη ένταση στο Κουβέιτ, με πιθανή εξέλιξη τη καταστροφή αριθμού πετρελαιοπηγών, συντηρεί υψηλό ρυθμό φορτώσεων από τον Περσικό Κόλπο με πλοία U/VLCC.



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΤΙΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267



Οι ναύλοι στά μεγάλα τάνκερς από τη περιοχή αυτή διατηρήθηκαν σταθερά άνω των WS 85 για Δυτικούς προορισμούς και περί τά WS 130-150 για την Άπω Ανατολή, ενώ φορτίο για την Έρυθρά Θάλασσα πληρώθηκε δολ. 1.000.000 κατ' άποκοπή.

Μεγάλη κινητικότητα σημειώθηκε και στη Μεσόγειο με τους ναύλους για πλοία 80.000 τόννων στά WS 200, ενώ στά μικρότερα φορτία των 50.000 τόννων πληρώθηκαν ναύλοι περί τά WS 250.

Ανάκαμψη των ναύλων σημειώθηκε

και στή μέχρι τη πρώτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου ήρεμη αγορά της Δυτ. Αφρικής, όπου σταδιακά οι ναύλοι για τα πλοία του ενός εκατομ. βαρελιών έφθασαν τά WS 150-165.

Ικανοποιητικά τέλος τά επίπεδα και στην Καραϊβική όπου τά φορτία των 50.000 τόννων προς τη Βορ. Αμερική κυμάνθηκαν περί τά WS 230, ενώ με πολύ υψηλούς ναύλους πληρώθηκαν φορτία καθαρών προϊόντων με προορισμό την Άπω Ανατολή.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ: Τουμπαράο 200.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, τρία συνεχή ταξίδια, δολ. 10,90 ανά τόννο τό πρώτο, δολ. 9,80 τά επόμενα δύο, φόρτωση κλίμακας/ 40.000 τον. εκφόρτωση, Άπρίλιος.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον.

γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 15,75 φίο, 5.000 /3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ: Ροστόκ 25.000 τον. γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 15,25 φίο, 5.000/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά

Βουλγαρία, δολ. 16,25 φίο, 5.000 /3.000 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΣΑΝΣΕΤ: Ρίβερ Πλέϊτ 15.000 τον. γεννήματα Μαλαισία, δολ. 41, 5.000 τον. φόρτωση/ 3.000 τον. έλευθερ. εκφόρτωση, άμεση.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 14 φίο, 10 ήμερες, Φεβρουαρίου 12-19.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ.: Ρίτσαρντς Μπαϊν 35.000 τον. γαιάνθρακες Άλμέρια, δολ. 11,15 φόρτωση κλίμακας/ 6.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 14-25.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27,25 φίο, πλέον δολ. 1,50 για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 10 ήμερες Φεβρουαρίου 14-20.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 57.000 τον. καλαμπόκι Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24 φίο, 5 ήμερες/ 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΙΝΙ: 32.800 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Κέηπ Τάουν Φεβρουαρίου 10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 7.000 την ήμερα.

ΚΟΣΜΑΝ II: 23.830 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο έως Φεβρουαρίου 4, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.100 την ήμερα.

ΣΗΜΠΗ: 51.850 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κή Γουέστ άμεση, επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ήμερα, πλέον δολ. 250.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 15.500 την ήμερα.

ΦΕΎΡΟΥΖ: 30.650 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μαύρη Θάλασσα Φεβρουαρίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.700 την ήμερα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.257 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κίνα άρχες Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ήμερα.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 41.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βανκούβερ Φεβρουαρίου 12-23, ταξίδια 2-4 μηνών προς δολ. 6.000 την ήμερα, πλέον δολ. 150.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΣΗΜΠΑΛΚ: 54.680 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς με επαναπαράδοση Άναμπα, δολ. 7.500 την ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Φεβρουαρίου 3-4, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 13.750 την ήμερα, πλέον δολ. 275.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΧΛΟΗ: 64.00 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σαγκάη Φεβρουαρίου 2-3, δύο κυκλικά ταξίδια με επαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 7.500 την ήμερα τής πρώτες 50 ήμερες και δολ. 10.000 την ήμερα τής επόμενες.

ΔΑΦΝΗ: 64.840 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 6, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.500 την ήμερα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Φεβρουαρίου 15-23, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ήμερα, πλέον δολ. 325.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: 61.630 τον. d.w. του 1981, παράδοση Χακάτα Φεβρουαρίου 2, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.500 την ήμερα.

ΣΗ ΝΙΟΥΣ: 51.150 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρότερνταμ άρχες Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και ΕΣΣΔ με επαναπαράδο-

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινήτων 2000

κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας OPEL VECTRA.

Διαλέξτε τώρα το OPEL VECTRA σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

Διαλέξτε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού. Κινητήρας: 1.6 i, 1.8 i, 2.0 i. Εξοπλισμός: GLS. Αμαξώμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

	Co.	HC+NOx	NOx
VECTRA 1.6	3.28	1.86	1.44
VECTRA 1.8	11.42	3.19	1.70
VECTRA 2.0	11.18	0.423	0.275



OPEL

DYNAMOTORS

ση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γιβραλτάρ Φεβρουαρίου 19, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.322 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Χεί Πόϊντ με επαναπαράδοση 'Αναμπα, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 63.800 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 10-12, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΟΣ: 27.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπεχάϊ Φεβρουαρίου 10, ταξίδι μέσω 'Ινδονησίας με επαναπαράδοση ΗΒ/ 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΜΑΔΕ' ΕΡΟ'ΙΚ: 71.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 8-10, ταξίδι μέσω Σαλντάνχα Μπαϊ με επαναπαράδοση Τάραντο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΙΛΟΡΕΡ: 33.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Φεβρουαρίου 18-20, επαναπαράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Φεβρουαρίου 15-20, επαναπαράδοση Γαλλία, δολ. 11.600 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ 1: 36.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τακοράντι άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία δολ. 10.650 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 7-13, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ Φεβρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: 36.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ποχάγκ Φεβρουαρίου 1-10, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Αιγυπτιακή άκτή Μεσογείου, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΗΡΩ: 30.817 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Σκώ Φεβρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Βανκούβερ, / Σάν Ντιέγκο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΣΑΡΛΑ: 27.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Φεβρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Αιγυπτιακή άκτή Μεσογείου, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τον. d.w. του 1983, παράδοση Πουσάν άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕ'ΙΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 9-20, ταξίδι μέσω Κέδρος 'Αϊλαντ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.: 64.584 τον. d.w. του 1982, παράδοση Γκέντ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Μεσόγειος 35.000 τον. καθαρά 'Ινδία, δολ. 1.000.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 3.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: 'Αμουα Μπαϊ 38.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 315, Φεβρουαρίου 10.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ζέϊ Μπαϊ 46.000 τον. Μεσόγειο, WS 235, Φεβρουαρίου 11.

ΑΙΑΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 130, Φεβρουαρίου 15.

ΦΑΡΟΣΙΠ Α.: 'Ηνωμ. 'Αραβ. 'Εμιράτα 260.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 110, Φεβρουαρίου 14.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Κάργκ 'Αϊλαντ 295.000 τον. Δυτικές όψεις, WS 87,5, Φεβρουάριο.

ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 130, Φεβρουαρίου 15.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 375, Φεβρουάριο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Λιβύη 85.000 τον. Τριέστη, WS 142,5, Φεβρουαρίου 5.

ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. Σάινες, WS 77,5, Φεβρουαρίου 5.

ΚΥΜΟ: Νιγηρία 120.000 τον. Χιλή, WS 77,5, Φεβρουαρίου 2.

ΕΚΟΥΑΤΟΡ: Λιβύη 74.000 τον. Μπούργκας, WS 205, Φεβρουαρίου 1.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Ράς Τανούρα 80.000 τον. Γουαγκεράλ, WS 300, Φεβρουαρίου 5.

ΑΝΑΞ: Ράς Τανούρα 255.000 τον. Δύση, WS 90, Φεβρουαρίου 11.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δύση, WS 85, Φεβρουαρίου 6.

ΕΥΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, δολ. 2.300.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 5.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Μπανίας 80.000 τον. Γαλλία, WS 160, Φεβρουαρίου 2.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Βενεζουέλα 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 1.200.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 50.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 260, Φεβρουαρίου 2.

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Γουαντί Φεϋράν 98.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 152,5, Φεβρουαρίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Κοβένας 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, Φεβρουαρίου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Ραμπίζ Μπαϊ 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 262,5, Φεβρουαρίου 12.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: 'Ινδία 40.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.

ΠΟΛΥΑΝΘΟΥΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. 'Ινδία, WS 190, Φεβρουαρίου 7.

ΑΟΥΡΟΡΑ ΒΟΡΕΑΛΙΣ: Ράς Τανούρα καί 'Ομάν 230.000 τον. Ταϊβάν, WS 115, όψιόν αποθήκευση έως 90 ημέρες, δολ. 35.000 την ημέρα.

ΖΕΥΣ: Ράς Τανούρα 140.000 τον. Τουρκία, WS 140, Φεβρουαρίου 18.

ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΜΙΣΘΩΣΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΕΝΝΕΑ ΟΡΟΦΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ*

* (εφαπτόμενο με την Εμπορική Τράπεζα)

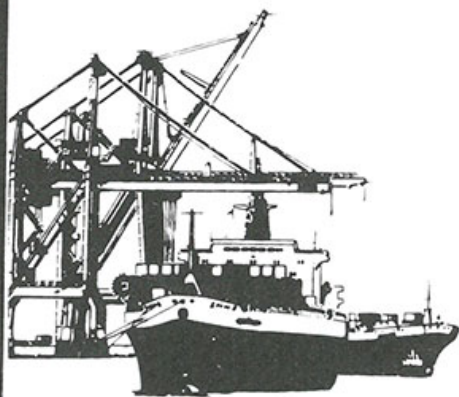
ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΠΛΕΙΟΔΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα Παιδικής Προστασίας προκηρύσσει πλειοδοτικό διαγωνισμό με σφραγισμένες προσφορές για την μίσθωση, ενός, περισσοτέρων ή όλων των ορόφων καθώς και του καταστήματος, στο εννεαόροφο ακίνητο ιδιοκτησίας του, επί της οδού Μακράς Στοάς 17, στον Πειραιά.

Οι προσφορές πρέπει να υποβληθούν από τους ενδιαφερομένους ή από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό τους, μέχρι την 12η μεσημβρινή της 19ης Φεβρουαρίου 1991, στα Γραφεία του Χατζηκυριάκειου Ίδρυματος στην οδό Κλεισόβης 18 στον Πειραιά.

Για οποιαδήποτε πληροφορία, τους όρους διακήρυξης, καθώς επίσης και για την επίσκεψη του ακινήτου, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο Γραφείο του Χατζηκυριάκειου Ίδρυματος στην οδό Κλεισόβης 18 στον Πειραιά τηλ. 45.15.387 (κος Ανδρέας Χαριτάκης, από 9 π.μ. έως 2 μ.μ.).

NAFTIKA CHRONIKA



INCREASED PAY RATES FOR DANGER ZONES

The Union of Greek Shipowners has agreed to increase allowances of up to 140% for seafarers working on Greek merchant vessels in areas in and around the Gulf.

After negotiations with the Panhellenic Seamen's Federation it was agreed that the areas designated as dangerous would include the Gulf, the Gulf of Agaba, all Saudi Arabian ports on the Red Sea and all ports of Syria, Lebanon and Israel.

For the purposes of the agreement, the Gulf is divided into two zones. In the first zone which covers the area west of the 54th meridian, excluding the Lavan Islands and the Zaggum Oil Fields, tanker crew will receive an extra allowance of 140% and other cargo vessels crews 125%.

The second zone covers the area east of the 54th meridian to the entrance of the Gulf and latitude 26 degrees N as well as the Lavan Islands and the Zaggum oil field region and entitles crews to 120% for tankers and 100% for cargo ships.

The new allowances went into effect on February 1st, cancelling the terms of the special agreement concluded in 1976 and reactivated on September 5 last year following the Iraqi invasion of Kuwait.

COMPETITIVENESS OF HIGH SPEED PASSENGER SHIPS

The success of the fast passenger ships that are being introduced on coastal lines will depend on their ability to be maintained in service throughout the year and turn a profit in spite of the small number of passengers they can carry, compared to their more conventional counterparts.

These are the conclusions reached at an open forum held by the Institute of Maritime Technology with the participation of delegates from the Panhellenic Seamen's Federation (PNO), the Coastal Passenger Ship Owners' Union, the National Metsovion Polytechnic school and the Ship Architects' Association, who spoke before a large audience which took part in the discussions.

The Coastal Ship Owners' Union does not think that the new ships will have any safety problems, provided they are correctly outfitted, and has no objection to the idea of their in-

troduction on Aegean lines provided this is done in stages and their ability to run all year round is tested.

PNO is naturally anxious about the unemployment these ships will create among its ranks, since 50% of its members are employed on coastal ships, but recognises the need to modernise our coastal communications and increase the country's tourist earnings with these new and fast carriers.

The general conclusion, shared by the audience as well, was one this journal has also maintained: that the practice of issuing permits to coastal ships to run on certain lines should be reviewed and that if the new ships are deemed safe by the Ministry of Mercantile Marine, then they should be allowed to operate, after which market conditions will show whether they are a success or not.

THE NEW EXECUTIVE BOARD

The Greek Shipowners' Union has elected a new executive board composed of Yannis Goumas as president, Pan. Tsakos and J.C. Lyras as vice-presidents, Mr. Peratikos and N. Efthymiou as general secretaries with C. Fafalios and M. Los as deputies. The treasurer is G. Pateras and the deputy treasurer is Th. Benjamin.

New members elected to the board of the GSU are: J. Carras, M. Chandris, J. Angelicoussis, P. Ioannides, G. Coumandaros, G. Pappadakis, G.S. Livanos, V. Constantacopoulos,

Th. Vatis, C. Comninou, C.M. Lemos, S. Polemis, S. Palios, J. Goulondris, P. Goulondris, G. Gratsos, C. Dracopoulos, A. Karageorgis, G. Dracopoulos, St. Gourdomichalis and G. Foustanos.

The new executive board is noted for the youth and modern outlook of such members as J. Lyras, M. Los and Th. Benjamin and for the absence of St. Gourdomichalis, the former president, although he was elected as a board member.

TO WHAT SHIPS DOES THE POLLUTION ACT APPLY?

The U.S.'s Pollution Act of 1990 has caused many headaches among shipowners, one of them being to what ships does the act apply?

Certain members of BIMCO have asked to be informed if the act applies to tankers alone or to all types of ships. The answer was that the act applied to any ship spilling oil into the sea, whether from its cargo or its fuel tanks and that it therefore applied to all ships.

But the liability is not the same for all ships. It is 1.200 dollars per gross ton for tankers and 600 dollars for other ships. A tanker is defined as a ship that has been built or adapted to

transport oil or dangerous products to a point within U.S. jurisdiction.

The Law also imposes double bottoms for tankers but this applies only to tankers built or converted for the transport of oil and which operate in American waters. Liquid gas carriers, chemical carriers and dry cargo ships are therefore excluded.

ABS FORMS PASSENGER / CRUISE SHIP GROUP

The American Bureau of Shipping has formed a Technical Focus Group to provide clients more timely access to its experience and technical expertise in the development of passenger/cruise ships projects. Established by ABS Chairman Frank Iarossi, the

group has been given the following directives:

- Present the passenger/ cruise ship capabilities of ABS by speaking at technical conferences and making specific, focused presentations to individual clients.
- Provide added technical expertise when the three ABS regional companies (ABS Americas, ABS Europe, and ABS Pacific) ask for assistance.
- Extend ABS passenger/cruise ship expertise by assisting with ABS rule-development and R & D projects.

This Technical Focus Group will not be involved in specific ongoing projects of the three ABS regional companies, whose own staffs will normally handle passenger/ cruise ship activity. However, in certain instances, it may serve in an advisory and support capacity.

ABS has a wide range of experience with passenger/cruise vessels. The largest and fastest such vessels were built to ABS class, and there are over seventy passenger/ cruise vessels of various types in ABS classification with more than fifty contracted to be built to ABS class.

OCEANIC APPOINTS NEW FINANCE DIRECTOR

Shipping finance specialist Oceanic Financial Services Ltd., London, has appointed Johathan Hill to the position of Finance Director.

This board appointment comes approximately twelve months after Mr Hill joined Oceanic as Chief Financial Officer. He was previously eight years with Gotaas Larsen, the oil tanker and LNG carrier group.

At Oceanic, Mr. Hill's responsibilities embrace all financial and treasury

MARINE INSURERS EXPRESS CAUTIOUS OPTIMISM

Although the corner may have been turned, marine insurance accounts are still extremely unprofitable, according to the Institute of London Underwriters in its annual report for 1990 published on January 29th, 1991.

The ILU represents the company marine and aviation insurance market, and its 114 members account for approximately half of all marine and aviation business placed in London.

Chairman Declan McMahon told members at the general meeting that the 1988, 1989 and 1990 years are now showing disastrous results in marine and aviation. The «Piper Alpha» catastrophe in 1988 is still causing considerable problems in both the direct and reinsurance markets and has contributed to the overall reduced insurance capacity in London.

1989 was a year of low premiums and high claims, and most underwriters will show losses for the 1988-1990 period.

The ILU says that by the end of 1990 there was cautious optimism that the soft market of the last few years was finally coming to an end, but even if the indications remain encouraging in the early months of 1991, recovery will not be quick; and

certainly it will take a long time for marine insurers to recoup their losses from the poor underwriting results of recent years.

There was little change in the overall marine casualty picture last year. Statistics compiled by the ILU (for vessels of 500 tons gross and over) show a modest reduction in the number of total losses, from 156 to 141 vessels; but the total gross tonnage these vessels represented rose from 1,078,077 to 1,225,465.

A particularly disturbing feature was the continuing deterioration in bulk carrier losses. More than half the total tonnage lost in 1990 (57%) was accounted for by bulk and combination carriers — against less than a third in 1989 and about an eighth in 1988. Also, these losses involved heavy loss of life — some bulk carriers just disappeared.

In terms of human tragedy, says the ILU, the ro-ro ferry «Scandinavian Star» overshadowed all else in 1990.

She caught fire off Southern Norway in April with the loss of 158 lives (the «Herald of Free Enterprise» accounted for 188 lives in 1987 and «Piper Alpha» for 167 in 1988).

operations. Also, he is responsible for monitoring the group's investments in what is a cyclical and often volatile market.

Currently, Oceanic has on the books loans to and investments in over 40 vessels of varying types, on which it has arranged over 230 million dollars in finance with 15 banks.

Oceanic itself contributes 45 millions from its own resources.

LIGHTWEIGHT SATCOMS EXTENDED TO ATLANTIC REGION

The new Inmarsat-C lightweight mobile satellite communications system is now operating commercially

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

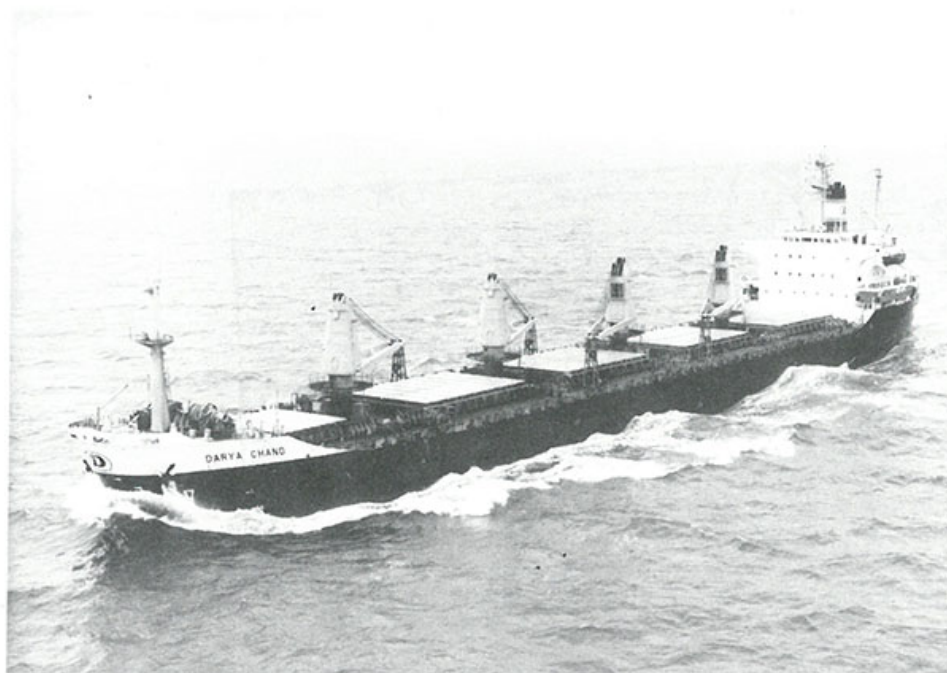
**We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT**

**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»



The bulk carrier «Darya Chand» 27.494 dwt, sold to the Turkish Yardimci Group, in a deal which represents the first secured equity finance arrangement provided by Oceanic Financial Services.

in the Atlantic East region — an area including Europe, Africa and the eastern section of North America.

Inmarsat-C will revolutionise communications for wide-ranging international transport and shipping operators, travelling businessmen and the news media.

With coverage of two thirds of the world now, and global coverage within a few months, Inmarsat-C provides two-way text messages or data communications, up to several pages in length, from anywhere to anywhere. Inmarsat-C also supports data and position reporting and automatic alerting for fleet management and theft prevention. Land-based applications

include remote monitoring and control.

MALTA JOINS INMARSAT

Malta became in January, the 63rd country to join Inmarsat.

The central Mediterranean nation will be represented by Telemalta Corporation as its Inmarsat signatory shareholder organization and the operating agreement was signed by Telemalta in London.

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

Inmarsat's services are expected to support the country's growing maritime and airline industries. Malta already has 58 Inmarsat mobile earth stations in operation on its ships, including 36 on oil tankers.

CONTINUITY OF CMA'S MIDDLE EAST GULF SERVICE

Shipping lines, exporters and importers involved in the Middle East Gulf trade are all faced with extremely difficult conditions, resulting from the armed conflict in this area.

'All Gulf shipping services have been severely disrupted or discontinued due to this crisis, bunker prices continue to be extremely volatile, and insurance costs have inflated alarmingly, states a spokesman for Marseilles-based Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA).

Several hundred containers are currently stranded at various Gulf ports, awaiting on-transport arrangements to be made by the many shipping lines affected.

CMA acknowledges that the overall picture is unsatisfactory and unattractive, and that a prompt solution to the basic problem is unlikely to be achieved.

CMA/POL is continuing to operate its Europe/Far East 'Joint Overseas Service' via the Suez Canal/ Red Sea route, with CMA maintaining a temporarily reduced — frequency of sailings in the Arabian Gulf. To meet the latter requirement CMA has restructured its vessel schedules, enabling the CMA-owned 'Ville de Titania' (2,266 TEU) to be positioned as a Gulf feedership, using the Khor Fakkan container terminal.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'ΓΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΗ	74	55783
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ ΙΙ	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Θ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400

πρός Νοβοροσίσκ 31/12
α. Αδελαΐδα 24/12
πρός Ιταλία 4/10
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Αγία Δύναμις»
πρός Μπέντι 17/12
α. Μόγκλα
πρός Γουατεμάλα 8/12
πρός Φουκουγιόμα 20/12
ε. Καρταγίνα 24/12
πρός Ήγουμενίτσα 19512
πρός Τζουμπάιλ 29/12
μεταφορές Πάτρως
πρός Πειραιά 30/12
ε. Σάν Φραντσκο 26/12
πρός Ύεμνι 23/12
α. Λουσίνα 30/12

δ. Παναμά 26/12
πρός Αυστραλία 27/12
πρός Γκλάντσταουν 18/12
α. Αμβέρσα 1/1
δ. Παναμά 20/12
πρός Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ε. Πειραιά 14/10
ε. Ν. Όρλεάνη 1/1
ε. Όμισαλ 27/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιούροπορτ 4/1
πρός Δ. Αφρική 8/12
δ. Θεραντέυ Άιλαντ 31/12
πρ. «Interbulk Vision»
ε. Φουτζίρα 1/1
α. Λατάκια 21/10
ε. Χάλλ 3/1
α. Τερνούζεν 3/1
α. Κουίνκντ 17/12
πρός Μπαντάρ Άμπας 5/11
ε. Πειραιά 29/4
πρός Τζέντα 24/12
στο Μπαντάρ Άμπας
πρός Ρόττερταμ 28/12
πρός Δακάρ 13/12
α. Ντάρμπαν 3/1
ε. Μπενανκούρ 9/12
α. Μ. Μαγκάνουι 1/1
πρός Αλεξάνδρεια 24/12
πρός Βαλαράιζο 27/12
ε. Πειραιά 28/11
ε. Φιλοδέφεια 3/1
πρ. Σίνεβ 22/10
ε. Ρόττερταμ 1/1
μετ. «Chefoo» (ε.)
πρός Ρόττερταμ 7/12

πρός Μπ. Άμπας 24/11
πρός Τζακάρα 22/12
α. Χάμπτον 2/1
α. Χιούστον 14/12
α. Πόρτ Τάμπος 4/1
ε. Βρέμη 3/1
δ. Σουέζ 3/1
πρός Ματάντζας 18/1
πρός Κασσιούγκ 17/12
α. Φάλμουθ 14/12
πρός Τέζας Σίτυ 23/12
πρός Κολομβία 7/12
πρός Καζαμπλάνκα 23/12
ε. Κρόφτον 3/12
ε. Κασίμα 18/12
πρός Μαλαίσια 28/12
ε. Μουλί 2/1
πρός Τάιμα 28/12
δ. Σουέζ 4/1
α. Μπλάκο 13/12
ε. Χόγκ Κόγκ 2/1
πρός Τάιμα 15/12
α. Κοτονού 24/12
πρός Πρίνς Ροβέρτ 23/12
πρός Τάιβαν 7/12
πρός Τάιβαν 7/11
πρός Κόμπε 19/12
πρός Λατάκια 31/12
ε. Μπενανκούρ 10/12
α. Τόκιο 8/12
ε. Καζαμπλάνκα 21/12
δ. Πόρτ Σαΐδ 3/1
πρός Ιτακού 20/12
πρός Καρατά 27/12
πρός Βραζιλία 8/12
ε. Βομβάη 14/12
πρός Βομβάη 16/12
πρός Πόρτ Σαΐδ 17/12
ε. Τσιτσούγκ 19/12

ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Α.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΙΑ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΑΣ	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	65	8344
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001
ΑΣΗΜΙΝΑ	81	30500
ΑΣΚΟΝΑ	70	13363
ΑΣΛΕ'Υ	85	45065
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	74	13633
ΑΣΤΗΡ	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	76	28059
ΑΤΕΝΚΙ (δ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΕΝΤΣΙΜΑΝ	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	77	11804
ΑΤΛΑΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	70	18328
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑ'ΙΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΟΥΣ	76	14540
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527

α. Άσσάμπ 6/12
πρ. Ν. Ύδρη 24/12
πρ. Τσίμα 22/12
πρ. Άνναμα 24/12
πρ. Σιγκαπούρη 25/12
ε. Σιγκαπούρη 11/12
α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 7/12
α. Λός Άντζελος 2/1
α. Ν. Όρλεάνη 23/12

α. Βαρκελώνη 27/12
πρ. Κορέα 28/11
πρ. Δακάρ 13/12
α. Θεσσαλονίκη 28/11
πρ. Χιούστον 8/12
πρ. Χάμπτον 21/12
α. Μουάσα 15/10
πρ. Σέβεν Άιλαντ 22/12
α. Λονδίνο 5/1
πρ. Πειραιά 13/12
πρ. ΗΠΑ 25/12
πρ. Ιαπωνία 30/12
α. Ντάρμπαν 24/12
πρ. Κίνα 20/12
πρ. Ρόττερταμ 4/12
πρ. Έκουαντόρ 15/12
α. Ν. Όρλεάνη 25/12
πρ. Ιντσόν 31/12
πρ. Γαλλία 5/12
πρ. Άμστερν 11/12
α. Άκαμα 18/12
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 24/12
α. Άντοφαγκάστα 28/12
πρ. Δ. Αφρική 4/12
α. Μασαλία 18/12
ε. Μπάρ 27/12
πρ. Γιβραλτάρ 25/12
πρ. «Antares»
πρ. Μουάσα 5/12
πρ. Σιγκαπούρη 14/12

α. Κπέμε 22/12
πρ. Κόμπε 29/11
ε. Σάλαβαντ 1/1
ε. Πειραιά 27/12
πρ. Άλγερια 14/12
ε. Βομβάη 20/12
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Ν. Ύδρη 1/1
πρ. Ιαπωνία 13/12
πρ. Άλγκεθίρας 24/11
ε. Φρημάντλ 17/12
ε. Καμπάνα 4/12
πρ. Ν. Όρλεάνη 21/12

α. Φάλμουθ Μπρί 28/12
πρ. Πειραιά 27/12
πρ. Ιαπωνία 7/12
πρ. Ματάντζας 17/11
πρ. Γιούζιν 12/12
δ. Παναμά 1/1
ε. Πειραιά 16/12
ε. Ίμινγκχα 21/12
α. Χιούστον 28/12
πρ. Πειραιά 22/11
α. Κοτονού 29/12
α. Ν. Όρλεάνη 25/12
πρ. «BP Energy»
πρ. Αμους Μπρί 14/12
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 14/12
ε. Κόλουμπια 1/1
α. Τζουάιμα Τέρμ. 1/12
α. Σάντος 29/12
πρ. Γιοκοχάμα 18/12
ε. Ν. Όρλεάνη 23/12
πρ. Βραζιλία 20/12
πρ. Λέ Χάβερ 29/12
πρ. Ντάρμπαν 16/12
α. Χιούστον 30/12
πρ. Μπ. Άμπας 8/12
πρ. Νταμράμ 19/12
α. Ντάρνρεχτ 4/1
πρ. Γκουαγιόνας 17512

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

BIBH M.	78	1600
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΟΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	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 Α.	71	16306
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΣΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΤΕΡΤΟΡΕΝ	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
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	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
ΕΝΑΡΕΙΣ	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. Ρινίεκα 19/12	
μεσογειοακς μεταφορες	
αργει Πειραια	
προς Ν. Υαρκη 31/12 *	
μεσογειοακς μεταφορες	
α. Ν. Ορλεαν 22/12	
προς Σιντι Κερπ 20/12	
α. Οδισσά 2/1	
μεταφορες Φουτζερας	
προς Τριπολη 21/12	
προς Θεσσαλονικη 17/12 *	
α. Πόρτο Τορρές 25/12	
στη Φουτζερα (άποθήκη)	
ε. Σουέξ 4/1	
ε. Σουέξ 5/1	
προς Σάφι 19/12	
δ. Σουέξ 4/1	
προς Γιβραλτάρ 19/12	
υπό ναυπήγηση	
προς Τενερίφη 15/12	
α. Λός Πάλλας 22/12	
ε. Φλάσσιγκ 21/12	
προς Ρίο Χάινα 5/12	
ε. Ν. Ορλεαν 31/12	
α. Ν. Ορλεαν 30/11	
α. Ν. Ορλεαν 12/12	
α. Σ. Τζών 27/12	
α. Ρίο Χάινα 21/12	
προς Σιγκαπούρη 22/12	
ε. Βαλτιμόρη 31/12	
επιπλήρη	
προς Διλακέσι 29/12	
α. Μόγκλα	
αργει Πειραια	
προς Ταϊβάν 17/12	
προς Γκάνδη 31/12	
προς Τουρκία 28/12	
προς Οζάκα 24/12	
προς Χοκάνγκου 9/12	
ε. Κάντα 28/10	
α. Θέουτα 28/10	
προς Μαλαισία 16/12	
προς Καλλά 25/12	
προς Κωνσταντινα 10/12	
α. Ν. Ορλεαν 11/12	
δ. Παναμά 19/12	
ε. Ουί Σάι 30/12	
προς Ινσάν 25/11	
α. Ρότερνταμ 31/12	
ε. Σιγκαπούρη 6/12	
δ. Πόρτ Σάι 3/1	
προς Γιβραλτάρ 27/12	
α. Αύγουστα 22/12	
προς Γιβραλτάρ 30/12	
α. Τζουμά Τέρμ. 25/12	
προς Τζακάρτα 14/12	
προς Τζακάρτα 23/12	
προς Τουάπσε 16/12	
αργει Πειραια	
α. Χόγκ Κόγκ 1/1	
προς Σιγκαπούρη 19/12	
προς Ν. Κορέα 31/12	
αργει Άλιβέρ	
δ. Κων/πολη 2/1	
προς Νταμμόν 19/12	
επιπλήρη δλοδοπούς	
α. Λός Άντζελες 29/12	
μεσογειοακς μεταφορες	
α. Σιγκαπούρη 17/11	
προς Χιροχάτα 22/11	
προς Πράια Μόλε 11/12	
προς Κωνσταντινα 5/12	
προς Σιγκαπούρη 18/12	
μεσογειοακς μεταφορες	
προς Σιγκαπούρη 23/12	
ε. Πειραια 18/12	
ε. Τουμπάρδο 12/12	
αργει Βασώρα	
προς Ινσία 31/12	
προς Γιβραλτάρ 11/12	
δ. Παναμά 21/12	
α. Λός Άντζελες 1/1	
α. Σ. Τζών 17/11	
προς Βαλτιμόρη 13/12	
ε. Σάντος 30/12	
δ. Σουέξ 4/1	
ε. Πειραια 27/12	
στην Πάχη (άποθήκη)	
προς Πόρτ Σουδάν 28/12	
ε. Παράντιν 24/11	
προς Μπαλκικαπάν 12/12	
μεσογειοακς μεταφορες	
ε. Μπαγκόγκ 16/12	
προς Ν. Κορέα 30/11	
προς Ταϊλάνδη 17/12	
α. Πειραια 22/12	
προς Θεσσαλονικη 27/12	
προς Θεσσαλονικη 24/12	
δ. Σουέξ 3/1	
α. Πρίνς Ρούπερτ 29/12	
α. Νιούκαστλ 10/12	
α. Ρότερνταμ 5/1	
προς Άλγερια 16/12	
αργει Πειραια	
προς Μαϊάι 19/12	
δ. Παναμά 28/12	
προς Οζάκα 21/12	
ε. Ρεϊνιόν 31/12	
προς Άρούμα 30/12	

ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΙΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΙΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838
ΖΗΝΗ	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΖΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΡΑΙΣΤΟΣ	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' ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΑΛΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	83	20960
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	14569
ΙΟΣ	77	6933
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΓΚ (δ.)	85	34400
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	61	22075
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	82	35626
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	76	15967
ΚΑΛΗ 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 ΛΕΥΤΕΡΗΣ	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		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ 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
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΗΤΗΣ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470

ε. Σικόνο 29/11
ε. Πόργκρουπ 25/12
δ. Σουέξ 1/1
προς Γκίλχογκ 26/12
ε. Φιλαδέλφεια 1/1
ε. Χοντίντο 6/11

προς Θεσσαλονίκη 20/12
ε. Σαλβαντόρ 26/12
προς Δ. Αφρική 24/11
προς Κωνσταντινα 22/9
προς Μουμπά 18/12
προς Ινδία 13/12
α. Χόγκ Κόγκ 30/12
ε. Βενετία 30/12
ε. Μελβούρνη 1/1
προς Μπουσάν 21/12
προς Λος Άντζελες 28/12
προς Σιγκαπούρη 15/12
προς Βαρκελώνη 31/12
προς Θεσσαλονίκη 24/12
ε. Ν. Ορλεάν 26/12
προς Ρότερνταμ 4/12
α. Φιλαδέλφεια 27/12
α. Ν. Ορλεάν 1/1
ε. Σεπετίμα Τέρμ. 18/12
πρ Μιλάν 28/12
ε. Πόρτ Σάι 28/12
α. Ν. Ορλεάν 1/12
α. Αλεξάνδρεια 1/12
προς Άνω Ανατολή 28/12
ε. Ρίβα 20/12
πρς Όδισσά 8/12
ε. Γιούροπορτ 4/1
πρς Ιταλία 17/12
σημια Βανουάτου
πρς Πάτρα 25/12
ε. Πειραιά 28/10
α. Ρουέν 4/1
ε. Κακινάδα 21/12
πρς «Reefers Mangis»
πρς Σιγκαπούρη 6/12
πρ. «Ilgon Capricorn»
σημια Βανουάτου
μεσογειας μεταφορές
α. Αλεξάνδρεια 18/12
πρς Ιαπωνία 6/12

ε. Γόνινα 27/12 •
πρς Πόρτ Έβενκλίτς 18/12
πρς Τζάκσονβιλ 26/12
πρς Άνω Ανατολή 21/12
πρς Λιθία 14/12
πρς Τσιβόν 7/12
πρς Χάλα 27/12
πρς Λυττελτον 27/12
ε. Κολομπια Ρίβερ 26/12
ε. Τζουμέ Τέρμιναλ 27/11
α. Λουί Τέρμιναλ 16/11
ε. Σ. Μάικλς 26/12
ε. Σάντος 31/12
α. Ντόρμπαν 1/1
α. Τζουμέ Τέρμιναλ 30/9
πρ. «Esoo Mediterranean»
πρς Γιβραλτάρ 27/12
α. Ν. Ορλεάν 21/12
ε. Δωμίτια 30/12

πρς Ταϊτσούγκ 15/12
α. Ν. Ορλεάν 24/12
πρς Ίνδοναγια 28/12
επισκευές Πειραιά 20/12
πρς Σιγκαπούρη 12/12
ε. Πειραιά 24/12
πρς Βιτόρια 12/12
πρς Άνω Ανατολή 29/11
ε. Ρουέν 29/12
μεσογειας μεταφορές
δργεί Πειραιά
ε. Σάπρενς 2/1
πρς Πειραιά 29/12
πρς Αλεξάνδρεια 13/12
πρς Φορταλέζα 16/12

στή Φουτζέιρα 7/9
α. Ρας Τανούρα 16/12
πρς Β. Θάλασσα 30/12
πρς Γκλάντατσόου 26/11
α. Μουμπά 28/12
επισκευές Χόγκ Κόγκ 6/11
πρς Καρατίς 23/12
ε. Φουτζέιρα 30/12
πρς Γαλλία 22/12
επισκ. Ρότερνταμ 27/12
πρς Σιγκαπούρη 28/11
πρς Σιγκαπούρη 6/12
πρς Παράνογια 12/11
πρς Χόγκ Άιλαντ 21/12
ε. Αύγουστα 30/12
πρς Ρίο Ιανέιρο 17/12
πρς Έλ Σαλβαντόρ 17/12
πρς Άνω Ανατολή 24/12
στό Καρατίς 17/12
α. Πόρτ ντ Μπουκ 23/12
ε. Πειραιά 22/12
ε. Τζέντα 25/12
πρς Τούσας 25/12
ε. Τζέντα 24/12
ε. Τζέντα 5/12
πρς Χόγκ Άιλαντ 23/11
α. Φιουμινάτο 22/12
ε. Γιούροπορτ 3/1
δ. Σουέξ 2/1
πρς Ελλάδα 31/12

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

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ. 7.)	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 ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ ΡΕ'ΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΤ'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΙ	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
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΝΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Τ	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. Τζουμάϊλα 27/12	
ναυπηγ. Ναυκασάκι	
πρόξ Σαμουίν 27/12	
ε. Ντουάλα 5/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12	
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/1	
ε. Γιβραλτάρ 5/12	
ε. Γένοβα 16/12	
ε. Ζήμπραγκε 31/12	
πρόξ Μαρόκο 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. Αλγούστα 30/12	
ε. Υμουίντεν 2/1	
στή Φορταλέζα (άποθήκη)	
πρόξ Σιγκαπούρη 23/12	
πρόξ Ποχάγκ 14/12	
α. Ρότερνταμ 3/1	
πρόξ 'Αλεξάνδρεια 24/12	
πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 26/12	
πρόξ Χάμπτον 29/12	
πρόξ 'Αμστέρνταμ 14/12	
πρόξ Κωνσταντίνια 15/12	
στή Βασιλία	
πρόξ Γιοκχάμα 21/12	
πρόξ Ρίτσαρντ Μπεί 11/10	
ε. Θεσσαλονίκη 10/12	
ε. Ρότερνταμ 2/1	

έπισκ. Σιγκαπούρη 14/12	
ε. 'Ιμπέρια 24/12	
α. Μπιλμπάο 14/12	
πρόξ Κέϊπ Σάν 'Αντόνιο 13/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/12	
ε. Φιλαδέλφεια 3/1	
πρόξ Τσιβάν 30/12	
πρόξ 'Ινδία 20/11	
α. Σιγκαπούρη 7/12	
α. Ντάρμπαϊν 14/12	
ε. Σάντος 26/12	
πρόξ Μπαγκόκ 18/12	
ε. Τεκριντάγκ 27/12	
α. Φόρτ ντε Φράνς 30/11	
πρόξ 'Ασεντόν 27/12	
πρόξ 'Ιταλία 25/12	
δ. Παναμά 27/12	
πρόξ Λά Γκουαίρα 1/12	
ε. Τάμπα 24/12	
ε. Ταρραγκόνα 22/12	
ε. Γκντάνσκ 31/12	
πρόξ Μοντεβιδέο 2/12	
στό 'Αμβούργο 4/1	
πρόξ Μεχίλη 28/12	
μεταφορέ 'Ερυθράς	
πρόξ Λαττάκια 11/12	
α. Βοστώνη 2/1	
στό Γκάλβεστον 29/12	
πρόξ Σιγκαπούρη 8/12	
ε. Τάμπα 20/12	
πρόξ Ν. 'Αμερική 3/12	
πρόξ 'Ιταλία 26/12	
πρόξ 'Αλγκεθρας 29/12	
πρόξ Βραζιλία 14/12	
πρόξ ΗΠΑ 29/12	
α. Ρότερνταμ 4/1	
πρόξ Τεργέστη 31/12	
α. Ποχάγκ 4/1	
πρόξ Παρανάγουα 19/12	
α. Λουανσουγκάγκ 17/12	
ε. Τάμπα 21/12	
πρόξ 'Ισπανία 22/11	
ε. Κολομπία Ρίβερ 27/12	
έπισκ. Χαλκίδα 11/10	
ε. Παρανάγουα 17/12	
πρόξ Μπουσάν 23/12	
έγκαταλείφθηκε 24/7	

στό 'Οράν 31/8	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
πρόξ Ματάντι 16/12	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	
ε. Παραμαρίμπο 27/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
πρόξ Μοντέγκο Μπεί 14/12	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Χιοσάτον 1/1	
α. Χιοσάτον 7/12	
α. Χιοσάτον 26/12	
πρόξ Βενεζουέλα 27/12	
πρόξ Γουάνα 21/11	
ε. Μαυρούλ 27/12	
άργει Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/11	
α. Χιοσάτον 24/12	
πρόξ Μοντέγκο Μπεί 14/12	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Γκουανιακούλ 27/12	
πρόξ Βερκροούλ 24/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/12	
ε. Χιοσάτον 2/1	
ε. Βαλτιμόρη 3/1	

ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	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 ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΤΑΝΤ	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 ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	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
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (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 ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	62559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	9834
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9875
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	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
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163

πρ. «Salines»	
πρόξ 'Οδησσό 20/12	
στό Γκντάνσκ 5/1	
πρόξ ΕΣΣΔ 28/12	
πρόξ Δ. 'Αφρική 26/12	
πρόξ ΗΠΑ 13/12	
ε. 'Αλεξάνδρεια 20/12	
πρόξ 'Αλγερία 12/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/12	
ε. Χοντίντα 28/12	
α. 'Αμβούργο 4/1	
πρόξ Ρίτσαρντ Μπεί 22/12	
πρόξ Θεσσαλονίκη 24/12	
ε. Δουνκέρκη 28/12	
μετασκευάζεται Πειραιά	
α. Μπιλμπάο 1/1	
α. Τσιβιτάβέτσια 15/12	
πρόξ Γκουάνα 27/12	
πρόξ 'Ισπανία 29/12	
πρόξ 'Ιταλίδ 29/12	

προς Νοβοροσίσκ 12/12
 προς Ρίτσαρντ Μπεί 28/12
 προς Πόρτ Σαϊδ 29/12
 ε. Βρέστη 23/12
 προς Πουέρτο Κουεζά 14/12
 προς 'Αλγερία 24/11
 α. Σιγκαπούρη 17/11
 προς Θεσσαλονίκη 12/12
 ε. Πειραιά 30/10
 προς Γιάνμπο 23/12
 α. Ρότερνταμ 5/1
 προς Σουρία 21/11
 ε. Ιντσόν 12/12
 έπισκ. Πειραιά 7/8
 προς Σεμόντ Μπεί 10/12
 α. Ν. 'Ορελάνη 21/12
 στη Δαμιέττα (άποθήκη)
 α. Τερνέστη 22/12
 ε. Μπωμόν 1/1
 προς 'Ιταλία 21/12
 α. Σάρροχ 16/12
 α. Τερνέστη 29/12
 ε. Σέλ Χάβεν 5/1
 α. Ν. 'Ορελάνη 1/1
 ε. Κουανγυάκ 4/12
 προς Πένινγκτον Τέρμ. 22/12
 δ. Παναμά 26/12
 προς Κορέα 6/12
 προς Χονγκόνγκ 21/12
 προς 'Ηράκλειον 20/12
 προς Σουηδία 17/12
 προς Πόρτ Κέμπλα 18/12
 στη Φουκουγιόμα 5/1
 α. Νάοβικ 2/1
 προς Δ. 'Αφρική 24/12
 προς Λατσία 6/12
 α. Ν. 'Ορελάνη 7/12
 α. Λάγος 20/12
 ε. Ρίο Χάινα 26/10
 δ. Παναμά 7/12
 προς Μιζουράτα 11/12
 προς 'Αγγλία 21/12
 ε. Ντάρμπαυ 30/12 •

ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	173555
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	802225
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
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	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
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29900
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΩΝ 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
ΣΑΡΑΑ	77	15533
ΣΑΡΔΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

ΣΙΑΒΕΡ Α'ΤΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702

πρός Φουτζέιρα 17/12	
α. Ρότερνταμ 27/12	
Βυθίσθηκε Κασίμα 4/8	
πρός Πόρτ 'Εβεργκλίτς 31/12	
α. Πρίνς Ρούπερτ 23/12	
πρός Κρήτη 3/12	
ε. Βερακρούζ 27/11	
ε. Κρίστομαλ 5/12	
πρός Ρότερνταμ 6/1	
α. Καράτσι 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 Μερίνη 26/12	
πρός Βερόνα 28/12	
α. Ν. 'Ορλέαν 4/12	
πρός Καστέλλον 22/12	
ε. Ντουαρενέζ Μπαίη 30/12	
επισκευές Πειραιά 1/12	
πρός 'Ιαπωνία 25/11	
πρ. Ν. 'Αφρική 3/12	
πρός ΕΣΣΔ 13/12	
δργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 25/12	
δργεί Πειραιά	
δργεί Πειραιά	
δργεί Πειραιά	
δργεί Πειραιά	
πρός Περακό 13/11	
πρός Νισούκαστ 23/11	
α. 'Εξμπερκ 9/11	
α. Πόρτ Φ Σπαίν 31/12	
πρός 'Οναχάμα 22/12	
δ. Παναμά 18/12	
πρός Νουακασότ 22/12	

στό Λομπίτο	
ε. Τζέμπελ Ντάνα 4/1	
ε. Μανζαίλο 30/11	
επιπλήθη	
στη Τέμα 26/12	
ε. 'Αμβούργο 31/12	
στό Μοντεβιδέο 9/11	
α. Ρεσίφ 22/12	
πρός Σινγκαπούρη 8/12	
πρός Μονφαλκόνε 21/12	
μετ. «Special» (AB)	
πρός 'Ηράκλειο 15/12	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
πρός Ντουμπί 7/12	
α. Βανκούβερ 22/12	
πρός Γιβραλτάρ 17/10	
πρός Ντουμπί 7/12	
α. Τζουμπάι 19/12	
πρός Γάδιν 28/12	
α. Χιούστον 30/12	
πρός Βόλο 27/12	
δ. Δαρσινέλλια 2/1	
πρός 'Ελλάδα 31/12	
πρός 'Ελλάδα 29/12	
πρός 'Ελλάδα 26/12	
πρός Πειραιά 25/12	
μετ. «Amalia» (μ.7	
ε. Λάγος 26/12	
πρός Μήλο 20/12	
πρός Μομπάσα 28/11	
ε. Κότκα 3/1	
πρός 'Ισπανία 10/12	
δργεί Σετουμπάλ	
πρός Τσοντζιν 21/10	
ε. Σάντος 14/12	
στη Κασαίς 3/1	
πρός Καμπονέρας 22/12	

ε. Βομβά 30/11	
ύπο ναυπήγηση	
πρός Κόλομα ΗΠΑ 13/12	
πρός Γκιρσάντ Μπαίη 2/12	
ε. Λισαβόνα 1/1	
α. Βανκούβερ 5/12	
πρός Θεσσαλονίκη 25/12	
πρ. «Stainless Spray»	
πρός Φουκουγιόμα 28/12	
ε. 'Αμβούργο 5/1	
πρός Λευκάδι 10/12	
πρός 'Οζάκα 27/12	
ε. Λονδίνο 23/12	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 8/12	
ε. Πειραιά 19/12	
ε. 'Αμβούργο 30/12	
α. Ντουάλα 16/12	
πρός Πειραιά 31/12	
ε. Πειραιά 20/11	
ε. Πειραιά 24/12	
ε. Λισαβόνα 15/12	
α. Ταραγκόνα 29/12	
α. Λάγος 24/12	
πρός Φιλαντίνες 23/12	
πρός Κώ 25/12	
ε. 'Ακρόμα 31/12	

πρός Γιοκοχάμα 19/12	
πρός 'Οράν 22/12	
πρός Λά Γκουαίρα 24/11	
πρός Ραμπόλ 25/11	
α. Πειραιά 21/12	
πρός 'Οράν 9/12	

ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	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	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΝΑΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΞΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	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
ΦΑΡΟΣΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΑΛΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	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
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΤΕΙΝ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΙΟΝ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΦΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

πρός Νιγηρία 29/12	
στόν Πειραιά 22/12	
πρ. «Moleson»	
ε. Ρόκυ Πόιντ 12/12	
ε. Μπαρτώ 26/12	
ε. Ρεϊνόν 21/12	
πρός Μεθάλ 8/10	
ε. Μομπίλ 2/1	
πρός Ταρραγκόνα 30/12	
α. Ρότερνταμ 4/1	
ε. Γένοβα 30/12	
πρός 'Αμβούργο 20/12	
πρός Νιγηρία 23/12	
α. Τζουέμα 27/11	
ε. Ν. 'Ορλέαν 17/12	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/12	
ε. Φρημάντ 31/12	
ε. Νικόσια 27/12	
επισκευές Ουλάσν 27/12	

α. Πόρτ Κέλαγκ 31/12	
ε. 'Αμβέρσα 3/1	
ε. Λέγκχορν 25/12	
πρός Καζαμπλάνκα 24/12	
ε. Ντάρμπαν 21/12	
πρός Βανκούβερ 16/12	
πρός Νταμάμ 30/12	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χοντίντα 16/12	
πρός Μαπούτο 21/12	
πρός Βενεζουέλα 27/12	
πρός 'Ινδία 27/12	
ε. Λάγος 22/12	
πρός 'Ιαπωνία 22/11	
δ. Σουέζ 2/1	
στό Κιζιόν (άποθήκη)	
α. Ρός Τανούρα 4/12	
πρός Χουέλλα 22/11	
πρός Γκλάντατσου 14/12	
ε. Γένοβα 19/12	
πρός ΕΣΣΔ 25/12	
δργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλέαν 29/12	
πρός Κολομβία 31/12	
πρός Τενζί 24/12	
πρός Λάγος 20/12	
ε. Κολόμبو 17/12	
πρός 'Αθωνισμού 25/12	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = δήλωσε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο 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
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΑ (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	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤ'ΛΙΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΝ'ΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛΑ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑ'ΡΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΑ (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 ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (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
ΑΛΤΕΡ 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
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ'ΙΜπχ.)	79	10996

πρός Τρίπολη 7/12
έπωλήθη Έλληνες
μετ. «Marco Polo» (Ονδ.)
ε. Άσπυοντ 21/12
ε. Γκάλβεστον 5/12
πρός Βενεζουέλα 14/12
πρός Σουάπε 23/12
πρός Τζέντα 1/1
πρός ηΠΑ 31/12
πρός Κωνσταντίνα 16/12
πρός Νταμπάμ 18/12
πρός Νταμπέρ 22/11
α. Λέ Χάβρη 31/12
ε. Βομβάν 19/12
πρός Μπαντόρ Άμπας 11/10
ε. Ν. Υόρκη 2/1
πρός Άμβέρσα 23/12
πρός Κορρά 1/12
ε. Ταμπίκο 28/12
α. Ν. Όρλεάνη 30/11
δ. Κων/πολη 2/1
ε. Ρότερνταμ 5/1 *

α. Φιουμτσίνο 18/12 *
πρός Καράτσι 30/12
α. Ταρραγκόνα 24/12
ε. Μορμουγκά 28/12
α. Ούλσάν 31/12
α. Σουέζ 1/1
δ. Κων/πολη 26/12
μεταφορέ Περισκο
πρός Άβνα 17/12
ε. Ρεσίφ 19/12
ε. Κουνσάν 11/11
στο Γκντάνσκ 14/11
στον Πειραιά 5/12
πρός Ντρά ές Σαλάμα 30/12
πρός Χόγκ Κόγκ 20/12
πρός Νιγρία 29/11
ε. Μίνα Καμπούς 1/1
έψωσε έλληνική
στο Καράτσι 6/12
ε. Ματάνι 1/12
έψωσε έλληνική
πρός Ρίσαρντς Μπαί 30/11
πρός Κωνσταντίνα 14/12
δ. Σουέζ 2/1
πρός Ναγκόγια 23/12
μετ. «Φάιλκ Φάλλον» (μ.)
στο Χορμούζ
πρός Φιλιππίνες 21/12
πρός Όραν 27/12
ε. Βρέμη 27/12
πρός Μοντεβιδέο 27/12
ε. Ρίο Άνιέρο 5/1
ε. Γουίλμσχαβεν 2/1
πρός Βιεννάμ 14/12
πρός Τερεσίλη 16/12
α. Τζουμπάδα 30/11
πρός Μπαντόρ Άμπας 22/12
πρός Διανόκλεις 27/12
πρός Μόντρεαλ 3/12
πρός Άμπιτζάν 4/12
πρός Ρίο Άνιέρο 1/12
πρός Σαγκάη 8/12
ε. Βαλέντια 18/12
πρός Ιταλία 10/12
πρός Κίνα 28/11
πρός Χιούστον 28/12
έργει Πειραιά
ε. Φουκουγιόμα 23/12
πρός Μαζαμπέκ 2/11
δ. Σουέζ 29/11
α. Τζέντα 8/12
α. Μπιλμπάο 19/12
πρός Γιοκοχάμα 16/12
α. Άμβέρσα 2/1
α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ε. Σαντάνα 23/12
έψωσε λιβεριανή
ε. Μπουναβεντούρα 8/12
πρός Δακάρ 21/12

μεσογειακές μεταφορές
ε. Σιγκαπούρη 20/12
πρός Σ. Άραβία 20/12
πρός Άμπιτζάν 22/12
πρός Μομπάσα 18/12
α. Μαϊάμ 2/1
α. Γουίλμκτον 19/12

ANNA (κ.)	76	15111
ANNA X. (μ.)	71	1594
ANNA SIERRA (κ.)	71	7402
ANNIKA N. (κ.)	84	26132
ANTEA (μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ N. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (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
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
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
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (Μβ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (δ.μ.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΟΡΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑ'ΙΝ (δ.μ.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	88	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	18623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	88	12588
ΒΑΞΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΩΣ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113

πρός Ιαπωνία 21/11	
πρός Σάουδα 14/12	
α. Άμβέρσα 13/12	
πρός Πόρτσμουρ 9/12	
πρός Τακοράντι 21/12	
πρός Σ. Τόμας ντέ Κόσπια 27/12	
δ. Παναμά 26/12	
πρός Καζαμπλάνκα 22/12	
πρός Κήλαγκ 18/12	
α. Ντουμπάι 11/10	
πρός Μαυρίκιο 17/12	
δ. Σουέζ 3/1	
πρός Στυλίδα 22/12	
πρός Στυλίδα 15/12	
πρός Άλγέρι 13/12	
ε. Πειραιά 27/12	
έπωλήθη Κινέζους	
α. Λειψός 29/12	
πρός Νιούκαστλ 31/12	
έψωσε έλληνική	
πρός Τζέντα 20/12	
στο Χορμούζ	
ε. Ν. Όρλεάνη 21/12	
πρός Αίγυπτο 21/12	
πρός Άλγερία 2/12	
πρός Γκουαϊάμας 1/12	
α. Κόδις 28/12	
πρός Π. Καμπέλλο 13/12	
πρ. «Arctic C»	
πρός Ιαπωνία 22/12	
πρός Θεσσαλονίκη 29/12	
πρός Σάο Σεμπαστίου 19/12	
πρός Βόλο 14/12	
ε. Γκάντακ 5/12	
πρός Μοτρίλ 24/12	
πρός Μπαγιόν 29/12	
πρός Μπαγκόγκ 30/12	
πρός Άμβέρσα 8/12	
α. Μομπάσα 8/11	
πρός Ιαπωνία 8/12	
ε. Ρότερνταμ 28/12	
μεταφορέ Περισκο	
ε. Κομύ Μπαί 5/12	
πρός Γιούζι 25/12	
πρός Περισκό 19/12	
πρός Σουέζ 17/12	
πρός Τζέντα 16/12	
πρός Ν. Όρλεάνη 28/12	
πρός Μπ. Άμπας 13/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/1	
πρός Άμπιτζάν 28/11	
πρός Γιουσου 25/12	
πρός Τουμαράς 6/12	
ε. Μείλ Άιλαντ 3/12	
ε. Χιούστον 30/12	
ε. Φουτζέιρα 22/8	
πρός Έλλάδα 15/12	
δ. Κων/πολη 2/1	
α. Θέουτα 23/12	
έργει Πειραιά	
ε. Πειραιά 9/11	
πρός Βενετία 29/12	
πρός Ταρτούζ 26/11	
ε. Σαρά 27/11	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Λαύοντα 6/12	
πρός Σουηδία 14/12	
δ. Κων/πολη 1/1	
ε. Ζανζιβάρη 26/10	
ε. Ρίο Άνιέρο 17/12	
α. Ν. Όρλεάνη 10/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 31/12	
πρός Όκρια 18/12	
ε. Σετουμπά 1/1	
πρός Γαλλία 27/12	
ε. Ντάρμαν 3/1	
πρός Ιταλία 21/12	
πρός Σουρία 29/12	
πρός Γιοκοχάμα 21/12	
πρός Μουρμάνσκ 24/12	
πρός Μπ. Χομίνι 14/12	
α. Ρουέν 4/1	
ε. Σιγκάγκ 18/12	
α. Άμβούργο 4/1	
πρός Γιοκοχάμα 7/12	
α. Τορόντο 10/11	
ε. Μόντρεαλ 18/12	

ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	πρός Μίνα Καμπούς 30/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρός Αρούμπα 13/12
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Άνναμπα 19/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 4/12
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	π. Πόρτ Χάρκουρτ 14/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	πρός Σιγκαπούρη 26/12
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	πρός Π. Ντομύκο 25/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	πρός Πόρτο Λά Κρούς 31/12
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	πρός Μπ. Άμπας 17/9	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΟΕΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	πρός Φουτζέιρα 11/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	πρός Άλγερ 20/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Ρός Τανούρα 6/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	πρός Γαλλία 23/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263	α. Λούπ Τέρμιναλ 10/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Σιγκαπούρη 20/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.)	75	42813	πρός Μποναίρ 24/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Σάρζα 20/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρός Βαντινάρ Τέρμ. 12/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρός Β. Θάλασσα 16/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	73	53321	α. Φιλαδέλφεια 9/12
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Κακούρα 20/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Τής 3/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	ε. Ρίο Χάινα 3/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	74	41965	α. Χιούστον 21/12
ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	διόλυση Ίνδια	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Φουτζέιρα 26/12
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1084	α. Αμβέρσα 5/1	ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	ε. Μαρίνα ντί Καρράρα 31/12
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	πρός Ρός Τανούρα 30/12	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	ε. Ν. Ύορκη 17/12
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρός Κίνα 25/11	ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274	ε. Σαλβαντόρ 31/12
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Βραζιλία 19/12	ΕΛΛΙΝΑ IV	76	23980	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/12
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Ντόρμπα 3/1	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	δ. Παναμά 13/12
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Ορλεάνη 2/1	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	δ. Παναμά 1/1
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973	ε. Λάνακα 3/1	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	πρός Ντασάν 28/11
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.μ.)	69	6482	πρός Χοντίντα 9/12	ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	α. Ρότερνταμ 5/1
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311	πρός Άλεξάνδρεια 30/12	ΕΜΠΟΥ Ν. (δ.μ.)	68	15252	στο Μανζανίλο 7/11
ΓΚΑΖ ΚΑΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640	α. Ρός Σουχέιρ 13/12	ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ 1 (π.)	74	13687	μετ. «Cocouati»
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Ρός Τανούρα 24/12	ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Άλγερ 26/11
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.μ.)	79	13760	α. Σιγκαπούρη 21/12	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Γκρήνορ 2/1
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764	ε. Ταραγκόνα 29/12	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρός Σιόρσπορτ 8/12
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	πρός Πύλο 23/12	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	78	39814	ε. Άμστερνταμ 29/12
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.μ.)	66	24696	ε. Βομβόη 20/12	ΕΡΑΤΟΝ (μ.)	68	14569	δ. Πόρτ Σάϊδ 3/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992	α. Μπαχαρίν 5/1	ΕΡΑΤΟΝ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	68	16978	α. Ν. Ορλεάνη 16/12
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.μ.)	87	8903	πρός Σιρία 19/12	ΕΡΕΘΙΟΝ (π.)	68	15952	δ. Ρότερνταμ 3/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2635	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΚΟΥΑΤ (κ.)	68	19044	ε. Ν. Ορλεάνη 23/12
ΓΚΑΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρός Χάμπτον 6/12	ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	δ. Παναμά 21/12
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΚ	71	54996	πρός Σέβεν Άιλαντς 30/12	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Μπέντι 13/12
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΚΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Τόμα 21/12	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Κουελίμπε 27/11
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρός Μπρόντμουρ 26/12	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Ρός Τανούρα 16/12
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ	70	14756	πρός Γιοζίν 24/12	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	πρός Έλντσα 28/11
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	ε. Λάγος 18/12	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρός Άλγερ 1/12
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)	73	15438	πρός Μπ. Χομίνι 21/12	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός Πόλιν Άλζας 19/10
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Ρός Τανούρα 4/11	ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	76	17308	α. Ντόρμπα 13/12
ΓΚΑΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Σιγκαπούρη 25/11	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	δ. Σουέζ 3/1
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός Αυστραλία 11/12	ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473	πρός Άνναμπα 15/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	δ. Παναμά 19/12	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός Τσιβόν 30/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	δ. Παναμά 28/12	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Ρότερνταμ 29/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρός Ίνδια 28/11	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Σαϊντ Τζών 21/11
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Μπρέκι 6/12	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Κομά Μπαϊ 14/11
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Τερνούζεν 26/12	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Κων/πολη 2/1
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ν. Ορλεάνη 21/12	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Άλεξάνδρεια 21/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Ίρλανδία 20/12	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930	α. Σιγκαπούρη 19/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρός Ελλάδα 23/12	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Βόλο 14/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Πόρτ Έσκουβελ 29/12	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Σουνταλσόρα 20/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Λός δντζέλες 22/12	ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366	στη Σεμόγκα (δοσθήκη)
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	στο Βανκούβερ 30/12	ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008	α. Χόγκ Κόγκ 25/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Ορλεάνη 9/12	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	στη Σεμόγκα (δοσθήκη)
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	δ. Παναμά 31/12	ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	ύψωση ελληνική
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Ορλεάνη 25/12	ΖΕΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	μετ. «Άγιος Νικόλαος ΙΙ(μ.)
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρός Βανκούβερ 29/12	ΖΩΝ Χ. (π.)	68	10182	ε. Τσίμα 25/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	ε. Ν. Ορλεάνη 2/1	ΖΩΝ Χ. (π.)	79	16379	ε. Τακοράντι 27/12
ΓΚΑΟΥΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	πρός Άγκαϊούτλα 2/1	ΗΡΑ *	79	16390	πρός Λίβανο 30/12
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρός Κίνα 27/11	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός Χιρόσιμα 26/12
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Ορλεάνη 27/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	μετ. «Svetilnash»
ΓΚΡΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Μπιάμπα 28/12	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	στη Βασύρα 10/5/90
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ	68	9067	α. Χιούστον 16/12	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρός Μόντρεαλ 15/11
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σετούμπλ 1/1	ΘΑΛΑΣΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	πρός Τζέντα 26/12
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Καράτσι 24/12	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	έπισκ. Πειραιά 13/1/90
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (μ.)	70	3384	σημαία Άγ. Βικεντίου	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588	πρός Ιταλία 24/12
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	πρός Περσικό 21/12	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Γένοβα 27/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Ντόρμπα 2/1	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	πρός Άλγερ 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Ρίο Τανούρα 23/12	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	70	55032	πρός Γκίζων 27/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Βανκούβερ 27/12	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	78	15086	πρός Βερακρούς 12/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Ρός Τανούρα 10/12	ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)	72	2934	πρός Πειραιά 29/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ύψωση ελληνική	ΘΗΤΑ ΑΛΤΑΣ (δ.π.)	74	20322	πρ. «Shanta Shibani II»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρός Κίγκστον 30/9	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	πρός Άσπτον 25/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ				ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	πρός Μάρασα 26/12
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	πρός Ποχάνκ 13/12	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	α. Δουαρνένζ Μπαϊ 1/1
ΝΤΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	πρός Σουμπίκ Μπαϊ 3/11	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	πρός Μονόπολη 26/12
ΝΤΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ύψωση ελληνική	ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Λειδές 28/12
ΝΤΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	66	39042	α. Καράτσι 7/12	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Γιβραλτάρ 14/12
ΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Άπω Ανατολή 7/12	ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 25/11
ΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	α. Βενετία 21/12	ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Νταμμάμ 6/12
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Ραβέννα 24/12	ΙΟΛΑΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρός Ίαπωνία 5/1
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Κων/πολη 13/12	ΙΟΛΑΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	πρός Πόρτ Καρτιέρ 18/12
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	ε. Λός Παλις 4/1	ΙΟΛΑΚΟΣ ΔΕΤΣΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρός Κόμπε 7/12
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)	59	11841	πρός Μπόννυ 22/1/90	ΙΟΛΑΚΟΣ ΔΗΝΤΕΡ (κ.)	78	20436	α. Χάισον 22/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρός Γιογκοσαλαία 6/12	ΙΟΛΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	11849	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/12
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	βυθίσθηκε Ουάν	ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	4796	έπληθη άλλοδασιούς
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Ίντσον 25/11	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	68	16588	α. Ίμνιγκου 31/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	πρός Κουίγκντ 19/12	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	77	11488	ε. Μπινγκου 31/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρός Σιγκάκ 11/12	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	6901	έπληθη άλλοδασιούς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. (π.)	77	12590	πρός Ουόλντ 27/12	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	83	24681	πρός Ίαπωνία 27/12
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.μ.)	63	22862	στη Φουτζέιρα 20/12	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	77	11884	πρός Αυστραλία 23/12
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.)	59	6785	α. Μομπακά 10/12	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρός Μπετζάγια 14/12
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	πρός Μιζούρατα 27/12	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697	πρός Φουτζέιρα 14/12
ΔΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Σουζά 29/10	ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)*	67	5293	μετ. «Sun Fiesta» (Μηχ.)
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336	πρός Πύλο 22/12*	ΙΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	8	23230	ε. Κεμπέκ 18/12
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	πρός Άγγλια 22/12	ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Άλεξάνδρεια 7/9
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	πρός Γιβραλτάρ 28/12	ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	πρός Καράτσι 21/12
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Πειραιά 13/12	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ραβέννα 21/12
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Ίνδια 22/12	ΙΣΜΕΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	στη Μπαγκόγκ 21/12
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Ντόρτ Σαλαμ 15/12	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 24/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρός Νταμμάμ 28/12	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρός Ίαζόι 26/12
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρός Λαττάκια 8/12	ΙΤΑΖΑ Ϊ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρός Άλγερ 5/12
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	έπληθη Έλληνας	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Λός Άντζέλες 2/1
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	πρός Αλμπου 23/12	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρός Άγκόλα 26/12
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λός Πάμας 5/9	ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Πόνσε Ραντς 6/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	α. Γκντάνα 25/12	ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808	
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρός Χιούστον 1/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥΥ (δ.)	74	44396	πρός Γιβραλτάρ 31/12				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	δ. Θεραντέυ Άϊλαντ 24/12				
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 1/12				
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΕΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 11/11				
				ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Γκντάνα 12/12

ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.).	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).	73	63218
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317
ΚΑΡΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613
ΚΑΡΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.).	67	15472
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941
ΚΑΡΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.).	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.).	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218
ΚΕΑ ΕΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.).	71	9826
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898
ΚΕΝ ΑΤΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑΪΥ (π.).	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.).	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.).	66	6995
ΚΙΦΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.).	73	10982
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.).	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.).	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.).	62	2635
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΚΙΣ (κ.).	79	12470
ΚΟΥΓΚΑΡΙ I. (δ.μ.).	66	38533
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).	76	88886
ΚΡΕΪΝ (κ.).	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.).	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.).	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.).	62	2201
ΛΑΙΔΑ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990
ΛΑΙΔΑ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834
ΛΑΙΔΑ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575
ΛΑΙΔΑ ΣΚΑΪΥ (κ.).	72	83714
ΛΑΙΔΑΨ (κ.).	72	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.).	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046
ΛΑΤΩ (π.).	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.).	70	14786
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.).	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.).	75	79249

πρός Χιούστον 28/12
 € Σουίνουακε 2/1
 μεταφορές Μπριντζί
 προς Κούρε 1/12
 προς Είσημε 16/11
 προς Χόγκ Κόγκ 27512
 πρ. «Φρίο Ατλαντίκ Ούνον»
 € Ν. Όρλεάν 9/12 *

πρός Κωνσταντίνα 12/12
 α. Ν. Όρλεάν 24/11
 α. Υμουίντεν 2/1
 α. Λούι Τερμινάλ 16/11
 € Σεπετίμα 19/12
 € Αμβέρσα 2/1
 προς Ραστάκ 8/12
 δ. Σουέζ 24/12
 προς Γιβραλτάρ 21/12
 προς Ρινέκ 19/12
 € Άσντον 1/1
 προς Λιβύη 18/12
 προς Χουαλιέν 11/12
 α. Ν. Όρλεάν 1/1
 προς Κορτά 16/12

δ. Πόρτ Σαίς 29/12
 προς Ίνδία 22/12

αργεί Πειραιά
 προς Τζέντα 30/12
 πρ. «Σάν Ήρως»
 € Λάρνακα 31/12
 € Μάλαγα 19/12
 προς Κορτά 6/12
 προς Σουραμπάγια 15/12
 € Τζουμπιά 1/1
 προς Ρίο Ίανέιρο 21/12
 α. Ν. Όρλεάν 17/12
 € Αμβέρσα 3/1
 δ. Παναμά 28/12
 δ. Σουέζ 2/1
 € Ν. Όρλεάν 24/12
 μετ. «San Sebastian» (κ.).
 δ. Σουέζ 1/1
 προς Ντουμπάι 7/1
 € Ρίο Κράντε 3/12
 α. Ν. Όρλεάν 29/12
 στη Τσιταγκόγκ 22/12
 € Μπελαγουάν 8/12
 προς Ταϊβάν 15/12
 προς Άλγερια 11/12
 προς Γιβραλτάρ 29/12
 δ. Π. Σαίς 4/1
 προς Λαζαρο Καρντένας 19/12
 προς Μαδρασκάκη 17/11
 μετ. «Clippet Trinity» (π.).
 μεταφορές Ν. Γουίνεας
 α. Βανκούβερ 14/12
 α. Ν. Όρλεάν 16/12
 προς Μπουσίρ 23/12
 προς Ν. Ζηλανδία 19/12
 στο Καλάμα 15/12
 α. Ν. Όρλεάν 3/1
 € Μπαγκόγκ 8/12
 δ. Παναμά 13/12
 προς Γαλλία 7/11
 προς Χόγκ Άιλαντ 24/11
 προς Τουρκία 24/12
 α. Ν. Όρλεάν 26/10
 στο Κάρκ (αποθήκη)
 € Βαρκελώνη 27/12
 προς Ίντσόν 18/11
 προς Τζέντα 30/12
 προς Σιγκαπούρη 16/12
 προς Παλάου Σαμπού 28/11
 α. Λύττελτον 3/1
 προς Ντρά Μπόκας 29/12
 α. Τιμαρού 1/1
 α. Μ. Μαγκάνου 1/1
 διάλυση Μπαγκλάντες
 α. Μπέρμερσθον 3/1
 προς Γιβραλτάρ 27/12
 προς Κασέλλαν 31/12
 € Χιμπί 23/12
 προς Δομινικανή Δημ. 29/12
 α. Φουτζέιρα 28/11
 € Βομβάϊ 21/12
 προς Ίτακού 15/12
 € Αμβέρσα 5/1
 προς Σεμάγκα Μπαϊ 1/12
 προς Τζόμπι 29/12
 € Τζέντα 8/12
 α. Ν. Όρλεάν 28/12
 € Πειραιά 30/11
 € Μαπούτο 29/8
 προς Βεγκόξ 30/11
 € Φόξ 18/12
 προς Ρινέκ 9/12
 α. Ίντσόν 4/12
 α. Ν. Όρλεάν 16/12
 δ. Παναμά 1/1
 προς Ουί Σαίς 14/12
 προς Μπ. Αμπάς 25/12
 προς Κουεμπέκ 23/1
 πρό Κεητάν 11/12
 προς Βαλαραϊό 22/12
 προς Όκρια 18/12
 προς Σμύρνη 23/12
 προς Ίνδονησία 15/12
 € Κων/πόλη 2/1
 ύψως ελληνική
 στο Κάρκ (αποθήκη)
 πρ. «Αθός»
 δ. Μάλα 22/12

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.).	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.).	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.).	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΠ (δ.κ.).	68	53075
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7).	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.).	69	17872
ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.).	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247
MSC ΦΕΝΤΕΡΣΙΑ (κ.).	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.).	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.).	68	4400
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.).	69	11700
ΜΑΝΔΑΝΤ (κ.).	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).	73	18892
ΜΑΡΚΟΤ (κ.).	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512
ΜΑΡΙΦΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228
ΜΑΡΚ ΑΤΛΑΝΤ (κ.).	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498
ΜΑΤΟΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.).	67	13540
ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.).	69	35284
ΜΕΤΑΞΕΙΑ (δ.).	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7).	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.).	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.).	70	1781
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.).	71	2999
ΜΗΝΗΜΟΥΣΥΝΗ (κ.).	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.).	72	9924
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.7).	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝΣ (κ.).	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.).	72	1999
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.).	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (κ.).	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪΥ (Αιβ.).	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).	74	14969
ΜΠΡΑΪΤ ΕΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.).	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (κ.).	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.).	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).	72	1480

Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	74	8915
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	71	9646
ΝΑΪΤΑ (κ.).	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.).	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.).	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡ(κ.).	80	10982

μετ. «Tomahawk» (κ.).
 € Σχέσιον 13/11
 € Μόγκλα 15/12
 € Πειραιά 24/12
 προς Μπλάφαστ 27/12
 α. Μπαλμπόα 13/12
 προς Κίνα 11/12
 προς Τζόμπι 23/12
 προς Όνδούρας 19/12
 προς Μαδράς 23/12
 € Πειραιά 20/12
 προς Ίνχαμπόν 23/11
 α. Ρόττερνταμ 3/1
 € Αλεξάνδρεια 19/12
 προς Γιβραλτάρ 24/12
 προς Μεξικό 14/12
 € Μομπά 3/1
 δ. Παναμά 27/12
 € Ν. Υόρκη 2/1
 € Γένοβα 28/12
 προς Βομβάϊ 26/12
 προς Μεξικό 31/12
 α. Κινουά 27/12
 προς Αμβέρσα 31/12
 α. Ν. Όρλεάν 31/12
 προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/12
 προς Γιβραλτάρ 27/12
 προς Φλάσσικ 17/12
 € Χαίφα 2/1
 έπωλήθη Κινέζους
 προς Σάντα Μάρτα 22/12
 προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/12
 προς Σάντο Τόμας 31/12
 α. Φέλιξσάου 4/1
 € Σάο Σεμπαστιάν 21/12
 προς Μαρόκο 5/12
 α. Ν. Όρλεάν 21/11
 προς Άλγερια 18512
 α. Ρόττερνταμ 22/12
 προς Βραζιλία 24/12
 δ. Παναμά 24/12
 μεταφορές Περσικού
 α. Σιλικάτ 7/12
 προς Φορταλέζα 24/12
 € Ρίο Ίανέιρο 25/12
 € Καρατάι 14/12
 προς Φουτζέιρα 6/10
 α. Χάμπτον 20/12
 α. Ν. Όρλεάν 11/12
 προς Ελλάδα 27/12
 α. Ντάρμπαϊν 17/12
 α. Ν. Όρλεάν 22/12
 έπισκ. Πειραιά 29/12
 δ. Ντόβερ 5/12
 € Σουάνση 6/12
 προς Βικτόρια 24/12
 α. Μπρέϊ 3/1
 € Σορέλ 15/12
 προς Τέξας Σίτυ 30/12
 € Φιλαδέλφεια 1/1
 α. Πόρτ Άρθουρ 15/12
 α. Πόρτ Άρθουρ 20/10
 προς Μεξικό 30/12
 α. Ν. Όρλεάν 29/12
 προς Σπάρτα 15/12
 στην Άγκρα ντρά Ρίς 3/1
 αργεί Ν. Όρλεάν
 προς Σιγκαπούρη 21/12
 α. Κουίχουαγκντά 28/11
 προς Καναδά 28/12
 προς Λός Πάλας 23/12
 μετ. «Cape Patricia» (κ.).
 προς Σαλντάν Μπαϊ 25/10
 προς Μόννου 23/11
 € Γκάνδη 25/12
 δ. Π. Σαίς 29/12
 προς Σ. Αρβία 24/12
 ύψως ελληνική
 προς Ντουμπί 5/12
 έπισκ. Πειραιά 12/9
 προς Φόρ ντε Φράνς 30/11
 στη Σεμάγκα (αποθήκη)
 αργεί Πειραιά
 α. Ρός Μπουντράν 17/12
 προς Κάντλα 25/11
 δ. Παναμά 31/12
 προς Καζαμπλάνκα 29/12
 αργεί Σετοουμάλ
 στη Βρέστη 5/1
 στο Λός Άντζεζ 7/1
 € Μπ. Αίρες 20/12
 πρ. «Ifni»
 προς Ίντσόν 18/11
 € Πόρτ Καρτίερ 28/11
 € Άσντον 3/1
 € Ν. Όρλεάν 1/1
 € Πειραιά 13/12
 προς Όκρια 21/12
 πρ. «Μπράϊτ Πάινερ»
 € Θεσσαλονίκη 15/12
 € Βικτόρια 1/1
 € Πόρτ ντρίνς 8/12
 € Πειραιά 22/12

ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	8666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.)	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Τ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)	68	958
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΤΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΤΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΣ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΣ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΙΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Δ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'ΓΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΓΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839
ΠΗΓΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΓΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825

α. 'Αλεξάνδρεια 20/12
 έπισκ. Πειραιά 10/6
 α. Χάλλ 31/12
 πρὸς Καμάρω 3/12
 μεταφορὲς 'Αγκόλας
 πρὸς Μαρόκο 1/12
 πρὸς 'Αμβέσσα 25/12
 πρὸς 'Ιρλανδία 7/1
 πρὸς Μερσίνη 24/12

δ. Παναμά 1/1
 ε. Λισαβώνα 28/12
 ε. Μάλαγα 16/12
 δ. Παναμά 2/12
 α. Τενερίφη 24/12
 πρὸς Νταμάμ 20/12
 πρὸς Γκάδβεστον 24/12
 πρὸς Κορέα 19/12
 ε. Λάρνακα 31/12
 πρὸς Σουάννα 10/12
 πρὸς 'Ιαπωνία 17/12
 πρὸς Βανκούβερ 20/12
 πρὸς Βεγκάζη 22/10
 διάλυση Ν. 'Αμερική
 α. Λάγος 5/12
 πρὸς Χάργκ 'Αϊλαντ 24/10
 πρὸς Σάινες 30/12
 πρὸς 'Ολλανδία 19/12
 ε. Γκράντ Καϊμάν 27/12
 α. Μαϊάμι 28/12
 ε. Ρόττερταμ 3/1
 πρὸς Δανία 18/12
 ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/12
 ὕψωση ἐλληνική
 πρὸς Σιγκαπούρη 24/12
 δ. Παναμά 24/12
 α. Ντάρμπαμ 28/12
 στὸ Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
 πρὸς Σουάπ 13/12
 πρὸς Ρίο 'Ιανέιρο 25/12
 ε. Κασσιόυγκ 7/12
 μεταφορὲς Περαικοῦ
 στὸ Μόζι 16/11
 ε. Βόλο 15/12
 ε. Νάντη 28/12
 πρὸς Περαικὸ 5/11
 α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
 πρὸς Ροστόκ 24/12
 α. Λέ Χάβρη 1/1
 ε. Ν. 'Υόρκη 31/12
 μεσογεικὲς μεταφορὲς
 ἐπιπλοή
 πρὸς Αὐστραλία 29/11
 ε. Λίβερπουλ 15/12
 πρὸς ΗΠΑ 26/11
 πρὸς Πόρτ ντὲ Μπουκ 29/12
 πρὸς Βηρυτὸ 15/12
 πρὸς Τρίπολη 15/12
 πρὸς Σουλίνα 26/11
 μετ. «Panam Caribe»
 πρὸς Μπ. 'Αμπάς 5/12
 ε. Βομβά 14/12
 δ. Σουέζ 4/1
 στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
 ε. 'Ιμαμπά 22/12
 μεταφορὲς Κιούγκ
 πρὸς Κίνα 11/12
 πρὸς Κούβα 25/12
 πρὸς Λά Γκουαίρα 23/12
 πρὸς Σαφάγκα 16/12

πρ. «Artemis»

πρὸς Ν. 'Αφρική 30/12
 πρὸς Δακάρ 16/12
 α. Κόρπους Κρίστι 3/12
 δ. Σουέζ 2/1
 έπισκ. Σαντάντερ 27/12
 πρὸς Σιγκαπούρη 15/12
 πρὸς Μιζουσίμα 13/12
 πρὸς Κωνσταντῖνα 21/12
 πρὸς 'Ιαπωνία 24/12
 πρὸς Πόρτσμουθ 29/12
 πρὸς Βουλγαρία 29/11
 πρὸς Βαρκελώνη 29/12
 πρὸς 'Ιαπωνία 31/12
 πρὸς Ναγκόγια 30/12
 μετ. «Stephanie» (π.7
 μεταφορὲς Περαικοῦ
 α. Λά Σπέζα 21/12
 πρὸς 'Αβάνα 15/12
 πρὸς 'Αργεντινὴ 26/12
 ε. Μπουεναβεντούρα 10/12
 πρὸς Μεξικὸ 29/11
 πρὸς Σαγκάι 3/12
 πρὸς Πειραιά 22/12
 πρὸς 'Ιράν 29/12
 πρὸς 'Αργεντινὴ 21/12
 α. Τζουσίμα Τέρμ. 9/8
 πρὸς 'Αλεξάνδρεια 26/12
 πρὸς Σίντ Κερπ 31/12

πρὸς Συρία 9/12
 πρὸς Βανκούβερ 26/12
 πρὸς Κόντλο 20/12
 πρ. «Magdalena»
 πρὸς Μπαντάρ 'Αμπάς 12/12
 α. Σιγκαπούρη 21/9
 ε. Σάο Σεμπαστιάν 6/12
 πρὸς Τερτούα 13/12
 α. Φουτζέιρα 1/8
 πρὸς Σουάδν 15/11
 α. Μομπίλ 2/1
 πρὸς Γιβραλτάρ 21/11
 πρὸς Βερακρούζ 10/12

ΠΟ'Τ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ..... 72 57102
 ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)..... 75 14741
 ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)..... 72 122812
 ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)..... 72 9481
 ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)..... 76 60937
 ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)..... 72 16268
 ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)..... 81 15881
 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)..... 84 16912
 ΠΟΝΤΟΣ..... 72 35840
 ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)..... 77 8767
 ΠΟΥΜΑ (κ.)..... 72 14675
 ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)..... 70 10469
 ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)..... 76 1596
 ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)..... 75 1599
 ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)..... 70 30890
 ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)..... 77 15285
 ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)..... 67 40675
 ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ..... 68 10339
 ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)..... 68 10722
 ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)..... 83 26996
 ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)..... 76 11768
 ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)..... 77 10442
 ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)..... 73 11383
 ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)..... 68 18525
 ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)..... 79 11243
 ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)..... 74 5071
 ΠΡΑΤΕΥΣ (κ.)..... 72 12982
 ΠΡΑΤΕΥΣ (δ.)..... 84 26959
 ΠΥΘΙΑ (κ.)..... 73 65885
 ΡΑΝΙΑ (μ.)..... 68 1599
 ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)..... 71 11758
 ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)..... 78 11875
 ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)..... 75 6016
 ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)..... 69 1573
 ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)..... 73 8403
 ΡΙΖΑΛ (κ.)..... 77 39562
 ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ..... 77 10409
 ΡΟΖΑ (κ.)..... 68 24893
 ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)..... 71 17877
 ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)..... 70 1598
 ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)..... 67 37625
 ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)..... 64 4824
 ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)..... 81 8352
 ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)..... 73 22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)..... 68 13546
 Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)..... 65 20002
 ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)..... 66 39695
 ΣΑ'Τ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)..... 71 128929
 ΣΑ'ΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)..... 74 25765
 ΣΑ'ΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)..... 74 25765
 ΣΑ'ΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)..... 73 8734
 ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)..... 77 19199
 ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)..... 76 2144
 ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)..... 75 29068
 ΣΑΝ II (π.)..... 75 14523
 ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)..... 66 3314
 ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)..... 70 11122
 ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)..... 71 9084
 ΣΑΝΡΑ'ΤΣ (κ.)..... 71 13575
 ΣΑΝΤΣ (Μ.)..... 67 8064
 ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)..... 70 11329
 ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)..... 72 3137
 ΣΑΟΥΘ Α'Τ'ΑΝΤ (π.)..... 75 12322
 ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)..... 74 12498
 ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)..... 71 43867
 ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)..... 72 14095
 ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)..... 78 10301
 ΣΑΧΑΡΑ (δ.)..... 74 164754
 ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)..... 86 15933
 ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)..... 80 17798
 ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)..... 75 117143
 ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)..... 70 9951
 ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)..... 73 8917

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.Μηχ.)..... 75 51898
 ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)..... 79 14889
 ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)..... 70 1598
 ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ..... 69 43456
 ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)..... 72 16018
 ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)..... 82 19494
 ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)..... 76 18174
 ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)..... 76 16277
 ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)..... 79 15688
 ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)..... 71 48685
 ΣΗ ΦΕ'ΙΘ (μ.)..... 70 15216
 ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)..... 71 14130
 ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)..... 76 30343
 ΣΗΓΟΥ'ΝΤ II (δ.Μηχ.)..... 78 28025
 ΣΗΛΚΟΣ (δ.μ.)..... 74 20704
 ΣΗΛΑΚ III (κ.)..... 77 15264
 ΣΗΛΙΚ (Ματρ.)..... 74 18963
 ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)..... 70 11188
 ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)..... 77 14275
 ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (κ.)..... 77 14275
 ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)..... 84 18173
 ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.)..... 74 33073
 ΣΗΜΠΛΑΚ I. (π.)..... 65 9812
 ΣΗΜΠΛΑΚ III (π.)..... 71 5699
 ΣΗΜΠΗ (κ.)..... 74 29827
 ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)..... 76 32971
 ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)..... 74 17798
 ΣΗΜΠΟΡΝΣ (κ.)..... 69 33328
 ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΟΥ (δ.μ.)..... 73 17795
 ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)..... 71 11005
 ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (π.)..... 74 18383
 ΣΗΝΤΡΑ'ΤΒ (κ.)..... 82 18709
 ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)..... 77 15225
 ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)..... 74 18631
 ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)..... 76 16432
 ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)..... 77 30370
 ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)..... 73 17310
 ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)..... 79 19061
 ΣΗΚΟΟΥΤ (δ.μ.)..... 75 42619
 ΣΗΣΟΝΚ (κ.)..... 70 17571
 ΣΗΣΤΑΡ II..... 83 18173

Υπέστειλε σημ. Μάλτας
 ε. Φιλαδέλφεια 1/1
 στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
 ε. Τεκριντάνκ 17/12
 α. Τέζας Σίτυ 27/11
 πρὸς Ρόττερτμ 24/12
 ε. Ροστόκ 27/12
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
 ε. Ριγκά 13/12
 πρὸς Βεγκάζη 4/12
 πρὸς Πόρτ Κέλαγκ 31/12
 πρὸς Ροστόκ 13/12
 α. Λεμεσό 2/1
 πρὸς Πειραιά 27/12
 ε. Κοπέρ 19/12
 α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11
 α. 'Αιν Σούκνα 25/12
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1
 πρὸς Μαλασία 13/12
 πρὸς 'Αρούμα 25/12
 πρὸς Μίνα Καμπούς 8/11
 πρὸς Καναδά 6/12
 πρὸς Μπ. 'Αμπάς 1/11
 ε. Βόλο 15/12
 ε. 'Ιταζάι 17/12
 α. Ν. 'Ορλεάνη 19/12
 ε. Ντόχα 7/12
 πρὸς Θεσσαλονίκη 8/12
 α. Δουνκέρκη 31/12
 πρὸς Τενέζ 28/12
 πρὸς Λουάντα 3/11
 α. Λεϊδός 20/12
 πρὸς Ταραγκόνα 28/12
 πρὸς Μπετζάγια 18/12
 πρὸς Δ. 'Αφρική 22/12
 πρὸς Βραζιλία 25/12
 πρὸς Μπ. 'Αμπάς 25/12
 πρὸς 'Αμστερνταμ 13/12
 ἐπιπλοή
 στὸ Γκιζάν
 α. Σαντάντ 20/12
 πρὸς Μαρίνα ντὲ Καρράρα 31/12
 πρὸς Δ. 'Αφρική 18/12
 πρὸς Βραζιλία 14/12

πρὸς 'Αγγλία 27/12
 πρὸς Κωνσταντῖνα 27/11
 πρὸς Γιουγκοσλαβία 26/12
 στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
 δ. Κων/πολη 2/1
 πρὸς Δακάρ 17/12
 πρὸς Ταϊβάν 17/11
 πρὸς Ν. Κορέα 24/10
 πρὸς Σεβίλλη 24/12
 πρὸς Ρουέν 28/12
 α. Ν. 'Ορλεάνη 28/12
 μεσογεικὲς μεταφορὲς
 πρὸς Μεξικὸ 24/12
 πρὸς Αἴγυπτο 18/8
 πρὸς Κίνα 21/11
 πρὸς Καράτσι 13/12
 πρὸς Μπαντάρ 'Αμπάς 25/12
 πρὸς Θεσσαλονίκη 14/12
 πρὸς Μπ. 'Αμπάς 3/11
 πρὸς Φαντατέγκ 26/10
 πρὸς Κωνσταντῖνα 30/12
 πρὸς Τσιγούαν 21/11
 πρὸς Λονδίνο 17/12
 α. Γιούροπορτ 2/1
 ε. Βανκούβερ 30/12
 ε. 'Αμβούργο 5/1
 πρὸς Κόδιζ 28/12
 ε. Μανφρεντόνια 17/12
 πρὸς Γκαζουέτ 10/12

ε. Σιγκαπούρη 20/12
 ε. Κάρνιφ 31/12
 δ. Κων/πολη 28/12
 πρὸς Καρμινέρας 17/12
 πρὸς Μπ. Χομείνι 13/10
 πρὸς Περαικὸ 14/10
 ε. Μπείρα 24/11
 α. Λέ Χάβρη 29/12
 πρὸς Κολομβία 19/12
 α. Λισαβώνα 15/12
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
 πρὸς Μπιλμπάο 31/12
 πρὸς 'Ασντον 29/12
 πρὸς Μιλάζο 14/12
 πρὸς Φώλεϊ 6/1
 πρὸς Μπ. Χομείνι 12/11
 πρὸς Μισσιουσίπη 26/12
 πρὸς Ρουέν 23/12
 πρὸς Σιγκαπούρη 12/12
 στὴ Σουαίμα 2/12
 πρὸς Μπ. 'Αμπάς 2/11
 δ. Γιβραλτάρ 13/12
 έπισκ. Πειραιά 7/10
 δ. Π. Σαίβ 1/1
 α. Τζουμάιλ 27/11
 πρὸς 'Αλγκεθίρας 13/12
 πρὸς Πειραιά 17/12
 πρὸς Νταμάμ 27/12
 δ. Γιβραλτάρ 21/12
 πρὸς Μπαντῖρα 14/12
 πρὸς Συρία 1/12
 πρὸς Μπ. Χομείνι 14/12
 ε. 'Αλεξάνδρεια 12/12
 α. Σετουμάλ 1/1
 δ. Πόρτ Σαίβ 3/1
 ε. Γουίλμινγκτον 4/1
 ε. Μεκλίν 22/12
 πρὸς Λαττάκια 7/12
 πρὸς Κόρπους Κρίστι 19/12
 ε. Ρουέν 20/12
 πρὸς Σάν Φορνέζο 19/11

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑ'ΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΖ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΑΛ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133

ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	10	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076

ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΕΖΜΙΝΙ (Κε.δ.)	61	1252
ΤΕΖΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΑ Ι. (μ.)	83	35762
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Υ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΛΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ' (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	34867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317

πρός Κίνα 31/12
δ. Κων/πολη 2/1
πρός Μιζουράτα 18/12
πρός Φουτζέιρα 17/12
ε. Άκαμα 22/12
πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/12
ε. Μορμάρσα 15/12
ε. Σάο Σεμπαστιάο 20/12

πρός Σούμικ Μπαίη 27/11
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 19/12
α. Ντάς Άιλαντ 4/1
ε. Τζακάρα 6/12
πρός Ν. Όρλεάνη 29/12
α. Φόρτ ντέ Φράνς 28/12
ε. Χάμπτον 17/12
α. Πόρτ Άρθουρ 1/1
α. Νταλιάν 20/12
πρός Μπαντάρ Άμπας 18/11
στο Μπαντάρ Χαμενί
πρός Σεμαράνκ 9/12
α. Βανκούβερ 25/12
πρός Ν. Κορέα 18/12
ε. Ίντσον 4/12
δ. Παναμά 30/12
α. Χιούστον 21/12
ε. Σαγκάη 16/12
πρός Ν. Όρλεάνη 28/12
δ. Παναμά 12/12
στη Σαγκάη (ἀποθήκη)
στον Όρινόκο 28/11
πρός Πειραιά 29/12
πρός Ταρραγκόνα 18/12
α. Άντεν 3/5/89
πρός Κωνσταντίνα 26/11
πρός Κολάβαλα 19/12
πρός Άλγερία 4/12
α. Άμβέρσα 5/1
πρός Άλικάντε 23/12
πρός Γκάλβεστον 29/12
ε. Ντάρμπαϊν 13/12
α. Νταμδού 3/1
ε. Τζέντα 28/12

πρός Ρίταρσντ Μπ. 7/12
πρός Γκέμπε 29/12
πρός Μονακόχ 27/12

πρός Τζακάρα 28/12
πρός Χόγκ Κόγκ 26/12
ε. Μονόπολη 23/12
πρός Τρινταντ 6/12
α. Ντάρμπαϊν 3/1
πρός Πόρτο Καμπέλο 19/12
α. Ντάρμπαϊν 4/12
ε. Σαγκάη 25/12
πρός Βομβάη 20/12
επιβλήθη
πρός Ουλσάν 14/12
ἀργεί Πειραιά
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 28/11
ε. Λισαβόνα 29/12
α. Χιούστον 21/12
ε. Γουακαμάτσου 28/12
πρός Ίρν 10/11

α. Σέμπου 23/12
στη Φουτζέιρα (ἀποθήκη)
α. Λονδίνο 5/1
στη Βραζιλία (ἀποθήκη)
πρός Κίνα 19/11
πρός Μπουσάν 28/12
πρός ΗΠΑ 23/12
α. Ντουλούθ 5/12
ε. Ρόττερταμ 4/1
ἀργεί Πειραιά
επιβλήθη
πρός Γένοβα 20/12
α. Μπέιρα 12/11
πρός Γιουγκοσλαβία 6/12
πρός Δεμεράτα 25/12
ε. Πειραιά 22/12
ε. Βενετία 22/12
δ. Παναμά 3/12
πρός Κάρταϊ 19/12
πρός Βάρνα 27/12
πρός Άμβέρσα 30/12
πρός Τρίπολη 27/12
δ. Πόρτ Σάϊς 31/12
στη Θέουτα 31/12
ε. Ρίο Γκράντε 28/12
πρός Δ. Άφρική 25/12
στην Άμβέρσα 3/1
πρός Φουτζέιρα 24/11
δ. Σουέζ 5/1
πρός Βενετία 20/12
α. Κάρταϊ 24/12
πρός Ίνδία 15/12
πρός Τζακάρα 16/12
πρό Ταϊτσούγκ 27/1
α. Κολούμπια ρίβερ 3/1
πρός Πασιρ Γκουινάγκ 21/12
α. Άμβέρσα 28/12
πρός Περισκό 16/10
πρός Βανκούβερ 21/12
επισκ. Πειραιά 18/10
δ. Σουέζ 1/1
ε. Βομβάη 10/12
πρός Ν. Όρλεάνη 30/12
πρός Περισκό 15/12

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΥ'ΥΤΕΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (μ.)	67	13792
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΩΡΑ V * (π.)	81	8917
ΦΟΙΝΙΞ (δ.μ.)	65	15090
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙΓΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟΙ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟΙ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟΙ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟΙ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟΙ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟΙ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟΙ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟΙ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟΙ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟΙ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟΙ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΟΙ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟΙ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟΙ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟΙ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟΙ ΟΞΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟΙ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟΙ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟΙ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863

ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ* (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΑΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ (Μηχ.)	72	14961
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΗΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451

ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρός Μπαλάο Τέρμ. 18/12
επισκ. Σιγκαπούρη
πρός Φουτζέιρα 27/11
πρός Κασσιούγκ 17/9
πρός Πόιντ Σεντράδ 22/12
ε. Μπρεμερχόβεν 4/1
στο Ρόττερταμ 5/1
ε. Γκαίμψ 29/11
ε. Άμβέρσα 3/1
πρός Λεμεσό 7/12
πρός Ζουετινά 29/12
α. Λειζόες 19/12
ε. Πόρτο Κοουέδα 28/11
ἀργεί Σετουμπάλ
α. Ν. Όρλεάνη 19/12

στη Κορταγένα 23/11
δ. Πόρτο Σάϊς 4/1
ε. Χόγκ Κόγκ 29/12
δ. Παναμά 21/10
πρός Όραν 25/11
ύψωσε ελληνική
ε. Κακούτα 13/11
πρός Σαουδική Άραβία 29/12
πρός Μπαρρακούλα 23/12
μεσογειοκίς μεταφορές
πρός Χαϊφόνκ 1/11
ε. Τζέμπελ Άλι 21/5
πρός Πόρτο Πλάτα 25/12
πρ. «Κώστας Η.»
α. Ν. Όρλεάνη 31/12
ε. Ίμνιχμα 23/12
πρός Κάμπα 1/12
πρός Κούβα 8/11
πρός Τενερίφη 27/12
α. Μπαρραίν 1/1
πρός Ταρτούς 10/12
πρός Πόρτο Κέλαγκ 9/12
ε. Ν. Όρλεάνη 10/12
ε. Χάμπτον 24/12
υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
πρός Πειραιά 17/12
πρός Μαρίνα ντί Καρράρα 7/5/12
α. Λιμά 10/12
α. Μάντρε ντέ Ντέους 30/12
στο Σάντος 2/1
ε. Λός Πάλας 26/12
ε. Λάγος 18/12
πρός Φώκλαντς 23/12
πρός Μεράκ 3/11
πρός Κούβα 8/12
πρός Ουλσάν 22/12
α. Βρέμη 22/12
α. Μασσαλία 5/10
πρός Ναγκόια 26/11
δ. Σουέζ 3/1
πρός Ρόττερταμ 23/12
πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/12
α. Βάρρι 29/8
α. Άκαμα 23/12
α. Σήρνες 4/1
πρός Τάλιν 30/12
πρός Σ. Άραβία 14/12
α. Λός Πάλας 6/6
ε. Μπαρί 10/12
πρός Ματάντι 8/12
πρ. «Mys Corodetskiy»
πρός Κορίντο 29/12

ε. Λός Άντζελες 2/1
α. Σάν Φραντσίσκο 26/11
μετ. «Y. Mariner» (Λ.)
ε. Σιγκαπούρη 22/12
πρός Άβανα 31/10
πρός Άλκεθίρας 1/12
πρός Κελητάνου 5/12
ε. Άλεξάνδρεια 17/12
επισκ. Πειραιά 30/10
πρός Ίταλια 25/12
πρός Καλλάο 13/12
πρός Λισαβόνα 23/12
επισκ. Τζάκονσβιλ 5/11
πρός Κασσιούγκ 17/12
πρός Ίταλια 26/12
επιβλήθη Σκανδιναυούς
στο Πασιρ Γκουινάγκ 7/1
α. Άμβέρσα 4/1
πρός Μπέιρα 20/12
πρός Σαμαρίνα 20/12
πρ. «Zoe»
πρός Πόρτο Καμπέλο 15/12
α. Ν. Όρλεάνη 19/12
α. Ν. Όρλεάνη 2/12
δ. Παναμά 13/12
α. Ρόττερταμ 15/12
α. Τζουάμα Τέρμ. 18/12
πρός Πειραιά 30/12
πρ. «Twins Beauty»
πρός Ίσπανία 17/12

α. Φουτζέιρα 23/12
ε. Φος 27/12
α. Ν. Όρλεάνη 6/12
δ. Σουέζ 1/1
πρός Πειραιά 24/12
επισκ. Χαλκίδα 29/12
δ. Παναμά 20/12
ε. Βαλέντια 2/1

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 μεγάλο 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 αοίδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φώς 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. ΚΩΔΙΣ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσωκλείεται 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-

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, KLONTOEY
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

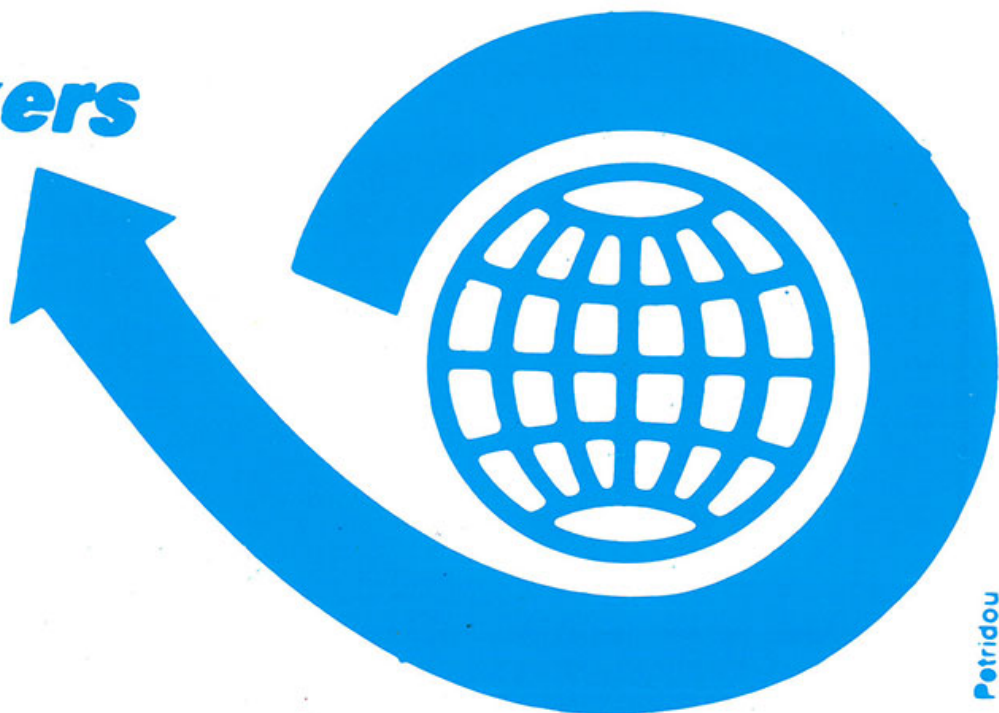
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
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