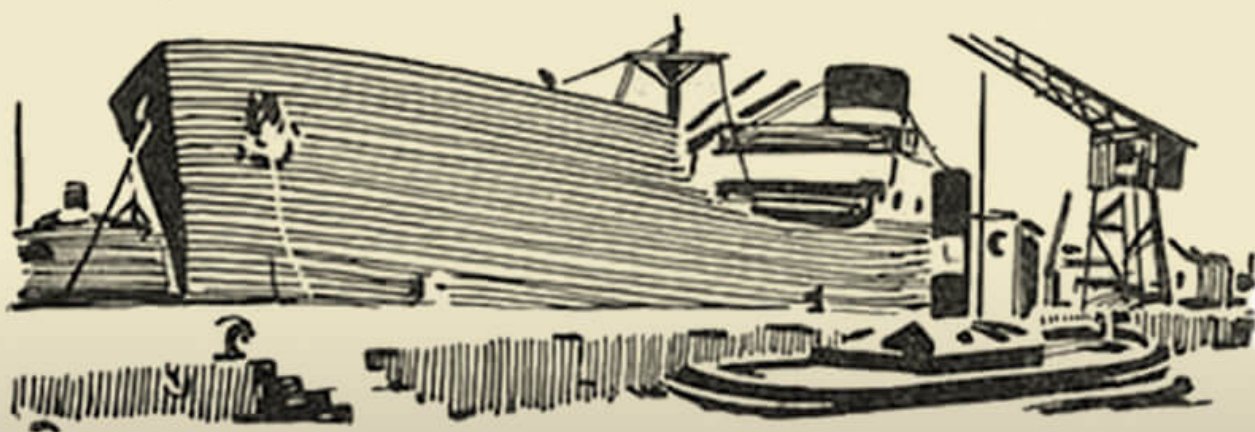


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1991

Αρ. Φύλλου 1039/1097



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO.1039 / 1097
15 MAPTIOY 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.

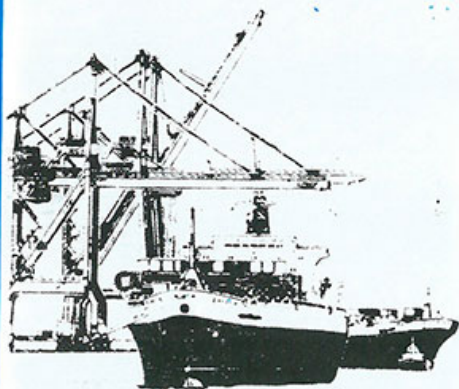
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΜΑΡΤΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1039/1097**

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. 1039/1097 March 15th, 1991**

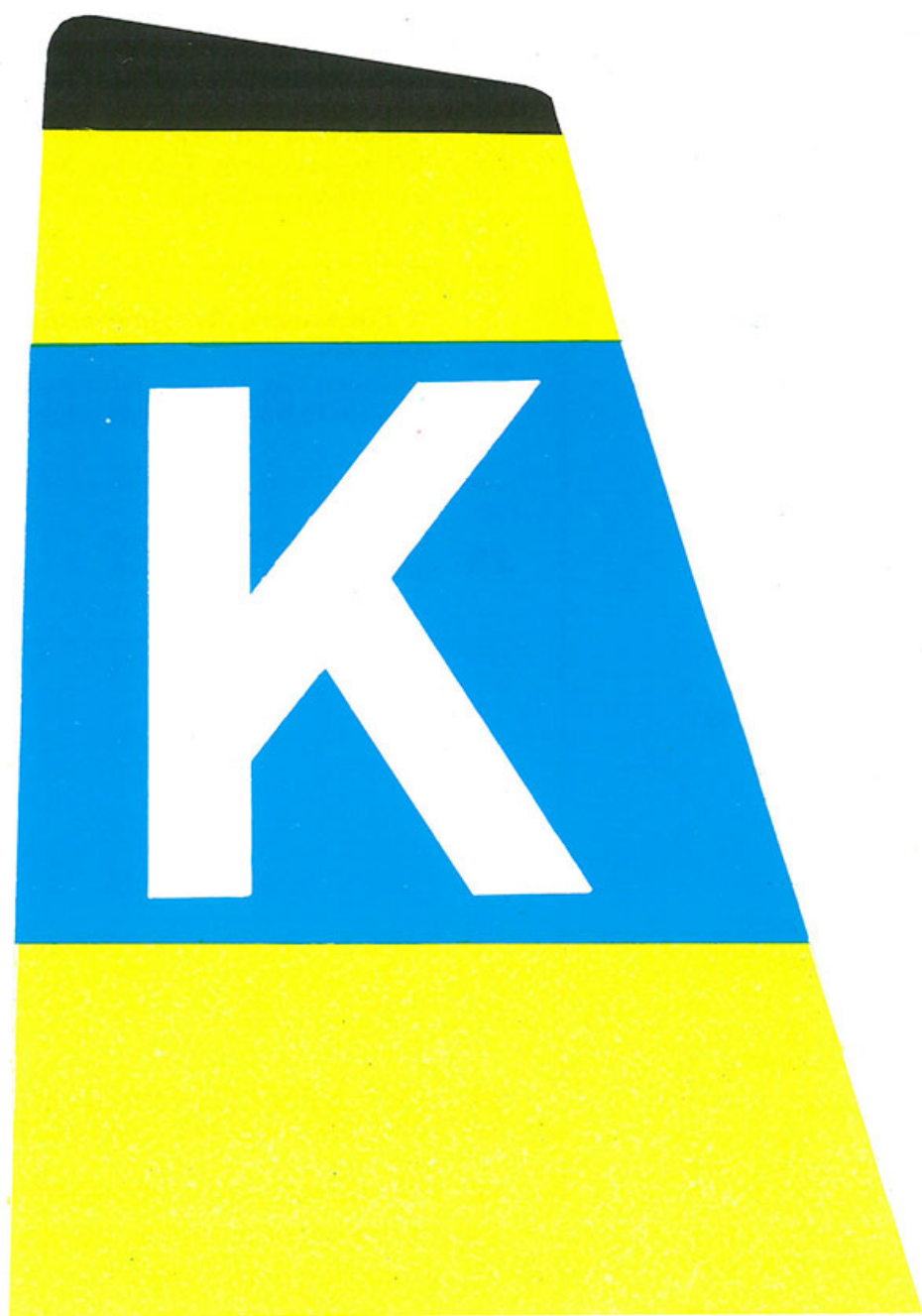
**FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:**
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12** Λίγα από Όλα.
Του κ. Δημήτρη Χ. Τσαπραλή.
-
- 17** Η Διαιτησία στη δεκαετία του 1990.
Του προέδρου της Ένώσεως Ναυτιλιακών
Διαιτητών Λονδίνου κ. Άλ. Ι. Καζάντζη.
-
- 22** Η Αμερικανική Αντιρυπαντική Νομοθεσία
(OPA 90).
Ανάλυση των βασικών διατάξεων από
τό Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο.
-
- 25** Οι κλοπές των κοντέινερς.
Μία ενδιαφέρουσα έρευνα.
-

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 ΧΡΟΝΩΝ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
41 ENGLISH SUPPLEMENT
44 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

Μπορούμε νά πάρουμε περισσότερα

Δέν είμαστε σέ θέση νά γνωρίζουμε εάν τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άπασχολεί στό 'Υπουργείο μας καί κάποια άλλη ύπηρεσία, εκτός τό Γραφείο Τύπου πού σπεύδει — καί κάνει πολύ καλά — νά δίνει κάθε μήνα στή δημοσιότητα τά στοιχεία γιά τή συναλλαγματική συνεισφορά τής Ναυτιλίας — δέν άναφερόμεθα, φυσικά, στόν 'Υπουργό πού σπεύδει καί αυτός, σέ κάθε ευκαιρία, νά έπισημάνει — πολύ σωστά — αυτά πού προσφέρει στόν τόπο ή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έληνων.

'Αμφιβάλλουμε όμως εάν ύπάρχει έστω καί ένας στό 'Υπουργείο πού νά σκύβει πάνω από τά στοιχεία αυτά, νά τά μελετάει, νά προβληματίζεται, νά προσπαθεί νά βρεί τί δείχνουν κάθε φορά — τό πώς καί τό γιατί —, νά έντοπίζει τίς στρεβλώσεις πού παρουσιάζονται, νά ύποδεικνύει τίς έπιβαλλόμενες ρυθμίσεις γιά τή διόρθωση τής πορείας αλλά καί τήν πολιτική πού πρέπει νά ακολουθηθεί γιά νά αύξηθεί στό έπακρο, στό άνώτατο δυνατό, ή συναλλαγματική συνεισφορά τής Ναυτιλίας γιά τήν άντιμετώπιση των σοβαροτάτων προβλημάτων τής έθνικής οικονομίας σήμερα καί γιά τήν εξασφάλιση τής ευημερίας του τόπου αύριο, όταν θά έχουν ξεπερασθεί αυτά τά επείγοντα προβλήματα.

Γιατί, άπλούστατα, αν υπήρχε έστω καί ένας άνθρωπος πού θά έκανε όλα τά παραπάνω, θά κερδίζαμε — δηλαδή θά κέρδιζε ο τόπος — πολύ περισσότερα από αυτά πού παίρνουμε σήμερα έπειδή, οι σχεδιασμοί μας θά είχαν προσαρμοσθεί στήν πραγματικότητα καί δέν θά έμμέναμε σέ νεφελώδεις — ή άπλησiasτες, αν θέλετε σήμερα — επιδιώξεις καί ούτε θά προσπαθούσαμε νά βρούμε κάθε φορά καί μία νέα δικαιολογία γιά τή διάψευση των προσδοκιών μας, δέν θά λέγαμε τή μία δι φταίει ή παγκόσμια οικονομική ύφεση καί τήν άλλη ή κρίση καί ο πόλεμος στόν Κόλπο πού δέν έρχονται τά πλοία.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

"Όλοι έλπίζουν ότι έντός του Μαρτίου θά έχει έπιτευχθεί συμφωνία μεταξύ τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τής Ναυτικής Όμοσπονδίας γιά τήν ύπογραφή τής νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων, προκειμένου νά ακολουθήσουν καί οι συμβάσεις γιά τά πληρώματα των πλοίων των άλλων κατηγοριών ώστε νά μήν παραταθεί άλλο ή έκκρεμότητα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν παρεμβαίνουν ούτε υπέρ τής μιάς, ούτε τής άλλης πλευράς, ύπογραμμίζουν όμως ότι πρέπει νά έγκαταλειφθούν καί από τά δύο μέρη όλα τά τερτίπια πού τά προηγούμενα χρόνια δέσποζαν στίς μεταξύ τους σχέσεις κατά τήν εποχή των διαπραγματεύσεων γιά τήν ύπογραφή των νέων συμβάσεων καί νά μιλούν πλέον όλοι μέ άνοικτά χαρτιά καί πλήρη ειλικρίνεια.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Η χώρα αυτή, όπου ως γνωστόν, άνθει ή φαιδρά πορτοκαλέα, διαθέτει άθλητικούς δικαστές, πού είναι μάλλιστα συνεχώς στό προσκήνιο λόγω των ποικίλων προβλημάτων καί έριδων πού ύπάρχουν στό ποδόσφαιρο, αλλά, αυτή, ή κατ' έξοχήν ναυτιλιακή χώρα, μέ τή μεγαλύτερη ναυτιλία στόν κόσμο, δέν διαθέτει ούτε ναυτιλιακούς δικαστές καί, κατ' επέκταση, ούτε ναυτιλιακά δικαστήρια. Καί όλες οι σχετικές ύποθέσεις παραπέμπονται γιά επίλυση στό δικαστήριο του Λονδίνου:

Έχει συνεπώς άπόλυτο δίκαιο τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Ελλάδος πού επανέρχεται στό θέμα καί ζητεί νά συσταθούν στόν Πειραιά ειδικά ναυτικά δικαστήρια, γιατί είναι άναμφισβήτητο ότι χωρίς τή βελτίωση άπονομής τής δικαιοσύνης, οι εκκλήσεις γιά προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στήν Ελλάδα, θά παραμένουν έλάχιστα πειστικές.

Τό Ν.Ε.Ε. έπισημαίνει όρθότατα ότι ή 'Αγγλία παρά τή συρρίκνωση του έμπορι-

'Οδηγηθήκαμε στίς άνωτέρω σκέψεις από τή συνεχή αύξηση πού παρουσιάζει τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα — τόν περασμένο Ιανουάριο είχαμε καί νέα σημαντική αύξηση πού άνήλθε σέ 21,1% — χωρίς νά ύπάρξει κάποια παράλληλη αύξηση του υπό Έλληνική σημαία στόλου.

Τό τί σημαίνει αυτό είναι άυτόνοήτο, τουλάχιστον σέ μās καί στήν ναυτιλιακή κοινότητα πού έχει νά άσχοληθεί μέ πολύ σοβαρότερα πράγματα από τό ποιός θά γίνει άρχηγός, ποιός θά φύγει, ποιός θά μπει στό «ψυγείο» καί ποιός θά προωθηθεί στίς καίριες θέσεις. Καί από εδώ ξεκινάει τό δέον, τό τί πρέπει, δηλαδή, νά κάνουμε γιά νά αύξήσουμε άκόμη περισσότερο τή συναλλαγματική συνεισφορά τής Ναυτιλίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν ύποδείξει μία λύση πού «δένει» πάλι τό ελληνικό πλοίο μέ τόν τόπο καί έπιπλέον οδηγεί μέ μαθηματική ακρίβεια σέ σημαντική αύξηση καί του ναυτιλιακού συναλλάγματος, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί καί υπέρ του ΝΑΤ καί παράλληλα εξασφαλίζει τους άναγκαίους πόρους γιά τή δημιουργία των στελεχών πού χρειάζεται ή Ναυτιλία μας.

Χιλιοεπιωμένα πράγματα, θά πούν οι τακτικοί άναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» καθώς καί όλοι εκείνοι πού άσπάζονται, επικροτούν καί ένισχύουν μέ παρεμβάσεις όπου δεί αυτές τίς άντιλήψεις.

Παρ' όλα αυτά, έμείς δέν θά σταματήσουμε νά τά επαναλαμβάνουμε μέχρις ότου σταματήσουν νά παραμυθιάζονται μέ φρούδες έλπίδες — γιά νά μήν πούμε μέ φούμαρα — εκείνοι πού έχουν τίς ευθύνες γιά τήν υπέρ του τόπου αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων τής Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά καί γιά τήν άντιμετώπιση των προβλημάτων της, τό κυριότερο από τά όποια αυτή τή στιγμή, έπειδή έχει άμεση σχέση μέ τήν ύπαρξή της, είναι ή εξασφάλιση του ανθρώπινου δυναμικού πού χρειάζεται.

κού της στόλου, άποτελεί τό σημαντικότερο κέντρο έπιλύσεως, ναυτιλιακών διαφορών, κυρίως εξαιτίας τής διατηρήσεως, του ειδικού ναυτικού δικαστηρίου καί τής ανάπτυξης του θεσμού τής ναυτικής διαιτησίας.

Καί επίσης όρθότατα τονίζει ότι ή σύσταση στόν Πειραιά ειδικών ναυτικών δικαστηρίων, θά συνέβαλε άποτελεσματικά, εκτός των άλλων στήν αύξηση τής δικηγορικής ύλης σέ όφελος των Έλλήνων δικηγόρων, στήν προβολή τής χώρας καί στήν ένίσχυση τής έμπιστοσύνης των διεθνώς συναλλασσόμενων στήν ελληνική δικαιοσύνη.

Τό θέμα, όπως είναι γνωστό, έχει τεθεί κατ' επανάληψη στό παρελθόν, αλλά, όπως είναι επίσης γνωστό, είχαν ύπάρξει άντιρρήσεις από τους ίδιους τους δικαστικούς, πού δέν εξετάζουμε αν εύσταθούν ή όχι.

Κατά τήν ταπεινή μας άποψη, έπειδή τό ζήτημα σχετίζεται καί μέ τά οικονομικά καί κάθε όβολός από όπουδήποτε μπορεί νά προέλθει είναι ιδιαίτερα χρήσιμος αυτή τή δύσκολη εποχή πού περνάει ο τόπος — καί

τά ειδικά ναυτικά δικαστήρια θα αποδώσουν πάρα πολλά πρέπει να παραμερισθούν όποιεσδήποτε αντιρρήσεις υπάρχουν και αυτή τη φορά να προχωρήσουμε χωρίς άλλες καθυστερήσεις στη δημιουργία των ναυτιλιακών δικαστηρίων.

Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τί να πρωτοσημειώσει κανείς από τα παράξενα που συμβαίνουν στο τόπο αυτό και πλήττουν καίρια τον Τουρισμό και κατ'έπекταση την επιβατηγό μας Ναυτιλία.

Οι πρόσφατες βομβιστικές ενέργειες στα τουριστικά λεωφορεία και ο θανάσιμος τραυματισμός του Αμερικανού λοχία από τη βόμβα που τοποθέτησε σύμφωνα με δήλωσή της η οργάνωση 17 Νοέμβρη, ήλθαν να δώσουν νέο πλήγμα στην ήδη προβληματική τουριστική κίνηση του 1991, τη στιγμή που η ήγεςία του Υπουργείου Τουρισμού και του ΕΟΤ προσπαθεί με έπισκέψεις στις ξένες πρωτεύουσες και με έντατικοποίηση της διαφημιστικής εκστρατείας να ανατρέψει το τουριστικό ρεύμα υπέρ της χώρας μας.

Μέσα συμβαίνουν θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ότι τρομοκρατικές ενέργειες σαν αυτές των τελευταίων εβδομάδων υποκινούνται από ξένα κέντρα που έχουν στόχο να πλήξουν καίρια τον ελληνικό τουρισμό και να φέρουν σε προβληματική θέση τις εταιρίες εκμετάλλευσης κρουαζιεροπλοίων και όχημα ταγωγών πλοίων.

ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ;

Περιορισμένη κατά 30%, σε σύγκριση

μέ τα στοιχεία του προηγούμενου έτους, είναι η προσέλευση των δικαιούχων για την παραλαβή των δικαιολογητικών, που άρχισε στις 25 Φεβρουαρίου, για τη χορήγηση του οικογενειακού επιδόματος του 1990, από τον Όργανισμό Ειδικού Λογαρασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.).

Σχετική επισήμανση έγινε από τη διοίκηση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. προς το Υπουργείο Ναυτιλίας, από το οποίο ζητήθηκε συνδρομή για την ενημέρωση των δικαιούχων ναυτικών, ώστε να είναι σύντομη η έναρξη της χορηγήσεως του επιδόματος του έτους 1990, που πιθανόν, όπως υπογραμμίζει η διοίκηση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., να αρχίσει κατά το τέλος Μαρτίου.

Έπειτα από αυτό το Υπουργείο με ανακοίνωσή του υπενθυμίζει ότι όσοι ναυτικοί δεν έλαβαν οικογενειακό επίδομα και το 1989 μπορούν να προμηθευτούν το σχετικό έντυπο από τα γραφεία του Οργανισμού, τις λιμενικές αρχές, τα προξενικά λιμεναρχεία και τα ναυτεργατικά σωματεία. Τίς αιτήσεις με τα δικαιολογητικά οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να τα καταθέτουν στον Όργανισμό ή στα λιμεναρχεία, ή να τα στείλουν ταχυδρομικά με συστημένη επιστολή στον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. (Φίλωνος 97-99 Τ.Κ. 185 35 Πειραιάς).

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Μία περισσότερο προσεκτική ματιά στα στοιχεία που ανακοίνωσε το Υπουργείο για τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν από τις λιμενικές αρχές τον περασμένο Ιανουάριο για διάφορες παραβάσεις της ναυτιλιακής νομοθεσίας οδηγεί σε μία απροσδόκητη

διαπίστωση: Σε σύνολο προστίμων ύψους 24 εκατ. δραχμών περίπου, τα πρόστιμα για παράνομη αλιεία με ένα ποσόν 7.670.000 δρχ. καταλαμβάνουν τη δεύτερη κατά σειρά θέση και έπονται των προστίμων με τη γενική διατύπωση «παραβάσεις κανονισμού λιμένων».

Φυσικά γι' αυτό δεν γίνεται η παραμικρή κουβέντα — και όχι βέβαια θόρυβος — παρά το ότι το γεγονός δείχνει σε όλη της την έκταση την λεηλασία (και την καταστροφή) που υφίσταται ο ενάλιος πλοῦτος από αυτήν την ... δραστηριότητα που τείνει να εξελιχθεί σε εθνικό σπόρ.

Ένω και για μία όπωσδήποτε — και τυχαία ακόμη — διαρροή όχι πετρελαίου αλλά σεντινόνερων από οποιοδήποτε πλοίο γίνεται πρώτο θέμα από τις έφημερίδες και τα πολλά μέσα δημοσιότητας που ανεβοκατεβάζουν τους πλοιαρχούς και γενικά τους ναυτικούς μας με όλα τα κοσμητικά έπιθετα.

Η ΙΣΧΥΣ ΕΝ ΤΗ ΕΝΩΣΕΙ

Ο κορυφαίος πλοιοκτήτης δεξαμενοπλοίων του Χόγκ Κόγκ Δρ Χέλμουτ Σόχμεν, πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρίας World Wide Shipping Agency, καλεί την ναυτιλιακή βιομηχανία να ένωθεί για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που την άσχοιούν όπως είναι η επάνδρωση και η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η ρύπανση της θάλασσας και τα πρόσφατα νομοθετικά πλήγματα εναντίον της Ναυτιλίας.

Η δημιουργία ενός παγκοσμίου οργάνου της ναυτιλιακής βιομηχανίας πιστεύει ο Δρ Σόχμεν, θα μπορούσε να βοηθήσει στην επίλυση προβλημάτων που αναφέρονται όχι πλέον σε τοπικό επίπεδο ή που θα είναι περιορισμένα σε ένα τομέα των θαλασσίων μεταφορών αλλά που πλήττουν γενικά την Ναυτιλία.

Σύμφωνα με το Δρ Σόχμεν, η ανάγκη για τη δημιουργία αυτού του παγκοσμίου οργάνου της Ναυτιλίας, έγινε περισσότερο ορατή μετά την καταστροφή του «Εκχον Valdez» και την έφαρμογή της Αντιρυπαντικής Νομοθεσίας των ΗΠΑ που ήταν το άμεσο αποτέλεσμα της. Ένα παρόμοιο όργανο θα έμπόδιζε την έφαρμογή διαφόρων πρακτικών και αντιδράσεων από μεμονωμένους πλοιοκτήτες έναντι θεμάτων που άφοιούν όλόκληρη τη Ναυτιλία και θα έπρεπε την παρουσίαση ενός κοινού μετώπου.

Σάν παράδειγμα ο Δρ Σόχμεν ανέφερε την προσπάθεια της ΕΧΧΟΝ να απαγορεύσει τη χρήση ναρκωτικών και ποτών στα πλοία και την αναγκαστική αποδοχή αυτών των κανονισμών από τους περισσότερους πλοιοκτήτες. Αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής είναι ότι η ΕΧΧΟΝ θα μπορεί πλέον να έπιρρίπτει την ευθύνη για ένα άτύχημα στον πλοιοκτήτη που δεν έφαρμόζει την πολιτική αυτή. Η εταιρία World Wide άρνήθηκε να έφαρμόσει αυτούσια αυτή την πολιτική με αποτέλεσμα η ΕΧΧΟΝ να μην χρονοναυλώνει πλέον πλοία της.

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

Η κατατεμάχισή της δύναμης της Ναυτιλίας σέ διάφορους οργανισμούς αποδυνάμωσε την πίεση που θα μπορούσε να ασκήσει μία ενωμένη ναυτιλιακή βιομηχανία, καταλήγει (καί έχει δίκαιο) ο Δρ Σόμεν — ή Ισχύς εν τη ενώσει.

ΤΟ ΜΕΜΟΡΑΝΤΟΥΜ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

Μέ πρωτοβουλία του Γάλλου πρωθυπουργού συνήλθε στο Παρίσι στις 14 Μαρτίου η διακυβερνητική διάσκεψη η οποία στά πλαίσια του «Μεμoranτoυμ των Παρισίων» θα μελετήσει τά αναγκαία μέτρα γιά τή βελτίωση τής ασφαλείας των πλοίων.

Όπως είναι γνωστό, τό Μεμoranτoυμ αυτό εκφράζει τή συμφωνία που υπέγραψαν στό Παρίσι τό 1982 οί 14 χώρες τής Εύρώπης, δηλαδή 11 μέλη τής ΕΟΚ καί τά τρία Σκανδιναβικά κράτη (Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία) μέ τή συνεργασία του ΙΜΟ καί του ΔΟΕ.

Οί βασικοί σκοποί του είναι ή συνεργασία καί έναρμόνιση των προσπαθειών των ναυτικών Άρχων στον τομέα του έλέγχου των πλοίων από τά κράτη του λιμένος καί ή αναγκαία βοήθεια γιά τήν προσαρμογή των πλοίων στά διεθνή επίπεδα ασφαλείας που καθορίζονται από μία σειρά διεθνών συμβάσεων περί ασφαλείας τής ανθρώπινης ζωής στή θάλασσα, περί προλήψεως τής ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος καί περί των συνθηκών διαβιώσεως καί εργασίας στα πλοία.

Γιά τήν εφαρμογή των παραπάνω σκοπών τέθηκε ως πρώτος στόχος ή υποβολή σέ επιθεώρηση τουλάχιστον του 25% των πλοίων που καταπλέουν στά λιμάνια των χωρών. Ό στόχος αυτός δέν έπετεύχθη καί τά ποσοστά των ελέγχων ποικίλουν από χώρα σέ χώρα. Γι' α'υτό καί κύριο έργο τής διασκέψεως του Μαρτίου είναι ο προγραμματισμός των μέτρων εκείνων που θα επιτρέψουν νά επιτευχθεί ο στόχος του 25%. Παρήγορο σημείο θεωρείται τό γεγονός ότι στή διάσκεψη, πλην των αρχικών μελών, θα παραστούν καί εκπρόσωποι του Καναδά, τής Ιαπωνίας, του Μarόκου, τής ΕΣΣΔ καί τής Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗΣ

Τό γνωστό International Maritime Bureau (IMB) που αποτελεί είδικευμένο όργανο του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου γιά τήν καταπολέμηση τής ναυταπάτης, πλούτισε τήν τράπεζα των πληροφοριών του μέ 70 νέα μέλη οργανωμένα υπό τήν αιγίδα του κλάμπ West of England. Είναι προφανές ότι ή παροχή χρησίμων πληροφοριών γιά τήν οικονομική κατάσταση των ναυλωτών πρό τής υπογραφής του ναυλοσμφώνου θα συμβάλει στήν αποφυγή σοβαρών οικονομικών ζημιών σέ περίπτωση άθετήσεως των υποχρεώσεων εκ μέρους ενός των συμβαλλομένων.

Όπως δήλωσε ο Διευθυντής του IMB,

τό Γραφείο διαθέτει σήμερα τό πλουσιότερο απόθεμα πληροφοριών του κόσμου σέ σχέση μέ τούς ναυλωτάς καί προωθεί έπί μονίμου βάσεως τή δημοσίευση των σχετικών στοιχείων καί τή συνεχή βελτίωσή της, ώστε νά καταστεί αποτελεσματική ή πάλη κατά τής ναυταπάτης. Η συμφωνία μέ τό West of England προβλέπει τήν μετά από κάθε ναύλωση υποβολή σχετικής έκθέσεως, τής οποίας θα μπορούν νά έπωφεληθούν όλα τά μέλη του Γραφείου. Παράλληλα καί τό αρμόδιο στέλεχος του κλάμπ εξέφρασε τήν έλπίδα ότι ή συνεργασία μέ τό IMB θα ένθαρρύνει τά μέλη του όπως ένημερώνονται περί των ναυλωτών πριν δεχθούν τά πλοία τους.

Παρατηρείται εξάλλου ότι τό σύστημα αυτό θα βοηθήσει σημαντικά τούς έπί των ναυτικών υποθέσεων νομικούς, οί όποιοι συχνά βρίσκονται σέ δύσκολη θέση όταν ή ναύλωση δέν εξελιχθεί κανονικά. Ένω τώρα, μέ τίς πληροφορίες του Γραφείου, ο πλοιοκτήτης ή ο έφοπλιστής θα μπορεί πριν δεσμευθεί νά επαληθεύσει τά ουσιαστικά στοιχεία που τον ένδιαφέρουν, τά όποια σήμερα μαθαίνει μόνον όταν ανακύψει τό πρόβλημα.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Όλες οί ναυτιλιακές έπιχειρήσεις που τά πλοία τους έχουν νά άντιμετωπίσουν κατά καιρούς διάφορα προβλήματα στα σοβιετικά λιμάνια πρέπει νά σπεύσουν νά ένημερώσουν ύπευθύνως τό Ναυτικό Έπιμελητήριο ώστε αυτά νά τεθούν σέ συνάντηση του Έπιμελητηρίου μέ σοβιετική άντιπροσωπεία που θα πραγματοποιηθεί τήν προσεχή Τετάρτη 20 Μαρτίου — ήδη σχετική πρόσκληση έχει άπευθυνθεί καί στις οικείες έφοπλιστικές Ένώσεις καί γιά τόν λόγο αυτόν δέν θα είναι συγχωρητέα όποιαδήποτε όλιγωρία.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μεθοδικοί καί προβλεπτικοί οί Γάλλοι αρμόδιοι του Έγυπτουργείου Θαλάσσης δημοσίευσαν Προεδρικό Διάταγμα μέ τό όποιο έπισημοποιείται ο έμπλουτισμός του λεξιλογίου των μεταφορών. Τή ρύθμιση αυτή επέβαλε τό πλήθος των νέων όρων καί όρισμών που, μέ βάση κυρίως τήν αγγλοσαξωνική όρολογία, έχουν καθιερωθεί στή διεθνή πρακτική. Μεταξύ αυτών σταχυολογούμε τούς ακόλουθους:

Wagon, σημαίνει άποκλειστικά τό σιδηροδρομικό όχημα που δέν διαθέτει δική του κινητήρια μηχανή καί προορίζεται γιά τή μεταφορά φορτίων. Ό όρος δέν πρέπει νά χρησιμοποιείται γιά όχήματα μεταφοράς επιβατών.

Conteneurs hors - cote (άγγλικά high cube καί super high cube) σημαίνει έμποροκιβώτιο του όποιου οί διαστάσεις υπερβαίνουν τά καθιερωμένα διεθνή μέτρα.

Emprotage, είναι ή φόρτωση ύγρων, άεριούχων ή κονιοποιημένων φορτίων σέ έμποροκιβώτιο ή σέ δεξαμενή ή σέ μεταφορικό όχημα. Depotage δέ ή εκφόρτωση των φορτίων αυτών από τούς παραπάνω χώρους.

Έχουμε τήν έντύπωση ότι καί στά έλληνικά δέν υπάρχουν άκριβώς άντίστοιχοι όροι καί ότι αναγκαζόμεθα καί εδώ νά χρησιμοποιούμε τούς ξενικούς όρους ή περιφραστικούς όρισμούς που δέν ξέρουμε αν αποδίδουν τήν όρθή έννοια. Καί νά σκεφθεί κανείς ότι διαθέτουμε μία γλώσσα που λεηλατείται καθημερινά γιά τόν έμπλουτισμό τής παγκόσμιας τεχνικής καί έπιστημονικής όρολογίας.

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

«LA PALMA»: Περιμένουμε

Αντιλαμβανόμαστε ότι, ανεξάρτητα από τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα συνεχίσουν να σωρεύονται σέ βάρος της αξιοπιστίας του Υπουργείου εάν δεν υπάρξει άμεση κάθαρση στο απόστημα που έχει δημιουργηθεί, εκείνοι που χειρίστηκαν την υπόθεση του πλοίου «La Palma» — εκθέτοντας μάλιστα προσωπικά και τον Υπουργό που τον έβαλαν να λέγει άλλ' αντ' άλλα σέ σχετική επιστολή του προς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» — έχουν κάθε λόγο να μην θέλουν να ξεκαθαρίσει αυτό τό θέμα γιατί τότε θά αποκαλυφθεί πλήρως ο ρόλος που διαδραμάτισαν στο μέχρι τώρα κουκούλωμα της ξεκάθαρης και επιβεβαιωμένης μάλιστα μέ δικαστικές αποφάσεις κομπίνας.

Διερωτώμαστε όμως τί θά κάνουν τώρα που υπάρχει καί η γνωστή γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους:

Πρώτα - πρώτα ο ίδιος ο Υπουργός, ο οποίος — θά του πούμε έξω από τὰ δόντια δση καλή διάθεση καί αν έχουμε καί δση καί εκτίμηση καί αν τρέφουμε προς τό πρόσωπό του γιά τίς ικανότητες καί τίς συνεχείς προσπάθειές του γιά τό καλό τής Έλληνικής Ναυτιλίας καί των ανθρώπων της — έχει εκτεθεί ιδιαίτερα μέ την ιστορία αυτή.

Κατά δεύτερο λόγο η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, όχι μόνον γιατί μέ την κομπίνα του «La Palma» προκλήθηκε βλάβη στά συμφέροντα των μελών της αλλά καί επειδή οι υπεύθυνοι τής κομπίνας ενθαρρυνόμενοι ενδεχομένως από την προκλητικά άπαθή στάση του Υπουργείου Ναυτιλίας, επιδίωξαν να αποδόσουν στον ελληνικό έφοπλισμό την μομφή ότι όλη του η δραστηριότητα στηρίζεται σέ κομπίνες σάν τή δική τους.

Κατά τρίτο λόγο η δικαστική αρχή ή όποια νομίζουμε ότι ήρθε ή ώρα να επέμβει αυτεπαγγέλτως καί να διερευνήσει όλα όσα άφορούν τό συγκεκριμένο πλοίο, δηλαδή καί την κομπίνα, καί τὰ περί συναλλαγματικών άνωμαλιών γιά τὰ όποια, ειρήσθω εν παρόδω, ή Τράπεζα τής Ελλάδος που έχει επιληφθεί έξακολουθεί να τηρεί σιγήν ιχθύος καί γιά ό,τι άλλο ενδεχομένως έχει υπάρξει γύρω από τό πλοίο αυτό.

Αφήσαμε τελευταία την Κυπριακή Δημοκρατία, ή όποια επίσης έχει τηρήσει σιγήν ιχθύος επί του θέματος, αλλά ήρθε ή ώρα να κάνει εκείνο που πρέπει, άλλως θά είναι άναξιόπιστη καί δέν θά νομιμοποιείται να ζητεί από τους άλλους να κάνουν εκείνα που είναι πρωτίστως τής δικής της άρμοδιότητας.

Εμείς περιμένουμε καί ταυτόχρονα υπογραμμίζουμε ότι τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ όποια εξανάγκασαν τους μανδρινούς του YEN να αφήσουν τὰ τερτίπια καί να παραπέμψουν την υπόθεση στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, θά επιμείνουν να υπάρξουν οι άνάλογες άπαντήσεις καί τὰ επιβαλλόμενα μέτρα γιά τίς άσχημίες που έχουν γίνει.

ΕΥΝΟΪΚΗ ΑΠΗΧΗΣΗ

Μέ τον τίτλο «Έγκιβωτισμένος κίνδυνος» είχαμε γράψει σέ προηγούμενο τεύχος γιά τό άτύχημα που συνέβη σέ πλοίο τής Γαλλικής Γενικής Ναυτιλιακής Έταιρίας (CGM) από πυρκαγιά που εκδηλώθηκε σέ έμποροκίβωτο τό όποιο περιείχε επικίνδυνες χημικές ουσίες, που δέν είχαν δηλωθεί ως περιεχόμενο του κιβωτίου κατά τή φόρτωσή του. Ύστερα από τό άτύχημα ή CGM ανέλαβε άγώνα γιά τήν γενικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος, ό όποιος,

όπως φαίνεται, είχε ευνόικη άπήχηση καί έλπιδοφόρα άποτελέσματα.

Πράγματι τό Βέλγιο, ή Όλλανδία καί ή Γερμανία εξετάζουν ήδη τή δυνατότητα ένοσχύσεως του έλέγχου των κοντέινερς που περιέχουν προϊόντα τὰ όποια έχουν χαρακτηριστεί από τον IMO ως εύφλεκτα ή επικίνδυνα. Προς τό σκοπό αυτόν ένεργήθηκε ήδη σχετική έρευνα στους λιμένες των τριών χωρών, τό πόρισμα τής όποιας θά ανακοινωθεί συντόμως, ώστε να ευαισθητοποιήσει τίς άρμόδιες Αρχές γιά τό πλήθος των παραλείψεων που παρατηρούνται κατά τήν κατάρτιση των δικαιολογητικών μεταφοράς καί φορτώσεως των κοντέινερς.

Μεταξύ των δυσκολιών που αντιμετώπιζει ή προσπάθεια άποφυγής όλων αυτών των επικίνδυνων δυσλειτουργιών είναι ή άδυναμία συστηματικού έλέγχου των κοντέινερς που παραμένουν ελάχιστα στά τέρμιναλ ή που στοιβάζονται τό ένα επάνω στο άλλο κατά τρόπο που έμποδίζει τήν εξέταση του περιεχομένου.

Ο ΘΥΛΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ

Οι πολλές περιπέτειες καί άναποδιές, άρχισαν να άμαυρώνουν κάπως τον θύλο των γιγάντιων καταμαράν «Sea Cat» μέ τὰ όποια ή γνωστή έταιρία Hoverspeed είχε όραματισθεί να δώσει τήν επαναστατική λύση στη θαλάσσια συγκοινωνία τής Μάγχης. Τό περίφημο πρώτο πλοίο τής σειράς, τό «Great Britain», που διέπλευσε τον Άτλαντικό, που έσπασε τό ρεκόρ τής ταχύτητος καί διαφημίστηκε ως ή τελευταία λέξη των σύγχρονων φέρρυ - μπώτ άπεσύρθη τελικά από τή γραμμή Χερβούργου - Πόρτσμουθ καί άκίνητοποιήθηκε στο Χερβούργο. Τό κατασκευαστικό έλάττωμα που παρουσίασαν οι έλικές του θά απαιτήσει τήν επανακατασκευή των έλικών όλων των σκαφών τής σειρά των πέντε όμοίων μονάδων που ναυπηγούνται γιά λογαριασμό τής έταιρίας.

Ήδη ή έταιρία, μετά τήν εγκατάλειψη τής γραμμής Χερβούργου - Πόρτσμουθ, έχει προγραμματίσει γιά τὰ μέσα του έτους τή σύνδεση τής γραμμής Βουλώνης - Ντόβερ στην όποια, μετά τίς έπισκευές του, θά δομολογήσει τό «Great Britain» γιά πέντε ήμερήσιες διαδρομές. Παράλληλα σχεδιάζει να διαθέσει τό δεύτερο σκάφος τής σειράς, τό «France» στη γραμμή Καλαί - Ντόβερ μέ 6-7 ήμερήσιες διαδρομές, οι όποιες προβλέπεται να φθάσουν τίς 10 από τίς αρχές του 1992, όποτε καί ή έταιρία θά άποσύρει από τήν κυκλοφορία τὰ άερόστρωμα σκάφη που έξυπηρετούν τώρα τή γραμμή.

Παρατηρείται πάντως ότι οι τελικές λύσεις θά εξαρτηθούν σέ μεγάλο βαθμό από τήν έτοιμότητα καί τήν πληρότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων στους άφετήριους λιμένες τής Βουλώνης καί του Καλαί αλλά καί του Ντόβερ.

MAIN ENGINES FOR SALE

1200 BHP	1000 RPM	BLACKSTONE	EZSL-8
1025 BHP	750 RPM	NORDMO	LDM-6
750 BHP	900 RPM	BLACKSTONE	EWSL6M
660 BHP	380 RPM	ALPHA	406 -26VO
500 BHP	380 RPM	DEUTZ	RV6M545
460 BHP	380 RPM	ALPHA	406-VO
300 BHP	360 RPM	ALPHA	404 -VO

GEN - SETS, PURIFIERS, START KOMPRESSORS, SPARES.
RECONDITIONING OF MEDIUM SPEED VALVE COMPONENTS

CONTACT: PAKIRIKOU N.
TEL: 46-31-215165
FAX: 46-31-192834
TLX: 21536 NPIE S.

N.P. IMPORT - EXPORT
VIRGINSATAN, 11B
41654 GOTHENBURG
SWEDEN

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



ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 ΧΡΟΝΩΝ

ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ κ. ΙΩΑΝΝΗ Ν. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΑ-ΚΗ

Φίλε Κύριε Ρήγα-Κωττάκη,

Καθῆκον μου ἐπιβάλλει νά σᾶς ἐκφράσω τά συγχαρητήριά μου γιά τήν συμπλήρωση 60 χρόνων ἀνελλιπούς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Μαζί μέ τά συγχαρητήριά μου συνεκφράζω καί τίς εὐχές μου, προσωπικῶς νά συνεχίσετε ἐπί πολλά χρόνια προσφέροντες εἰς τήν ἐπιτυχή ἐκδοσιν τοῦ Περιοδικοῦ τοῦ ὁποῖου ἡ ἀξία καί ἡ σημασία εἶναι ἰδιαίτερη σέ ἓνα μεταβαλλόμενο κόσμον πού δοκιμάζεται ἡ παράδοση καί οἱ ἀξίες της.

Ἡ παρουσία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι ὅσο ποτέ ἄλλοτε ἀναγκαία κατά τήν περίοδο αὐτή πού ἀναθεωροῦνται τά δεδομένα κατά ξηράν, θάλασσα καί ἀέρα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού εὐτυχῶς στό πρόσωπό σας βρῆκαν τόν ἱκανό συνεχιστή τῆς σταδιοδρομίας των ὡς Περιοδικοῦ, συνδέεται μέ πολύπλευρη παρουσία στήν «Ἑλληνική Ναυτιλία».

Σημειώνεται:

- Ἡ Ἐκδοτική δημοσιογραφική ἐπάρκεια καί πληρότης.
- Ἡ ἀνάπτυξη σχέσεων Τύπου μέ τόν Ἐφοπλισμό.
- Ἡ καθιέρωση τῆς Ναυτιλιακῆς Προβολῆς.
- Ἡ συμμετοχική, συμβουλευτική παρουσία στήν Ἑλληνική Ναυτιλία.
- Ἡ προσωπική διασύνδεση στό διευθυντικό ἐπίπεδο τῶν Ναυτιλιακῶν καί ἄλλων συγγενῶν ἐπιχειρήσεων.

Δικαιολογεῖται ἐπομένως ἡ διάθεσις νά σπεύσω νά σᾶς συγχαρῶ καί νά σᾶς εὐχηθῶ προσωπικῶς καί στά «Ναυτικά Χρονικά» συνέχιση τῆς προσφορᾶς σας χρόνια πολλά ὥστε νά ἀξιοθεῖτε εἰς τόν ἑορτασμόν καί τῶν 100 χρόνων ἀπό τῆς ἰδρύσεως.

Λ Λ Λ

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΑΝΤΩΝΙΟ Π. ΜΕΡΟΥΣΗ

Ἀγαπητέ κ. Ρήγα-Κωττάκη,

Διά τή συμπλήρωση 60 χρόνων ἀπό τήν ἐκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρακαλῶ δεχθῆτε τά πλέον θερμά μου συγχαρητήρια καί τίς εὐχρινεῖς εὐχές μου γιά τήν συνέχισιν τῶν ἀγώνων σας ὑπέρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ σελίδες τοῦ περιοδικοῦ σας, ὅλα αὐτά τά χρόνια ὑπῆρξαν, γιά τή μεγάλη Ναυτιλιακή Οἰκογένεια, ὄχι πληροφορική δελτία, ἀλλά αὐτόνομος φάρος γιά τοὺς ἐκάστοτε ἀπαιτηθέντας χειρισμούς πρὸς ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τά ἄρθρα τοῦ περιοδικοῦ δέν εἶναι ἀπλά κείμενα συγκέντρωσις ἐπὶ μέρους γνῶμῶν, ἀλλά ἀποτελοῦν δημιουργικὴν αὐτῶν σύνθεσιν, χωρὶς ὅμως καί νά στεροῦνται εἰδησιογραφικῆς ἀπόχρωσης.

Τέλος σᾶς εὐχομαι νά συνεχίσετε τό δημιουργικόν σας ἔργο γιά πολλές δεκαετίες ἀκόμη.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα τό σημείωμά σας στο τελευταίο τεύχος (6/3/91), του περιοδικού σας, με τον τίτλο «Από την ψυχή μας», που αρκετά με «κολακεύετε».

Ξέρω ότι τό κείμενο αυτό οφείλεται στον φίλο μου Δημήτρη, που με την θαρραλέα γνώμη του, εκφραζόμενη από τό περιοδικό σας, έχει οδηγήσει πολλές φορές τή ναυτιλία σέ σωστούς Έθνικούς Δρόμους.

Δέν υπερφανεύομε ότι βοήθησα τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. νά βρεϊ τό δρόμο του.

Φιλοδοξώ όμως, από αυτή τήν ταπεινή καί κρυμμένη θέση, νά προσφέρω κάτι, αν τό κατορθώσω, στους Έλληνες ναυτικούς, τόσο γιά νά νοιώθουν ότι υπάρχει ζεστασιά από τούς ανθρώπους που τούς υπηρετούν, όσο καί γιά νά προσπαθήσουν καί οι άλλοι Όργανισμοί τών Ναυτικών νά κάνουν γλυκύτερο τό «πικρό» ψωμί, τό δικό τους καί τών οικογενειών τους.

Ό Berkson λέει, ότι ό «θρίαμβος τής ζωής είναι ή δημιουργία».

Εγώ όπως θά γνωρίζετε δέν θαυμάζω τόν θρίαμβο. Έκτιμώ περισσότερο τή γοητεία. Καί «γοητεία τής ζωής» είναι ό «Άγώνας».

Σ' αυτόν πιστεύω καί αυτόν ακολουθώ γιά νά μπορέσω νά δημιουργήσω.

Έχω βέβαια τή γνώμη, ότι αυτό τό «πιστεύω» μου, τό έχω «αντιγράψει» ή καί «κλέψει» από τό περιοδικό σας.

Νομίζω ότι στον Έλληνικό χώρο οι αγώνες του περιοδικού σας, γιά τούς Ναυτικούς, τούς πλοιοκτήτες, τήν Έθνική σημαία καί γενικότερα τήν Έλληνική Ναυτιλία, είναι δυναμικοί, σαφείς καί προοδευτικοί, μέ σημαντικά αποτελέσματα.

Τό περιοδικό σας μέ τούς θαρραλέους αγώνες του επιβάλλεται. Άκούγεται.

Άπό όσα ξέρω γιά τό περιοδικό σας, όσοι πέρασαν είτε σάν εκδότες καί διευθυντές, είτε σάν συντάκτες, είχαν καί έχουν ευγενική ψυχή καί αρκετή φιλική τρυφερότητα όπως τήν εκφράσατε γιά μένα στό ανωτέρω κείμενό σας.

Μέ ιδιαίτερη αγάπη
ΘΩΜΑΣ ΖΑΦΕΙΡΑΣ
Πρόεδρος του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Πειραιάς, 11 Μαρτίου 1991

Σημ. Συντ.: Όμολογούμε ότι βρεθήκαμε σέ δίλημμα γιά τήν απάντηση που έπρεπε νά δώσουμε σ' αυτό τό ευγενικό γράμμα του καλού καί ιδιαίτερα αγαπητού φίλου Θωμά Ζαφείρα. Γι' αυτό περιοριζόμαστε σέ εύχαριστίες γιά τήν αναγνώριση τής συμβολής τών «Ναυτικών Χρονικών» στή γενικότερη υπόθεση τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΕΞΥΓΕΙΑΝΣΙΣ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Όπως γνωρίζετε τίς μέρες αυτές τόσο τό Υ.Ε.Ν. όσο καί ή Ε.Ε.Ε. προσπαθούν νά βρουν ένα τρόπο νά βοηθήσουν τό ΝΑΤ νά ξεπεράσει τό αδιέξοδο στό όποιο βρίσκεται.

Μέ όλο τόν σεβασμό πρός τήν γνώμη τών αρμοδίων καί επαϊόντων που ασχολούνται μέ τό πρόβλημα θά ήθελα νά εκφράσω τήν δική μου γνώμη.

Άπό αρκετά χρόνια τώρα ή τάσις είναι νά ελλατώνεται ό αριθμός τών πλοίων καί νά αυξάνει τό μέγεθός των. Ό ύπολογισμός τών εισφορών του ΝΑΤ που ήτο πολύ όρθός μέχρι τήν δεκαετία του 1960 έπαψε πλέον νά είναι όρθός διότι έχουν μεταβληθεί τελείως τά δεδομένα. Προτείνω λοιπόν νά αυξηθούν οι εισφορές τών πλοίων αλλά μέ συντελεστές βάσει τών κο.χ. εκάστου πλοίου καί όχι τής συνθέσεως. Σήμερα ένα πλοίο 15,000 τόννων d.w. πληρώνει όσα καί ένα πλοίο 60.000 τόν. d.w. Τά μικρά πλοία δέν άντέχουν άλλη επιβάρυνση ή όποία αν τούς επιβληθεί θά εκλείψουν αναγκαστικά εντός ενός έτους, καί είναι ακόμα πάρα πολλά, όποτε τό ΝΑΤ θά βουλιάξει πιά βαθειά. Τά μεγάλα πλοία μπορούν καί πρέπει νά πληρώσουν καί δέν υπάρχει φόβος νά φύγουν από τήν Έλληνική Σημαία γιατί καμιά Σημαία δέν τούς παρέχει τήν σιγουριά τής Έλληνικής.

Μετά τιμής

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΔΑΡΟΣ
Σκουζέ 1 Πειραιάς

11, Μαρτίου, 1991



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΣΤΗΛΗ αποκαλύπτει ότι ύψηλα Ιστοτάμενοι κυβερνητικοί αξιωματούχοι έξεδήλωσαν ένδιαφέρον νά πληροφορηθούν από άλλες πηγές — καί όχι από τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας — γιατί δέν αποδίδουν τά μέτρα πού έχουν ληφθεί γιά τόν επαναπατρισμό τών πλοίων αλλά καί τί πρέπει νά γίνει γιά νά έπιτευχθεί ο στόχος αυτός.

Πρίν όμως αναφερθεί τί έχει λεχθεί από τίς πηγές αυτές γιά τό συγκεκριμένο θέμα, χρειάζονται δύο απαραίτητες διευκρινίσεις γιά νά αποφευχθούν πεπλανημένες έντυπώσεις: 'Η πρώτη είναι ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» καί οι άνθρωποι τους, άσχετα από τό γεγονός ότι ουσιαστικά μεταφέρθηκαν αυτολεξεί, μπορεί νά πεί κανείς, οι θέσεις τους, δέν περιλαμβάνονται στίς «πηγές» από τίς όποιες ζητήθηκαν πληροφορίες, έκτιμήσεις καί προτάσεις. Καί ή δεύτερη, ότι ή δυσπιστία, πού έκφράζεται έμμεσα αλλά σαφέστατα από τήν κίνηση αυτή, δέν άφορά, βεβαίως, τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη — τίς Ικανότητές του αλλά καί τό ένδιαφέρον του γιά τήν προκοπή τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας ούδεις άμφισβητεί — γιά τόν όποιο άπλώς επικρατεί ή έντύπωση ότι παραμυθιάζεται από παράγοντες έντός καί έκτός του 'Υπουργείου αναφορικά μέ τήν άπόδοση καί αποτελεσματικότητα τών μέτρων πού έχουν ληφθεί ή καί έτοιμάζονται, όπως είναι, λόγου χάρη, ή επέκταση τών φορολογικών ρυθμίσεων καί σέ άλλα πλοία.

Πάλι στό προκείμενο όμως: Σύμφωνα, λοιπόν, μέ πληροφορίες του γρά-

φοντος, από τίς προαναφερθείσες πηγές διαμηνύθηκε ότι δέν πρέπει νά άναμένονται βαπόρια στήν 'Ελληνική σημαία εάν δέν εξασφαλισθεί καί από μας ή έλευθεριότητα πού έχει έπιτευχθεί μέ τίς λύσεις στίς όποιες κατέφυγε τά τελευταία χρόνια ο μεγάλος όγκος τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Καί υποδείχθηκε νά υιοθετηθεί ή πρόταση τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν προσέλευση τών πλοίων διά του NAT. Μέ τήν όποία, όπως υπογραμμίστηκε, από τίς «πηγές» θά εξασφαλισθούν περί τά 15 δίσ δραχμών έτησίως γιά τό NAT (καί αντίστοιχο συνάλλαγμα γιά τήν ένθνική οικονομία) πού μαζί μέ τά σημερινά έσοδά του καί όρισμένες ρυθμίσεις, πού ουσιαστικά δέν θίγουν τό συνταξιοδοτικό καθεστώς τών ναυτικών μας, μπορούν νά λύσουν τό σημερινό δυσβάστακτο οικονομικό πρόβλημα καί νά έξυγιάνουν τό Ταμείο, ένώ ταυτόχρονα θά υπάρξουν καί οι πόροι πού χρειάζονται γιά μία γιγαντιαία έξόρμηση πού θά άποβλέπει στήν εξασφάλιση του απαραίτητου ανθρώπινου δυναμικού γιά τήν κάλυψη τών άναγκών τής Ναυτιλίας μας.

Πρέπει νά προστεθεί ότι γιά τήν έπίτευξη του στόχου τής προσελκύσεως τών πλοίων διά του NAT επαναλήφθηκαν οι ρυθμίσεις τής προτάσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» πού είναι: Πρώτο, κατάργηση τής εισφοράς του Νόμου 29/75, δεύτερο, έξίσωση τών εισφορών, τρίτο, κατάργηση του πιστοποιητικού έλληνικότητας, τέταρτο, υπολογισμός τής ύπηρεσίας σέ

πλοία μέ ξένες σημαίες γιά τήν δημιουργία τών προϋποθέσεων γιά τήν άπόκτηση πτυχίων καί διπλωμάτων — γιά τό θέμα αυτό υπογραμμίστηκε ότι πρό του 1953 λαμβάνονταν ύπ' όψει καί τά «ντισάρτσια» πού ούτε καν είχαν εξαγορασθεί — καί, πέμπτο, υποχρεωτική ασφάλιση όκτώ 'Ελλήνων γιά κάθε πλοίο — τών τριών άξιωματικών τής γέφυρας (πλοιάρχου, υποπλοιάρχου καί άνθυποπλοιάρχου) καί τών τριών άξιωματικών τής μηχανής (Α', Β' καί Γ' μηχανικού) καθώς καί δύο δοκίμων, τής γέφυρας καί τής μηχανής, αντίστοιχα, άνεξάρτητα εάν θά ύπηρετούν ή όχι στό πλοίο πού θά καταβάλλει εισφορές γιά όκτώ άτομα.

Τό έρώτημα είναι άν θά υπάρξουν αποτελέσματα από τήν πρωτοβουλία αυτή τών ύψηλά Ισταμένων κυβερνητικών άξιωματούχων, γι' αυτό τελούμε έν άναμονή.

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ φαίνεται ότι θά άπασχολούν τή στήλη κάθε 15θήμερο μέ τά προβλήματα πού δημιουργούν κάθε τόσο. Αυτή τή φορά δέν ευθύνονται οι ναυτικοί, ούτε οι παντός είδους «πράκτορες» πού άσχολούνται μέ τή διακίνησή τους, αλλά ή κρατική ύπηρεσία τών Φιλιππίνων πού είναι αρμόδια γιά τό θέμα τής άπασχολήσεως Φιλιππινέζων ναυτικών σέ φιλιππινέζικα καί κυρίως σέ ξένα πλοία.

'Η Philippine Overseas Employment Administration, ή γνωστή σέ όλους ΠΟΕΑ, λοιπόν, βλέποντας νά αύξάνεται από χρόνο σέ χρόνο ή άπασχόληση Φιλιππινέζων ναυτικών σέ ξένα πλοία (7,68 ήταν ή αύξηση αυτή τόν

John Samonas

+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
187/189 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



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

προηγούμενο χρόνο) προχωρεί και στην αύξηση του κατωτάτου βασικού μισθοῦ με τόν οποίο αμείβονται οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί, που σύμφωνα με τις σχετικές επιδιώξεις θα πηδήσει από τα 270 δολλάρια σε 340 δολλάρια — ήδη, αναφέρουν οι πληροφορίες της στήλης, έχει γίνει η σχετική αίτηση προς τη Διεθνή 'Οργάνωση 'Εργασίας (ILO) και αναμένεται στη Μανίλα η εγκριση της για την αύξηση του κατωτάτου ὁρίου βασικού μισθοῦ.

Βεβαίως, η ΠΟΕΑ δέν λέγει ὅτι τό αίτημα για την αύξηση κατά 70 δολλάρια του βασικού μισθοῦ ὀφείλεται στην αύξηση της ζήτησεως Φιλιππινέζων ναυτικών, αλλά προβάλλει σάν δικαιολογητικό την... ὑποτίμηση του δολλαρίου σε σχέση με τά άλλα διεθνή σκληρά νομίσματα!

Μέ την εὐκαιρία πρέπει νά αναφερθοῦν καί ὀρισμένα στοιχεῖα πού ἀφοροῦν την ἀπασχόληση Φιλιππινέζων ναυτικῶν σε ξένα πλοῖα καί τή συναλλαγματική πρόσοδο πού ἔχει ἡ χώρα ἀπό τής ἐργασία τους: 'Από τά 130.178 συμβόλαια ναυτικῶν πού ἔχει χορηγήσει ἡ ὑπηρεσία αὐτή, τά 111.212 ἀναφέρονταν σε 1.876 ξένα πλοῖα καθώς καί σε πλοῖα μέ σημαία Φιλιππίνων πού ἀνήκουν σε ξέ-

νους πλοιοκτῆτες, ἐνῶ τό συνάλλαγμα πού εἰσφέρουν στή χώρα τους οἱ Φιλιππινέζοι ναυτικοί αὐξήθηκε κατά 31,38% κατά την περίοδο 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1990 ἐναντι τοῦ ἀντιστοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ 1989 καί, βεβαίως, μέ την κατά 70 δολλάρια αὐξηση τοῦ βασικοῦ κατωτάτου μισθοῦ καί τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων Φιλιππινέζων ναυτικῶν τό ποσοστό αὐτό θά ἐξακοντισθεῖ στά ὕψη.

ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ, οἱ ὁποῖοι εἶχαν ἀρχίσει νά ἐκδηλώνουν κάποια αἰσιοδοξία μετά τόν τερματισμό τοῦ πολέμου στόν Κόλπο καί την ἄρση τής ταξιδιωτικῆς ὁδηγίας τής 'Ιαπωνίας, «πάγωσαν», μαζί μέ ὅλους τοὺς ἐχέφρονες "Ἕλληνες, μόλις ἐγνώσθη ἡ τρομοκρατική ἐπίθεση τής περασμένης Τρίτης μέ θύμα 'Αμερικανό ὑπαξιωματικό πού ὑπηρετοῦσε στή βάση τοῦ 'Ελληνικοῦ. Μετά την ἐπίθεση αὐτή, ἡ ὁποία ἐξυπηρετῇ μόνον τά συμφέροντα τῶν ἐχθρῶν τοῦ τόπου καί τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, ἐπιβάλλεται νά διευρυνθεῖ ἡ κυβερνητική προσπάθεια πού ἔχει ἀναληφθεῖ ἀπό τό 'Υπουργεῖο Τουρισμοῦ για την προβολή τής χώρας στό ἐξω-

τερικό καί την ἀπάλειψη τῶν δυσμενῶν ἐντυπώσεων πού δημιουργοῦν τρομοκρατικές ἐπιθέσεις σάν αὐτή ἐναντίον τοῦ 'Αμερικανοῦ ὑπαξιωματικοῦ ἡ ἐναντίον τῶν τουριστικῶν λεωφορείων.

ΤΟ (ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ) ἄσχημο κλίμα πού ἔχει δημιουργήσει ἡ πρόθεση τοῦ 'Ομίλου 'Αλαφούζου νά ἀποσύρει ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο τά 25 περίπου πλοῖα πού ἐλέγχει μετά την ἐντονη διένεξη πού ἔχει ἀνακύψει μέ την Κυβέρνηση μέ ἀφορμή τῆς ἐπικρίσεως τής ἐφημερίδας «Καθημερινή» καί τοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ «Σκάυ» ἐπιβεβαιώνει, μέ καθυστέρηση, βέβαια, τῆς ἐπιφυλάξεις πολλῶν στήν 'Ακτὴ Μιαοῦλη καί στό Λονδίνο για την ἀνάμιξη ἐφοπλιστῶν στά μέσα μαζικῆς ἐνημερώσεως καί κατ' ἐπέκταση καί φυσική συνέπεια στά πολιτικά πράγματα τής χώρας καί τῆς ἀντιπαλότητες πού συνεπάγονται.

'Ασφαλῶς, ἡ κίνηση για τή σωτηρία καί τή διατήρηση στή ζωὴ μιᾶς ἐφημερίδας σάν την «Καθημερινή» ἦταν μιὰ σωστή ἐνέργεια, ἡ οὐσιαστική ὅμως συμμετοχή στήν ἐκδοση καί στή χάραξη τής γραμμῆς τής ἐφημερίδας καί ἡ παράλληλη πρόσκτηση τοῦ ραδιοσταθμοῦ «Σκάυ» ὑπῆρξε τραγικό λάθος πού τά ἀποτελέσματα του καί τῆς δυσμενῆς ἐπιπτώσεως τους τά ἔμαθαν οἱ πάντες καί ἀπό τῆς στήλης τής «Καθημερινῆς» καί ἀπό τῆς ἐκπομπῆς τοῦ «Σκάυ».

'Ο ἐφοπλισμός ἔχει πολλές δυνατότητες καί πολλές διεξόδους για νά διαχετεῖται την πολυσχιδὴ δραστηριότητά του ἀλλὰ καί την προσφορά του πρὸς τόν τόπο καί τόν κοινωνικό περίγυρο. Τοῦ λόγου τό ἀσφαλές ἐπιβεβαιώνει, π.χ., ἡ δημιουργία ἀπὸ τόν ἐκλεκτό φίλο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Γιώργο Δρακόπουλο τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου πού μέ τά ἐκθέματά του ἐπιβεβαιώνει κατὰ τρόπο πού δέν ἐπιδέχεται την παραμικρὴ ἀμφισβήτηση την ἑλληνικότητα τοῦ Αἰγαίου καί ἔχει ἐπιτύχει ἤδη την διεθνή ἀναγνώριση. 'Επίσης ἡ δημιουργία τοῦ 'Ονόσειου Καρδιοχειρουργικοῦ Κέντρου, δωρεὰ τοῦ 'Ιδρύματος 'Ονάση, τό ὁποῖο, ὅπως λένε οἱ εἰδικοί, θά εἶναι ἀπὸ τά καλύτερα στήν Εὐρώπη καί μέ 112 κλῖνες, τρία χειρουργεῖα καί τρεῖς μονάδες ἐντατικῆς θεραπείας θά καλύψει ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ 1992 πού θά ἀρχίσει νά λειτουργεῖ τῆς ἀνάγκης τής χώρας σε καρδιοχειρουργικὲς ἐπεμβάσεις καί θά προσελκύσει καί ἀσθενεῖς ἀπὸ τό ἐξωτερικό. κλπ. κλπ.

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

Τό επιμύθιο: νά ἐλπίζει κανείς ὅτι τό πάθημα θά γίνει μάθημα;

ΣΤΟ «ΣΦΥΡΙ» καί τό Νεώρειο. Σύμφωνα μέ πληροφορίες πού ὑπῆρχαν τήν Τετάρτη, ἡ Ἐθνική Τράπεζα, ἡ ὁποία κατέχει τό 49% τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῶν ναυπηγείων τῆς Σύρου, προχωρεῖ στήν πώληση τοῦ Νεωρείου, ἡ πρόθεση δέ γιά τήν πώληση θά ἀνακοινωθεῖ καί ἐπίσημα τῆς ἀμέσως προσεχέας ἡμέρας ὅποτε θά ὑπάρξει καί πρόσκληση ἐνδιαφερομένων νά ὑποβάλουν προσφορές γιά τήν ἐξαγορά τῶν ναυπηγείων. Μέ τήν εὐκαιρία πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι στήν Ἀκτὴ Μιαοῦλη «ἀκούγονται» τά ὀνόματα ὀρισμένων ἐφοπλιστῶν πού ἐνδιαφέρονται νά θέσουν ὑπὸ τήν κυριότητά τους τά Ναυπηγεῖα Σκαρμαγκᾶ καί Ἐλευσίνας. Μέ τήν εὐκαιρία, ἐπίσης, πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι σύμφωνα μέ πληροφορίες πού ὑπάρχουν στόν Πειραιᾶ, γνωστός ἐφοπλιστής, πού παράλληλα μέ τή ναυτιλιακή ἔχει ἀναπτύξει καί ἄλλες ἐπιχειρηματικές δραστηριότητες στήν Ἑλλάδα ἀλλά καί στό ἐξωτερικό, ἐπιδιώκει νά ἀποκτήσει τόν ἔλεγχο μεγάλης ἐπισκευαστικῆς μονάδος στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ ἢ νά δημιουργήσει στήν ἴδια περιοχή μιά ἐντελῶς νέα μονάδα.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ σήμερα (15

Μαρτίου) 10 χρόνια ἀπὸ τόν θάνατο τοῦ Γεωργίου Κολύμβα, ὁ ὁποῖος, ὅπως εἶναι γνωστό, ἦταν προσωπικός φίλος τοῦ Ἰδρυτοῦ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημητρίου Κωττάκη καί συνεργάτης τοῦ περιοδικοῦ ἐπὶ δεκαετηρίδες — εἶχε τήν ἐπιμέλεια τῆς σελίδος τῶν νομικῶν θεμάτων. Ὁ Γεώργιος Κολύμβας, διακεκριμένος νομικός — εἶχε χαρακτηριστεῖ, δικαίως, αὐθεντία στό ναυτικό δίκαιο — διέτελεσε ἐπὶ μία εἰκοσαετία νομικός σύμβουλος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καθώς καί γενικός γραμματέας τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος καί προσέφερε ἀνεκτίμητες ὑπηρεσίες στήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί στή ναυτιλιακή μας κοινότητα.

Αὐτά τά λίγα γιά νά θυμόμαστε ἐκείνους πού ἔχουν συμβάλει μέ τόν ἕνα ἢ τόν ἄλλο τρόπο στήν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τήν πρόοδο τῶν ἀνθρώπων τῆς.

ΠΟΙΚΙΛΕΣ ἀντιδράσεις προκάλεσε ἡ πληροφορία τῆς στήλης στό προηγούμενο τεῦχος γιά τῆς μεθοδεύσεις πού μελετῶνται ἀπὸ τῆς ἐταιρίας πού διαχειρίζονται πλοῖα μόνον μέ Ἑλληνική σημαία γιά νά σταματήσει ἡ «λεηλασία» στελεχῶν τήν ὁποία ὑφίστανται ἀπὸ τῆς ἐταιρίας πού διαχειρίζονται μόνον πλοῖα μέ ξένες σημαίες. Ἀλλά περὶ αὐτῶν στό ἐπόμενο τεῦχος.

ΚΑΠΟΙΟΣ πρέπει νά πεί στόν Πρωθυπουργό ὅτι γιά τή ρύπανση στό Αἰγαῖο (καί φυσικά στή Μεσόγειο) περισσότερο εὐθύνονται οἱ χερσαῖες πηγές παρά τά πλοῖα ἀλλά γι' αὐτό δέν μιλάει κανένας, οὔτε οἱ περιβαλλοντολόγοι ἀλλά οὔτε καί τό ΥΕΝ, τό ὁποῖο ἐνῶ δέν βγάζει τσιμουδιά γιά τόν ὀχετό τοῦ λεκανοπεδίου πού ἐκβράζεται στόν Ἀκροκέραμο καί ἔχει καταστρέψει τό θαλάσσιο περιβάλλον στόν Σαρωνικό σκορπίζει τά πρόστιμα στά πλοῖα ἂν χυθεῖ στή θάλασσα καί ἕνα ἀκόμη κυβικό μέτρο (!) σεντινόνερων.

Ἀκόμη κάποιος πρέπει νά πεί στόν Πρωθυπουργό ὅτι στίς περισσότερες περιπτώσεις ρυπάνσεως πού προκαλοῦνται ἀπὸ τά πλοῖα δέν εὐθύνεται καθόλου ὁ πλοίαρχος. Τέλος, κάποιος πρέπει νά πεί στόν Πρωθυπουργό ὅτι ἡ Ναυτιλία ἔχει αὐτοστρατευθεῖ στήν προσπάθεια γιά τήν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀλλά στή στεριά, πού ἔχει τή μεγαλύτερη εὐθύνη γιά τή ρύπανση τῆς θάλασσας, δέν ἔχει ἀναληφθεῖ καμμία παρόμοια προσπάθεια.

Αὐτά μέ ἀφορμή τῆς ἀνακοινώσεως τοῦ Πρωθυπουργοῦ πού ἐγιναν μετά τῆ συνεδρίαση τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου κατὰ τήν ὁποία ἀπορρίφθηκαν οἱ προσφυγές ἐναντίον ἀποφάσεων ἐπιβολῆς ὑψηλῶν προστίμων σέ

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά ἀπὸ ριζική ἀνανέωση τοῦ μηχανολογικοῦ τους εξοπλισμοῦ τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ἀναλαμβάνουν κάθε εἶδους ἐκδοτική καί τυπογραφική ἐργασία offset.
Πληροφορίες · προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 · 417 6658 · Fax: 417 2268

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»

πλοία.

ΜΕΤΑ τον διορισμό του πλοιάρχου Πάνου Δρακουλάκου ως Προέδρου του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., τό Δ.Σ. του ΤΠΚΠΕΝ συνεδριάζει κάθε Τρίτη και Παρασκευή για να διεκπεραιώσει όλες τις αιτήσεις ενδιαφερομένων που είχαν καθυστερήσει επειδή τό Ταμείο είχε παραμείνει άκέφαλο επί τρίμηνο. Οι συνεδριάσεις αυτές άρχισαν από τις 12 Φεβρουαρίου και συνεχίζονται με τόν ίδιο ρυθμό ώστε να ικανοποιηθούν σύντομα όλοι οι δικαιούχοι.

Στό μεταξύ τό Ταμείο αυτό αντιμετώπιζει ένα σοβαρότατο πρόβλημα με τό μέγαρο Γιαννουλάτου που είναι Ιδιοκτησία του. Τό κτίριο αυτό έχει χαρακτηριστεί από τό ΥΠΕΧΩΔΕ διατηρητέο και ταυτόχρονα επικίνδυνο και οι λύσεις που υπάρχουν για τό Ταμείο είναι να τό φτιάξει, να προχωρήσει δηλαδή στις αναγκαίες εργασίες για να μίν είναι επικίνδυνο, να τό πουλήσει ή να τό έκκενώσει και να τό περιφράξει για να μίν υπάρξουν άτυχήματα που θα στοιχίσουν ούκ όλίγα. Με δύο λόγια ζητείται λύση στην όποία πρέπει να συμβάλουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, στους όποιους περιλαμβάνονται και όλα τά ναυτεργατικά σωμα-

τεία κατωτέρων πληρωμάτων.

ΜΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ γνωμοδότηση για τό ΝΑΤ, που βάζει φραγμό στους «άλεξιπτωτιστές», εξέδωσε τό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες — ή γνωμοδότηση δέν έχει φθάσει ακόμη στό ΝΑΤ — ή διαδοχική ασφάλιση θα ισχύει μέν και στό ΝΑΤ αλλά θα εφαρμόζεται με τούς περιορισμούς της σχετικής νομοθεσίας του Ταμείου, πράγμα που σημαίνει ότι δέν θα μπορούν έφεξής να παίρνουν σύνταξη από τό ΝΑΤ οι διάφοροι «άλεξιπτωτιστές» με έλάχιστη — πολλές φορές μερικών μηνών — θαλάσσια ύπηρεσία.

ΕΛΠΙΖΟΝΤΑΣ ότι δέν θα θεωρηθεί υπερβολικό και επί πλέον ότι δέν θα έκληφθεί σαν τό γνωστό «Λέγε με Κύρ Κώστα να σε λέω Κύρ Πέτρο» εκφράζονται από τή στήλη αυτή θερμότητες εύχαριστίες για τά καλά λόγια που λέγει για τόν γράφοντα ό καλός και πολύ αγαπητός φίλος Θωμάς Ζαφείρας σε έπιστολή του που δημοσιεύεται σήμερα στην οικεία σελίδα.

Η ΣΤΗΛΗ θα «κλείσει» και σήμερα πάλι με αναφορά στό Ιδιαίτερα ένδια-

φέρον βιβλίο του Χρήστου Ντούνη «Η Έλληνική Ναυτιλία κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο»: Λοιπόν, τά γραφεία του Λονδίνου άρχισαν να δίνουν έντολές στα γραφεία τους στον Πειραιά για τήν αγορά αντιτύπων του βιβλίου και να τά προωθούν στα πλοία που διαχειρίζονται — οι περισσότεροι έκτιμούν, και έχουν απόλυτο δίκαιο, ότι τό βιβλίο αυτό, όπως και ό νέος τόμος για τήν Έλληνική Ναυτιλία κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο που έτοιμάζεται πυρετωδώς και πρόκειται να κυκλοφορήσει έντός του έτους, πρέπει να υπάρχει, έκτός από τις βιβλιοθήκες των ναυτιλιακών εταιριών, και στις βιβλιοθήκες όλων των ελληνικών πλοίων, ανεξάρτητα από τόν αριθμό των Έλλήνων που ύπηρετούν σ' αυτά.

Για μία ακόμη φορά ύπενθυμίζουμε ότι τό βιβλίο του Χρήστου Ντούνη διατίθεται και από τά «Ναυτικά Χρονικά» και επαναλαμβάνουμε ότι άρκεί να τηλεφωνήμα στον γράφοντα ή στην γραμματεία των «Χρονικών» για τήν άμεση αποστολή των αντιτύπων που χρειάζεται κάθε ναυτιλιακή εταιρία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82485
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85380 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

Η Διαιτησία στην δεκαετία του 1990

Τού κ. ΑΛ. Ι. ΚΑΖΑΝΤΖΗ

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος όργάνωσε μέ επιτυχία στό τέλος του περασμένο Ιανουαρίου, στά γραφεία τής Έταιρίας Μ.Α. Καραγεώργη, τήν ενδιαφέρουσα διάλεξη του Προέδρου τής Ένώσεως Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου κ. Άλ. Ι. Καζάντζη, μέ θέμα ή Διαιτησία στη δεκαετία του 1990.



Τόν όμιλητή παρουσίασε ό άντιπρόεδρος τής Έπιτροπής Δημοσίων Σχέσεων του ΝΕΕ κ. Γεώργ. Α. Γράτσος, ενώ σέ σύντομη εισήγησή του, ό πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γεώργ. Λαναράς ύπογράμμισε τή σημασία τής διάλεξης γιά τή ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιώς.

Ό ελληνικής καταγωγής, έγκριτος δικηγόρος κ. Άλ. Καζάντζης, ανέλυσε μέ σαφήνεια, γλαφυρότητα καί έπιστημονικά έπιχειρήματα στην ελληνική γλώσσα, τήν ιδιομορφία καί τά προβλήματα τής διαιτησίας καί διατύπωσε τς ακόλουθες σκέψεις του γιά τς προοπτικές τς στη δεκαετία του 1990:

Τό θέμα πού θέτω σήμερα είναι κατά πόσον ή διαιτησία στό Λονδίνο ίκανοποιεί τς ανάγκες τής διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Βέβαια πρέπει ν' αναγνωρίσουμε ότι ή διαιτησία στό Λονδίνο διεκπεραιώνει τήν συντριπτική πλειοψηφία τών ναυτιλιακών διαφορών. Αυτό είναι έτσι λόγω τής έλλειψης κάποιας άλλης καλής διαφορετικής λύσης. Άλλά τό βασικό σημείο είναι εάν ή διαιτησία στό Λονδίνο εκπληρώνει τς ανάγκες σας μέ ίκανοποιητικό τρόπο;

Έπειδή ή τιμότητα, ή καλή κρίση καί ή ταπεινοφροσύνη αποτελούν τά πρωταρχικά στοιχεία ενός Διαιτητή δέν έχω άλλη έκλογή παρά ν' απαντήσω σ' αυτή τήν έρώτηση μέ ένα «Όχι». Σκοπός μου είναι νά συζητήσω τό γιατί αυτό είναι έτσι καί τό τί μπορεί νά γίνει γι' αυτό.

Πρώτο απ' όλα νομίζω πώς μπορώ νά πάρω σάν βάση ό-τι δέν θά έχετε νά κάνετε καί μεγάλη κριτική τών Άρχων του Άγγλικού Δικαίου.

Ό Άγγλικός Νόμος, πού είναι ό Νόμος πού εφαρμόζουμε στίς διαιτησίες του Λονδίνου είναι στην πραγματικότητα ό διεθνής νόμος τής έμπορικης κοινότητας.

Πρίν από λίγο καιρό όταν αποφάσισα ν' αναnewσω κάπως τήν μόρφωσή μου καί νά ξαναδιαβάσω Πλάτωνα, ένας απ' τούς πρώτους διαλόγους πού διάλεξα ήταν: «Οι Νόμοι» όπου, μέ μορφή έρώτησης κι' απάντησης ό Πλάτωνας προσπαθεί νά οικοδομήσει έναν Νόμο μοντέλο.

Ύπρχαν λιγότερες από μία ντουζίνα σελίδες πάνω στον έμπορικό νόμο σ' ένα βιβλίο μέ περισσότερες από τετρακόσιες σελίδες.

Ήταν φανερό ότι γνώμη του ήταν ότι ό έμπορικός νόμος καί αναμφίβολα έπίσης οι έμπορικοί διαιτητές ήσαν πολύ μικρής σημασίας γιά τήν κοινότητα. Βέβαια όσον άφορά τούς έμπορικούς διαιτητές είχε δίκαιο.

Ό Άγγλικός Νόμος μεταβιβάστηκε σέ μās απ' τς δώδεκα εκείνες σελίδες μέσω του νόμου τής Ρόδου, του νόμου πού έφάρμοζαν οι έμποροι στίς πόλεις τής Μεσογείου καί στίς πόλεις τής Χάνσας τής Βορείου Εύρώπης καί αναπτύχθηκε απ' τά Άγγλικά Δικαστήρια κατά τήν μακρόχρονη περίοδο όταν περίπου όγδόντα τοίς εκατόν τών παγκοσμίων φορτίων μεταφέρονταν μέ Άγγλικά πλοία. Τό Άγγλικό Έμπορικό Δικαστήριο είναι τό μοναδικό εξειδικευμένο Δικαστήριο πού διαπραγματεύεται ναυτιλιακά θέματα στον κόσμο. Καμιά άλλη χώρα δέν έχει μία ομάδα εξειδικευμένων δικαστών πού άφοσίωσαν τήν σταδιοδρομία τους στα ναυτιλιακά θέματα. Οι διαιτητές του Λονδίνου κατέχουν τς ίδιες εξειδικευμένες γνώσεις.

Πού καί πού οι διαιτητές γίνονται οι πρωτοπόροι, πίο μπροστά ακόμα κι' απ' τά δικαστήρια, αναπτύσσοντας τόν νόμο μέ τρόπους πού είναι σημαντικοί στους έμπορευόμενους. Ύπήρξαν αποφάσεις διαιτητών πού μέ τόν καιρό άλλαξαν τό δίκαιο καί έγινε έφικτό γιά τς έπιδικαστικές άποφάσεις τών διαιτητών νά πληρώνονται σέ ξένο νόμισμα, καθώς έπίσης καί πληρωμή τόκων σέ άπαιτήσεις, στίς περιπτώσεις όπου τά έκκρεμη χρήματα έχουν πληρωθεί πριν απ' τήν ήμερομηνία τής έπιδικαστικής άπόφασης.

Παρ' όλο πού μερικοί από σās εδώ ίσως δοκιμάσατε κάποιες άπογοητευτικές άποφάσεις στό παρελθόν θέλω νά πιστεύω ότι αυτές ήσαν σπάνιες. Άπ' ότι γνωρίζω από τήν πείρα μου ό διεθνής έμπορικός τομέας σπάνια βρίσκει λάθη στην δικαιοσύνη καί στην καλή κρίση τών άποφάσεων του Λονδίνου. Έκεί πού βρίσκουν λάθη καί δικαιολογημένα είναι σέ δύο σημεία: Καθυστερήσεις καί έξοδα.

Οι διαιτητές του Λονδίνου προσπάθησαν νά αντιμετώπισουν αυτά τά προβλήματα. Πρώτα απ' όλα τό ζήτημα τών καθυστερήσεων. Ύπήρξαν παραδείγματα στό παρελθόν όπου ύπρχε μία χρονική καθυστέρηση ενός ή δύο έτών μεταξύ τής ήμερομηνίας αναζήτησης μιās έκδίκησης τής ύπόθεσης καί τής ήμερομηνίας πού οι διαιτητές μπορούσαν νά όρίσουν. Αυτό δέν ίσχύει πλέον. Τό 1987 άναπτύξαμε μία νέα σειρά κανονισμών. Ένας διαιτητής πρέπει νά άποσύρεται αν δέν μπορεί νά προσφέρει ήμερομηνία έκδίκησης μέσα σέ όρισμένες σύντομες προθεσμίες. Γιά μία ύπόθεση διάρκειας δύο ήμερών ό κανόνας είναι ότι ή ήμερομηνία έκδίκησης πρέπει νά προσφερθεί μέσα σέ χρονικό διάστημα τεσσάρων μηνών. Γιά μία ύπόθεση τριών ως πέντε ήμερών μέσα σ' έξι μήνες καί γιά μία ύπόθεση έξι ως δέκα ήμερών, μέσα σέ δέκα μήνες. Άλλά αυτές είναι οι μέγιστες περιόδους.

Ό Ένωσή μου έκανε πρόσφατα μία έπισκόπηση 22 διαιτητών του Λονδίνου, πού συμπεριελάμβανε όλους τούς πίο πολυάσχολους. Όλοι έκτός από έναν μπόρεσαν νά προσφέρουν έκδίκηση μιās ύπόθεσης πέντε ήμερών μέσα

σέ τέσσερις μήνες και όλοι χωρίς εξαίρεση ήσαν σέ θέση νά προσφέρουν έκδίκαση τριών εβδομάδων μέ μία καθυστέρηση όχι μεγαλύτερη από έξι μήνες. "Έτσι δέν μπορεί πιά νά είπωθεί ότι οι καθυστερήσεις προκαλούνται έπειδή οι διαιτητές δέν μπορούν νά βρουν καιρό νά όρίσουν ήμερομηνίες έκδίκασης.

Γιατί λοιπόν οι ύποθέσεις καθυστερούν τόσο; Κάποτε ύπάρχει μία έσκεμμένη προσπάθεια απ' τούς "Εναγομένους νά καθυστερήσουν μία ύπόθεση. "Αλλά οι διαιτητές έχουν τήν έξουσία νά έμποδίσουν κάτι τέτοιο και πρέπει νά τούς ζητείται νά ασκήσουν αυτή τήν έξουσία. "Ένας διαιτητής, γιά παράδειγμα, δικαιούται νά έκδόσει μία άμετάκλητη διαταγή ή όποια ύποχρεώνει τόν "Εναγόμενο νά ύποβάλλει τήν υπεράσπισή του μέσα σέ μία καθορισμένη περίοδο μέ βάση ότι άν δέν τό κάνει ή ύπόθεση θ' άποφασισθεί σύμφωνα μέ τά έπιχειρήματα και τά έγγραφα τών "Εναγόντων. Μία τέτοια έπίδίκαση διαδίκασια. "Ο διαιτητής άσφαλουθθεί ή πρέπει νά βεβαιωθεί ότι ό "Εναγόμενος έχει λάβει όλες τίς κανονικές προεδοποιήσεις κι' ότι τοϋ δόθηκε ή εύκαιρία νά προσέλθει στην έκδίκαση.

Ποιά είναι λοιπόν ή κυρία αίτία τής καθυστέρησης; Λυπάμαι νά δηλώσω ότι οι πιό μακροχρόνιες καθυστερήσεις τίς περισσότερες φορές έπέρχονται κατά τήν προετοιμασία τής ύπόθεσης από τόν "Ενάγοντα. Πολύ συχνά έχουμε τήν περίπτωση πού ό "Ενάγοντας στέλνει τά στοιχεία τής άπαίτησής του άρκετά σύντομα μετά απ' τό γεγονός. Τότε ό "Εναγόμενος ύποβάλλει τήν υπεράσπισή του σέ ίσως δυό ή τρεις μήνες. Συχνά ύπάρχει και μία ανταπαίτηση. Μετά απ' αυτό κάποτε έχουμε μία άπόλυτη σιωπή έκ μέρους τοϋ "Ενάγοντα. "Η άπάντηση στην υπεράσπισή πολύ συχνά φτάνει ένα ή δυό χρόνια άργότερα. Γιατί; "Ο "Ενάγοντας, όταν προπαρασκευάζει τήν άπαίτησή του πρέπει άσφαλώς νά έχει μία άρκετά καλή εικόνα του τί θά είναι ή υπεράσπισή ή ή ανταπαίτηση και νά προετοιμαστεί γι' αυτές έξαρχής.

Γιά παράδειγμα ένας πλοιοκτήτης κάνει μία άπαίτηση γιά άπλήρωτο ναϋλο. "Αλλά ύπήρξαν παράπονα σχετικά μέ τήν ταχύτητα τοϋ πλοίου. "Ο Ναυλωτής θά υπερασπισθεί σχετικά μέ τήν άπαίτηση ίσχυριζόμενος ότι δικαιούται άποζημίωση γιά τήν διάρρηξη τής έγγύησης ως πρós τήν ταχύτητα και τήν κατανάλωση. Στο στάδιο αυτό μπορεί νά περιμένουμε πολλούς μήνες γιά νά φθάσουν τά ήμερολόγια. Κάποτε άκόμα έχουν χαθεί. Γιατί; Στίς περιπτώσεις πού ύπάρχει μία άπαίτηση γιά ταχύτητα και κατανάλωση οι διαιτητές θέλουν πάντα νά δοϋν τά ήμερολόγια και τής κουβέρτας και τής μηχανής. Αυτό πρέπει πάντα νά λαμβάνεται ύπόψη μόλις έγερθεί ή άπαίτηση, όχι μετά. Κάποτε τό ήμερολόγιο έχει χαθεί. Τί είδους έντύπωση θά κάνει αυτό στον διαιτητή;

"Ένα άλλο σύνηθες παράδειγμα είναι ή περίπτωση μιás άπαίτησης γιά τό ύπόλοιπο τοϋ ναύλου και τών υπερχρε-

ριών ενός δεξαμενοπλοίου. Πάρα πολύ συχνά ή υπεράσπισή θά συμπεριλαμβάνει και μία ανταπαίτηση γιά έλλειμμα φορτίου. Αυτό φαίνεται ν' αντιμετώπιζεται στα γραφεία τών πλοιοκτητών μέ ταραχή και έκπληξη. Γιατί; Κάτι τέτοια είναι ρουτίνα. Τό γραφείο τών πλοιοκτητών θά πρέπει νά έχει έτοιμο έναν φάκελλο μέ τά αναγκαία έγγραφα, έκθέσεις έπιθεωρήσεων, πιστοποιητικά άποστράγγισης δεξαμενών όπου χρειάζεται και τά παρόμοια έτσι πού τό ζήτημα νά μπορεί νά διεκτιεραιωθεί άμέσως.

Παρόμοια, άν ύπάρχει μία διαφορά σχετικά μέ όρους τοϋ συμβολαίου, ή μέ κάποια συμφωνία, οι διαιτητές θά χρειαστούν βέβαια νά δοϋν τά τηλέτυπα, τά προσωπικά ήμερολόγια, τά γράμματα πού ανταλλάχθηκαν και τά ύπομνήματα. Αυτά θά πρέπει νά είναι έτοιμα από τήν πρώτη ήμέρα.

"Αναφέρω τά ζητήματα αυτά όχι μόνο γιατί έπηρεάζουν τόν χρόνο πού θά χρειαστεί γιά νά βγει τό συμπέρασμα τής ύπόθεσης αλλά νομίζω έπίσης τό πιό σημαντικό είναι ότι αυτά έχουν μία μεγάλη έπίδραση πάνω στα έξοδα τής ύπόθεσης.

"Αν χρησιμοποιηθούν δικηγόροι ή αναζήτηση τών έγγραφων είναι πολύ δαπανηρή. Πολύ συχνά έχουμε τήν έμπειρία ότι δέν προσέρχονται τά έγγραφα έως ότου δικηγόρος τοϋ Λονδίνου έπισκεφθεί τά γραφεία τών πλοιοκτητών ή τών ναυλωτών στο "Αμβούργο, τό Τόκιο ή στην "Αθήνα γιά νά πάρει τά έγγραφα. Αυτό είναι τρομακτικά δαπανηρό. "Ο δικηγόρος πρέπει νά πληρωθεί απ' τή μέρα πού φεύγει απ' τό γραφείο του ως τή μέρα πού θά έπιστρέψει. Γιατί νά γίνεται αυτό αναγκαίο; Οι νομικές υπηρεσίες είναι δαπανηρές. Οι πλοιοκτήτες και οι Ναυλωτές πρέπει νά άποκτήσουν τή συνήθεια νά κάνουν οι ίδιοι ένα μεγάλο μέρος τής έργασίας πού δέν χρειάζεται δικηγόρους γιά νά γίνει. Κάτι άλλο πού θά πρέπει νά λαμβάνει ύπόψη είναι ότι κατά τήν προετοιμασία τής ύπόθεσης θά πρέπει νά κατανοείται ή ψυχροσύνη τοϋ διαιτητή. Γι' αυτό άλλωστε είμαι εδώ.

Κατ' άρχήν οι διαιτητές είναι ξεχασιάρδες. Κι' έγώ είμαι ένας ξεχασιάρης. Δέν μπορώ νά θυμηθώ τό πρόγευμά μου χθές τό πρωί. "Όταν δείξουν σ' έναν διαιτητή μία λεπτομερή άναφορά γραμμένη από έναν καπετάνιο πού έκθέτει τίς άναμνήσεις του τών γεγονότων και παρατηρήσεις πού έλαβαν χώρα τρία ή τέσσερα χρόνια πρίν ή όταν άκούσει ένα τέτοιο πρόσωπο νά δίνει μαρτυρία λέγοντας άκριβώς ποιός στοιβαδός στεκόταν και τί χρώμα γραβάτα φορούσε εκείνο τό πρωί τότε αυτά δέν έντυπωσιάζουν και πολύ έναν διαιτητή.

Αυτό πού οι διαιτητές έπιθυμούν νά δοϋν είναι σύγχρονες άποδείξεις δηλαδή άποδειχτικά στοιχεία πού καταγράφηκαν τήν έποχή τοϋ γεγονότος ή σύντομα μετά απ' τό γεγονός και πού κοινοποιήθηκαν τήν έποχή εκείνη. "Ένας καπετάνιος πού νομίζει ότι ό γερανός του έχει πάθει ζημιά θά πρέπει νά γράψει άμέσως ένα γράμμα μέ λεπτομέρεια. Αυτό είναι πολύ πιό πολύτιμο από μία άναφορά

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

γραμμένη μετά από πολλά χρόνια. Δυστυχώς ο κόσμος φοβάται να δεσμευθεί πάνω στο χαρτί έως ότου συζητηθεί το ζήτημα διεξοδικά με τους δικηγόρους του. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να ξεδευτούν περισσότερα χρήματα και στο τέλος να αποδόσουν μία αναφορά που είναι λιγότερο χρήσιμη γιατί δεν είναι σύγχρονη. Φυσικά υπάρχει πάντα ο κίνδυνος ότι εκείνος που δεσμεύει τον εαυτό του πολύ χωρίς μπορεί αργότερα να εκτεθεί και να φανεί κάπως γελοῖος από τα μεταγενέστερα γεγονότα. Μία φορά είχα μπροστά μου μία υπόθεση που ένα φορτίο 35.000 τον. σιτηρών είχε απορριφθεί σ' ένα Περσικό λιμάνι με βάση ότι τα δύο τρίτα του φορτίου είχαν πάθει ζημιά. Ύπῆρξαν πολλές σύγχρονες μαρτυρίες για την τρομερή κατάσταση των σιτηρών κι' όμως όταν μετά από μήνες τό φορτίο εκφορτώθηκε σέ μία άλλη χώρα βρέθηκε ότι 93% του φορτίου ήταν σωό.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των διαιτητών είναι ότι είναι σάν μικρά παιδιά. Τούς ἀρέσει να βλέπουν εἰκόνες, εἰδικά ἐγχρωμες εἰκόνες. Όταν ἔχουμε μπροστά μας μία ἀπαίτηση για κατεστραμμένο φορτίο οἱ Ἐπιθεωρητές που μᾶς ἀρέσουν περισσότερο είναι ἐκεῖνοι που ἔχουν ωραίες φωτογραφικές μηχανές καί πρόθυμα δάχτυλα στό να παίρνουν φωτογραφίες. Ἀλλά, ὄχι πιά σάν τά παιδιά, κοιτάμε καί τό πίσω μέρος τῆς φωτογραφίας ὅπως καί τό μπροστινό. Μᾶς ἀρέσει να βλέπουμε φωτογραφίες που να ἔχουν τίς ἡμερομηνίες τους προσεκτικά καί να ἐξηγοῦν μέ ἐπικέττες τό τί ἀντιπροσωπεύουν. Καί περισσότερο ἀπ' ὅλα μᾶς ἀρέσει να βλέπουμε σημαντικές φωτογραφίες μονογραφημένες ἢ κι' ἀκόμα ὑπογραμμένες ἀπ' τό πρόσωπο που τίς πήρε κι' ἂν είναι δυνατόν ἀπό ἕνα πρόσωπο ἀπ' τήν ἄλλη παράταξη που ἦταν ἐκεῖ ὅταν πάρθηκε ἡ φωτογραφία. Αὐτό βέβαια είναι κάτι τό ἰδεώδες ἀλλά είναι σχεδόν ἀπίστευτο πόσο θά συντόμευαν οἱ ἀνακρίσεις ἂν μπορούσαμε να ἔχουμε ἀποδεικτικά στοιχεῖα τέτοιου εἶδους.

Οἱ ἀνάγκες τῶν διαιτητικῶν δικαστηρίων κατανοοῦνται καλύτερα ἂν λαμβάνονται ὑπ' ὄψη καθ' ὅλα τά στάδια τό εἶδος τῶν ἐρωτήσεων που τό διαιτητικό δικαστήριο ρωτάει τόν ἑαυτό του ὅταν ἀναλύει τά ἀποδεικτικά στοιχεῖα. Ἄς πάρουμε γιά παράδειγμα μία ἀπαίτηση φορτίου. Ποιά είναι ἡ πραγματική ἐκταση τῆς ἀπώλειας ἢ ζημιάς; Πόση ἀπ' αὐτή τή ζημιά είναι ζημιά μόνο στό χαρτιά; Προκλήθηκε κανένα μέρος τῆς ἀπώλειας ἢ ζημιάς ἀπό ἕνα ἔμφυτο μειονέκτημα, ἀνεπαρκή συσκευασία, ἀμέλεια κατά τή φόρτωση ἢ στοιβασία, ἀθέτηση στό να δοθεῖ προσοχή κατά τή περίοδο τοῦ ταξιδιοῦ, ἢ διαρροές, ἀνάμιξη ἢ ἄλλες ἀνεπάρκειες στοῦ χώρου τοῦ φορτίου ἢ ἀμέλεια κατά τήν ἐκφόρτωση;

Τελικά ὑπάρχει ἡ ἔρευνα σχετικά μέ τό ποσοστό τῶν ζημιῶν. Οἱ διαιτητές είναι συχνά πιά αὐστηροί στήν καθορι-

στική ἐκτίμηση τῶν ζημιῶν παρά οἱ ἀσφαλιστές που ἴσως ξέρουν ὅτι μπορούν πάντα να ἐπανακτίσουν τίς ζημιές τους μέ τό να ὑψώσουν τά ἀσφάλιστρα. Μιά ἀπ' τίς πλευρές που βρίσκεται σέ διαιτησία μπορεί να ἐκπλαγεί ὅταν καταλάβει ὅτι οἱ διαιτητές ζητοῦν περισσότερα καί καλύτερα ἀποδεικτικά στοιχεῖα ἀπ' τούς ἀσφαλιστές.

Χρόνος ἐπίσης μπορεί να σπαταληθεῖ κατά τή διαδικασία λόγω τῆς παρουσίας ἀπαιτήσεων γιά ἀποζημίωση που ὑπολογίζονται πάνω σέ μία μή ρεαλιστική βάση. Ἐνας ἔμπορος που ξέρεי τήν ἀγορά του είναι συχνά σέ καλύτερη θέση να ὑπολογίσει τίς ζημιές του ἀπό τόν δικηγόρο του. Σάν παράδειγμα θυμᾶμαι μία περίπτωση που μᾶς ἀπασχόλησε πολλές ὥρες γιά τή διευκρίνιση τῶν περιπλοκῶν τῶν κανονισμῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς γιά τήν ἐκτίμηση τῆς ἀπώλειας που ἐπῆλθε ὅταν ἕνα φορτίο ἀγροτικῶν προϊόντων, ἐκτός Κοινῆς Ἀγορᾶς, που εἶχε χαθεῖ, ἀντικαταστάθηκε μέ ἀγορά μέσα ἀπ' τήν Κοινή Ἀγορά. Ὁ ἔμπορος θά μπορούσε να σώσει χρόνο μέ τό να ἐξηγήσει τήν κατάσταση ἐξαρχῆς στοῦς δικηγόρους του ἀντί να ὑποβάλλει μία ἀπαίτηση, που ὅπως κατέληξε τό ζήτημα, ἦταν πολύ ἐξογκωμένη.

Ὑπάρχουν ἴσως κι' ἄλλες πιά σημαντικές ἀποφάσεις να παρθοῦν σχετικά μέ τήν διεξαγωγή μιᾶς ὑπόθεσης που θά ἔκαναν μεγάλη διαφορά καί στά ἔξοδα καί στόν χρησιμοποιοῦμενο χρόνο. Ἀπό τά βασικά ἐρωτήματα είναι κατά πόσο ἡ ὑπόθεση ἀπαιτεῖ μία ἐκθεση ἐμπειρογνομῶνων ἢ τό ζήτημα μπορεί να διακπεραιωθεῖ μέσα στό γραφεῖο σας χρησιμοποιώντας τόν καπετάνιο ἢ ἀρχιμηχανικό σας; Θά χρησιμοποιήσετε ἕναν δικηγόρο τοῦ Λονδίνου ἢ θά χρησιμοποιήσετε ἕναν δικηγόρο τοῦ Πειραιᾶ ἢ τῆς Ἀθήνας; Ὑπάρχει μεγάλη διαφορά στά ἔξοδα καί πρέπει να ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι πλέον αὐτοῖ μπορούν να συμβουλευνται τούς Ἀγγλους Νομικούς Συμβούλους, δηλαδή τούς Μπάριστερς, ἀπευθείας χωρίς τήν μεσολάβηση ἑνός δικηγόρου Λονδίνου.

Συγκεκριμένα γιά τόν χρόνο καί γιά τά ἔξοδα ἡ πιά σημαντική ἀπόφαση είναι τό ἂν θά ζητήσετε μία Προφορική Ἀκρόαση ἢ θά διαπραγματευθεῖτε τό ζήτημα μόνο μέ τά ἔγγραφα. Ἐδῶ οἱ ἀκόλουθοι παράγοντες πρέπει να ληφθοῦν ὑπόψη:

— Σέ μία περίπλοκη ὑπόθεση μέ δύσκολα νομικά στοιχεῖα μπορεί να βοηθήσει τό να ἐπεξηγηθεῖ ἡ ὑπόθεση στόν Διαιτητή σέ μία Προφορική Ἀκρόαση καί αὐτό παρέχει τήν εὐκαιρία στήν ὑπόθεση να συζητηθεῖ μεταξύ τοῦ Διαιτητή καί τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου καί τά δύσκολα σημεῖα να ἐξομαλυνθοῦν.

— Σέ μία ὑπόθεση που περιέχει δύσκολα τεχνικά ζητήματα μπορεί να βοηθήσει τό να γίνει μία Ἀκρόαση μέ ἕναν ἐμπειρογνώμονα που να δώσει μαρτυρία ἔτσι που να ἐξα-

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

σφαλισθεί ότι τα τεχνικά θέματα έχουν επεξηγηθεί έντελώς στον Διαιτητή και έχουν κατανοηθεί.

— Υπάρχουν επίσης και μερικές υποθέσεις, αλλά αυτές είναι μάλλον λίγες, που πολλά εξαρτώνται από την ελικρίνεια ενός μάρτυρα. Σ' αυτές τις περιπτώσεις βοηθάει τον Διαιτητή το να δει προσωπικά τον μάρτυρα, να τον ψυχολογήσει σαν πρόσωπο και τον ακούσει να απαντάει σε συγκεκριμένες ερωτήσεις.

Οι περιπτώσεις στις οποίες αυτοί οι παράγοντες εφαρμόζονται δεν είναι και πάρα πολλές. Από την πείρα μου ξέρω ότι οι περισσότερες υποθέσεις μπορεί να διεκπεραιωθούν με μία ανταλλαγή γραμμάτων με πλήρεις εξηγήσεις και έγγραφα. Πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι οι διαιτητές ξέρουν αρκετά καλά το πώς έχουν τα πράγματα στις περισσότερες εμπορικές και ναυτιλιακές υποθέσεις. Ός επί το πλείστον αυτοί είναι έμπειροι άνθρωποι του εμπορίου. Πολλοί από αυτούς έχουν την επιπρόσθετη εμπειρία πάρα πολλών υποθέσεων διαιτησίας. Εγώ και μερικοί από τους συναδέλφους μου χειριζόμαστε περίπου 100 - 150 αποφάσεις τον χρόνο και αυτό για τα τελευταία είκοσι χρόνια περίπου. Όλες αυτές οι υποθέσεις είναι σχετικές με ναυλοσύμφωνα, συμβόλαια κατασκευής και συμβόλαια πετρελαίου και άλλων προϊόντων. Μέ λίγα λόγια αυτός είναι ένας γνωστός τομέας και τα ίδια προβλήματα ξανααναγείρονται. Δεν είμαστε όπως οι δικαστές που χειρίζονται κάθε είδους υπόθεση.

Η Ένωση μου των Διαιτητών του Λονδίνου ανέπτυξε μία Διαδικασία Μικρών Απαιτήσεων, που ονομάζεται στα Άγγλικά The L.M.A.A. Small Claims Procedure 1989. Ελπίζω πως όλοι σας έχετε από ένα αντίτυπο. Αν δεν έχετε, έχω φέρει μερικά αντίτυπα εδώ. Αυτό παρέχει μία στερεότυπη, απλοποιημένη διαδικασία. Υπάρχει μόνο ένας διαιτητής που θα πρέπει να συμφωνήσουν γι' αυτόν όλα τα μέρη και αν τα μέρη δεν συμφωνούν τότε αυτός

διορίζεται από τον Πρόεδρο της L.M.A.A. Θα πρέπει να σας προειδοποιήσω ότι η επιβάρυνση για το προνόμιο ενός τέτοιου διορισμού είναι 150 λίρες και τα χρήματα πηγαίνουν στο Ταμείο της L.M.A.A.

Για τη Διαδικασία των Μικρών Απαιτήσεων ο Ενάγωντας πρέπει να στείλει ένα γράμμα αίτησης μαζί με τα έγγραφα στα οποία βασίζεται. Ο Εναγόμενος πρέπει να υποβάλλει την υπεράσπισή του μέσα σε τέσσερις εβδομάδες. Ο Ενάγωντας έχει τέσσερις εβδομάδες μέσα στις οποίες πρέπει να απαντήσει στην υπεράσπιση εναντίον της ανταίτησης. Αυτός είναι όλος χρόνος που επιτρέπεται. Κάθε μέρος παρουσιάζει τα έγγραφα του με τα γράμματά του. Δεν υπάρχει η διαδικασία της ταυτόχρονης άμοιβαίας αποκάλυψης των εγγράφων αλλά αν ο Διαιτητής θελήσει οποιοδήποτε έγγραφο θα το ζητήσει. Και πάλι συνήθως δεν γίνεται ακρόαση και δεν υπάρχουν μάρτυρες. Μόνο αν ο Διαιτητής έχει κάποιον ειδικό λόγο να κάνει πρόσκληση για μία Ακρόαση τότε θα το κάνει. Τώρα να και ένα σημαντικό σημείο: Η διαδικασία δεν είναι περίπλοκη. Γι' αυτό τον λόγο επιτρέπουμε στο μέρος που θα κερδίσει να του επιστραφούν μόνο ένα περιορισμένο ποσό των εξόδων μεταξύ πεντακόσιες και χίλιες λίρες το μέγιστο. Η άμοιβή του Διαιτητή επίσης είναι καθορισμένη σε εξακόσιες λίρες. Τελικά δεν υπάρχει έφεση στα Δικαστήρια σχετικά με αυτή την διαδικασία. Νομίζουμε ότι υπάρχουν πολλές υποθέσεις όπου τα μέρη προτιμούν να εγκαταλείψουν τις απαιτήσεις τους παρά να εμπλακούν σε μία μακρόχρονη και δαπανηρή διαδικασία διαιτησίας. Ελπίζουμε ότι αυτή η νέα διαδικασία θα σας κάνει όλους να αισθάνεστε ότι τουλάχιστο για τέτοιου είδους απαιτήσεις μία διαιτητική απόφαση θα μπορεί να είναι γρήγορη και όχι δαπανηρή αλλά επίσης και δίκαια και λογική.

A. I. KAZANTZHS



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



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
 - DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
 - L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
 - YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY
-

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΡΥΠΑΝΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (ΟΡΑ 90)

Συνεχίζοντας την άρθρογραφία μας σχετικά με τα ποικίλα προβλήματα που ανακύπτουν από τη νέα Αντιρυπαντική Νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών, (ΟΡΑ 90) δημοσιεύουμε εν συνεχεία στην αγγλική την ενημερωτική ανάλυση της νομοθεσίας αυτής από το *International Chamber of Shipping*.

Με την ευκαιρία αυτή μνημονεύουμε τη κοινή επιστολή που απέστειλαν η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, σε όλα τα μεγάλα P & I Clubs, με την οποία προτείνεται σ' αυτά να αποσύρουν από το 1992 τη κάλυψη που παρέχουν στα μέλη τους για περιστατικά ρύπανσης, ώστε να εξαναγκασθεί η Αμερικανική Κυβέρνηση να προσφέρει ασφαλίστική κάλυψη σε βάση ταξιδιού, τό κόστος της οποίας να μπορεί να προστεθεί στον ναύλο του συγκεκριμένου ταξιδιού.

Η ανάλυση της ΟΡΑ 90 από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο έχει ως εξής:

Introduction

1. Millions of words have been written about the US Oil Pollution Act of 1990 since its adoption last August. Its implications have been exhaustively discussed, publications are full of learned analyses about its more controversial provisions, US law firms are queuing up to offer advice to domestic and foreign owners. The purpose of this circular is to set out in fairly simple terms the current position on a complex and confusing subject. Your particular attention is drawn to paragraph 12, on which your early guidance is sought.

Oil Pollution Act of 1990 — General

2. The Oil Pollution Act of 1990 (ORA 90) is a comprehensive document covering many aspects of oil pollution from ships. It contains a number of different sections, which may be considered under four main headings:

- Liability and Compensation
- Tanker Structure and Operations

- Navigational Safety/Manning Standards

- Contingency Planning and Pollution Response.

While some sections are principally or exclusively concerned with domestic shipping, many will have a direct impact on foreign vessels trading to the United States. It is important to understand that it covers not only tankers, but all vessels entering US waters.

3. A timetable for the development of regulations under OPA 90 has been drawn up and discussions are in hand, under the auspices of the American Petroleum Institute (API), to consider the value and feasibility of coordinating the response of the various organisations, both international and US-based, to these proposals as they appear. Although views may differ on a number of issues, there is obvious scope for co-operation.

Liability and Compensation

4. The provisions on liability and compensation are probably the most contentious part of the Act, since the adoption of OPA 90 effectively seals the fate of the 1984 Civil Liability (CIC) and Fund Protocols in their present form, at least for the foreseeable future, and introduces limits of liability greatly in excess of those agreed internationally. Furthermore, it will be much easier to break limitation under the Act than under the international agreements. To compound the problems the Act fails to pre-empt individual states from adopting oil pollution legislation distinct from (and more onerous than) Federal law.

5. Under OPA 90 tankers provide evidence of financial responsibility up to \$ 1,200 per gross ton or \$ 10 million (\$ 2 million for ships up to 3,000 gross tons), whichever is the greater. Non-tankers must do likewise, up to the greater of \$ 600 per gross ton or \$ 1/2 million. To supplement the owner's limits a Federal Fund of \$ 1,000 million is established. The Fund can take recourse action against the owner.

6. The P & I Clubs have been centrally involved in the debate about the consequences of the Act for owners. They have stated, with IC support, that they are not prepared to issue certificates of financial responsibility beyond those currently provided to meet international (CLC Convention) or US Coast Guard purposes. As regards insurance cover, they have succeeded in renegotiating total oil pollution cover up to the same figure as in 1990 — \$ 500 million, plus a further \$ 200 million available on the market to those owners who wish to pay for it.

7. To protect themselves against the higher claims now regularly experienced in the United States the members of the International Group of P & I Clubs have imposed a surcharge of 32 cents per gross ton per trip on all tankers carrying persistent oil to the United States (16 cents for vessels only visiting LOOP or the US Exclusive Economic Zone), up to a maximum of ten trips a year. The Clubs recognise this to be a somewhat arbitrary approach, since OPA 90 applies to all ships and all petroleum oils, but they have concentrated on those vessels thought to present the greatest pollution threat. (The surcharge is expected to be charged quarterly in arrears on the basis of a declaration by the owner. A tanker owners whose vessels do not trade to the United States may be attracted by the apparent alternative of accepting a clause excluding from Club cover all claims arising out of OPA 90. However, he should be extremely wary of doing so, since the TOVALOP Agreement, like the CLC Convention on which it is based, requires pollution cover to be provided worldwide irrespective of the trading pattern of the vessel and acceptance of an exclusion clause would immediately nullify his TOVALOP cover).

8. The total available Club cover of \$ 700 million (see paragraph 6) has to be viewed against total clean-up costs for the Exxon Valdez incident approaching \$ 2,500 million, and owners are understandably concerned that the comparative ease with which limitation can be broken in the

United States, coupled with concern about individual state legislation (see paragraph 9 below), means that \$ 700 does not provide adequate protection. This has prompted a range of different reactions from owners. Many companies are understood to be examining their corporate structure in an effort to ensure that in the event of a major spill claims for compensation cannot be brought against parent or associated companies. A handful (but so far only a handful) have declared their intention not to send their tankers — or at least their black oil tankers — to the United States. Some have taken out additional cover on the market, no doubt at very high premiums, to give a degree of extra protection. A proposal has been put forward to establish a fund, additional to the Federal fund, to which the ship and/or cargo could subscribe in order to provide adequate «cover» over and above the insurable limits, perhaps in return for waiving the right to seek further recourse against the ship. Yet another proposal is that the Clubs should withdraw US oil pollution cover entirely and that owners should then look to the US Government to provide cover at a commercial rate.

9. The situation under OPA 90 is complicated further by state legislation. Many individual states have had unlimited liability for oil pollution damage for many years, but in practice have not invoked it. However, the widely-reported debate on pollution compensation has prompted states to dust off their oil pollution statutes and in some cases revise them. Shortly before Christmas Florida instituted measures requiring certificates of financial responsibility additional to those required under Federal law. The Clubs, consistent with their stated policy, refused to issue them. At least one regular trader stopped all calls to terminals in the state, and it is under-

stood that as a consequence implementation was temporarily deferred. Discussions are continuing, but Florida is not alone in posing a threat to owners. Texas is the latest example. Other states are expected to follow suit and each case will have to be separately addressed.

10. ICS convened an informal meeting of interested individuals and organisations in early December 1990 to find out what action was currently being taken to keep abreast of US developments at both Federal and state levels. The discussions indicated that most organisations have access to details of Federal proposals, and ICS agreed to act as a conduit for ensuring that all relevant information reaches the various international interests concerned. But at state level it was clear that no single organisation has comprehensive information on developments, and it was generally agreed that there is a need for an early warning system so that owners, P & I Clubs and oil companies can decide whether defensive action is required before unworkable legislation is enacted.

11. With the agreement of the Executive Committee ICS is in discussion with the US law firm of Leboeuf, Lamb, Leiby and Macrae about providing such a service, and the Liberian Shipowners' Council has also been in contact with a group of New York law firms to the same end. The concept is that a number of ICS members — and perhaps other bodies, including certain P & I clubs — might subscribe to such a monitoring service on behalf of their members, and that the cost to subscribers would fall as their number increases. The total cost would be high — probably several thousand dollars a month — but there is widespread feeling that:

a) the cost to the industry of failing to keep abreast of developments in individual states or to seek to influence state legislation could be enormous, and therefore

b) to be of real value, a comprehensive monitoring service is required.

12. The Secretariat has already taken soundings with certain members and with the P & I Clubs in the hope of receiving a commitment to a financial contribution to establish such a service, perhaps for a six month trial period. The Norwegian Shipowners' Association had expressed such an interest, but has now felt it necessary to contract directly with Leboeufs without further delay. The Union of Greek Shipowners has also made a commitment in principle. With state oil pollution legislation developing so fast it may be necessary to mount opposition urgently — as is currently the case in Texas — and it would be very helpful to have an early indication whether ICS members would be prepared in principle to make a financial contribution to a service to monitor state legislation, along the lines outlined above.

13. The Maritime Law Committee, which co-ordinates discussion on pollution liability questions in ICS, met on 8th February 1991 to review the current position on OPA 90, related state legislation, and the future for the CLC and Fund Conventions.

Tanker Structure and Operations

14. The principal structural requirements of OPA 90 is for all new tankers above 5000 gross tons to be built with double hulls. Existing single skin tankers have to be progressively phased out, depending on their age, between 1995 and 2010 (five years late if fitted with double bottoms or double sides). The Secretary for Transportation may approve an alternative

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

to double hulls if a study due shortly from the Marine Board of the National Academy of Sciences indicates that standards equivalent to those provided by double hulls can be met thereby.

15. The double hull requirement, which was widely anticipated, now seems likely to prevail, at least as the main option, whatever the outcome of the NAS study. A Notice of Proposed Rulemaking, setting out proposed regulations to comply with the double hull rule, has been issued by the Coast Guard for comment and was given preliminary consideration by the Oil Tanker Sub-Committee at its meeting on 24th January 1991. A crucial point which ICS will wish to stress in any commentary to the Coast Guard is that US rules on tanker structure must not be considered in isolation from the international discussions on which IMO has already embarked. If, as now seems likely, double hulls have been tacitly accepted as the preferred design for the next generation of tankers, agreement must be reached internationally on the main features of the design (eg minimum distance between inner and outer shells), and the sizes of ships to which the requirements should apply.

16. In addition to the phasing — out requirements for existing tankers under the OPA 90 requirements — which should enable most existing ships to see out their natural lives — discussion will continue on the need for further pollution prevention measures to minimise the oil outflow from existing vessels involved in collisions or groundings. The only practical method, if extra protection is thought necessary, seems to be one of the variants of the hydrostatic balance principle or the dedication of certain

protectively located cargo tanks for clean or segregated ballast, either of which would reduce cargo carrying capacity. There must be a danger that debate on requirements for existing tankers will give rise to differences of opinion between oil companies (as cargo owners) and independents, and the Marine Committee will be consulted as necessary.

17. A potential complication to discussions in the US and at IMO is the real possibility that once the US has adopted its own regulations and succeeded in persuading IMO to revise the parallel international requirements, there will be significant differences between the two sets of regulations. It seems inevitable that the US regulations will be introduced first, if only because it is unrealistic to expect IMO to match the same tight schedule. If the IMO regulations, when adopted, do differ, but are accepted to be more effective than those in force in the US, it must be assumed that recommendation will be made to Congress that OPA 90 should be revised.

18. The ICS Oil Tanker Sub-Committee agreed to reconvene the Working Group on Oil Tanker Design and Pollution Prevention under the chairmanship of Captain Bent E. Hansen (A.P. Moller) to monitor developments in IMO and to prepare an industry response. Since the issues under discussion in IMO and in the United States are essentially the same, the Group's conclusions should be useful in responding to any future US proposed rulemakings.

Navigational Safety/Manning Standards

19. The US Coast Guard is following up a number of navigational

requirements under OPA 90, some of which are domestic (eg a study of pilotage regulations and possible improvements to the Vessels Traffic System for Valdez in Alaska) while others are more general, including a study on tanker navigation safety standards. This latter will include consideration of training and safe manning levels on tankers. The Secretariat will keep track of developments under this heading and will refer them to the appropriate ICS or ISF committees.

Pollution Response

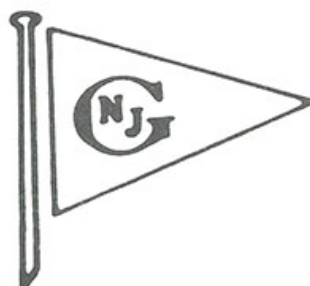
20. Several sections under OPA 90 address matters connected with contingency planning and clean-up, the majority concerned with national arrangements for pollution response. The Secretariat will monitor proposals as they appear and will keep members advised of any that may have international application.

Summary

21. OPA 90 imposes a range of new commitments on tanker operators and, to lesser extent, other vessels trading to the United States, and the difficulties it creates are compounded by state legislation. The obligation on industry organisations to respond to the new draft regulations will be considerable over the next few months, and the Secretariat will aim both to co-ordinate effectively with other organisations and to ensure that members are consulted as appropriate on the more important issues. In the meantime, your support for the proposition on a state pollution legislation service (paragraph 12) is solicited.

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 ΕΡΕΥΝΑ

Οι κλοπές τών κοντέϊνερς

Η κλοπή τών φορτίων δέν είναι βέβαια καινούργια υπόθεση. Όστόσο φαίνεται πώς πήρε μιά χωρίς προηγούμενο έξαρση από τόν καιρό πού άναπτύχθηκε ή μεταφορά φορτίων ύψηλης άξίας μέ έμποροκιβώτια. Η έξαφάνιση μερικών κλωνιών μπανάνας ή μερικών χαρτοκιβωτίων κρασιού ένοχλούσε άνέκαθεν τούς ύπεύθυνους, αλλά είχαν μάθει νά τίς άνέχονται. Έντελώς όμως άλλης φύσεως είναι ή έξαφάνιση πολλών κοντέϊνερ μέ ήλεκτρονικά είδη μεγάλης άξίας, πού σέ όρισμένες περιπτώσεις μπορεί νά θέσει σέ κίνδυνο αυτή ταύτη τήν ύπόσταση τής έπιχειρήσεως πού ύπήρξε τό θύμα.

Τό γνωστό TT CLUB έχει άποκτήσει μεγάλη σχετική πείρα, ιδίως ως πρός τό πανάκριβο ήλεκτρονικό ύλικό καί έχει πεισθεί πώς οι κλέφτες τών κιβωτίων δέν ένεργοϋν στήν τύχη αλλά έχουν προετοιμάσει έναν κατάλογο έμπορευμάτων καί διαλέγουν εκείνα πού μπορούν νά πουληθοϋν εύκολότερα. Σέ μιά περίπτωση κλοπής στό Λός Άντζελες τό κοντέϊνερ περιείχε μικροαναγνωστικές συσκευές δίσκων λέιζερ πού κόστιζαν πάνω από 700 χιλιάδες δολάρια, πράγμα πού δείχνει πώς ό κλέφτης δέν ήταν έρασιτέχνης αλλά έπαγγελματίας πού κατέχει κωδικές πληροφορίες, διαθέτει πλαστά πιστοποιητικά καί συνδέεται μέ εταιρίες πού εργάζονται στό λιμάνι.

Ένα τέτοιο φαινόμενο, μόνη της ή ασφάλιση δέν μπορεί νά τό αντιμετώπισει ίκανοποιητικά. Κανείς ασφαλιστής δέν δέχεται νά αναλάβει τόν κίνδυνο καλύψεως κάθε χρόνο άτυχημάτων τόσο μεγάλου κόστους κι' άν τό έκανε, τό ύψος τών ασφαλιστρων πού θά ζητούσε θά ήταν άπαγορευτικό γιά τόν έπιχειρηματία πού έκμεταλλεύεται τό τέρμιναλ.

Στά άμερικανικά τέρμιναλ, πού ύποφέρουν ιδιαίτερα από τίς κλοπές αυτές, μιά φίρμα ειδικευμένη σέ θέματα

ασφαλείας, προέβη σέ άνάλυση τών μεθόδων κλοπής καί συνέταξε έναν οδηγό μέ σχετικές ύποδείξεις καί συστάσεις. Τά μαθήματα τής άμερικανικής πείρας θά μπορούσαν ίσως νά χρησιμεύσουν στήν Εϋρώπη ώστε νά αποφύγει νά βρεθεί στήν ίδια κατάσταση. Σύμφωνα μέ τόν άνωτέρω οδηγό, οι κλοπές τών όποιων θύματα είναι τά λιμενικά τέρμιναλ, μπορούν νά καταταχθοϋν σέ δύο βασικές κατηγορίες: 1) Κλοπές μετά διαρρήξεως καί 2) Κλοπές μέ πλαστά πιστοποιητικά.

Στήν περίπτωση τής κλοπής τών μικροαναγνωστών λέιζερ, οι κλέφτες είχαν όλο τόν καιρό στή διάθεσή τους καί ή ασφάλεια τοϋ κτιρίου δέν φαίνεται νά τούς δημιούργησε ιδιαίτερα προβλήματα. Έκαναν πρώτα ένα άνοιγμα στό κιγκλίδωμα σέ κάποιο άπομονωμένο μέρος τοϋ τέρμιναλ. Έκεί άφού άνοιξαν άρκετά κιβώτια, άνακάλυψαν αυτό πού περιείχε τό ήλεκτρονικό ύλικό. Όστερα έμπασαν ένα τρακτέρ από μιά κυλιόμενη θύρα σπάζοντας τήν άλυσίδα πού τή συγκρατούσε καί σύνδεσαν τό τρακτέρ μέ τό σασσί στό όποιο βρισκόταν τό κοντέϊνερ. Γιά κάποια άνεξηγήτη αίτία δέν βγήκαν από τόν ίδιο δρόμο αλλά προτίμησαν νά κάνουν κι' άλλο άνοιγμα στό κιγκλίδωμα. Τήν ώρα εκείνη τό τέρμιναλ φυλασσόταν από δύο φύλακες πού δέν πήραν είδηση. Ό ένας άσχολούνταν νά καθοδηγεί τούς φορτοεκφορτωτές σέ ένα πλοίο πού ξεφόρτωνε καί ό άλλος είχε άποσυρθεί γιά άνάπαυση. Όταν είδοποιήθηκε ή άστυνομία, τό τέρμιναλ έδωσε μόνο τόν αριθμό τοϋ κοντέϊνερ αλλά δέν ήταν σέ θέση νά δώσει καί τόν αριθμό τοϋ σασσί, πράμα πού δυσκόλεψε πολύ τήν έρευνα.

Σέ δύο άλλες περιπτώσεις στό ίδιο τέρμιναλ έγινε κάτι παρόμοιο. Στήν πρώτη οι κλέφτες άφού μπήκαν μέ διάρρηξη στό τέρμιναλ, άνοιξαν 124

κοντέϊνερ μέχρι νά βροϋν εκείνο πού τούς ένδιέφερε. Όταν τήν άλη μέρα οι ύπάλληλοι τοϋ τέρμιναλ διαπίστωσαν τίς διαρρήξεις, δέν ήταν σέ θέση νά έντοπίσουν άμέσως ότι είχε κλαπεί ένα όλόκληρο κοντέϊνερ κι έτσι ή κλοπή άποκαλύφθηκε μετά μερικές μέρες πού ή άστυνομία είδοποίησε τό τέρμιναλ ότι είχε βρεί κάπου ένα άδειο κοντέϊνερ. Στή δεύτερη περίπτωση ή κλοπή δέν άποκαλύφθηκε παρά μόνο όταν ό ένδιαφερόμενος πήγε νά παραλάβει τό κοντέϊνερ του, πού φυσικά στάθηκε άδύνατο νά τό βρεί.

Γιά τήν πρόληψη τέτοιων έξαφανίσεων ύπάρχουν όρισμένα άποτελεσματικά μέτρα. Βασικά τό τέρμιναλ πρέπει όπωςόδηποτε νά είναι περιφραγμένο. Η παρουσία περιφράγματος άποτελεί στοιχειώδη προφύλαξη χωρίς τήν όποία κάθε άλλο μέτρο προστασίας άποβαίνει μάταιο. Ένα τέρμιναλ άνοιχτό σέ όλους τούς καιρούς είναι άνοιχτό καί σέ όλους τούς πειρασμούς. Τό περίφραγμα πρέπει νά είναι άρκετά ψηλό καί άνθεκτικό ώστε νά κάνει δύσκολη τήν ύπερπήδηση ή τήν καταστροφή του. Τό ιδανικό είναι νά ύπάρχει τοίχος. Τό Τίλμπουρυ π.χ. περιβάλεται μέ τοίχο ύψους 2,75 μ. καί μήκους πλέον τών 8 χμ. Βέβαια ή κατασκευή ενός τέτοιου τοίχου μπορεί νά αντιπροσωπεύει μιά δυσβάστακτη δαπάνη γιά τό τέρμιναλ. Έλλείψει τοίχου θά πρέπει πίσω από τό όποιοδήποτε περίφραγμα νά τοποθετοϋνται άνά διαστήματα μπλόκια μπετόν ώστε οι κλέφτες νά μήν μπορούν νά χρησιμοποιήσουν τρακτέρ. Η άποτελεσματικότητα τοϋ περιφράγματος μπορεί νά ένισχυθεί μέ άγαθωτό συρματοπλεγμα πού στήν κορφή του είναι δυνατό νά έχει σύρμα συναγερμού. Τέλος κάθε τέτοιο περίφραγμα πρέπει νά διατηρείται σέ καλή κατάσταση, πράγμα πού δέν συνέβαινε στα άμερικανικά τέρμιναλ πού υπέστησαν τίς ζημιές.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζονται οι

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

θύρες. Βασική αρχή είναι ότι πρέπει να διατηρούνται μόνο οι θύρες και τα διαφράγματα που είναι έντελως απαραίτητα. Πόρτες που σπάνια χρησιμοποιούνται πρέπει να κλείνονται σταθερά ή ακόμα να μπλοκάρονται με στερεά αντικείμενα, όπως π.χ. τα κενά κοντέινερ που δεν μπορούν να μετακινηθούν χωρίς ειδικό μηχάνημα. Καί τέλος οι πόρτες που δεν χρησιμοποιούνται ποτέ πρέπει να αχρηστεύονται οριστικά και να εντάσσονται στο όλο μόνιμο περίφραγμα.

Αλλά και η έλλειψη φωτισμού παίζει καθοριστικό ρόλο. Στις περιπτώσεις που αναφέραμε, οι κλέφτες μόρρεσαν να δουλέψουν με όλη τους την άνεση σε μία σκοτεινή γωνιά χωρίς να τους αντιληφθούν οι φύλακες. Γενικά οι κλέφτες φοβούνται τό πολύ φως και γι' αυτό η χρησιμοποίηση ενός καλού συστήματος φωτισμού θα μπορούσε να εμποδίσει πολλούς από αυτούς.

Ένα άλλο θέμα αφορά στη διάθεση των κλειδιών για τις διάφορες πόρτες. Δυστυχώς δεν είναι καθόλου ασυνήθιστη η πρόσβαση στις θέσεις των κλειδιών και η κατασκευή αντικλειδιών. Για να αποφευχθεί η μυστηριώδης εξαφάνιση των κλειδιών και για να είναι δυνατός ο εντοπισμός του υπεύθυνου είναι απαραίτητη η λήψη των ακόλουθων μέτρων: Να ορίζεται ένα πρόσωπο αποκλειστικά υπεύθυνο για τη χρησιμοποίηση των κλειδιών. Τό πρόσωπο αυτό θα τηρεί ένα είδος μητρώου για την κίνηση του κάθε κλειδιού, ώστε να ξέρει σε κάθε στιγμή ποιος και πότε τό πήρε. Οι φύλακες θα παραλαμβάνουν με υπογραφή τά

ανάγκαια κλειδιά στην αρχή της βάρδειάς τους και θά τά επιστρέφουν στό τέλος της εργάσιμης μέρας.

Εξίσου καθοριστικό στοιχείο είναι και η φύλαξη του τέρμιναλ. Στο Τίλμπουρι π.χ. η φύλαξη έχει ανατεθεί σε αστυνομική δύναμη που ανήκει στον λιμένα του Λονδίνου, και είναι χαρακτηριστικό ότι επί μία τριετία δεν έχει αντιμετωπίσει καμιά κλοπή. Άτυχώς σε πολλές περιπτώσεις για οικονομικούς λόγους τά λιμάνια και τά τέρμιναλ δεν μπορούν να υπολογίζον σε δημόσια αστυνομική δύναμη και αναγκάζονται να προσφεύγουν σε ιδιωτικές εταιρίες. Η στρατολόγηση φυλάκων ύψηλης ποιότητας είναι ένα πρόβλημα που δεν έχει εύκολη λύση. Πολύ συχνά οι ιδιωτικές εταιρίες φυλάκων δεν διαθέτουν προσωπικό ποιότητας, λόγω της απροθυμίας των πελατών να πληρώσουν τό κόστος αυτής της ποιότητας. Προτιμότερο είναι να αποτελούν οι φύλακες μέρος του μόνιμου προσωπικού του τέρμιναλ, πράγμα που επιτρέπει τή διαπίστωση της επαγγελματικής τους απόδοσης και τήν εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης. Καί έδω η ένισχυση της υπευθυνότητας καθίσταται αναγκαία. Εάν τό τέρμιναλ έχει τά οικονομικά μέσα, ή καλύτερη λύση είναι ή πρόσληψη ενός «άρχηγού ασφαλείας» που θά έχει τήν ασφάλεια του τέρμιναλ ως αποκλειστικό έργο του. Για τέρμιναλ με περιορισμένα μέσα, καλό είναι να ορίζεται για τήν ασφάλεια ένας υπάλληλος του μόνιμου προσωπικού, ενώ αξιοσύστατη είναι ή εφαρμογή της μεθόδου της πρόσθε-

της άμοιβής - δώρου των καλών φυλάκων και ή αποζημίωσή τους για τήν προσωπική συμβολή τους στην πρόληψη κλοπών.

Η κατά τά άνωτέρω προστασία μπορεί να συμπληρωθεί σημαντικά με ηλεκτρονικά συστήματα επαγρυπνήσεως, έφοδιασμένα π.χ. με σύστημα συναγερμού ή με τηλεοπτικό δίκτυο κλειστού κυκλώματος. Σήμερα υπάρχουν πολλά συστήματα συναγερμού. Τό άποδοτικότερο συνίσταται στην εγκατάσταση δικτύου στο περίφραγμα που επιτρέπει τήν παρακολούθηση της λαθραίας εισόδου ξένων προσώπων με ηλεκτρονικά φωτοκύτταρα που αναπαριστούν τίς κινήσεις τους μέσα στό τέρμιναλ. Τό σύστημα μπορεί να συμπληρωθεί με κάμερες που εμποπτέουν τά κυριώτερα σημεία του τέρμιναλ και οι όποιες θεωρούνται πρόσθετα χρήσιμες γιατί αποθαρρύνουν τίς κλοπές από τό ίδιο τό προσωπικό του τέρμιναλ.

Η άλλη μεγάλη αίτια εξαφανίσεως έμπορευμάτων από τά λιμενικά τέρμιναλ είναι ή χρησιμοποίηση πλαστών πληροφοριών ή οι πληροφορικές άπάτες. Με τή βοήθεια των πιστοποιητικών δύο είναι οι συνηθέστεροι μέθοδοι: Η χρήση γνησίων πιστοποιητικών που άποκτήθηκαν κατά παράνομο τρόπο και ή χρήση παραποιημένων πιστοποιητικών.

Παράδειγμα της πρώτης περιπτώσεως αποτελεί τό ακόλουθο περιστατικό. Σε λιμενικό τέρμιναλ ένα κοντέ-



GOTAPOWER

SHIPSPARES AND REPAIRS

7-9, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS

THE POWER YOU NEED

**SPARE PARTS FOR
JAPANESE AND EUROPEAN:**

MAIN ENGINES
DIESEL GENERATORS
TURBOCHARGERS
AIR COMPRESSORS
REFRIG. COMPRESSORS

PURIFIERS
PUMPS
SIMPLEX
ANCHORS
CHAINS

TEL.: 4128702 - 4115973
FAX: 4129559
TLX: 212041 GOPS GR.

REPAIRS:

— OVERHAULING AND
MAINTENANCE
— RECONDITIONING

**MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL**

νερ επάνω στο σασσί του περίμενε τή φόρτωσή του στο πλοίο. Στο μεταξύ ένα τρακτέρ μπήκε χωρίς καμμία δυσκολία στο τέρμιναλ και έφυγε μαζί με τό σασσί και τό κοντέινερ, αφού ο οδηγός του επέδειξε στον φύλακα δελτίο εξόδου προφανώς κανονικό. Φυσικά όταν οι δικαιούχοι θέλησαν να φορτώσουν τό κοντέινερ κατέστη αδύνατο να τό βρουν. Έγινε έλεγχος στη θύρα εξόδου και διαπιστώθηκε πως τό δελτίο παραδόσεως που επιδείχθηκε στον φύλακα ήταν από τά δελτία που είχαν κλαπεί πρό ήμερων. Τό κλεμμένο κοντέινερ που περιείχε παπούτσια αξίας άνω των 50 χιλ. δολαρίων δέν βρέθηκε ποτέ. Κι' όμως μέ λίγη προσοχή στά έγγραφα (όπως π.χ. ή άρίθμηση των δελτίων παραδόσεως) θά μπορούσε να τό είχε γλυτώσει.

Άλλη κλασσική περίπτωση κλοπής μέ τή βοήθεια γνησίων έγγραφών είναι ή άφαίρεση του αθηντικού πιστοποιητικού από τήν πόρτα του πρακτορειακού γραφείου. Έπειδή τά τέρμιναλ είναι ανοικτά όλο τό 24ωρο, ενώ τά γραφεία των πρακτόρων και των εκτελωνιστών κλείνουν κατά τις 6 μ.μ., πολλοί πράκτορες συνηθίζουν για διευκόλυνση να καρφισώνουν τον φάκελλο με τά πιστοποιητικά στην πόρτα του γραφείου τους. Από εκεί φυσικά προφταίνει και τά παίρνει ο κλέφτης.

Άλλά και μέ τή βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστού ή κλοπή δέν είναι σπάνια. Τέτοιο είναι τό παράδειγμα έ-

νός πάρκου κοντέινερ που διατηρούσε μία εταιρία εκμισθώσεως έμποροκιβωτίων. Κάποιος υπάλληλός της, υπό τήν πίεση οργανωμένης σπείρας κακοποιών, τύπωσε στον υπολογιστή δελτία παραλαβής που επέτρεψαν στους κλέφτες να βγάλουν από τό πάρκο καμμία πενηνταριά κενά κοντέινερ. Στη συνέχεια ο υπάλληλος έσβησε από τον υπολογιστή τις έγγραφές εισαγωγής και εξαγωγής των κοντέινερ. Έτσι τά κοντέινερ δέν φαινόταν να έχουν εισαχθεί ποτέ επισήμως στο τέρμιναλ και ή εξαφάνισή τους δέν αποκαλύφθηκε παρά μόνον όταν οι πραγματικοί μισθωτά ήρθαν να τά πάρουν. Μιά βαθύτερη έρευνα του πληροφορικού συστήματος επέτρεψε να διαπιστωθούν οι πράξεις του υπαλλήλου και ή ταυτότητά του. Η προστασία σε τέτοιες περιπτώσεις έγκειται στην ιεράρχηση της πρόσβασης στις πληροφορίες και ή εφαρμογή κωδικοποιημένου συστήματος πρόσβασης. Άλλα πάλι τέρμιναλ χρησιμοποιούν κλειστά τηλεοπτικά κυκλώματα που ελέγχουν τις εισόδους και εξόδους και αποτυπώνουν τους αριθμούς των οχημάτων, των κοντέινερ, των δικαιολογητικών και ακόμα και τους ίδιους τους οδηγούς.

Η πάλι εναντίον των κλοπών στα τέρμιναλ περνά όπωσδήποτε από τά φυσικά μέσα προστασίας και τήν ένι-σχυση της επιβλέψεως σε όλα τά επί-

πεδα. Για να είμαστε όμως ρεαλιστές πρέπει να παραδεχτούμε ότι λόγω της δαπάνης που απαιτεί, ή απόλυτη ασφάλεια δέν είναι πάντα δυνατή και πραγματοποιήσιμη, ενώ παράλληλα όφείλει να λαμβάνει υπόψη και άλλες επιτακτικές απαιτήσεις ενός τέρμιναλ, όπως είναι ή ταχύτητα διεκπεραίωσης των έργασιών του. Για τους λόγους αυτούς εκείνο που συνιστά εκθύμως τό TT Club είναι ή κατάρτιση ενός καταλόγου προστατευτικών μέτρων κατά λόγο προτεραιότητας και ή, ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες, εφαρμογή του. Είναι ή καλούμενη «risk management» που καλύπτει τήν πολιτική της επιχειρήσεως εναντι των κινδύνων στους όποιους είναι εκτεθειμένη. Δέν περιορίζεται μόνο στο να κάνει μία ασφάλιση. Μέ τήν «risk management» ή εταιρία συγκεκριμενοποιεί τους κινδύνους, τους αναλύει και τους αξιολογεί ανάλογα με τή σημασία τους. Στη συνέχεια μπορεί ν' αποφασίσει να τους περιορίσει, να τους μεταφέρει ή να τους αποδεχθεί, ανάλογα με τήν επιλογή που θά κάνει ή Διεύθυνσή της. Η ασφάλιση απομένει ακόμα ή βασική μέθοδος που χρησιμοποιείται για τον περιορισμό ή τήν μεταφορά των κινδύνων. Άλλά περισσότερο από κάθε άλλη επιχείρηση, ή πρόληψη είναι για τους διαχειριστές ενός τέρμιναλ, τό απαραίτητο συμπλήρωμα της προστασίας που ή ασφάλιση προσφέρει.

Ε.Σ.



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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΑΝΙΑ

Η σύνδεση με τη Σουηδία

Υπολογίζεται ότι το λιμάνι της Κοπεγχάγης θα μπορούσε να χάσει περίπου το ένα τέταρτο της άκτοπλοϊκής κινήσεώς του, εφόσον η νέα σύνδεση με γέφυρα και σήραγγα θα αντικαταστήσει την άκτοπλοϊκή μεταφορική γραμμή της Dan Link που συνδέει σήμερα την Κοπεγχάγη με το Μάλμο της Σουηδίας.

Στήν απειλή αυτή προστίθενται τώρα και οι συζητήσεις που διεξάγονται στις Δημοτικές Αρχές της Δανικής πρωτεύουσας επί ενός σχεδίου το οποίο προβλέπει τη μεταφορά όλων των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο Μάλμο από την άλλη πλευρά του θαλασσίου στενού Sund που χωρίζει τη Δανία από τη Σουηδία και ένώνει τον κόλπο του Καττεγάτη με τη Βαλτική.

Σήμερα η έμπορευματική κίνηση του λιμένος της Κοπεγχάγης ξεπερνά τους 10 εκατ. τόννους, από τους οποίους η Dan Link μεταφέρει περί τους 2,5 εκατομ. τόννους. Το τελευταίο αυτό τμήμα των 2,5 εκατ. τόννων κινδυνεύει να χαθεί μόλις πραγματοποιηθεί η καινούργια μόνιμη σύνδεση.

Στό μεταξύ οι εκπρόσωποι του λιμένος της Κοπεγχάγης ελπίζουν σε αύξηση των βιομηχανικών δεσμών της Δανίας με τη Σοβιετική Ένωση και την Ανατολική Ευρώπη και περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής κίνησης με τις χώρες αυτές.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε το Υπουργείο Μεταφορών, ο υπό Ιαπωνικό έλεγχο έμπορικός στόλος συμπεριλαμβάνει 1.992 πλοία συνολικής χωρητικότητας 57.316.000 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 91.199.000 τον. d.w. Από το παραπάνω σύνολο τα υπό ιαπωνική σημαία πλοία ανέρχονταν στις 30 Ιουνίου 1990 σε 449 πλοία 20.406.000 τον. γκρός (33.163.000 τον. d.w.) παρουσιάζοντας συνεχή μείωση από το 1988 όποτε ανέρχονταν σε 640 πλοία 24.582.000 τον. γκρός (39.768.000 τον. d.w.). Αντίθετα συνεχή αύξηση παρουσιάζουν τα υπό ιαπωνικό έλεγχο ξένα ναυλωμένα πλοία τα οποία στις 30 Ιουνίου έφθαναν τα 1.543 πλοία 36.910.000 τον. γκρός (58.036.000 τον. d.w.) έναντι μόνον 73 πλοίων 433.000 τον. γκρός (5.359.000 τον. d.w.) στις 30 Ιουνίου 1989.

Κατά τις προβλέψεις του Υπουργείου, το έτος 2000 ο όγκος των φορτίων που θα μεταφερθούν από πλοία υπό ιαπωνικό έλεγχο θα φθάσει τα 753 εκατ. τόννων εισαγωγής και τα 73 εκατ. τόννων εξαγωγής. Στις εισαγωγές θα αυξηθεί κατά 33% το φυσικό αέριο, κατά 29% οι γαιάνθρακες και κατά 27% ο χαρτοπολτός. Παράλληλα στις εξαγωγές θα αυξηθούν κατά 9% τα αυτοκίνητα,

κατά 5% ο χάλυβας και κατά 24% το τσιμέντο.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Άρχισε η ανοικοδόμηση

Ορισμένοι αισιόδοξοι εκτιμητές υπολογίζουν ότι το έργο της ανοικοδόμησης του κατεστραμένου Κουβέϊτ στο επίπεδο ζωής που υπήρχε πριν την εισβολή του Ιράκ, θα κοστίσει περί τα 50 δισεκατομμύρια δολάρια. Ήδη η κυβέρνηση του Κουβέϊτ έχει αναθέσει περί τα 200 μεγάλα συμβόλαια, ή μεγάλη πλειοψηφία των οποίων δόθηκε σε αμερικανικές εταιρίες. Ένα από τα κυριότερα συμβόλαια έχει κερδίσει το συγκρότημα μεταφοράς Sea Land, το οποίο μέσω της θυγατρικής εταιρίας CSX της Βιρτζίνια έχει αναλάβει τον εφοδιασμό της χώρας με όλα τα απαραίτητα υλικά για τη διατήρηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και την ανοικοδόμηση της χώρας. Το μέγεθος του έργου που έχει αναλάβει η εταιρία κατέστησε αναγκαία την ανάθεση μεγάλου μέρους του σε υπεργολάβους, ενώ θα χρησιμοποιηθεί όλο το φάσμα των δυνατοτήτων της πολύτροπης μεταφοράς (θαλάσσιες, εναέριες και επίγειες) που διαθέτει η εταιρία.

Τη μεγαλύτερη προτεραιότητα επισκευής έχει δώσει η κυβέρνηση της χώρας στο λιμάνι του Κουβέϊτ καθώς, είναι ο κύριος κόμβος εισαγωγής όλων των υλικών που είναι αναγκαία για την ανοικοδόμηση. Το κόστος της επαναλειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων πλησιάζει τα 46 εκατομμύρια δολάρια και ήδη το Σώμα των Μηχανικών του Αμερικανικού Στρατού που έχει αναλάβει την διεύθυνση του έργου για λογαριασμό των Κουβέϊτιανών, έχει δεχθεί προφορές για διάφορες εργασίες από 36 εταιρίες προερχόμενες από έξι χώρες.

Είναι ήδη φανερό από τις πρώτες εκτιμήσεις ότι το μέγεθος της καταστροφής που έπληξε το λιμάνι του Κουβέϊτ μπορεί να αποδοθεί μόνο σε μία έκουσια προσπάθεια των ιρακινών δυνάμεων κατοχής να καταστή-



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

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 σοϊδισμού 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. ΚΩΔΙΕ

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-

σουν τό λιμάνι άχρηστο γιά άρκετό καιρό. Όπως ανέφερε ό πρεσβευτής του Κουβέϊτ στό Λονδίνο, ή άνοικοδόμηση τής χώρας μπορεί νά διαρκέσει έως καί 10 χρόνια.

Έν τώ μεταξύ συνεχίζουν νά καίγονται οι 950 πετρελαιοπηγές τής χώρας μέ άποτέλεσμα τήν άπώλεια περί τών δύο έκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου τήν ήμέρα καί τή πρόκληση περαιτέρω οικολογικής καταστροφής στήν ήδη βεβαρυμένη περιοχή. Η Γερμανική κυβέρνηση έστειλε στόν Περσικό Κόλπο τό σύγχρονο άντιρυπαντικό πλοίο «Mellum» γιά νά βοηθήσει στόν άγώνα κατά τής πετρελαιοκηλίδας πού άπειλεί τίς άκτές τής Σαουδικής Άραβίας καί τών Έμιράτων καί παράλληλα προσέφερε δωρεάν άντιρυπαντικό υλικό άξίας 3,3 έκατ. δολλαρίων στό Μπαχρέϊν καί τό Κατάρ.

ΜΑΛΤΑ

Η δύναμη του νηολογίου

Κατά τά στοιχεία του Ναυτιλιακού Γραφείου τής Βαλέττας, τό νηολόγιο τής Μάλτας περιλαμβάνει 1.173 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5.589.000 τον. γκρός. Από αυτά τά 258 πλοία 2.030.000 τον. γκρός νηολογήθηκαν από τίς άρχές του 1990. Η πρόσφατη νηολόγηση δέκα Κινέζικων πλοίων πρόσθεσε στό Μαλτέζικο νηολόγιο άλλες 155.000 τον. γκρός, ένώ ή ύπογραφή διμερούς συμφωνίας μεταξύ

Μάλτας καί Κίνας έλπίζεται ότι θά αύξήσει ακόμα περισσότερο τό ύπό σημαία τής Μάλτας κινεζικό τοννάζ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τεράστια αποθέματα πετρελαίου

Στό νορβηγικό τμήμα τής ήπειρωτικής ύφαλοκρηπίδος ύπάρχει πετρέλαιο του όποιου ή άξία ύπερβαίνει κατά 300 δισεκ. κορώνες τήν άρχικά ύπολογισθεϊσα άξία του. Η έμπεριστατωμένη μελέτη τών φυσικών αυτών πόρων στήν όποία προέβη ή εταιρία Statoil καταλήγει στό συμπέρασμα ότι περίπου τό 40% τών πιθανών αποθεμάτων τής Βόρειας Θάλασσας δέν έχουν ακόμα άποκαλυφθεϊ. Αυτό σημαίνει ότι οι έκτιμήσεις του 1989 γιά τό πετρέλαιο πού άπομένει νά άποκαλυφθεϊ, έχουν ήδη διπλασιασθεϊ.

Πρέπει νά σημειωθεϊ πάντως ότι οι άριθμοί αυτοί έγιναν δεκτοί μέ κάποιο σκεπτικισμό έκ μέρους τής αρμόδιας Νορβηγικής ύπηρεσίας, ή όποία πιστεύει ότι οι έκτιμήσεις τής κρατικής εταιρίας Statoil είναι ύπερβολικές.

Έάν οι άριθμοί τής Statoil άποδειχθούν άκριβείς, τότε μέ τή σημερινή ήμερήσια παραγωγή 1,6 έκατομ. βαρελίων, ή πετρελαϊκή παραγωγή τής Νορβηγίας θά παραταθεϊ κατά δέκα άκόμη χρόνια. Πάντως ή Statoil έπιμένει ότι τουλάχιστον 6 δισεκατ. βαρέλια πετρελαίου άπομένουν νά άποκαλυφθούν

στή Βόρεια Θάλασσα άνοικτά τών νορβηγικών άκτών του κέντρου. Μόνο στή θάλασσα του Μπάρεντς τά άποθέματα πετρελαίου ύπολογίζονται σέ 3 δισεκ. βαρέλια.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Γραφεία του Λούδς Ρέτζιστερ στη Μόσχα

Ό πρώτος διεθνής Νηογνώμονας πού έλαβε άδεια γιά έγκατάσταση γραφείων του στή Μόσχα είναι ό Λούδς Ρέτζιστερ, ό όποιος έχει έτσι τό δικαίωμα νά εκτελεϊ έργασίες από τά γραφεία του όπου θά εργάζονται Βρεταννοί καί Σοβιετικοί υπάλληλοι. Έπίσης τώρα οι πελάτες του LR θά μπορούν νά ναυπηγούν πλοία σέ Σοβιετικά ναυπηγεία μέ βάση τίς προδιαγραφές του Βρεταννικού Νηογνώμονα.

Ό μεγάλος αυτός διεθνής Νηογνώμονας διαθέτει γραφεία σέ 240 πόλεις σέ δλη τήν ύδρόγειο, ένώ σχεδόν τό ένα τέταρτο του παγκοσμίου στόλου έχει ναυπηγηθεϊ μέ βάση τά πρότυπά του περί ναυπήγησης καί συντήρησης τών πλοίων που ταξινομεϊ. Ό LR παρακολουθεϊ πλοία γιά λογαριασμό 125 κρατών καί παρέχει ύπηρεσίες έλέγχου καί πιστοποίησης γιά κάθε είδους έγκατεστημένης ή κινητής κατασκευής καθώς καί γιά βιομηχανίες ξηράς.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27321 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Προσηυξημένη κατά 4% ή φορολογία πλοίων για την πενταετία 1991 - 1995

Αύξημένη είναι από την 1.1.1991 ή φορολογία των πλοίων καθώς και εισφορά του Ν. 29/75.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 1020843 /15501 ΓΟ012/πολ. 1048/25.2.91 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κ. Ι. Παλιαοκρασσά προσαυξάνονται κατά 4% τα ποσά φόρου και εισφοράς πλοίων για την πενταετία 1991 έως 1995.

Ειδικότερα, ή εν λόγω απόφαση προβλέπει τα εξής:

1. Τα κατά τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επίβολης εισφοράς προς ανάπτυξη της Έμπορικης Ναυτιλίας, έγκαταστάσεων άλλοδαπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», ποσά φόρου προσαυξάνονται για την πενταετία 1991-1995 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) έτησίως.

Τό ποσό πού προκύπτει από τόν ύπολογισμό της προσαύξεσης προστίθεται στά

διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1990 ποσά φόρου, κατ' έφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 27/1975 καί σέ αυτά των επομένων έτών, όπως αυτά θά διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία.

2. Τα κατά τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ν. 29/1975 «Περί επίβολης ειδικής εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ)», ποσά ειδικής εισφοράς, προσαυξάνονται για την πενταετία 1991 -1995 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) έτησίως.

Τό ποσό πού προκύπτει από τόν ύπολογισμό της προσαύξεσης προστίθεται στά διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1990 ποσά φόρου, κατ' έφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του ν. 29/1975 καί σέ αυτά των επομένων έτών, όπως αυτά θά διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία.

3. Η απόφαση αυτή ισχύει από 1.1.91, νά δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως καί νά κυρωθεί μέ νόμο.

•••••

Οι διαγωνισμοί για τις άγονες γραμμές της Άκτοπλοίας

Μέ απόφαση του ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, Άριστοτέλη Α. Παυλίδη, προκηρύχθηκαν δημόσιοι μειοδοτικοί διαγωνισμοί μέ προφορικές προσφορές για τή μίσθωση 7 κύριων άγονων άκτοπλοϊκών καί 8 άγονων ταχυδρομικών γραμμών. Ό διαγωνισμός θά γίνει στις 4 Άπριλίου, στις 10 τό πρωί, ένώπιον Έπιτροπής πού θά συγκροτήσει ό άρμόδιος για κάθε γραμμή Λιμενάρχης.

Πρόκειται για τις γραμμές:

Κύριες άγονες: Πειραιάς — Πελοποννήσου — Καστελλίου, Ραφήνας ή Άγίου Κωνσταντίνου — Βορείου Έλλάδος — Μυτιλήνης, Πειραιά — Άνατ. Κυκλάδων, Ραφήνας ή Κύμης — Βορ. Έλλάδος — Μυτιλήνης, Ραφήνας — Λήμνου, Έρισοῦ — Άγίου Όρους, Κέρκυρας — Διαπ. Νήσων.

Άγονες ταχυδρομικές: Κέρκυρας ή Σιδαρίου — Όθωνών, Κέρκυρας ή Σιδαρίου — Έρεϊκούσας, Καλάμου — Κάστου, Δάφνης — Ι.Μ.Μ. Λαύρας, Κυθήρων — Άντι-

κυθήρων, Παλιαχώρας — Γαύδου — Άγ. Ρούμελης, Τρυπητής — Δάφνης.

Έξάλλου μέ άλλη απόφαση του κ. Παυλίδη προκηρύχθηκε για τις 2 Μαΐου 1991 δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός μέ προφορικές προσφορές για τή μίσθωση της κύριας άγονης άκτοπλοϊκής γραμμής Χώρας Σφακιών — Γαύδου.

Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου ύποβλήθηκαν στό Έπουργείο Ναυτιλίας αίτήσεις για την έγγραφη στό ελληνικό

νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Άλφα Σκάϋ», μικτό σκάφος, πρώην «Combi Trader», ύπό Νορβηγική σημαία, 52.459 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, πού ανήκει στην εταιρία «Satellite Shipping Ltd.» (κ. Παυλίνα Σκαμάδου).

— «Κάπταιν Βενιάμης», μπάλκερ, πού υπέστειλε τή σημαία της Μάλτας, 15.472 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, πού ανήκει στην εταιρία «Corporate Activities S.A.» (κ. Γεώργ. Γαβριήλ).

— «Όλύμπικ Σερένιτυ», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 1167, 52.127 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Dover Marine Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Μπράμς», μπάλκερ, πρώην «Bronislaw Czech» ύπό Πολωνική σημαία, 21.531 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1986, πού ανήκει στην εταιρία «Control Shipping Corporation»

Άγοραπωλησίες

Σέ Έλληνες περιήλθε τό λιβεριανό πρόντακτ κάρριερ «Singa Wilmina» 32.235 τον. d.w., 17.659 τον. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό πρόντακτ κάρριερ «Γουόρντλντ Προτέκτορ» 31.161 τον. d.w., 18.204 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974 στον Σκαρμαγκά, ένα τιμής περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μικτό πλοίο τύπου (OBO) «Combi Trader» 104.850 τον. d.w., 52.459 τον. γκρός, σουηδικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης Έλληνες αγόρασαν τό δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «South Vivien» 117.253 τον. d.w., 56.000 τον. γκρός, ναυπήγησης 1976, ύπό έμπιστευτικούς όρους.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη ύπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Σή Κέη» 26.923 τον. d.w., 15.208 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου φέρονται ως άγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Solita» 131.300 τον. d.w. 67.914 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό πάναμξ μπάλκ κάρριερ «Tenoch» 62.989 τον. d.w., 8.886 τον. γκρός, πολωνικής ναυ-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ TELEX

SIEMENS T 1200 μέ τηλεφωνική γραμμή.

Τιμή Δρχ. 250.000

Πληροφορίες τηλ.: 7712591

πήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάγκ κάρριερ «Donna Silvana» 26.796 τόν. d.w., 15.379 τόν. γκρός, Ισπανικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Με προορισμό τη διάλυση στην Ίνδια, Γερμανοί αγόρασαν τό υπό σημαία Κύπρου στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αστερίας» 14.992 τόν. γκρός, 6.476 τόν. βάρους, αντί δολ. 190 ανά τόννο.

Παραλαβές

Από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία Χιτάτσι Μαιζούρου παραδίδεται τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου τό πρόντακτ κάρριερ «Σαλαμίνα» 40.000 τόν. d.w., τό όποιο ανήκει στην Έταιρία Eletson Corporation. Πρόκειται γιά πλοίο τύπου Epoch II μέ διπλά διπύθμενα καί καταστρώματα καί ή ναυπήγησή του κόστισε περί τά 31 εκατ. δολάρια.

Παραγγελίες

Η Έταιρία Eletson Corporation συμφώνησε μέ τά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Χιουντάϊ, γιά τή κατασκευή δύο μέ όψιόν ένα πάναμαξ πρόντακτ κάρριερς των 66.000 τόν. d.w., έξοπλισμένα μέ double bottoms /skins. Κόστος ανά πλοίο περί τά 45 εκατ. δολάρια μέ παράδοση έντός του 1993.

Οι πλόες στόν Περσοαραβικό Κόλπο

Μετά τόν τερματισμό των έχθροπραξιών στη περιοχή του Περσοαραβικού Κόλπου, τό Υπουργείο Ναυτιλίας μέ σήμα του συνιστά στους πλοιάρχους των Έλληνικών πλοίων πού βρίσκονται έντός Κόλπου νά αποφύγουν πλόες στη θαλάσσια περιο-

χή βορείως του παραλλήλου των 27° 30' μέ εξαίρεση Περσικούς λιμένες όπου δέν συνιστάται ανωτέρω αποφυγή πλεύσεως. Σχετικές οδηγίες του ΥΕΝ πού αναφέρονται σέ ειδικές άγγελίες πρós τούς ναυτιλομένους γιά έπισήμανση ναυτιλιακών κινδύνων στη περιοχή εξακολουθούν νά ισχύουν.

Η όμιλία στη Λέσχη του κ. Μισαηλίδη

Μέ μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στις 6 Μαρτίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς ή όμιλία του Υπουργού Αιγαίου κ. Γιώργου Μισαηλίδη μέ θέμα «Αιγαίο — Προοπτικές καί στόχοι».

Στήν έμπεριστατωμένη όμιλία του ό κ. Μισαηλίδης έδωσε μιά σφαιρική εικόνα των προβλημάτων πού υπάρχουν αλλά καί των όσων συντελούνται από τό Υπουργείο Αιγαίου σ' αυτήν τήν ιδιαίτερα ευαίσθητη από πολλές πλευρές περιοχή.

Η όμιλία του κ. Μισαηλίδη ήταν ή δεύτερη πού έγινε έφέτος στά πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας πού διοργανώνονται από τή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Σημαντικές έπισκευαστικές εργασίες στόν Σκαρμαγκά

Σημαντικά συμβόλαια έπισκευών συνολικού ύψους άνω των 21 εκατομ. δολλαρίων εξασφάλισαν τά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά μέσα στόν Φεβρουάριο.

Μεταξύ των νέων συμφωνιών περιλαμβάνονται:

— Η έπισκευή τριών έμπορικων πλοίων της Γαλλικής εταιρίας Franship άξίας άνω των 11 εκατ. δολλαρίων.

— Η έπισκευή του έμπορικού πλοίου «Shirley» της Αμερικανικής εταιρίας Maritime Overseas Co. κόστους περίπου 7 εκατ. δολλαρίων.

— Η έπισκευή του εκπαιδευτικού ιστιο-

φόρου του Σοβιετικού Στόλου «Druzha» πού θεωρείται τό μεγαλύτερο έν πλώ σκάφος στός είδος του, κόστους περίπου ενός εκατ. δολλαρίων καί

— Η έπισκευή τριών πλοίων (δύο έμπορικων καί μιάς θαλαμηγού) της τουρκικής ναυτιλιακής εταιρίας Sonmez, κόστους 1,5 εκατ. δολλαρίων.

Οι νέες αυτές συμβάσεις δήλωσε ό διευθύνων σύμβουλος των Έλληνικών Ναυπηγείων κ. Πιέρρος Παναγιωταρέας, έχουν άκόμα μεγαλύτερη σημασία, άν ληφθεί υπ' όψη ή σοβαρή κρίση πού έπληξε όλες άνεξαρτέτως της ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Ανατολικής Μεσογείου εξ αίτίας του πολέμου στόν Περσικό Κόλπο. Οι συμφωνίες αυτές άντιστρέφουν πλήρως τις δυσμενείς αυτές εξελίξεις καί βοηθούν τά ναυπηγεία νά άποκομίσουν σημαντικούς πόρους άναγκαίους γιά τόν έκσυγχρονισμό της εταιρίας.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Νοέμβριο καί Δεκέμβριο 1990, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν άσφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Φόρουμ Ακασάκα», κυπριακό, 20.452 τόν. γκρός, από 18.11.90, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.

— «Κρίσσα», παναμαϊκό, 11.284 τόν. γκρός, από 23.11.90, εκπρόσωπος κ. Λουκάς Φράγκος.

— «Όλύμπικ Φαίθ», παναμαϊκό, 81.400 τόν. γκρός, από 19.11.90, εκπρόσωπος κ. Ι. Ζιμπόπουλος.

— «Ήστερν Στάρ», κυπριακό, 7.303 τόν. γκρός, από 1.11.90, εκπρόσωπος κ. Στάμος Φαράκλας.

— «Στέλλα Φ.», παναμαϊκό, 14.855 τόν. γκρός, από 27.12.90, εκπρόσωπος κ. Μ. Σιωνίδης.

— «Όσεαν Τρέϊντερ», κυπριακό, 13.631 τόν. γκρός, από 26.10.90, εκπρόσωπος κ. Άγγ. Λουδάρος.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Φλαμίνα», λιβεριανό, 38.629 τόν. γκρός, από 14.10.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Ακτή», λιβεριανό, 16.238 τόν. γκρός, από 6.11.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Τηλέμαχος», μέ σημαία Μάλτας, 9.250 τόν. γκρός, από 10.11.90, λόγω έπιθυμίας εκπροσώπου.

— «Σουβρέττα», παναμαϊκό, 34.035 τόν. γκρός, από 30.10.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Στάρλαντ», κυπριακό, 5.872 τόν. γκρός, από 26.10.90, λόγω πωλήσεως.

— «Λαβαντάρα», λιβεριανό, 60.251 τόν. γκρός, από 9.11.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μπουκαδούρα», λιβεριανό, 52.831 τόν. γκρός, από 9.10.90, λόγω ύψώσεως

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Ελληνικής σημαίας.

— «Σπηλιάδα», λιβεριανό, 12.918 τον. γκρός, από 12.11.90, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Κατερίνα II», κυπριακό, 1.532 τον. γκρός, από 1.12.90, λόγω επιθυμίας εκπροσώπου.

— «Νέπουν Στάρ», μέ σημαία Μάλτας, 1.500 τον. γκρός, από 27.11.90, λόγω ιπωλήσεως.

— «Ζέφυρος II», λιβεριανό, 18.838 τον. γκρός, από 28.11.90, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Ακοή», λιβεριανό, 55.783 τον. γκρός, από 3.12.90, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Γκάλτίντ», κυπριακό, 989 τον. γκρός, από 31.12.90, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Γουόρντ Ρικάβερ», λιβεριανό, 114.933 τον. γκρός, από 18.12.90, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Γουόρντ Κούδος», λιβεριανό, 40.357 τον. γκρός, από 20.12.90, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

• Στις 31.12.90 τὰ συμβεβλημένα μετὰ τὸ ΝΑΤ πλοῖα ἀνέρχονταν σὲ 167, συνολικῆς χωρητικότητος 2.444.072 τον. γκρός.

Επισπεύδεται ἡ ἄδεια εἰσόδου ναυτικῶν στὸ Σουδάν

Πρὸς τὸ σκοπὸ ἐπισπεύσεως τῆς διαδικασίας χορηγήσεως visas γιὰ τὸ Σουδάν, συστήνεται στοὺς Ἑλληνες ναυτικούς πού πρόκειται νὰ ταξιδεύσουν ἐκεῖ γιὰ νηολόγηση νὰ προσέρχονται στὴ Γ3 Διεύθυνση τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, ὁδὸς Ζαλοκώστα 1 στὴν Ἀθήνα, ὥστε νὰ ἐφοδιάζονται μετὰ ρηματικῆς διακοίνωσης τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν ἢ ὁποῖα ἐπισπεύδει τὴ χορήγηση τῆς visas ἀπὸ τὴν ἐδῶ πρεσβεῖα.

Ἡ κοινὴ συνάντηση ΕΕΕ/Κομμίτη

Ἡ πρώτη κοινὴ συνάντηση γιὰ τὸ 1991 τοῦ νέου προεδρείου τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας θὰ πραγματοποιηθεῖ στὸ Λονδίνο τὴ Δευτέρα 25 Μαρτίου.

Ἡ Ε.Ε.Ε. κατήγγειλε τὴ σύμβαση γιὰ τὸν Κόλπο

Ἡ Ἑνωσιὴ Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν, κατήγγειλε ἀπὸ τῆς 12 Μαρτίου τὴν ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1991 εἰδικὴ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας, πού ἀφοροῦσε στοὺς ναυτικούς πού ἀπασχολοῦνται στὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, πού κατέπλεαν στὶς περιοχὲς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τοῦ Κόλπου τῆς Ἀραβίας, τῶν λιμένων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας στὴν Ἐρυθρὰ Θάλασσα καὶ τῶν λιμένων τῆς Συρίας, Λιβάνου καὶ Ἰσραήλ.

Ἡ παραπάνω σύμβαση, εἶχε ὑπογραφεῖ μεταξὺ τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπιστῶν καὶ τῆς Πανελληνίας Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας μετὰ

τὴν ἔναρξη τῶν ἐχθροπραξιῶν στὸν Περσικὸ Κόλπο καὶ λόγω τοῦ τερματισμοῦ των, ἡ Ε.Ε.Ε. ὡς εἶχε δικαίωμα, τὸ ὁποῖο προβλέπεται ἀπὸ τὸ κεφάλαιο Ε' τῆς ἐν λόγω συμβάσεως, τὴν κατήγγειλε στὶς 12 Μαρτίου.

Ἡ Κυπριακὴ Ναυτιλία

Ἡ Κυπριακὴ Κυβέρνηση θὰ πραγματοποιήσει τὴν Τρίτη 19 Μαρτίου 1991 στὸ ξενοδοχεῖο Selfridges τοῦ Λονδίνου, Σεμινάριο μετὰ ἐλεύθερη συμμετοχὴ γιὰ τὴ Κυπριακὴ Ναυτιλία. Μεταξὺ τῶν ὁμιλητῶν περιλαμβάνεται ὁ κ. Ζήνων Κατσουρίδης, εἰδικὸς σύμβουλος τοῦ προέδρου τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας ὁ Πρέσβης τῆς Κύπρου στὸ Λονδίνο κ. Ἀγγ. Ἀγγελίδης, ὁ κ. Μιχάλης Χανδρῆς, ὁ κ. Ζήνων Μούσкас καὶ ἄλλοι.

Τὸ πρῶτο κατάστημα τῆς «Τράπεζας Κύπρου»

Τὴ Δευτέρα 11 Μαρτίου, ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Κωνσταντῖνος Μητσotάκης ἐγκαινίασε στὴν Ἀθήνα τὸ πρῶτο κατάστημα τῆς Τράπεζας Κύπρου στὴν Ἑλλάδα, τονίζοντας ὅτι ἡ ἐπέκτασή της στὴν Ἀθήνα ἀποτελεῖ μίαν ἀκόμη ἐνδειξὴ γιὰ τὸ δυναμισμό τῆς κυπριακῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ ἀκατάλυτου δεσμοῦ πού ἰσχύει ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα μεταξὺ τῆς Κύπρου καὶ τῆς Ἑλλάδος.

Τὸν κ. Μητσotάκη ὑποδέχθηκε καὶ προφώνησε ὁ πρόεδρος τοῦ συγκροτήματος τῆς Τράπεζας Κύπρου, κ. Σόλων Τριαντα-

φυλλίδης, καὶ στὴ τελετὴ τῶν ἐγκαινίων παρέστη ὁ πρόεδρος τοῦ ΔΗΣΥ τῆς Κύπρου κ. Γλαῦκος Κληρίδης καὶ πολλοὶ Ἑλληνες καὶ Κύπριοι ἐπιχειρηματίες.

Ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ φόρους γιὰ ἀγορὰ ἀκινήτου

Τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, μετὰ ἀφορμὴ αἴτημα τῆς Πανελληνίας Ἑνώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., γιὰ τὴν ἀπαλλαγὴ ἀπὸ φόρους γιὰ ἀγορὰ ἀκινήτου, ἀπὸ ναυτικῶν, ζήτησε ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν, νὰ ἐνημερωθεῖ ἂν ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τοὺς φόρους μεταβιβάσεως ἀκινήτου παρέχεται μόνο γιὰ τὸ κεφάλαιο τὸ ὁποῖο δραχμοποιεῖται ἀπὸ λογαριασμό συναλλαγμάτων ἢ καὶ γιὰ τοὺς τόκους οἱ ὁποῖοι ἀναλογοῦν στὸ κεφάλαιο τοῦ λογαριασμοῦ.

Ἀνασυγκροτήθηκε τὸ Σ.Ε.Ν.

Μετὰ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδου ἀνασυγκροτήθηκε τὸ Συμβούλιο Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ στὸ ὁποῖο προεδρεύει ὁ Γεν. Γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματοποῦλος καὶ συμμετέχει καὶ ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἐπίσης συμμετέχουν ὡς εκπρόσωποι τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου οἱ κ.κ. Γεώργ. Λαναρᾶς γιὰ θέματα φορτηγοῦ ναυτιλίας, Κων. Ρίγγας γιὰ θέματα ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, Σ. Ροῦσσος γιὰ θέματα μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ Κων. Λαδογιάννης γιὰ θέματα ἀκτοπλοῦσης φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ἐξ ἄλλου συμμετέχουν ὁ κ. Π. Καμπάνης, εἰδικευμένος στὰ ναυτιλιακά καὶ ὡς



Exeter Hospital Aid Society

WORLD WIDE HEALTH PLAN FROM A BRITISH HOSPITAL AID SOCIETY

Thousands of people in all parts of the World already have private health cover with the EXETER HOSPITAL AID SOCIETY of Exeter, England.

The EXETER was founded in 1927 and is one of England's oldest established private health Organizations.

Illness or injury can strike at any time. The EXETER Health Plan provides protection against the high cost of medical treatment at an affordable subscription.

Membership of the EXETER is available to residents of Greece who are entitled to keep an account in Foreign currency in Greece or abroad.

Special features of the EXETER Health Plan are:

- Membership is open to all nationalities
- Subscription rates are NOT age related so you don't pay more just because you are older
- Persons over 65 and under 75 can also join on payment of a "once only" extra joining fee
- Wide choice of cover to meet different requirements
- Benefits available for treatment received in ANY PART OF THE WORLD up to the limits of the Scale of Cover selected
- Fast, efficient and personal claims service
- Renewal guaranteed each year up to any age — even after 75

For further information without obligation, please ask our contact office:

Manthos J. Zoides & Co. Ltd.

5, Stadiou Str. - ATHENS 105 62 - GREECE

Tel: 3246407-3246549. Telex: 214188 - Fax: 3246728

εκπρόσωποι της ΠΝΟ οι κ.κ. Κ. Κλήμης και Έμμ. Κουκούλης.

Μέ την ίδια απόφαση ορίζονται και τα αναπληρωματικά μέλη που για μέν τους εκπροσώπους του Ν.Ε.Ε. είναι οι κ.κ. Γερ. Στρίντζης, Δημ. Τσάκος και Βασ. Παπουτσόγλου, του ειδικευμένου στα ναυτιλιακά ο κ. Α. Παπαδημητρίου και των εκπροσώπων της ΠΝΟ οι κ.κ. Γερ. Μελέτης και Γ. Μαρουλάκης.

Έπανεξελέγη ο κ. Άλεξανδράτος

Κατά τις χθεσινές αρχαιρεσίες της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων επανεξελέγη πρόεδρος ο κ. Σπ. Άλεξανδράτος, Α' αντιπρόεδρος ο κ. Άλκ. Κορρές, Β' αντιπρόεδρος ο κ. Δ. Τσάκος, γενικός γραμματέας ο κ. Μ. Σαρλής, ταμίας ή κ. Έρασμία - Μαρία Μαρκαντωνάκη και μέλη οι κ.κ. Ν. Βαρβάτες, Μ. Καραγιάννης, Π. Λεονάρδος κ. Χ. Μανώλης.

Ο κ. Κ. Χατζαντωνίου πρόεδρος της Ε.Π.Α.Ε.Π.

Πρόεδρος της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπολικών Επιβατηγών Πλοίων εξελέγη ο κ. Κων. Χατζαντωνίου. Στις αρχαιρεσίες που είχαν διεξαχθεί στις 28 Φεβρουαρίου είχαν εκλεγεί οι κ.κ. Έμμ. Γεωργάκης, Γ. Γούτος, Κ. Χατζαντωνίου, Μ. Σταθάκης, Ε. Βεντούρης, Παν. Σφηνιάς και Β. Άγαπητός.

Τό νέο συμβούλιο συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής: Πρόεδρος, όπως προαναφέρθηκε, Κ. Χατζαντωνίου, αντιπρόεδρος Ε. Γεωργάκης, γεν. γραμματέας Ε. Βεντούρης, ταμίας Γ. Γούτος και Β. Άγαπητός, Μ. Σταθάκης και Παντ. Σφηνιάς σύμβουλοι.

Σημειώνεται ότι κατά τή συνεδρίαση του νέου διοικητικού συμβουλίου για τή συγκρότησή του σέ σώμα παρέστησαν μόνον πέντε μέλη, απουσίαζαν δέ οι κ.κ. Β. Άγαπητός και Παντ. Σφηνιάς οι οποίοι λόγω επιχειρηματικών απασχολήσεων είχαν ζητήσει νά αναβληθεί ή συνεδρίαση. Τό αίτημα όμως αυτό δέν έγινε αποδεκτό από τά

υπόλοιπα πέντε μέλη τά όποια προχώρησαν στην εκλογή του νέου προεδρείου.

Έπανεξελέγη για νέα θητεία ο κ. Άθαν. Σταματόπουλος

Ο εκλεγόμενος από τό 1978 συνεχώς πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ κ. Άθαν. Σταματόπουλος επανεξελέγη και για τή νέα — τριετή αυτή τή φορά — θητεία στην προεδρία της ΠΕΜΕΝ. Στις άλλες θέσεις του προεδρείου εξελέγησαν: Γεν. Γραμματέας Α' ο κ. Γεώργ. Βρανάς, γεν. γραμματέας Β' ο κ. Γεώργ. Άλαϊμάκης και ταμίας ο κ. Νίκος Πέτρου.

Στις αρχαιρεσίες για τήν εκλογή νέας διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ είχαν εκλεγεί, κατά σειρά επιτυχίας οι Άθ. Σταματόπουλος, Σ. Τσιμπόγλου, Γ. Βρανάς, Γρ. Τουγλίδης, Γ. Τούσσας, Ισ. Μάκρας, Χαρ. Χαλτσότακης, Χρ. Σιδέρης, Γ. Βεντούρης, Χαρ. Βορρεάς, Π. Κτιστάκης, Γ. Άϊλαμάκης, Ήλ. Βαμβακούσης, Π. Μελάς, Π. Ράπτης, Ν. Μαυρέλος, Ν. Πέτρου, Δ. Βουλγαράκης, Μ.Α.Μαυριδάκης, Γ. Χανιώτης, Μ. Ποτήρης, Κ. Κατσώρης, Π. Τσουτσούλης, Εύαγ. Άνδρεάδης, Έλ. Άπολλωνάτος, Στ. Θεολογίτης, Εύαγ. Άδάμης, Π. Βεντούρης, Δ. Λαπατάς, Έλ. Άρβανίτης, Άγ. Μηλίσης, Έλ. Ρήγας και Μ. Μαδιάς.

Έκπροσώπηση της Δ.Ν.Ε. στο Ν.Ε.Ε.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση μετά από σχετική απόφαση της διοικήσεως του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος πρόκειται νά εκπροσωπείται στη μόνιμη επιτροπή ναυτιλιακής πολιτικής του Έπιμελητηρίου.

Έκπρόσωπος της Δ.Ν.Ε., όρίσθηκε ο κ. Γ. Φραγκόπουλος μέ αναπληρωματικό τόν κ. Η. Κοντό.

Τό σήριαλ

Νέα έπεισόδια στο γνωστό σήριαλ των ρυπάνσεων:

• Άπερρίφθησαν, από τό Ύπουργικό Συμβούλιο, οι προσφυγές, επί αποφάσεων επιβολής προστίμων του Ύπουργείου Ναυτιλίας, για ρυπάνσεις του θαλασσίου περι-

βάλλοντος. Η μία προσφυγή άφορούσε πρόστιμο 150 εκατομμυρίων δραχμών και ή άλλη πρόστιμο 10 εκατ. δραχμών.

Σχετικά ανακοινώθηκε ότι μέ τήν εύκαιρία της συζητήσεως (και άπορρίψεως) αυτών των προσφυγών ο Πρωθυπουργός κ. Κ. Μητσotάκης σημείωσε ότι πρέπει νά γίνει σαφής ή άποφασιστικότητα της Κυβερνήσεως και αυτό νά επιβεβαιώνεται μέ τις πράξεις μας, στο νά εφαρμόσουμε τήν πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος μέ αυστηρότητα και συνέπεια. Ταυτόχρονα, είπε, διαπιστώνεται ότι αυτή ή πολιτική που άφορά στη ρύπανση των θαλασσών ήδη άποφέρει καρπούς, δοθέντος ότι οι πλοίαρχοι γίνονται προσεκτικότεροι και τό Αιγαίο καθαρότερο.

• Πρόστιμο ύψους πέντε εκατομμυρίων δραχμών, επιβλήθηκε στον Α' μηχανικό του παναμαϊκού φορτηγού «Πήγασος», γιατί στις 26 Οκτωβρίου 1990 προκάλεσε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής των εγκαταστάσεων των Ναυπηγείων Έλευσίνας και του άγκυροβολίου των πλοίων, έκτάσεως 2.000 τ.μ. περίπου.

• Πρόστιμο 400.000 δρχ. επιβλήθηκε στον Α' μηχανικό του κυπριακού φορτηγού «Πόλαρ» για ρύπανση μέ ποσότητα ένός (1) κυβικού μέτρου σεντινόνερων της θαλάσσιας περιοχής του λιμένος Πειραιώς.

• Πρόστιμο ύψους 300.000 δραχμών, επιβλήθηκε στον Α' μηχανικό του παναμαϊκού φορτηγού «Κάπταιν Άκισ» γιατί σέ έλεγχο που έγινε στο βιβλίο πετρελαίου διαπιστώθηκαν έλλείψεις και αντικανονικότητες στον τομέα της «MARPOL».

• Πρόστιμο 250.000 δρχ. επιβλήθηκε στον Συμείων Θεοφάνους, Α' μηχανικό του μέ σημαία Όνδούρας φορτηγού «Γεώργιος» για άπόρριψη στην θάλασσα χωρίς προηγούμενη έπεξεργασία των πετρελαιοειδών μιγμάτων του μηχανοστασίου.

• Πρόστιμο 200.000 δρχ. επιβλήθηκε στον εκπρόσωπο του ναυαγοσωστικού «Smit Lloyd Matsas 3» για ρύπανση μέ πετρελαιοειδή της μόνιμης δεξαμενής του ΟΛΠ.

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Πρόστιμα 24 εκατ. δρχ. τόν 'Ιανουάριο

Πρόστιμα συνολικού ύψους 23.851.000 δραχμών επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τόν 'Ιανουάριο 1991 για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα πρόστιμα αυτά, 10.246.000 δραχμές επιβλήθηκαν για παραβάσεις του γενικού κανονισμού λιμένος, 7.670.000 δραχμές για παράνομο ψάρεμα, 3.835.000 δραχμές για ρυπάνσεις της θάλασσας, 810.000 δραχμές για παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας ναυσιπλοΐας 970.000 δραχμές για παραβάσεις που αφορούν τα ταχύπλοα σκάφη και 330.000 δραχμές για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

• Πρόστιμο 150.000 δραχμών επέβαλε τόν λιμεναρχείο 'Ελευσίνας στον πλοίαρχο του κυπριακού φορτηγού «Σούλα» γιατί βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά 4 ίντσες.

• Τόν λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του μικρού φορτηγού «Μάρθα» γιατί ήταν υπερφορτωμένο.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στό βαθμό του αντιπλοιάρχου ο πλωτάρχης 'Ιωάννης Κοντογιάννης, στό βαθμό του πλωτάρχη ο υποπλοιάρχος Βασίλης Καντάς και στό βαθμό του υποπλοιάρχου ο άνθυποπλοίαρχος Δ. Βάσσος.

'Εξάλλου από τόν 'Υπουργείο ανακοινώθηκαν οι τοποθετήσεις τών 19 σημαιοφόρων που αποφοίτησαν προσφάτως από τή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Συγκεκριμένα οι: Ν. Κατσούλης, Σπ. Τσογκίδης και Π. Μοίρας τοποθετήθηκαν στό λιμεναρχείο Πειραιώς, Κ. Σούλτος και Χαρ. 'Αϊβαλιώτης στό λιμεναρχείο 'Ελευσίνας, Ν. Σπανός και Ι. 'Αργυρίου στό λιμεναρχείο Ρόδου, Σπ. Δέρβος στό λιμεναρχείο Αϊγίνας, Φ. Πραβίτας στό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, 'Εμμ. Φιλτικάνης στό λιμεναρχείο Λαυρίου, 'Αν. Παγιάννης στό λιμεναρχείο Χαλκίδας, 'Αθ. Καούτσκις στό λιμεναρχείο Ραφίνας, Κων. Λεοντάρης στό υπολιμεναρχείο Μυκόνου, Δ. Παϊζης στό λιμεναρχείο 'Ιερισσού, Χρ. Ψάρρης στό λιμεναρχείο Καλύμνου ενώ τοποθετήθηκαν ως κυβερνήτες σέ πλωτά σκάφη τού Α.Σ. οι Γ. Σεφεριάδης στην Καβάλα, 'Εμμ. Κολυβάς στην Κέρκυρα και 'Εμμ. Μαρκογιάννης στην Κώ.

'Ελεύθερο τόν «ΑΛΣ»

Τήν περασμένη Κυριακή 10 Μαρτίου, άφύεθηκε ελεύθερο, τόν ελληνικό άλιευτικό

«ΑΛΣ», τόν όποιο, όπως είναι γνωστό, στίς 14 Φεβρουαρίου είχε καταληφθεί από 15 ένοπλους, ενώ έπλεε κοντά στην Μονοβία της Λιβερίας και είχε οδηγηθεί σέ άγνωστη περιοχή όπου και έκρατείτο. 'Υπενθυμίζεται ότι στό σκάφος, που είναι πλοιοκτησίας της εταιρίας «'Αλιευτική Ναυτική 'Εταιρία», επέβαιναν τέσσερις Έλληνες ναυτικοί και 18 άλλοδοποι άλιεργάτες οι όποιοι είναι καλά.

Αύξηση δαπανών για τήν περίθαλψη

Μέ απόφαση τού 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη καθορίσθηκε σέ 60.000 δραχμές, από 40.000 που ήταν τόν 1990, τόν ύψος της δαπάνης για όρθοδοντική θεραπεία για κάθε γνάθο, σέ ασφαλισμένους τού Οίκου Ναύτου.

Μέ άλλη απόφαση τού κ. Παυλίδη καθορίσθηκε σέ 10.000 δραχμές τόν μήνα, από 6.000 που ήταν τόν 1990, τόν ύψος τού επιδόματος οικεί περιθάλψεως που παρέχει ό Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους τού.

Παρουσίαση Ταχύπλων Καταμαράν

Στίς 19 Μαρτίου στό ξενοδοχείο Χανδρή, θά γίνει παρουσίαση για τά επιτεύγματα τών Καταμαράν ύψηλών ταχυτήτων και στους οικονομικούς παράγοντες λειτουργίας τους από τήν Harding Verft, μιάς σημαντικής Νορβηγικής εταιρίας σχεδιασμού και κατασκευής σκαφών Καταμαράν.

'Η έκδήλωση αυτή διοργανώνεται από τόν «Joint Branch of the Institute of Marine Engineers» τόν «Royal Institution of Naval Architects» στην 'Ελλάδα και τήν «Bery Maritime Inc.» άποκλειστικό αντιπρόσωπο τών Harding Καταμαράν στην 'Ελλάδα και τελεί υπό τήν αιγίδα τού έμπορικου τμήματος της Νορβηγικής Πρεσβείας.

Βράβευση τών 'Ελλήνων αντιπροσώπου τού ASRY

'Η ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση ASRY τού Μπαχρέν τίμησε μέ τόν βραβείο τού καλύτερου Πράκτορα για τόν 1990 τούς αντιπροσώπους τού ναυπηγείου στην 'Ελλάδα Ν. Bogdanos Marine Bureau Ltd. Στην έπιστολή μέ τήν όποία ανακοινώνει τήν βράβευση ό διευθυντής Μάρκετινγκ κ. J. Svedberg, αναφέρει ότι έκτός από τόν γνωστό ύψηλό επαγγελματικό της ελληνικής αντιπροσωπείας, μέ έπικεφαλής τόν κ. Ν. Μπογδάνο και τούς συνεργάτες τούς κ.κ. Α. Σκαρμαγκά και Μ. Βασιλικό, τόν Ναυπηγείο ASRY έκτιμούν τίσ προσπάθειές τους στίς δύσκολες συνθήκες τής άγοράς μετά τήν είσβολή στό Κουβέιτ. Κατά

τήν περίοδο αυτή ή 'Ελληνική αντιπροσωπεία τού άραβικού ναυπηγείου έπέτυχε τή συνέχιση της ανάληψης έπισκευαστικών έργων σέ ελληνικά πλοία από τόν ASRY, ενώ ό συνολικός άριθμός πλοίων που έξασφαλίσθηκαν για τόν 1990 έφτασε τά 20 πλοία, μεταξύ τών όποιών και μεγάλα δεξαμενόπλοια μεγέθους VLCC.

Στό Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Στίς 22 Φεβρουαρίου 1991 πραγματοποιήθηκαν οι άρχαιρεσίες για τήν έκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου στό Hellenic Shipbrokers Association.

Τόν νέο διοικητικό συμβούλιο τού Σωματείου Μεσιτών συγκροτήθηκε σέ σώμα ως έξης:

Νικόλαος Πενθερουδάκης πρόεδρος, Κωνσταντίνος Τσαλαπατούρος αντιπρόεδρος, Δημοσθένης Βερναρδάκης γεν. γραμματέας, 'Ιωάννης 'Αλεξανδρίδης ταμίας, και μέλη Παναγιώτης Δασκαλάκης, 'Ανδρέας Γεωργάντζος, 'Αθανάσιος Λογοθέτης.

Στή διεύθυνση τών εταιριών τού 'Ομίλου Hellenic Steamship Co.

'Από 1 'Απριλίου 1991, ό κ. 'Ιωάννης Κοτρώτσος θά αναλάβει τήν διεύθυνση της Hellenic Steamship Corporation ή όποία έχει τήν τεχνική διαχείριση τού όμιλου Hellenic. Μέχρι της ως άνω ήμερομηνίας, ό κ. Κοτρώτσος θά παραμένει Πρόεδρος της θυγατρικής εταιρίας τού Group, Manila Ship Management and Marketing Inc., στίς Φιλιππίνες.

'Ο μέχρι σήμερα γενικός διευθυντής της Hellenic Steamship Corporation, κ. 'Ιωάννης 'Αναστασιάδης, θ' αναλάβει τήν διεύθυνση της εταιρίας Seatrap Tankers Inc., ή όποία έχει τήν έμπορική και οικονομική διαχείριση τού όμιλου Hellenic.

Τά γραφεία τών δύο εταιριών θά εξακολουθήσουν νά στεγάζονται στά γραφεία της όδου Νοταρά 110-112 στον Πειραιά.

Μέχρι 18 Μαρτίου οι δηλώσεις φορολογίας πλοίων

'Η παράταση της προθεσμίας για τίσ δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος άφορά και τίσ δηλώσεις φορολογίας πλοίων α' κατηγορίας καθώς και τίσ δηλώσεις καταβολής προξενικών ναυτιλιακών τελών.

Συγκεκριμένα, στή σχετική απόφαση τού 'Υπουργείου Οικονομικών αναφέρονται για τόν θέμα αυτό τά έξης:

«Παρατείνεται μέχρι και τίσ 18 Μαρτίου 1991 ή προθεσμία ύποβολής δηλώσεων φορολογίας πλοίων α' κατηγορίας που

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



• SHIPDESIGNERS
• CONSULTANTS
• CONTRACTORS
• SURVEYORS

προβλέπεται από την παράγραφο 1 του Ν. 27/1975, ή οποία λήγει στις 10 Μαρτίου 1991 καθώς και η δήλωση καταβολής προξενικών ναυτιλιακών τελών του Ν.Δ. 952/1971 (άρθρο 2 παρ. 3).

Δέν αλλάζει η ήγεσία του Λ.Σ.

Η κυβέρνηση δεν πρόκειται να κάνει αλλαγή της ήγεσίας του Λιμενικού Σώματος. Σέ σχετική δήλωση προέβη ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης με άφορμή την έναρξη των κρίσεων για τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος και πρόσθεσε ότι διατηρείται η σημερινή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος, την οποία η κυβέρνηση περιβάλλει με απόλυτη εμπιστοσύνη.

Τά σεμινάρια του Ν.Ε.Ε.

Αρχίζουν τη Δευτέρα (18 Μαρτίου) οι τέσσερις κύκλοι σεμιναρίων, που διοργανώνονται από το Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ο πρώτος κύκλος των σεμιναρίων θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 18 και 23 Μαρτίου και θα αφορά τη χρηματοδότηση των πλοίων, ο δεύτερος μεταξύ 26 και 30 Μαρτίου και θα αφορά τους όμιλους προστασίας και άποζημιώσεως (P & I Clubs) ενώ ο τρίτος και τέταρτος κύκλος θα πραγματοποιηθούν μεταξύ 15 και 27 Απριλίου και θα αφορούν τις ναυλώσεις και άβαρίες και τις ασφαλίσσεις πλοίων.

• Πραγματοποιήθηκε μεταξύ 5 και 7 Μαρτίου στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς, το σεμινάριο που οργανώθηκε από τον Πανελλήνιο Σύλλογο Έφοδιαστών Πλοίων, προκειμένου να ενημερωθούν τα μέλη του επί θεμάτων που αφορούν τις νέες τελωνειακές διαδικασίες έφοδιασμού πλοίων, τις κοινοτικές επιδοτήσεις των αγροτικών προϊόντων και τις συναλλαγματικές διατυπώσεις.

Το σεμινάριο παρακολούθησαν 120 περίπου υπάλληλοι έφοδιαστικών επιχειρήσεων και αρκετοί έφοδιαστές.

Συνέντευξη τύπου της HELMEPA

Η HELMEPA στις 19 Μαρτίου στην αίθουσα του γραφείου των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων στην Αθήνα, Βασ. Σοφίας 2, μαζί με τα αρμόδια στελέχη της Εύρωπαϊκής Έπιτροπής του Προγράμματος MEDSPA που έρχονται στην Αθήνα ειδικά γι' αυτόν το σκοπό, θα παρουσιάσει τα αποτελέσματα του 16μήνου Προγράμματος «HELMEPA - MEDSPA '89 - 90» που ανέλαβε και εκτέλεσε. Το πρόγραμμα που η Έπιτροπή ανέθεσε στην HELMEPA είχε τίτλο «Έκστρατεία Ένημέρωσης του Κοινού για τον Περιορισμό της Ρύπανσης από Απορρίμματα των Έλληνικών Θαλασσών και Ακτών». Κατά τους 16 μήνες της εκτέλεσής του η HELMEPA έρευνήσει το χώρο αυτής της ρύπανσης και κατέληξε σε διαπιστώσεις και προτάσεις.

Τό Πρόγραμμα MEDSPA (Μεσογειακή Στρατηγική και Πρόγραμμα Δράσης για τό Περιβάλλον) θεσπίστηκε στο πλαίσιο της

πολιτικής της Εύρωπαϊκής Κοινότητας για την προστασία της ευαίσθητης οικολογικής ισορροπίας της Λεκάνης της Μεσογείου και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των λαών της.

Μέτρα για την επιδημία χολέρας στο Περού

Λόγω της επιδημίας χολέρας που έκδηλώθηκε πρόσφατα στο Περού οι αρχές της Διύρυγας του Παναμά έχουν λάβει όρισμένα μέτρα για την παρεμπόδιση της μετάδοσής της από πλοία που προέρχονται από τό Περού. Τά πλοία αυτά θά πρέπει να είδοποιούν τόν έλεγχο θαλασσίας κυκλοφορίας της Διύρυγας πρίν από την άφιξή τους ενώ δέν θά πρέπει να απορρίπτουν απόβλητα στην Διύρυγα κατά τη διέλευσή τους και ειδικά στις λίμενες Γκατούν και Μιραφλόρες. Έπίσης τά πλοία θά πρέπει να είναι προετοιμασμένα να υποδεχθούν άξιωματικούς καραντίνας από τό παναμαϊκό σύμπυργείο. Υγείας που θά εξετάσουν τό πλήρωμα για συμπτώματα της ασθένειας.

Ας έχουν τά άνωτέρω ύπ' όψει τους οι πλοίαρχοι των έλληνικών πλοίων που πρόκειται να περάσουν από την Διύρυγα.

Οι φορητοί πυροσβεστήρες με άέριο «Χάλον»

Τό YEN, μέ έγκυκλιό του, γνωστοποιεί ότι δέν αποδέχεται τη χρήση φορητών πυροσβεστήρων άερίου «Χάλον» επειδή άφ' ενός μέν δέν έχουν έκδοθεί προδιαγραφές κατασκευής, λειτουργίας και συντηρήσεώς τους, άφ' έτέρου δέν έχουν καθορισθεί τά χρονικά διαστήματα και ό τρόπος περιοδικής επιθεώρησης και άναγόμωσής τους.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Ένα άκόμα θησαυρό ιστορικών τεκμηρίων της ναυτιλίας μας φέρνει στο φώς της δημοσιότητας ό Έπίτιμος Αρχηγός Λ.Σ. Άντιναύαρχος Χρ. Ντούνης.

Η πρόσφορά του στην έν γενίε ναυτική βιβλιογραφία είναι σημαντική και άναγνωρισμένη. Σειρά εκδόσεων, άτομικών ή από κοινού μέ τόν συνάδελφό του Υποναύαρχο Α. Δημαράκη, έχουν πλουτίσει τις ναυτικές βιβλιοθήκες και έχουν προσφέρει άνεκτίμητη βοήθεια στους ναυτιλλομένους και τό ναυτικό κόσμο γενικότερα. Άλλά ή μεγάλη άγάπη του για τό έλληνικό πλοίο και τόν έλληνα ναυτικό, τόν προσελκύουν τώρα στην άναδίφηση του δυσεύρετου άρχειακού ύλικού μέσω του όποιου παρακολουθεί μέ άληθινή συγκίνηση και βαθύ σεβασμό τά πρόσωπα και τά πράγματα που σημάδεψαν τη ναυτιλιακή μας πορεία κι' έξέλιξη.

Τελευταία μας είχε δώσει μία πρώτη γεύση αυτής της άποθησαύρισης μέ τό βιβλίο του «Η ναυτική Ίθάκη». Καί σήμερα συμπληρώνει τό έργο στην πανελλήνια μορφή

του, άναπαράγοντας τό χρονικό των έλληνικών καραβιών που έδρασαν και χάθηκαν στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Τό έργο αρχίζει μέ την προλογική άνασκόπηση της νεοελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας (σελ. 11-63). Άλλά τόν κύριο κορμό του τόμου (σελ. 78-832) άποτελεί τό ιστορικό των άπωλεσθέντων πλοίων. Ένα ιστορικό που τεκμηριώνεται μέ τό άφάνταστο πλήθος των στοιχείων (φωτογραφίες, κείμενα, πίνακες, έγγραφα κλπ.) που ή έπίμονη έρευνα τους συγγραφέως άπεκάλυψε.

Μαζί μέ τά θερμά μας συγχαρητήρια για την καινούργια αυτή προσφορά, εύχόμαστε στον άγαπητό συγγραφέα να συνεχίσει τό έργο του για τά πλοία του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου μέ τόν πλούσιο άμνητό της συνεχιζόμενης, όπως γνωρίζουμε, έρευνάς του και τόν άκάματον ζήλον του.

ΚΕΛΛΥ Α. ΑΝΥΦΑΝΤΑΚΗ Εύρωπαϊκές Γλώσσες (Α' Τόμος)

Μία επιπόλαιη θεώρηση του περιεχομένου του βιβλίου της Κ. Άνυφαντάκη θά τό εύρισκε ίσως άσχετο προς τά ένδιαφέροντα των «Ναυτικών Χρονικών» και του άναγνωστικού τους κοινού και, έπομένως, την έδώ παρουσίαση και τό σχολιασμό του άμφίβολης σκοπιμότητας. Μία βαθύτερη προσέγγιση, όμως, εύκολα πείθει ότι πρόκειται περί έργου εύρύτερης σημασίας που, ξεπερνώντας τά στενά έθνικά πλαίσια, άναφέρεται σε όλόκληρο τόν Εύρωπαϊκό χώρο, έπιχειρώντας ουσιαστικά και μέ πολλή, πράγματι, ένάργεια μία συγκριτική θεώρηση του τρόπου έκφρασης στο σύνολο των Εύρωπαϊκών γλωσσών, πράγμα που, φυσικά, δέ μπορεί παρά να ένδιαφέρει και την Έλληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια μέ τις καθημερινές έπαφές της και τις πολλαπλές διασυνδέσεις της μέ τόν έξω κόσμο.

Έπειτα από μία σύντομη αλλά περιεκτική παρουσίαση της ιστορίας των Εύρωπαϊκών γλωσσών, ή συγγραφέας παραθέτει τά αντίστοιχα αλφάβητα και προβαίνει σε έκπληκτικής πληρότητας μελέτη της χρήσης των γραμμάτων. Στη συνέχεια, περνώντας από τούς μηχανισμούς σχηματισμού των λέξεων πραγματεύεται θέματα συλλαβισμού, τονισμού, όρθογραφίας και των λοιπών στοιχείων που συνιστούν ένα ολοκληρωμένο τρόπο έκφρασης.

Και όλα αυτά — άς μή τό λησμονούμε — σε δέκα (10) γλώσσες μέ τρόπον που πέρα από μία άυτονόητα έπαρκή γνώση του άντικειμένου σαφώς άποκαλύπτει και ύψηλου βαθμού «αίσθηση» της γλώσσας σαν έκφραστικό μέσου. Προφανής έπίσης είναι ή εύσυνειδησία της συγγραφέως. Η Κέλλυ Άνυφαντάκη είναι άκόμα μαθήτρια της Γ' Λυκείου, ένα παιδί άκόμα που τόσα όμως έχει να διδάξει τούς μεγάλους μέ τη σκληρή και δημιουργική της προσπάθεια που εύχόμαστε να έχει συνέχεια στο διάβα μιας όλόκληρης ζωής που άκόμα βρίσκεται μπροστά της...

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΥΔΟΚΙΑ II	Άγ. Βικεντίου	1.473	1969	Βυθίσθηκε μετά από σύγκρουση με το φορτηγό «Φίλιππος» ανοικτά της Τσιότζια στις 7/3.
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	6.738	1971	Έπιθεωρήθηκε στο Κεηπτάουν συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 12/2.
ΝΙΣΙΜΑ	Κυπριακή	6.646	1973	Κατά τον άνεφοδιασμό στη Λάς Πάλμας στις 3/3, υπέστη βλάβη στη μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ	Βανουάτου	7.623	1978	Κατά το ταξίδι Μπελίζ για Πόρστμουθ υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 3/3 και κατέπλευσε στο Φόρτ Λώντερνταιηλ για επισκευές.
ΠΕΡΣΕΥΣ	Μπαχάμας	9.742	1972	Κατά το ταξίδι Πόρτο Μπολιβάρ για Λέγκχορν υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 2/3.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	Όνδουριανή	1.598	1954	Συγκρούστηκε ανοικτά της Τσιότζια με το φορτηγό «Ευδοκία II», στις 7/3, και υπέστη σοβαρές έλασματουργικές ζημιές.
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	Λιβεριανή	7.049	1976	Έπιθεωρήθηκε στο Άρμπατάξ συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που υπέστη στις 9/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	Έλληνική	17.882	1984	Έπιθεωρήθηκε στο Γουίλμινγκτον συνεπεία ζημιών που υπέστη λόγω κακοκαιρίας και είσοδης ύδατων τον Μάρτιο.
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ	Κυπριακή	15.683	1973	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας με το μπάλκερ «Γεώργιος» στη ράδα του Πειραιά στις 4/3.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κυπριακή	14.915	1971	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 19/2.
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ	Παναμαϊκή	13.035	1980	Κατά την προσόρμιση στο Πόρτο Καμπέλλο, προσέκρουσε σε προβλήτα και υπέστη έλασματουργικές ζημιές στις 2/3.
ΙΠΠΟΥΤΟΣ	Κυπριακή	23.230	1978	Κατέπλευσε στη Χονολουλού συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή και στην προπέλλα, στις 1/3.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ	Κυπριακή	9.941	1977	Συγκρούστηκε στο Λάγος με το μπάλκερ «Negba» στις 26/2 και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	Έλληνική	38.820	1971	Κατά τον απόπλου από Πόρτ Καρτιέρ για Δουνκέρκη προσέκρουσε σε πάγους και υπέστη ζημία στην προπέλλα στις 4/2.
ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤ	Μάλτας	13.792	1967	Προσέκρουσε σε άγνωστο αντικείμενο στον Κόλπο του Άντεν, και βυθίσθηκε στις 27/2.
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ	Κυπριακή	18.745	1977	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στον Μισισσιππί στις 7/1.
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Κυπριακή	37.522	1974	Κατά το ταξίδι Πόρτο Χέντλαντ για Μιζουσίμα υπέστη ρήγμα και είσοδη ύδατων στις 28/2 και κατέπλευσε στη Ναγκόγια για επισκευές.
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ	Κυπριακή	19.116	1975	Κατά το ταξίδι Μπελαγουάν για Ρόττερταμ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 2/3 και κατέπλευσε στο Ντάρμπαν για επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ	Παναμαϊκή	20.322	1974	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Raiko Maru» σε θέση 01.15, 5 B, 103.54,9 A στις 21/2 και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	Έλληνική	1.597	1968	Κατά την φόρτωση στο Γιούζνυ στις 18/2 υπέστη ζημιές σε συμυκνωτή φορτίου.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ	Έλληνική	52.086	1990	Προσάραξε στον Μισισσιππί στις 6/3 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ	Παναμαϊκή	2.940	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή σε θέση 28. 06 B, 122.03 A στις 21/2 και ρυμουλκήθηκε στη Σαγκάη.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η συνεχής άνοδική εξέλιξη των ναύλων ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, δημιούργησε δικαιολογημένα συνθήκες έφορας και τόνωσε το ήθικό της πλοιοκτησίας, η οποία αντίδρα πλέον με υψηλές απαιτήσεις και σε κλεισίματα του Απριλίου.

Κύκλοι της αγοράς όμιλούν για μία προσπάθεια των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να καθυστερήσουν κατά το δυνατό τις φορτώσεις τους ώστε να συμπίεσουν τα σημερινά επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων.

Με τον δείκτη BIFFEX σταθερά στα 1763 στις 12 Μαρτίου, και τους ναύλους - δείκτες για φορτία 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή και Κόντινεντ άνω των δολ. 30 και δολ. 18 αντίστοιχα, το σημερινό δελτίο ναυλαγοράς θυμίζει παλαιές καλές εποχές, οι οποίες όμως έχουν δυστυχώς το κοινό γνώρισμα να μην διαρκούν πολύ.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις του δεκαπενθήμερου:

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Τουμπάραιο για Κίνα, δολ. 13,75.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες, Χάμπτον Ρόουντς για Τάραντο, δολ. 7,75.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Σεπετίμπα Μπαί για Κεμπέκ, δολ. 8,50.

— 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Πόρτ Καρτίε για Βέζερπορτ, δολ. 9,50.

— 65.000 τον. κριθής, Μπορντώ και Άμβοϋργο για Τζέντα, δολ. 23,75.

— 55.000 τον. σιτηρά, Κόλπο ΗΠΑ για Όλλανδία, δολ. 18,25.

— 55.000 τον. σιτηρά, Κόλπο ΗΠΑ για Άμβοϋργο, δολ. 16.

— 52.000 τον. σιτηρά, Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 29,50.

— 40.000 τον. σιτηρά Μισσισιππί για Βαρκελώνη, δολ. 630.000 κατ' αποκοπή.

— 25.000 τον. σιτηρά, Βορ. Γαλλία για Άλγερία, δολ. 18.

— 25.000 τον. λιπάσματα, Κοατζακό-άλκος για Κίνα, δολ. 45.

— 22.000 τον. λιπάσματα, Κπέμε για Ινδία, δολ. 31,50.

— 17.500 τον. ζάχαρη, Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 16.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως συνέβη κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, έτσι και κατά τις πρώτες εβδομάδες του Μαρτίου το μεγαλύτερο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας εκφράστηκε με χρονοναυλώσεις, τα μισθώματα των οποίων βρίσκονται σε επίπεδα που σε πολλές περιπτώσεις μπορούν να χαρακτηρισθούν απαγορευτικά για τους ναυλωτές.

Πέρα από τα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ τα οποία απολαμβάνουν υψηλά μισθώματα σε Δύση και Ανατολή, στο χορό προστέθηκαν, όπως είχαμε όρθα προδιαγράψει στο προηγούμενο δεκαπενθήμερο δελτίο μας, τα handymax και τα handy, τα οποία για μισθώσεις από το χώρο του Ατλαντικού και του Κόντινεντ προς την Άπω Ανατολή πληρώθηκαν μισθώματα της τάξεως των δολ. 15.000 και δολ. 11.000 αντίστοιχα την ημέρα.

Παρά τη προσπάθεια που καταβάλλεται από τους ναυλωτές να δημιουργήσουν μία τεχνητή έλλειψη έντολων οι προοπτικές για το άμεσο μέλλον είναι ενοχικές, αν και πολλοί παρατηρούν ότι η στάση των Σοβιετικών θα παίξει ουσιαστικό ρόλο στη διατήρηση ή όχι υψηλών επιπέδων.

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις σε ποικίλα μεγέθη:

— 138.100 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαί για Ιαπωνία, δολ. 21.000.

— 77.800 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Νάρβικ για Άπω Ανατολή, δολ. 17.550.

— 64.800 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.000.

— 61.200 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.500.

— 42.000 τον. d.w. από Άμβέρσα μέσω Ήν. Βασιλείου για Σιγκαπούρη, δολ. 15.800.

— 37.600 τον. d.w. από Νέα Ζηλανδία μέσω Νταμμάμ για Μουσκάτ, δολ. 12.500.

— 28.700 τον. d.w. από Ανατολ. Μεσόγειο για Άπω Ανατολή, δολ. 11.000.

— 26.800 τον. d.w. από Ρεκαλάδα για Περού, δολ. 7.700 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 140.000.

— 15.400 τον. d.w. από Άμβέρσα για Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 7.050 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με τη προσοχή όλων στραμμένη στη Γενεύη, όπου συνήλθαν για πρώτη φορά μετά τη λήξη του πολέμου στον Περσικό οι ύπουργοι πετρελαίου του ΟΠΕΚ, η αγορά των δεξαμενοπλοίων κινήθηκε σε ήρεμους τόνους χωρίς οι ναύλοι να σημειώσουν μεγάλες μεταβολές από τη συνεχιζόμενη πτώση της ροής φορτίων.

Αυτή τη φορά η συνάντηση των ύπουργων εμφανίζεται πολύ δύσκολη καθώς εξακολουθεί να ισχύει το θέμα των ποσοστύσεων παραγωγής και η Σαουδική Αραβία δεν φαίνεται διατεθειμένη να μειώσει τις εξαγωγές της.

Κατά τον πρώην ύπουργό πετρελαίου της Σ. Αραβίας σείχη Γιαμανί, η τιμή του πετρελαίου στο άμεσο μέλλον θα εξαρτηθεί από το πότε το Ιράκ θα μπορέσει να επαναλάβει τις εξαγωγές και πότε θα αποκατασταθούν οι ζημιές στις πετρελαιοπηγές του Κουβέιτ. Κατά τον κ. Γιαμανί δεν αποκλείεται οι τιμές να καταρρεύσουν μέχρι το καλοκαίρι εφόσον το Ιράκ αρχίσει να παράγει και να εξάγει πετρέλαιο μέχρι τον Ιούνιο.

Από τη μικρή δραστηριότητα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων αναφέρουμε χαρακτηριστικά:

— 260.000 τον. Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 53,75.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Έρυθρά Θάλασσα, WS 77,5.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 66.

— 130.000 τον. Αίγυπτο για Βορ. Ευρώπη / Μεσόγειο, WS 80/82.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 92,5.

— 80.000 τον. Λιβύη για Μεσόγειο, WS 120.

— 80.000 τον. Άλγερια για Ιταλία, WS 120.

— 73.000 τον. Ινδονησία για Αυστραλία, WS 130.

— 61.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 215.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

— 50.000 τον. Καραϊβική για 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 265.

Τά καθαρά φορτία εξακολουθούν να απολαμβάνουν υψηλούς ναύλους, ιδιαίτερα στην Καραϊβική όπως χαρακτηρίστικά:

— 38.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βραζιλία, WS 400.

— 28.500 τον. Καραϊβική για Κόντινεντ, WS 405.

— 28.000 τον. Κιουρασάο για Νέα 'Υρκη, WS 400.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 18 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Μπορντώ καί 'Αμβούργο 65.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 23,75 φίο, 8.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 3-8.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ: 'Ακαμπα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 20,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 4-10.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΚ: Τουμπαράο 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,85 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 15-25.

ΚΑΛΗ Λ.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. σιτηρά 'Ιαπωνία, δολ. 29, 11 ημέρες Μαρτίου 22-31.

ΑΚΡΟΝ: Χάμπτον Ρόουντς 130.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7,30 φίο, 30.000/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΓΙΑΝΝΗΣ: Πόρτ Λουΐς 17.500 τον. περίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 16 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 19.

ΠΟΠΗ: Κόλπο ΗΠΑ 30.00 τον. καλαμπόκι Γκουαϊμας, δολ. 22 φίο, 4 ημέρες/ 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 8-18.

ΠΑΤΜΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 500.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 6-15.

ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΣΟΛΙΟΥΤ: Ποταμό Μισισσιππί 40.000 τον. σιτηρά Βαρκελώνη, δολ. 630.000 κατ' αποκοπή φίο, 8 ημέρες, Μαρτίου 19-22.

ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 11,50 φίο, 4.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 26 — Μαρτίου 3.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Κπέμπε 22.000 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 31,50 φίο, φόρτωση κλίμακας /2.500 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 15-23.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 18,25 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 12.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα 'Αμβούργο, δολ. 16 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 22-30.

ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ: 'Ακαμπα 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 20,50, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. έλευθρ. εκφόρτωση, Μαρτίου 15-21.

ΚΑΜΑΡΙ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,75 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 27 — 'Απριλίου 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 42.700 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία μέσα Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ: 25.800 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ταμπίκο άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΑΚΤΗ: 29.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. 'Ισπανία Μαρτίου 5-15, έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.580 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νέα Ζηλανδία Μαρτίου 15-25, ταξίδι μέσω Νόρφολκ με έπαναπαράδοση Γκέντ, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαρτίου 18, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 15-30, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 129.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Πουέρτο Μπολιβάρ με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 26.846 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρεκαλάδα τέλη Μαρτίου, έπαναπαράδοση Περού, δολ. 7.700 την ημέρα πλέον δολ. 140.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΣΤΟΡΙΑ: 34.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Χουέλβα άμεση, ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.450 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.350 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ντακάρ Μαρτίου 5-11, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτή Νότιας 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο Κορέα Μαρτίου 5, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ με έπαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΑΝ ΠΙ: 65.738 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 7-12, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 54.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρότερνταμ Μαρτίου 11-15, ταξίδι μέσω Τρομπέτας καί Πόρτο 'Αλφρεντ με έπαναπαράδοση 'Εσκουμίν, δολ. 14.850 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νέας Ζηλανδίας Μαρτίου 15, ταξίδι μέσω Νταμμάμ με έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 27.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο Μαρτίου 10-18, έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Μαρτίου 5-12, ταξίδι μέσω Πόρτο Χέντλαντ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΠΤΕΡΑ: 38.600 τον. d.w. του 1970, παράδοση Γιούζνι Μαρτίου 13, ταξίδι 60-70 ημερών με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ: 35.700 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: 61.630 τον. d.w. του



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

1980, παράδοση Ιαπωνία Μαρτίου 10-15, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής Μεξικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.250 την ημέρα.

MONTANA: 34.180 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαρτίου 10-15, κυκλικό ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Μεξικού, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία, Μαρτίου 8, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.750 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαρτίου 5, ταξίδι μέσω Βιντάν Αϊλαντ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 39.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πάσσερο Μαρτίου 1-5, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νορβηγία Μαρτίου 1-5, ταξίδι μέσω Βαλτικής και Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Βαλτικής, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.800 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη μέσω Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Ανατολ. ακτής Νότιας Αμερικής, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γκέντ Μαρτίου 0-15, ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ Πάσσερο, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Αμβούργο άμεση ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 17.425 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παρά-

δοση Σεπετίμα Τέρμιναλ Μαρτίου 15-30, επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: 145.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΤΡΑΣΤ: 26.90 τον. d.w. του 1976, παράδοση Αμβέρσα / Αμβούργο άμεση ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 6.850 την ημέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μεσόγειο άμεση, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 95, όψιόν Ακτή Ατλαντικού WS 97,5, όψιόν ΗΒ / Κόντινεντ WS 100, Μαρτίου 17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ II: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 60, Μάρτιο. ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Ιαπωνία, WS 78, Μάρτιο.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 60, Μάρτιο.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κάιο ντέ Αρκάς 67.600 τον. Λουϊσιάννα Όιλ Πόρτ, WS 207,5, Μαρτίου 12.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Αύγουστα, WS 185, Μαρτίου 5.

ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ: Γιαμπού 220.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 70, Μαρτίου 10.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον.

Ιαπωνία, WS 95, Μαρτίου 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Ράς Γκαρίμπ 100.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 110, Μαρτίου 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. τον. καθαρά Ινδία, WS 405, Μαρτίου 4.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική 116.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 107,5, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 105, Μαρτίου 12.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Σιντί Κερίρ 100.000 τον. Πριόλο, WS 112,5, Μαρτίου 15.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 112,5, Μαρτίου 17.

ΑΡΑΜΙΣ: Ντζένο 122.000 τον. Αρούμπα, WS 105, Μαρτίου 16.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ: Μπράς Ρίβερ 220.000 τον. Γένοβα, WS 92,5, Μαρτίου 8.

ΜΕΤΑΞΑΤΑ: Μεσόγειο 60.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 170, Μαρτίου 1.

ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Κιουρασάο 28.000 τον. καθαρά Νέα Υόρκη, WS 400, Μαρτίου 17.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβική 28.500 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 405, Μαρτίου 15.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Αύγουστα, WS 132,5, Μαρτίου 14.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Δυτ. Αφρική 140.000 τον. Μεσόγειο, WS 92,5, Μαρτίου 18.

ΑΙΑΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 77,5, Μάρτιο.

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 95.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 185, Μάρτιο.

ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ: Δυτ. Αφρική 110.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 112,5, Μαρτίου 18.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Μαρτίου, 1991

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	77.00	165.00
Γένοβα	96.00	208.00
Αμβούργο	82.00	175.00
Χάβρη	93.00	192.00
Πειραιάς	94.00	188.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	88.00	300.00
-----------	-------	--------

Τζέντα	97.35	221.38
Ράς Τανούρα	88.28	228.25
Ήν. Άρ. Έμιράτα	78.00	255.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	98.00	245.00
Ντακάρ	176.00	248.00
Λάς Πάλμας	89.00	205.00
Θέουτα	90.00	216.00
Ντάρμπαν	83.00	323.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	75.00	340.00
Σίδνεϋ	143.00	300.00
Χόγκ Κόγκ	111.00	293.00
Σιγκαπούρη	72.00	195.00
Τόκιο	102.00	273.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	128.00	288.00
Νέα Υόρκη	70.00	233.00
Χάμπτον Ρόουντς	82.00	223.00
Χιούστον	65.00	193.00
Νέα Όρλεάνη	65.00	193.00
Λός Άντζελες	68.00	220.00
Κρίστομπαλ	103.00	258.00
Ρίο Ιανέιρο	100.00	349.00
Μπουένος Άϊρες	138.00	278.00
Μοντεβιδέο	138.00	310.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, φάξ: 4138581.

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

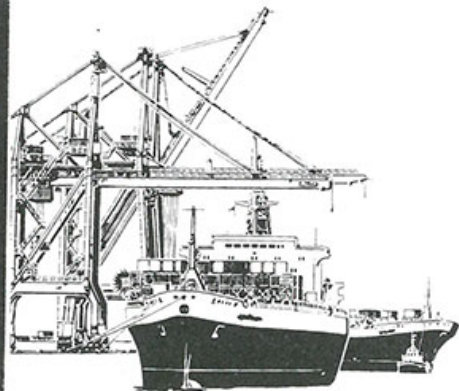
Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

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

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

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

NAFTIKA CHRONIKA



A MESSAGE FROM HELMEPA

The dying bird, soaked in oil, that shocked TV viewers of the Persian War worldwide, has been standing at the entrance of the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) permanent exhibition in Piraeus, since its first opening on June 4th 1982 — the date of the Association's inauguration. It is a reminder of our folly, mainly as an aftermath of the notorious oil spills of the '70s. We never thought we would ever feel such a shock as late as now in this decade, and so close to the third millennium.

The crude oil covering today the Persian Gulf tangibly proves that man is sawing the very same branch he has made his home for centuries. Calamities of unbelievable dimensions annihilate ecosystems vital not only regionally but on a global scale. The need for the voluntary protection of the environment through the involvement of man himself, a noble cause for humanity to pursue, has been brutally offended.

HELMEPA feels its responsibility to register once more a plea for personal commitment to environmentally conscious human beings, capable of thinking in global and at the same time individual terms. In a sense, each and every one is a decision maker in its own capacity. This is why HELMEPA addresses its messages to the human element.

ANOTHER BATTLE TO BE WON

The Gulf war has ended but another battle needs to be fought now, a battle to repair whatever damage has been done to our tourist industry this year and in 1992.

The record advertising campaign we have been hearing about should be implemented immediately and diplomatic efforts should be made to have the State Department's negative travel advisory on Greece withdrawn. These advisories seem to be announced with great fanfare but their withdrawal is usually shrouded in silence.

Efforts should also be made with the EC to convince the Commission that our cruise operators need to be compensated for their losses caused by the Gulf war. It is unreasonable that Egypt should receive compensation and not Greece, an EC member.

Finally, the government should take temporary measures for the financial relief of cruise, ferry and yacht operators who form the backbone of our maritime tourist industry which they have built up over the years with a good deal of sweat and tears.

GCBS OUT OF TOUCH WITH REALITY, DECLARES SLATER

The British shipping industry must be able to make its investment decisions based on the demands of world markets and not on the self interest of a few British Shipping companies, shipping financier Paul Slater told delegates at Euromoney's Ship Finance Seminar, which took place in London last February.

Putting the case forward for ship leasing as a means of the industry re-equipping itself in the 1990s, Slater told the seminar that accelerated capital allowances and other taxation concessions, currently being promoted by the GCBS, were in direct conflict with EEC policy on the abolition of subsidies.

The basing of such arguments on

«vital national interest» and spurious defence needs, further demonstrates how out of touch the GCBS is with the real world of British shipping underlined Slater. He suggested that tax incentives should be designed to encourage new investment capital from other commercial and industrial sectors by allowing the tax losses of shipping to be offset against the profits of other commercial activities in the same group.

The substantial British - based shipping industry will not attract new capital, he declared, if the investment decisions are linked to government policy or defence requirements which are subject to change by succeeding governments.

THE PARIS MEMORANDUM

The French prime minister called an inter-governmental conference in Paris on March 14, within the framework of the Paris Memorandum, to study measures needed to improve safety on ships.

This Memorandum expresses the agreement signed in Paris in 1982 by 14 European countries (11 EC countries and Norway, Sweden and Finland) in cooperation with IMO and the ILO.

Its basic objectives are to harmonise the efforts of maritime authorities in carrying out ship inspections in port and providing the necessary help to enable ships to comply with international safety standards as described in a series of international conv-

entions on safety of life at sea and the prevention of sea pollution and on working and living conditions on board.

In order to achieve these objectives, the first target set was the inspection of at least 25% of the ships which call at the ports of the 14 countries concerned. The target was not met and the percentage attained by each country was a variable one. For this reason, the object of the March meeting was to plan those measures needed to attain the 25% target. The meeting was also attended by representatives from Canada, Japan, Morocco, the USSR and the U.S. Coast Guard.

MARITIME FRAUD

The International Maritime Bureau

(IMB) is a special organ of the International Chamber of Shipping, set up to fight maritime fraud has enriched its data bank with 70 new members organised under the auspices of the West of England P & I Association.

It is obvious that information on the financial standing of shippers, before a charterparty is signed, could prevent serious loss in the event that one of the signatories cannot meet his obligations.

The IMB now has the best data bank on shippers in the world and will publish its information on a regular basis, continually improving it. The agreement with the West of England club provides for a report to be submitted after every fixing, which will be available to every member of the Bureau.

This system is expected to be very valuable for legal counsels who often find themselves in a difficult position when a charterparty goes wrong. Now, with the information made available by the Bureau, the owner can be forewarned before entering into a contract with a shady shipper.

MANAGERIAL APPOINTMENTS AT HELLESPONT STEAMSHIP CORP.

As of 1st April, 1991, Mr. John Kotrotsis will assume the general management of Hellepont Steamship Corporation which has the technical management of the Hellepont Group. Until the above date, Mr. Kotrotsis will remain President of the Group's subsidiary company, Manila Ship Management and Manning Inc., in Philippines.

The present General Manager of Hellepont Steamship Corporation,

Mr. John Anastasiadis will assume the general management of Seatrap Tankers Inc, which will have the commercial and financial management of the Hellespont Group.

Both companies will continue to be located at the current offices at 110-112 Notara Street.

ITALY — MESSINA STRAIT

Transit of Strait of Messina is prohibited for all vessels 50,000 grt or over having onboard oil cargoes or other noxious goods in bulk, harmful to the marine environment.

Pilotage is compulsory for:

— all dry cargo ships 15,000 grt or over,

— all vessels 6,000 grt or over having onboard oil cargoes or other noxious goods, in bulk, harmful to the marine environment, and

— all vessels 15,000 grt or over in ballast.

With effect from 1st January 1992 it is expected that the pilotage tariff will increase by about 8.9%.

DANGEROUS CARGOES

In our last issue we had mentioned the case of the ship owned by the Compagnie General Maritime which was damaged by fire caused by the undeclared contents of a container on board.

After this accident, CGM undertook a campaign to prevent similar accidents from happening in the future, a campaign which appears to have been crowned by success.

Indeed, Belgium, the Netherlands and Germany are already examining the possibility of making closer in-

spections of containers carrying products classed by IMO as inflammable or dangerous. To this end, an investigation has already been carried out in the ports of these three countries, the result of which will be announced soon, in order to make the authorities more sensitive about the many omissions made by shippers in filling out the documents required for loading containers.

Among the difficulties that arise in trying to eliminate these malfunctions is the fact that a proper inspection cannot be made of containers that remain for a very short time at the terminal or these which are stocked one on top of the other. It is hoped that the cooperation among the countries concerned will help to solve these problems.

U.S. COAST GUARD INSPECTIONS

According to instructions issued recently by the U.S. Coast Guard, during the annual examinations of foreign tankers, over 10 years of age, the inspector should enter and examine at least one ballast tank in the mid-ship half-length area.

They will require the ballast tank to be clean, well ventilated and gas free. In addition, foreign tankers and passenger vessels will be required to provide a copy of the most recent classification society's status report and drydock survey report at each annual examination.

THE LEGEND OF THE «SEA CAT»

Many upsets have marked the career of the giant catamarans, the «Sea Cats», which the Overspec-

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 2617
Tlx: 21 2884 GENY GR.

company has been trying to introduce on the cross-Channel service. The first in the series, the famous «Great Britain» which crossed the Atlantic in record time and was touted as the latest word in modern ferries, was finally withdrawn from the Portsmouth — Hamburg line and laid up in Cherbourg. The flawed design of its propellers means that the propellers will have to be changed on all five ships of the series, now being built for Hover-speed.

Hoverspeed has abandoned the Portsmouth — Hamburg line and, when the «Great Britain» is ready to sail again, it will run a five-times daily service between Dover and Boulogne. The second ship, the «France», is to run between Dover and Calais on a six or seven times daily basis which will increase to ten by early 1992, in which case the hovercraft now being used on the line will be withdrawn from service.

ALGERIAN PORTS

According to information received by the Greek Shipping Cooperation Committee, a report was published recently about visits in Algerian ports onboard ships, by a very high number of «officials» who bring ashore large quantities of various goods: Cigarettes, spirits, coffee, soft drinks etc.

Attention must be drawn to this malpractice that as it seems has become a compulsory well organised help - yourself to ship's stores, the dimensions of which are alarming. Various people bring ashore not only spirits and cigarettes, but also articles such as soft drinks and food, toilet articles and various household goods: Electric bulbs and batteries, complete door locks etc.

Attempts to avoid or reduce this traffic has resulted in fines of considerable size. The ships and their owners/operators are dependent on goodwill on the part of various port authorities. The authorities know this too well and exploit the situation in a manner which is quite costly to the ships. The value of various goods taken from one ship amounted to nearly USD 1,000.

GREEK SHIPPING DURING THE FIRST WORLD WAR

Another historical treasure has been

GLOBAL OCEAN CARRIERS ANNOUNCES FOURTH QUARTER 1990 RESULTS

Global Ocean Carriers, Ltd. announced on March 6th, that revenue for the last quarter of 1991 amounted to \$ 3.5 million compared to \$ 4.9 million for the same period in 1989. After depreciation, the Company recorded a net loss for the quarter of \$ 0.6 million or \$ 0.21 per share compared to net income of \$ 1.9 million or \$ 0.63 per share in 1989. The results for the fourth quarter are unaudited and are subject to year end adjustments on audit.

Commenting on the results, Michael G. Jolliffe, President of Global stated, that the net income for the quarter should not be regarded as indicative of performance in future periods. Management remains optimistic on the longer - term prospects of Global.

The Company owns a fleet of seven vessels. As of December 31, 1990 Global's fleet had an aggregate market value of \$ 33 million based on

two independent valuations.

Global also announced today a dividend of \$ 0.05 per share for the quarter ended December 31, 1990. The dividend will be payable on March 28, 1991 to shareholders of record on March 18, 1991. On December 30, 1990 the Company paid a third quarter 1990 dividend of \$ 0.05 per share. The dividend declared today brings total 1990 dividends to \$ 0.72 per share versus \$ 1.90 in 1989.

On February 13, 1991, Global's Board of Directors announced that it was considering several proposals designed to improve the Company's cashflow and strengthen its balance sheet. The Company continues to explore these proposals and if the Board gives its final approval, expects to present the proposals to its shareholders at a meeting to be held in May.

brought to us by the honorary - in - chief of the Coast Guard Service, Vice-Admiral Chr. Dounis.

A well-known and reputed author of many works on shipping, either alone or in collaboration with Rear-Admiral A. Dimarakis, he has delved into obscure records and carried out painstaking research to bring to us such admirable works as his last book: «Ithaca and the Sea».

Now, we have his new book: «Greek Shipping in the First World War» which covers the subject thoroughly and in great detail. WE warmly congratulate the author and express the hope that he will soon be providing us with a history of Greek shipping in the second world war.

SINGAPORE STARTS INMARSAT-C

Singapore Telecom has begun pro-

viding Inmarsat-C satellite communications services through its Singapore land earth station at Sentosa.

Inmarsat-C is a new two-way global mobile satellite communications system that uses very small, low-cost user terminals.

The Sentosa station, which began operating last February, is the second station to provide commercial Inmarsat-C services in the Pacific area. The first was the station at Perth, Australia, which began operation earlier this year.

Inmarsat-C service is also operational in the Atlantic Ocean (East) region, through stations, at Pleumeur Bodou, France and Blaavand, Denmark. Service in the Indian Ocean region, virtually completing global coverage, is expected to start in April.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνωχωρος - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	65	8374
AGIA GALHNH	73	8243
AGIA ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
AGIA EYΘYΜΙΑ	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA ΤΡΙΑΣ	74	16819
AGIAΣΟΣ	82	36000
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS NIKOLAOS I. (δ.)	70	999
AEZOS	72	3065
AΘENΣ EΠΠPEΣ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
A'ΛANT SKA'Y	76	11084
A'ΛANT SKIΠEP	84	16800
A'ΛANT TZEM	85	16800
AIOLIK PHΦEP	78	6933
A'PHNH EMEPAANT	77	9136
A'PHNH NTECTINY	71	78021
A'PHNH ΣAΦA'P	77	9136
AITZIAN ΓOY'INT	83	20960
AITZIAN AAT'ON	77	38484
AITZIAN NTOLAΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLAΦIN	83	35000
AITZIAN ZH	73	53964
AITZOLOS (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOH	74	55783
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOΛIS (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIS	72	13638
AKTH	77	14998
ALEEANAPA	74	10058
ALEEANAPPA	75	22575
ALEEANAPPA	81	14641
ALEEANAPPOΣ II.	77	1598
ALEEANAPPOΣ III.	77	1584
ALEEION XOYΠ	68	9084
ALIKPATOP	83	15857
ALIN II	69	10650
ALKAIOΣ	77	11213
ALKIMOΣ	85	24700
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIS	73	13631
ALMA	80	11584
ALMΠA II.	72	9709
ALMΠEPTA	84	17882
ALFA ΣAN (δ.)	72	52440
ALFA CTAP (δ.)	72	51818
ALFA TZOYΠITEP	85	14400
ALFA TZALLENTZ	85	10511
ALFA ΦE'Θ	84	22000
AMAZONIA	77	9328
AMALIA	84	14103
AMANTEOYΣ	84	36958
AMILLA	72	13631
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓA AΠOΛAO	79	10996
ANAGΓA APKONOT	81	36061
ANAGΓA APHΣ	80	10996
ANAGΓA ATAAΣ	84	10511
ANAGΓA BENTZOYΠ	89	36781
ANAGΓA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓA ΓKAOYΠ	74	13633
ANAGΓA ΓOY'TINTOM	74	13348
ANAGΓA EHTHBOP	78	13889
ANAGΓA EΠΠPEΣ	82	29487
ANAGΓA HΓKA	83	20432
ANAGΓA ANHTEP	85	14400
ANAGΓA AIMΠEPTY	76	13633
ANAGΓA MA'IT	78	13889
ANAGΓA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓA ONECTY	83	18641
ANAGΓA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓA ΠIT	74	13631
ANAGΓA ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAGΓA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓA ΣAEΣ	84	24643
ANAGΓA SKA'Y	79	10993
ANAGΓA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓA XONOP	76	13633
ANAGΓA XOYΠ	74	13633
ANAGΓA XOPAT'ON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANACTAIA	80	15688
ANACTAIIΣ (δ.)	75	69222
ANAPH	85	34400

πρός Νοβοροσκ 24/1	
α. Σιγκαπούρη 11/1	
πρός Βραζιλία 15/1	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Bestore»	
πρός Πολωνία 23/1	
α. Μόγκλα 6/12	
α. Μπαλμπά 18/1	
πρός Ιαπωνία 19/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 18/1	
πρός Ήγουμενίτσα 22/1	
ε. Πειραιά 22/1	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Μεράση 22/1	
πρός Τουρκία 19/1	
πρός Χοντίντα 23/12	
δ. Παναμά 24/1	
πρός Τουρκία 18/1	
πρός Αυστραλία 27/12	
πρός Αυστραλία 22/1	
πρ. Άντεν 15/1	
δ. Παναμά 22/1	
πρός Κορέα 15/1	
ε. Πειραιά 14/10	
πρός Ιαπωνία 17/1	
πρός Βαλτιμόρη 15/1	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Χιουσόν 16/1	
πρ. Κόλε Τέρμιναλ 19/1	
α. Γουέιπα 17/1	
πρ. Εύρωπη 11/1	
ε. Φουτζέιρα 1/1	
α. Λαττάκια 21/10	
ε. Λεμεσό 21/1	
πρ. Πειραιά 13/1	
α. Χόγκ Κόγκ 18/1	
πρ. Μπλάφαστ 16/1	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Πειραιά 14/1	
στό Μπαντάρ Άμπας	
δ. Γιβραλτάρ 16/1	
ε. Θεσσαλονίκη 8/9	
ε. Σάντος 18/1	
δ. Παναμά 8/1	
πρ. Άμπέρσα 11/1	
α. Βαλέττα 16/1	
ε. Βαλπαράισο 22/1	
μετ. «Argios Rafael» (μ.)	
πρ. Άγγλια 20/1	
ε. Γιβραλτάρ 21/1	
πρ. «Combi Sabrina»	
πρ. Λα Γουαίρα 25/1	
μετ. «Chefoo» (ε.)	
πρ. Σουηδία 24/1	
πρ. Μπ. Άμπας 24/11	
πρ. Μπουσάν 17/1	
πρ. Σουμαρά 18/1	
ε. Τζέντα 12/1	
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 7/1	
ε. Ρουέν 20/1	
ε. Μίνα Καμπού 16/1	
πρ. Ματάντζας 7/1	
πρ. Κασσιόνη 13/1	
πρ. «Κολάμβος Σιγκαπούρη»	
ε. Πόρτ Κορτιέρ 24/12	
δ. Παναμά 14/1	
δ. Παναμά 20/1	
στήν Άμπέρσα 26/1	
ε. Κρόφτον 3/12	
πρ. Βανκούβερ 29/12	
πρ. Μαλαισία 17/1	
α. Γουίλμκτον 23/1	
ε. Χόγκ Κόγκ 23/1	
ε. Χοντίντα 8/1	
α. Μπλμπά 13/12	
α. Χόγκ Κόγκ 13/1	
πρ. Φορμάντλ 30/12	
α. Κοτονού 24/12	
πρ. Άμπας Πόιντ 24/1	
α. Κασσιόνη 10/1	
πρ. Βανκούβερ 15/1	
ε. Ντολάν 13/1	
πρ. Λαττάκια 31/12	
α. Ραβέννα 17/1	
α. Τόκιο 8/12	
α. Μομπίλ 20/1	
πρ. Μπουλόν 19/1	
ε. Σάντος 15/1	
α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 17/1	
πρ. Ταϊπέι 11/1	
πρ. Βενετία 10/1	
ε. Σιγκαπούρη 22/1	
πρ. Γιβραλτάρ 20/1	
α. Σιγκαπούρη 20/1	

ANAPPAΣ	77	15592
ANAPPOTHΣ	71	18634
ANAPPOEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOΣ	85	34500
ANAPPOΣ APICΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ATAAΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ΓEΩPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOΣ MEATEMI	73	32781
ANAPPOΣ OKEAHIA	77	20676
ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA Λ.	79	12214
ANNITZA Λ.	83	35808
ANNOYLA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOYΠ	85	25300
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIMHΛOΣ (δ.)	72	17355
ANTIPONIS (δ.)	81	30622
ANTONHΣ I. AΓΓEAIKOYHΣ	89	70000
AOYPOPA AYCTPAΛIC (δ.)	73	101439
AOYPOPA MΦOPEAIIC (δ.)	73	116150
AOYPOPA ΠEPΛ	76	6051
APHΛIOTHΣ	75	35716
APHOIA	75	34409
APAKON	73	10713
APAMIC (δ.)	77	75124
APAMΠEΛA	83	13508
APKOZY (δ.)	76	19016
APTONAYTHΣ (δ.)	78	75588
APTONHIC (δ.)	77	19378
APTO EΠΠOPEP	78	20328
APTO TPET'INTEP	78	20328
ARETH	73	13631
AREOYPA II.	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTEAHΣ	85	13600
ARION	73	13633
ARKADI	83	4097
ARKADIA (δ.)	82	30042
ARKAC	88	36309
ARMENICTHΣ	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMΠEΛA	75	22575
ARTEMIC	87	36648
ARTEMIC	77	66259
ΓAPOYΦAΛIΔH (δ.)	65	8344
ARTEMON	84	22172
APXAYEΛOZ	76	30149
APXAYEΛOZ	79	19633
APXAYEΛOZ	84	25063
APXIMHΔHΣ	66	35001
ASKONIA	81	30500
ASKE'Y	70	13363
AΣΠIΔOΣ (δ.)	85	45065
AΣTHP	74	13633
AΣTYΠAΛAIA (δ.)	70	17485
AΣΦAANT ANHTEP (δ.)	76	18343
AΣΦAANT TPET'INTEP (δ.)	62	18033
ATENI (δ.)	76	28059
ATANTIKA (μ.)	81	14582
ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK ΣAN (δ.)	78	35315
ATANTIK CENBIOP	83	37452
ATANTIK CET'AOY	77	37456
ATANTIK CIOBEPE'IN	86	35954
ATANTIK CΠEΛTOP	81	31654
ATANTIK CTENTIMAN	81	35840
ATANTIC (δ.)	75	44601
ATAAΣ	77	11804
AYIIC	79	10993
APPIKAN ΓKAOYΠ	77	6096
AFPOC	70	18328
BALIAN	72	11076
BALIPAPA'ZO PHΦEP	72	5882
BAPENBEAC	76	11802
BAZIIEIOΣ X (δ.)	65	1423
BAZIIEIOΣ XI (δ.)	59	1599
BENETIKO	78	12238
BENOYC	76	14540
BERFO (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1600

ε. Κάντα 16/1	
ε. Βαλτιμόρη 15/1	
πρ. Τσιμα 19/1	
πρ. Άνναμπα 24/12	
πρ. Γιοκοχάμα 24/12	
α. Ντότζες 14/1	
πρ. Γιοκοχάμα 2/1	
πρ. Μαρόκο 23/12	
α. Μόρσαλοκ 22/1	
πρ. Κορέα 28/11	
πρ. Νιγηρία 16/1	
πρ. Νοβοροσκ 24/1	
δ. Σουέζ 8/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 5/1	
α. Ματάνι 24/12	
επισκ. Τάμα 28/1	
πρ. Άρκεν 10/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/1	
πρ. ΗΠΑ 20/1	
ε. Χέι Πόιντ 21/1	
ε. Κάντα 23/1	
ε. Τσιουάν 9/1	
α. Ρόττερνταμ 14/1	
πρ. Σ. Ευστάθιος 17/1	
πρ. Ούμπε 17/1	
πρ. Ίντσον 31/12	
πρ. Μεσόγειο 18/1	
πρ. Άμπιζόν 11/12	
α. Άκαμπα 18/12	
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 24/12	
δ. Παναμά 8/1	
ε. Γιορρομπα 29/12	
πρ. Μπ. Άμπας 22/1	
ε. Όδησσό 6/1	
πρ. Γιβραλτάρ 25/12	
πρ. Άνταρες	
πρ. Μομπάσα 5/12	
πρ. Ίράν 10/1	
πρ. Βενετία 22/1	
πρ. Κόμπε 29/11	
πρ. Ρίο Ίανέιρο 6/1	
α. Πειραιά 14/1	
πρ. Όρν 14/12	
ε. Βομβά 20/12	
μεταφορές Ρεθύμνου	
πρ. Κολομβία 1/1	
ε. Ναγκόγια 21/1	
πρ. Άλγκεθρας 24/11	
ε. Φορμάντλ 17/12	
πρ. Τζακάρτα 8/1	
δ. Παναμά 18/11	
α. Φόλμουθ Μπαίη 28/12	
ε. Βαλέττα 21/1	
ε. Νιούκασλ 13/1	
α. Σαντάν 17/1	
πρ. Κίνα 7/1	
α. Ρόττερνταμ 22/1	
πρ. Σχέιαν 6/1	
πρ. Άπω Άνατολή 21/1	
ε. Γουαγιακούιλ 9/1	
μετ. «Nephtune Dorado»	
πρ. Άρκα 23/1	
α. Ραβέννα 20/1	
πρ. «BP Energy»	
α. Ν. Όρλεάνη 13/1	
πρ. Νίγκμπο 16/1	
πρ. Βρέμη 23/1	
α. Τζουμά Τέρμιναλ 6/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 30/12	
ε. Κινούρα 13/1	
α. Ν. Όρλεάνη 10/1	
α. Ν. Όρλεάνη 15/1	
α. Μοντοίρ 11/1	
πρ. Ντάρμπαν 16/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 20/1	
πρ. Μπ. Άμπας 8/12	
ε. Ρουέν 20/1	
πρ. Λιβύη 9/1	
πρ. Γκουανιάμας 17/12	
δρ. Πειραιά	
δ. Παναμά 19/1	
ε. Γούνα 19/1	
α. Πειραιά 9/1	
α. Πειραιά 22/1	
ε. Μπαντάρ Άμπας 30/12	
μεταφορές Πάτρας	
α. Ν. Όρλεάνη 9/1	
α. Ρινέκα 12/1	

ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ 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'ΥΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	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 ΛΑΙ	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΔΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΔΕΡΤΟΡΕΝ	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 Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (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
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140

μεσογειακές μεταφορές πρ. «Βωνίδια» δργεί Πειραιά πρς Κόρπους Κρίστι 18/1
--

μεσογειακές μεταφορές πρς Γιοκοχάμα 14/1 πρς Γιβραλτάρ 15/1 πρς Ιταλία 16/1 μεταφορές Φουτζέρας πρς Τρίπολη 21/12
--

έπισκευές Πειραιά 4/1 πρς Ιταλία 22/1 στή Φουτζέρας (άποθήκη) ε. Σουέζ 26/1 ε. Σουέζ 20/1 πρς Παρθένους Νήσους 21/1 πρς Ινδία 17/1 ε. Τενερίφη 22/1 ύπο ναυπήγηση α. Ν. Όρλεάνη 15/1 α. Χιούστον 16/1 α. Φάλασιγκ 30/12 α. Ν. Όρλεάνη 18/1 ε. Ν. Όρλεάνη 31/12 ε. Ν. Όρλεάνη 24/1 α. Ν. Όρλεάνη 11/1 ε. Ν. Όρλεάνη 3/1 α. Ν. Όρλεάνη 20/1 πρς Τζέντα 23/1 πρς Ιλιτσίβσκ 24/1 έπισκευές άλλοσπούς έπισκ. Πειραιά 16/1 ε. Ντάρμπαϊν 13/1 δργεί Πειραιά ε. Ταϊτσούγκ 8/1 α. Γκάνδη 8/1 πρς Σαγκάι 20/1 πρς Όζακα 21/1 α. Χόνγκ Κόνγκ 22/1 ε. Ρίο Τανέιρο 16/1 πρς Καρατάι 23/1 ε. Σινγκαπούρη 22/1 πρς Καλλάο 25/12 πρς Κίνα 9/1 πρς Όζακα 20/1 πρς Κυνστάντζα 9/1 ε. Φρημάντλ 22/1 πρς Μαγκάδ 26/12 ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/1 πρς Γιβραλτάρ 25/1 πρς Πόρτο Ρίκο 19/1 πρς Γκρέιντζμους 26/1
--

πρς Γιβραλτάρ 11/1 α. Ταρραγκόνα 19/1 ε. Ντασεάν 18/1 πρς Τζακάρα 14/1 ε. Μελβούρνη 23/1 ε. Μελίνα 24/1 δργεί Πειραιά πρς Τζακάρα 16/1 έπισκευές Τζακάρα πρς Ουλάσν 21/1 δργεί Άλιβέρι ε. Φαλκονάρα 10/1 δ. Πόρτ Σάι 10/1 μετ. «Νταβάο Τρέιντερ» (Μηχ.) α. Χιούστον 22/1 διαγράφεται (έπιβατηγό) πρς Ν. Κορέα 21/1 πρς Ιταλία 21/1 πρς Πράια Μόλε 11/12 πρς Βεντού 16/1 α. Σινγκαπούρη 5/1 μεσογειακές μεταφορές πρς Ρίτσαρντ Μπαί 1/1 ε. Χάλλ 16/1 ε. Τουμαράο 12/12

δργεί Βασύρα πρς Μαδρίδα 13/1 α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/1 πρς Όρν 21/12 πρς Πόρτ Κουεζάλ 12/1 πρς Νιγρία 12/1 α. Βαλτιμόρη 20/1 α. Τουμαράο 6/1 ε. Βουβάη 19/1 πρς Μιλάκι 15/1 στήν Πάχη (άποθήκη) πρς Μεμουτ Μπαί 24/1 πρς Σινγκαπούρη 22/1 πρς Σιράχα 18/1 μεσογειακές μεταφορές πρς Σιρία 14/1 πρς Ουλάσν 18/1 ε. Σινγκαπούρη 5/1 ε. Άμβέρ 25/1 πρς Θεσσαλονίκη 18/1 πρς Θεσσαλονίκη 20/1 πρς Γιβραλτάρ 24/1 πρς Άμβέρ 21/1 ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/1 πρς Άλγκεθρας 23/1 πρ. «Earl Graville» πρς Άλγκερα 16/12 δργεί Πειραιά

ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΙΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	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
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΠΟΝ 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	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΟΣ	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	68	1597
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	70	8190
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	78	245140
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	44954
ΚΙΡΚΗ (δ.)	73	18744
ΚΙΛΗΡΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	34188
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	78	14374
ΚΟΜΕΤ	71	15547
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	80	19982
ΚΟΝΚΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	70	8201
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	84	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	72	40720
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	71	8630
ΚΡΑΝΤΟΡ	74	18744
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24900

α. Σάντος 24/1 δ. Παναμά 28/12 πρς Όζακα 21/12 πρς Νάντν 4/1 πρς Άρούμα 30/12 ε. Σικάγο 29/11 πρς Μομπάσα 17/1 πρς Νόρντενχαμ 24/1 πρς Μπρισμπαίν 24/1 πρς Λόγος 10/1 πρς Ταϊτσούγκ 9/1

πρς Πειραιά 18/1 ε. Σαβαντόρ 26/12 πρς Δ. Άφρική 25/12 ε. Πειραιά 13/1 πρς Κοπέρ 6/1 πρς Ινδία 5/1 πρς Άλεξάνδρεια 19/1 πρς Σινγκαπούρη 12/1 πρς Μπουσάν 23/1 πρς Γκούα 19/1 πρς Σαβάννα 21/1 πρς Έιλντ 19/1 πρς Παραντίβ 6/1 ε. Λέγκχορν 22/1 ε. Θεσσαλονίκη 8/1 δ. Παναμά 22/1 ε. Λορέντ 18/1 ε. Ροβέννα 18/1 ε. Ρότερνταμ 22/1 πρς Πόρτ Καρτίερ 19/1 πρς Μιλάκι 25/1 πρς Καμσάρ 20/1 α. Πειραιά 5/1 πρς Μουδανιά 22/1 πρς Άνω Άνατολή 8/1 πρς Βραζιλία 6/1 α. Ν. Όρλεάνη 20/1 πρς Σαούρε 23/1 έπισκ. Πειραιά 10/1 πρς Πάτρα 19/1 ε. Πάτρα 11/1 πρς Μαρόκο 4/1 πρς Σινγκαπούρη 21/12 δ. Παναμά 22/1 πρς Άργεντινή 20/1 πρς Νταμ 2/1 μεσογειακές μεταφορές α. Άλεξάνδρεια 8/1 πρς Αυστραλία 14/1

πρς Μεξικό 17/1 πρς Κασταλόνια 17/1 ε. Τζάνκονσβιλ 28/12 πρς Σαγκάι 12/1 δ. Μάλτα 22/1 πρς Σινγκαπούρη 16/1 έπισκ. Μάλαγα 25/1 πρς Λύττελτον 3/1 πρς Αίγυπτο 17/1 α. Ρός Τανούρα 12/1 πρς Κόλπο ΗΠΑ 3/1 πρς Ν. Όρλεάνη 17/1 πρς Λουάντα 7/1 α. Σάν Νικόλας 25/1 α. Ρός Τανούρα 24/1 α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 19/1 πρς Γιβραλτάρ 27/12 πρς Κόλπο ΗΠΑ 16/1 α. Δομιάτα 6/1

πρς Ταϊτσούγκ 15/12 ε. Λορέντ 16/1 πρς Σουέζ 21/1 έπισκ. Πειραιά 25/1 ε. Άμβούργο 24/1 πρς Ταρτούς 22/1 πρς Βαρκελώνη 16/1 πρς Κουίγκντ 16/1 πρς Ναυτόρ 13/1 μεσογειακές μεταφορές ε. Σάντος 23/1 πρς Νιγρία 18/1 ε. Πειραιά 17/1 ε. Ζαντόρ 16/1 πρς Φορταλέζα 16/12 στή Φουτζέρας 7/9 πρς Β. Θάλασσα 30/12 πρς Σινγκαπούρη 18/1 πρς Κόρπους Κρίστι 18/1 πρς Μελβούρνη 21/1 στό Καρατάι 23/1 πρς Βραζιλία 11/1 πρς Σέβεν Άιλαντα 17/1 πρς Πόρτ Καρτίερ 19/1 πρς Γιοκοχάμα 14/11 ε. Πενάγκ 24/1 δ. Παναμά 17/1 ε. Φουτζέρας 24/1 πρς Πειραιά 20/1 πρς Χάμπτον 11/1 ε. Άκαγουάτα 21/12 α. Τζουμπά 4/1 α. Ρός Τανούρα 22/1 πρς Σίντι Κερπ 10/1 πρς Τζέντα 24/1 ε. Τζέντα 19/1 α. Ταρραγκόνα 16/1 ε. Τζέντα 24/12 ε. Τζέντα 23/1 α. Ρός Τανούρα 19/1 ε. Φουτζέρας 21/1
--

ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΥΜ (δ.)	86	24000
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
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥ'ΓΙΑΝΑ 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
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
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
ΜΑ'Τ'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΞΙ	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 VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΟΥ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕ'Τ'ΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592

ε. Τερνέστη 23/1
α. Μελίλη 15/1
πρόσ Βομβάη 21/1
πρόσ Φουζέιρα 26/1
ε. Τζέντα 23/1
ναυπηγ. Ναγκασάκι
πρόσ Άσσοντ 22/1
πρόσ Μπορντό 22/1
ε. Μπρισμαίν 24/1
πρόσ Άβονμάουθ 25/1
ε. Λάρνακα 24/1
α. Γένοβα 5/1
ε. Ν. Όρλεάνη 22/1

πρόσ Ρίτσαρντς Μπαιν 22/1
ε. Τζέντα 22/1
ε. Άμβέρσα 25/1
α. Σιγκαπούρη 11/1
πρόσ Καζαμπλάνκα 16/1
ε. Άσσοντ 12/1
στον Πειραιά 29/11
ε. Ν. Όρλεάνη 23/1
α. Γιούροπορτ 9/1
ε. Αύγουστα 20/1
πρόσ Τουμπάρα 4/1
στην Φορταλέζα (άποθήκη)
πρόσ Μποσόν 23/1
ε. Ίνσταν 16/1
πρόσ Τουρκία 14/1
πρόσ Άμβέρσα 22/1
δ. Παναμά 22/1
πρόσ Ύρουλιντεν 21/1
α. Άμβέρσα 26/1
πρόσ Λίβη 16/1
στη Βασιόρα
πρόσ Γιοκοχάμα 21/12
α. Νιούκαστλ 7/1
πρόσ Ταραγκόνα 21/1
πρόσ Χάιφα 23/1

πρόσ Γιόσου 17/1
πρόσ Ίσπανία 25/1
πρόσ Ίμμιχαμ 26/1
πρ. «Χίος Ντίγκνιτ»
ε. Πειραιά 16/1
α. Ν. Όρλεάνη 11/1
πρόσ Τζέντα 26/1
πρόσ Ταϊσούγκ 11/1
πρόσ Ίνδία 20/11
α. Σιγκαπούρη 7/12
πρόσ Άμφοργό 24/1
ε. Ραδρία 16/1
δ. Ντόβερ 13/1
πρόσ Κουαντίνα 20/1
επισκευές Πειραιά 26/1
πρόσ Δ. Αφρική 13/1
ε. Πειραιά 15/1
πρόσ Μπιζέριτα 11/1
δ. Παναμά 27/12
ε. Πόρτο Καμπέλλο 28/12
πρόσ Γιοκοχάμα 15/1
πρόσ Καζαμπλάνκα 16/1
πρόσ Ταϊσούγκ 19/1
πρόσ Ρας Ταούρα 10/1
στο Άμφοργό 4/1
ε. Μάλμα 20/1
μεταφορές Έρυθρας
πρόσ Άλεξανδρέττα 22/1
ε. Ν. Όρλεάνη 19/1
στο Γκάβεστον 29/12
ε. Σιγκαπούρη 3/1
α. Λός Άντζελες 22/1
α. Λισαβόνα 21/1
πρόσ Έλλάδα 24/1
δ. Παναμά 23/1
πρόσ Μιζουράτα 22/1
πρόσ Βατούμ 19/1
πρόσ Χοντίντα 23/1
ε. Τερνέστη 22/1
πρόσ Σουραμπάνα 16/1
ε. Γάνδη 22/1
πρόσ Μπ. Άμπας 26/12
πρόσ Καράτσι 16/1
πρόσ Ταραγκόνα 15/1
πρόσ Ταϊβάν 9/1
έπισκ. Χαλκίδα 11/10
πρόσ Γκάνδη 15/1
πρόσ ΗΠΑ 12/1
εγκταλείφθηκε 16/11/89

στο Όραν 31/8
αργεί Ν. Όρλεάνη
ε. Ν. Όρλεάνη 18/1
αργεί Ν. Όρλεάνη
αργεί Ν. Όρλεάνη
πρόσ Ν. Όρλεάνη 21/1
πρόσ ΗΠΑ 6/1
α. Μπαρμπάδος 12/1
αργεί Ν. Όρλεάνη
πρόσ Μοντέγκο Μπαιν 14/12
αργεί Ν. Όρλεάνη
αργεί Ν. Όρλεάνη
αργεί Ν. Όρλεάνη
α. Χιούστον 13/1
ε. Ν. Όρλεάνη 8/1
ε. Κόρπους Κρίστι 13/1
πρόσ Τρίπολη 21/1
πρόσ Γκουάτα 21/11
πρόσ Ραβέννα 20/1
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάνη 26/11
α. Χιούστον 24/12
α. Ν. Όρλεάνη 20/1
πρόσ ΗΠΑ 15/1
πρόσ Μπαλμπόνα 14/1
α. Χιούστον 8/1

ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΔΕΜΟΣ	78	16726
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚΙΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΤΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΑΤΙΣ (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'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	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
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Τ ΣΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΝΟΣ	77	16505
Π.Σ. ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784

α. Ν. Όρλεάνη 20/1
α. Χιούστον 4/1
πρόσ Ν. Όρλεάνη 12/1
πρ. «Salines»
δ. Κων/πολη 18/1
πρόσ Γκέφλε 17/1
πρόσ Μεξικό 19/1
α. Λέγκχορν 20/1
πρόσ ΗΠΑ 13/12
ε. Χάμπτον 21/1
πρόσ Άλγερία 12/11
πρ. «Oak Glory»
δ. Παναμά 15/1
ε. Χοντίντα 28/12
ε. Πειραιά 16/1
υπέστειλε λιβεριανή
πρόσ Ελλάδα 10/1
πρόσ Λουίλα 17/1
α. Δουνκέρκη 7/1
μετασκευάζεται Πειραιά
ε. Άλμπα 23/1
ε. Λάγος 15/1
πρόσ Ρότερνταμ 16/1
πρόσ ΗΠΑ 17/1
α. Μοντεβιδέο 23/1

α. Παναμά 23/1
πρόσ Ρίτσαρντς Μπαιν 28/12
πρόσ Τζέντα 9/1
ε. Τζέντα 21/1
δ. Παναμά 24/1
πρόσ Άλγερία 24/11
πρόσ Κασσιούγκ 25/1
πρόσ Θεσσαλονίκη 12/12
ε. Πειραιά 30/10
α. Ντάρμπατ 21/1
α. Ρότερνταμ 5/1
πρόσ Άλγερία 17/1
πρόσ Κουϊγκντό 25/12
επισκευές Πειραιά 7/8
πρόσ Μίνα δα Φαχάλ 21/1
πρόσ Ταϊβάν 27/12
στη Δαμπίττα (άποθήκη)
α. Τερνέστη 19/1
πρόσ Μιλάδο 7/1
πρόσ Β. Θάλασσα 19/1
α. Καζαμπλάνκα 5/1
πρόσ Μπετζάγια 19/1
πρόσ Γιβραλτάρ 12/1
ε. Λός Άντζελες 20/1
ε. Σιγκαπούρη 17/1
πρόσ Δ. Αφρική 21/1
δ. Παναμά 26/12
πρόσ Κορέα 6/12
πρόσ Μομπάσα 21/1
ε. Πειραιά 23/1
πρόσ Όξφορντ 21/1
πρόσ Ίαπωνία 5/1
ε. Βανκούβερ 21/1
ε. Μπρέμερχάβεν 23/1
πρόσ Δ. Αφρική 3/1
πρόσ Σουρία 15/1
δ. Παναμά 18/1
α. Λάγος 20/12
επιωλήθη
α. Φρήπορτ 4/1
πρόσ Μιζουράτα 11/12
α. Ν. Όρλεάνη 13/1
πρόσ Σιγκαπούρη 6/1

α. Ίμμιχαμ 1851
πρόσ Δ. ΗΠΑ 9/1
ε. Σακόντε 19/1
πρόσ Νιούκαστλ 22/11
ε. Βικτόρια 23/1
ε. Βικτόρια 23/1
επιωλήθη αλλοδαπούς
πρόσ Μεσσηνία 12/1
α. Χουέλα 18/1
ε. Κινούρα 19/1
πρόσ Γαλλία 25/1
πρόσ Κόλομπο ΗΠΑ 6/1
πρόσ Παραμαρίμπο 25/1
α. Λός Άντζελες 17/1
δ. Παναμά 24/1
ναυπηγείται Όπμα
πρόσ Νίκυμπο 6/1
πρόσ Σίδνεϋ
πρόσ Βενεζουέλα 16/1
πρόσ Αϊνμπο 22/1
ε. Καράτσι 15/1
πρόσ Κίνα 2/1
επισκ. Σετουμπάλ 17/1
πρόσ Πούντα Καρντόν 17/1
στο Νιούκαστλ 23/1
πρόσ Φλάσινγκ 21/1
πρόσ Καζαμπλάνκα 2/1
πρόσ Μανίλα 14/1
πρόσ Κατάνια 23/1
μεταφορές Βραζιλίας

ε. Ίλιτσεβ 17/1
πρόσ Κορέα 6/1
πρόσ Μακτίο 4/1
ε. Σαλβαντόρ 14/1
πρόσ Έλ Ταμπλάδο 9/1
ε. Πειραιά 19/1
ε. Πειραιά 19/1
πρόσ Γιβραλτάρ 28/12
πρόσ Άλγερία 13/12
πρόσ Τονιοχάι 14/1
πρόσ Γκνάντακ 18/1
πρόσ Σέτε 14/1
πρόσ Πούντα Καρντόν 24/1

ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΑΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	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 Α.	84	35680
ΠΙΤ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΑΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΤΙΤΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	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
ΣΑΝ Π.	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΚΕΛ.	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΦΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663

πρός Άμβέρσα 7/1	
€ Πόρογκρον 22/1	
πρός Ίσπωνία 3/1	
πρός Κουαντάν 8/1	
πρ. «Παρασκευή»	
πρός Πάχη 10/1	
πρός Κόλλο ΗΠΑ 13/12	
πρός Κόλλο ΗΠΑ 1/1	
α. Ίμινγκχαμ 21/1	
πρός Πόρτ Έβερνγκλεϊτς 21/1	
πρός Βανκούβερ 12/1	
πρός Κρήτη 23/1	
€ Ν. Όρλεάν 11/1	
μετ. «Έκουαντόρ Τρέντερ» (€.)	
πρός Ρότερνταμ 6/1	
α. Ήστ Λόντον 9/1	
πρός Άγ. Θεοδώρου 21/1	
πρός Βικτόρια 10/1	
€ Ήμαρσβεν 21/1	
€ Πειραιά 12/1	
πρ. «Marco Polo No. 1»	
€ Πειραιά 20/1	
πρός Ραβέννα 19/1	
πρός Θεσσαλονίκη 21/1	
α. Μπιλμπάο 9/1	
πρός Γκαρούτσα 23/1	
α. Θόλου 18/1	
πρός Ειρηνικό 12/1	
α. Κασσιόγκ 25/12	
α. Γκάνδη 13/1	
πρός Όιτα 11/1	
αργεί Πειραιά	
€ Πειραιά 4/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
στήν Β. Άραβική Θάλασσα 25/1	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 10/1	
πρός Γιβραλτάρ 15/1	
α. Άντιγκουά 23/1	
πρός Νιούκασλ 23/1	
πρός Γιοκοχάμα 18/12	
α. Νουακτσότ 10/1	

στό Λομπία	
πρός Μομπάσα 6/1	
πρός Κορτά 11/1	
έπωληση	
στήν Τέμα 16/1	
πρός Ταρτούζ 19/1	
στό Μοντεβιδέο 9/11	
€ Βαλτιμόρη 17/1	
πρός Ουόσιν 19/1	
πρός Μήλο 17/1	
μετ. «Special» (AB)	
πρός Ήράκλειο 14/1	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
δ. Παναμά 14/1	
€ Χόγκ Κόγκ 23/1	
πρός Γιβραλτάρ 17/10	
πρός Άμβούργο 26/1	
πρός Περισκό 14/1	
α. Γόνινα 9/1	
δ. Παναμά 5/1	
€ Βόλο 14/1	
πρός Ραβέννα 8/1	
πρός Ελλάδα 31/12	
€ Πειραιά 14/1	
€ Πειραιά 19/1	
πρός Γιάννου 25/1	
α. Λάγος 4/1	
α. Πειραιά 22/1	
πρός Ίρλανδία 8/1	
πρός Πειραιά 21/1	
€ Νάντη 2/1	
πρός Άγκόλα 7/12	
€ Ραβέννα 19/1	
πρός Καλλό 1851	
έπισκ. Γκντάνοκ 25/1	
πρός Όγουιντο 9/1	

διάλυση Ίνδια	
υπό ναυπήγηση	
πρός Χιλή 11/1	
α. Ν. Όρλεάν 17/1	
πρός Βραζιλία 24/1	
€ Σιγκαπούρη 16/1	
€ Θεσσαλονίκη 31/12	
πρ. «Stainless Spray»	
πρός Βανκούβερ 16/1	
πρός Λευκάδι 22/1	
α. Μπάρ 5/1	
€ Όζακα 23/1	
α. Άμβούργο 25/1	
€ Μπιλμπάο 22/1	
πρός Γιβραλτάρ 19/1	
έπωληση Άπω Ανατολή	
πρός Άγκόλα 26/1	
€ Πειραιά 4/1	
πρός Βραζιλία 2/1	
πρός Ρίο Πλέιτ 6/1	
πρός Γκάνδη 19/1	
€ Τάιν 18/1	
€ Σάντος 21/1	
€ Ντοβάδα 16/1	
€ Πειραιά 23/1	
€ Σιγκαπούρη 21/1	

πρός Γιοκοχάμα 19/12	
πρός Όραν 22/12	
α. Πόρτο Καμέλλο 27/12	
€ Ίνταρν 19/1	
πρός Σάντος 9/1	

ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
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
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	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 Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (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 Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	46882
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928

ΧΙΣΚ ΓΚΛΟΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΝ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

πρός Όραν 14/1
πρός Νιγηρία 29/12
στόν Πειραιά 22/12
πρ. «Molleson»
πρός Ματόνας 15/1
δ. Έλσινφορ 21/1
πρός Λονδίνο 5/1
πρός Άρτζιλ Τέρμιναλ 13/1
€ Ν. Όρλεάν 21/1
α. Ταρραγόνα 17/1
πρός Ν. Άμερική 4/1
α. Γένοβα 12/1
α. Ρουέν 15/1
πρός Λάγος 13/1
α. Λούπ Τέρμιναλ 9/1
α. Ν. Όρλεάν 14/1
πρός Λά Γκουαίρα 16/1
πρός Γαλλία 20/1
πρός Βενεζουέλα 30/12
€ Ίνταρν 6/1
πρός Κασσιόγκ 21/1
πρός Τζέντα 21/1
δ. Γιβραλτάρ 11/1
α. Βενετία 20/1
€ Ντάρμπαν 21/12
α. Βανκούβερ 13/1
πρός Νταμμόν 11/1
μεσογειοκάς μεταφορές
πρός Σιγκαπούρη 12/1
πρός Μαπούτο 21/12
πρός Βενεζουέλα 27/12
α. Βιζακαπατάνμ 13/1
α. Ντουάλα 3/1
πρός Κασσία 15/1
πρός Ίνδικό 14/1
στό Γκιζόν (άποθήκη)
πρός Φουτζέιρα 10/1
πρός Πράια Μόλε 6/1
€ Ίνταρν 12/1
πρός Καζαμπλάνκα 18/1
πρός Μπουσάν 10/1
αργεί Πειραιά
α. Κλέμε 20/1
€ Κολόμπο 16/1
€ Σεβίλλη 21/1
πρός Λάγος 29/12
α. Κολόμπο 18/12
α. Άλντομασουβ 20/1



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (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 (Μηχ.)	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 ΜΠΙΟΥΤΥ (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
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΩΣ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9086
ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤΝΗΛΑ ΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΓ' (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ 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
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μηχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΣ (Μηχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
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 (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461

προς 'Ιταλία 16/1
έπιωλήθη 'Ελληνες
μετ. «Marco Polo» ('Ονδ.7
προς Γδύνα 21/1
α. Γκάβρεστον 11/12
α. Χιούστον 21/1
α. Σάντος 24/1
προς Πόρτ Σουδάν 22/1
πρ. «Zwei X.»
προς Γουατεμάλα 16/1
προς 'Αγγλία 21/1
α. Νιούπορτ 23/1
α. Γκάνδη 19/1
προς Γαλλία 20/1
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 11/10
α. Γουίλμινγκτον 13/1
προς 'Αμβέρσα 23/12
προς Κορέα 1/12
προς Μπέλφαστ 1851
α. Ν. 'Ορλάντ 22/1
προς Γκάλατς 2/1
προς Δανία 27/1

α. Ρουέν 22/1
α. Σιγκαπούρη 22/1
α. Γιούρπορτ 15/1
προς Κάντλα 16/1
προς 'Ινδία 18/1
προς Πακιστάν 23/1
προς Κωνσταντίν 19/1
μεταφορές Περισκο
προς 'Αβάνα 17/12
α. Ρεσίφ 19/12
α. Κουανάν 11/11
προς Μπαγκόγκ 17/1
έπισκ. Πειραιά 25/1
προς Ντόρ Σαλάου 22/1
προς Κουαντίνγκ 20/1
προς Γκαμπόν 11/1
προς Γαλλία 26/1
προς Δ. 'Αφρική 19/1
α. Ρεσίφ 26/12
α. 'Αμβέρσα 22/1
προς Λάγος 21/1
α. Καρατί 23/1
προς Τζογιάνα 17/1
στο Χορμούζ
προς Ζήρκου 'Αϊλαντ 18/1
προς 'Οράν 27/12
προς Ταμπόκο 23/1
προς Μοντεβιδέο 27/12
α. Ν. 'Ορλάντ 24/1
προς Σάλλου Βόε 24/1
α. Σιγκαπούρη 4/1
προς 'Αναδρ 16/1
α. Ν. 'Ορλάντ 17/1
προς Πολωνία 13/1
προς ΗΠΑ 15/1
α. Πόρτ Καρτίε 21/12
προς Ροβέρτα 15/1
προς Ρίο 'Ιανέιρο 6/1
α. Σαγκάη 9/1
α. Βολέντσια 18/12
έπισκευή Πειραιά 7/1
προς Καζαμπλάνκα 13/1
α. Γουίλμινγκτον 23/1
αργεΐ Πειραιά
προς 'Οϊτα 13/1
α. Μπέιρα 23/12
δ. Πόρτ Σάις 23/1
α. Λά Σπέζια 20/1
προς Π. Κόμφορτ 23/1
προς Κολομβία ρίβερ 17/1
πρ. «Ρέα Σάν»
προς Λατβία 23/1
προς Γιβραλτάρ 23/1
α. Τερνέστη 17/1
υπέστητε κυριακή
α. Καλάδο 14/1
προς Δακάρ 21/12

μεσογειακές μεταφορές

προς Εύρωπη 5/1
προς Β. Εύρωπη 2/1
ύψωση σημαίας Μάλτας
α. Μομπάσα 25/12
προς Τόμα 19/1
προς Περσικό 6/1
α. Τσίμα 18/1
προς Κωνσταντίν 22/1
α. Λίβανο 12/1
προς Βραζιλία 16/1
α. Σουίνουακ 16/1
α. Σαλβαντόρ 20/1

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΥΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΥ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚΗ 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
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΩΣ (Μηχ.)	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
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΛΑΧΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΛΙΑΝ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821

α. Νιούπορτ 25/1
προς Κωνσταντίν 21/1
προς Σιλάν 4/1
προς Χάργκ 'Αϊλαντ 18/1
προς ΗΠΑ 9/1
α. Νταμάμ 13/1
προς 'Ελλάδα 23/1
προς Στυλίδας 15/12
προς 'Οράν 17/1
προς Θεσσαλονίκη 19/1
α. Ν. 'Ορλάντ 16/1
προς Βάλβις Μπαίη 7/1
προς 'Ινδικό 'Ωκεανό 20512
στο Χορμούζ
προς 'Ιαπωνία 14/1
α. 'Αλεξάνδρεια 3/1
προς Ταρτούς 15/1
προς Γκουανιάμας 1/12
α. Πειραιά 8/1
προς ΗΠΑ 6/1
προς 'Ινδία 16/1
προς 'Ινδία 11/1
προς Πειραιά 25/1
προς Ρίο 'Ιανέιρο 13/1
α. Βόλο 14/1
προς 'Ινδία 22/1
α. Κάδιξ 20/1
α. 'Εμμέν 25/1
α. Σιγκαπούρη 22/1
α. Γιοκαίσι 18/1
προς Τουρκία 12/1
προς 'Ιαπωνία 8/12
προς Μαντράς 20/1
έπιωλήθη
α. Κομύ Μπαίη 5/12
προς Ταρτούς 7/1
προς Πακιστάν 17/1
α. Γιβραλτάρ 21/1
προς Σάντος 7/1
α. Ν. 'Ορλάντ 17/1
α. Ντουμπάι 10/1
α. Ν. 'Ορλάντ 20/1
προς Μαδρίτης 12/1
προς Βανκούβερ 7/1
προς 'Οϊτα 19/12
προς Μέλι 'Αϊλαντ 2/1
α. Χιούστον 7/1
α. Φουτζέιρα 22/8
προς 'Ιταλία 18/1
προς 'Αλιόνα 21/1
προς Θέουτα 23/12
ύψωση ελληνική
προς Παλέρμο 18/1

προς Μάλτα 24/1
προς Ταρτούς 26/11
προς 'Ελλάδα 19/1
μεταφορές Πάτρας
προς Λουάντα 6/12
προς Σκώ 8/1
προς Κόγκλιαρι 16/1
α. 'Ιντσόν 31/12
α. Σαντάντερ 23/1
προς Νταμάμ 9/1
α. Ν. 'Ορλάντ 4/1
α. Λάγος 15/1
προς 'Αμβέρσα 24/1
α. Λά Γουέλτ 17/1
προς 'Ιταλία 5/1
α. 'Ασταντ 13/1
προς Σιρία 21/1
προς Γιοκόχουμα 21/12
στο 'Αμβούργο 26/1
προς Πορτογαλία 19/1
προς Μαυρίκιο 17/1
προς Σιγκάν 20/1
προς Καρατί 24/1
α. Ραβέννα 18/1
προς Σάν Πέντρο 21/1
α. Λέγκχορν 14/1
προς Γερμανία 20/1
προς 'Ανναμπα 19/12
προς Λειψός 23/1
προς Πόρτο 'Ορντς 11/12
στον Περσικό 9/1
α. Σάφι 31/12
προς Λεμεσό 21/1
προς Κολόμβια 23/1
α. Τζέντα 21/1
α. 'Αμβέρσα 19/1
προς Κότα Κινγκάμου 19/1
α. Σάντο Ντομίνγκο 9/1
έπισκ. Λά Χάβρη 18/1
προς 'Ολλανδία 18/1

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.)	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΙΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΝΤΑΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (π.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΤΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΥ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΥ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΑΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΦΘΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΙ'Ζ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441

πρός Κίνα 25/11		
πρός Βραζιλία 19/12		
πρός Ουάλλια 3/1		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/1		
πρός Αίγυπτο 24/1		
α. Βίζακαπασάν 21/1		
ε. Λάρνακα 23/1		
πρός Χοντζίντα 20/1		
ε. Νάπολη 24/1		
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 23/1		
πρός Λίβανο 15/1		
πρός Λέ Χάβρη 19/1		
πρός Πειραιά 19/1		
ε. Λάρνακα 6/1		
πρός 'Ιταλία 15/1		
πρός Πειραιά 15/1		
α. Ρός Σουκχίρ 12/1		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Γαλλία 21/1		
ε. Σέβεν 'Αϊλαντ 18/1		
πρός Νταλίν 17/1		
πρός Κελητσόου 30/12		
ε. Καράτσι 15/1		
α. Λάγος 12/1		
α. Ντάρμαν 24/1		
ΕΤΑ Ρός Τανούρα 26/1		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 23/1		
α. Ντάρμαν 20/1		
δ. Παναμά 18/1		
ε. Λός 'Αντζέλες 6/1		

ε. Καλκούτα 30/12		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/1		
ε. Τερνεουζέν 26/12		
πρός Ματαράνι 20/1		
α. Μπέλφαστ 23/1		
ε. Βόλο 12/1		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/1		
ε. Μπουναβεντούρα 2/1		
πρός Μαράκκο 23/1		
ε. Παρανάγουα 14/1		
α. Γκόνδη 23/1		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/1		
α. Βανκούβερ 10/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1		
πρός 'Ακιοιούτα 2/1		
επισκ. Κόμπε 23/1		
α. Γιούρπορτ 22/1		
πρός Λά Γκουαίρα 2/1		
α. Χιούστον 16/12		
ε. Νιούπορτ 14/1		
α. Ντάρμαν 24/1		
πρός Η.Α.Ε. 21/12		
πρός 'Αργεντινή 19/1		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 23/12		
δ. Παναμά 14/1		
πρός Σίντνεϊ 23/1		
πρός Κίγκστον 30/9		

πρός Ποχάγκ 13/12		
ε. Τομπάτο 21/1		
α. Καράτσι 7/12		
πρός 'Ανω 'Ανατολή 7/12		
πρός Σάροχ 19/1		
πρός Αλκόια 18/1		
πρός Πειραιά 5/1		
ε. Καστέλα ντί Σάμπια 16/1		
πρός Μόνου 22/1/90		
ε. Κοπέρ 1/1		
ε. 'Ιντσόν 25/11		
πρός Σάλιν 2/1		
πρός 'Ολλανδία 13/1		
πρός Μπ. 'Αμπάς 14/1		
α. Μομπάσα 10/12		
ε. Σαβόνα 22/1		
πρός Μπαγκόκ 29/12		

α. Βίλελμσχάβεν 23/1		
α. Γιβραλτάρ 18/1		
α. Λισσαβώνα 21/1		
ε. Χιούστον 20/1		
πρός 'Ινδία 22/12		
α. Μομπάσα 21/12		
δ. Πόρτ Σαίδ 19/1		
ε. Πειραιά 18/1		
επισκλήθη 'Ελλάδες		
πρός Αίγυπτο 7/1		
στη Λός Πάλας 16/1		
πρός 'Αγγλία 15/1		
πρός Χιούστον 1/12		
ε. Σετούμπάλ 15/1		
α. Ρός Τανούρα 23/1		
α. Λούη Τέρμιναλ 15/1		
στην 'Αρούμα 29/12		
πρός 'Αρούμα 20/12		
πρός Περσικό 8/1		
ε. Σιγκαπούρη 22/1		
ε. Χιούστον 23/1		
πρός Περσικό 19/1		

στην 'Αρούμα 9/12		
ε. Τζουέμα Τέρμ. 24/1		
πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/1		
στο Τζουμάκ 26/1		
ε. Σάλλουμ Βόε 13/1		
ε. Φιουμπατίνο 22/1		

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΗΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447

ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤ. ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΛΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)*	70	5278
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Ρ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808

ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11171
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
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954

α. Κόρπους Κρίστι 8/1
πρός Φουτζέιρα 20/1
πρός Ντούρες 15/1
πρός Μπουσάν 20/1
πρός Μπ. Χομίνι 22/1
πρός Μπ. 'Αμπάς 11/12
ε. Σαβόνα 21/1
ε. Ζαντρά 17/1
α. Φουτζέιρα 25/1
α. Μπρεμερχόβεν 16/1
στό Μανζάνιλο 7/11
πρός 'Αλγερία 8/1
στό Σουέζ 28/1
ε. Μπράνσβικ 28/12
α. Γιβραλτάρ 19/1
πρός Βρέμη 26/1
πρός Κέτ Γουέστ 17/1
ε. Παναμά 11/12
ε. Ροστόκ 11/1
πρός Ματαράνι 17/1
α. Τέμα 18/1
πρός Ρόττερνταμ 21/1
πρός Μαπούτο 12/12
πρός Κέτ Τανούρα 13/1
ε. Θεσσαλονίκη 8/1
πρός 'Αλγερία 1/12
πρός Πόιντ Λίβας 19/10
ε. Χάλλ 25/1
πρός Γιάμπουσι 13/1
πρός Σάφι 15/1
δ. Κωμ/πολη 19/1
πρός Ιαπωνία 19/12
πρός Ταϊβάν 30/12
πρός Ρόττερνταμ 15/1
πρός Λειψές 24/1
ε. Κομύ Μπαίν 14/1
πρός Γιούζυ 15/1
ε. 'Αλεξάνδρεια 8/1
πρός 'Αλάσκα 13/1
πρός 'Ελλάδα 24/1
πρός 'Αλγερία 13/12
ε. Σανταλοόρα 20/12
στή Σεμόγκα (άποθήκη)
ε. Χόγκ Κόκ 25/12
στή Σαφάγκα (άποθήκη)

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΦΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΦΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΑΙΠΠΕΡ 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
ΚΟΥΤΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635
ΚΟΥΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΝΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (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.Ονδ.)	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.)*	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	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
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249
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 ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ονδ.)	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

έπισκ. Πειραιά 25/1
 ε. Άσπιντον 1/1
 πρὸς Λιβύη 18/12
 πρὸς Άμβέρσα 22/1
 ε. Κόρπους Κρίστι 6/1
 ε. Μπαγκόκ 24/12

στὸ Πόρτ Σαΐδ 17/1
 πρὸς Όβουίντο 21/1

ἀργεΐ Πειραιά
 πρὸς Μοντεβιδέο 21/1
 ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
 ἐπισκευὴς Καλαμάτα 17/1
 πρὸς Λαύριο 9/1
 πρὸς Χιλή 10/1
 α. Σιγκαπούρη 6/1
 πρὸς Μοντεβιδέο 19/1
 πρὸς Ρίο Ίανέιρο 21/12
 πρὸς Σκίντα 4/1
 πρὸς Καζαμπλάνκα 21/1
 δ. Παναμά 28/12
 πρὸς Τζέντα 2/1
 α. Ν. Όρλεάνη 12/1
 πρὸς Σ. Άραβία 1/1
 ε. Τζέμπελ Άλι 21/1
 ε. Ρίο Ίανέιρο 7/1
 δ. Παναμά 6/1
 πρὸς Σιγκαπούρη 24/1
 ε. Μπελαγούαν 8/12
 ε. Κασσιούκ 11/1
 πρὸς Αλγερία 11/12
 δ. Σουέζ 25/1
 πρὸς Κορφοῦ 11/1
 δ. Παναμά 21/1
 πρὸς Μαδαγασκάρη 17/11
 μεταφορὴς Ν. Γουινέας
 θέση 36.09 Β, 154.10 Δ 23/12
 ε. Βενετία 17/1
 πρὸς Μπουσίρ 23/12
 α. Νιούκαστλ 24/1
 στὸ Καλλάσο 18/1
 πρὸς Περσικὸ 21/1
 πρὸς Σαγκάη 19/1
 πρὸς Σιγκαπούρη 21/1
 πρὸς Κορέα 14/1
 πρὸς Φουτζέιρα 17/1
 α. Δαρδανέλια 22/1
 α. Ν. Όρλεάνη 26/10
 στὸ Κόργκ (ἀποθήκη)
 ἐπισκ. Πειραιά 7/1
 πρὸς Κίνα 15/1
 α. Νταμόρ 12/1
 πρὸς Κόρκ 24/1
 α. Παλάσο Σαμποῦ 15/1
 ε. Βαγκαρέ 14/1
 ε. Τομπόκο 20/1
 πρὸς Βαγκαρέ 17/1
 πρὸς Κήλαχ 19/1
 πρὸς Κριστομάλ 11/1
 πρὸς Κόλοα ΗΠΑ 8/1
 ε. Φουτζέιρα 24/1
 πρὸς Βανκούβερ 13/1
 πρὸς Πόρτσμουθ 16/1
 ε. Φουτζέιρα 26/1
 πρὸς Ντάρμαν 12/1
 πρὸς Φορτλέζα 16/1
 πρὸς Μπαντάρ Άμπας 15/1
 α. Μπαλκισπαάν 26/12
 πρὸς Μπελαγούαν 11/1
 πρὸς Τουρκία 21/1
 α. Ν. Όρλεάνη 8/1
 ε. Πειραιά 30/11
 ε. Μπέρτα 29/12
 πρὸς Τρίπολη 18/1
 ἐπισκ. Πειραιά 29/12
 ἐπισκ. Πειραιά 18/1
 πρὸς Ρότερνταμ 18/1
 ε. Πειραιά 16/1
 πρὸς Κωνσταντινῆ 11/1
 δ. Πόρτ Σαΐδ 9/1
 πρὸς Μπ. Άμπας 25/12
 πρὸς Κουεϊμάν 29/12
 ε. Λιβερπούλ 24/1
 ε. Γκουινιακούλ 13/1
 πρὸς Όκρικ 5/1
 α. Θεούτα 20/1
 πρὸς Πανγιάκ 20/1
 πρὸς Ν. Όρκη 18/1
 στὸ Κόργκ (ἀποθήκη)
 πρὸς Δακάρ 13/12
 πρὸς Χάρκ Άιλαντ 19/1
 α. Μαρίν 19/1
 πρὸς Ρίσαρντς Μπαϊ 9/1
 πρὸς Γιβραλτάρ 31/12
 πρὸς Άνναμπα 17/1
 πρὸς Χάμπτον 14/1
 πρὸς Κίνα 11/12
 πρὸς Γρεσιό 6/1
 πρὸς Δομινικανή Δημ. 20/1
 πρὸς Ντάρμαν 13/1
 ε. Πειραιά 20/12
 πρὸς Ίνχαμάν 15/12
 πρὸς Έλλάδα 23/1
 ε. Βασαϊκό 20/1
 πρὸς Γιβραλτάρ 24/12
 πρὸς Μελκό 14/12
 πρὸς Ντοούρες 4/1
 δ. Παναμά 21/1
 πρὸς Πασαγκούλα 10/1
 πρὸς Χιούστον 10/1
 πρὸς Βομβάη 26/12
 ε. Τομπόκο 8/1
 α. Κινούρα 27/12

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΓΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΥΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
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
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (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 ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΡΙΚΑΝ ΣΗ (Φι.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΛΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΝΗΜΟΥΣΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.7.)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (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 ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΑΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969
ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915
Ν. ΜΕΡΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΣΤΟΡΟΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666

πρὸς Μομπάσα 23/1
 πρὸς Ίλο 1951
 πρὸς Ρίσαρντς Μπαϊ 27/12
 πρὸς Γιβραλτάρ 27/12
 πρὸς Μαντάνας 23/1
 πρὸς Χάιφα 23/1
 ε. Καταγένη 10/1
 ε. Γιουροπορτ 21/1
 ε. Γιουλμκτον 21/1
 πρὸς Άγκόλα 10/1
 πρ. «Neris»
 πρὸς Ρίο Ίανέιρο 7/1
 πρὸς Ίνδία 21/1
 α. Ν. Όρλεάνη 21/11
 πρ. «Glaifos»
 ε. Ίμνιγκχαμ 21/1
 πρὸς ΕΣΣΔ 12/1
 πρὸς Βάρρι 851
 πρὸς Πόιντ Λίξας 10/1
 μεταφορὴς Περσικοῦ
 πρὸς Σιγκαπούρη 14/1
 πρὸς Άμβούργο 8/1
 πρὸς Ρίο Ίανέιρο 10/1
 πρὸς Σάρα 25/1
 πρὸς Πόρτ Σαΐδ 24/1
 πρὸς Μίνα Καμποῦς 8/1
 ε. Φρέϊ Μπέντος 21/1
 πρὸς Άσπρα Σπίτια 22/1
 ε. Άμβούργο 21/1
 πρὸς Μομπάσα 22/12
 ἐπισκ. Πειραιά 25/1
 α. Ίμνιγκχαμ 14/1
 ε. Σουΰωση 6/12

α. Ρίο Ίανέιρο 4/1
 πρὸς Ν. Όρκη 23/1
 ε. Ν. Όρλεάνη 22/1
 πρὸς Τέξας Σίτυ 30/12
 πρὸς Βενεζουέλα 14/1
 α. Ν. Όρλεάνη 21/1
 α. Πόρτο Άρθουρ 20/10
 πρὸς Μελκό 30/12
 δ. Παναμά 8/1
 πρὸς Ρότερνταμ 17/1
 ἐπισκ. Άγκρα ντὸς Ρέις 27/1
 ἀργεΐ Ν. Όρλεάνη

ε. Παντζόγκ 29/12
 μετ. «Rea» (κ.)
 ε. Πόρτο Καρτιέρ 10/1
 α. Νόρνεγκχαμ 22/1
 πρὸς Σαλντάνια Μπαϊ 25/10
 πρὸς Φορκάδος 31/12
 πρὸς Λιβύη 9/1
 πρὸς Τουμπάρδο 18/1
 πρὸς Σ. Άραβία 20/1
 ἐπισκ. Σιγκαπούρη 22/1
 ἐπισκ. Πειραιά 12/9
 πρὸς Φλάσινγκ 23/1
 στὴ Σερμάκα (ἀποθήκη)
 ἀργεΐ Πειραιά
 πρὸς Βόντι Φείρον 16/1
 πρὸς Μπέντι 9/12
 δ. Παναμά 23/1
 πρ. «Ming Hu»

πρ. «Asalimi 5»
 πρὸς Καζαμπλάνκα 11/1

πρ. «Asalimi 6»
 πρ. «Liang Hu»
 ἀργεΐ Σετομπαλ
 ἐπισκευὴς Βρέστη 5/1

πρ. «Sijilmassa»
 πρὸς Μαντράς 18/1
 πρὸς Άγκόλα 27/12
 ε. Μαντάνι 18/12
 ε. Ίνσάν 8/1
 ε. Πόρτ Καρτιέρ 28/11
 α. Ραβέννα 22/1
 ε. Μόντρεαλ 23/1
 ε. Πειραιά 14/1
 πρὸς Όκρικ 21/1
 πρὸς Ν. Άφρική 19/1
 μετ. «Al Zainab»
 πρὸς Ρότερνταμ 23/1
 α. Γιουλμκτον 15/1
 πρὸς Λός Πάλας 12/1

μετ. «Dignity»
 στὴ Λεμεσό 2/11
 πρὸς Γαλλία 24/1
 πρὸς Δακάρ 31/12
 α. Ν. Όρλεάνη 18/1
 πρὸς Χοντάντο 19/1
 πρὸς Β. Κορέα 19/1
 α. Χιούστον 19/1
 ε. Λόντσεστον 19/1
 ε. Χιούστον 12/1
 ἐπισκ. Πειραιά 10/6
 ε. Βέντισπας 13/1
 α. Ν. Όρλεάνη 20/1
 μεταφορὴ Άγκόλας
 α. Νόρνεγκχαμ 21/1
 πρὸς Χάμπτον 11/1
 ε. Βέντισπας 22

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ

(Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
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
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 ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.μ.)	68	958
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΙ (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
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39566
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΤΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (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
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (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'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΑΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΛΑΥΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937

δ. Ντόβερ 15/1	
πρόξ Παρανάγουα 23/1	
πρόξ Πόρτ ω Πρίνς 24/1	
ε. Νταμπέρ 24/1	
πρόξ Πόρτ ντ'ε Μπούκ 29/12	
ε. Πειραιά 18/1	
ε. Σ. Άννα Μπαίη 11/1	
πρόξ Καναδά 8/1	
πρόξ Νοβοροσίσκ 8/1	
πρόξ Εύρωπη 20/1	
πρόξ Φουτζέιρα 10/1	
α. Πρίνς Ρούπερτ 5/1	
πρόξ Βενγάζη 22/10	
α. Ντουάλα 23/12	
πρόξ Φιουμπαίνο 23/1	
ε. Πειραιά 22/1	
πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 22/1	
πρόξ Τάμα 9/1	
πρόξ Δεμενδρά 22/1	
πρόξ Άλγερ 22/1	
ε. Ααλμπόρ 20/1	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/1	
πρ. «Δήλος Ρήφερ»	
πρόξ Σιμπόλγκα 13/1	
πρόξ Κασσιόυγκ 4/1	
ε. Τίς 26/1	
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	
πρόξ Σουάπε 17/1	
πρόξ Λάς Πάλας 24/1	
πρόξ Σάν Φρανσίσκο 4/1	
μεταφορές Περισκοί	
μετ. «Emerald III» (π.)	
ε. Άλμυρία 22/1	
πρόξ Γκντάνακ 23/1	
στό Κόδις 31/12	
πρόξ Τουρκία 31/12	
πρόξ Ίνδονησία 20/1	
πρόξ Σ. Άραβία 23/1	
πρόξ Μπαχάμας 7/1	
ναυπηγείται Τσίτα	
ναυπηγείται Τσίτα	
μεσογειακές μεταφορές	
επιπλήθη	
ε. Νταμόμ 13/1	
α. Λίβερπουλ 14/1	
επισκ. Πειραιά 7/1	
πρόξ Όδισσά 13/1	
πρόξ Βόλο 18/1	
πρόξ Τρίπολη 17/1	
πρόξ Παναμά 23/1	
μετ. «Ραμπα Caribe»	
ε. Μπ. Άμπας 25/1	
ε. Βομβάη 14/12	
πρόξ Μομπάσα 4/1	
στό Χάρκ (άποθήκη)	
πρόξ Γκρίξ Χάρμπορ 5/1	
μεταφορές Κιούγκα	
πρόξ Κίνα 11/12	
πρόξ Κίνα 25/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 19/11	
α. Σουέζ 20/1	
επισκ. Πειραιά 14/1	
πρόξ Ν. Άφρική 30/12	
πρόξ Σάο Τομέ 13/1	
θέση 34.36 Β, 40.56 Δ. 28/1	
ε. Καράτσι 26/1	
πρόξ Πόρτ Βέντρες 24/1	
ε. Σαγκάη 13/1	
πρόξ Μιζουσίμα 13/12	
πρόξ Βραζιλία 17/1	
α. Σιγκαπούρη 3/1	
πρόξ Μανζανίλο 11/1	
πρόξ Μπαγκόγκ 11/1	
ε. Πειραιά 19/1	
πρόξ Ίαπωνία 31/12	
πρόξ Νεγκανία 30/12	
μετ. «Starghanie» (π.)	
μεταφορές Περισκοί	
ε. Ραβέννα 15/1	
πρόξ Άβνα 15/12	
ε. Σάν Νικόλας 18/1	
πρόξ Καλάδο 17/1	
ε. Σάντος 24/1	
ε. Σιγκαπούρη 29/12	
ε. Πειραιά 22/1	
πρόξ Ίράν 29/12	
πρόξ Χόγκ Κόγκ 13/1	
ε. Σιγκαπούρη 12/1	
πρόξ Λαττάκία 24/1	
ε. Αύγουστα 19/1	
πρόξ Συρία 9/12	
α. Βανκούβερ 16/1	
ε. Τουϊκόριν 26/12	
πρόξ Θέουτα 31/12	
επισκ. Πειραιά 10/1	
πρόξ Μπαγκόγκ 26/11	
ε. Σάο Σεμπατίσθ 28/12	
πρόξ Σάντος 15/1	
α. Φουτζέιρα 18/1	
ε. Σπλίτ 20/1	
α. Χιουσόν 11/1	
πρόξ Γιβραλτάρ 21/11	
πρόξ Λάς Πάλας 16/1	
ύμωση ελληνική	
ε. Ν. Όρλεάνη 24/1	
στό Χάρκ (άποθήκη)	
πρόξ Συρία 13/1	
πρόξ Γκάρμπα 17/1	

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΣΑ (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
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (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	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΤΣΟΥΝ (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'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΤ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΤ'ΑΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	75	51898
(δ.Μηχ.)		
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΝΗ 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'ΙΝΤ III (δ.Μηχ.)	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΟΥΤΥ II (μ.)	74	18383
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095

ε. Όγκνις 23/1
 πρόξ Ταρτούς 9/1
 δ. Παναμά 18/1
 α. Ριγκά 4/1
 πρόξ Άμβέρσα 14/1
 ε. Πόρτ Κέλας 21/1
 ε. Λισαβώνα 16/1
 πρόξ Πειραιά 19/1
 πρόξ Άλεξάνδρεια 22/1
 πρόξ Παρανάγουα 14/1
 ε. Λέιβ 24/1
 α. Άιν Σούκνα 16/1
 α. Ν. Όρλεάνη 4/1
 πρόξ Σουέζ 18/1
 ε. Φιλαδέλφεια 24/1
 πρόξ Μίνα Καμπούς 8/11
 στό Λάγος 24/1
 πρόξ Μπαντάρ Άμπας 1/11
 πρόξ Μίλο 17/1
 πρως Ρεσίφ 10/1
 α. Ν. Όρλεάνη 12/1
 ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 11/1
 α. Θεσσαλονίκη 29/12
 α. Δουνκέρκη 31/12
 πρόξ Κωνσταντίνα 9/1
 πρόξ Λουάντα 31/1
 α. Λειζόες 20/12
 πρόξ Βενετία 23/1
 πρόξ Βακαρόντε 20/1
 πρόξ Δ. Άφρική 22/12
 πρόξ Σάντος 16/1
 πρόξ Μπ. Άμπας 25/12
 πρόξ Άμστερνταμ 5/12
 έπληθθη
 στό Κιγίνα
 α. Βάντι Φειράν 13/1
 πρόξ Μαρίνα ντι Καράρα 23/1
 πρόξ Δ. Άφρική 25/12
 πρόξ Ρότερνταμ 10/1

πρόξ Άγγλία 27/12
 ε. Σαουθμπτον 24/1
 ε. Πειραιά 4/1
 στό Χάργκ (άποθήκη)
 δ. Γιβραλτάρ 12/1
 πρόξ Μπανίας 22/1
 ε. Χόγκ Κόγκ 15/1
 πρόξ Ν. Ύόρκη 9/1
 πρόξ Νάπολη 14/1
 πρόξ Ταρτούς 16/1
 ε. Ραστόκ 14/1
 μεσογειακές μεταφορές
 πρόξ Μεξικό 24/12
 πρόξ Αίγυπτο 18/8
 πρόξ Θεσσαλονίκη 30/12
 πρόξ Καρτάσι 13/12
 πρόξ Μπ. Άμπας 25/12
 α. Βαρκελώνη 21/1
 πρόξ Μπαγκόγκ 25/1
 πρόξ Φανσάγκ 26/10
 πρόξ Κωνσταντίνα 30/12
 πρόξ Τσιουάν 4/1
 ε. Άμβέρσα 26/1
 δ. Α. Άφρική 25/1
 δ. Παναμά 20/1
 πρόξ Ν. Χάβερ 8/1
 πρόξ Γιάνμπου 18/1
 πρόξ Έλδδα 14/1
 πρόξ Άλγκεθίρας 851

ε. Σγκαπουρ 20/1
 πρόξ Μπ. Χομεινί 24/1
 ε. Άλεξάνδρεια 8/1
 α. Ταρακόντα 22/1
 πρόξ Μπ. Χομεινί 13/10
 πρόξ Μαρόκο 22/1
 α. Ρότερνταμ 23/1
 πρόξ Άλγκεθίρας 20/1
 ε. Μπουενεβεντούρα 8/1
 α. Λισαβώνα 15/12
 ε. Ν. Όρλεάνη 24/9
 ε. Γιούροπορτ 26/1
 πρόξ Πειραιά 10/1
 πρόξ Μπανίας 16/1
 ε. Καργάγνα 20/1
 πρόξ Μπ. Άμπας 9/1
 α. Ν. Όρλεάνη 1851
 πρόξ Ντακόρ 951
 πρόξ Κάντα 26/12
 στή Σουσιμπα 12/12
 πρόξ Μπ. Άμπας 2/11
 πρόξ Ταλίν 12/12
 έπισκ. Πειραιά 7/10
 ε. Πειραιά 4/1
 ε. Κων/πολη 11/1
 πρόξ. Λένινγκραντ 16/1
 πρόξ Πειραιά 17/12
 πρόξ Νταμμά 13/1
 πρόξ Λέγκχορν 21/1
 α. Άλεξάνδρεια 7/1
 πρόξ Συρία 1/12

πρόξ Μπ. Χομεινί 14/12
 Δουνκέρκη 22/1
 πρόξ Ίμνιγκχομ 20/1
 Πόρτ Σίδδ 3/1
 πρόξ Ν. Όρλεάνη 7/1
 πρόξ Βενετία 23/1
 πρόξ Λαττία 7/12
 πρόξ Κόρπους Κρίστι 6/1
 πρόξ Κούβα 10/1
 πρόξ Σάν Λορέντζο 19/11
 Σγκαπουρ 22/1
 πρόξ Μίνα δλ Φαχάλ 26/1

ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Κ.).	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (Κ.).	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (Κ.).	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (Δ.).	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (Κ.).	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (Δ.Μ.).	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (Κ.).	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Κ.).	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (Π.).	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (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
ΣΚΑΪ ΛΑΪΝ (Δ.Μ.).	73	17466
ΣΚΑΪ 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
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (Κ.).	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (Δ.Κ.).	70	103508
ΣΟΦΙΑ (Κ.).	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (Π.).	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (Κ.).	69	34054
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (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
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ο.Ν.).	69	1502
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (Κ.).	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (Κ.).	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ο.Ν.Δ.).	62	1133
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (Δ.Π.).	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (Δ.Π.).	78	3405
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΚ (Δ.Π.).	70	1586
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (Δ.Π.).	77	4656
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (Δ.Π.).	71	2940
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (Δ.Π.).	70	999
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.Π.).	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.Π.).	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (Δ.Π.).	85	7145
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.Π.).	69	6183
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (Δ.Π.).	69	1453
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (Δ.Π.).	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (Δ.Π.).	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (Δ.Π.).	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (Κ.).	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (Κ.).	75	17894
ΣΤΟΡΚ (Κ.).	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (Κ.).	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (Κ.).	72	9076

ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΪΓΚΕΡ (Δ.Μ.).	68	66113
ΤΑΚΗΣ (Δ.Μ.).	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (Δ.Μ.).	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (Μ.).	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (Κ.).	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (Κ.).	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (Κ.).	78	10372
ΤΕΡΝ (Κ.).	73	19735
ΤΕΜΙΝΙ (Κεϋ.).	61	1252
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(Κ.).	78	16329
ΤΙΟΒΑΝΝΑ (Δ.Μ.).	74	18204
ΤΙΟΒΙ (Π.).	75	3531
ΤΙΟΥΕΛ Ι. (Μ.).	83	35762
ΤΙΟΑΝΝΑ Π. (Μ.).	69	12005
ΤΙΟΖΕΦΑ (Μ.).	81	3375
ΤΙΟΥΪ Γ'ΟΝ.).	78	5868
ΤΙΟΥΠΙΤΕΡ (Κ.).	70	9954
ΤΙΟΥΠ ΕΞΠΡΕΣΣ (Κ.).	73	9044
ΤΙΩΝ Ν. (Π.).	72	5907
ΤΙΩΝΝΥ ΤΟΥ (Κ.).	78	15660
ΤΙΩΡΤΖ (Λιβ.).	70	10197
ΤΙΩΡΤΖ Δ. (Κ.).	75	12376
ΤΙΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000
ΤΙΩΡΤΖ Ν. (Π.).	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.).	72	9213
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (Κ.).	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (Δ.Μα.).	65	15090
ΤΟΞΑ (Κ.).	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.	71	20670
ΤΡΑΣΤ (Κ.).	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (Κ.).	77	17339
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (Κ.).	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (Κ.).	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΓΛΑ (Κ.).	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (Δ.Κ.).	71	109197
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.).	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (Κ.).	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (Κ.).	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (Κ.).	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (Κ.).	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (Κ.).	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (Δ.Π.).	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΣΤΑΡ (Δ.).	70	63519
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950

πρός Σάντος 21/1
πρός Ν. Άφρική 8/1
πρός Μπουρκάος 20/1
ε. Μομπάσα 15/12
ε. Φιλαδέλφεια 21/1

πρός Ουλσάν 14/1
πρός Ντόρ ες Σαλάμ 19/12
πρός Πειραιά 24/1
πρός Μόχι 23/1
α. Ν. Όρλεάνη 22/1
α. Ρουέν 21/1
ε. Σάν Νικολας 1351
πρός Τσαμπαίνια 22/1
α. Ν. Όρλεάνη 7/1
α. Νταλιν 20/12
ε. Βομβάη 21/1
στο Μπαντάρ Χομείνι
πρός Σιλικάθ 8/1
πρός Σουραμπάνια 22/1
πρός Ν. Κορέα 5/1
πρός Μάρο Ρεντόνα 12/1
πρός Κωνστατάντζα 20/1
ε. Δακάρ 7/1
πρός Περσά 24/1
ε. Ν. Όρλεάνη 13/1
πρός Κίνα 12/12
στη Σεμάγια (άποθήκη)
στον Όρινόκο 28/11
πρός Λας Πάλας 22/1
α. Ταρρακόνια 4/1
α. Άντεν 3/5/89
πρός Κωνστατάντζα 26/11
πρός Φλάσσινγκ 24/1
πρός Άλγερία 4/12
πρός Τόρρε Άνουαζότα 19/1
πρός Λεμεσό 17/1
πρός Γκάλβεστον 11/1
πρ. «Alexia»
ε. Ντάρμαν 13/12
πρός Κίλη 12/1
ε. Άντεν 14/1

α. Ρόττερταμ 12/1
ε. Μομπάσα 20/1
πρός Χόγκ Κόγκ 20/1

πρός Κορέα 15/1
πρός Μαλίνα 12/1
πρός Μονόπολη 21/1
δ. Παναμά 21/1
πρός Άλεξάνδρεια 25/1
πρός Κασσούκη 11/1
πρός Χονολουλού 19/1
πρός Γιοχαάβα 19/1

α. Βομβάη 12/1
επιπλήθη
στη Χονολουλού 10/1
ἀργεί Πειραιά
α. Πόρτ Χάρκουρτ 10/1
πρός Κόλο ΗΠΑ 22/1
πρός Π. Αίλις 6/1
πρός Σιγκαπούρη 29/12
πρός Ίρην 10/11

α. Σέμπου 23/12
στη Φουτζέιρα (άποθήκη)
α. Βαρκελώνη 18/1
στη Βραζιλία (άποθήκη)
ε. Πόρτ Κέλαγκ 22/1
πρός Σουέζ 16/1
δ. Παναμά 22/1
ε. Σύρο 10/1
πρός Τζιμπουτί 24/1
ἀργεί Πειραιά
επιπλήθη
α. Βενετία 5/1
ε. Δουκνέβη 21/1
πρός Πειραιά 17/1
ε. Δεμετριά 22/1
πρός Μπετζίγια 16/1
πρός Λατβία 15/1
ε. Άμβουόρνο 23/1
α. Καράτσι 16/1
ε. Πειραιά 23/1
ε. Ρουέν 22/1
πρός Τρίπολη 27/12
πρός Φλάσσινγκ 13/1
ε. Σάντος 22/1
πρός Σάντος 9/1
πρός Δ. Άφρική 25/12
πρός Ντουμπάι 23/1
πρός Φουτζέιρα 15/1
στο Περσικό 25/1
πρός Γιβραλτάρ 22/1
πρός Κόντινεντ 13/1
ε. Ν. Τουρκία 14/1
στο Χόγκ Κόγκ 26/1
πρός Κίλη 9/1
πρός Έρσβαρ Θάλασσα 3/1
πρός Ντάρμαν 19/1
πρός Κορέα 15/1
ε. Τερνέστη 19/1
πρός Ίστανβουλ 19/1
επισκ. Πειραιά 18/10
ε. Βομβάη 23/1
πρός Ντάρμαν 31/12
α. Χιουσόν 20/1
πρός Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 17/1
πρός Καλάδο 8/1
επισκ. Σιγκαπούρη
πρός Φουτζέιρα 27/11

ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (Δ.Κ.).	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΤΥ (Κ.).	72	12463
ΤΡΙΒΕΑΣ (Κ.).	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (Μ.).	74	8826
ΤΡΟΥΪ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (Κ.).	74	11644
ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (Κ.).	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (Δ.Κ.).	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (Μ.).	68	15007
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (Κ.).	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Π.).	82	15953

ΦΑΕΘΩΝ (Δ.Π.).	74	1.954
ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤ (Μ.).	67	13792
ΦΑΝΗΣ (Π.).	77	15901
ΦΑΝΗΣ (Κ.).	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (Κ.).	76	9059
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (Π.).	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (Κ.).	69	8767
ΦΙΛΙΑ (Κ.).	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ο.Ν.).	54	1598
ΦΙΛΘΕΝ (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
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (Μ.).	70	24956
ΦΛΑΜΓΚ Ι. (Δ.Μ.).	65	12636
ΦΛΕΑΡ (Κ.).	72	16398
ΦΛΩΡΑ V *(Π.).	81	8917
ΦΟΙΝΙΣ (Δ.Μ.).	65	15090
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (Κ.).	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (Κ.).	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (Κ.).	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (Π.).	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Κ.).	73	17918
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (Μ.).	68	15809
ΦΡΗ ΠΙΪΣ (Μ.).	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Μ.).	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (Δ.Μ.).	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (Κ.).	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (Π.).	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (Π.).	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (Κ.).	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (Κ.).	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (Κ.).	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (Π.).	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (Π.).	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (Κ.).	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Κ.).	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (Κ.).	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (Π.).	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (Κ.).	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (Π.).	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (Π.).	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (Κ.).	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (Κ.).	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (Π.).	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (Π.).	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (Κ.).	80	2162
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (Π.).	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (Π.).	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (Π.).	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (Κ.).	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (Κ.).	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (Κ.).	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (Κ.).	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (Π.).	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (Π.).	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (Π.).	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΞΙΦΙΚ (Κ.).	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (Κ.).	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (Κ.).	73	6863
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (Δ.Π.).	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.).	75	44699
ΧΑΒΕΝ (Δ.).	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ.*	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 I (Μ.).	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (Κ.).	78	9918
ΧΕΓΚ (Δ.Π.).	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΤΥ (Δ.Π.).	71	4697
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
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (Π.).	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (Κ.).	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (Π.).	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (Κ.).	78	5386
ΧΩΚ (Κ.).	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (Π.).	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΣΕΪΝΤ (Π.).	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρός Χάργκ Άιλαντ 24/1
πρός Πόιντ Σεντράλ 22/12
πρός Τζακάρα 26/1
πρός Ταλκαχουάνο 23/1
πρός Τζόρτζ Λασφάριο 10/1
πρός Μπαντάρ Άμπας 22/1
πρός Τρίπολη 10/1
α. Σάροχ 13/1
πρός Σουέζ 21/1
ε. Σοβάνια 12/1
ἀργεί Σετσουμπά
δ. Ντόβερ 19/1

επισκ Καρταγένα 11/1
πρός Άλγκεθίρας 23/1
ε. Χόγκ Κόγκ 29/12
ε. Χ-ογκ Κόγκ 29/12
ε. Σηάττ 24/1
πρός Μπρούναβικ 24/1
ε. Καλκούτα 13/11
πρός Μίνα Κομπούς 17/1
α. Πόρτο Άρθουρ 15/1
μεσογειακές μεταφορές
διόλυσή 'Ινδία
πρός Φουτζέιρα 10/8
πρός Άβονμαουθ 15/1
πρός Μαγιότ Άιλαντ 19/1
ε. Άμβουόρνο 19/1
πρός Βενετία 23/1
πρ. «Άλ Ταλούν»
ε. Φουτζέιρα 18/1
α. Ν. Όρλεάνη 20/1
πρός Καζαμπλάνκα 19/1
ε. Φουτζέιρα 15/1
α. Ν. Όρλεάνη 22/1
πρός Τζακάρα 10/1
α. Ν. Όρλεάνη 9/1
πρός Μπαντάρ 18/1
α. Τζιμπουτί 10/1
ε. Σεβίλλη 19/1
ε. Πάοσε 10/1
ε. Σιγκαπούρη 21/1
ε. Σάο Σέμπασιτιό 11/1
ε. Σάντος 3/1
α. Λας Πάλας 10/1
πρός Λονδίνο 17/1
ἀγορά από Κύπρο
πρ. «Ekanator»
θέση 45.28 Ν. 60.29 Δ 18/1
δ. Παναμά 17/1
πρ. «Elektron»
πρ. «Atlantika»
στο Βέντσμικς 15/1
πρός Ουλσάν 22/12
α. Βρέμη 22/12
πρός Κεπντάουν 24/12
πρός Κακούιμπο 22/1
πρ. «Everest»
πρός Ν. Άφρική 10/1
ε. Βαλπαράϊσο 17/1
πρός Κόλο ΗΠΑ 7/12
πρ. «Mys Shelaniya»
μετ. «Δέλτα Στάρ Ι.» (Π.7)
πρός Βαλπαράϊσο 25/1
πρός Κούβα 18/1
πρ. «Etna»
πρός Ταϊν 30/12
πρ. «Eridan»
ἀγορά από Κύπρο
πρός Σουέζ 18/1
α. Μοντεβιδέο 15/1
πρός Βιλαγαρία 10/1
ε. Ματάνι 22/12
α. Κοτονού 20/1
πρός Κορίνθο 23/1
α. Σάν Φραντσίσκο 11/1
πρός ΗΠΑ 20/1
πρός Κίλη 24/12
πρός Γουάτερφορντ 24/1
ε. Καλάδο 20/1
δ. Ντόβερ 21/1
επισκ. Πειραιά 25/1
πρός Καμάρ 22/1
πρός Παπεετέ 27/12
πρός Τεκριντάγκ 17/1
ε. Πειραιά 22/1
πρός Μελβούρνη 19/1
πρός Μπρίντζ 14/1
πρός Σιγκαπούρη 15/1
πρός Λατβία 4/1
πρός Μπείρα 20/12
πρός Ζέτε 18/1
ε. Ντάρμαν 13/1
πρός Πόρτο Πλάτα 12/1
α. Ν. Όρλεάνη 24/1
πρός Βενεζουέλα 23/1
πρός Πόρτ Σουάν 19/1
πρός Καζαμπλάνκα 23/1
α. Άιν Σούκνα 3/1
ε. Μπραντ 22/1
ε. Πειραιά 31/12
ε. Λεμεσό 22/1

α. Φουτζέιρα 23/12
πρός Κωνστατάντζα 11/1
α. Ν. Όρλεάνη 6/12
πρός Κίνα 1/1
πρός Χαλκίδα 22/1
πρός Ραβέννα 22/1
ε. Σπλίτ 18/1
πρός Μπετζίγια 4/1

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

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

SHIPPING AGENTS

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



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

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

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

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

UK

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

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

USA

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

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

PHILIPPINES

INTERTRD 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