

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1991
Αρ. Φύλλου 1041/1099



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1041/1099
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ 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, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE 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

Lloyd's Register

WE ENSURE
QUALITY AND RELIABILITY

AFLOAT & ASHORE

THROUGH
SHIP CLASSIFICATION
AND
INDUSTRIAL INSPECTION
SERVICES

Piraeus 87 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus

Phone: (01) 4523 529/30/31 & (01) 4523 878/79/80 Telex: 212244 LRS GR
Cable: Register Piraeus Fax: (01) 452 3943

Thessaloniki 13 Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 12987 Telex: 418622 LRTH GR

London (registered address) 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS, UK

Croydon Lloyd's Register House, 29 Wellesley Road, Croydon CRO 2AJ, UK



**Lloyd's
Register**



Securing Ship Lines.

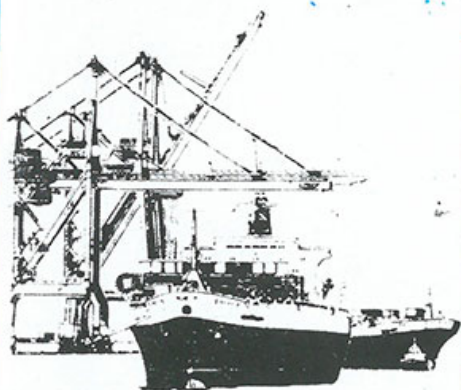
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1041/1099**

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
Άπω 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. 1041/1099 April 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

- 10** Οί θέσεις του Εύρωκοινοβουλίου σέ θέματα
Τουρισμού καί ή Έλληνική Τουριστική Ναυτιλία.
- 12** Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 15** Ναυτικό Ατύχημα. Από τήν παθητική
καταστολή στήν επιθετική πρόληψη
Του Ναύαρχου Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη.
- 21** Τό Λιμενικό Σώμα στήν δεκαετία του '90.
Του Οικονομολόγου κ. Δημήτρη Νινόπουλου.
- 25** Η άνασυγκρότηση του Κουβέιτ.
Μία νέα αγορά εργασίας καί γιά τή Ναυτιλία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
36 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
41 ENGLISH SUPPLEMENT
44 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

“Ως τότε οί κραυγές καί τά συνθήματα;

Ἡ ρύθμιση τῆς ἐξοφλήσεως — μέ εἰδικό ὁμολογιακό δάνειο — τῶν ἐγγυήσεων πού εἶχαν παρασχεθεῖ ἀπό τό Ἑλληνικό Δημόσιο γιά τή χορήγηση δανείων ἀπό τίς ἐμπορικές Τράπεζες καί τό Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο πρὸς τίς προβληματικές ἐπιχειρήσεις καί τίς ΔΕΚΟ (στὶς ὁποῖες εἶχαν συμπεριληφθεῖ καί τὰ ἀσφαλιστικά Ταμεία) πού ἀνακοίνωσε ὁ Ὑπουργὸς Οἰκονομικῶν κ. Γιάννης Παλαιοκρασσᾶς λύνει αὐτομάτως καί τό πρόβλημα τῶν κατασχέσεων τῶν ἀκινήτων τοῦ ΝΑΤ, γιά τό ὁποῖο κονταροκτυποῦσαν τό τελευταῖο δεκαπενθήμερο σάν νέοι Δόν Κιχῶτες οἱ συνδικαλιστάδες τοῦ ναυτεργατικοῦ χώρου ἀπειλώντας ταυτόχρονα καί μέ ἀπεργιακές κινητοποιήσεις καί μάλιστα σέ παγκόσμια κλίμακα, τουτέστιν σέ βάρος τῶν ἐλάχιστων ποντοπόρων πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία πού εἶναι καί τὰ μόνα πού εἰσφέρουν σήμερα στό ΝΑΤ!

Ἡ ρύθμιση ὅμως δέν αἰρεῖ, οὔτε εἶναι δυνατόν νά ἐξελείψει τίς βαρύτατες — ἀλλά ἀπολύτως δικαιολογημένες — κατηγορίες πού διατύπωσε ἐναντίον τῆς ναυτεργατικῆς ἡγεσίας ὁ Πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένης, ὁ ὁποῖος, μιλώντας ἐξω ἀπο τὰ δόντια, κατηγορήσε τήν διοίκηση τῆς ΠΝΟ:

Γιά ἀρνητική στάση σέ κάθε προσπάθεια ἐξυγίανσεως τοῦ ΝΑΤ.

Γιά προσπάθεια συγκαλύψεως τῶν ἰδικῶν τῆς βαρυτάτων εὐθυνῶν καί γιά τήν κατάσχεση τῆς περιουσίας τοῦ ΝΑΤ ἀλλά καί γιά τή γενικότερη οικονομική κατάσταση τοῦ Ταμείου.

Οἱ κατηγορίες του τεκμηριώνονται ἀπολύτως. Λέγει, συγκεκριμένα, ὁ κ. Τιμαγένης:

Πρῶτο, οἱ κατασχέσεις, ἐπιβλήθηκαν γιά χρέη τοῦ ΝΑΤ ἀπό δάνεια καί ἐγγυήσεις τοῦ Δημοσίου τῆς περιόδου 1985 ἕως 1989.

Δεύτερο, κατά τήν περίοδο ἐκείνη ἡ ἡγεσία τῆς ΠΝΟ εἶχε ἀποφασίσει νά στηρίξει τήν πολιτική τοῦ δανεισμοῦ καί εἶχε δώσει ὁδηγίες στοὺς ἐκπροσώπους της στό ΔΣ τοῦ ΝΑΤ νά ψηφίζουν ὑπέρ τῶν δανείων καί τῶν ἐγγυήσεων.

Τρίτο, ἂν ἡ ἡγεσία τῆς ΠΝΟ εἶχε ἀκολουθήσει τότε τήν πολιτική τῆς ἐγκαιρῆς καί ἀποφασιστικῆς ἀντιμετώπισης στήν ὁποία ἀναφέρεται σήμερα, τό ΝΑΤ δέν θά εἶχε ἐπιβαρυνθεῖ μέ τὰ δάνεια καί ἡ ἐξυγίανσή του πιθανόν νά εἶχε ἀρχίσει πολύ πιό νωρίς καί πιό εὐκολα.

Τέταρτο, οἱ ἐγγυήσεις ἐκεῖνες ἀναφέρουν μέσα ρητά ὅτι σέ περίπτωση μὴ ἀποπληρωμῆς τῶν δανείων ἀπό τό ΝΑΤ οἱ Τράπεζες γιά νά διεκδικήσουν πληρωμή κάτω ἀπό τίς ἐγγυήσεις ἔπρεπε νά βεβαιώσουν τίς ἀπαιτήσεις τους στό δημόσιο ταμεῖο τό ὁποῖο μέ τή σειρά του, ἔχει ὑποχρέωση ἀπό τό νόμο νά προβεῖ στίς νόμιμες ἐνέργειες.

Πέμπτο, ἀπό τίς ἀρχές τοῦ 1990 πού ἀρχισε ἡ κρατική ἐπιδότηση τοῦ ΝΑΤ γιά τίς τρέχουσες ὑποχρεώσεις του ἡ ΠΝΟ ἀπεφάσισε νά μὴ ψηφίζει οὔτε ἀνανέωση τῶν παλιῶν δανείων, παρόλο πού εἶχε γίνει ἡ ἐπισήμανση τοῦ κινδύνου νά ἀσκηθοῦν ἀναγκαστικά μέτρα κατά τοῦ ΝΑΤ.

Ἐκτο, ὅλα αὐτά τὰ ἐγνώριζε ἡ ἡγεσία τῆς ΠΝΟ ἀπό τό 1985 ἢ τουλάχιστον ὀφείλε νά γνωρίζει ἂν εἶχε πραγματικό καί οὐσιαστικό ἐνδιαφέρον γιά τό ΝΑΤ, ἀλλά καί ἂν δέν τὰ ἐγνώριζε ἐγώ ὡς πρόεδρος τοῦ ΔΣ τοῦ ΝΑΤ ἀπό τότε

πού ἀνέλαβα τὰ καθήκοντά μου ἐπανελημμένα τὰ εἶχα τονίσει καί στό ΔΣ καί ἀπευθείας στίς ἴδιες τίς συνδικαλιστικές ὁργανώσεις καί εἶχα ἐπισημάνει τήν ἀνάγκη νά ληφθοῦν ἐγκαιρά κάποια θετικά μέτρα γιά τήν ἀκίνητη περιουσία τοῦ ΝΑΤ καί γιά τήν ἀποσύνδεση τῆς ἀκίνητης περιουσίας τοῦ ΝΑΤ ἀπό τό μεγάλο πρόβλημα τῶν ἐλλειμμάτων τό ὁποῖο μπορεῖ νά ἐξανεμίσει τήν περιουσία τοῦ ΝΑΤ σέ 2-3 μῆνες καί χωρίς οὐσιαστική συμβολή στήν ἐξυγίανσή του.

Ἐβδομο, τό συμπέρασμα εἶναι ὅτι ἡ κατάσχεση τῆς περιουσίας τοῦ ΝΑΤ εἶναι ἀμεση συνέπεια τῆς πολιτικῆς τοῦ δανεισμοῦ μεταξύ τῶν ἐτῶν 1985 καί 1989 καί κάθε σφύρων ἀνθρώπος ἦταν εὐκολο νά καταλάβει ὅτι κάποια ἡμέρα αὐτό θά συνέβαινε καί τό γεγονός ὅτι συνέβη τώρα, ἴσως νά ὁδηγήσει στήν ὀριστική ἐκκαθάριση μιᾶς γάνγραινας πού κατέτρωγε τό ΝΑΤ ἐπὶ πολλά χρόνια.

Ἐμεῖς σέ ὅλα αὐτά θά προσθέσουμε:

Οἱ λεγόμενοι «ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν» ποτέ δέν ἐναντιώθηκαν στήν πολιτική πού ἀσκήσαν οἱ ἐκάστοτε κυβερνήσεις ἀπέναντι στό ΝΑΤ καί τό «φόρτωσαν» μέ χιλιάδες «ἀλεξιπτωτιστές» (πού κατά χρονολογική σειρά εἶναι οἱ Δωδεκανήσιοι, οἱ ὁμογενεῖς ἐξ Αἰγύπτου, Κωνσταντινουπόλεως καί Ρουμανίας, οἱ τῆς ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας, διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως κλπ.) πού πήραν — καί ἐξακολουθοῦν νά παίρνουν — συντάξεις ἀπό τό ΝΑΤ χωρίς νά ἔχουν εἰσφέρει οὔτε δραχμή, γιὰ τό μόνο πού τοὺς ἐνδιέφερε ἦταν νά εὐλογοῦν τὰ γένηια τους καί νά λαμβάνουν οἱ ἴδιοι προσηυξημένες συντάξεις, πού μαζί μέ τίς συντάξεις τοῦ ταμείου τῶν ἐργατοπατέρων τοὺς ἐξασφαλίζουν μιὰ πολύ καλή ζωὴ καί μετὰ τή συνταξιοδότησή τους.

Οἱ λεγόμενοι «ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν» λένε τώρα (μέ ἀφορμὴ τίς κατασχέσεις τῶν ἀκινήτων τοῦ ΝΑΤ) ὅτι «τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα γιά τήν ἐξυγίανση τοῦ Ταμείου καί τήν ἐξασφάλιση τῆς οικονομικῆς του ἐπάρκειας ἀκόμη οὔτε κἀν προγραμματίσθηκαν, ἀφοῦ εἶναι φανερό ὅτι αὐτά συνδέονται μέ τή ναυτιλιακή πολιτική τῆς χώρας καί τήν ἀνάκαμψη τῆς οικονομίας στόν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλά οἱ ἴδιοι ὄχι μόνον δέν ὑποβάλλουν καί τήν παραμικρὴ πρόταση ἀλλὰ ταυτόχρονα ἀγνοοῦν συστηματικά κάθε ἐποικοδομητικὴ προσπάθεια πού ἀποβλέπει καί στήν οικονομικὴ ἐνίσχυση τοῦ ΝΑΤ καί στή βελτίωση τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν μας — δέν ἔχουν πεῖ τό παραμικρό, λόγου χάρι, γιά τήν πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περὶ ἀσφαλίσεως ὁκτώ ἑλλήνων σέ κάθε ἐλληνόκτητο πλοῖο.

Οἱ λεγόμενοι «ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν», σέ μιὰ ἐποχὴ πού τὰ πάντα ἀλλάζουν μέ ἐκπληκτικὴ ταχύτητα, ἐμμένουν μόνον στή διατήρηση κεκτημένων ἀσφαλιστικῶν, συνταξιοδοτικῶν — ἰδοὺ τό ψητό! — καί κοινωνικῶν δικαιωμάτων, τὰ ὁποῖα βεβαίως δέν ἀπειλοῦνται ἀπὸ κανέναν καί ὅλα αὐτά — οἱ κραυγές καί τὰ συνθήματα — γιά νά διατηροῦνται, ὡς πότε ὅμως, οἱ ἴδιοι στίς καλοβολεμένες θέσεις τους.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά»

ΑΝΕΦΙΚΤΕΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

“Αδίκαια προσδοκᾷ ὁ φίλτατος Λουκάς Χατζηγιάννου ὅτι εἶναι δυνατόν ἡ Ἑλληνική Πολιτεία νά προχωρήσει στίς ρυθμίσεις τίς ὁποῖες ἔχουν κάνει ἤδη ὅλες οἱ ἄλλες — μέ ἐξαίρεση μόνον τήν Ἑλλάδα — κατ’ ἐξοχήν ναυτιλιακές χώρες καί γιά νά μπορέσουν νά διατηρήσουν τίς ἐθνικές τους ναυτιλίες ἀλλά καί γιά νά τρυγοῦν οἱ ἴδιες τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν ὑπηκόων τους — ἐδῶ ἡ Ἑλληνική Πολιτεία ἀρνέεται πεισμόνως νά προχωρήσει σέ μέτρα πῶ ἀπλά, δοκιμασμένα ὁμως μέ ἐπιτυχία στό παρελθόν, πού θά ἦταν δυνατόν νά ὁδηγήσουν στήν ἐμμεση μὲν ἀλλά οὐσιαστική ἐπιστροφή τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων, ἀφοῦ καί αὐτά, πέρα ἀπό ὅλα τὰ ἄλλα, θά συνεισέφεραν πλέον σημαντικά ποσά ὑπὲρ τοῦ χειμαζομένου ΝΑΤ καί τῶν ἄλλων Ταμείων καί Λογαριασμῶν τῶν ναυτικῶν μας, καθὼς καί ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσως ἀλλά καί ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Ὁ Λουκάς Χατζηγιάννου ἐξέφρασε τίς προσδοκίες του στή διάρκεια γεύματος πού παρέθεσε στίς 10 Ἀπριλίου στό Ναυτικό Ὅμιλο. Περιστοιχισμένος ἀπό τοὺς γιούς του Πόλυ καί Στέλιο καί ἀπό τὸν γαμπρό του Γιάννη Φράγκο ὁ Λουκάς Χατζηγιάννου εἶπε ὅτι ἂν ἡ (Ἑλληνική) Πολιτεία ἐφαρμόσει τή ναυτιλιακή νομοθεσία τῆς Νορβηγίας, ὅλοι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές θά φέρουν τὰ πλοῖα τους στήν Ἑλληνική σημαία — πρέπει, τόνισε μέ ἐμφαση μπροστά στὸν παρευρισκόμενο Ὑπουργό κ. Ἀριστ. Παυλίδη πού ἦταν μᾶλλον ἀνέκφραστος, νά ἀφήσουμε τὰ διάφορα «ἐπιτρέπεται» καί νά θεσπίσουμε μερικά συγκεκριμένα «ἀπαγορεύεται» ὥστε τὰ πάντα νά εἶναι ἀπόλυτα ξεκαθαρισμένα.

Ἐπίσης ὁ Λουκάς Χατζηγιάννου στή διάρκεια τοῦ γεύματος ἀνακοίνωσε ὅτι πρόκειται νά ἀσφαλίσει τὰ πληρώματα ὀρισμένων πλοίων του στό ΝΑΤ καί ἤδη ὑποβλήθηκαν στό Ὑπουργεῖο — γιὰτί πρέπει νά ἐλεγχθεῖ, βλέπετε, ἡ ἐλληνικότητα τῶν συμφορόντων! — αἰτήσεις γιά τὴν ἀσφάλιση τῶν πληρωμάτων τῶν δεξαμενοπλοίων «Μπρήντεν» καί «Τσάρις».

ΠΡΟΣ ΘΕΟΥ, ΟΧΙ ΑΛΛΕΣ ΠΑΡΟΜΟΙΕΣ «ΕΠΙΤΥΧΙΕΣ»

“Ἀν ὑπάρξουν μερικές ἀκόμη «ἐπιτυχίες» τῶν τελωνειακῶν (οἱ λιμενικοὶ δὲν πρόλαβαν αὐτὴ τὴ φορά νά ἐπέμβουν γιά νά ἐξασφαλίσουν καί αὐτοὶ μέρος τῆς δόξας...) σὺν αὐτῇ τοῦ πλοίου «Πήγασος» πού μετέφερε δῆθεν παράνομο φορτίο ὀπλων, εἶναι ἀπολύτως σίγουρο ὅτι μόνον τὰ πλοῖα πού μεταφέρουν φορτία ἀπὸ καί πρὸς τὸν Πειραιᾶ θά προσεγγίζουν πλέον στό λιμάνι — ὅλα τὰ ἄλλα πού κατέπλεαν γιά μερικές ὥρες καί ὑπὸ καθεστῶς τράνζιτ γιά ἀνεφοδιασμό σέ καύσιμα, τρόφιμα διάφορα ὑλικά κλπ. ἢ καί γιά μικροεπισκευές ἐπ’ ἀγκύρα,

θά κατευθύνονται πλέον σέ ἄλλα λιμάνια γιά νά ἐξασφαλίσουν τίς ὑπηρεσίες πού χρειάζονται. Γιατί, ἀπλούστατα, κανένας πλοιοκτήτης ἢ καί φορτωτής δὲν θά εἶναι διατεθειμένος νά ὑποστεῖ ὅλα αὐτὰ πού ἐπιφυλάσσουν κάθε φορά οἱ ἐλληνικές δημόσιες ὑπηρεσίες στὰ διερχόμενα πλοῖα.

Πρὸς Θεοῦ, λοιπόν, ὄχι ἄλλες τέτοιες «ἐπιτυχίες».

ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Λήγει σήμερα (15 Ἀπριλίου) ἡ προθεσμία γιά τὴν ὑποβολὴ ὑποψηφιοτήτων γιά τίς ἀρχαιρεσίες τοῦ Κομμιττῆ πού πρόκειται νά διενεργηθοῦν στίς 23 Μαΐου.

Προηγουμένως θά πραγματοποιηθεῖ ἡ γενικὴ συνέλευση τῶν μελῶν, στή διάρκεια τῆς ὁποίας ἀναμένεται ὅτι θά γίνει εὐρεία συζήτηση γιά τὰ προβλήματα καί τίς προοπτικές τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι σύμφωνα μέ τὸ Καταστατικό, ὅλα τὰ Γραφεῖα — Μέλῃ ἔχουν δικαίωμα νά ὑποδείξουν ὑποψήφιο γιά τὸ νέο Συμβούλιο τῆς ἐπομένης dietίας.

ΤΟ «LA PALMA»

Φαίνεται — γιά συμπέρασμα πρόκειται, γιὰτί δὲν ἔχει ὑπάρξει ἡ παραμικρὴ ἀνακοίνωση ἐπὶ τοῦ θέματος — ὅτι τὸ Ὑπουργεῖο ἔχει πεισθεῖ πλέον ὅτι τὸ ἐπιβατηγὸ «La Palma» ἀνῆκει στήν ἐλληνικὴ ναυτικὴ ἐταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες» καί ὄχι στήν κυπριακὴ ἐταιρία «Ἰντερκρούιζ» — ἀλλιῶς, δηλαδὴ ἂν δὲν εἶχε πεισθεῖ ἐξασφαλίζοντας καί τίς ἐπιβαλλόμενες ἐκ τῶν πραγμάτων ἐγγυήσεις καί βεβαιώσεις, θά εἶχε κατεβάσει τὴν Ἑλληνικὴ ἀπὸ τὸ πλοῖο αὐτό. Ἐτσι, τέλος καλὸ, ὅλα καλὰ.

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΑΠΕΤΥΧΑΝ ΘΑ ΠΕΤΥΧΕΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Μία σημαντικότερη πρωτοβουλία πού ἔχει ἀναλάβει ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶς κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος μπορεῖ νά ἀποδειχθεῖ ἰδιαίτερα χρήσιμη καί ἐπωφελεὴς γιά τὴ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία τῆς χώρας καί νά καταδείξει ταυτόχρονα ὅτι τὸ ἐμπόριο ἐπιτυγχάνει ἐκεῖ ὅπου ἀποτυγχάνουν οἱ πολιτικοί.

Πρόκειται γιά τὴν ἐκ νέου ἀνάληψη τῶν ἐπισκευῶν τῶν ἀμερικανικῶν πολεμικῶν πλοίων πού χαρακτηρίζονται ἰδιαίτερα ἀναγκαῖες μετὰ τὸν πόλεμο στὸν Κόλπο. Αὐτὸ ἀκριβῶς διέειδε ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶς καί σύμφωνα μέ τίς πληροφορίες πού ὑπάρχουν κινήθηκε μέ ταχύτητα καί ἀποφασιστικότητα πρὸς ὅλες τίς κατευθύνσεις — τίς ναυπηγοεπισκευαστικὲς ἐπιχειρήσεις, τὴ συνδικαλιστικὴ ἡγεσία τῆς χώρας καί τὴ συνδικαλιστικὴ ἐκπροσώπηση τῶν ἐργαζομένων στίς ναυπηγοεπισκευαστικὲς ἐπιχειρήσεις, τὰ πολιτικὰ κόμματα, καί τὸν Ἀμερικανὸ πρεσβευτὴ

κ. Μάικλ Σωτήρχο καί ἤδη τὸ θέμα βρίσκεται στήν Ἐθνικὴ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλίας πού ἀνέλαβε τὸν συντονισμό τῶν περαιτέρω ἐνεργειῶν ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ὁ στόχος καί νά ἀναληφθοῦν ἐκ νέου ἀπὸ τίς ἐλληνικὲς ἐπιχειρήσεις οἱ ἐπισκευές τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων πού εἶχαν διακοπῇ ἀπὸ τὸ 1985 — ἀπὸ τότε μέχρι καί τώρα τὰ ἀμερικανικὰ πολεμικὰ περιορίζονταν σέ ἀνεφοδιασμό σέ νερὸ καί σέ διάφορες ὑπηρεσίες (παράδοση σκουπιδιῶν κλπ.).

Πρέπει νά ὑπογραμμισθεῖ ὅτι σύμφωνα μέ τίς πληροφορίες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ πρωτοβουλία τοῦ κ. Πολυχρονόπουλου εἶχε εὐμένεστατη ἀπήχηση, λέγεται δὲ ὅτι καί ὁ Ἀμερικανὸς πρεσβευτὴς κ. Σωτήρχος ἐξεδήλωσε τὴν πλήρη ὑποστήριξή του καί ἐργάζεται γιά τὴν ὑλοποίησή της.

ΕΝΑ ΤΡΑΓΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Μὲ ἄθικτο ἓνα μεγάλο μέρος ἀπὸ τὸ πετρέλαιο πού μετέφερε, βυθίσθηκε χθὲς ἀνοικτὰ τῆς Γένοβας τὸ κυπριακὸ δεξαμενόπλοιο «Χεῖβεν» 109.700 τόν. γκρός, ἀφοῦ ἡ πυρκαϊὰ τὴν ὁποία ὑπέστη στίς 11 Ἀπριλίου κατέστρεψε οὐσιαστικὰ τὸ πλοῖο καί στοίχισε τὴ ζωὴ δύο Ἑλλήνων καί τριῶν ἁλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Χωρὶς νά ἔχουν γνωσθεῖ ἀκόμη τὰ αἷτια τοῦ τραγικοῦ αὐτυχήματος πρέπει νά ἐπισημανθεῖ ὅτι τὸ αὐτοῦ ὑπερδεξαμενόπλοιο εἶχε ὑποστεῖ κατὰ τὴ τελευταία dietία πολὺ μεγάλης ἐκτασης μετασκευῇ, τὸ κόστος τῆς ὁποίας ἐφθασε σέ δεκάδες ἑκατομμύρια δολλάρια καί ἔλαβε Certificate of Rehabilitation ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸ Νηογνώμονα, δηλαδὴ κατὰ τὴν κλάση του θεωρεῖτο ἡλικίας πέντε ἐτῶν.

Ἀκόμη ἀξίζει νά σημειώσουμε ὅτι τὸ «Χεῖβεν» ἐπιθεωρήθηκε ἀπὸ τὸ Ρ & Ι Κλάμπ στὸ ὁποῖο ἀνῆκει μόλις ἐφθασε στὴ Γένοβα στίς ἀρχὲς Ἀπριλίου, πρὶν ἐκφορτώσει ἐκεῖ μέρος τοῦ φορτίου του, ἀναμένοντας ἐντολὲς γιά τὸν ἐπόμενο λιμάνι ἐκφόρτωσης.

Τέλος θά ἐπισημάνουμε τὴ θετικὴ στάση τῆς διοίκησης τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας «Τρόδος Σίππικ» τόσο στήν ἀντιμετώπιση τῶν συνεπειῶν τοῦ αὐτυχήματος στό περὶβάλλον, ὅσο καί στήν ἐνημέρωση τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀκόλουθη ἀνακοίνωση της πού ἐξέδωσε ἀμέσως μετὰ τὸ αὐτύχημα:

«Πυρκαγιὰ ἐκδηλώθηκε σήμερα τὸ μεσημέρι στὸ Δ/Ξ «Χεῖβεν» 230.000 τόν. d.w., ὑπὸ Κυπριακὴ σημαία, τὸ ὁποῖο ἦταν ἀγκυροβολημένο 4 μίλια ἔξω ἀπὸ τὸν προλιμένα τῆς Γένοβας (Ἰταλίας).

Τὸ πλοῖο εἶχε ἤδη ἐκφορτώσει τὸ μισό του φορτίο καί περίμενε ἐντολὲς τῶν ναυλωτῶν γιά τὸ ἐπόμενο λιμάνι ἐκφόρτωσης.

Στὸ πλοῖο ἐπέβαιναν ὀκτώ Ἕλληνες καί 27 ἁλλοδαποὶ ναυτικοί.

Ἀπὸ τίς μέχρι στιγμῆς πληροφορίες ἔχουν διασωθεῖ 30 ναυτικοὶ ἐνῶ ὑπάρχουν

τρεις νεκροί και δύο αγνοούμενοι.

Έχουν διασωθεί οι έξι από τους όκτώ Έλληνες και αγνοούνται ο πλοίαρχος Πέτρος Γρηγορακάκης και ο ναυτικός Ίωάννης Δαφνής.

Σωστικά συνεργεία συνεχίζουν τις έρευνες ενώ το πλοίο εξακολουθεί να καίγεται.

Μέ την εκδήλωση της πυρκαγιάς κινητοποιήθηκαν άμεσα πέντε ρυμουλκά για την κατάσβεσή της καθώς και άλλα σκάφη για την περισυλλογή των ναυτικών.

Το πλοίο έκανε το παρθενικό του ταξίδι μετά από έκτεταμένη ανακατασκευή, στή Σιγκαπούρη και ή οποία διήρκεσε επί διετίας.

Το πλοίο είχε λάβει από το νηογνώμονα το ανώτατο πιστοποιητικό ανακατασκευής.

Επί τόπου έχουν μεταβεί στελέχη της εταιρίας για να επιβλέψουν τις εργασίες κατάσβεσης και διάσωσης, ενώ ήδη βρίσκεται καθ' όδόν από το Σαουθάμπτον (Αγγλία) με ειδικά ναυλωμένο αεροπλάνο συνεργείο αντιρύπανσης της θαλάσσιας περιόχης.

Το συνεργείο αποτελείται από 13 ειδικευμένα άτομα, εξοπλισμένα με μηχανήματα και υλικά αντιρύπανσης βάρους 5 τόννων. Παράλληλα, έχει κληθεί στη Γένοβα ο βρεταννός Χάρυ Τέιλορ διεθνούς φήμης ειδικός σε κατασβέσεις πυρκαγιών σε δεξαμενόπλοια».

Η ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Πολύ κακές υπηρεσίες προσφέρουν στο Κράτος αλλά και στο Ύπουργείο μας εκείνοι που είχαν την φαινή ιδέα να καταστήσουν υποχρεωτική την πλοήγηση των πλοίων που εισέρχονται στον Όρμο του Ναυαρίνου επικαλούμενοι ένα Προεδρικό Διάταγμα του 1978 το οποίο είχε παραμείνει ανενεργό. Γιατί αντί για καλό, θα κάνουν κακό, θα προκαλέσουν δηλαδή οικονομική ζημία στο Κράτος πολύ μεγαλύτερη από την ωφέλεια που νομίζουν ότι θα έχει η Πολιτεία και ταυτόχρονα θα βλάψουν και την αξιοπιστία του Ύπουργείου Ναυτιλίας το οποίο εμφανίζεται να έχει βαθεία μεσάνυχτα για τη ναυτιλιακή πρακτική και για την καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Στόχος του μέτρου δεν είναι η αποφυγή κινδύνων για τα πλοία και για το φυσικό περιβάλλον, όπως θέλει να δείξει προς τα έξω το Ύπουργείο, αλλά η εξασφάλιση με τις εισπράξεις από τις πλοηγήσεις στον Όρμο του Ναυαρίνου του ποσού που χρειάζεται για να καλυφθεί η μισθώδουςία του προσωπικού του Πλοηγητικού Στρώμου της Καλαμάτας, νί αυτό άλλωστε έγινε πρόσφατα η μεταφορά της έδρας του στην Πύλο.

Άλλα και αυτή η ταμιακή ωφέλεια ή οποία προσδοκείται είναι αμφίβολη. Διότι ούδεις είναι διατεθειμένος να δώσει έστω και λίγες δραχμές για μία έντελως άχρηστη εξυπηρέτηση, που στο κάτω κάτω της γραφής δεν ζητείται, αλλά και επειδή υπάρ-

χουν και άλλες λύσεις που θα αναζητηθούν και θα βρεθούν, όπως είχε γίνει και στο πολύ πρόσφατο παρελθόν (οι διάφοροι μανδαρίνιοι εμφανίζονται να αγνοούν ότι υπάρχουν και άλλοι πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκάλια) και θα χρειασθούν νέοι άγωνες και προσπάθειες για να ξανακερδίσουμε εκείνα που είχαμε και — κυριολεκτικά — τα διώξαμε με ανάλογες ενέργειες ή παραλείψεις μας.

Πρέπει στο Ύπουργείο να αντιληφθούν ότι τα πλοία που εισέρχονται στον Όρμο του Ναυαρίνου δεν προσεγγίζουν στο λιμάνι της Πύλου αλλά παραμένουν επ' ακύρα για λίγες ώρες μόνον προκειμένου να προβούν σε αντικαταστάσεις πληρωμάτων και να παραλάβουν εφόδια, αφήνοντας έτσι κάθε φορά πίσω τους ένα σημαντικό ποσό σε συνάλλαγμα που αλλιώς δεν θα το βλέπαμε στα μάτια μας και δεν μπορεί, σε καμμία περίπτωση, να συγκριθεί με τις εισπράξεις που θα προκύψουν από τις πλοηγήσεις.

Και για να καταλήξουμε: Οι πλοηγήσεις των πλοίων στον Όρμο του Ναυαρίνου πρέπει να περιορισθούν μόνον σε εκείνα που θέλουν να προσεγγίσουν για οποιοδήποτε λόγο στο λιμάνι της Πύλου, όπως άλλωστε συμβαίνει και στη ράδα του Πειραιώς όπου γίνεται πλοήγηση των πλοίων που θέλουν να μπουν στο λιμάνι.

(Μέ την ευκαιρία υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» και οι άνθρωποι τους είχαν πρωτοστατήσει και αγωνισθεί πρό των για την εξάλειψη όλων των εμποδίων που υπήρχαν και ανάγκαζαν τα ελληνικά πλοία αντί για την Πύλο να προσεγγίζουν σε ιταλικά λιμάνια για αντικαταστάσεις πληρωμάτων και εφοδιασμούς — οι σχετικές ρυθμίσεις για τα διερχόμενα τράνζιτ πλοία που είχαν γίνει από τον τότε Ύπουργό κ. Γεώργ. Κασιφάρα έπειτα από τις παρεμβάσεις των «Ναυτικών Χρονικών», εξακολουθούν να ισχύουν).

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Η συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας προς την εθνική οικονομία συνεχίζει να αυξάνεται σταθερά.

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 276 εκατ. δολάρια έναντι 237,9 εκατ. δολλαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1990 — αύξηση 16%.

Τόν Φεβρουάριο το συνάλλαγμα ανήλθε σε 141 εκατ. δολάρια έναντι 126,4 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1990, σημείωσε δηλαδή αύξηση 11,6%.

Είναι αναμφισβήτητο ότι η συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη εάν είχαμε επιτύχει, έστω, και διά του ΝΑΤ, την επιστροφή όλων των έλληνόκτητων πλοίων. Φαίνεται όμως ότι το Ύπουργείο (και η Κυβέρνηση) προτιμά την λύση της προσελκύσεως μόνον στο εθνικό νηολόγιο, ανεξάρτητα από

τόν χρόνο που θα απαιτηθεί για να επιτευχθεί — εάν, βεβαίως, επιτευχθεί τελικώς — ο στόχος αυτός.

ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ

Οι τελευταίες κρίσεις στο Λιμενικό Σώμα δεν ξάφνιασαν τους παροικούντες την Ίερουσαλήμ — είναι γνωστή η τακτική της εκάστοτε Κυβερνήσεως να εύλογεί τους «δικούς» της και να κυνηγάει τους ανήκοντες στους αντιπάλους ή ακόμη και όσους νομίζει ότι δεν είναι μετ' αυτής και φυσικά το επίμονο ερώτημα που βασανίζει κάθε διαλογιζόμενο και προβληματιζόμενο πολίτη της ταλαίπωρης αυτής χώρας είναι αν κάποτε θα ισχύσουν και εδώ οι θεσμοί: Πού δεν επιτρέπουν ούτε τις διώξεις, ούτε τις τοποθετήσεις στο περιθώριο και το «ψυγείο» ικανών ανθρώπων τους οποίους η Πολιτεία άχρηστεύει τη στιγμή που είναι έτοιμοι να της προσφέρουν τα πολλά.

Μιά άπληγ ματιά πείθει για του λόγου το αφαλές: Έπτά πλοίαρχοι (Πασχ. Γερακάκης, Ίωάν. Φατούρος, Νικ. Φορτούνας, Άθαν. Μανώλης, Σάββας Μπίλιας, Λάζ. Λαζαρίδης και Έμμ. Πελοποννήσιος) κρίθηκαν «παραμένοντες» και ο πρώτος, ο κ. Γερακάκης, που ήταν πρώτος στην έπετηρίδα των πλοιάρχων άποστρατεύεται. Και μετά την άποστρατεία του αρχιπλοιάρχου Ίωάν. Σιατερλή, ο οποίος κρίθηκε επίσης «παραμένων», προάγεται στο βαθμό του πλοιάρχου ο δεύτερος στη σειρά πλοίαρχος Δημ. Μπαγδατόπουλος. Έτσι, η σειρά των αρχιπλοιάρχων — από τους οποίους θα γίνει η έπιλογή της νέας ήγεσίας του Λιμενικού Σώματος, όταν αυτή γίνει — είναι: Νικ. Τζελέπης, Μάρκ. Πλακίωτης, Μερκ. Φορτούνας, Στυλ. Καράκουλας, Βασ. Παπαγιάννης, Κων. Σταμάτης και ο προαγόμενος Δημ. Μπαγδατόπουλος.

ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Γράψαμε σε προηγούμενο σχόλιο για την έρευνα που άπεφάσισε να ένεργήσει η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή επί της αίτήσεως των Έφοπλιστικών Ένώσεων της Κοινότητας για τα ιαπωνικά τέλη (japanese harbour fund charges). Ήδη έγνώσθη ότι τα ίδια βήματα ακολουθεί και η Όμοσπονδιακή Ναυτιλιακή Έπιτροπή των Η.Π.Α. θεωρώντας ότι το σύστημα εισπράξεως των τελών αυτών δημιουργεί προφανή διάκριση σε βάρος των άμερικανικών ναυτιλιακών εταιριών.

Ύπενθυμίζουμε ότι από τον Νοέμβριο του 1989, κάθε έμπόρευμα προορισμού ή προελεύσεως έξωτερικού το οποίο φορτώνεται ή εκφορτώνεται στην Ίαπωνία υποβάλεται σε όρισμένο φόρο-τέλος. Εκείνο όμως που καθιστά άπαράδεκτη την έπιβάρυνση αυτή είναι το γεγονός ότι δεν είναι ίση για όλους. Πράγματι το τέλος που καταβάλουν τα ιαπωνικά άκτοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ χαμηλότερο από το τέλος των ποντοπόρων. Σημειωτέον ότι οι άκτοπλοϊκές μεταφορές στην Ίαπωνία έχουν έπιφυλαχθεί υπέρ των εθνικών πλοίων.

Μολονότι η Όμοσπονδιακή Επιτροπή έχει στη διάθεσή της ένα περίπου τετράμηνο για να διεξαγάγει το έργο της, πιστεύεται ότι η έρευνα θα προχωρήσει πολύ ταχύτερα, δεδομένου ότι το άνωτέρω Ιαπωνικό σύστημα θα λήξει αυτόν τον μήνα για να αντικατασταθεί με άλλες σχετικές διατάξεις.

ΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΣΤΟΝ ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟ

Με αρκετή διακριτικότητα και σύνεση ο έφοπλιστικός οίκος της Αμερικής Sea Land ξεκινά το σχέδιό του στη Σοβιετική Ένωση, για το οποίο έχουμε γράψει παλαιότερα. Πρόκειται για την εγκατάσταση χερσαίας μεταφορικής γραμμής που θα διασχίζει από Ανατολών προς Δυσμάς ολόκληρη τη Σοβιετική Ένωση. Ειδικότερα αρχίζει από τον λιμένα Vostochny (παρά το Βλαδιβοστόκ επί της ακτής του Ειρηνικού) και προχωρεί μέσω Νοβοσιμπίρσκ, Μόσχας, Μίνσκ και Μπρέτ Λιτόφσκ, για να φθάσει σε κάποιο Πολωνικό Κέντρο, από το οποίο τα κοντέινερ που προορίζονται για τη Δυτική Εύρωπη θα φορτώνονται σε φορτηγά αυτοκίνητα ή τραίνα. Προς το παρόν η γραμμή έχει πειραματικό χαρακτήρα με στόχο τον περιορισμό της διαδρομής μεταξύ Ιαπωνίας και Ρόττερταμ σε 23 ημέρες.

Προσπάθεια της Sea Land είναι να διαπιστώσει την αποδοτικότητα του συστήματος, το οποίο βασίζεται στην αμφιδόλου επάρκειας σοβιετική υποδομή. Καί είναι γνωστό ότι από καιρό τώρα οι Σοβιετικοί και οι Ιάπωνες χρησιμοποιούν μία υπερσιβηρική γραμμή της οποίας η διάρκεια είναι της τάξεως των 2 μηνών και η οποία επομένως δεν προσελκύσει παρά μόνο φτωχά φορτία με χαμηλούς ναύλους.

Η κύρια δυσκολία έγκειται στην άνυπαρξη μέσων παρακολούθησης του εμπορεύματος σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής, πράγμα που καθιστά αδύνατη την εξακρίβωση του αριθμού και της φύσεως των προβλημάτων που ανακύπτουν. Γι' αυτό και η Sea Land εγκατέστησε δίκτυο επικοινωνίας ώστε να γνωρίζει πού διατίθενται

σιδηροδρομικοί συρμοί και βαγόνια και ποιές τοπικές δυσκολίες παρουσιάζονται. Πάντως εφόσον το πείραμα επιτύχει η Sea Land προβλέπει να δρομολογήσει πλοίο μεταξύ του Βλαδιβοστόκ και της Ιαπωνίας.

Η ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΥΦΕΣΗ

Σύμφωνα με τις απόψεις της Intertanko το 1991 θα παρουσιάσει μία νέα ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας επηρεαζόμενη από την πολιτική και εθνικιστική άσθθεια στη Μέση Ανατολή και στη Σοβιετική Ένωση. Ιδιαίτερα ανησυχεί η κρίση του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, ενώ πρόσθετη ανησυχία προκαλούν οι έντεινομενοι προστατευτισμοί που ενδέχεται να επαυξήσουν την άσθθεια της πετρελαιογορίας.

Η πετρελαιοπαραγωγή της Μέσης Ανατολής αποδεικνύεται για μία ακόμα φορά σαν μία πηγή ένεργειας αρκετά κινδυνώδης. Η εν λόγω περιοχή ελέγχει το 25% της παγκόσμιας παραγωγής και διατηρεί το 66% των γνωστών αποθεμάτων. Έτσι ο κόσμος φαίνεται καταδικασμένος σε μία αυξουσα εξάρτηση από τις προμήθειες της εν λόγω ζώνης. Όπως είναι φυσικό ο έφοπλισμός ανησυχεί δικαιολογημένα για τις περαιτέρω προοπτικές του τρέχοντος έτους. Παράλληλα όμως οι μεγάλες πετρελαιοτικές εταιρίες και οι πολιτικοί θα πρέπει να επανεξετάσουν τα προγράμματα του ανεφοδιασμού τους για την περίπτωση που οι πετρελαιοτικές μεταφορές θα γνωρίσουν μία νέα ύφεση. Πρόσθετο τέλος πρόβλημα δημιουργούν οι παραδόσεις νέων σκαφών, δεδομένου ότι τα καινούργια δεξαμενόπλοια καταφθάνουν χωρίς διακοπή στην αγορά, ενώ πολύ λίγα παλαιά οδηγούνται στη διάλυση. Πάντως, όπως τονίζει η Intertanko, οι ανάγκες σε νέες μονάδες για τη δεκαετία που άρχισε, θα εξαρτηθεί από την ανάπτυξη του θαλασσίου εμπορίου, το οποίο με τη σειρά του επηρεάζεται από τη παγκόσμια οικονομία, τις πιθανές εξελίξεις στην προστασία του περιβάλλοντος και την τεχνική ποιότητα του εμπορικού στόλου.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Είναι καιρός νομίζουμε να καθιερωθεί και επίσημα ότι κάθε χώρα διαθέτει όχι ένα νηολόγιο άλλα δύο νηολόγια έγγραφής των πλοίων. Το ένα για τους τύπους και το άλλο για την ουσία.

Το πρώτο, το τυπικό ή κανονικό, νηολόγιο δημιουργεί μεγάλες υποχρεώσεις σε βάρος των πλοίων του, απαιτεί εθνική υπηκοότητα πλοιοκτητών και πληρωμάτων, επιβάλλει βαρεία φορολογία και έχει αυστηρούς κανονισμούς και περιορισμούς.

Το άλλο, το δεύτερο ή διεθνές (κοινώς Bis) καταργεί αυτόματως όλα τα προαναφερθέντα μέτρα, παρέχει κάθε λογής απαλλαγές και διευκολύνσεις και έδρευει κατά κανόνα σε κάποια γραφική νησίδα της χώρας.

Στό πρώτο έγγράφονται οι βάρκες, τα αλιευτικά και λοιπά πλοία και τα μικρά αγκοπλοία. Στο δεύτερο έγγράφονται όλα τα άλλα πλοία ή κατά μία άλλη έκφραση έγγράφεται όποιο πλοίο θέλει, άσχετως ιθαγενείας και εθνικότητας.

Ίσως να απλοποιούμε κάπως τα πράγματα αλλά είμαστε βέβαιοι ότι δεν υπερβάλουμε. Διά του λόγου το αφαλές παραπέμπουμε στις τελευταίες νηολογιακές ειδήσεις, χωρίς φυσικά να αναφερθούμε στα θρυλικά πιά NIS και DIS κλπ. Λοιπόν η κυβέρνηση της Ολλανδίας δέχτηκε τη νηολόγηση ξένων πλοίων στο δεύτερο νηολόγιο των Αντιλλών. Η κυβέρνηση της Ν. Κορέας δημιουργεί διεθνές νηολόγιο που θα έδρευει στη νήσο Jeju και θα παρέχει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα που θα συμβάλει στη μείωση των εξόδων εκμεταλλεύσεως, η Ιαπωνία μελετά έμβριθως ένα δικό της bis νηολόγιο και η Πορτογαλία εκτός από το δεύτερο νηολόγιο της Μαδέρας σκέπτεται το άνοιγμα και τρίτου (sic) νηολογίου στις Αζόρες. Όπερ έδει δείξαι.



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

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



Οι θέσεις του Εύρωκοινοβουλίου σέ θέματα Τουρισμού καί η Έλληνική Τουριστική Ναυτιλία

Στό προηγούμενο τεύχος της 1ης 'Απριλίου, τά «Ναυτικά Χρονικά» αφιέρωσαν πέντε σελίδες στις επιπτώσεις του πολέμου στον Περσικό Κόλπο στην Έπιβατηγό Τουριστική Ναυτιλία μας, παρουσιάζοντας αναλυτικά τά ελάχιστα μέτρα στά όποια πρέπει νά προχωρήσει άμέσως η Έλληνική Πολιτεία ώστε νά ανακουφίσει μερικώς τίς θιγόμενες επιχειρήσεις τών κρουαζιεροπλοίων, τών επιβατηγών - όχηματαγωγών καί του γιώτιγκ, ένώ παράλληλα κατέληγαν στό συμπέρασμα ότι άντικρουόμενα συμφέροντα έντός της Εύρωπαϊκής Κοινότητας έλαχιστοποιούν τίς πιθανότητες νά λάβει η χώρα μας κάποια ειδική οικονομική βοήθεια από τή Κοινότητα.

Τά πρακτικά της Δημόσιας Άκρόασης της Έπιτροπής Μεταφορών καί Τουρισμού του Εύρωκοινοβουλίου, η όποία πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 20 Μαρτίου 1991, καί δημοσιεύονται άμέσως έν συνεχεία, δυστυχώς δικαιώνουν άπόλυτα τό παραπάνω συμπέρασμα καί υποδεικνύουν ότι η μόνη διέξοδος πού έχει άπομείνει είναι αυτή πού υπέδειξαν καί στό προηγούμενο τεύχος τους τά «Ναυτικά Χρονικά», δηλαδή νά ζητηθεί από τόν Έλληνα Υπουργό Τουρισμού κ. Γ. Κεφαλογιάννη η έκτακτη σύγκληση του Συμβουλίου Υπουργών Τουρισμού, καθώς μόνον άποφάσεις του Συμβουλίου αυτού μπορούν νά δεσμεύσουν τήν Κομισσιόν γιά τή παροχή έκτακτης ειδικής βοήθειας.

Σημειώνουμε τέλος ότι στην δημόσια άκρόαση έλαβαν μέρος έκ μέρους της Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων ο ειδικός της σύμβουλος κ. Σ. Πλυτζανόπουλος καί ο κ. Γ. Χαραλαμπίδης, διευθυντής της εταιρίας Χανδρή καί τό κείμενο πού άκολουθεί συντάχθηκε άπό πρακτικά πού κράτησε ο κ. Πλυτζανόπουλος.

Δημόσια Άκρόαση Μεταφορών καί Τουρισμού του Εύρωκοινοβουλίου

Η άκρόαση πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 20 Μαρτίου 1991 μέ σκοπό τήν έρευνα επί τών επιπτώσεων πού προκάλεσε στον Τουρισμό η πρόσφατη κρίση στον Περσικό Κόλπο, η έννημέρωση της έπιτροπής επί τών άποψεων τών πληγείσων τάξεων, έκ της έν λόγω κρίσεως καί η διαμόρφωση τών εισηγήσεων της έπιτροπής ως προς τά κατάλληλα μέτρα, γιά τή βελτίωση της καταστάσεις.

Πρώτος όμιλητής ήταν ο εκπρόσωπος της Κομισσιόν κ. Von Molkte ο όποιος ανέφερε ότι η Κομισσιόν συνειδητοποιεί τίς δυσμενείς επιπτώσεις της κρίσεως γιά τήν όποία έχει τίς εκτιμήσεις της. Άνεγνώρισε τή δημιουργηθείσα έκ της κρίσεως άβεβαιότητα, προσέθεσε ότι μετά τή λήξη του πολέμου άρχισαν πάλι οι κρατήσεις ξενοδοχείων κλπ., πλύν όμως μέ βραδυ ρυθμό καί παραδέχθηκε ότι η Έλλάς είναι η περισσότερο πληγείσα χώρα. Έπικαλέσθηκε όμως τίς δύσκολες συγκυρίες καί μολονότι δέχθηκε τήν άνάγκη λήψεως μέτρων από τήν Κοινότητα υποστήριξε ότι, η παροχή προς τίς πληγείσες επιχειρήσεις, άμεσης βοή-

θειας, είναι θέμα τών έθνικών άρχών. Μέτρα κατάλληλα της Κοινότητας, κατά τήν Κομισσιόν, ήταν η άνάπτυξη προγράμματος δράσεως πού θά προβλέπει τήν ένίσχυση προωθήσεως του Εύρωπαϊκού Τουρισμού, από τρίτες χώρες, όπως π.χ. τήν Ιαπωνία, τή κάλυψη άναγκών άναπροσαρμογής, τήν έξισορρόπηση του άνταγωνισμού, τή χρηματοδότηση τουριστικών επενδύσεων μέσω της Εύρωπαϊκής Τράπεζας Έπενδύσεων, πού ήδη παρέσχε 6 έκατομ. ECU γιά ξενοδοχειακές μονάδες όρισμένων χωρών μελών (όχι της Ελλάδος), τήν άναβολή φορολογικών υποχρεώσεων κλπ.

Γενικά, οι άπόψεις του εκπροσώπου της Κομισσιόν ήταν περίπου οι ίδιες μέ εκείνες πού εκφράσθηκαν πρό ημερών από τόν Έπίτροπο κ. Καρντόσο, ο όποιος σημειώτεον δέν παρέστη στην συνεδρίαση γιά λόγους (όπως τουλάχιστον άκούστηκε) ύγείας...

Άκολούθησε ο εισηγητής της έπιτροπής Άγγλος Εύρωβουλευτής κ. Mac Millan - Scot, ο όποιος σέ αρκετά επικριτικό τόνο περιέγραψε τίς δυσμενείς συνέπειες στους κλάδους μεταφορών καί τουρισμού καί στους εργαζόμενους από τή κρίση. Έπισήμανε ότι ένώ η Κοινότητα έλαβε μέτρα γιά τίς αεροπορικές εταιρίες, παρέλειψε τό ίδιο γιά τόν τουρισμό. Έπέκρινε τήν δήλωση του κ. Καρντόσο ότι, ο Τουρισμός είναι κυκλική επιχείρηση καί ότι «όποιος δέν ίκανοποιείται μέ αυτήν άς στραφεί άλλοι». Έξέφρασε άπογοήτευση γιά τή καθυστέρηση χαράξεως τουριστικής πολιτικής της κοινότητας, ανέφερε ιδιαίτερα τήν Έλλάδα ως χώρα πού υποφέρει, έτόνισε ότι έκ τών προσφάτων γεγονότων διαπιστώνεται άπώλεια ενός έτους άνάπτυξης καί μείωση του Εύρωπαϊκού τουρισμού κατά 10% καί επισήμανε ότι τοϋτο είναι, έν πολλοίς, άποτέλεσμα του Τσερνόμπιλ καί τών τρομοκρατικών ένεργειών (γιά τήν Έλλάδα ανέφερε πέντε περιπτώσεις) καί ζήτησε τήν ευαισθητοποίηση της Κομισσιόν γιά τή λήψη μέτρων.

Στήν συνέχεια κλήθηκαν νά μιλήσουν εκπρόσωποι τών ένδιαφερομένων τάξεων (EUROSTAT, Άεροπορικές εταιρίες, Ξενοδοχειακές κλάδος, τουρισμός κλπ.) οι όποιοι γενικά περιέγραψαν τήν πτώση τών δραστηριοτήτων τών κλάδων λόγω του πολέμου ζητήθηκε παρ' αυτών η λήψη διαφόρων μέτρων όπως διάφορες μεταρρυθμίσεις, μηεδνικός ΦΠΑ, αύξηση ποιότητας υπηρεσιών, προώθηση ένδοκοινοτικού προγράμματος μέ ίδρυση γραφείου Τουρισμού Εύρώπης κλπ. Χαρακτηριστική ήταν η παρατήρηση του εκπροσώπου του Τουρισμού, Γάλλου κ. Diplost, ο όποιος ανέφερε τήν Έλλάδα ως χώρα μέ μείωση του τουρισμού κατά 90% καί μέ τά κρουαζιερόπλοια άγκυροβολημένα ένώ επισήμανε τίς επιπτώσεις στους εργαζόμενους.

Έπακολούθησε δική μου παρέμβαση καί κατέθεσα στον εισηγητή της Έπιτροπής τήν άπαίτησή μας γιά τίς άπώλειες πού αναλυτικά αναφέρουμε κατά εταιρία. Κυρίως έδωσα έμφαση στην άνάγκη γιά άμεση κοινοτική οικονομική βοήθεια, ως τό κατ' έξοχήν επιβαλλόμενο μέτρο γιά τήν ουσιαστική άνάκαμψη τών επιχειρήσεων μας από τήν κρίση.

Ακολούθησαν μετά παρεμβάσεις των Εύρωβουλευτών κ.κ. Sabena, Mc Intosh, Brown Mosar, Σταμούλη, Σαρλή) περίπου περιστραφέιες στους ίδιους τόνους. Ιδιαίτερα αναφέρω την βρετανίδα εύρωβουλευτίνα Mc Intosh πού μίλησε άόριστα γιά προβλήματα μεταφορών, γιά τήν ανάγκη διαμορφώσεως κοινής πολιτικής των μεταφορών έντός του 1992, ένώ ή ίδια υπενθύμισε ότι ό τομέας του Τουρισμού δέν περιλαμβάνεται στην Συνθήκη της Ρώμης. Επίσης σημειώνω τήν άποψη του κ. Σαρλή περί χρηματοδοτήσεως από τήν Κοινότητα ποσού 40 έκατομ. ECU πρós ένίσχυση των Νοτίων χωρών της ΕΟΚ.

Στή συνεδρίαση προσήλθε καί ό Πρόεδρος του Συμβουλίου Υπουργών κ. Bodén ό όποιος σέ γραμμές ανάλογες πρós εκείνες του έκπροσώπου της Κομμισσιόν περιέγραψε τό πρόβλημα του τουρισμού από τή κρίση του Κόλπου καί μίλησε περί συγκλήσεως έκτάκτου Συμβουλίου Υπουργών της ΕΟΚ γιά τήν λήψη αποφάσεων επί των αναγκαίων διορθωτικών μέτρων. Αναγνώρισε καί αυτός τίς ζημίες πού υπέστη ή Έλλάς, αλλά πρόσθεσε ότι τά οικονομικά προβλήματα είναι ιδιαίτερα εύαίσθητα, ότι δέν υπάρχουν προβλέψεις στον προϋπολογισμό άλλ' ότι μπορούν οι κυβερνήσεις των χωρών μελών νά μεταβάλουν τίς προτεραιότητες στην διάθεση των παρεχομένων ένισχύσεων από τά διορθωτικά ταμεία.

Γενικά, οι άπόψεις του έκπροσώπου της Κομμισσιόν ήταν περίπου οι ίδιες μέ εκείνες πού έκφράσθηκαν πρό ήμερών από τον Έπίτροπο κ. Καρντόσο, ό όποιος σημειώτεον δέν παρέστη στην συνεδρίαση γιά λόγους (όπως τουλάχιστον άκούστηκε) ύγείας...

Ακολούθησε ό εισηγητής της έπιτροπής Άγγλος Εύρωβουλευτής κ. Mac Millan - Scot, ό όποιος σέ άρκετά επικριτικό τόνο περιέγραψε τίς δυσμενείς συνέπειες στους κλάδους μεταφορών καί τουρισμού καί στους εργαζόμενους από τή κρίση. Επισήμανε ότι ένώ ή Κοινότης έλαβε μέτρα γιά τίς αεροπορικές εταιρίες, παρέλειψε τό ίδιο γιά τον τουρισμό. Επέκρινε τήν δήλωση του κ. Καρντόσο ότι, ό Τουρισμός είναι κυκλική έπιχείρηση καί ότι «όποιος δέν ίκανοποιείται μέ αυτήν άς στραφεί άλλοι». Εξέφρασε άπογοήτευση γιά τή καθυστέρηση χαράξεως τουριστικής πολιτικής της κοινότητας, ανέφερε ιδιαίτερα τήν Έλλάδα ως χώρα πού υποφέρει, έτόνισε ότι εκ των προσφάτων γεγονότων διαπιστώνεται άπώλεια ενός έτους άνάπτυξης καί μείωση του Εύρωπαϊκού τουρισμού κατά 10% καί επισήμανε ότι τουτο είναι, έν πολλοίς, άποτέλεσμα του Τσερνομπίλ καί των τρομοκρατικών ένεργειών (γιά τήν Έλλάδα ανέφερε πέντε περιπτώσεις) καί ζήτησε τήν εύαισθητοποίηση της Κομμισσιόν γιά τή λήψη μέτρων.

Στήν συνέχεια κλήθηκαν νά μιλήσουν έκπρόσωποι των ένδιαφερομένων τάξεων (EUROSTAT, Άεροπορικές εταιρίες, Ξενοδοχειακές κλάδος, τουρισμός κλπ.) οι όποιοι γενικά περιέγραψαν τήν πτώση των δραστηριοτήτων των κλάδων λόγω του πολέμου ζητήθηκε παρ' αυτών ή λήψη διαφόρων μέτρων όπως διάφορες μεταρρυθμίσεις, μηδενικός ΦΠΑ, αύξηση ποιότητας υπηρεσιών, προώθηση ένδοκοινοτικού προγράμματος μέ ίδρυση γραφείου Τουρισμού Εύρώπης κλπ. Χαρακτηριστική ήταν ή παρατήρηση του έκπροσώπου του Τουρισμού, Γάλλου κ. Diplóst, ό όποιος ανέφερε τήν Έλλάδα ως χώρα μέ μείωση του τουρισμού κατά 90% καί μέ τά κρουαζιερόπλοια άγκυροβολημένα ένώ επισήμανε τίς έπιπτώσεις στους εργαζόμενους.

Επακολούθησε δική μου παρέμβαση καί κατέθεσα στον εισηγητή της Έπιτροπής τήν άπαίτησή μας γιά τίς άπώλειες πού αναλυτικά αναφέρουμε κατά εταιρία. Κυρίως έ-

δωσα έμφαση στην ανάγκη γιά άμεση κοινοτική οικονομική βοήθεια, ως τό κατ' έξοχήν έπιβαλλόμενο μέτρο γιά τήν ουσιαστική άνάκαμψη των έπιχειρήσεων μας από τήν κρίση.

Ακολούθησαν μετά παρεμβάσεις των Εύρωβουλευτών κ.κ. Sabena, Mc Intosh, Brown Mosar, Σταμούλη, Σαρλή) περίπου περιστραφέιες στους ίδιους τόνους. Ιδιαίτερα αναφέρω τήν βρετανίδα εύρωβουλευτίνα Mc Intosh πού μίλησε άόριστα γιά προβλήματα μεταφορών, γιά τήν ανάγκη διαμορφώσεως κοινής πολιτικής των μεταφορών έντός του 1992, ένώ ή ίδια υπενθύμισε ότι ό τομέας του Τουρισμού δέν περιλαμβάνεται στην Συνθήκη της Ρώμης. Επίσης σημειώνω τήν άποψη του κ. Σαρλή περί χρηματοδοτήσεως από τήν Κοινότητα ποσού 40 έκατομ. ECU πρós ένίσχυση των Νοτίων χωρών της ΕΟΚ.

Στή συνεδρίαση προσήλθε καί ό Πρόεδρος του Συμβουλίου Υπουργών κ. Bodén ό όποιος σέ γραμμές ανάλογες πρós εκείνες του έκπροσώπου της Κομμισσιόν περιέγραψε τό πρόβλημα του τουρισμού από τή κρίση του Κόλπου καί μίλησε περί συγκλήσεως έκτάκτου Συμβουλίου Υπουργών της ΕΟΚ γιά τήν λήψη αποφάσεων επί των αναγκαίων διορθωτικών μέτρων. Αναγνώρισε καί αυτός τίς ζημίες πού υπέστη ή Έλλάς, αλλά πρόσθεσε ότι τά οικονομικά προβλήματα είναι ιδιαίτερα εύαίσθητα, ότι δέν υπάρχουν προβλέψεις στον προϋπολογισμό άλλ' ότι μπορούν οι κυβερνήσεις των χωρών μελών νά μεταβάλουν τίς προτεραιότητες στην διάθεση των παρεχομένων ένισχύσεων από τά διορθωτικά ταμεία.

Η συζήτηση περατώθηκε μέ πρόταση του εισηγητού νά άποσταλεί έγγραφο της Έπιτροπής, στον πρόεδρο της Κομμισσιόν, γιά τήν άμεση διάθεση ποσού 10 έκατομ. ECU, γιά τήν άνάπτυξη τουριστικών προγραμμάτων, στά όποια όμως δέν περιλαμβάνεται ή οικονομική βοήθεια καί έπομένως δέν καλύπτονται τά Έλληνικά αίτήματα. Ο κ. Mac Millan - Scot μου εξήγησε, σέ ιδιαίτερη έπαφή, ότι δέν μπορούσε νά περιλάβει τήν άμεση οικονομική βοήθεια πού ζητούσα γιά πολλούς λόγους. Τό έγγραφο προσυπέγραψα καί έγώ, μετά από σύσταση του κ. Σαρλή, ό όποιος τό θεωρεί ως πρώτο βήμα γιά μελλοντικές καλύτερες λύσεις. Τό έγγραφο ένεκρίθη από τήν Έπιτροπή κατά πλειοψηφία, σέ μιά ψηφοφορία ιδιαίτερα ίσχυρή σέ αριθμό Εύρωβουλευτών.

Συμπέρασμα των συζητήσεων είναι ότι, ναι μέν μάς άναγνωρίζεται ή ζημία πού έχουμε υποστεί άλλ' ότι υπό τήν παρούσα κατάσταση, άμεση οικονομική βοήθεια από τή κοινότητα δέν θά πρέπει νά αναμένεται. Η έπιστολή όμως πού ένέκρινε ή Έπιτροπή (καί πού τό κείμενό της βελτιώθηκε από τον προεδρεύοντα κατά τό τέλος της συνεδριάσεως κ. Σαρλή) ένισχύει τίς τάσεις γιά κάποια θετικά άποτελέσματα, ένώ ή άποψη του κ. Bodén γιά έκτακτη σύγκληση του Συμβουλίου Υπουργών, πρós εξέταση των παραπάνω προβλημάτων του Τουρισμού, θά δώσει ασφαλώς πρόσθετη άνθηση στή λήψη μέτρων κατά των πληγισών έπιχειρήσεων. Δοθέντος μάλιστα ότι τό κλίμα είναι εύνοϊκό γιά τήν Έλλάδα, θά πρέπει νά ζητηθεί ή σύγκληση αυτή τό ταχύτερο δυνατόν από τον Έλληνα Υπουργό Τουρισμού, από τον πρόεδρο του Συμβουλίου (καί όχι από τήν Κομμισσιόν) καί νά υπάρχει έτοιμο από ελληνικής πλευράς πακέτο προτάσεων, όπως π.χ. έπιδοτήσεις από διορθωτικά ταμεία, εύνοϊκές δανειοδοτήσεις καί άλλες τυχόν προτάσεις.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΙ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΙ άρχισαν νά προσφεύγουν στή διαχειριστική Ικανότητα των Έλλήνων γιά νά λύσουν τά προβλήματα τής ναυτιλίας τους καί νά άρχίσουν νά άποκομίζουν καί κάποια κέρδη. Ήδη, σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, γνωστές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν αναλάβει τή διαχείριση άρκετών σοβιετικών πλοίων, κυρίως δεξαμενοπλοίων.

Ή διαχείριση αυτή γίνεται μέ διάφορες μορφές, μέ επικρατέστερη τή δημιουργία κοινών επιχειρήσεων μέ ποσοστιαία συμμετοχή 60% των Σοβιετικών, οί όποιοι διαθέτουν τά πλοία έπανδρωμένα μέ σοβιετικά πληρώματα, καί 40% των Έλλήνων πού αναλαμβάνουν τή διαχείριση. Κατά τίς σχετικές πληροφορίες, σέ μία τέτοια κοινή επιχείρηση Σοβιετικών καί Έλλήνων έχει αναμειχθεί καί ό ήδη γνωστός στήν ελληνική αλλά καί τή διεθνή κοινή γνώμη από τό γάμο του μέ τήν Χριστίνα Ώνάση Σεργκεί Καούζωφ, ένώ κλείνονται καί συμφωνίες γιά τή διαχείριση ταχύπλοων σοβιετικών επιβατηγών τύπου «φλαίν ντόλφιν» νεώτερης γενιάς πού θά δρομολογηθούν είτε σέ ελληνικές έσωτερικές γραμμές, είτε σέ έσωτερικές γραμμές άλλων χωρών, κοντινών καί μακρινών.

Συνεπεία τής δημιουργίας αυτών των κοινών επιχειρήσεων είναι πλέον έμφανής ή παρουσία πολλών Σοβιετικών ναυτιλιακών στελεχών στόν Πειραιά.

ΔΥΟ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ από τήν τραγωδία του υπερδεξαμενοπλοίου «Χέιβεν»:

Ή πρώτη άφορά τήν άμεσότητα πού επέδειξε ή διαχειρίστρια εταιρία στήν έννημέρωση τής κοινής γνώμης γιά τό τραγικό άτύχημα, έννημέρωση πού δείχνει ότι άλλαξαν οί καιροί — πού οί άλλες εποχές πού σέ περιπτώσεις ναυτικών άτυχημάτων ήταν άδύνατο νά βρείς κάποιον υπεύθυνο νά δώσει μερικές συγκεκριμένες πληροφορίες είτε στίς οικογένειες ναυτικών μας πού άγωνιούσαν γιά τήν τύχη των δικών τους, είτε στά μέσα έννημέρωσής.

Καί ή δεύτερη, τήν προσήλωση του Έλληνος πλοίαρχου στό υπέρτατο καθήκον άκόμη καί μέ θυσία τής ζωής

του: Ό ήλικίας 44 έτών πλοίαρχος Πέτρος Γρηγορακάκης «άγωνιζόταν νά σώσει τούς έγκλωβισμένους» έγραφαν τό Σάββατο στους τίτλους τους οί έφημερίδες καί διευκρίνιζαν ότι ό ήρωϊκός πλοίαρχος παρά τίς παροτρύνσεις των άλλων ναυτικών πού είχαν πέσει στή θάλασσα νά κάνει καί αυτός τό ίδιο γιά νά διασωθεί, παράμεινε στό φλεγόμενο πλοίο, προσπαθώντας νά σώσει εκείνους πού είχαν έγκλωβισθεί. Αυτή ή προσήλωση στό υπέρτατο καθήκον πρέπει νά τιμηθεί από όλους μας καί πρώτα πρώτα από τήν Πολιτεία καί βεβαίως χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ έπισημαίνεται ή επίδειξη επενδυτικού ενδιαφέροντος από έφοπλιστές γιά τό λιανεμπόριο αλλά καί γιά άλλες επιχειρήσεις στήν ξηρά. Ήδη έχει αναγραφεί ότι ό κ. Στ. Γουρδομιχάλης, μετά τή συμμετοχή του στήν γνωστή επιχείρηση ΑΦΟΙ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΙ, ενδιαφέρεται γιά τήν άγορά του έπίσης γνωστού πολυκαταστήματος «MINION», στό όποιο όπως αναφέρεται, είχε εγκαταστήσει δικούς του έλεγκτές γιά τόν έλεγχο τής περιουσιακής καταστάσεως τής επιχείρησεως. Έγράφη έπίσης ότι γιά τήν ίδια επιχείρηση έχει επιδείξει ένδιαφέρον «ένas άλλος, νεαρός καί όψιμος έφοπλιστής», χωρίς όμως νά αναφέρεται όνομα. Στο μεταξύ ό κ. Δημ. Χατζής προέβη στήν άγορά τής εταιρίας «ΕΡΙΟΥΦΑΝΤΟΥΡΓΙΚΗ» πού άσχολείται μέ τήν παραγωγή καί επεξεργασία νημάτων καί ύφασμάτων. Τό τίμημα τής εξαγοράς λέγεται ότι ανήλθε σέ 800 έκατ. δραχμές καί ή εταιρία αυτή, μέ μετοχές εισηγμένες στό χρηματιστήριο, θά αποτελέσει ουσιαστικά μία Holding Company των εταιριών πού διατηρεί στή στεριά ό κ. Χατζής, ό όποιος είναι έπίσης καί Ιδιοκτήτης τής εταιρίας Canar Dore πού άσχολείται μέ τήν παραγωγή πατέ πάπιας στή Μεσσηνία. Πρέπει νά προστεθούν καί οί πληροφορίες σύμφωνα μέ τίς όποιες τό ξενοδοχείο «Κάραβελ» πρόκειται νά πωληθεί στόν κ. Άντώνη Λελάκη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ τής Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννης Χαλās τοποθε-

τήθηκε στό νέο διοικητικό συμβούλιο τής ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ — πρόκειται γιά ιδιαίτερα επιτυχημένη τοποθέτηση: Θά υπάρχει στό Δ.Σ. καί ένas άνθρωπος πού ξέρει σέ βάθος τά ναυτιλιακά, ιδιαίτερα αναγκαίο στήν επιχείρηση αυτή πού έχει καί ναυτιλιακό τομέα.

ΜΙΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗ πού προκύπτει από τά όσα κυκλοφορούν στόν Πειραιά: Ή υπόθεση των πλοίων νέας τεχνολογίας καί ιδιαίτερα των νορβηγικών καταμαράν θά μάς άπασχολήσει μάλλον γιά πολύν καιρό αλλά ένδέχεται νά άπασχολήσει καί άλλους (ή άλλες χώρες) στήν υποθετική περίπτωση πού είναι αληθινά όσα λέγονται ή ακούγονται γιά υπερτιμολογήσεις (πού φαίνεται ότι γίνονται καί άλλοι καί όχι μόνον σέ μάς) προκειμένου νά εισπραχθούν κρατικές επιχορηγήσεις, εκτός, βεβαίως, καί αν οί «κουτόφραγκοι» δέν είναι τόσο κουτοί, όσο θέλουμε νά τούς εμφανίζουμε έμεις, καί κουκουλώσουν τήν υπόθεση, όπως κάνει ή γάτα μέ τίς άκαθαρσίες της.

Οί Νορβηγοί, οί όποιοι φαίνεται ότι μάς θεωρούν πολύ καλούς πελάτες, συνεχίζουν νά μάς «πνίγουν» μέ τίς έννημερώσεις τους — μία τέτοια έννημέρωση πρόκειται νά γίνει αύριο (Τρίτη) τό βράδυ στό «Ίντερκοντινένταλ» από τό Norwegian Marine Technology Research Institute σέ συνεργασία μέ τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ. καί κάποιος πρέπει νά τούς ρωτήσει πού άλλοι, σέ ποιές άλλες χώρες, δηλαδή, έκαναν παρόμοια έννημέρωση καί σέ ποιά έκταση.

Ό κ. Άνδρέας Βομβογιάννης, όποιος ειρήσθω έν παρόδω, βρίσκεται σέ δικαστική διένεξη μέ τήν νορβηγική εταιρία Ulstein διεκδικώντας μία άποζημίωση γύρω στα τέσσερα δίσ δραχμών, άπαντώντας μέ έπιστολή του σέ δημοσίευμα τής έφημερίδας «Κέρδος» σημείωνε ότι «τό πλήρωμα του «Γκόλντεν Όλύμπικς» (εύτυχώς όχι όλο) δέν «μεταγράφηκε» στήν Πειραική ΑΝΕ αλλά «μετακινήθηκε» μέ τίς εύλογίες τής Ulstein έρήμην τής εταιρίας μας, μέ βάση τά κρατούντα νέα ήθη σέ νεοφανείς άλεξιπτωτιστές στήν άκτοπλοία μας».

ΣΤΟ ΣΦΥΡΙ καί τό κρουαζιερόπλοιο «Constellation» τής εταιρίας Καβουνίδη, ή όποία όπως είναι γνωστό, έπλη-



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

γη άνεπανόρθωτα από τη γνωστή «ταξιδιωτική οδηγία» του (τότε) Άμερικανού Προέδρου Ρόναλντ Ρήγκαν. Τό «Constellation», τό όποιο από τότε πού άκίνητοποιήθηκε βρίσκεται στόν Κόλπο τής Έλευσίνας, είναι ναυπηγήσεως 1962 αλλά είχε μετασκευασθεί τό 1982 μέ τίς φροντίδες καί τήν προσωπική επίβλεψη του άείμνηστου Βάσου Καβουνίδη καί αποτελούσε μία από τίς επίλεκτες μονάδες του στόλου των έλληνικών κρουαζιεροπλοίων. Μαζί μέ τό «Constellation» έκποιοούνται από τήν ΕΤΒΑ (οί προσφορές πρέπει νά υποβληθούν ως μεθαύριο Τετάρτη 17 Άπριλίου) τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «Άργοςτόλι», ναυπηγήσεως 1977 καί μεταφορικής Ικανότητας 625 επιβατηγών καί 97 ΙΧ αυτοκινήτων πού βρίσκεται στό Άργοςτόλι, καί τό καταδυτικό πλοίο «Ποσειδών», πού βρίσκεται στή Δραπετσώνα.

Στό μεταξύ παρατάθηκε ως τήν Πέμπτη 18 Άπριλίου ή προθεσμία γιά τήν υποβολή προσφορών γιά τά πέντε πλοία τής Έλληνικής Άκτοπλοΐας «Σάμαινα», «Ίκαρος», «Πάρος», «Νάξος» καί «Ίονίς».

ΑΝΑΔΗΜΟΣΙΕΥΟΥΜΕ, χωρίς τό παραμικρό σχόλιο — τί άλλο νά προσθέσουμε, άλλωστε, έμείς σ' αυτό τό τόσο ευγλωττο κείμενο; — από τό δημοσιογραφικό όργανο των άσυρματιστών «Ήχώ των Θαλασσών» (τεύχος Ίανουαρίου — Φεβρουαρίου):

«Ξέρεις, ρέ, από πού πληρώνονται τά σάντουϊτς καί οί κόκα-κόλες πού τρώμε καί πίνουμε τώρα;»

Όσο καί αν φαίνεται άπίστευτο, άγαπητοί συνάδελφοι καί φίλοι άναγνώστες, είναι καί αυτή μία από τίς άξιόπιστες άπαντήσεις πού δόθηκαν στά άμείλικτα έρωτήματα τά όποια έ-

θεσε ή ΠΕΡΡΑΕΝ μέ τήν έκθεση έλέγχου των οικονομικών τής ΠΝΟ στό Γενικό Συμβούλιο.

Στό ίδιο ύφος καί ήθος καθώς καί έπίπεδο «άξιοπιστίας» βρίσκονταν καί οί άλλες άπαντήσεις, αν βέβαια μπορούν νά θεωρηθούν άπαντήσεις τά «μουγκανίσματα».

Ό γνωστός σέ όλους μηχανισμός «άγγελολογίας» έπνιξε κάτω από τήν όχλοβοή τής άνύποπτης «άγέλης» τίς λίγες, έλάχιστες, φωνές οί όποίες ήρωικά, αλλά μάταια, πάλεψαν νά μεταφέρουν μέσα στήν αίθουσα του Γενικού Συμβουλίου καί από τήν άγωνία, τόν μόχθο καί τόν πόνο του ναυτεργάτη.

Γιά μίαν άκόμη φορά τό δθλιο αυτό σκηνοθετικό εύρημα πού όνομάστηκε Γενικό Συμβούλιο τής ΠΝΟ, έμφανίστηκε σάν κορυφαία έκδήλωση του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

Ός πότε, νομίζουν ότι οί ναυτεργάτες θά έπιτρέπουν στους καλοβολέμενους «μπροστάρηδες» του συνδικαλιστικού τους κινήματος καί στους καλοπληρωμένους «σοφούς» παρακεντές τους νά συνεχίζουν αυτήν τήν άθλια πάνω στίς πλάτες του ναυτεργάτη κωμωδία;

Πότε θά αποφασίσουν οί πρωταγωνιστές τής θλιβερής παράστασης νά κατεβάσουν οί ίδιοι τήν αύλαία καί οί ίδιοι νά πούν La comedia est finita (ή κωμωδία τελείωσε);

Όσο πιά γρήγορα τό αποφασίσουν καί τό κάνουν τόσο καλύτερα γιά αυτούς.

Γιατί έφτασε ή ώρα πού οί ναυτεργάτες θά πάρουν στά χέρια τους τό φραγκέλιο καί θά φωνάξουν:

«Τόν οίκον μου, οίκον συναλλαγής καταντήσατε».

Η ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ»

ΠΡΟΗΧΘΗ σέ άρχιπλοίαρχο καί άνέλαβε τή διεύθυνση του Ναυτικού Νοσοκομείου Άθηνών ό γνωστός ούρολόγος καί έπίκουρος καθηγητής κ. Άθαν. Ντούνης. Η άναφορά του γεγονότος από τή στήλη γίνεται γιά δύο λόγους: Πρώτα - πρώτα, γιατί ό κ. Άθαν. Ντούνης είναι δίδυμος άδελφός (έξ ου καί ή έκπληκτική όμοιότητά τους) του έπιτίμου άρχηγού του Λιμενικού Σώματος καί άγαπητού φίλου καί συνεργάτη Χρήστου Ντούνη. Καί κατά δεύτερο λόγο γιατί είναι καί δικός μας (των δημοσιογράφων) γιατρός — ό κ. Άθαν. Ντούνης είναι συμβεβλημένος μέ τόν ΕΔΟΕΑΠ (Ένιαίο Δημοσιογραφικό Όργανισμό Έπικουρικής Άσφαλίσεως καί Περιθάλψεως) καί άρκετοί συνάδελφοι έχουν βρεί τήν ύγεία τους χάρη στίς πολύτιμες φροντίδες του. Μέ τήν εύκαιρία πρέπει νά προστεθεί ότι στήν οικογένεια Ντούνη ύπάρχει άκόμη ένας γιατρός, ό όρθοπεδικός Έλευθ. Ντούνης, μικρότερος άδελφός του Θάνου καί του Χρήστου Ντούνη, πού είναι διευθυντής τής Όρθοπεδικής Κλινικής του Λαϊκού Νοσοκομείου Άθηνών.

ΕΠΙΤΥΧΙΕΣ παιδιών των ναυτικών μας: Ό κ. Νίκος Κάτρης, γιός του Καπτάν Μίμη Κάτρη, πού είναι από καιρό στέλεχος τής εταιρίας ΤΟΥΟΤΑ ΕΛΛΑΣ καί μέχρι τώρα ήταν υπεύθυνος γιά τίς σχέσεις τής εταιρίας μέ τόν Τύπο, ανέλαβε διευθυντής μάρκετινγκ έπιβατικών αυτοκινήτων. Έτσι οί ναυτικοί μας πού έπιθυμούν νά άποκτήσουν αυτοκίνητο ΤΟΥΟΤΑ μπορούν νά άπευθύνονται πλέον στόν κ. Κάτρη γιά τήν καλύτερη έξυπηρέτησή τους.

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.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Ύπό την παθητική καταστολή στην επιθετική πρόληψη

Τού κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

**Τά ατυχήματα υπαγορεύουν
τά μέτρα**

Παρακολουθώντας τά σοβαρά ναυτικά ατυχήματα τά όποια συνέβησαν κατά καιρούς — κατά κανόνα σέ επιβατηγά πλοία μέ απώλειες μεγάλου αριθμού επιβαινόντων — καί ιδιαίτερα συγκίνησαν τήν διεθνή κοινή γνώμη, παρατηρούμε ότι μετά από τέτοια ατυχήματα, ύψήρξε μία γενική συνέγερση τής διεθνούς κοινότητας. Πραγματικά δραστηριοποιήθηκε καί έθεσε σέ λειτουργία μηχανισμούς οι όποιοι έπεξεργάστηκαν, προώθησαν καί έθέσπισαν μέτρα άσφαλείας καί προστασίας τών ταξιδευόντων στην θάλασσα μέ τήν βελτίωση τών κατασκευαστικών καί έξοπλιστικών στοιχείων τών πλοίων προκειμένου νά αντιμετωπίζονται περισσότερο αποτελεσματικά οι κίνδυνοι πού προκάλεσαν τά αντίστοιχα ατυχήματα.

Τέτοια επιβεβαιωμένα παραδείγματα είναι ή βύθιση του «Τιτανικού» τό 1912 πού έγινε ή άφορμή γιά τήν καθιέρωση τής πρώτης Solas τό 1914 ή όποια όπως είναι γνωστό σέ επίπεδο διάσωσης τών ναυαγών μετά τό ατύχημα προέβλεψε τόν ύποχρεωτικό έφοδιασμό τών πλοίων μέ σωσίβιες βάρκες καί σέ επίπεδο πρόληψης είχε καθιερώσει τίς περιπολίες του Βορείου Άτλαντικού γιά τήν άνίχνευση καί έντοπισμό τών πάγων καί παγοβούνων.

Ή πρόσφατη τελευταία τροποποίηση τής SOLAS, μέ τήν όποια θεσπίστηκαν μέτρα γιά τό Damage Stability τών πλοίων ρό-ρό είχε άφορμή τήν άντροπή του Άγγλικού Έπιβατηγού - Όχηματαγωγού Ro-Ro (Herald of free

Enterprise) έξω από τό Όλλανδικό λιμάνι του Zeebrücke λόγω κατακλύσεως του χώρου όχημάτων μέ άποτέλεσμα τήν απώλεια μεγάλου αριθμού επιβαινόντων. Τό όλο θέμα κινήθηκε άπό τήν Άγγλική κυβέρνηση.

Βέβαια έδώ δέν μπορούμε νά μήν άναφερθούμε μέ κάποιο σκεπτικισμό γιάτί μία άναλογη εύαισθησία δέν έκδηλώθηκε στην περίπτωση του επιβατηγού - όχηματαγωγού «Donaraz» στις Φιλιππίνες τό 1987 πού όπως ύπολογίζεται σχεδόν 4.400 άνθρωποι έγκλωβίστηκαν από τήν φωτιά (καί άπωλέστηκαν), ή όποια προκλήθηκε κατά τήν σύγκρουση του πλοίου μέ δεξαμενόπλοιο.

Αυτή βέβαια ή διεθνής «άδιαφορία» γύρω από τό τραγικό αυτό ατύχημα πού είχε τίς μεγαλύτερες απώλειες — από όσο ποτέ — σέ καιρό ειρήνης, είναι άνεξάρτητη από τήν άδυναμία — μέ τήν σημερινή τουλάχιστον τεχνολογία — επινόησης κάποιας συσκευής ή συστήματος μέ τήν όποια θά ήταν δυνατή ή προστασία τών θαλάσσιων επιβατηγών από τέτοιας μορφής ατυχήματα (πυρκαϊές) πού χωρίς άμφιβολία καί συχνότερα είναι καί ή έκτασή τους είναι όση τουλάχιστον καί ή άντροπή ενός πλοίου (άπό πλευράς άπωλειών).

Όμως άνεξάρτητα από τήν τροποποίηση τών Διεθνών Συμβάσεων ή όποια συντελείται μετά από μελέτη τών σχετικών θεμάτων από τά καθιερωμένα όργανα του IMO, είχαμε καί μία μονομερή πρόταση τής κυβερνήσεως τών ΗΠΑ ή όποια καί κυρώθηκε άπό τό Νομοθετικό Σώμα τών ΗΠΑ μέ άφορμή τήν οικολογική καταστροφή

πού προκάλεσε στις άκτές τής Άλάσκας ή διαρροή 262.000 βαρελιών πετρελαίου από τίς δεξαμενές του προσαράξαντος στην άκτή Άμερικανικού ύπερδεξαμενοπλοίου «Exxon Valdez». Μέ τήν προωθούμενη νομοθεσία οι ΗΠΑ προβλέπουν σέ γενικές γραμμές ότι τά δεξαμενόπλοια τά όποια θά καταπλέουν στά λιμάνια τους θά πρέπει νά είναι κατασκευασμένα μέ διπύθμενα καί διπλές πλευρές (double bottoms and double skins).

Γιά τό μέτρο αυτό τών ΗΠΑ ύψήρξαν γενικώτεροι προβληματισμοί αλλά καί άντιδράσεις άφού αυτό ύπερακοντίζει κατά πολύ τήν φιλοσοφία καί τήν πρακτική τής διεθνούς ναυτικής κοινότητας όπως αυτή εκφράζεται μέσω τών μηχανισμών τών Διεθνών Συμβάσεων προστασίας από τήν θαλάσσια ρύπανση. Θά πρέπει άκόμη νά πούμε ότι οι άντιδράσεις ύψήρξαν τό άποτέλεσμα πού σέ θεωρητικό καί πρακτικό επίπεδο άμφισβητήσεων ως πός τήν αποτελεσματικότητα του μέτρου άφού καί τό οικονομικό κόστος κατασκευής αλλά συντήρησης καί λειτουργίας τέτοιων πλοίων θά είναι τεράστιο σέ σύγκριση μέ τά σημερινά επίπεδα (άνεξάρτητα βέβαια ότι τό κόστος αυτό θά τό πληρώσει τελικά ή κατανάλωση).

Ή διαφορετική φιλοσοφία προσέγγισης στηρίζεται στο γεγονός ότι καί ή ναυπηγική βιομηχανία πρέπει νά παραδειγματιστεί άπό τό γεγονός ότι ή αεροναυπηγική δέν σχεδιάζει άεροπλάνα γιά νά άντέχουν στις πτώσεις αλλά συγκεντρώνει τίς προσπάθειές της στο νά μήν πέφτουν τά άεροπλάνα. Κατά συνέπεια σύμφωνα μέ τήν

COULOUTHROS LTD.

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

λογική αυτή ή οποία κερδίζει καθημερινά έδαφος αυτό που χρειάζεται περισσότερο για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι κυρίως η βελτίωση των συστημάτων πλεύσης, ή βελτίωση των συνθηκών ναυσιπλοΐας και τελευταίο αλλά όχι ελάχιστο σωστή εκπαίδευση των πληρωμάτων και μία αυστηρότερη «γέφυρα» στα πλοία (βλέπε και «πετρελαιοκηλίδες και δεξαμενόπλοιοι» υπό 'Αντ. Δ. Λιβιεράτου στην «Καθημερινή» της 27.9.1990). Για το θέμα της εκπαίδευσης βλέπε παρακάτω παράγραφο 3.

Βελτίωση των κατασκευαστικών και εξοπλιστικών στοιχείων του σκάφους

Τά ναυτικά ατυχήματα στα πλοία μπορούν να εμφανιστούν με πολλούς τρόπους (ένδεικτική απαρρίθμηση τους δίνει ο ΝΔ 712/1970 περί Διοικητικού Έλέγχου των Ναυτικών Ατυχημάτων). Όμως στο μεγαλύτερο φάσμα τους αυτά μπορούν να καταλήξουν στην διαρροή — κατάκλυση των έσωτερικών χώρων με νερό και πιθανή βύθισή τους ή αντίθετα διαρροή προς την θάλασσα του υγρού φορτίου τους με βεβαία την ρύπανση του περιβάλλοντος καθώς επίσης μπορούν λόγω έκκρηξης πυρκαϊάς ή μόνο έκκρηξης να καταστραφούν και να εγκαταλειφθούν. Χωρίς αμφιβολίες υπάρχουν και άλλες κατηγορίες ατυχημάτων και όσο δέ η τεχνολογία προχωρεί οι ειδικές κατηγορίες πλοίων και συστημάτων μας επιφυλάσσουν τους δικούς τους κινδύνους.

Είναι βέβαια γνωστό ότι η στάση και της ναυτιλιακής κοινότητας και της Πολιτείας στο θέμα των ναυτικών ατυχημάτων χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια και να προλαμβάνουμε την επέλευσή τους αλλά και να ελαχιστοποιήσουμε τις δυσμενείς τους συνέπειες με κύριο μέλημα την διάσωση της ανθρώπινης ζωής που κινδυνεύει με το ατύχημα.

Είναι βέβαιο ότι τά μεταπολεμικά κυ-

ρίως χρόνια οι χώρες τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε διεθνές επίπεδο μέσω του IMO έχουν προχωρήσει στην λήψη ουσιαστικών μέτρων για την βελτίωση της κατασκευής και του εξοπλισμού του σκάφους, ώστε πραγματικά να προλαμβάνονται πολλά ατυχήματα, τά οποία για τους ίδιους λόγους ήταν πολυάριθμότερα στο παρελθόν, καθώς και όταν συμβούν αυτά να αντιμετωπίζονται επιτυχέστερα ως προς τις δυσμενείς τους συνέπειες. Χωρίς αμφιβολία η ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο.

Όμως είναι γεγονός ότι έφόσον η ανάγκη της καλύτερης και οικονομικότερης διακίνησης των αγαθών διά θαλάσσης επιβάλλει την αναζήτηση νέων τύπων πλοίων νέες διαρρυθμίσεις, την χρησιμοποίηση ακόμη νέων υλικών και συστημάτων είναι φανερό και νέοι κίνδυνοι παρουσιάζονται πού πρέπει ν' αντιμετωπίζονται.

Μέ αυτό τό πνεύμα βέβαια είναι νοητή και η ανάγκη προσαρμογής και των μέτρων αποτροπής και αντιμετώπισης των νέων αυτών κινδύνων.

Όμως και από την άλλη πλευρά θά πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι η εφαρμογή νέων λειτουργικών και συστημάτων ασφαλείας απαιτεί αρκετό χρόνο εξοικείωσης και ενημέρωσης τόσο σε επίπεδο αρμοδίων αρχών έλέγχου όσο και σε επίπεδο εξοικείωσης του προσωπικού των πλοίων.

Αυτό δέ έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί ή μή πλήρης εξοικείωση των ανθρώπων πού εφαρμόζουν στην πράξη τά συστήματα αυτά τά οποία τελικά την ίδια τους την ζωή θά προστατεύσουν είναι ουσιαστικά σαν να καταρρέει ολόκληρος ο μηχανισμός και όλη ή προσπάθεια.

Ίσως αυτό τό στοιχείο δέν έχει εκτιμηθεί στις πραγματικές του διαστάσεις. Η κατανόηση και ή λειτουργία των νέων συστημάτων και γενικώς των έπερχομένων τροποποιήσεων στις Ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις

δέν πρέπει νά εκληφθεί σαν μία μηχανιστική διαδικασία.

Αυτό είναι λάθος. Έδώ λειτουργεί ολόκληρος μηχανισμός πού από τό έπιτελείο της εταιρίας πρέπει νά περάσει στο πλοίο. Απαιτείται ή διαμεσολάβηση της εταιρείας ή όποια θά δώσει τό «στίγμα» για την ενημέρωση του προσωπικού της μέ την έννοια και της παροχής οδηγιών κλπ. αλλά και της ανάλογης υποστήριξης και ενθάρρυνσης. Ακόμη δέ, πράγμα πολύ πιθανόν για την καλύτερη κατανόηση της λειτουργίας των εισαγομένων νέων λειτουργικών συστημάτων νά απαιτείται και ή ειδική βραχυχρόνια εκπαίδευση των στελεχών του πλοίου σε σχολεία ξηράς. Μέ αυτή την τακτική είναι φανερό ότι απαιτείται αρκετός χρόνος για νά φανούν τά καλά αποτελέσματα από την εφαρμογή ενός νέου μέτρου.

Για τά παραπάνω μās δίνει άφορμή τό γεγονός ότι τά τελευταία χρόνια ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανισμός (έπαυσε νά είναι συμβουλευτικός) πού είχε οργανωθεί μέ έπιτελικές υπηρεσίες Γραμματείας κλπ. παρουσιάζει ένα παραγωγικό όργανο νέων Κανονισμών οι όποιοι εισάγουν μέ κάποια σπουδή θά λέγαμε νέα συστήματα και νέες τεχνολογίες. Καί αυτό όπωσδήποτε προκαλεί σκεπτικισμό άφου είναι γεγονός ότι τά πλοία αντιπροσωπεύουν τεράστιες επενδύσεις σαν οικονομικές μονάδες κινδυνεύουν νά βρεθούν σε ένα άβέβαιο μέλλον τό όποίο τους διαμορφώνει μέ άγνωστα κριτήρια ή έκδοση και νέων κανονισμών.

Ίσως δέν είναι τόσο άδικαιολόγητοι οι φόβοι πολλών ότι μέσα από τόν Όργανισμό και χωρίς αυτό νά συνειδητοποιείται εύρύτερα διαμορφώνονται πολιτικές των θαλασσιών μεταφορών.

Και όλα αυτά βέβαια παρά τό γεγονός ότι υπάρχει και σχετική εξέταση του Όργανισμού για την μή ταχεία τροποποίηση των Διεθνών Συμβάσεων.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Αλλά θα υποστηρίζαμε ακόμη ότι η αντίληψη αυτή της ταχείας τροποποίησης των Διεθνών Συμβάσεων που γίνονται μάλιστα με συντιμημένες χρονικές διαδικασίες έχει περάσει και στην καθημερινή πρακτική με μία περιέργη αντίληψη. Και αυτή είναι τό γεγονός ότι εφόσον επισυμβεί ένα ναυτικό ατύχημα και δημιουργείται μία διάχυτη αντίληψη ότι αυτό τό όποιο συνετέλεσε στην έκτέλεσή του είναι κυρίως ή αδυναμία των κατασκευαστικών και εξοπλιστικών στοιχείων του σκάφους. Τό γεγονός παίρνει πολλές φορές ιδιαίτερη διάσταση μέσω του τύπου δεδομένου ακόμη ότι και πρόσωποποιείται με την έννοια ότι ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης αδιαφόρησε και δέν έλαβε τά προσήκοντα μέτρα λειτουργίας των μέσων ασφαλείας του πλοίου κλπ. Έάν δέ στην περίπτωση αυτή έχουμε και την γνώμη όρισμένων που επικρίνουν και καταδικάζουν χωρίς νά γνωρίζουν τίς πραγματικές συνθήκες επέλευσης του ατυχήματος και κυρίως ποιά ή συμπεριφορά του ύλικού και ποιά του ανθρώπινου παράγοντα είναι φανερό ότι δημιουργείται μία μονόπλευρη ψυχολογία και πληροφόρηση της κοινής γνώμης μέχρι νά εκδοθούν οι έπίσημες εκθέσεις και τά αποτελέσματα της ανακριτικής και δικαστηριακής διαδικασίας.

Μέχρι τότε όμως μία πιά ψύχραιμη σκέψη δέν φαίνεται ότι είναι εύκολο νά διατυπωθεί δημόσια πολύ δέ περισσότερο όταν δέν συμβαδίζει απόλυτα με τό κλίμα που έχει δημιουργηθεί.

Όμως έπειδή συνήθως οι παραπάνω διαδικασίες καθυστερούν, έστω και αν τελικά ή αλήθεια ως προς τά αίτια του ατυχήματος είναι διαφορετική, ατυχώς στην κοινή γνώμη έχει περάσει ή συγκινησιακή πληροφόρηση με την όποία γιά πολύ χρόνο τροφοδο-

τείτο.

Είναι φυσικό λοιπόν κάτω από μία τέτοια φόρτιση και πίεση της κοινής γνώμης οι πολιτικοί νά κινούνται προς την κατεύθυνση της ίκανοποίησής της με μέτρα που θεωρούνται περισσότερο έντυπωσιακά. Και ασφαλώς κατευθύνονται στην πιά εύκολη λύση που είναι τό πλοίο φορτώνοντάς το με περισσότερο τεχνολογία, με περισσότερη εξειδίκευση, με μεγαλύτερη συντήρηση με περισσότερα βάρη. Προκειμένου νά αντιμετωπιστεί μία συγκεκριμένη κατηγορία κινδύνων.

Η πρόληψη περνά μέσα από την εκπαίδευση

Τό έπιχείρημα, εάν είναι καλύτερο νά προλαμβάνουμε ένα ατύχημα από τό νά ελαχιστοποιούμε τίς συνέπειές του, είναι αρκετά παλιό, πλην όμως με τά παραπάνω σοβαρά μέτρα τό βάρος των όποιων καλείται νά σηκώσει στους ώμους της ή ναυτιλία, τό θέμα αρχίζει νά παίρνει διαστάσεις.

Ο ρόλος του προσωπικού του πλοίου πρέπει νά εξετάζεται σέ συνδυασμό με την συμπεριφορά του ύλικού άφου τελικά ή αποτελεσματικότητα του εξαρτάται και από την συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα.

Και αυτό αποδεικνύεται από την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων από την όποία προκύπτει σέ πολλές περιπτώσεις ότι διαφορετική θά ήταν ή εξέλιξη τους εάν διαφορετική είχε λειτουργήσει ο άνθρωπος παράγοντας.

Τά μέτρα γιά τό damage stability γιά τά πλοία ρό-ρό και τά double bottoms — double skin vessels, γιά τά δεξαμενόπλοια χωρίς άμφιβολία έχουν την λογική τους, πλην όμως δέν παύουν νά αντιμετωπίζουν μόνο συγκεκριμένους κινδύνους.

Όμως τί συμβαίνει με τίς άλλες κα-

τηγορίες κινδύνων; Ποιά είναι ή στάση μας γιά την παρουσία τους και την άπειλή τους;

Αλλά ακόμη και γιά τίς δύο αυτές κατηγορίες ατυχημάτων που τόσο άνησυχία και τόσα μέσα λαμβάνονται από πλευράς πλοίου γιά την ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους, ποιά ή στάση μας γιά τό γεγονός ότι τό μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων των κατηγοριών αυτών όφείλονται στους δύο βασικούς έφιάλτες του θαλάσσιου ταξιδίου που είναι ο κίνδυνος της προσάραξης και ο κίνδυνος της σύγκρουσης;

Και προκαλεί βέβαια ένα προβληματισμό τό γεγονός ότι ενώ τά δύο περιστατικά απέδειχσαν ότι όφείλονται σέ κακή λειτουργία του ανθρώπινου παράγοντα βλέπουμε νά υπάρχει προβληματισμός και λήψη μέτρων όχι προς την πλευρά του παράγοντα που διαπιστώθηκε ή κακή λειτουργία αλλά μονομερώς προς την πλευρά του πλοίου, του όποιου, κάτω από τίς συγκεκριμένες συνθήκες, ή συμπεριφορά δέν ήταν διαφορετική από την άναμενόμενη, γεγονός που ιδιαίτερα όμως έπρεπε νά λάβει ύπόψη του και ο άνθρωπος παράγοντας.

Και γιά μās ο προβληματισμός έντοπίζεται στό μήπως ή διεθνής κοινότητα με περισσότερη περίσκεψη έπρεπε νά προχωρεί στην λήψη νέων μονομερών μέτρων χωρίς νά έχει εξαντλήσει προηγουμένως προς όλες τίς κατευθύνσεις τίς έρευνές της γιά τούς λόγους που συνετέλεσαν στην πρόκληση των ατυχημάτων αυτών και νά εισηγηθεί μέτρα προς όλες αυτές τίς κατευθύνσεις;

Γιατί συνακόλουθα προς τά παραπάνω παραμένει τό έρώτημα: Κάθε φορά δηλαδή που ο άνθρωπος παράγων έπιλήσμων των στοιχειωδών ή και εξειδικευμένων ακόμη έπαγγελματικών του ύποχρεώσεων δέν ανταπο-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5812, 394.3992

394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIER
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

κρίνεται στά καθήκοντά του θά πρέπει ή διεθνής ναυτική κοινότητα έκφραζομένη διά του IMO νά προβαίνει σέ συνεχείς καί σέ βάθος τροποποιήσεως τών κατασκευαστικών καί εξοπλιστικών στοιχείων του σκάφους; 'Αληθινά πού οδηγεί αυτή ή λογική καί πού οδηγούμεθα; Μήπως στήν δημιουργία πολλαπλών πανάκριβων πλοίων μέ τό αίτιολογικό ότι ο άνθρωπινος παράγων είναι ανεπαρκής.

Είναι μία προβληματική ή όποια ξεκινά από τό γεγονός ότι δέν είδαμε αληθινά τήν ευαισθησία τής διεθνούς κοινότητας νά έκδηλώνεται καί πρός τήν πλευρά του ανθρώπινου παράγοντα;

Μήπως θεώρησε ότι καταδικάζοντας τόν συγκεκριμένο πλοίαρχο καί ναύκληρο του 'Αγγλικού όχηματαγωγού γιά συγκεκριμένη παράλειψη καί τόν πλοίαρχο καί άνθυποπλοίαρχο του 'Αμερικανικού δεξαμενοπλοίου όμοίως, Ικανοποιήθηκε ή κοινή γνώμη; 'Όμως είναι λάθος.

Γιατί στή θάλασσα μέσα στό πλοίο ο καθένας δέν λειτουργεί αυτόνομα αλλά αποτελεί τόν κρίκο μιās αλυσίδας πού κινεί καί λειτουργεί τό πλοίο.

Σφάλματα στό πλοίο πού οδηγούν σέ ατύχηματα δέν πρέπει νά θεωρούνται πάντοτε σάν προσωπικά καί απομονωμένα από τό υπόλοιπο κύκλωμα λειτουργίας του πλοίου.

Πρέπει νά εϋρευνώνται βαθύτερα καί οί έρευνες νά επεκτείνονται σέ όλόκληρο τό κύκλωμα εάν δηλαδή αυτό λειτουργεί σωστά στό σύνολό του.

Καί από ότι φαίνεται τό κύκλωμα αυτό καί στίς δύο περιπτώσεις έπασχε. 'Η συγκυρία τών συνθηκών έφερε τό νά έκδηλωθεί στόν συγκεκριμένο χρόνο.

Τό έρώτημα μας τώρα: Ποιά ή ευαισθησία καί ποιά ή άνησυχία γιά τήν γενίκευση του προβλήματος τής βαθύτερης μελέτης του, τής εξαγωγής συμπερασμάτων καί τής υποβολής προτάσεων μέτρων;

Ουδείς έχει τήν άποψη ότι πρέπει νά παύσει κάθε πρόοδος στήν βελτίωση του ύλικού τών πλοίων. Αυτό δέν είναι νοητό. Αυτό όμως πού θεωρούμε αναγκαίο νά διατυπώσουμε έδώ είναι ότι δέν είναι δυνατό νά αναζητούνται

άδυναμίες καί έλατώματα μόνο από τό πλοίο καί τόν εξοπλισμό του. Δέν είναι δυνατό δηλαδή νά περνά μόνο ή πολιτική άποψη του θέματος (δηλ. ή σκοπιμότης πού ζητά τήν εύκολη λύση γιά Ικανοποίηση τής κοινής γνώμης).

'Εχουμε ύποχρέωση νά αναζητούμε μέ άντικειμενικότητα τί έφταιξε καί τί πρέπει νά διορθωθεί. 'Όχι του τί έφταιξε καί τί εύκολώτερα μπορεί νά διορθωθεί, είτε αυτό γίνεται γιά λόγους έντυπωσιασμού ή άκόμη γιά λόγους μιās πολύ βαθειά καλυμμένης σκοπιμότητας.

'Αλλά άς πλησιάσουμε περισσότερο τώρα τών ανθρώπινου παράγοντα. Είναι γεγονός ότι ο Γενικός Γραμματέας του IMO κ. Σριβάσταβα είχε δείξει μιā ιδιαίτερη ευαισθησία στά θέματα του προσωπικού τών πλοίων καί ιδιαίτερα στά θέματα τής ναυτικής εκπαίδευσης. 'Επί τών ήμερών του έγιναν σοβαρά βήματα μέ κορυφαίες αναφορές στήν κύρωση τής Διεθνούς Σύμβασης γιά τή τήρηση τών φυλακών καί προτύπων ναυτικής εκπαίδευσης καθώς καί μέ τήν ίδρυση καί λειτουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο τής Σουηδίας πού λειτουργεί υπό τήν αιγίδα καί μέ δαπάνες του IMO.

'Η προσεκτική μελέτη τών κειμένων τής Σύμβασης άβίαστα οδηγεί στό συμπέρασμα ότι ο βασικές άρχές καί επιχειρησιακές οδηγίες τής τήρησης ασφαλούς φυλακής καθώς καί τά πρότυπα τής ναυτικής εκπαίδευσης διέπονται από ρεαλιστικό πνεύμα καί καλύπτουν έπαρκώς άντίστοιχα τίς άνάγκες τής πράξεως καί τό γνωστικό πεδίο τής βασικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Αυτό τό όποιο βέβαια δέν γνωρίζουμε είναι τό πώς ή κάθε χώρα αυτά τά κείμενα τά επεξεργάζεται καί τά μεταπλάτει σέ κατανοητό διδακτικό ύλικό μάθησης καί πληροφόρησης.

'Ενδειξη περί αυτού έχουμε τήν γνώμη ότι αποτελεί τό επίπεδο τών ναυτικών σπουδών σέ κάθε χώρα.

Καί ένώ τά παραπάνω έχουν άπασχολήσει τόν χώρο τής θεωρίας στήν πράξη τά πράγματα έμφανίζονται δια-

φορετικά.

Παίρνοντας πάλι άφορμή από τά παραπάνω δύο παραδείγματα εύλικρινά διερωτάται, ο κάθε έχέφρων περί τήν ναυτιλία άσχολούμενος, δέν γνώριζε ο πλοίαρχος του άνατρέποντος όχηματαγωγού τίς συνέπειες τής κατάκλυσης όλοκληρου τής επιφάνειας του χώρου όχημάτων καί του σχηματισμού μιās τόσο έντεταμένης έλεύθερης επιφάνειας από πλευρά σέ πλευρά του πλοίου; 'Ασφαλώς τό γνώριζε όπως πιθανόν καί ο ναύκληρος πού δέν ασφάλιζε τούς καταπέλτες. Κατά συνέπεια καί οί δύο έπρεπε νά «ήξεραν τό μάθημά τους» αλλά δέν κατέβαλαν τήν άναμενόμενη προσοχή γιά νά τό εφαρμόσουν στήν πράξη.

Κάτι άνάλογο βέβαια συνέβη καί μέ τόν πλοίαρχο καί τόν άνθυποπλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου. Χωρίς άμφιβολία οί καθηγητές τους πολλές φορές θά τούς είχαν τονίσει γιά τόν πλοῦ μέσα σέ στενούς διαύλους καί κοντά στίς άκτές, γιά τόν ρόλο τής όπτικής επιτήρησης πέρα από τίς συσκευές καί άκόμη γιά τήν παρουσία του πλοιάρχου στήν γέφυρα όταν τό πλοίο παραπλέει τέτοιες περιοχές.

'Αλήθεια τί μπορεί νά φταίει;

Είναι ένα βασανιστικό έρώτημα στό όποιο όμως πρέπει νά ύπάρχει άπάντηση, έστω καί προσεγγιστική.

Γεγονός είναι ότι γιά ένα άτύχημα πολλοί θεωρούν ότι αυτό ύπήρξε χρονικά καί λογικά προπαρασκευασμένο μέ τήν έννοια ότι μικρές ή μεγάλες παραλείψεις ή σφάλματα συσσωρεύτηκαν καί σέ κάποια στιγμή πού οί έξωτερικές συνθήκες ήταν περισσότερο άντίξοες καί τό «έσωτερικό μέτωπο» του πλοίου παρουσίασε τήν μεγαλύτερη άδυναμία ώστε συντονισμένα νά λειτουργήσει άποτρεπτικά, τότε έκδηλώθηκε τό άτύχημα.

Μελετώντας τό Ιστορικό τών διαφόρων ναυτικών ατυχημάτων δέν φαίνεται αυτά νά προκλήθηκαν από άγνοια τών ανθρώπινου παράγοντα γιατί δέν απαιτήθηκε ή έπίληση συγκεκριμένες γνωστικής ύλης τήν όποια νά άγνοούσε ο συγκεκριμένος ναυτι-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

κός.

Αυτό τό όποιο φαίνεται περισσότερο ότι συμβάλλει στην μή άποτροπή του άτυχήματος είναι ή μή συνειδητοποίηση στόν άπαιτούμενο βαθμό, τίς συνέπειας πού μπορεί νά έχει μία μικρή ή μεγάλη παράλειψη γιά όφειλόμενη ένέργεια ή σφάλμα περί τήν εκτέλεσή της.

Κατά νοΰ βέβαια έχουμε τίς τεράστιες οικολογικές καταστροφές αλλά καί άπώλειες άνθρωπίνων ύπάρξεων καί τεράστιων περιουσιών από άπλές άνθρώπινες άμέλειες στόν επαγγελματικό χώρο, όπως μία έσφαλμένη εκτίμηση ή έμμογή μας νά μήν μεταβάλλουμε έγκαιρα πορεία γιά τήν άποφυγή της συγκρούσεως, ή στροφή του πλοίου σέ μή έπαρκή χώρο αλλά καί τόσες άλλες περιπτώσεις μέσα στό πλοίο πού προκαλούνται από σαφή έσφαλμένη εκτίμηση ή έλλειψη της όφειλόμενης προσοχής. 'Αλλά ή άδιαφορία αυτή μπορεί επεκτείνεται καί σέ όλους τούς τομείς έσωτερικής λειτουργίας του πλοίου καί άφορά όλο τό προσωπικό. 'Η έξειδικευμένη άποστολή του καθενός στό πλοίο δέν πρέπει νά άποτελεΐ Terra Incognita γιά τήν Ιεραρχία στό πλοίο. Καί αυτό διατυπώνοντας έννοούμε ότι δέν είναι δυνατόν νά μήν ύπάρχει λειτουργική Ιεραρχία καί Ιδιαίτερα σέ θέματα πού άμέσως ή έμέσως συνδέονται μέ τήν ασφάλεια του πλοίου. 'Η εικόνα της λειτουργικής έτοιμότητας του πλοίου πρέπει νά είναι διάφανη καί ύπαγόμενη καί ύπακούουσα στην Ιεραρχική αντίληψη πού σαφώς είναι διατυπωμένη μέσα στους Ισχύοντες κανονισμούς.

Όμως Ιδιαίτερα θά επιμείνουμε στα θέματα των προσαράξεων καί των συγκρούσεων πού όπως αναφέρθηκε άποτελούν τό μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτικών άτυχημάτων.

'Εδώ θά πρέπει νά επαναλάβουμε ότι ή ύπερβολική έμπιστοσύνη στα όργανα καί στίς πανάκριβες συσκευές πού ύπάρχουν στή γέφυρα των πλοίων άφαιρούν από τόν 'Αξιωματικό μεγάλο μέρος του ένδιαφέροντός του γιά τήν όπτική επίτηρησή της πε-

ριοχής. 'Ο άξιωματικός δηλαδή δεχόμενος τήν άπόλυτη άξιοπιστία της συσκευής καί Ιδιαίτερα του ραντάρ άποκόπτεται από τόν περιβάλλοντα χώρο καί λειτουργεί άπομονωμένος χωρίς νά συνειδητοποιεί ότι ό τεράστιος αυτός όγκος κινείται μέσα σέ αυτό τόν χώρο καί οί κινήσεις του έπηρεάζουν καί έπηρεάζονται μέ βάσει τίς πραγματικές τους διαστάσεις καί όχι τίς διαστάσεις της εικόνας στή συσκευή.

Δέν είναι νοητό νά θεωρείται έπαρκές καί νά άπλοποιείται σέ άπαράδεκτο βαθμό ό παράπλους επικίνδυνων περιοχών, ή παράλειψις έννημέρωσης των χαρτών καί τόσες άκόμη άλλες διαδικασίες πού μέ τήν βοήθεια του ραντάρ διασφαλίζουν τήν όμαλή εξέλιξη της ναυσιπλοΐας του πλοίου.

Καί θά ύποστηρίζοταν άκόμη ή «μηχανίστικη» αντίληψη της ναυσιπλοΐας έχει άπλοποιήσει σέ επικίνδυνο βαθμό τίς διαδικασίες της ασφαλούς ναυσιπλοΐας γεγονός πού έχει ύποβιβάσει αυτή καθαυτή όχι τήν «ναυσιπλοΐα» αλλά τήν «ασφάλεια της ναυσιπλοΐας» μέ άποτέλεσμα σάν ύποβαμισμένος χώρος έλάχιστα νά άπασχολεί τό έπιτελείο της γέφυρας καί έλάχιστα νά τό ένδιαφέρει από όργανωτικής πλευράς.

'Αλλά αυτή ή αντίληψη οδηγεί βαθμιαία καί σέ μία ύποβάθμιση αυτών τούτων των συνεπειών μιας κακής ναυσιπλοΐας — όχι συνειδητά βέβαια — ότι καί ή προσάραξη είναι μέσα στους πιθανούς κινδύνους του ταξιδίου.

Χωρίς άμφιβολία πρόκειται γιά κατάσταση πού έλάχιστα, συνδέει τόν ναυτικό μέ τό πλοίο πρόκειται γιά ναυτικό πού δέν αγαπάει τήν δουλειά του, πού δέν «πονάει» τό πλοίο.

Όμως όφείλουμε, άναζητώντας τά αίτια μιας τέτοιας κατάστασης, νά στραφούμε καί πρός άλλες κατευθύνσεις.

Νά στραφούμε καί πρός τήν κατεύθυνση της ναυτιλιακής εταιρίας. Σέ όρισμένες εταιρίες έχει περάσει άτυχώς ή αντίληψη καί τό μήνυμα ότι τώρα μέ ένα ραντάρ 60 μιλίων μέ anticollision system, μέ Satnav καί Satcom γιά τά

όποια δαπανήθηκαν έκατοντάδες χιλιάδες δολάρια τό όλο πρόβλημα έχει τόσο άπλοποιηθεί ώστε στα πλοία τό θέμα ταξίδι καί ασφάλεια ταξιδίου, παραμένει στα έπίπεδα ναυσιπλοΐας ένός μικρού κοτέρου έφοδιασμένου μέ τήν ίδια συσκευή Satnav καί κυβερνωμένου υπό όποιοδήποτε έρασιτέχνη.

Μέ τήν αντίληψη όμως αυτή πού Ισοπεδώνει τόν χώρο της ναυσιπλοΐας κάθε πρόβλημα πού παρουσιάζεται γύρω από αυτόν τόν χώρο **χρεώνεται ως άνεπάρκεια των έπιτελών του πλοίου άφοΰ μέ τά όργανα πού έχει έφοδιαστεί τό πλοίο — δέν πρέπει μέ τήν αντίληψη αυτή νά παρουσιάζεται πρόβλημα ναυσιπλοΐας.**

'Από τά πράγματα λοιπόν Ισοπεδώνεται ή ναυσιπλοΐα καί εκμηδενίζεται ή συμβολή του άνθρώπινου παράγοντα, άφοΰ αυτή θεωρείται ότι δέν απαιτεί πλέον έξειδικευμένη γνώση καί έμπειρία. Στίς περιπτώσεις αυτές είναι βέβαια πλέον περιττό νά μιλάμε γιά ναυτικές άρετές, γιά ναυτικότητα, γιά φροντίδα του πλοίου, γιά «δέσιμο» μέ τό πλοίο γιά μέριμνα λειτουργίας ένός όργανωμένου πλοίου, γιά έννημέρωση τόν 'Αξιωματικών, γιά ολοκληρωμένη γέφυρα καί όλα τά στοιχεία πού χαρακτηρίζουν τήν ναυτικότητα, τήν έπάρκεια, τό κύρος του 'Αξιωματικού καί τήν άναγνώριση της προσφοράς του.

Οί Ιθύνοντες όμως μιας τέτοιας εταιρίας πρέπει νά είμαστε βέβαιοι ότι έχουν εκθρέψει μέσα στό πλοίο τό «τέρας της άδιαφορίας» πού λογικά κάποια στιγμή μέ βεβαιότητα θά κάνει τήν εμφάνισή του μέ τήν μορφή κάποιου άτυχήματος.

Μέ όλα τά παραπάνω θέλουμε νά καταδείξουμε τόν πολύ σοβαρό ρόλο πού παίζει ή στάση καί ή πρόθεση της εταιρίας νά συμβάλλει θετικά ή άρνητικά στό όλο κύκλωμα.

Καί εδώ τό ένδιαφέρον της ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει νά είναι θετικό. Πρέπει δηλαδή ή επιχείρηση νά άφιερώσει μεγαλύτερο μέρος της φροντίδας της καί του ένδιαφέροντός της γιά τήν φάση αυτή του κυκλώματος της θαλάσσιας μεταφοράς πού λέγεται θαλάσσιο ταξίδι. 'Αποδείχθηκε



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

μέσα από τραυματικές έμπειρίες ότι ούτε οι πανάκριβες συσκευές, ούτε τα μεγέθη των πλοίων, ούτε οι ταχύτητες, ούτε τα τηλεπικοινωνιακά μέσα μπόρεσαν να αντικαστήσουν τον ανθρώπινο παράγοντα στη λήψη των κρίσιμων αποφάσεων που συνδέονται με την τύχη του κολοσσού αυτού που είναι τό πλοίο αλλά και την τύχη των ανθρώπων που επιβαίνουν.

Και σήμερα ακόμη πού, με τα σημερινά μεγέθη των πλοίων και την μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων φορτίων επικίνδυνων ή μή με τις σημερινές συνθήκες ναυσιπλοΐας:

— τό πόσο πιθανό είναι να γίνουν μικρές παραλείψεις ή και έσφαλμένες εκτιμήσεις, και

— τό πόσο ανεξέλεγκτα έκτεταμένες μπορεί να είναι οι συνέπειες από μία προσάραξη, σύγκρουση ή πυρκαϊά. Θά μπορούσαμε αληθινά να κάνουμε τον παραλληλισμό. όπως άλλοτε, στην εποχή του πανιοῦ, αφήναμε τις ελπίδες μας για την ευόδωση του ταξιδιού, στίς βουλές του Αϊόλου και σήμερα, παρά τά αντίθετα λεγόμενα, εξακολουθούμε να αποθέτουμε την αγωνία μας, για την ευόδωση του ταξιδιού στη γνώση, στην έμπειρία και πρό παντός στην ευθικρισία και την αξιοπιστία των στελεχών του πλοίου.

Η αγωνία δέν είναι σχήμα λόγου. Είναι πραγματικότητα πού την ζούν καθημερινά οι οικογένεις αυτών πού ταξιδεύουν αλλά και αυτών πού τόσα πολλά περιμένουν από μία θαλάσσια μεταφορά.

Τί θά μπορούσε να γίνει

Χωρίς άμφιβολία στην Έλλάδα τά προγράμματα τόσο στίς ΑΔΣΕΝ όσο και στά ΚΕΣΕΝ έχουν βελτιωθεί και συνεχώς προσαρμόζονται πρὸς τις σημειούμενες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας διοίκησης πλοίου και διαχείρισης ναυτιλιακών θεμάτων.

Κατά συνέπεια ὁ σπουδαστής των

παραπάνω Σχολών έχει την δυνατότητα να αποκομίσει έπαρκείς θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις. Όμως θά πρέπει να δεχθούμε ότι ὁ χῶρος της ναυτιλίας εξελίσσεται ταχέως κατά τομείς με την έννοια ότι για ὀρισμένους τομείς οι διαπιστώσεις και τά συμπεράσματα από την πράξη οδηγούν στην ανάγκη να θιγούν ὀρισμένα θέματα, να φρεσκαριστούν οι γνώσεις και να συμπληρωθούν μέσα από τις νεώτερες έμπειρίες.

Ιδιαίτερα θά τονίζαμε τά θέματα πού σχέση έχουν με τις προσαρτήσεις και τις συγκρούσεις, καθώς και την από αυτές προκύπτουσα κατάσταση ευστάθειας του πλοίου σέ περίπτωση βλάβης πού πρέπει να θιγούν πολύπλευρα από τεχνικής, οργανωτικής, οικολογικής, διαιτητικής και νομικής πλευράς.

Αυτά τά Refreshment courses δέν θά πρέπει κατ' ανάγκη να έχουν την μορφή κλασσικού σχολείου αλλά να έχουν ακόμη και μία μορφή ελεύθερης συμμετοχικής συζήτησης πού σκοπό έχει να άκουσθούν γνώμες, και να βγούν συμπεράσματα χρήσιμα για ανθρώπους πού θά άσκήσουν διοίκηση στά πλοία. Με γνώμονα τό σκεπτικό αυτό θά μπορούσε να ακολουθηθεί τό παρακάτω περίγραμμα λειτουργίας.

Πρώτο: Η παρακολούθηση των μαθημάτων — Διάλεξη — Συζήτηση είναι ελεύθερη με την έννοια ότι δέν είναι υποχρεωτική. Ούτε βαθμολογίες, ούτε άπουσίες και ή συμμετοχή στην συζήτηση ελεύθερη.

Δεύτερο: Η ανάπτυξη του θέματος από τον διαλέκτη θά είναι σέ χῶρο πέρα από αυτά πού κατά κλασσικό τρόπο έχει άκούσει στά σχολεία πού έχει περάσει. Θά επεκτείνεται σέ διαδικασίες και σέ οργανωτικά θέματα λειτουργίας του πλοίου. Θά πρέπει να άναπτυχθεί ένα μοντέλο λειτουργίας της γέφυρας γενικά και ειδικά κατά τον παράπλου άκτών και επικίνδυνων περιοχών ώστε πραγματικά να άποκο-

μίσουν οι συμμετέχοντες ὀρισμένα σταθερά πρότυπα τά ὁποία μόνοι τους θά προσαρμόσουν στο πλοίο πού θά διοικήσουν. Μέσα από αυτά θά πρέπει να περνά και τό μήνυμα της μή τυφλής έμπιστοσύνης στά ὄργανα αλλά της δημιουργικής ναυσιπλοΐας με συμμετοχή του περιβάλλοντος χῶρου. Έδώ θά πρέπει να άναπτυχθεί και ὁ ρόλος της ναυτιλιακής επιχείρησης στο θέμα ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα.

Τρίτο: Νά τονιστεί με ιδιαίτερη έμφαση από ειδικό διαλέκτη τό γεγονός ότι ὁ καθένας στο πλοίο ανάλογα με τά καθήκοντα της θέσεώς του έχει την δική του ευθύνη ή ὁποία λειτουργεί ανεξάρτητα από τυχόν παράλληλη ευθύνη του Ιεραρχικά άνωτέρου του. Η επίκληση σχετικών παραδειγμάτων από δικαστικές αποφάσεις Έλληνικών δικαστηρίων θά βοηθήσουν ιδιαίτερα δεδομένης της γνωστής ελληνικής νοοτροπίας.

Τέταρτο: Μία τέτοια προσπάθεια θεωρείται ότι εάν υλοποιηθεί υπό την αιγίδα είτε της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ή του Ναυτικού Έπιμελητηρίου και κάτω από τις δικές τους κατευθυντήριες γραμμές πιστεύουμε ότι και άνταπόκριση μεγαλύτερη θά βρεί και ουσία και κύρος θά προσδώσει. Βέβαια ευχής έργο θά ήταν και οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρίες με δική τους πρωτοβουλία να άνελάμβαναν τέτοια σεμινάρια.

Γενικά πάντως ή άνάληψη τέτοιων πρωτοβουλιών θά τύχη γενικώτερης άποδοχής από την ναυτιλιακή κοινότητα και στο έσωτερικό και στο έξωτερικό.

Τέλος ή χορήγηση πιστοποιητικού παρακολούθησης στους άνελλιπώς παρακολουθήσαντες και ή άπονομή τους σέ πανηγυρική εκδήλωση με άνάλογη προβολή και δημοσιότητα ιδιαίτερα θά βοηθήσει στην επιτυχία του θεσμού.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**

Τό Λιμενικό Σώμα στήν δεκαετία τοῦ '90

Τοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΝΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Οικονομολόγου

Σέ πρόσφατη συνέντευξή του ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀριστοτέλης Παυλίδης ὑποστήριξε πολύ σωστά ὅτι οἱ Ἑλληνικές θάλασσες παραμένουν ἀπροστάτευτες — προσθέτοντας ὅτι τὰ θαλάσσια σύνορα εἶναι ἀφύλακτα ἐξαιτίας τῆς ἑλλειψῆς πλωτῶν μέσων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἀσφαλῶς αὐτή ἡ πολύ ὀρθή παρατήρηση τοῦ Ὑπουργοῦ ἀντικατοπτρίζει μία μόνο πλευρά τοῦ πολυσύνθετου προβλήματος: «Ἀστυνόμευση ἑλληνικῶν θαλασσῶν καί ἀκτῶν». Καί ἀποτελεῖ μία μόνο πλευρά, διότι δέν εἶναι μόνο ἡ ἑλλειψη πλωτῶν μέσων αὐτῇ πού καθημερινά δημιουργεῖ ἀνυπερβλητές δυσκολίες στήν σωστή καί ἀποτελεσματική ἀστυνόμευση τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν καί ἀκτῶν, ἀλλά καί μιά σειρά ἀπό ἄλλους παράγοντες πού ἡ διεύρυνσή τους καί ἡ ἐπισημάνσή τους μέσα ἀπό αὐτό τό σημείωμα ἴσως βοηθήσουν πρὸς τήν κατεύθυνση βελτίωσης τῆς παροχῆς ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τό ΛΣ.

Σάν ἀφετηρία σ' αὐτὴν τὴν παρουσίασή μας ἡ καλύτερα σάν δεδομένο εἶναι δυνατόν νά θεωρηθεῖ τό γεγονός ὅτι οἱ ὑπηρεσίες τοῦ ΛΣ εἶναι ἐπιφορτισμένες μέ ἕνα πλῆθος ἀπὸ ἀρμοδιότητες καί ὑπευθυνότητες — πραγματικότητα πρωτόγνωρη τόσο στὰ ἑλληνικά δεδομένα ὅσο καί στὰ διεθνή πρότυπα — πού ἐπεκτείνονται ἀπὸ τὴν ἀσκηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μέ ὅλες τὶς ἐπιμέρους πλευρές τῆς (Μελέτη καί σχεδίαση ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξης, διεθνεῖς ναυτιλιακές σχέσεις σύνδεση ναυτιλίας καί οἰκονομίας, θαλάσσια συγκοινωνιακά δίκτυα, ναυτολόγια, μίσθωση ἀγόνων γραμμῶν κ.α.) ἕως τὴν διοίκηση τῶν ναυτικῶν σχολῶν καί τὴν ἀσκηση ναυτεργατικῆς πολιτικῆς, ἀπὸ τὴν προστασία τοῦ θαλασσοῦ περιβάλλοντος καί τὴν ἀσφάλεια ναυσιπλοΐας μέχρι τὴν ἀστυνόμευση καί τὴν ἀσφάλεια τῶν θαλασσῶν καί ἀκτῶν καί ἀπὸ τὴν χάραξη λιμενικῆς πολιτικῆς ἕως τὴν σχεδίαση προγραμμάτων ἑκτακτῆς ἀνάγκης καί ἐπιτάξεις ἐμπορικῶν πλοίων σέ περίοδο πολέμου. Ἴσως ἀποτολμήσει κάποιος πού δέν γνωρίζει τὰ τῆς λειτουργίας τοῦ ΛΣ νά συμπεράνει ὅτι ὅλες οἱ παραπάνω ἐν συντομία ἀναφερθεῖσες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα κάτω ἀπὸ εὐνοϊ-

κές συνθῆκες χωρὶς ἰδιαίτερες δυσκολίες τόσο ἀπὸ ἀποψη πλήρους ἀνταπόκρισης καί ἐπάρκειας προσωπικοῦ ὅσο καί ἀπὸ κατάρτησή του ἀνάλογα μέ τὴν ἐξειδίκευσή του σέ ἀντίστοιχους τομεῖς. Ἐπιπλέον μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ὅτι τὰ διατεθειμένα ὑλικά μέσα τόσο ποσοτικά ὅσο καί ποιοτικά εὐρίσκονται σέ ὑψηλά ἐπίπεδα. Ἡ πραγματικότητα ὅμως εἶναι ἐντελῶς διαφορετική. Εἶναι λοιπὸν καί ποσοτικό καί ποιοτικό τό ὅλο ζήτημα καί ἂς μὴν σπεύσει κανεὶς, ἔστω καί ἀπὸ τοὺς νῦν ἡ τέως ὑπηρετοῦντες στό ΛΣ νά ὑποβαθμίσει τό πρόβλημα ὑποστηρίζοντας ὅτι δέν εἶναι δυνατὴ ὁποιαδήποτε βελτίωση εἴτε μόνο λόγω ἀποθυμίας τῶν κυβερνητικῶν ὑπευθύνων εἴτε λόγω τῆς ἐπιθυμίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου νά παραμένει τό αὐτὸ καθεστῶς λειτουργίας τοῦ ΛΣ γιὰ λόγους πού δέν εἶναι δυνατόν νά ἀναλυθοῦν στό παρόν ἀρθρο. Σύμφωνα μέ τὴν προσωπική μας ἀποψη πού συμπιπτει κατὰ ἕνα μεγάλο ποσοστὸ καί μέ τὴν ἀποψη τόσο στελεχῶν τοῦ Σώματος ὅσο καί ναυτιλιακῶν παραγόντων καθὼς καί ἀπλῶν πολιτῶν πού ἔχουν σχέση μέ το θαλασσινὸ στοιχεῖο, τό ἴδιο τό Λιμενικὸ Σώμα μέ τὶς δυνάμεις του καί τό ἀναμφισβήτητο κύρος του — παρ' ὅλες τὶς ἀδυναμίες του — εἶναι αὐτό πού μπορεῖ νά πείσει καί νά καταστήσει σαφές ὅτι θά πρέπει νά παίξει ἕνα ἐνεργότερο ρόλο στὸν τομέα τῆς δραστηριότητάς τους πού κατὰ κύριο λόγο εἶναι ἡ προστασία, ἡ ἀσφάλεια, ὁ ἔλεγχος καί ἡ ἐπιτήρηση θαλασσῶν, ἀκτῶν, λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καί πλοίων. Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ ὅμως δέν θά ἦταν σωστὸ νά παραβλέψουμε καί τὶς προτάσεις καί τὸν προγραμματισμὸ ὑπευθύνων κρατικῶν φορέων πρὸς τὴν κατεύθυνση ἐκσυγχρονισμοῦ καί ἐξοπλισμοῦ τοῦ Λ.Σ.

Εἰδικότερα στό πρόγραμμα Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς Ἀνάπτυξης 1983-1987 (Προκαταρκτικά — Τελικὴ εἰσήγηση), στό κεφάλαιο VII (Ἐμπορικὴ Ναυτιλία) καί στήν ἐνότητα περὶ τῶν λοιπῶν θεσμικῶν καί ὀργανωτικῶν μεταβολῶν, (σελ. 327) ἀναφέρονται στήν τρίτη παράγραφο τὰ ἑξῆς: «Ἐνίσχυση τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος γιὰ καλύτερη ἀστυνόμευση τῶν ἀκτῶν καί ὑποβοήθηση τῆς ὑπηρεσίας θαλα-

σίου περιβάλλοντος μέ χερσαία, πλωτά καί ἐναέρια μέσα. Προϋπολογισμὸς νέων καί συνεχιζομένων ἐπενδύσεων: 5,4 δισ. δρχ. Ἐπενδύσεις πενταετίας: 4,8 δισ. δρχ. Κυριότερα ἔργα εἶναι: Ἀγορά 8 σκαφῶν πολλαπλῆς ἀποστολῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης, προμήθεια 30 ταχυπλῶν περιπολικῶν, προμήθεια 40 ταχυπλῶν περιπολικῶν μικροῦ μήκους, προμήθεια 2 δικινητηρίων ἀεροσκαφῶν καί 2 ἑλικόπτερων πολλαπλῶν ἀποστολῶν. »... Βέβαια ὅλα τὰ παραπάνω ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἀγορά τεσσάρων ἀεροσκαφῶν ἔχουν παραμείνει «στὰ χαρτιά». Ἐτσι κάθε φορὰ πού συντάσσεται ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ ΥΕΝ καί συμπεριλαμβάνονται κονδύλια γιὰ τὴν ἀγορὰ πλωτῶν, χερσαίων καί ἐναέριων μέσων, αὐτὰ στό ὄνομα τῆς ἀσκησης συσταλτικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς περικόπτονται δραστικά γιὰ νά μὴν ποῦμε ὅτι διαγράφονται. Ἀκόμη μέσα σ' αὐτὰ τὰ πλαίσια δίνεται πραγματικὸς ἀγώνας γιὰ ἐξασφάλιση τῶν ἀπαραίτητων πόρων πρὸς συντήρηση τῶν ἤδη ὑπαρχόντων μέσων. Παρατηρεῖται λοιπὸν τό φαινόμενο στίς περισσότερες περιφερειακές λιμενικές ἀρχές δταν σκάφος τοῦ Λιμενικοῦ νά χρῆζει ἐπισκευῆς ἢ συντήρησης, ὁ Λιμενάρχης ἢ τό προσωπικὸ τοῦ Λιμεναρχείου νά «ἐπιστρατεύουν» τὶς γνωριμίες τους ἔτσι ὥστε νά ἐξασφαλίσουν τὰ ἀπαραίτητα μέσα γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλωτοῦ. Κάτω ἀπὸ αὐτὲς τὶς συνθῆκες πού ἐπιγραμματικά καί πολὺ περιληπτικά ἐπισημάνθηκαν θά ἦταν ὑπερβολὴ καί οὐτοπία νά πιστεύαμε ὅτι τό ΛΣ ἀνταποκρίνεται σέ πολὺ ἱκανοποιητικὸ βαθμὸ στήν ἀποστολή του πού μέρα μέ τὴν μέρα καί χρόνον μέ τὸν χρόνον γίνεται ὅλο καί πιὸ σημαντικὴ. Στό ζήτημα τοῦ ἐξοπλισμοῦ μέ μέσα δέν θά πρέπει νά ἀγνοήσουμε καί τό ποιοτικὸ στοιχεῖο πού ἀναμφισβήτητα παίζει ἕναν πολὺ σημαντικὸ ρόλο στήν ὅλη ὑπόθεση τῆς ἀποτελεσματικῆς ἀστυνομείας τοῦ ἑλληνικοῦ θαλάσσιου χώρου. Τό δίκτυο τῆς σύγχρονης ἐγκληματικότητας δυστυχῶς δέν χαρακτηρίζεται ἀπὸ στατικότητα στὸν τομέα τῆς δράσης του καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ του κατ' ἐπέκταση. Λαμβανομένου ἐξάλλου ὑπόψη ὅτι ὁ θαλάσσιος χώρος λόγω τῆς φύσης του προσφέρεται ὡς πρόσφο-

ρο πεδίο διάπραξης παράνομων ενεργειών (λαθρεμπόριο, διακίνηση ναρκωτικών, παράνομη είσοδος ατόμων, παράνομη αλιεία, ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος κ.α.), συμπεραίνει ότι και τα πλωτά, εναέρια και άλλου είδους μέσα του ΛΣ θά πρέπει να είναι ικανά να διεξάγουν επιχειρήσεις με θετικά αποτελέσματα.

Επί του παρόντος και παρά τις φιλότιμες και πολλές φορές τής ήρωϊκές προσπάθειες των ανδρών του Σώματος τα αποτελέσματα δέν είναι αυτά που θά περίμενε κανείς όχι γιατί δέν είναι ικανό τό ξμψυχο δυναμικό αλλά διότι επί παράδειγμα έχουν να αντιμετωπίσουν σκάφη που «έχουν δρόμο» 40 και 45 μίλλια τήν στιγμή που τά δικά τους αναπτύσσουν ταχύτητα, στήν καλλίτερη περίπτωση, 20 μιλίων (που ως σημειωθεί δέν είναι καν ούτε ή μέση ταχύτητα). Εάν λάβουμε υπόψη μας και τής καιρικές συνθήκες, παράγοντα που δέν θά πρέπει να αγνοήσουμε, τότε αντιλαμβάνεται και ο πλέον άσχετος με τό όλο θέμα ότι τό πρόβλημα είναι πολυσύνθετο.

Ακόμη επισημαίνεται ή έλλειψη σωστού, όρθολογικού προγραμματισμού και επίμονης προσπάθειας από πλευράς των εκάστοτε ήγεσιών του Σώματος που κάτω από τήν πίεση τής άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής και τής προσέλευσης περισσοτέρων πλοίων στο έλληνικό νηολόγιο (επίδιωξη κατά τά άλλα πολύ σωστή και έθνικά ώφέλιμη), εντάσσουν σε δεύτερη μοίρα καθώς φαίνεται (μακάρι να μήν είναι έτσι) τό ζήτημα του εκσυγχρονισμού και του εξοπλισμού του Λ.Σ. Ακούγεται πολύ συχνά τόσο από παλαιά όσο και από νέα στελέχη ότι ή ζωή και ή λειτουργία του Λιμενικού εξαρτάται αποκλειστικά από τήν πορεία τής Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας. Ας μοι επιτραπεί να διαφωνήσω με αυτήν τήν άποψη για τούς εξής λόγους:

1) Έως τήν πρόσφατη δεκαετία ο διοικητικός χαρακτήρας του Σώματος συμβάδιζε σε πλήρη άρμονία με τόν άστυνομικό του χαρακτήρα με αποτέλεσμα ή συνισταμένη τους να ώφελεί σε μεγάλο βαθμό τά συμφέροντα τής χώρας. Όμως τά δεδομένα και οι καταστάσεις, οι απαιτήσεις και οι άνάγκες άλλαξαν και αλλάζουν καθημερινά με κινηματογραφική ταχύτητα, με συνέπεια να δημιουργούνται ύποχρεώσεις και προβλήματα πολυσύνθετα που αντιμετωπίζονται μόνο με εξειδίκευση, διαχωρισμό άρμοδιοτήτων, ύψηλή επαγγελματική κατάρτιση και καταμερισμό έργας. Τί σημαίνουν όλα αυτά; Ότι πέρασαν οι έποχές που τό Λιμενικό Σώμα «μπορούσε να τά κάνει όλα», (άσκηση ναυτεργατικής πολιτικής, άπογραφή, εκπαίδευση ναυτικών, πρόνοια ναυτικών, θαλάσσιες συγκοινωνίες, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, έποπτεία των λιμανιών, επιθεώρηση έμπορικων πλοίων, άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής, άστυνόμηση κ.ά.), χωρίς φυσικά αυτό να σημαίνει ότι χάνει τό κύρος του. Επιπρόσθετα πρέπει να τονισθεί ή διαμόρφωση του κοινωνικού ρόλου του ΛΣ σε πολύ μεγάλο βαθμό, γεγονός που αναμφισβήτητα προϋποθέτει ένα «ξεκαθάρισμα» των πολύπλευρων άρμοδιοτήτων του. Ασφαλώς ο θεσμός του Σώματος διέρχεται μία κρίση με έντονα τά ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία, που οδηγεί ή εν πάση περιπτώσει θά οδηγήσει άργά ή γρήγορα στήν διάξοδο τής όργάνωσης και λειτουργίας του σύμφωνα με τά πρότυπα μιας πραγματικής Coast Guard. (Μήπως θεωρείται αυτό τό γεγονός ύποβάθμιση για τό ΛΣ;).

2) Όταν για παράδειγμα ή μεγάλη μάλιστα τής έποχής μας — τά ναρκωτικά — διακινούνται και μεταφέρονται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό διά μέσου τής θαλάσσιας όδοι, οι ύπηρεσίες του ΛΣ θά παραμείνουν αδιάφορες;

Ασφαλώς όχι. Τά ναρκωτικά έχουν σχέση και αποτελούν εύθετα συνάρτηση τής ανάπτυξης τής ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας; Μόνο κάποιος άφελής θά στήριζε κάτι τέτοιο. 3) Σ' όλες τής κατά καιρούς εξαγγελίες ύπουργών ή κυβερνητικών παραγόντων σχετικά με τήν λήψη μέτρων ύπέρ τής έμπορικης μας ναυτιλίας δέν έχει γίνει καμία σύνδεση με τήν βελτίωση των ύπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος. Ασφαλώς τό ΛΣ από παράδοση και από ικανότητα έχει καταστεί τό εργαλείο τής καλής λειτουργίας τής ναυτιλίας, αλλά αυτό τό «εργαλείο» άπολαμβάνει «ψήφουλα» και εύκαιρες — άποσπασματικές ρυθμίσεις από τήν ελληνική πολιτεία, που έχουν άποδειχθεί άνίκανες να προλάβουν τούς ταχύτατους ρυθμούς τής έποχής μας καθώς επίσης και τής απαιτήσεις τής.

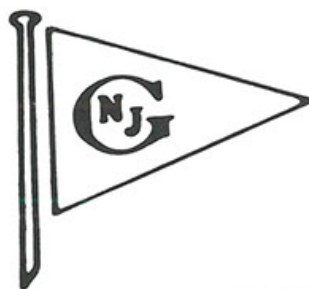
Ας μήν επεκταθούμε και στο φαινόμενο, τό άπαράδεκτο, τής διαμάχης πολιτικών ύπαλλήλων και λιμενικών που παρατηρείται στο ΥΕΝ σχετικά με τό ποιά πλευρά θά «έχει τό πάνω χέρι» στο Υπουργείο, γεγονός που δέν βοηθά καθόλου τόσο τήν ύπόθεση τής ναυτιλίας όσο και τήν εύρυθμη λειτουργία του Λιμενικού...

Τό Λιμενικό Σώμα μπροστά στή δεκαετία του '90 και ακόμη περισσότερο μπροστά στήν πρόκληση του 1992 — τής ένωμένης Εύρώπης — όπου τό ζήτημα των θαλασσιών συνόρων άποκτά βαρύνουσα σημασία, πρέπει να άναπροσδιορίσει τόν ρόλο του άηλλαγμένο από άντιλήψεις στατικές χωρίς προοπτική και δημιουργικότητα. Τό κλειδί για τήν σωστή πορεία άποτελεί σύμφωνα πάντα με τήν γνώμη μας ή άφύπνιση, να ή άφύπνιση όλου του ποιοτικού δυναμισμού που πραγματικά ύπάρχει και χαρακτηρίζει τά στελέχη του ΛΣ. Παράλληλα με αυτήν τήν άναγκαία άφύπνιση πρέπει να πο-

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

ρευθεί και ο έκτακτος χρονισμός και η ανανέωση στον τομέα της παιδείας, της εκπαίδευσης και εξειδίκευσης των στελεχών από την βαθμίδα των Αξιωματικών έως και αυτήν των Λιμενοφυλάκων. Εάν η πολιτική ήγεσία του τόπου κρίνει ύστερα από ώριμη και σοβαρή σκέψη ότι το ΛΣ θα πρέπει να εξασφαλιστεί να ασκεί και ναυτιλιακή πολιτική και θαλάσσια αστυνόμευση, τότε αναλαμβάνει μία πολύ βαρύνουσα υποχρέωση απέναντι στην ελληνική κοινωνία και στον ελληνικό φορολογούμενο διότι δεν θα αρκεί να στέκεται σαν απλός παρατηρητής μιας κατάστασης που στην καλύτερη περίπτωση δεν θα είναι παρά μία «καλή διαχείριση» αυτής. Σ' αυτήν την περίπτωση απαιτείται η προετοιμασία και η εξειδίκευση στελεχών τόσο στον ναυτονομία όσο και στον άλλο και όχι ότι επικρατεί σήμερα: «Λίγο από όλα και όχι τίποτ' άλλο...». Δεν είναι δυνατόν αυτός που παίρνει αποφάσεις ναυτιλιακής πολιτικής να είναι και καλός αστυνόμος και το αντίστροφο. Ίσως αυτή η παρατήρηση φανεί πολύ απλοϊκή αλλά η πράξη και η πρακτική έχουν επιβεβαιώσει αυτόν τον κανόνα.

Και για να τεθεί το ζήτημα τεχνοκρατικά ως μιλήσουμε με όρους παραγωγικότητας, που η επίτευξη υψηλών ρυθμών προϋποθέτει εξειδίκευση και που θα προωθείται η σωστή λειτουργία

της υπηρεσίας χωρίς άσκοπες και άχρηστες παλινδρομήσεις ή διακυμάνσεις που δεν οδηγούν πουθενά. Εάν πάλι από την άλλη πλευρά κριθεί σκόπιμο ότι το ΛΣ πρέπει αποκλειστικά και μόνο να αναλάβει την αστυνόμευση και την ασφάλεια στους χώρους αρμοδιότητάς του, τότε η οργάνωσή του σε άλλα πρότυπα είναι αναγκαία.

Και στην πρώτη και στην δεύτερη περίπτωση απαιτούνται σε μεγάλο βαθμό αναθεωρήσεις απόψεων και αντιλήψεων, δυναμικές και μακροχρόνιες αποφάσεις σ' ότι αφορά τον εξοπλισμό σε μέσα και προσωπικό, αλλά και στα εκπαιδευτικά προγράμματα των παραγωγικών σχολών του Σώματος που δυστυχώς ακόμη συμβαδίζουν στην πλειοψηφία τους με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες της δεκαετίας του '60 και καθιέρωση διαδικασιών προγραμματισμού ανάλογα με κάθε επιδίωξη.

Διαρκής επιμόρφωση στελεχών που πρόκειται να απασχοληθούν σε ένα συγκεκριμένο τομέα και συνεχής επαφή με αντίστοιχες υπηρεσίες του εξωτερικού που έχουν να επιδείξουν σημαντικά επιτεύγματα αποτελούν μία λύση και μία διέξοδο στην αλλαγή νοοτροπίας. Ευκαιριακές αποφάσεις και προώθηση ατομικών συμφερόντων είναι ανεπιτρεπτες διαδικασίες

στην επιλογή ενός σωστού σχεδίου management. Ακόμη είναι αναγκαίο να επισημανθεί η έλλειψη από πλευράς ΛΣ ενός πλαισίου λειτουργίας αποτελεσματικών δημοσίων σχέσεων μέσα από το οποίο καθίσταται δυνατή η προβολή του Σώματος, δίκαια άλλωστε, δίδοντας την ευκαιρία στην κοινή γνώμη να γνωρίζει τις πολύπλευρες δραστηριότητές του με θετικά για αυτό ασφαλώς αποτελέσματα. Δεν θα θέλαμε να επεκταθούμε σε πιά εξειδικευμένα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του ΛΣ διότι αφενός μόνον δεν ήταν αυτός ο σκοπός της παρουσίασης των παραπάνω απόψεων, αφετέρου δέ, σύμφωνα με την γνώμη μας αυτή η ανάλυση είναι έργο στελεχών του ΛΣ.

Επιγραμματικά τέλος είναι αναγκαίο να τονισθεί ότι, η αναβάθμιση του ρόλου του Λιμενικού Σώματος στην κρίσιμη για την χώρα μας δεκαετία του 1990 απαιτεί περσέψη, προγραμματισμό, αναθεώρηση και έκτακτο χρονισμό ιδεών, αναπροσαρμογή αρμοδιοτήτων, σύγχρονη και ευέλικτη εκπαίδευση, αποβολή σε κάθε περίπτωση της κακώς έννοουμένης δημοσιοπαλληλικής νοοτροπίας και τέλος; πάνω από όλα: ΔΟΥΛΕΙΑ ΠΟΛΥ ΔΟΥΛΕΙΑ.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

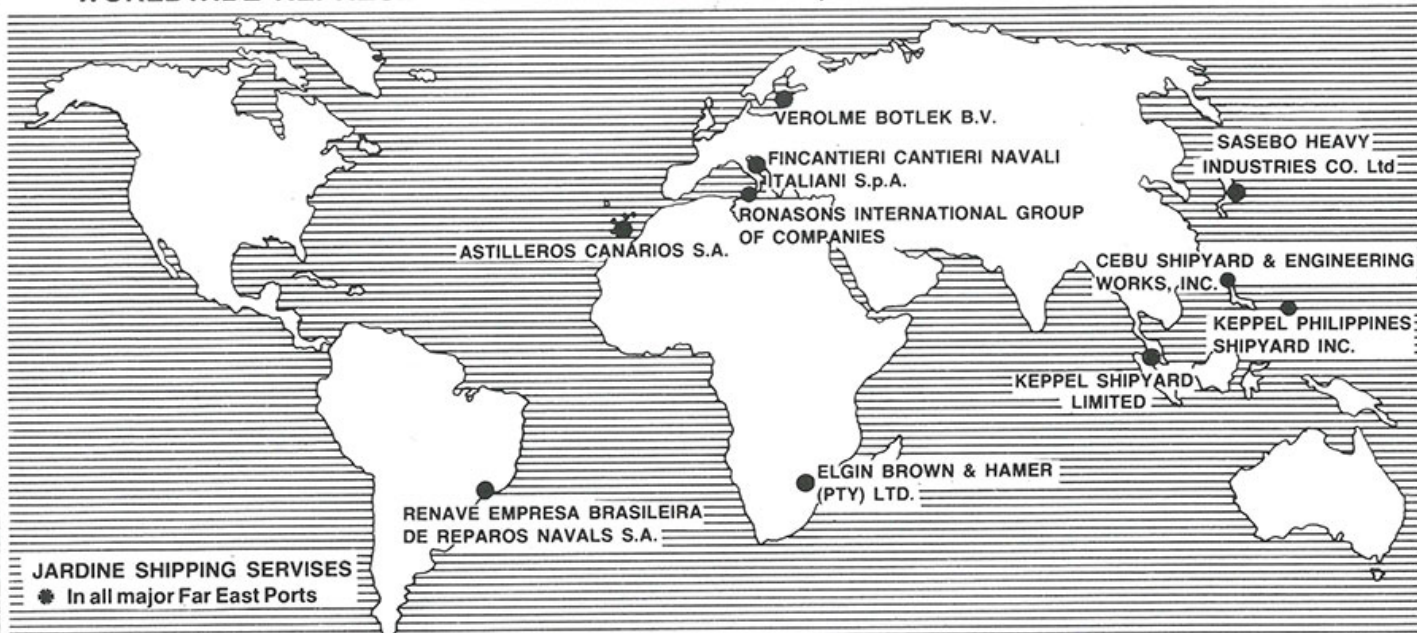
INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES Co. Ltd.

WORLDWIDE REPRESENTATIVES FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS AND SHIPAGENTS



14, SKOUZE STR., 185 36 PIRAEUS, TEL.: 4516195 - 4180953 - 4519266 - 4527360, TLX. 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR, TELEFAX: 4182432

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



★ (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 LINES)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
4675772 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel: 2490541-2/2497198 Fax: 2497199
Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO/BANGKOK
AOH Tel: 2493706 (Capt E. Glyptis)

★ (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
6378777 (Angus Chan), Mobile: 90818161

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Parjiran 9
81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia
Tel: (07)-516000/1 - Fax: (07)-515366
Tlx: 65238 - Cables: POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel: (07)-516710 (T. H. Wong)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku - Seoul South Korea
Tel: 7331971/5 - Fax: 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

★

★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
★ APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

★

Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΪΤ

ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρίν ακόμα σιγήσουν τά κανόνια στόν Κόλπο, έμεινε η μάχη για τά μυθώδη συμβόλαια ανασυγκροτήσεως του Κουβέϊτ. Καί τώρα πού η στρατιωτική νίκη κερδήθηκε, οι αμερικανικές βιομηχανίες βρέθηκαν στή πιό κατάλληλη θέση για νά αποσπάσουν τή μερίδα του λέοντος. Υπολογίζεται χονδρικά ότι η συνολική δαπάνη αποκαταστάσεως του Κουβέϊτ, τό οποίο λεηλατήθηκε άγρίως κατά τίς 210 ημέρες τής Ιρακινής κατοχής, μπορεί νά φθάσει τά 100 δισεκ. δολάρια, μέσα σέ μία περίπου πενταετή περίοδο. Για λόγους συγκρίσεως σημειώνουμε ότι τό σχέδιο Μάρσαλ, μέ τό οποίο χρηματοδοτήθηκε η αποκατάσταση τής Εύρώπης μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, κόστισε περί τά 70 δισεκατ. σημερινά δολάρια.

Στό πρώτο στάδιο, πού άφορά τήν αποκατάσταση των ύπηρεσιών πρώτης ανάγκης (διανομή ύδατος καί τροφίμων, υγειονομικές ύπηρεσίες, άποχέτευση, πετρελαϊκές εγκαταστάσεις) η κυβέρνηση του Κουβέϊτ κάλεσε ήδη αμερικανούς ειδικούς καί εταιρίες, οι οποίες υπολογίζεται ότι ανέλαβαν ήδη τό 70% των 200 συμβάσεων έργου πού υπογράφηκαν στόν τομέα αυτόν, μέ συνολικό κόστος ενός περίπου δισεκατ. δολαρίων. Έξάλλου η έκτίμηση καί ο σχεδιασμός των πρώτων αυτών έπειγουσών εργασιών άνετέθη σέ μηχανικούς του τεχνικού σώματος του αμερικανικού στρατού ξηράς, μέ συμβόλαια ύψους 45 εκατομ. δολαρίων. Ειδικά ως πρός τήν έπαναφορά σέ λειτουργία των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων πού είναι ζωτικής σημασίας Κουβέϊτ καί πού τά μισά περίπου

άπό τά φρέατά τους άνεφλέγησαν για τό άπό τους Ιρακινούς, η κυβέρνηση του Κουβέϊτ άνέθεσε τή σχετική έργολαβία στή φίρμα Bechtel πού θεωρείται η δεύτερη σέ μέγεθος αμερικανική εταιρία τεχνικών έργων.

Μολονότι η Bechtel απέφυγε νά προβεί σέ άποτίμηση του έργου αυτού, οι ειδικοί υπολογίζουν ότι τό συνολικό κόστος αποκαταστάσεως όλόκληρης τής βιομηχανίας πετρελαίου καί ύγραερίου τής χώρας θά φθάσει τά 10 δισεκ. δολάρια. Θεωρείται βέβαιο πάντως ότι έπειδή η Bechtel δέν μπορεί μόνη της νά εξασφαλίσει τήν έκτέλεση του όλου έργου θά άναθέσει όρισμένες άπό τίς εργασίες αυτές σέ μή αμερικανικές υπεργολαβικές επιχειρήσεις.

Άπό τίς άλλες μεγάλες αμερικανικές φίρμες πού περιλαμβάνονται στόν κύκλο των έκλεκτών τής Κουβέϊτιανής κυβερνήσεως, είναι η εταιρία κατασκευών Fluor Corp. τής οποίας οι μετοχές κέρδισαν ήδη 3,37 δολλ. στό χρηματιστήριο τής Γουόλ Στρήτ καί τής γνωστής Caterpillar, τής οποίας οι μετοχές κέρδισαν ήδη 5,3 δολλ. Πέραν του κυρίως κατασκευαστικού τομέα, σημαντικές παραγγελίες εξασφαλίζουν οι πασίγνωστες μεγάλες φίρμες IBM (πληροφορική), ATT (τηλεπικοινωνίες), General Motors καί Ford (αυτοκίνητα).

Επίσης ο έφοπλιστικός οίκος Sea Land υπέγραψε ήδη συμβόλαιο μέ τό οποίο άναλαμβάνει τήν αποκλειστική μεταφορά άπό τίς ΗΠΑ προϊόντων καί έμπορευμάτων.

Ός πρός τίς άλλες χώρες πού προβλέπεται νά εύεργετηθούν άπό τά έρ-

γα ανασυγκροτήσεως του Κουβέϊτ, σημειώνονται τά ακόλουθα. Κατά τους άρμόδιους Κουβέϊτιανούς παράγοντες, η Γαλλία έχει πολλές πιθανότητες νά προτιμηθεί στόν τομέα των τηλεπικοινωνιών, των άεροπορικών μεταφορών, των οικόδομικών καί των δημόσιων έργων. Έξάλλου τό Έμιράτο του Ντουμπάϊ, τό οποίο φιλοξενεί σημαντική Κουβέϊτιανή έμπορική κοινότητα, εξεδήλωσε ένδιαφέρον για τίς άγγλοσαξωνικές θυγατρικές εταιρίες των Γαλλικών επιχειρήσεων.

Η Αύστραλία, άπό τήν πλευρά της, όργάνωσε μία οικονομική άποστολή στόν Κόλπο για νά έρευνήσει έπιτοπίως τίς έμπορικές προοπτικές τής μεταπολεμικής περιόδου. Μεγάλες εταιρίες, όπως τό ένθικό συγκρότημα τηλεπικοινωνιών Telecom καί τό σιδηρουργικό BHP καταβάλουν ήδη προσπάθεια νά πετύχουν συμβάσεις έργων στήν αγορά τής ανασυγκροτήσεως του Κουβέϊτ. Παράλληλες ενέργειες έχει αναλάβει καί η Αύστραλιανή Υπηρεσία Σίτου για τόν προσδιορισμό των άναγκών του Ιράκ σέ δημητριακά, δεδομένου ότι τό Ιράκ ήταν προπολεμικά άπό τους κυριότερους άγοραστές του αύστραλιανού σίτου.

Στή Νοτιοαφρικανική Ένωση, ο Όργανισμός Έξωτερικού Έμπορικού συνέστησε ειδικό όργανο για τήν άνάπτυξη του έμπορίου στόν Κόλπο, ώστε νά βοηθήσει τίς τοπικές βιομηχανίες νά πετύχουν συμβόλαια ανασυγκροτήσεως των χωρών του Κόλπου πού έπλήγησαν άπό τόν πόλεμο.

Οι έπιπτώσεις στή Ναυτιλία

Η αποκατάσταση του Κουβέϊτ, ύ-

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»

στερα από τον βραχυχρόνιο αλλά καταστροφικό πόλεμο του Κόλπου, θεωρείται βέβαιο ότι θα δημιουργήσει μεγάλη επί πλέον ζήτηση μεταφορικού τοννάζ και ιδιαιτέρως πλοίων μεταφοράς βαρέων φορτίων για να μεταφέρουν τό τεράστιο υλικό που θα απαιτήσουν τα διάφορα προγράμματα ανασυγκροτήσεως.

Πόσο μεγάλη θα είναι η ζήτηση χωρητικότητας θα φανεί μόνο όταν ξεκαθαρισθεί κάπως ο ρυθμός με τον οποίο θα σχεδιασθεί και θα εκτελεσθεί ο ρυθμός της ανοικοδομήσεως. Η σειρά προτεραιότητας των ιδιωτικών προγραμμάτων και οι απαιτήσεις σε προμήθειες που θα εξυπηρετήσουν τα προγράμματα αυτά, θα αποτελέσουν ασφαλώς τους κύριους παράγοντες οι οποίοι θα κρίνουν ποιές εταιρίες και

ποιά πλοία θα επωφεληθούν περισσότερο από την πραγματοποίησή τους.

Βασικά τα φορτία των προγραμμάτων αυτών που συνίστανται σε μεγάλα τεχνικά έργα, απευθύνονται προς πλοία βαρέων φορτίων τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν στα καταστρώματά τους μεγάλα και όγκωδη βάρη. Ωστόσο, μολονότι το στοιχείο αυτό θα είναι κατ' ανάγκη το χαρακτηριστικό της όλης ανοικοδόμησης, οι πρακτικές ανάγκες θα υπαγορεύουν όπωσδήποτε, για ένα μεγάλο μέρος φορτίων, και τη χρησιμοποίηση άλλων μορφών μεταφοράς με συμβατικά φορτηγά και handy μπάλκερς.

Εάν και εφόσον ο εξοπλισμός χειρισμού των φορτίων τον οποίο διέθεταν πρό του πολέμου τα λιμάνια του Κουβέϊτ, καταστράφηκαν έντελώς ή

αφαιρέθηκαν από τις δυνάμεις του Ιράκ, τότε και μέχρι να εγκατασταθεί και να τεθεί σε λειτουργία ο νέος και κανονικός εξοπλισμός, είναι προφανές ότι θα χρειαστούν πλοία με δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα και με δυνατότητα μεταφοράς μικτών φορτίων. Επομένως είναι σωστό να υποθέσουμε ότι πλοία της κατηγορίας των ρό-ρό με δικό τους φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό θα είναι στην πρώτη γραμμή της ζήτησης. Άλλα και άλλα συμβατικά φορτηγά μέσου μεγέθους με δυνατότητες εκφορτώσεως χύμα φορτίων υπολογίζεται ότι θα παίξουν σημαντικό ρόλο.

Ήδη οι ενδιαφερόμενες κατασκευαστικές φέρμες έχουν πλησιάσει αρκετές ναυτικές εταιρίες που διαθέτουν πλοία βαρέων φορτίων για τη μεταφορά του οικοδομικού υλικού που θα χρειασθεί η εγκατάσταση της εργατικής δυνάμεως που θα δουλέψει στην ανοικοδόμηση.

Πιστεύεται επίσης ότι εφόσον το Κουβέϊτ αποφασίσει μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες θα συνδέσουν τους σταθμούς και τους χώρους απόθεσης που εγκαθίστανται για την ανασυγκρότηση σε λιμάνια των Ήνωμένων Αραβικών Εμιράτων, με τους λιμένες προορισμού ή υποδοχής στο Κουβέϊτ, τότε είναι βέβαιο ότι ο βαρύς ανυψωτικός εξοπλισμός θα χρειασθεί και στα δύο άκρα των σχετικών διαδρομών.

Επίσης η ανακατασκευή των πετρελαϊκών και πετροχημικών βιομηχανιών, ενδέχεται να δημιουργήσει ζήτηση τέτοιου εξοπλισμού βαρέων φορτίων για πολλά ακόμα χρόνια. Γιατί ενώ η αντικατάσταση των φορτωτικών τέρμιναλς ανοικτής θαλάσσης μπορεί να θεωρηθεί υπόθεση λίγων μηνών, η εκτέλεση των μεγάλων και πολυσύνθετων έργων, όπως είναι π.χ. τα πετροχημικά εργοστάσια, θα απαιτήσουν ασφαλώς πολύ περισσότερο χρόνο.

Τέλος το ναυπηγικό συγκρότημα της Σιγκαπούρης Senbawang υπολογίζει ότι θα μετάσχει ουσιαστικά στα έργα ανασυγκροτήσεως, δεδομένου ότι ποσοστό 9% των κεφαλαίων του κατέχει ο κρατικός οργανισμός επενδύσεων του Κουβέϊτ, ο οποίος εδρεύει στο Λονδίνο. Το συγκρότημα αυτό ειδικεύεται σε ναυτικές κατασκευές και επισκευές, σε εργασίες πλωτών εξεδρών και σε ναυαγιορεισιακές επιχειρήσεις.

Ε.Σ.

ΡΙΣΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινητών 2000 κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας **OPEL VECTRA**. Διαλέξτε τώρα το **OPEL VECTRA** σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

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

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

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



OPEL

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E., ΑΕΦΟ, ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΔΙΣΤΟΜΟΥ, 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ. 684 6512, ΤΕΛΕΞ 223180 DYNA GR.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η αρμοδία Διεύθυνση του Υπουργείου Θαλάσσης η κατάσταση του γαλλικού εμπορικού στόλου στις αρχές του 1991 εμφανίζει ευνοϊκή εξέλιξη σε σύγκριση με τα δεδομένα των προηγούμενων ετών, δεδομένου ότι καθ' όλο το 1990 μόνο τρία πλοία διεγράφηκαν από το εθνικό νηολόγιο.

Η εικόνα του στόλου την 1 Ιανουαρίου του 1991 εμφανίζεται ως ακόλουθη: Συνολικός αριθμός πλοίων 220 που αντιπροσωπεύουν σε χωρητικότητα 3.718.433 τον. γκρός και σε μεταφορική ικανότητα 5.865.043 τον. d.w.

Ειδικότερα κατά κατηγορίες πλοίων ο γαλλικός στόλος την ως ημερομηνία περιελάμβανε 35 φορτηγά γραμμής 129.252 τον. γκρός (182.851 τον. d.w.), 31 πλοία-κοντέινερ 776.705 τον. γκρός (885.347 τον. d.w.), 25 επιβατηγά 220.660 τον. γκρός (69.227 τον. d.w.), 15 φορτηγά ξηρού φορτίου 440.820 τον. γκρός (699.234 τον. d.w.) 7 άκτοπλοϊκά 2.036 τον. γκρός (3.780 τον. d.w.), 6 δεξαμενόπλοια ελαίων και χημικά 17.116 τον. γκρός (29.126 τον. d.w.) 2 υπερωκέα 7.000 τον. γκρός (4.312 τον. d.w.) και 2 υδροπτερυγα 242 τον. γκρός. Διαθέτει επίσης 38 σταθμεύοντα πλοία ξηρού φορτίου 34.881 τον. γκρός (50.702 τον. d.w.). Έτσι το σύνολο των μή πετρελαιοφόρων πλοίων ανέρχεται σε 164 πλοία 1.634.900 τον. γκρός ή 2.004.917 τον. d.w.

Εξάλλου ο στόλος των πετρελαιοφόρων περιλαμβάνει 56 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.083.533 τον. γκρός ή 3.860.226 τον. d.w. Στην κατηγορία αυτή έμπιπτουν τα ποντοπόρα, τα άκτοπλοϊκά και τα σταθμεύοντα πετρελαιοφόρα καθώς και τα υγραεριοφόρα GPL και GNL.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Υποστήριξη στα Ανατολικά ναυπηγεία

Ο προϋπολογισμός της Γερμανικής κυβέρνησης για το νέο έτος περιλαμβάνει ση-

μαντικές επιχορηγήσεις προς τα ναυπηγεία που είναι εγκατεστημένα στο Ανατολικό τμήμα της χώρας. Οι επιχορηγήσεις αυτές όμως καλύπτουν μόνο τις παραγγελίες της Σοβιετικής Ένωσης για την διάρκεια της επόμενης πενταετίας. Τα ναυπηγεία της πρώην Ανατολικής Γερμανίας επιχορηγούνται με κεφάλαια 325 εκατ. μάρκων, ενώ τα δυτικογερμανικά με κεφάλαια 458 εκατ. μάρκων. Παράλληλα η κυβέρνηση θα επιχορηγεί τις νέες ναυπηγήσεις στα Ανατολικογερμανικά ναυπηγεία με 14,9% επί της αξίας του συμβολαίου καθώς επίσης και με βοήθεια 2% επί των τόκων αν πρόκειται για εγχώρια χρηματοδότηση ή 4% αν πρόκειται για χρηματοδότηση με ξένο συνάλλαγμα. Πρόσθετη βοήθεια θα παρέχεται σε αναπτυσσόμενες χώρες που παραγγέλουν πλοία στα ναυπηγεία της Ανατολικής Γερμανίας.

ΗΠΑ

Μπουκόταζ των πλοίων που διέσπασαν το εμπόριο

Το Υπουργείο Οικονομικών των ΗΠΑ απαγόρευσε στις αμερικανικές εταιρίες την διεξαγωγή δόσοληψιών με επτά ναυτιλιακές εταιρίες και 160 πλοία που κατηγορούνται ότι διέσπασαν το οικονομικό εμπόριο που είχαν επιβάλει τα Ηνωμένα Έθνη στο Ιράκ. Αν και η πλειοψηφία των πλοίων που περιλαμβάνει ο κατάλογος του Αμερικανικού Υπουργείου είναι σκάφη παράκτια και ποτάμια ναυσιπλοΐας, στον κατάλογο περιλαμβάνονται και 24 τάνκερς και 14 φορτηγά που εξυπηρετούσαν την ποντοπόρα ναυσιπλοΐα του Ιράκ. Μεταξύ των πλοίων του καταλόγου περιλαμβάνεται και το μοναδικό πλοίο ξένων συμφερόντων που κατέλαβαν οι Ιρακίνοι στο λιμάνι του Κουβέιτ, το μέσημα Μάλτας μπάλκερ «Σημιούζικ II» της ελληνικής εταιρίας Θεναμάρς, το οποίο βρισκόταν στο λιμάνι της Σουαΐμπα όταν επέδραμαν οι Ιρακίνοι στο Κουβέιτ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι νέες ναυπηγήσεις

Δύο άλλες ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρίες συνεχίζουν τη σύγχρονη τάση ναυπήγησης

δεξαμενοπλοίων που δεν είναι εξοπλισμένα με διπλά ενισχυμένα τοιχώματα. Πρόκειται για την NYK που παρήγγειλε στα ναυπηγεία της Ισικαβατζίμα ένα δεξαμενόπλοιο των 238.000 τον. d.w. με παράδοση τον Μάρτιο του 1993 ενώ σχεδιάζει και η ναυπήγηση δεύτερου σκάφους των 258.000 τον. d.w., ενώ η Idemitsu Tankers θα ναυπηγήσει ένα δεξαμενόπλοιο των 258.000 τον. d.w. στα ναυπηγεία της KHI με ημερομηνία παράδοσης τέλη του 1993. Τα νέα αυτά σκάφη θα δρομολογηθούν στις γραμμές που συνδέουν την Ιαπωνία με τη Μέση Ανατολή, όπου δεν θα υφίστανται τις συνέπειες από την εφαρμογή της σκληρής αντιρρηπτικής νομοθεσίας στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ.

Σύμφωνα με το Ιαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών ο αριθμός των παραγγελιών που ανατέθηκαν σε Ιαπωνικά ναυπηγεία κατά το τελευταίο οικονομικό έτος που έληξε στις 31 Μαρτίου, ήταν ο υψηλότερος της επταετίας. Το Υπουργείο εξέδωσε 279 άδειες ναυπήγησης για συνολική χωρητικότητα άνω των 10.701.578 τον. γκρός.

Παράλληλα η ναυτιλιακή εταιρία Evergreen της Ταϊβάν αποφάσισε να αναθέσει την ναυπήγηση τριών νέων κοντεϊνερπλοίων στα ναυπηγεία Onomichi. Πρόκειται για σκάφη τύπου R με ικανότητα μεταφοράς 3.388 TEU και εξοπλισμένα με μηχανές Σούλζερ 9RTA 84 C που θα τους προσδίδουν ταχύτητα 23 κόμβων. Η σχεδίασή τους επιτρέπει τη προσθήκη αργότερα μεσαίου τμήματος που θα αυξάνει την μεταφορική ικανότητα στα 4.000 TEU. Τα κοντεϊνερπλοία αυτά που θα κοστίσουν περί τα 73 εκατ. δολλ. έκαστο θα παραδοθούν το 1993 και θα δρομολογηθούν σε κυκλικά ταξίδια που θα χρησιμοποιούν την Διώρυγα του Παναμά.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Επέκταση του στόλου των τάνκερς

Η εθνική εταιρία πετρελαιομεταφορών Pertamina, ανακοίνωσε τη πρόθεσή της να ανανεώσει το στόλο των δεξαμενοπλοίων της με την χρονοαύλωση 12 δεξαμενοπλοίων που θα ναυπηγήσουν τοπικές εταιρίες. Οι εταιρίες που θα κερδίσουν τα συμβόλαια αυτά θα έχουν στη διάθεσή τους διάστημα 14 μηνών για τα μικρότερα σκάφη και 16-17 μηνών για τα μεγαλύτερα μέσα στο οποίο πρέπει να έχουν παραδώσει τα νέα σκάφη. Το σχέδιο προβλέπει την εγγυημένη χρονοαύλωση των νεοτευκτων από την Pertamina για χρονικό διάστημα 12 ετών, με πιθανότητα επέκτασης του συμβολαίου για τρία χρόνια. Συνολικά θα ναυπηγηθούν δύο δεξαμενόπλοια των 35.000 τον. d.w., δύο των 17.500 τον. d.w. δύο των 6.500 τον. d.w., τρία των 3.500 τον. d.w. και τρία των 1.500 τον. d.w. Παράλληλα εξετάζεται και ένα δεύτερο παρόμοιο σχέδιο που θα αφορά την ναυπήγηση 15 δεξαμενοπλοίων των 6.500 τον. d.w. Αν

καί τὰ ἐθνικά ναυπηγεία τῆς χώρας εἶναι ἱκανά νά ναυπηγήσουν παρόμοια σκάφη, λόγω τῆς ἑλλειψῆς ἱκανῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος εἶναι πιθανότερο ὅτι οἱ ναυπηγήσεις θά ἀνατεθοῦν σέ μονάδες τοῦ ἐξωτερικοῦ.

ΙΡΑΚ

Ἀπώλειες τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας

Κατά τή διάρκεια τοῦ πολέμου ἡ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ Ἰράκ ὑπέστη σημαντικές ἀπώλειες πού περιλαμβάνουν τή βύθιση τεσσάρων δεξαμενοπλοίων καθώς καί τήν ἐγκατάλειψη ἄλλων τεσσάρων στό λιμάνια τοῦ Κουβέϊτ, ὅταν τὰ Ἰρακινά στρατεύματα ἀποχώρησαν ἀπό τή χώρα. Τά τέσσερα βυθισθέντα πλοῖα περιλαμβάνουν τό «Amur-yah» 155.210 τόν. d.w., στό Ἰρακινό τερματικό πετρελαίου τῆς Μίνα ἁλ Μπάκρ, τό «Ain Zalah», 36.330 τόν. d.w. στό λιμάνι Μίνα Ἀμπντούλα, ἕνα ἄγνωστο πλοῖο περί τούς 48.000 τόν. d.w. ἐπίσης στή Μίνα Ἀμπντούλα καί τό «Al Fao» 89.188 τόν. d.w. στή Σουαΐμπα.

Τά τέσσερα πλοῖα πού ἔχουν ἐγκαταλειφθεῖ ἔχουν ὑποστεί ζημιές ἀπό πολεμικές ἐνέργειες ἀλλά δέν ἔχουν ὑποστεί ρήγματα στίς δεξαμενές φορτίου καί δέν ἀποτελοῦν κίνδυνο γιά περαιτέρω ρύπανση τοῦ Κόλπου.

ΙΤΑΛΙΑ

Πολύνεκρο ναυάγιο ὀχηματαγωγῶν

Ἡ μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία στήν ἱστορία τῆς χώρας ἐπληξε τήν Ἰταλική Ναυτιλία ὅταν τό βράδυ τῆς Τετάρτης 10 Ἀπριλίου τό ὀχηματαγωγό «Μόμπι Πρίνς» συγκρούστηκε μέ τό ἀγκυροβολημένο ἰταλικό πετρελαιοφόρο «Ἀμπρούζο» στό λιμάνι τοῦ Λιβόρνο. Τά δύο πλοῖα καλύφθηκαν ἀσπραῖα ἀπό τίς φλόγες μέ ἀποτέλεσμα οἱ 72 ἐπιβάτες καί 66 ἀπό τά 67 μέλη τοῦ πληρώματος πού ἐπιβιτηγοῦ νά βροῦν τραγικό θάνατο, ἐνῶ τό 28μελές πλήρωμα τοῦ πετρελαιοφόρου ἀφοῦ προσπάθησε νά θέσει ὑπό ἐλεγχό τή πυρκαϊά, ἐγκατέλειψε μέ ἀσφάλεια τό πλοῖο. Τό «Μόμπι Πρίνς» συνέχισε νά καίγεται καθώς ρυμουλκά τό ὀδηγοῦσαν στό λιμάνι τοῦ Λιβέρνο, ἐνῶ οἱ ἀρχές δήλωσαν ὅτι ἡ τρομακτική θερμοκρασία πού ἐπικρατεῖ πάνω στό ὀχηματαγωγό θά καθυστερήσει σημαντικά τό μακάβριο ἔργο τῆς ἀναγνώρισης τῶν θυμάτων.

ΚΙΝΑ

Τουριστική ἀνοιξη

Γιά τό τρέχον ἔτος ἡ Κίνα ἐλπίζει νά προσελκύσει περί τά 29 ἑκατομμύρια τουριστῶν χάρη στήν εἰκόνα πού παρουσιάζει ἡ χώρα μακριά ἀπό τίς τρομοκρατικές πράξεις

πού πλήττουν ἄλλες χώρες σάν συνέπεια τοῦ πολέμου τοῦ Κόλπου.

Ὅπως δήλωσε ὁ Διευθυντής τοῦ Κινεζικοῦ Τουρισμοῦ ἡ Κίνα μπορεῖ σήμερα νά ἐμφανίζεται, σάν ὁδὸς εἰρήνης μέσα στόν ταρραγμένο κόσμο. Οἱ ὑπεύθυνοι τοῦ τουρισμοῦ τῆς χώρας περιμένουν ὅτι ἐφέτος οἱ συναλλαγματικές εἰσπράξεις ἀπό τόν τουρισμό θά φθάσουν τά 2,3 δισεκ. δολларίων μέ αὐξηση κατὰ 3,6% ἐναντί τῶν περσινῶν. Δέν ἀποκλείουν μάλιστα νά φθάσουν καί τά 2,5 δισεκ. δολλ. σπάζοντας ἔτσι τό ρεκόρ τοῦ 1988.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ὁ τουρισμός τῆς χώρας εἶχε σοβαρά μειωθεῖ τό 1989 μετά τή βίαιη καταστολή τῶν δημοκρατικῶν ἐκδηλώσεων τῆς «ἄνοιξης τοῦ Πεκίνου» καί λόγω τῶν κακῆς ποιότητος τουριστικῶν ὑπηρεσιῶν πού προσέφερε ἡ Κίνα. Ἀπό πέρσι ὅμως ἡ τουριστική κίνηση εἶχε ἀρχίσει νά ἀναπτύσσεται πάλι χάρη στήν ἀθρόα προσέλευση Κινέζων τουριστῶν ἀπό τή Φορμόζα καί τό Χόγκ Κόγκ. Ἐφέτος τά κινεζικά τουριστικά γραφεῖα θά δημοσιεύσουν τίς ἐπίσημες ξενοδοχειακές τιμές καί θά ὑποχρεώσουν τά ξενοδοχεῖα (τά ὁποῖα εἶναι ἡ κρατικά ἢ συνεταιριστικά μέ ξένες ἐπιχειρήσεις) νά μήν παραβιάζουν τίς τιμές πού ὀρίζουν οἱ Ἀρχές. Τέλος τό 1991 ἀποφασίσθηκε νά ὀνομασθεῖ «ἔτος τουρισμοῦ καί φιλίας τῆς Κίνας».

ΚΟΥΒΕΪΤ

Ἡ κατάσβεση τῶν πετρελαιοπηγῶν

Ἀμερικανική πυροσβεστική ὁμάδα χρησιμοποίησε μιά νέα ἀσφαλέστερη μέθοδο κατάσβεσης τῆς πρώτης ἀπό τίς 500 καίόμενες πετρελαιοπηγές τῆς χώρας. Πρόκειται γιά τήν ἐκχυση μεγάλων ποσοτήτων ἀδρανούς ἀερίου ἀζώτου πού στερεῖ τό ὀξυγόνο ἀπό τήν πυρκαϊά καί διακόπτει τήν καύση τοῦ πετρελαίου. Ἡ μέθοδος αὐτή πού μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ γιά τήν κατάσβεση τῶν μισῶν περίπου πετρελαιοπηγῶν τῆς χώρας εἶναι ταχύτερη ἀπό αὐτήν τῆς ἀνατίναξης τῆς πυρκαϊᾶς μέ δυναμίτη. Μετά τήν κατάσβεση μιά δεύτερη ὁμάδα κλείνει τήν πετρελαιοπηγή γιά νά ἀποφευχθεῖ ἡ ἐκκλυση τοῦ πετρελαίου. Σύμφωνα μέ ἐκτιμήσεις τῶν Κουβεϊτιανῶν ἀπό τίς καίόμενες πετρελαιοπηγές χάνονται 6 ἑκατ. βαρέλια πετρελαίου τήν ἡμέρα, ἀξίας ἄνω τῶν 100 ἑκατ. δολларίων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ἡ κατάσταση τῶν ναυπηγείων

Στούς 9 πρώτους μήνες τοῦ 1990 τά Ὁλλανδικά ναυπηγεία παρέδωσαν νεοναυπήγητο τοννάξ 267.000 τόν. γκρός, πού ἀντιπροσωπεύει τό 12,7% τῆς εὐρωπαϊκῆς

ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Μέ τό δεδομένο αὐτό ἡ Ὁλλανδική ναυπηγοβιομηχανία τοποθετεῖται μετά τήν Γερμανική τῆς ὁποίας τό ποσοστό στήν εὐρωπαϊκή παραγωγή ἀνέρχεται σέ 22,7% καί μετά τήν Ἰταλική τῆς ὁποίας τό ποσοστό ἀνέρχεται σέ 13,1%.

Τό σημερινό ναυπηγικό καρνέ τῆς Ὁλλανδίας ἐμφανίζεται μέ τοννάξ 511.000 τόν. γκρός καί περιλαμβάνει 144 σκάφη ποντοπόρα συνολικῆς ἀξίας 2.400 ἑκατ. φιορινίων. Σέ αὐτά πρέπει νά προστεθοῦν καί ἄλλα 102 ποτάμια σκάφη 200 ἑκατ. φιορινίων, ἐξ ὧν τά 67 προορίζονται γιά ἐξαγωγή.

Οἱ κυριώτερες ἀπό τίς ἀνωτέρω παραγγελίες εἶναι κατανεμημένες στό διάφορα ναυπηγεία τῆς χώρας ὡς ἀκολουθῶς: Στό ναυπηγείο Merwede μία μεγάλη βυθοκόρος τῶν 11.400 κ.μ. Στό ναυπηγείο Van de Giesen 4 ὀχηματοφόρα τῶν 5000 κ.μ. γιά λογαριασμό Ἀγγλικῆς ἐταιρίας. Στά ναυπηγεία Bijlsma 3 μπάλκερς τῶν 2.500 τόν. d.w. γιά Ὁλλανδοῦς ἐφοπλιστάς. Καί στό ναυπηγείο Verolme Heusden 2 πλοῖα - κοντέινερ τῶν 1500 EVP γιά λογαριασμό τῆς John Shipping, 1 ὁμοιο γιά λογαριασμό τῆς Bell Lines καί 7 πλοῖα - κοντέινερ γιά λογαριασμό τῆς Nedlloyd.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αὐξηση τοῦ στόλου

Ὁ ἐμπορικός στόλος πού εἶναι νηολογημένος στή Νορβηγία γνώρισε μέσα στό 1990 τήν μεγαλύτερη ἀνάπτυξη τοῦ κόσμου, περνώντας ἀπό τά 26,1 ἑκατομ. τόν. d.w. στό 40 ἑκατ. καί σημειώνοντας αὐξηση τῆς τάξεως τοῦ 52%. Μέ τά δεδομένα αὐτά ἡ Νορβηγία ἀντικαθιστᾷ τήν Ἰαπωνία στήν τρίτη θέση τῆς παγκόσμιας κλίμακος, ἐρχόμενη εὐθύς μετά τήν Λιβερία (88,3 ἑκατ. τόν. d.w.) καί τόν Παναμᾶ (73,4 ἑκατ. τόν. d.w.).

Ὑπολογίζεται ὅτι τό 1991 ὁ νορβηγικός στόλος θά ὑπερβεῖ τά 42 ἑκατομ. τόν. d.w., ὁ δέ στόλος νορβηγικῶν συμφερόντων πού τελεῖ ὑπό ξένες σημαίες θά φθάσει τά 13 ἑκατομ. τόν. d.w. καί τέλος ὁ στόλος τῶν ξένων πλοίων πού διαχειρίζονται ἀπό Νορβηγοῖς θά φθάσει τούς 13 ἐπίσης ἑκατομ. τόν. d.w. Ἐτσι τό σύνολο τοῦ ὑπό νορβηγικό ἐλεγχό ἐμπορικοῦ στόλου ἀνέρχεται σέ 68 ἑκατομ. τόν. d.w. καί περιλαμβάνει 1.870 πλοῖα. Ἐκτός αὐτῶν διαθέτει καί 16 πλωτές ἐξέδρες νηολογημένες στή Νορβηγία καί ἄλλες 93 νηολογημένες στό ἐξωτερικό.

Σημειώνεται τέλος ὅτι ὁ τομέας τῆς ναυτιλίας εἰσέφερε τό 1990 περίπου 26 δισεκ. κορωνῶν ἤτοι κατὰ 4% περισσότερα τοῦ προηγούμενου ἔτους.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Κυρώθηκαν οι συμβάσεις πληρωμάτων καί πλοιάρχων των ποντοπόρων πλοίων

Κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη η συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών που απασχολούνται στα ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας άνω των 4.500 τόννων d.w.

Οι κυριότεροι όροι της νέας Σ.Σ.Ε. ή ό-
ποια ισχύει για το 1991 είναι οι εξής:

- Οι βασικοί μισθοί που προβλέπονται από την προηγούμενη συλλογική σύμβαση εργασίας έτους 1990 αυξάνονται κατά ποσοστό 15% για τους αξιωματικούς και κατά ποσοστό 16% για τα κατώτερα πληρώματα. Σε περίπτωση όπου τα έκ της αύξησης των μισθών του κατωτέρου πληρώματος προκύπτουν ποσά υπερβαίνουν εκείνα του Γ' Πλοιάρχου, Γ' Μηχανικού, κλπ., αυτά θα προσδιορίζονται με ποσά κατώτερα κατά 500 δρχ. έναντι του μισθοῦ Γ' Πλοιάρχου, Γ' Μηχανικού κλπ.
- Κατά το ίδιο ποσοστό αυξάνονται και όλα τα είς ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επίδοματα καθώς και οι έξτρα εργασίες που καθορίζονται από την προηγούμενη Σ.Σ.Ε./1990.
- Το αντίτιμο τροφής καθορίζεται σε 1.040 δρχ. την ημέρα. Ός προς το αντίτιμο τροφής που ορίζεται από την παρ. 6 του άρθρου 13 της Σ.Σ.Ε. έτους 1989 τοῦτο παραμένει ως έχει.
- Για την υπερωριακή αμοιβή Σαββάτου και άργιων ισχύουν τα ακόλουθα:

α) Για όλο το πλήρωμα ή απασχόληση κατά τα Σάββατα και τις άργιες θα αμείβεται από 1ης Ιανουαρίου 1991 έως 31 Δεκεμβρίου 1991 με τό 1/173 του βασικού μισθοῦ για κάθε ώρα υπερωριακής απασχόλησης προσαυξημένο κατά 35% και για όλες τις ώρες της υπερωριακής αὐτῆς απασχόλησης.

β) Από 1.1.1992 έως 31.12.1992 τό ανωτέρω είς την παρ. α καθοριζόμενο ποσοστό 35% αυξάνεται σε 42,5%.

γ) Από 1.1.1993 έως 31.12.1993 τό ανωτέρω είς την παρ. α καθοριζόμενο ποσοστό 35% αυξάνεται σε 50%.

Με άλλη απόφαση του Υπουργοῦ κυρώθηκε και η συλλογική σύμβαση εργασίας των πλοιάρχων των ποντοπόρων πλοίων.

Με τη νέα σύμβαση:

- Ο μηνιαίος μισθός του πλοιάρχου ορίζεται σε 268.380 δραχμές.

• Στόν πλοίαρχο καταβάλλονται 16.930 δραχμές τό μήνα για έξοδα παραστάσεως.

• Για όλη τη διάρκεια παραμονῆς του πλοίου στο λιμάνι στόν πλοίαρχο καταβάλλονται 2.105 δραχμές την ημέρα για τη κάλυψη λόγω του αξιώματός του ατομικών δαπανών εκτός από άλλα τυχόν έξοδα που προκύπτουν για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

• Για την πρόσθετη εργασία κατά τα Σάββατα, στόν πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή από 4,33 ημέρες τό μήνα, τό δέ ημερομίσθιο για την περίπτωση αὐτή ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθοῦ.

• Για τις άργιες, στόν πλοίαρχο καταβάλλεται αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο, τόσο κατά τη διάρκεια που τό πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονῆς του στο λιμάνι. Για την περίπτωση αὐτή τό ημερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθοῦ της Συμβάσεως.

• Σε πλοίαρχο, πετρελαιοφόρου που μεταφέρει εὐφλεκτες ὑγρές ή έκρηκτικές ὕλες, ανεξάρτητα από την ποσότητα του φορτίου, καταβάλλεται επίδομα ίσο με τό 15%

του μισθοῦ του. Τό επίδομα αὐτό καταβάλλεται και στους πλοιάρχους που ὑπηρετοῦν σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενό-πλοία) ἐφ' όσον αὐτά εκτός από άλλα φορτία, μεταφέρουν και εὐφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό 5% της χωρητικότητας του πλοίου (d.w.). Σ' όσους πλοιάρχους ὑπηρετοῦν σε πλοία που μεταφέρουν ὑγραέρια, καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με τό 20% του μισθοῦ τους.

• Στόν πλοίαρχο καταβάλλεται ειδικό επίδομα 17.380 δραχμών κατά τη διέλευση των Μεγάλων Λιμνών (Great Lakes), της Διώρυγας του Παναμά, της Διώρυγας του Σουέζ και του Σουέζ και του Όρινόκου.

Άποστέλλονται οι έπιταγές οικογενειακών επίδομάτων

Άρχισε ή άποστολή από τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. των έπιταγών για τό οικογενειακό επίδομα του 1990. Ήδη, σύμφωνα με σχετική άνακοίνωση, ό ΕΛΟΕΝ απέστειλε τις πρώτες 1.000 έπιταγές στους δικαιούχους, μέχρι τέλους δέ Άπριλίου θα έχουν σταλεί συνολικά 6.000 έπιταγές. Τό Μάιο, έχει προγραμματισθεί να σταλούν άλλες 7.000 έπιταγές και τον Ιούνιο άλλες 7.000, ώστε μέχρι τέλος Ιουνίου να έχουν δοθεί τό επίδομα, σε 20.000 δικαιούχους, συνολικῶ ὕψους 1,8 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Οι συντελεστές βάσει των όποιων διαμορφώθηκαν τό οικογενειακά επίδομα για τό 1990, έχουν ως εξής:

Με ένα παιδί 150 δρχ. με δύο παιδιά 330 δρχ., με τρία παιδιά 550 δρχ., με τέσσερα παιδιά 780 δρχ., με πέντε παιδιά 1010 δρχ., με έξι παιδιά 1.260 δρχ., με έπτά παιδιά και άνω 1.520.

Τά παραπάνω ποσά πολλαπλασιάζονται αντίστοιχα με τις ημέρες άσφαλίσεως που είχε ό δικαιούχος ναυτικός κατά τό 1990.

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

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο τοῦ Ἀπριλίου ὑποβλήθηκαν στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στό ἐλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν ἀκόλουθων πλοίων:

— «Σάντα Ἄννα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Falkanger» ὑπό Νορβηγική σημαία, 22.637 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1988, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Leda Marine S.A.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Σάντα Μαρία», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Finnanger» ὑπό Νορβηγική σημαία, 22.714 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1986, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Challenge Trading Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πύλος», φορτηγό, πρώην «Βράχος», ὑπό Ὀνδουριανή σημαία, 9.350 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Kallice Holding Co. Ltd.» (κ. Παναγ. Ἡλιόπουλος).

— «Βανκούβερ», μπάλκερ, πού ὑπέσκει-λε σημαία τῆς Σιγκαπούρης, 35.716 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Oscar Transport S.A.» (κ. Χαράλ. Τσάκος).

— «Παρασκευή II», φορτηγό, πρώην «Mojji» ὑπό σημαία Ὀλλανδίας, 15.460 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Addistart Compania Naviera S.A.» (κ. Γεώργ. Φέλας).

— «Γαλισσάς», μπάλκερ, πρώην «Rosie D.» ὑπό σημαία Ναούρου, 17.412 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Galissas Shipping Co. S.A.» (Kronos Maritime Agency S.A.).

— «Δελφίνι», μπάλκερ, πρώην «Finnbe-

aver» ὑπό ἀγγλική σημαία, 19.906 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Nereid Shipping Corp.» (κ. Χαρ. Χαλιώτης).

Ἀγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Ἀρχηγέτης» 34.368 τόν. d.w., 19.603 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπήγη-σης 1976, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 6,2 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τό γερμανικό φορτηγό πλοῖο «Gretke Oldendorff» 16.300 τόν. d.w., 9.599 τόν. γκρός, ναυπήγησεως 1973, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 2,2 ἐκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Ἑλληνες περιήλθε τό γιουγκοσλαβικό δεξαμενόπλοιο «Slavisa Vajner» 71.062 τόν. d.w., 39.536 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπήγησεως 1968, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,2 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ὑπό σημαία Σιγκαπούρης πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Vancouver» 60.847 τόν. d.w., 32.759 τόν. γκρός, ναυπήγησεως 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 9,2 ἐκατ. δολλαρίων, ὡς ἐστὶ καί εὐρίσκεται.

— Σέ ἐλληνικά συμφέροντα περιήλθε τό μικρό γαλλικό φορτηγό πλοῖο «Glinka» 2.830 τόν. d.w., 1.580 τόν. γκρός, ναυπήγησεως 1974, ἀντί τιμῆς 650.000 δολλαρίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ κινεζικοῦ μπάλκερ κάρριερ «Azur» 71.694 τόν. d.w., 9.989 τόν. γκρός, ναυπήγησεως 1970, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,2 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ὑπό κινεζική σημαία μπάλκερ «Black

Pearl» 47.376 τόν. d.w., 27.249 τόν. γκρός, ναυπήγησεως 1969, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 2,3 ἐκατομ. δολλαρίων.

— Τό πρόντακτ κάρριερ «Ravnas» ὑπό σημαία NIS, 9.064 τόν. d.w., 5.280 τόν. γκρός, ἐπωλήθη σέ Ἑλληνες ἐναντι τιμῆς 9.25 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μικτοῦ νορβηγικοῦ πλοίου «Berlita» 104.750 τόν. d.w., σουηδικῆς ναυπήγησεως 1973, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,7 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Soral» 57.852 τόν. d.w., ιαπωνικῆς ναυπήγησεως 1968, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,5 ἐκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τό ἐλληνικό μπάλκερ κάρριερ «Ἀνδρέας Π.» 27.046 τόν. d.w., 5.592 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπήγησεως 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 6 ἐκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τέλος ἀγόρασαν τό ἰταλικό δεξαμενόπλοιο «Cherso» 20.968 τόν. d.w., 2.939 τόν. γκρός, βρετανικῆς ναυπήγησεως 1964, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3 ἐκατ. δολλαρίων.

Ἡ ἐπιστροφή τῆς ἐφ' ἄπαξ εἰσφορᾶς τοῦ 1985

Οἱ πλοιοκτῆτες πού εἶχαν προσφύγει στά διοικητικά δικαστήρια ἢ εἶχαν ἀπλῶς καταβάλει τήν ἐπιβληθεῖσα ἐκτακτὴ ἐφ' ἄπαξ εἰσφορά τοῦ ἔτους 1985, μποροῦν νά ὑποβάλουν αἴτηση στό Νομικὸ Συμβούλιο τοῦ Κράτους καί νά ζητοῦν τήν ἐπιστροφή τῶν καταβληθεισῶν εἰσφορῶν.

Σέ σχετικὴ ἐγκύκλιο πρὸς τὰ μέλη τῆς Ἡ' Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν, διευκρινίζει ὅτι στίς σχετικὲς αἰτήσεις θά πρέπει νά ἀναφέρεται ἀκριβῶς τό ποσὸν τῆς εἰσφορᾶς πού ἐπεβλήθη γιά κάθε πλοῖο, ἐνῶ θά πρέπει νά ἐπισυνάπτουν τὰ τριπλότυπα ἀποδεικτικά τῆς καταβολῆς.

Ἀρση τοῦ ἐμπάργκο πρὸς τό Κουβέϊτ

Μέ ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος αἰροῦνται ὅλες οἱ ἀπαγορεύσεις τοῦ ἐμπάργκο πρὸς τό Κουβέϊτ, ἐνῶ παραμένει ἡ ἐπιβολὴ τῶν μέτρων πρὸς τό Ἰράκ. Ἐπίσης ἡ Διοίκηση τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ναυτικοῦ στὸν Περσικὸ ἀνακοίνωσε ὅτι θά συνεχίζονται οἱ νηοψίες πλοίων καί ἡ ἀπαγόρευση μεταφορᾶς φορτίων πρὸς τό Ἰράκ, ἐκτός φαρμακευτικῆς βοήθειας καί ἄλλων φορτίων πού ἔχουν ἐγκριθεῖ ἀπὸ τὸν ΟΗΕ.

Ἡ νέα σύμβαση τῶν πρακτορειακῶν

Ὁ Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ἀτμοπλοϊκῶν καί Πρακτορειακῶν Ὑπαλλήλων μέ ἐξώδικο πρόσκλησή του κάλεσε τίς ἐφοπιστικές Ἐνώσεις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων καί τὸν Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικῶν Πρακτόρων

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

σέ διαπραγματεύσεις για την υπογραφή της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας του υπαλληλικού και υπηρεσιακού προσωπικού των ατμοπλοϊκών και πρακτορεία-κων επιχειρήσεων όλης της χώρας.

Οι πρακτορειακοί υπάλληλοι, ζητούν μεταξὺ άλλων, αύξηση των βασικών μισθών κατά 20% στην όποια θά συνυπολογισθούν όλες οι αναπροσαρμογές (ΑΤΑ) του 1990 καθώς και τό διορθωτικό ποσό αύξησης του 1990.

Οι ναύλοι των Καταμαράν

Καθορίσθηκαν με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη, οι ναύλοι των έπιβατηγών πλοίων τύπου «Καταμαράν» τά όποια πρόκειται νά δρομολογηθούν, στην άκτοπλοϊκή γραμμή του Άργο-αρωνικού.

Γιά την οικονομική θέση, οι ναύλοι της παραπάνω κατηγορίας πλοίων θά είναι ίδιοι με αυτούς των έπιβατηγών - ύδροπτερυγων, ενώ στη διακεκριμένη θέση, οι ναύλοι θά διαμορφώνονται από τους πλοιοκτήτες, χωρίς νά υπερβαίνουν τό τετραπλάσιο των ναύλων πού ύφίστανται στά έπιβατηγά - ύδροπτερυγα πλοία.

Άρση τελών στην Άργεντινή

Μέ τον νόμο Ν. 2871 ή άργεντινή κυβέρνηση εξαίρεσε από την ύποχρέωση καταβολής φόρου προστιθέμενης άξίας τίς εργασίες πλοήγησης των σκαφών πού καταπλέουν στά λιμάνια της χώρας είτε αυτά άσχολούνται με την άκτοπλοία, είτε είναι ποντοπόρα. Έπίσης καταργείται ή φορολογία πού είχε έπιβληθεί επί των έξαγωγών σέ όρισμένα άγροτικά προϊόντα.

Η ITF στis Άνατολικές χώρες

Η Έκτελεστική Έπιτροπή της ITF αποφάσισε νά δεχθεί την έγγραφη των ναυτεργατικών Σωματείων της Σοβιετικής Ένωσης και άλλων Άνατολικών χωρών στη Διεθνή Όμοσπονδία Μεταφορών. Με την συμμετοχή των ενώσεων της ΕΣΣΔ, της Πολωνίας, της Τσεχοσλοβακίας και της Γιουγκοσλαβίας πού καλύπτουν ναυτικούς, λιμενεργάτες, άλιείς και εργαζόμενους στis όδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, τά μέλη της ITF αύξάνονται κατά ένα έκατομμύριο. Συγχρόνως στis τάξεις της ITF έγιναν δεκτές και ή Καναδική Ένωση Άξιωματικών Θαλάσσης και ή Ένωση Έργαζόμενων στis Μεταφορές της Ναμίμπια.

Η Gulf Agency στό Βιετνάμ

Οι γνωστοί ναυτιλιακοί πράκτορες GAC και ή κρατική ναυτιλιακή εταιρία του Βιετνάμ VOSA, προχώρησαν σέ συμφωνία συνεργασίας, σύμφωνα με την όποια τό έκτεταμένο διεθνές δίκτυο της GAC, πού περιλαμβάνει τοπικά γραφεία αντιπροσώπων και έπαφής με τους πελάτες της στην Ελλάδα, την Σουηδία, την Νορβηγία, την Άγγλία, τίς ΗΠΑ, τό Χόγκ Κόγκ, την Ιαπωνία και ή Κορέα είναι στη διάθεση των

διαχειριστών των πλοίων πού διεξάγουν έμπόριο με τό Βιετνάμ, προσφέροντας πληροφορίες για τίς συνθήκες και τίς εγκαταστάσεις των διαφόρων λιμένων καθώς και υπηρεσίες πρακτορεύσεως πλοίων.

Η ITF στis Άνατολικές χώρες

Η Έκτελεστική Έπιτροπή της ITF αποφάσισε νά δεχθεί την έγγραφη των ναυτεργατικών Σωματείων της Σοβιετικής Ένωσης και άλλων Άνατολικών χωρών στη Διεθνή Όμοσπονδία Μεταφορών. Με την συμμετοχή των ενώσεων της ΕΣΣΔ, της Πολωνίας, της Τσεχοσλοβακίας και της Γιουγκοσλαβίας πού καλύπτουν ναυτικούς, λιμενεργάτες, άλιείς και εργαζόμενους στis όδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, τά μέλη της ITF αύξάνονται κατά ένα έκατομμύριο. Συγχρόνως στis τάξεις της ITF έγιναν δεκτές και ή Καναδική Ένωση Άξιωματικών Θαλάσσης και ή Ένωση Έργαζόμενων στis Μεταφορές της Ναμίμπια.

Καταργείται τό καμποτάζ στην 'Ινδία

Η 'Ινδική Κυβέρνηση αποφάσισε την μερική κατάργηση των περιορισμών του καμποτάζ και νά επιτρέψει σέ ξένες ναυτιλιακές εταιρίες νά μεταφέρουν φορτία μεταξύ

των μεγάλων λιμανιών της χώρας. Η κατάργηση του καμποτάζ όφείλεται στην πίεση πού άσκούν οι οργανισμοί διαχείρισης των μεγάλων λιμένων της χώρας ενώ την αντίθεσή τους διατυπώσαν ή Ένωση Έφοπιστών της 'Ινδίας καθώς και ή Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρία της 'Ινδίας. Η κατάργηση του καμποτάζ θά διαρκέσει δοκιμαστικά για ένα χρόνο και θά άφορά την μεταφορά φορτίων μεταξύ των λιμένων Νεχρού, Ναβασέβα και Μαντράς.

Τά συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας

Άρχίζει νά ισχύει από τίς 19 Άπριλίου ή τροποποίηση του κανόνα 10 για τά συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας της Διεθνούς Συμβάσεως «Περί Διεθνών Κανονισμών πρós άποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα 1972» πού υιοθετήθηκε με την Α. 678 απόφαση του IMO.

Η παραπάνω τροποποίηση συμπεριλαμβάνεται στό Π. Διάταγμα 84/91, τό όποιο δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 334/13.3.91).

Η ναυσιπλοία στην Αίγυπτο

Οι ναυτιλιακές άρχές της Αιγύπτου εξέδωσαν άγγελία πρós τους ναυτιλλομένους στά χωρικά ύδατα της Αιγύπτου σύμφωνα

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Η ΠΛΕΟΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ «ΚΑΤΑΘΕΣΗ» ΑΠΟΔΟΣΗ 1990 70%

Το Αμοβαίο Κεφάλαιο είναι ένα κοινό χρηματικό ποσό διαφόρων καταθετών το όποιο διαχειρίζεται μια εταιρεία εμπειρων χρηματοοικονομικών συμβούλων.

Η εταιρία αυτή είναι εγκεκριμένη από την επιτροπή κεφαλαιαγοράς του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Τα κατατιθεμένα χρήματα φυλάσσονται στην Τράπεζα.

Η εταιρία κάνει επενδύσεις σε χρεώγραφα (δηλαδή σε μετοχές Ανωνύμων Εταιρειών και Βιομηχανιών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό καθώς και ομόλογα, ομολογίες και έντοκα γραμμάτια του δημοσίου) με σκοπό πάντα όσο δυνατόν μεγαλύτερο κέρδος με μικρότερο κίνδυνο.

Όλα τα περιουσιακά στοιχεία του Αμοιβαίου Κεφαλαίου καθώς και τα έσοδα πού έχουν εισπραχθεί διανέμονται εισότιμα στους μεριδιούχους καταθέτες και αποτελούν την υπεραξία των χρημάτων πού «καταθέσατε».

Η υπεραξία αυτή το 1990 ήταν 70% δηλαδή καταθέτοντας 1.000.000 την 1.1.1990 παίρνατε 1.700.000 στις 31/12/1990. Τα χρήματά σας δεν δεσμεύονται αλλά μπορείτε να τα πάρετε μαζί με τις υπεραξίες ανά πάσα στιγμή. Το Αμοιβαίο κεφάλαιο ελέγχεται από τους ορκωτούς λογιστές και διέπεται από τον νόμο 608/70.

ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ και οι εξομιοούμενοι προς αυτούς μπορούν να επανεξαγάγουν το κεφάλαιο και τις υπεραξίες σε συνάλλαγμα εφ' όσον η αγορά πραγματοποιήθηκε με εισαγωγή και ρευστοποίηση συναλλάγματος.

Πληροφορίες: Αντώνης Διπλαράκης

Τηλ.: 9233144 — 9236883 — 9221905 Fax: 9220630

μέ την οποία ρυθμίζεται νέα ράδα άναμονής στο λιμάνι του Έλ Μαάντια και τοποθετούνται δύο νέοι πετρελαιαγωγοί στον Κόλπο του Άμπουκίρ, ενώ ανακοινώνεται ή εγκατάσταση τεσσάρων νέων έξεδρών πετρελαίου στον Κόλπο του Σουέζ.

Πυρκαϊά σέ έπισκευαζόμενο δεξαμενόπλοιο στά Ναυπηγεία Έλευσίνας

Η έγκαιρη επέμβαση των σωστικών συνεργειών των Ναυπηγείων Έλευσίνας και τής Πυροσβεστικής απέτρεψε τήν τραγωδία, σβήνοντας τήν πυρκαϊά πού ξέσπασε στις 12 Άπριλίου στή Νο. 3 δεξιά δεξαμενή του υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιου «Άλέξανδρος» 40.633 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, στό όποιο έκτελούνταν τήν ώρα εκείνη έργασίες έπισκευών από 22μελές συνεργείο. Άπό τή φωτιά και τούς καπνούς πού κατέκλυσαν τόν χώρο τής δεξαμενής τραυματίσθηκαν τρεις εργάτες (υπέστησαν έγκαύματα), ενώ οι υπόλοιποι 19 διακομίσθηκαν σέ νοσοκομεία μέ άναπνευστικά προβλήματα.

Τά μέλη των σωστικών συνεργείων άνοιξαν τρύπα στό πλευρό του πλοίου στό ύψος τής δεξαμενής Νο 3 και από εκεί άνέσυραν άρχικά τούς 13 και στή συνέχεια τούς υπόλοιπους εργάτες, οι όποιοι διακομίσθηκαν άμέσως μέ άσθενοφόρα σέ διάφορα νοσοκομεία.

Τό πλοίο είχε πιστοποιητικό gas free και ή φωτιά μάλλον προκλήθηκε από σπινθήρα όξυγονοκόλλησης.

Πειρατικές επίθεσεις

Τίς πρώτες ήμέρες του Άπριλίου δύο ελληνικά πλοία δέχθηκαν πειρατικές επίθεσεις. Συγκεκριμένα, τήν 1 Άπριλίου, τό ελληνικό φορτηγό «Νίκαια» ενώ βρισκόταν στό άγκυροβόλιο του Μπαγκλαντές, δέχθηκε επίθεση ληστών πού ήταν όπλισμένοι μέ μαχαίρια.

Ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Ν. Σταματελόπουλος, άνέφερε στό ΥΕΝ ότι μέ τήν έγκαιρη επέμβαση του πληρώματος του πλοίου τό όποιο άποτελείται από 20 Έλληνες και έπτά άλλοδαπούς, οι πειρατές έγκατέλειψαν τό σκάφος, χωρίς νά ύπάρξουν θύματα ή νά σημειωθούν άπώλειες.

Έξ άλλου, πειρατική επίθεση από 15 ένόπλιους δέχθηκε στις 2 Άπριλίου τό ελληνικό φορτηγό «Σάιντ Τζών», ενώ βρισκόταν στό έσωτερικό άγκυροβόλιο του Ρίο ντέ Τζανέιρο.

Οι πειρατές άπέσπασαν τά κλειδιά από τόν πλοίαρχο και έν συνεχεία άνοιξαν τίς καμπίνες και τίς άποθήκες του πλοίου, άπό όπου πήραν χρήματα, τιμαλφή, ρουχισμό και άλλα είδη, αλλά όπως γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ή διαχειρίστρια εταιρία, τό 23μελές πλήρωμα, τό όποιο άποτελείτο από 12 Έλληνες και 11 άλλοδαπούς, δέν έπαθε τίποτα.

Περισυλλογή Κουβανών προσφύγων

Πέντε πρόσφυγες περισυνέλεξε τό ελληνικό φορτηγό «Πασίφικ Προσπέρиту» στις 10 Άπριλίου, ενώ έπλεε άνοικτά τής

Κούβας, όπως άνέφερε στό ΥΕΝ ό πλοίαρχος του σκάφους Κ. Καζανάς.

Τό πλοίο έφθασε ήδη στό Πόρτ Έβεργκλέιτς των ΗΠΑ όπου άποβίβασε τούς διασωθέντες Κουβανούς.

Τό Σύστημα Wake Equalising Duct σέ πλοία τής Varnina

Ο μηχανολόγος - ηλεκτρολόγος κ. Γιώργος Μπούγιας πού έκπροσωπεί στήν Έλλάδα τό σύστημα Wake Equalising Duct μάς γνωστοποίησε ότι ή εταιρία Varnima, άφού έτοποθέτησε δοκιμαστικά τό άνωτέρω σύστημα έξοικονομήσεως καυσίμων στό πλοίο της «Κρήτη Τσάμπιον» τόν Φεβρουάριο του 1990 και επί ένα έτος παρακολούθησε τήν επίδραση του συστήματος αυτού κάνοντας τίς κατάλληλες μετρήσεις, προχώρησε ήδη παραγγελία για ακόμη έξι πλοία της, τά όποια είναι τρία δεξαμενόπλοια των 45.000 και τρία των 40.000 τόννων.

Άρχαιρεσίες στό Port Captains Club

Τήν Πέμπτη (18 Άπριλίου) θά διενεργηθούν άρχαιρεσίες για τήν εκλογή νέας διοικήσεως στή Λέσχη Πλοίαρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων.

Στό μεταξύ ή Λέσχη, σέ συνεργασία μέ τόν Πειραικό Σύνδεσμο, όργανώνει στις 29 Άπριλίου ήμερίδα μέ όμιλητή τόν γεν. γραμματέα της κ. Άγγ. Παπαδόπουλο και θέμα: «Ο πλοίαρχος και ή θάλασσα». Η όμιλία θά πραγματοποιηθεί στήν αίθουσα Βαρώνου Κίμωνος Ράλλη του Πειραικού Συνδέσμου στις 8 μ.μ.

Η Σχολή Σωστικών του Άσπροπύργου

Άπό τό Υπουργείο Ναυτιλίας άνακοινώθηκε ότι τόν Μάρτιο, από τή δημόσια σχολή σωστικών και πυροσβεστικών μέσων Άσπροπύργου άποφοίτησαν 727 ναυτικοί.

Η Πληροφορική στόν ΟΛΠ

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς προχωρεί στό σχεδιασμό ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος μέ ηλεκτρονικούς ύπολογιστές.

Ηδη έγκρίθηκε πίστωση 200 εκατ. δραχμών για τήν άνάθεση τής σχετικής μελέτης καθώς και ή διακήρυξη του διαγωνισμού.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ

Κυκλοφόρησε τό Skolarikos Phones fax telex Catalogue 1991 - 1992 τό όποιο και διατίθεται δωρεάν, από τά γραφεία τής εταιρίας «ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΥ Α.Ε.», Μπουμπουλίνας 24 Πειραιά στόν πρώτο (1) όροφο και στα τηλέφωνα 411 90 60 - 411 9071 και fax 4128829.

ΚΟΛΛΕΓΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ ATHENS COLLEGE ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Σάββατο, 25 Μαΐου 1991, θα διεξαχθή διαγωνισμός στα πλαίσια συνεχίσεως της υποτροφίας — «εις μνήμη Ευρυδίκης Διαμαντίδου» — στο Κολλέγιο Αθηνών για την επιλογή ενός μαθητή ή μαθήτριας της έκτης τάξης του Δημοτικού, κατοίκου Αττικής. Ο μαθητής ή η μαθήτρια που θα επιλεγεί, θα αρχίσει τη φοίτηση στο Κολλέγιο από την πρώτη τάξη του Γυμνασίου το σχολικό έτος 1991-92.

Στο Διαγωνισμό μπορούν να λάβουν μέρος μόνο παιδιά ναυτικών που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, τα όποια για τις σπουδές τους στο Κολλέγιο έχουν την ανάγκη οικονομικής βοήθειας.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πάρουν το έντυπο αιτήσεως από τη Γραμματεία του Ταμείου Υποτροφιών του Κολλεγίου Αθηνών, από Δευτέρα έως Παρασκευή, 9.30 π.μ. — 3.30 μ.μ. Οι αιτήσεις συμμετοχής στο διαγωνισμό πρέπει να κατατεθούν από τους γονείς μέχρι την Τρίτη, 30 Απριλίου 1991. Πληροφορίες στο τηλέφωνο 6714 621, έσωτερικό 35.

Από τη Διεύθυνση
του Κολλεγίου Αθηνών

29 Μαρτίου 1991

Αισιοδοξία για τη πορεία των εργασιών του Lloyds Register of Shipping

Με άφορμή την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της ετήσιας χρήσης του Βρετανικού Νηογνώμονα για το 1990, ο διευθυντής του LRS στον Πειραιά κ. J. Pearson παρέθεσε γεύμα στο Ναυτικό Όμιλο στις 3 'Απριλίου, κατά τη διάρκεια του οποίου αναφέρθηκε στην ικανοποιητική πορεία των εργασιών του Νηογνώμονα στην Ελλάδα και εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αύξηση του αριθμού των επιβατηγών/κρουαζιεροπλοίων, τις μετασκευές των οποίων παρακολουθεί το LRS στη περιοχή Περάματος — Δραπετσώνας, καθώς και την αύξηση των βιομηχανικών κατασκευών που έποπτεύονται από τον βρετανικό Νηογνώμονα στην Ελλάδα.

Αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι όπως προκύπτει από την ετήσια έκθεση του Lloyds Register, αυξήθηκε κατά τη διάρκεια του 1990 σε 90.8 εκατ. τον. γκρός το σύνολο του παγκόσμιου τοννάζ που είναι ταξινομημένο στον νηογνώμονα, έναντι των 88.1 εκατ. τόνων του 1989, ενώ ο κύκλος των εργασιών του έφθασε τα 177 εκατ. δολάρια.

Ένας από τους βασικούς συντελεστές αύξησης του ταξινομημένου τοννάζ κατά τον προηγούμενο χρόνο υπήρξε και η αύξηση του υπό παραγγελία τοννάζ κατά 4,6 εκατ. τον. γκρός το οποίο αναβίβασε σε 9.5 εκατ. τον. γκρός το σύνολο των υπό ναυπήγηση και παραγγελία πλοίων που παρακολουθούνται από το Lloyds Register.

Ναρκωτικά σε ελληνικό κρουαζιερόπλοιο

Κατά την διάρκεια ελέγχου των αποσκευών των επιβατών, στο λιμάνι Κιουρασάρ της Καραϊβικής, το πλήρωμα του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου «Πήγασος» της εταιρίας «'Ηπειρωτική Λάινς», ανακάλυψε ποσότητα 60 κιλών κοκαΐνης που προσπάθησαν να εισάγουν τέσσερις αλλοδαποί επιβάτες. Ο πλοίαρχος του σκάφους ειδοποίησε άμεσα την Αστυνομία που συνέλαβε σπείρα οκτώ αλλοδαπών. Με τηλεγράφημά του ο Υπουργός Ναυτιλίας εκφράζει τα συγχαρητήριά του προς τον πλοίαρχο, το πλήρωμα του σκάφους καθώς και προς την πλοιοκτήτρια εταιρία.

Συλλυπητήρια προς την 'Ιταλία

Με άφορμή το τραγικό πολύνεκρο ναυάγιο του 'Ιταλικού επιβατηγού πλοίου «Μόμπι Πρίνς» ανοικτά του Λιβόρνο, ο Υπουργός Ναυτιλίας απέστειλε προς τον 'Ιταλό Υπουργό Ναυτιλίας συλλυπητήριο τηλεγράφημα στο οποίο εκφράζεται η βαθειά συμπάθεια προς τις οικογένειες των θυμάτων, ολόκληρης της 'Ελληνικής Ναυτικής Κοινωνίας καθώς και η ανάγκη για ενδυνάμωση της συνεργασίας των παραδοσιακών ναυτικών εθνών στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα.

Παρασημοφόρηση Προξένου



Στιγμιότυπο από τη παρασημοφόρηση του αποχωρήσαντος Προξένου της 'Ολλανδίας στον Πειραιά κ. 'Ιωσήφ Κάουκι, μετά διάσημα 'Αξιωματικού του Τάγματος 'Οράγγης — Νάσσαυ κατά τη διάρκεια της δεξίωσης της 'Ολλανδικής Πρεσβείας, η οποία πραγματοποιήθηκε στον Ναυτικό Όμιλο στις 11 'Απριλίου 1991. Το ζεύγος Ε. Κάουκι, ο κ. Ι. Κάουκι, ο πρέσβης της 'Ολλανδίας κ. Η.Α.Λ. Vijverberg και ο νέος Πρόξενος κ. Γ. Βλάχος.

Στην εκδήλωση παρέστη ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδης, εκπρόσωποι των αρχών καθώς και μέλη του έφοπλιστικού και επιχειρηματικού κόσμου του Πειραιώς και της 'Ολλανδικής παροικίας.

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

Άποχή από υπερωρίες στόν ΟΛΠ

Δέν θά ἐργάζονται σέ ὥρες πέραν τοῦ κανονικοῦ ὥραριου τά Σαββατοκύριακα καί τίς ἀργίες οἱ ὑπάλληλοι, τεχνικοί καί χειριστές τοῦ ΟΛΠ μέ ἀποτέλεσμα τό λιμάνι νά λειτουργεῖ πλέον μόνο ἐπτά ὥρες τό 24ωρο. Ἡ ἀποχή πραγματοποιεῖται μέ

στόχο τήν αὐξηση τῆς υπερωριακῆς ἀμοιβῆς τῶν ἐργαζομένων.

Δωρεά

Εἰς μνήμη Ἀλεξάνδρου Βερνίκου, ὁ κ. Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης προσέφερε δρχ. 30.000 ὑπέρ τῶν σκοπῶν τῆς Ἑταιρίας Προστασίας Σπαστικῶν.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Μέ τήν συνεργασία τῆς γνωστῆς εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 12 Ἀπριλίου, 1991.

ΕΥΡΩΠΗ

IFO/180

MDO

Ρόττερταμ
Γένοα
Ἀμβούργο
Χάβρη
Πειραιᾶς

81.00 158.00
88.00 193.00
80.00 177.00
90.00 193.00
81.00 178.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ
Τζέντα
Ράς Τανούρα
Ἡν. Ἀρ. Ἐμιράτα

81.00 250.00
91.03 188.65
85.80 179.58
78.00 218.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος
Ντακάρ
Λάς Πάλμας
Θέουτα
Ντῶρμπαν

85.00 188.00
110.00 213.00
83.00 175.00
83.00 180.00
66.00 300.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	78.00	325.00
Σίδνεϋ	113.00	243.00
Χόγκ Κόγκ	92.00	243.00
Σιγκαπούρη	83.00	177.00
Τόκιο	96.00	253.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	104.00	218.00
Νέα Ὑόρκη	67.00	203.00
Χάμπτον Ρόουντς	76.00	208.00
Χιοῦστον	67.00	153.00
Νέα Ὁρλεάνη	67.00	153.00
Λός Ἀντζελες	60.00	210.00
Κρίστομπαλ	89.00	223.00
Ρίο Ἰανέιρο	100.00	345.00
Μπουένος Ἀϊρες	120.00	232.00
Μοντεβιδέο	127.00	240.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπό τήν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, Φάξ: 4138581.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

ΠΕΝΘΗ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

Μέ θλίψη και συγκίνηση ή ναυτιλιακή οίκογένεια αλλά και οι πολυπληθείς φίλοι του από τον πολιτικό, πνευματικό και οικονομικό κόσμο της χώρας, αποχαιρέτισαν στις 11 'Απριλίου τον 'Αλέξανδρο Βερνίκο από τό Α' Νεκροταφείο 'Αθηνών.

'Ο έκλιπών γεννήθηκε τό 1916 στην 'Αθήνα και από πολύ νέος ανέπτυξε δραστηριότητα στον ναυτιλιακό και στον πολιτικό τομέα. Διετέλεσε επί πολλά χρόνια διευθύνων σύμβουλος και πρόεδρος της επιχείρησης «Ν.Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ — Ναυαγοσωστικά και Ρυμουλκά» καθώς και των συγγενών ναυτιλιακών εταιριών.

Βετεράνος του πολέμου 1940-41 έναν-

τίον των Γερμανών και των 'Ιταλών, έξελέγη για πρώτη φορά Βουλευτής Πειραιώς τό 1952 και αργότερα πολιτεύθηκε στην 'Αθήνα, εκλεγόμενος βουλευτής τό 1964.

Κατά τή μακρόχρονη πολιτική του θητεία διετέλεσε 'Αντιπρόεδρος της Βουλής και 'Υπουργός 'Εμπορίου, ενώ παράλληλα δραστηριοποιήθηκε στα διοικητικά συμβούλια του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος, της 'Ενωσης 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Συνδέσμου 'Ανωνύμων 'Εταιριών, ενώ σέ διεθνή κλίμακα διετέλεσε πρόεδρος της Διεθνούς 'Ενωσης Πλοιοκτητών Ναυαγοσωστικών σκαφών.

'Ο 'Αλέξανδρος Βερνίκος δέν παρέλειψε νά ασχοληθεί και με τά πολιτιστικά προβλήματα της πατρίδας μας, αναπτύσσοντας ένεργό δράση μέσα από έπιστημονικές και πολιτιστικές ενώσεις και για τήν πολυσχιδή του δραστηριότητα τιμήθηκε με τόν Ταξιάρχη του Φοίνικος και τόν Ταξιάρχη του Πατριαρχείου 'Αλεξανδρείας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αποτίουν φόρο τιμής στον έκλεκτό φίλο και επί δεκαετίες συνεργάτη σέ θέμα ναυαγιοερείας και ρυμουλκήσεως και έκφράζουν θερμότατα συλλυπητήρια στην οίκογένειά του για τόν άδόκητο χαμό του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος συνήλθε έκτακτα μετά από τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της 'Εφοπλιστικής Οίκογένειας και του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος, του όποιου ύπήρξε Μέλος επί σειρά έτών

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ Ν. ΒΕΡΝΙΚΟΥ

πού συνέβη στις 8 'Απριλίου 1991 κι άφοϋ άκουσε τόν Πρόεδρο ό όποιος έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα του μεταστάντος και τίς πολύτιμες ύπηρεσίες που προσέφερε στην 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

'Αποφάσισε όμόφωνα όπως:

— Διαβιβαστούν τά συλλυπητήρια της Διοικήσεως στην οίκογένεια του άποβιώσαντος.

— Διατεθεί ύπέρ φιλανθρωπικών σκοπών ποσό δρχ. 50.000.

— Παρακολουθήσουν τήν κηδεία του ό Πρόεδρος και τά Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

— Κατατεθεί στεφάνι στην σορό του έκλιπόντος.

— Δημοσιευθεί τό παρόν Ψήφισμα στον τύπο και στό Δελτίο Ναυτιλίας του Ν.Ε.Ε.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΝΑΡΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της 'Εφοπλιστικής Οίκογένειας και του Διοικητικού Συμβουλίου της

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ Ν. ΒΕΡΝΙΚΟΥ

πού έπήλθε στις 8 'Απριλίου 1991 κι άφοϋ άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Γιάννη Γκούμα ό όποιος έξηρε τήν προσωπικότητα του μεταστάντος

'Απεφάσισε όμόφωνα:

— Νά διαβιβασθούν προς τούς οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά κατατεθεί στέφανος.

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

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς, 11 'Απριλίου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚ. ΓΚΟΥΜΑΣ

International

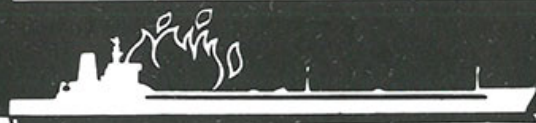
T A G A R O P U L O S, S. A.

(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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ KARINA	Έλληνική Κυπριακή	6.631 11.954	1971 1972	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στις 2/4. Επιθεωρήθηκε στην Κόστα Ρίκα, συνεπεία ζημιών που υπέστη από απώλεια της άγκυρας σε θέση 38.51.8 Β, 30.58.8 Δ στις 25/3.
ΚΩΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ (πρ. «Captain George»)	Κυπριακή	9.199	1969	Κατά τον απόπλου από τη Λά Πάλμας προσάραξε στις 30/3 και έγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα. Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Shane» στη Ρουέν, στις 30/3 και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΛΥΔΙΑ	Κυπριακή	5.915	1976	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας ανοικτά του Μοσταγκανέμ στις 23/3 και υπέστη ρήγμα και είσοροή υδάτων στο κύτος.
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ	Κυπριακή	3.137	1972	Κατά το ταξίδι Φός για Πειραιά συγκρούστηκε με το φορτηγό «Nicolas S.» στις 13/3.
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ.	Κυπριακή	5.386	1978	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΤΟΣ	Μάλτας	15.478	1973	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στον Πειραιά, στις 2/4.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ	Παναμαϊκή	14.856	1977	Επιθεωρήθηκε στη Σμύρνη συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση στις 7/3.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ	Έλληνική	24.643	1984	Κατά τον ανεφοδιασμό στην Τσιταγκόγκ στις 23/3 συγκρούστηκε με το φορτηγό «Banglar Asha» και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΒΑΣΣΩ	Μπαχάμας	34.951	1967	Κατά το ταξίδι Σαλντάνια Μπαίη για Κίνα, έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, υπέστη είσοροή υδάτων στο κύτος ανοικτά του Ντάρμπαν, και έγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα στις 4/4.
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV LEBANT SPIRIT	Μάλτας Έλληνική	23.980 18.799	1976 1970	Προσάραξε στον π. Παρνά στις 28/3. Ανέφερε ζημία σε κάλυμα κύτους στη Νέα Υόρκη στις 27/3.
ΜΑΥΡΙΩΤΙΣΣΑ	Κυπριακή	16.623	1971	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά στις 1/4.
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	Έλληνική	28.082	1975	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση σε πάγους, στην Παρνάγουα, στις 10/4.
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	Έλληνική	38.514	1977	Επιθεωρήθηκε στο Ρότερνταμ στις 11/4 συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή.
ΣΟΥΑΝ	Κυπριακή	19.284	1977	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Κέιπ Ρεσίφ στις 5/4.
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	Έλληνική	22.000	1984	Κατά τον απόπλου από Μομπίλ για Ιαπωνία έμφορτο σιδήρου, συγκρούστηκε με τη βυθοκόρο «Chicago» στις 28/3 και υπέστη ρήγμα και είσοροή υδάτων στο κύτος.
ΧΛΟΗ	Έλληνική	36.202	1982	Προσάραξε στον π. Παρνά στις 6/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Μπαχάμας	40.633	1975	Επισκευαζόμενο στην Έλευσίνα στις 12/4, υπέστη πυρκαϊά.
ΤΖΕΤ II	Έλληνική	1.591	1962	Κατά τον προσόρμιση στον Πέραμα στις 28/3 υπέστη ζημιές από πρόσκρουση.
ΧΕΪ'ΒΕΝ	Κυπριακή	109- .700	1973	Υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά και βυθίσθηκε ανοικτά της Γένοβας στις 14/4, με αποτέλεσμα την απώλεια πέντε μελών του πληρώματος.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τις άργιες του Πάσχα και τα συνεχιζόμενα ήπιότερα προβλήματα ρευστότητας των Σοβιετικών, η αγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου παρέμεινε σταθερή, με ναύλους, οι οποίοι χωρίς να προκαλούν ιδιαίτερες συγκινήσεις επέτρεψαν τη πραγματοποίηση ικανοποιητικών κερδών.

Η αγορά των σιτηρών έδειξε σ' όρισμένες περιπτώσεις και ιδιαίτερα στο χώρο του 'Ατλαντικού κάποια σημεία χαλάρωσης και πολλοί αναμένουν βελτίωση με τη βοήθεια των εξαγωγών που θα αρχίσουν από τα τέλη του μήνα από τη Νότιο 'Αμερική. Περισσότερο δραστήρια υπήρξε η αγορά του Ειρηνικού ή οποία απασχόλησε έναν σημαντικό αριθμό παναμαξ με άμεσες φορτώσεις τόσο από Αυστραλία όσο και από τη Δυτική ακτή των ΗΠΑ.

Ενδιαφέρον παρουσίασε επίσης η αγορά των σιτηρών για τα μάλκερς handymax των 35-45.000 τόν. d.w. σε ανοδικά επίπεδα ναύλων, ενώ βελτίωση παρατηρήσαμε και σε όρισμένα κλεισίματα μεγάλων μάλκ κάρριερς (capesize) στα οποία συνέδραμε η διακίνηση αρκετών φορτίων μεταλλευμάτων.

Σάν συνολική παρατήρηση, μπορεί να ειπωθεί ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου με κάποιες μικρές αποκλίσεις θα διατηρηθεί σε σταθερά επίπεδα τις επόμενες εβδομάδες, χωρίς να αποκλείεται κάποια περαιτέρω βελτίωση των ναύλων, λαμβανομένης υπόψη της αυξητικής ροής φορτίων που παρατηρήθηκε τις τελευταίες ημέρες του δεκαπενθημέρου στις περισσότερες περιοχές.

Τά παρακάτω κλεισίματα παρουσιάζουν μία χαρακτηριστική εικόνα των επιπέδων των ναύλων στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 55.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 13.
- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 24,25.
- 40.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ανατ. ακτή Μεξικού, δολ. 13.
- 38.000 τόν. Κολούμπια Ρίβερ για

Πακιστάν, δολ. 26,15.

— 27.500 τόν. Βορ. Ειρηνικό για 'Αλεξάνδρεια, δολ. 33.

— 25.000 τόν. δύο λιμάνια 'Αργεντινής για δύο λιμάνια Μπαγκλαντές, δολ. 41,50.

— 20.000 τόν. 'Αμβέρσα για Τζιμπουτί και 'Ασσαμπα, δολ. 27,50.

— 14.000 τόν. Ρουέν για 'Αλβανία, δολ. 18,50.

Μεταλλεύματα:

— 200.000 τόν. Βραζιλία για 'Ιαπωνία, δολ. 10,75.

— 110.000 τόν. Τουμπαράο για 'Ιαπωνία, δολ. 12,30.

— 90.000 τόν. Πόντα ντέ Μαδέϊρα για Γκίζόν, δολ. 8,45.

— 64.000 τόν. Πόντα ντό Ούμπο για Ρότερνταμ, δολ. 9,75.

Γαϊάνθρακες:

— 85.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς για Τάραντο, δολ. 8,20.

— 60.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Μεσόγειο, δολ. 12,75.

— 60.000 τόν. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρότερνταμ, δολ. 9,75.

Λιπάσματα:

— 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 48.

— 25.000 τόν. Γιούζνυ για Κίνα, δολ. 32,50.

— 20.000 τόν. Τρίνταντ για Μισσισιππί, δολ. 10,50.

Ζάχαρη:

— 13.125 τόν. σάκκους Μπαγκόγκ / Κό Σιχάγκ για Καοσιούγκ, δολ. 18.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σταθερή σε γενικές γραμμές η αγορά των χρονοναυλώσεων μάλκ κάρριερς με τα παναμαξ στον Ειρηνικό στα επίπεδα των δολ. 10-12.000 την ημέρα, ενώ στα ίδια μεγέθη από τον 'Ατλαντικό για 'Απω 'Ανατολή τα μισθώματα έφθασαν τα δολ.

13-15.000 την ημέρα με ικανοποιητική αποζημίωση για τον πλοῦ υπό έρμα.

'Ανοδική τάση των μισθωμάτων σημειώσαμε στα handymax και στα capesize μάλκερς, όπως χαρακτηριστικά εμφανίζεται στις πράξεις που σημειώνονται άμεσα εν συνεχεία.

Στά μικρότερα μεγέθη αν και ο αριθμός των ναυλώσεων δεν υπήρξε μεγάλος, οι πράξεις που έγιναν αποδεικνύουν κερδοφόρα την απασχόληση των πλοίων.

Η γενικότερη προθυμία των ναυλωτών για μισθώσεις περιόδου πιθανολογεί αυξητική εξέλιξη των μισθωμάτων:

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις:

— 151.000 τόν. d.w. από Νοτ. Κορέα, μέσω Νοτ. 'Αφρικής για 'Ιαπωνία, δολ. 20.000.

— 68.400 τόν. d.w. από 'Ισπανία, μέσω Κόλπου ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 15.000.

— 64.500 τόν. d.w. από Ταϊβάν, μέσω Αυστραλίας για 'Ιαπωνία, δολ. 12.000.

— 42.000 τόν. d.w. από Νοτ. Κορέα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.000.

— 37.200 τόν. d.w. από 'Αλγερία μέσω 'Ανατολ. ακτής ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 12.500.

— 29.900 τόν. d.w. από Βραζιλία για Μουσκάτ, δολ. 11.000.

— 28.000 τόν. d.w. από Βρετανία, μέσω Γαλλίας για Νοτ. 'Αφρική, δολ. 9.500.

— 27.400 τόν. d.w. από 'Ανατολ. ακτή Μεξικού ταξίδι 30-40 ημερών, δολ. 7.250.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε ήμερους τόνους και με άργους ρυθμούς, σε όλες τις βασικές αγορές, κινήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου.

Η ύπαρξη σημαντικών ποσοτήτων πετρελαίου σε αποθήκευση εν πλώ διατήρησε τους ναύλους των VLCC's στα επίπεδα των WS 50 και η αγορά στις μεγάλες ποσότητες συντηρήθηκε χάρις στην έμμεση του 'Ιράκ και της Σαουδικής 'Αραβίας να διατηρήσουν το πλωτό τους στόκ σε υψηλότερα επίπεδα, αναλαμβάνοντας οι ίδιοι τον κίνδυνο αύξομείωσης

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

της τιμής του πετρελαίου και τιμολογώντας το προϊόν τους κατά τη παράδοση.

Σύμφωνα με στοιχεία των Βρετανών ναυλομεσιτών Howard Houlder & Partners, στις αρχές 'Απριλίου '91, 98 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 20,5 εκατομμ. τόν. d.w. χρησιμοποιούνταν ως πλωτές αποθήκες πετρελαίου.

Οι πράξεις που αναφέρονται εν συνεχεία μαρτυρούν τη περιορισμένη ροή φορτίων και τη πτωτική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες περιοχές.

— 280.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 51,75.

— 240.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ταϊβάν, WS 52.

— 225.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ, WS 52.

— 135.000 τόν. Αίγυπτο για Βορ. Ευρώπη, WS 87,5.

— 120.000 τόν. Δυτική 'Αφρική για

Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5.

— 117.000 τόν. Δυτική 'Αφρική για 'Ισπανία, WS 87,5.

— 100.000 τόν. Σαουδ. 'Αραβία για Μπαγκλαντές, WS 129,5.

— 99.000 τόν. 'Ινδονησία για Ταϊβάν, 100.

— 80.000 τόν. Λιβύη για 'Ιταλία, WS 105.

— 80.000 τόν. Βρετανία για ΗΠΑ, WS 105.

— 70.000 τόν. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 130.

— 70.000 τόν. Νορβηγία για Βορ. Ευρώπη, WS 117,5.

— 40.000 τόν. Καραϊβική για 'Ανατολ. ακτή Μεξικού, WS 185.

— 30.000 τόν. καθαρά 'Αργεντινή για 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 240.

— 25.000 τόν. καθαρά Βόρειο 'Αφρική για 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 200.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Πουέρτο Μπολιβάρ 60.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 9,75 φίο, 35.000/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 20-30.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 60.000 τόν. γαϊάνθρακες 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 12,75, φόρτωση κλίμακας/8.000 τόν. εκφόρτωση, 'Απριλίου 20-30.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Πουέρτο 'Ορντάζ και Μπόκα Γκράντε 80.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Ολλανδία/Βέλγιο, δολ. 7,75 φίο, 2 ημέρες και 40.000 τόν. φόρτωση, 3 ημέρες εκφόρτωση, 'Απριλίου 1-15.

ΑΝΝΙΚΑ Κ.: Κολούμπια Ρίβερ 38.000 τόν. γεννήματα Πακιστάν, δολ. 26,15, φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-30.

ΣΤΟΡΚ: Δύο λιμάνια 'Αργεντινής 25.000 τόν. σιτηρά δύο λιμάνια Μπαγκλαντές, δολ. 41,50 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 20-29.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Χάμπτον Ρόουντς

85.000 τόν. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,20 φίο, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, 'Απριλίου 15-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΆΡΙΕΣ: Βραζιλία 200.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 10,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/20.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 1-15.

ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ: 'Ακαμπα 18.000 τόν. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τόν. εκφόρτωση, 'Απριλίου 6-12.

ΑΡΧΩΝ: Γιούζνυ 25.000 τόν. ούρια Κίνα, δολ. 32,50 4.000/2.500 τόν. εκφόρτωση, 'Απριλίου 15-25.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 24,25 φίο, 5 ημέρες/7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-25.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 'Αμβέρσα 20.000 τόν. σιτηρά χύδην Τζιμπουτί/ 'Ασσαν, δολ. 27,50 φίο βάση ένα/ένα, 5.000/1.800 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 15-20.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Παρανάνκουα 29.000 τόν. σιτηρά

δύο λιμάνια αντίστοιχα 'Ανατολ. και Δυτ. 'Ιταλίας, δολ. 600.000 κατ' αποκοπή φίο, 13 ημέρες, 'Απριλίου 1-5.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Τρινιντάντ 20.000 τόν. ούρια Ποταμό Μισισσιππί, δολ. 10,50 φίο, 4.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΒΗΤΑ ΓΚΡΕ'Ι'Ν: Κόλπο ΗΠΑ 24.000 τόν. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 50,25 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλος Μαρτίου.

ΜΑΡΚΕΣΑ: Πόντ ντό Ούμπο 64.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 9,75 φίο, 5 ημέρες, 'Απριλίου 19.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Πόντ ντό Μαδέϊρα 90.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 8,45 φίο, 7 ημέρες, 'Απριλίου.

ΚΑΜΑΡΙ: Τουμπάρο 122.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Μπέλιουμ και Μπασάν δολ. 12,75, φόρτωση κλίμακας/15.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 1-15.

ΕΒΜΑΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 48 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 25-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΘΑΛΙΑ: 64.135 τόν. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Απριλίου 8, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.200 τήν ημέρα.

ΖΕΥΣ: 158.900 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ 'Απριλίου 20-30, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας, δολ. 14.800 τήν ημέρα.

ΑΡΚΑΣ: 64.900 τόν. d.w. του 1988, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απριλίου 10-20, δύο κυκλικά συνεχή ταξίδια με επαναπαράδοση Ευρώπη, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.600 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ταϊβάν 'Απριλίου 10, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ευρώπη, δολ. 7.500 τήν ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 26.975 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νόρντενχαμ 'Απριλίου 9-12, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσαρο, δολ. 7.600 τήν ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ.: 24.350 τόν. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Μπιλμπάο 'Απριλίου 3-8, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.300 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.450 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊλάνδη 'Απριλίου 4, ταξίδι Αυστραλίας, με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.300 τήν ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ Π.: 64.100 τόν. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Μαρτίου 28-31, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απ' 'Ανατολή, δολ. 15.000 τήν ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡΣ: 62.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κή Γουέστ 'Απριλίου 10-24, επαναπαράδοση 'Απ' 'Ανατολή, δολ. 14.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοῦ ὑπὸ ἔρμα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.885 τόν. d.w. του 1985, παράδοση ΗΒ 'Απριλίου 3-8, ταξίδι μέσω Ρίβερ. Πλέϊτ και Πόρτ Σουδάν με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 13.200 τήν ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Φρέντς Μπαϊ 'Απριλίου 11-17, επαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 14.500 τήν ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.077 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Φιλιππίνες μέσα 'Απριλίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.600 τήν ημέρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: 103.429 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς, δολ. 15.000

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 ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

τήν ημέρα.

ΑΦΘΟΡΟΣ: 77.727 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση Σαουδ. Άραβία, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Όσάκα Άπριλίου 14-20, κυκλικό ταξίδι Αύστραλίας, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Άπριλίου 18-20, ταξίδι μέσω Αύστραλίας με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία Άπριλίου 5-15, κυκλικό ταξίδι Αύστραλίας, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Βορ. Βραζιλία, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Λισαβώνας/ Άμβουργο, δολ. 11.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 230.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 64.368 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Σίμπα Άπριλίου 2, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΚΡΕΪΝ: 41.000 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Μπαγκλαντές τέλη Μαρτίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικης με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ: 43.200 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Τζακάρτα Άπριλίου 11-17, ταξίδι μέσω Αύστραλίας με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: 37.200 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Άνναμπα άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΚΑΠΤ. ΤΖ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: 61.400 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Πάσσαρο άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ. Άφρικης, δολ. 12.800 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 59.500 τόν. d.w. του 1989, παράδοση Ταϊβάν Άπριλίου 20-25, ταξίδι μέσω Αύστραλίας με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑΪΟΝ: 72.000 τόν. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ μέσα Μαΐου, ταξίδι μέσω Ινδίας με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.950 τήν ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση καί έπαναπαράδοση Κόντινεντ, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Άπριλίου 13-18, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 12.750 τήν ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Γκέντ άμεση, ταξίδι 11-13 μηνών, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μοντουάρ Μαΐου 1-10, έπαναπαράδοση όπουδήποτε μετά 4-6 μήνες, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 52,5, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 53, Άπριλίου 15.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τόν. Ιταλία, WS 105, Άπρίλιο.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Όδησσό 60.000 τόν. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 145, Άπριλίου 12.

ΣΕΪΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 225.00 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52, Άπριλίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Μπαχρέιν 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 117,5, Άπριλίου 7.

ΚΙΡΚΗ: Περσικό Κόλπο 85.000 τόν. Κβινάνα, WS 117,5, Άπριλίου 7.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Καραϊβική 95.000 τόν. Σιγκαπούρη, δολ. 975.000 κατ' άποκοπή, Άπριλίου 10.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βορ. Ισπανία 30.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 185, Άπριλίου 10.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Ράς Λανούφ 45.000

τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 170, Άπρίλιος. ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Βραζιλία 49.000 τόν. ΗΠΑ, WS 169, Άπριλίου 12.

ΑΒΙΝ ΟΪΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: Χαρίγκα 100.000 τόν. μέρος φορτίου Τουρκία, WS 90, Άπριλίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Σκίντα 27.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 230, Άπριλίου 5.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 77.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 143,5, Άπριλίου 9.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Γιαμπού 109.000 τόν. Μοχαμέντια, WS 96, Άπριλίου 11.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Μπετζάια 80.000 τόν. Λαβέρα, WS 115, Άπριλίου 9.

ΑΡΑΜΙΣ: Ντζένο 125.000 τόν. μέρος φορτίου Άρούμπα, WS 90, Άπριλίου 23.

ΙΚΑΡΟΣ: Τουρκία 20.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 155, Άπριλίου 19.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 270.000 τόν. Δυτικές όσιόν, WS 45, Άπρίλιο.

ΠΑΡΙΣ II: Μπούρι 85.000 τόν. Ιταλία, WS 105, Άπριλίου 16.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Τρίνιταντ 30.000 τόν. καθαρά Λίντεν, WS 187,5, Άπριλίου 15.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Τυνησία 22.000 τόν. Μεσόγειο, WS 215, Άπριλίου 16.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Μπαλίκπαπάν 40.000 τόν. νάφθας Ιαπωνία, WS 197,5, Άπριλίου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Ράς Τανούρα 130.000 τόν. Τριέστη, WS 85, Άπριλίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Ινδονησία 85.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.250.000 κατ' άποκοπή, Άπριλίου 13.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Άφρική 119.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 85, Άπριλίου 23.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπετζάια 80.000 τόν. Τριέστη, WS 110, Άπριλίου 19.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 76.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 145, Μαρτίου 29.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Άρζου 75.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 125, άμεση.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS
35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

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

Cables: HELLASMAR BAIREES

Phones: 3116163, 3121843

Switchboard: 3110463, 3119480

Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

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

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

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

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

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

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



Colburn, French & Kneen Ltd.

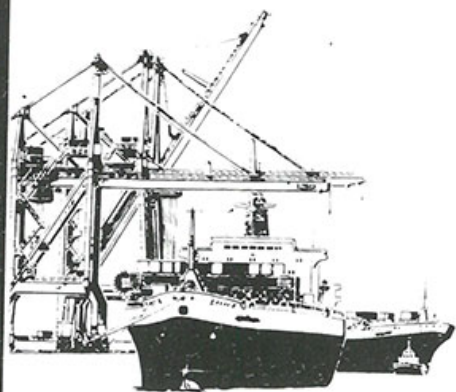
MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

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

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



NAFTIKA CHRONIKA



PARALLEL REGISTRIES

We think it is time that it became an officially recognised fact that every country has two ship registers: one formal and the other effective.

The first, formal and regular register lays heavy obligations on the ships inscribed in it, such as the nationality of owners and crews being that of the flag, high taxation and strict rules and limitations.

The second, or international register (known as *bis*) automatically abolishes all the strict requirements mentioned above, grants all kinds of exemptions and facilities and has its headquarters usually in some graphic island possession of the country concerned.

The first register is used by boats, fishing vessels and small coastal ships. The second is used by all other ships, regardless of nationality or origin.

We may be oversimplifying, but we are not exaggerating. Aside from the various NISes and DISes, the Netherlands are accepting foreign ships in their West Indies register, the South Koreans are creating a second register based in Jeju Island: Japan is studying the setting up of its own *bis* and Portugal, besides the second register in Madeira, is considering a third one in the Azores. *Quod erat demonstrandum*.

THE NEW COLLECTIVE AGREEMENT

The Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides, is quite right in saying that the agreement between the Greek Shipowners' Union and the Pannhellenic Seamen's Federation (PNO) to sign a new collective agreement for the crews of ocean-going cargo ships was an important achievement. Important, not only because both sides came to an agreement in a spirit of absolute cooperation but because it shows that our labour leaders are beginning to adapt themselves to the new conditions that exist in what

is the reality of world shipping today.

This is indeed an important development and it is to be hoped that the same attitude and spirit will prevail in the signature of the other collective agreements with the crews of ships of other categories, particularly passenger ships, which have been hard hit by such things as travel advisories and terrorist strikes by a few anti-Greeks - If they really are Greeks and not foreigners who dynamite the efforts of all of us to do something better for the country and the people.

THE SHIPBUILDING SCENE

In January 1991 there were 1,288 ships on order throughout the world, totalling 13,533,000 grt.

Nevertheless, most of the world's large shipbuilding centres marked a decline in their order books: 13.5% in Germany, 12% in Taiwan and 8% in Spain. Only the Soviet Union and Finland marked an improvement, 35% for the former and 6% for the latter.

Tonnage to be registered outside the shipbuilding country covers 77.4% of the total, to be shared among Liberia (11.8 m.), Panama (6.2m) and Norway (2.6 m), with about one million each for the Bahamas, Sweden, USSR and Cyprus. Main exporting countries are Japan with 13m. (89% of its order book), South Korea with 8.1. m. (45.1%), Yugoslavia with 1.m., Germany with 1.4 m. and Spain with 1 million.

Of the ships to be built, five are in the 200-250,000 dwt. range and five above 300,000 dwt. The largest tanker ordered during the past quarter was the «Orpheus Asia» of 268,800 dwt. to be built at Ishikawajima for Japanese owners and the largest bulk carrier is the «Hanjin Haypoint» of 150,000dwt. to be built by Hyundai for Liberian owners.

THE POSTWAR RECESSION

In spite of increasing uncertainty, the tanker market, even in the Middle East and the Gulf, attained record spot prices in the last weeks of January. 93 tankers of 19.3 million dwt. were used as floating storage tanks and a few ULCCs were available off the Straits of Hormuz.

According to Intertanko, 1991 will produce a new recession in the world economy, influenced by political instability and nationalism in the Middle East and the Soviet Union. Intertanko is particularly worried by the crisis in the world banking system and by protectionism which are likely to further destabilise the oil market.

Middle East oil production has once more been proved a perilous source of energy. it controls 25% of world production and has 66% of known reserves. Thus, the world appears to be condemned to an increasing dependence on supplies from this area.

Shipowners are therefore worried about the prospects for the rest of the year. At the same time, however, the big oil companies and the politicians must review their order books in the event of another recession in oil transport. A further problem has been created by deliveries of newbuildings and fewer scrappings. However, Intertanko points out that requirements for new units in this decade will depend on the development of sea trade which, in turn, is influenced by the world economy, probable developments in environmental protection and the technical quality of the merchant fleet.

TRANSHIPMENT POINT

We can consider it a feather in the cap of the Piraeus Port Authority's new Board of Directors, the decision of the Soviet Union's largest shipping company, to use Piraeus as a transshipment point for containers carried by its ships in the Mediterranean.

Black Sea Shipping's agents in Piraeus. Trasmed, has advised OLP that

in the first phase, Piraeus will be the link for Odessa Ocean Line, which carries containers between south-east Asian ports and ports in the Mediterranean and Black Sea.

The average annual volume of cargo carried is estimated at 60,000 to 70,000 container units while the average monthly number of calls will vary between 7 and 8.

Transmed adds that these totals may be exceeded, since the Soviet Union intends to include other regular lines in its plan for using Piraeus as a transshipment point.

BULK CARGOES

According to Norway's Fearnleys, the world bulk cargo fleet consists of 7,720 ships of 489 million deadweight tons. This total covers only ocean-going ships above 10,000 dwt in the three main categories of tankers and products carriers, ore/oil and bulk/oil carriers, ore carriers and conventional bulkers which can carry also cars and containers.

Of these categories, the first consists of 2,633 ships of 246 million dwt, the second of 270 ships of 31,5 million dwt and the third of 4,817 ships of 489 million dwt.

Compared to the figures for mid-1990, the fleet has grown by 7 million dwt. 1982, however, remains the record year when the total was 520 million dwt. It is estimated that by 1994, the total deadweight capacity of ships carrying bulk cargoes will amount to 516 million deadweight tons.

AMERICANS ON THE TRANS-SIBERIA LINE

America's Sea-Land company is discreetly going ahead with its plans

OPTIMISTIC MOOD EXPRESSED BY LLOYDS REGISTER IN PIRAEUS

An optimistic mood for local operations was expressed by the Senior Principal Surveyor for Greece of Lloyd's Register of Shipping, J. Pearson, during a luncheon briefing at the Marine Club in Piraeus on April 3rd.

LR's major workload as usual stemmed from marine surveys, in a local atmosphere of optimism. Conversions and refits of passenger vessels and coastal ferries continued: at Avlis Shipyard the Empress, a former ro-ro ferry, approached her debut on the international luxury cruise scene, and another passenger vessel, renamed Diamond Island, was undergoing conver-

sion and refit.

At the main repair centre of Perama/ Drapetsona, major repairs and refurbishments were carried out on existing vessels. LR also undertook a number of condition surveys on behalf of MARSPEC.

The year saw an increase in industrial work levels, and prospects looked bright.

It is worth noting that during 1990 tonnage registered worldwide increased to 90.8 million tons gross and the society's budget reached about 177 million dollars as tonnage-in class increased for the first time after 1987.

for a trans-Siberia line which will run through the entire Soviet Union. It will start from the port of Bostochny (near Vladivostok) and run to Novosibirsk, Moscow, Minsk and Brest-Litovsk, to end at some Polish centre from where containers destined for Western Europe will be loaded on to trucks or trains. For the moment, the line is at an experimental stage with the aim of reducing the time between Japan and Rotterdam to 23 days.

Sea-Land is trying to ascertain the effectiveness of the system which is based on a dubious Soviet infrastructure. For some time now, the Soviets and the Japanese have been using a trans-Siberian line which takes two months and therefore attracts only poor cargoes at low rates.

The main difficulty lies in the absence of any means of keeping an eye on the goods throughout the journey. This makes it impossible to assess the number and nature of the problems that crop up. For this reason, Sea-

Land has established a communications network by which it can know where trains and wagons can be found and what local snags have cropped up. If the experiment turns out to be a success, Sea Land intends to run a ship between Vladivostok and Japan.

SAAD DEMYATI ELECTED INMARSAT CHAIRMAN

Mr Saad Demyati of Saudi Arabia has been elected Chairman of the Inmarsat Council for the coming year.

Mr. Demyati succeeds Mr. Jan Sander of the Netherlands whose term ended with the council's 38th meeting in London last week.

Inmarsat, a 63 - member - country cooperative, operates a global system of satellites to provide mobile communications for maritime, aeronautical and land mobile users worldwide. The Inmarsat Council, which normally meets three times a year, comprises



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΤΜΑΝΗΣ — 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

delegates from those organizations appointed by major Inmarsat member countries to represent their interests in Inmarsat.

Mr. Demyati is currently Director Engineering for Long Distance Communications with the Saudi Ministry of PTT. With a background in electrical and electronics engineering, Mr. Demyati has been with the Saudi PTT

since 1978.

During the 38th meeting, the council also elected. Mr. Richard Fong of Singapore as Vice-Chairman, Mr. Jorgen Jensen of Denmark as Chairman of the Council's Advisory Committee on Technical and Operational Matters, and Mr. George Rorris of Greece as Chairman of the Finance Committee.

NEW SHAREHOLDING GROUP MAKES INVESTMENT IN OCEANIC

The specialist shipping finance company, Oceanic Finance Corporation Ltd, Hamilton, Bermuda and its subsidiary company Oceanic Financial Services Ltd, have announced a restructuring of their shareholding base which will see two companies taking a 50% stake, through a joint venture company, as a first step towards the eventual 100% acquisition of Oceanic.

The incoming shareholders are Sparbankernas Utvecklings AB («SUAB»), Stockholm, a Swedish investment company, led by Gillis Cullin, and International Shipping Investment Company Ltd («ISIC») Isle of Man, whose largest shareholder is the Tufton Group. SUAB and ISIC have been advised by Tufton Associates Ltd, London and the original shareholders were advised by Salomon Brothers, New York. Legal advisers to the transaction were Allen and Overy for the incoming shareholders and Sinclair Roche and Temperley for the original shareholders.

Prior to this new development, Oceanic was owned by a group of major Canadian concerns, Imasco Enterprises Inc with a 33% shareholding, Fednav Ltd and Great West Life Assurance Company with 28% each and the CSL Group with 11%.

Tufton, who will be acting as adviser to the new operation, is represented by Ted Kalborg, Managing Director and Rhys Thomas, Director responsible for shipping, who said:

«The acquisition of Oceanic is seen as complementing our own shipping activities which include corporate advice, the raising of equity and the provision of bridging finance. Oceanic will contribute considerable expertise in the arrangement of mezzanine financing, one of the fastest growing areas in maritime financing today. The combination of these services should

provide a unique service to the shipping industry».

The incoming shareholders have held extensive discussions with the existing management of Oceanic prior to the acquisition so as to ensure the smooth transition of ownership. Speaking after the announcement, Oceanic's Chief Executive, Mr Simon Leathema said:

«This news is welcomed at Oceanic. It gives us the opportunity to provide our existing customer base with

a broader range of services, for example by adding corporate finance to our established activities.

Furthermore, with new shareholders behind us fully committed to the shipping industry, the resources they represent will give us a tremendous opportunity to explore new markets. Given the identity of our new shareholders, we expect to become more involved in Scandinavia and continue to develop our activities in Eastern Mediterranean where we have had considerable success».

Oceanic was founded in 1977 to provide a full range of financial services to the shipping industry, tailored to both shipowners' requirements and those of the banking community. Over the past decade, Oceanic has raised over \$ 500 million in asset finance.

The current Oceanic - financed fleet comprises a total of 40 vessels encompassing dry bulk and combination carriers, tankers, reefers and ro-ro tonnage including a car carrier.

WORLD'S LARGEST STABILIZERS BY SPERRY MARINE

Last year was a record year for Sperry Marine, when the company sold more Gyrofin Ship Stabilizer systems than in any of the previous 35 years in the history of the Gyrofin.

Systems fitted included the largest ship stabilizer in the world - installed in the «Crystal Harmony» cruise ship built at the MHI Shipyard in Nagasaki, Japan.

«Sovereign of the Seas», which en-

tered service in 1990, and her two sister ships, «Monarch of the Seas» and «Majesty of the Seas» now under construction at Chantier de l'Atlantique, are all equipped with Sperry Gyrofin stabilizers, as are newbuildings on order for Brittany Ferries, S.F. Lines, Crown Cruise Line, Chandris, Viking Lines, Birka Line and Commodore Cruise Line.



K.P. J. KOUIMANIS
D. PETRONGONAS
& ASSOCIATES LTD

NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

25 YEARS
IN PIRAEUS

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	65	8374
AGIA GALNH	73	8243
AGIA DYNAMIS	77	32508
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΣΦΙΑ	85	24500
AGIA TPIC	74	16819
AGIAZO	82	36000
AFIOΣ MAKAPIOΣ	68	25003
AFIOΣ NIKOΛAOΣ I. (δ.)	70	999
AEIOΣ	72	3065
AEIOΣ EEΠPEΣ	69	6326
AEHNAI	67	9443
A'IAANT SKA'Y	76	11084
A'IAANT SKIΠEP	84	16800
A'IAANT TZEM	85	16800

AIOΛIKH PHΦEP	78	6933
A'IPHNH EMEPANNT	77	9136
A'IPHNH NTECTINY	71	78021
A'IPHNH ΣAΦAT'P	77	9136
AITZIAN ΓOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛA'YON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN ΣH	73	53964
AITZOΛOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOH	74	55783
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOΛIC (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIC	72	13638
AKTH	77	14998
AEZEANΔAPA	74	10058
AEZEANΔAPEIA	75	22575
AEZEANΔAPEIA	81	14641
AEZEANΔAPOC II	77	1598
AEZEANΔAPOC III	77	1584
AEZEION XOOYΠ	68	9084
AEIKPATOP	83	15857
AEIN II	69	10650
AEKAIOC	77	11213
AEKIMOΣ	85	24700
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIC	73	13631
AEAMA	80	11584
AEAMPA II	72	9709
AEAMPEPTA	84	17882
AEAPA IAN (δ.)	72	52440
AEAPA SKA'Y	74	52459
AEAPA CTAP (δ.)	72	51818
AEAPA TZOYΠITEP	85	14400
AEAPA ΦE'IO	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMALIA	84	14103
AMANTEOYΣ	84	36958
AMILLA	72	13631
AMOPPOC	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛAO	79	10996
ANAGΓEA APKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHC	80	10996
ANAGΓEA ATAAZ	84	10511
ANAGΓEA BENTIOY	89	36781
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOY	74	13633
ANAGΓEA ΓOY'INTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEΠPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HFKA	83	20432
ANAGΓEA AHNTEP	85	14400
ANAGΓEA AHMPEPTY	76	13633
ANAGΓEA MA'IT	78	13889
ANAGΓEA NTIKKNITY	84	24643
ANAGΓEA ONECTY	83	18641
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠITC	74	13631
ANAGΓEA ΠPOΓKPEC	89	36781
ANAGΓEA ΠPOCTEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAEZ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CIΠIT	78	13889
ANAGΓEA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEA TPAMΠION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEAITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPCTIOYH	74	13633
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANASTAZIA	80	15688
ANASTAZIC (δ.)	75	69222
ANAΦH	85	34400

πρός Έξ Σίντερ 25/2
πρός Ταϊβάν 8/2
πρός Μπ. Άιρες 26/2
μεσογειακές μεταφορές
€ Βαλτιμόρη 26/2
€ Γκόντακ 13/2
πρός Γιοκοχάμα 23/2
πρός Χάτσινοχ 11/2
€ Νιούκαστλ 28/2
α. Ν. Όρλεάνη 31/1
πρός Καβάλλα 8/2
δ. Πόρτ Σουάν 28/2
μεταφορές Πάτρας
€ Μοντεβιδέο 1/3
πρός Τουρκία 19/1
πρός Χοντίντα 23/12
€ Μόντρεαλ 7/2

πρός Έκουαντόρ 23/2
πρός Κοζίν 11/2
πρός Δουνκέρκη 6/2
α. Άντεν 3/2
δ. Παναμά 26/2
πρός Βανκούβερ 14/2
διαγράφεται (επιβατηγό)
πρός Σιμπούσι 1952
€ Χάμπτον 2852
μεσογειακές μεταφορές
πρός Ουάλα 19/2
πρός Νιγρία 23/2
πρός Πόρτο Βέσμε 20/2
πρός Τουμπάρδο 16/2
α. Ρός Τανούρα 13/2
€ Άντιζελ 16/2
α. Ραβέννα 19/2
πρός Λευκάδι 31/1
πρός Ταϊβάν 13/2
πρός Μπέλφαστ 16/2
€ Πειραιά 29/4/90
€ Πειραιά 14/1
στο Μπαντρά Άμπας
πρός Σουρινάμ 15/2
πρός Λά Σπέζια 22/2
€ Ν. Όρκη 21/2
πρός Κήλαγκ 13/2
πρός Άμστρονγκ 25/2
€ Ταρραγκόνα 26/2
πρός Άμστρονγκ 1652
μετ. «Aghios Rafael» (μ.)
πρός Γουλιμκτον 24/2
πρός Γιβραλτάρ 23/2
πρ. «Combi Trader»
πρ. «Combi Sabrina»
πρός Γκουάντα 15/2
πρός Χόγκ Κόγκ 14/2

€ Μαυρίκιο 21/2
πρός Κόμπε 25/2
πρός ΗΠΑ 18/2
πρός Άγγλια 7/2
πρός Άπω Άνατολή 6/2
€ Μπαντρά Άμπας 28/2
α. Μαρίνα ντ' Καράρα 28/2
πρός Γόνονα 23/2
πρός Πόρτο Κέλαγκ 22/2
πρός Παναμά 20/2
€ Ν. Όρλεάνη 24/2
€ Πόρτ Κέμπελ 25/2
πρός ΗΠΑ 22/2
πρός Μομπάσα 30/1
€ Ισπ. Κούρε 1/3
δ. Παναμά 20/2
πρός Σεμαράνκ 9/2
πρός Έριθρά Θάλασσα 12/2
πρός Σιγκαπούρη 22/2
πρός Ντάρμπαμ 22/2
πρός Ύεμλιν 13/2
πρός Τζέντα 23/2
πρός Σαφάγκα 27/2
€ Χάλιφας 15/2
πρός Ιαπωνία 7/2
πρός Ρελινόν 23/2
πρός Μπαγκλαντές 16/2
α. Βανκούβερ 22/2
πρός Μαλακία 23/2
€ Ρίο Ιανέιρο 7/2
στο Ντόντρεχτ 1/3
πρός Μπαγκλόνκ 2852
πρός Λατσία 26/1
πρός Καοσιούγκ 6/2
πρός Άμπιτάν 13/2
€ Μόγκλα 2852
πρός Νταλουί 2752
€ Ρότερνταμ 28/2
πρός Ρός Τζέμ. 20/2
€ Πόρτο Κέμπελ 17/2

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

ANEMOC	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITZA A.	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHC	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CIΠIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHO	84	36353
ANTZELIK XOOYΠ	85	25300
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIMHAOC (δ.)	72	17355
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622
ANTONHC I. AΓΓEΛIKOYHC	89	70000
AOYPOPA AYCTPAΛIC (δ.)	73	101439
AOYPOPA MΠOPEAΛIC (δ.)	73	116150
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APHAIOTHC	75	35716
APHOIA	75	34409
APAIKON	73	10713
APAMIC (δ.)	77	75124
APAMPEΛAA	83	13508
APKOZY (δ.)	76	19016
APONAYTHC (δ.)	78	75588
APONHCII (δ.)	77	19378
APQ EEΠAOPEP	78	20328
APQ TPET'INTEP	78	20328

ARETH	73	13631
AREOYEA II	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTEAHC	85	13600
ARION	73	13633
ARKADI	83	4097
ARKADIA (δ.)	82	30042
ARKAC	88	36309
ARMENITHC	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEΛAA	75	22575
ARTEMIC	87	36648
ARTEMIC	77	66259
ΓAPOYΦAΛΛIDH (δ.)	65	8344
ARTEMON	84	22172
ARXAGΓEΛOC	76	30149
ARXAGΓEΛOC	76	19633
ARXHEΓETHC	84	25063
ARXIMHNAHC	66	35001
ASHMINA	81	30500
ASKONA	70	13363
ASLEYA	74	13633
ASTHPA	70	17485
ASTYPAΛAIA (δ.)	76	18343
ASΦAANT AHHTEP (δ.)	62	18033
ASΦAANT TPET'INTEP (δ.)	76	28059
ATENI (δ.)	81	14582
ATANTIKA (μ.)	77	66259

ATANTIK EMPEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK IAN (δ.)	78	35315
ATANTIK CENBIOP	83	37452
ATANTIK CE'IOP	77	37456
ATANTIK CIOBEPE'IN	86	35954
ATANTIK CΠEANTOP	81	31654
ATANTIK CTENTCZMAN	81	35840
ATANTIC (δ.)	75	44601
ATAAZ	77	11804
AYΛIC	79	10993
AFPIKAN ΓKAOY	77	6096
AFPOC	70	18328
BAΛIANT	72	11076
BAΛIAPA'ITZO PHΦEP	72	5882
BAPEHBAZ	76	11802
BAZIEIOC X (δ.)	65	1423
BAZIEIOC XI (δ.)	59	1599
BENETIKO	78	12238
BENOCYC	76	14540
BERG (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1600
BOΛOC I.	58	10340
BOΛTAZ (δ.)	72	1589
BYZANTINOΣ MONAPHC	59	9374

πρός Κολομπία Ρίβερ 24/2
πρός Άλγέρι 7/2
πρός Μιζουσίμα 4/2
πρός Ν. Κορέα 15/2
πρός Τομπάτα 4/1
€ Γένοβα 22/2
πρός Κάπ Λοπέξ 18/2
πρός Ρότερνταμ 23/2
€ Χάμπτον 4/2

πρός Πειραιά 24/2
€ Γουακαγιόμα 24/2
πρός Νιγρία 20/2
πρός Σίντι Κερύ 7/2
πρός Άλεξάνδρεια 29/1
πρός Τρομπέας 22/2
πρός Γιαντί 12/2
πρός Ν. Όρλεάνη 25/2
πρός Ν. Όρλεάνη 26/2
πρός Γιοκοχάμα 23/2
πρός Ντάρμπαμ 29/1
€ Ντάρμπαμ 26/1
€ Ιντσόν 23/2
€ Πειραιά 28/2
πρός Άρούμα 20/2
πρός Νιούκαστλ 20/2
πρός Ιντσόν 11/2
πρός Καοσιούγκ 14/2
€ Μπαρντ 25/2
€ Ν. Όρλεάνη 24/2
α. Ν. Όρλεάνη 7/2
€ Τσάρλεστον 24/2
€ Φός 28/2
πρός Μπ. Άμπας 22/1
πρός Όδισσος 19/2
€ Κουίντρε 952
πρός Ρότερνταμ 21/2
€ Ντάρμπαμ 21/2
πρός Ιράν 10/1
πρός Ν. Όρλεάνη 12/2
α. Σάν Φραντσίσκο 11/2
πρός Μπαγκλόνκ 7/2
πρός Ισραήλ 26/2
πρός Κίνα 25/2
α. Ντάρμπαμ 7/2
μεταφορές Ρεθύμνου
€ Λός Άντιζελ 25/2
€ Νιχάμα 24/2
πρός Χιόστον 26/2
€ Βανκούβερ 21/2
πρός Τζακάρα 8/1
€ Κόμπε 24/2

πρός Ντζένο Τέμ. 16/2
€ Λός Πάμας 21/2
πρός Κουσίρο 3/2
πρός Γιοκοχάμα 24/2
πρός Κίνα 7/1
€ Ρίο Ιανέιρο 17/2
πρός ΗΠΑ 10/2
€ Κινουάρα 19/2
πρός Μακκίνο 26/2
πρός Ίκουί 13/2
€ Λέ Χάβρη 28/2
πρ. «BP Energy»
πρός Άμουδι Μπ. 17/2
€ Βουβάν 25/2
πρός Χιόστον 25/2

δ. Σουέζ 1/3
πρός Κόρπους Κρίσι 25/2
πρός Ρίταρντ Μπαί 7/2
€ Ν. Όρλεάνη 26/2
δ. Παναμά 6/2
πρός Γιοκοχάμα 24/2
πρός Μόρρο Ρεντόντο 24/2
πρός ΗΠΑ 23/2
πρός Άμβέρσα 24/2
πρός Άλγερία 16/2
πρός Άμπιτάν 1/2
€ Πρίνς Ρούπερτ 27/2

δργεί Πειραιά
πρός Παναμά 13/2
πρός Μπ. Άμπας 27/2
€ Πειραιά 29/1
α. Πειραιά 25/2
€ Ντάρμπαμ 21/2
€ Ώψωκε κυπριακή
€ Ν. Όρλεάνη 20/2
πρός Βενετία 19/2
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Bowlder»
δργεί Πειραιά

BYZANTION (μ.)	67	35041	πρός Ρουμανία 18/2	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Πόρτ Σάϊδ 28/2
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές	ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342	πρός Μπουσάν 23/2
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Ουλσάν 15/2	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Λάγος 10/1
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ε. Γένοβα 25/2	ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	πρός Ταϊτσούγκ 9/1
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	πρός Όδησσό 20/2	ZANET	66	4503	ε. Άμβουργο 2/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας	ZANNHΣ	81	22857	α. Πόρτ Κέλαγκ 26/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Γάνδη 22/2	ZARNATA (δ.)	77	69338	πρός Γιάννου 26/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Βόλο 18/2	ZEYΣ	71	87667	α. Ράς Τανούρα 22/2
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Μπιζέρτα 25/2	ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838	πρός Λισσαβώνα 24/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέρα (άποθήκη)	ZHNO	81	23100	ε. Τζιμπούτι 5/2
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 2/3	ZIM BENEZIA	78	13941	ε. Πειραιά 2/2
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	πρός Ράς Σουχέιρ 2/3	ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Μπρισμαίν 28/2
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	πρός Τέξας 21/2	ZIM ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Βενετία 28/2
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ρίο Άνιόρο 25/2	ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρός Τεργέστη 21/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Τεργέστη 24/2	ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	πρός Χάλιφαζ 25/2
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	επιπλήθη άλλοδαπούς	ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Σιγκαπούρη 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΤΡ.	76	16014	δ. Γιβραλτάρ 15/2	ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρός Μπουσάν 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-				ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Λός Άντζελες 18/2
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Όραν 2/2	ZINI	76	11348	πρός Αφρική 25/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036	πρός Σ. Τζών 22/2	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Γιοκχάμα 1/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733	πρός Κορίνθο 12/2	ΗΡΩ	76	17129	πρός Λός Άντζελες 18/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	δ. Παναμά 1752	ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Λάγος 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 10/2	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάν 23/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 15/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Πόρτ Καρτίερ 14/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	πρός Μαζατάν 2/2	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Μιλάκι 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Τερεφίφ 13/2	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρός Χάμπτον 18/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Τζέντα 29/1	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	α. Πειραιά 5/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	μετ. «Nile Delta» (Μηχ.)	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 27/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	επισκ. Πειραιά 16/1	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Ίντσόν 14/2
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306	α. Ρότερνταμ 22/2	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Τζέντα 25/2
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ν. Όρλεάν 23/2
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρός Ρότερνταμ 19/2	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Ρότερνταμ 16/2
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	πρός Τρινκομάλη 9/2	ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ν. Όρλεάν 27/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Σαγκάη 20/1	ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	ε. Πειραιά 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Κρόφορν 28/2	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρός Πάτρα 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑ	75	19451	πρός Ειρώνη 24/2	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρός Ματάνας 20/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Σιγκαντίλκ 31/1	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρός Έλλάδα 26/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Καράτι 4/2	ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	πρός Έκουαντόρ 27/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Ντάρμμαν 22/1	ΙΟΣ	85	34400	α. Ροζάριο 26/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Σ. Τζών 29/1	ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	πρός Γιάννου 28/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Σιγκαπούρη 16/2	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Όζακα 23/2	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 10/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Σουέζ 2/3	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός Ίσπανία 1/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	πρός Ραμπλίκ 12/2				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ν. Όρλεάν 24/2				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Γένοβα 27/2	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Ταμπίκο 8/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Σκίνα 26/2	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Μομπίλ 28/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 27/2	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Μίνα Καμπούς 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Καράτι 22/2	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Σαγκάη 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	επιπλήθη Έλληνες	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Όράνη 10/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Σουάνση 3/3	ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρός Σιγκαπούρη 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	πρός Ράς Τανούρα 1/2	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Ν. Όρλεάν 12/2
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840	ε. Μελβούρνη 19/2	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Βραζιλία 15/2
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373	πρός Μελβούρνη 24/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Τόγκα 20/2
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	ε. Ράς Τανούρα 5/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 28/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Λούπη Τέρμιντα 12/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ν. Όρλεάν 16/2
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	μετ. «ΑΛΞ Δανάος» (ε.)	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	στο Σάντος 15/2
ΔΑΦΝΗ	84	35746	πρός Άσπιντ 27/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Σιγκαπούρη 10/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	αργεί Άλιβέρι	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Ράς Τανούρα 13/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Τίης 28/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουέμα 4/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ρουέν 24/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Άρούμα 14/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Φός 28/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός ΗΠΑ 18/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Βαρκελώνη 26/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	πρός Πόρτο Ρίκο 28/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Ν. Όρλεάν 24/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Τσιμπάρδο 25/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/2
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Κωνσταντίνα 28/2	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078	α. Ν. Όρλεάν 17/2
ΔΕΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Βαγκράϊ 8/2	ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΑ	80	19982	πρός Αυστραλία 27/2
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	33914	α. Πειραιά 17/2
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Ταραγκόνα 15/2	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212	πρός Σαγκάη 25/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Δρέπανον 25/2	ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μπ. Άϊρες 21/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Περσικό 13/2	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Πειραιά 22/2
				ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Κορέα 28/2
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασύρα	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Γιβραλτάρ 22/2
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Ντάρμμαν 25/2	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ζίρκου Άιλαντ 26/2	ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Φλάσινγκ 26/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	επισκ. Πειραιά 16/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	πρός Νιγηρία 18/1
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	85	12811	πρός Ν. Ζηλανδία 28/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	πρός Γκεμλίκ 26/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Σιγκαπούρη 752	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Καζαμπλάνκα 25/2
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227	πρ. «Πάτρος Ρήφερ»	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Σαλβαντόρ 26/2
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Γιοκχάμα 16/2	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στη Φουτζέρα 7/9
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Σάντος 18/2	ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Φουτζέρα 23/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Βομβόη 20/2	ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	δ. Παναμά 21/2
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Κρήτη 25/1	ΚΛΗΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	πρός Σουέζ 21/2
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)	ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Ν. Όρλεάν 14/2
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Πειραιά 22/2	ΚΟΜΕΤ	78	14374	πρός ΗΠΑ 17/2
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρός Σιγκαπούρη 23/2	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Καράτι 22/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ίσπανία 14/2	ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	πρός Όιτα 25/2
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Γαλλία 23/2
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Βραζιλία 23/2	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	71	38820	πρός Χάμπτον 18/2
ΕΛΠΙΣ	84	34742	πρός Ίσπανία 11/2	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	πρός Κίνα 21/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Ίσπανία 19/2	ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	ε. Ρότερνταμ 26/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 23/2	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	ε. Γκουινάδα 21/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 10/2	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Φουτζέρα 24/1
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρός Άλιβέρι 23/2	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	πρός Άλεξάνδρουπολη 22/2
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Νόρτενχαμ 19/2	ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Βραζιλία 2/2
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Ρότερνταμ 27/2	ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	πρός Γιουγκοσλαβία 16/2
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Δουβλίνο 21/2	ΚΡΕΙΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	α. Τζουμπάιλ 16/2
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Ρότερνταμ 2/3	ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Μελλήν 25/2
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	ε. Πειραιά 21/12	ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Μεσόγειο 25/2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Μάρκο 7/2	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντε Μπούκ 19/2
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Γιάννου 17/2
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ντουμπάι 2/3	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Πειραιά 5/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Νιγηρία 16/2	ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Τζέντα 24/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Όζακα 21/12	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 18/2
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Δουνέρκη 20/2	ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 2/2
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	δ. Παναμά 13/2	ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Χάρνγκ 23/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Τυνησία 25/2	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Νιγηρία 27/2
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	ε. Μομπάσα 13/2	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Μελλήν 15/1
				ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Σιγκαπούρη 14/2

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

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7.)	74	60250
ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.).	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.).	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΤ'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΡΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	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'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).	83	31951
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
ΜΑΡΙΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕ'ΙΤΤΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	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'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	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 ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577

ε. Άμστερνταμ 26/2
πρόξ Γιάννου 24/2
ναυπηγ. Ναυκασάκι
δ. Έλσινόρη 17/2
α. Ρότερνταμ 3/2
πρόξ Μπελαγουάν 26/2
πρόξ Ίντσόν 2/3
α. Άμβέρσα 1/3
πρόξ Δ. Άφρική 26/1
πρόξ Γιοκχάμ 14/2

πρόξ Ρίτσαρντς Μπαϊ 22/1
πρόξ Ράμπιχ 23/2
πρόξ Μεξικό 2/2
πρόξ Ίαπωνία 16/2
ε. Ρεσίφ 14/2
πρόξ Λοβία 25/2
έπισκ. Πειραιά 29/11
ε. Κων/πολη 21/2
πρόξ Δ. Άφρική 10/1
πρόξ Τερνέστη 23/2
πρόξ Πόρτ Καρτιέρ 27/2
στήν Φορταλέζα (άποθήκη)
πρόξ Έιλατ 8/2
πρόξ ΗΠΑ 3/2
πρόξ Ίαπωνία 23/2
πρόξ Μαράκκιμο 13/2
πρόξ Κίνα 22/1
πρόξ Γαλλία 23/2
α. Άμβέρσα 2/3
πρόξ Τζέντα 28/2
στή Βαούρα
ε. Λός Άντζελες 19/2
πρόξ Ίαπωνία 7/1
α. Καστελαμάρε 26/2
πρόξ Θεσσαλονίκη 23/2

πρόξ Σέτε 21/2
ε. Μπαρλέτα 22/2
α. Όακχαμα Νές 1/3
δ. Παναμά 23/2
ε. Φουτζέιρα 1/3
ε. Καζαμπλάνκα 31/1
ε. Χάρμπτον 24/2
ε. Τσιτσούκ 3/2
πρόξ Τσιτσούκ 23/2
α. Σιγκαπούρη 7/12
πρόξ Ν. Όρλεάν 27/2
ε. Ρεσίφ 10/2
πρόξ Ματάνζας 30/1
πρόξ Κουαντάν 28/1
πρόξ Σουραμπαία 19/2
ε. Τέμα 20/2
ε. Άμβέρσα 26/2
παραμένει στη δύναμη
πρόξ Ίταλία 22/2
ε. Χάτσινχο 23/1
α. Χιοσόν 14/2
πρόξ Γιοκχάμα 15/1
πρόξ ΕΣΣΔ 25/2
πρόξ Τσιτσούκ 20/2
ε. Σιγκαπούρη 7/2
έπισκ. Άμβούργο 9/2
ε. Μπλιμπαό 28/2
μεταφορές Έρουθρς
ε. Άμβέρσα 27/2
α. Γιουροπορτ 26/2
πρόξ Μπόννυ 22/1
ε. Ρός Τανούρα 6/2
α. Χιοσόν 12/2
α. Καζαμπλάνκα 29/1
πρόξ Έλνδά 28/2
δ. Παναμά 28/2
ε. Ν. Όρλεάν 19/2
πρόξ Ν. Όρλεάν 17/2
α. Άμβέρσα 2/3
ε. Σάντος 28/2
πρόξ Σάντος 12/2
ε. Παρανάγουα 20/2
πρόξ Πόρτ Κέμπλα 14/2
α. Κάρσας 15/2
πρόξ Κασσιούγκ 21/2
πρόξ Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/2
έπισκ. Χαλκίδα 11/10
πρόξ Λένινγκραντ 28/2
πρόξ Λός Άντζελες 26/2
έγκαταλείφθηκε 16/11/89
στό Όρν 31/8
άρχει Ν. Όρλεάν
α. Σάν Νικόλας 12/2
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Ν. Όρλεάν
α. Ν. Όρλεάν 23/2
πρόξ Ν. Όρλεάν 15/2
πρόξ Κόστα Ρίκα 29/1
άρχει Ν. Όρλεάν
α. Ν. Όρλεάν 24/2
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Ν. Όρλεάν
δ. Παναμά 23/2
πρόξ Ρίο Χάινα 14/2
πρόξ ΗΠΑ 17/2
πρόξ Νουαντιμπου 21/2
α. Ν. Όρλεάν 21/2
πρόξ Νουακτσότ 26/2
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάν
ε. Ν. Όρλεάν 20/2
α. Ν. Όρλεάν 11/2
α. Χιοσόν 12/2
ε. Ν. Όρλεάν 25/2

ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΙΧΑΛΗΣ 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
ΜΠΟΕΜ	72	5580
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	17728
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.).	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.).	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΙΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).	75	44605
ΝΗΣΙΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).	78	29972
ΝΗΣΙΟΣ ΙΟΣ (δ.).	73	18494
ΝΗΣΙΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	76	44689
ΝΗΣΙΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).	75	44601
ΝΗΣΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).	80	33769
ΝΗΣΙΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	83	30684
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΟΘΟΝΗ (δ.).	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.).	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	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	99859
ΟΡΑΜΑ (δ.).	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.).	71	29749
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΛΑ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΔΕΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).	76	81106
ΠΑΛΜΙΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127

α. Χιοσόν 19/2
ε. Ν. Όρλεάν 27/2
α. Χιοσόν 31/1
πρόξ Ειρηνικό 28/2
πρ. «Salines»
α. Ν. Όρλεάν 14/2
α. Σάν Λορέντζο 22/2
α. Ν. Όρλεάν 14/2
πρόξ Δ. Άφρική 4/2
πρόξ Γιβραλτάρ 27/2
πρόξ Αίγυπτο 26/1
ε. Μπαγκνόλι 27/2
πρ. «Oak Glory»
δ. Παναμά 13/2
πρόξ Ειρηνικό 28/2
πρόξ Άγγλία 25/2
πρόξ Γκρός Κασούνα 15/2
πρόξ Άφρική 4/2
ε. Πειραιά 27/2
ε. Πειραιά 26/2
μετασκευάζεται Πειραιά
πρόξ Γκαρούτσα 25/2
ε. Σχίζαν 1/3
παραμένει στη δύναμη
πρόξ Θεσσαλονίκη 18/2
πρόξ Ταϊτακόγκ 12/2
πρ. «Bronislaw Czech»
α. Μοντεβιδέο 23/1

πρόξ Ρότερνταμ 19/2
ε. Ν. Όρλεάν 27/2
ε. Ρεσίφ 20/2
πρόξ Βραζιλία 28/2
πρόξ Αίγυπτο 24/2
πρόξ Λεϊζές 27/2
πρόξ Κασσιούγκ 30/1
πρόξ Θεσσαλονίκη 18/2
έπωλήθη Έλληνες
πρόξ Σμύρνη 25/2
πρόξ Ίνδια 19/2
πρόξ Άλγερια 17/1
α. Μπλιμπαό 15/2
άρχει Πειραιά
πρόξ Τουάπας 23/2
πρόξ Κολούμπα Ρίβερ 19/2
στή Δαμιέττα (άποθήκη)
πρόξ Άρζου 28/2
πρόξ Όδησος 22/2
ε. Φιλαδέλφεια 26/2
πρόξ Κολε Τέρμιναλ 4/2
ε. Γένοβα 20/2
πρόξ Μερσίνη 23/2
α. Χιοσόν 26/2
πρόξ Τσιτακόγκ 25/2
πρόξ Δ. Άφρική 21/1
δ. Παναμά 20/2
πρόξ Ίαπωνία 17/2
ε. Καμένα 24/2
πρόξ Νορκοβίγκ 19/2
α. Ν. Όρλεάν 24/2
ε. Νιχάμα 25/2
έπισκ. Τσουέντσι 28/2
πρόξ Βραζιλία 19/2
πρόξ Μπόννυ 12/2
πρόξ Λαττάκια 27/2
α. Ν. Όρλεάν 22/2
α. Κρίστομαλ 21/2
μετ. «Dignity V» (κ.)
ε. Πόρτο Άλγκχερ 18/2
δ. Σουέζ 1/3
πρόξ Σουηδία 25/2
πρόξ Λός Άντζελες 14/2

ε. Αύγουστα 21/2
ε. Φουκουγιόμα 25/2
πρόξ Μομπιλ 2/2
πρόξ Ίαπωνία 24/2
πρόξ Ρότερνταμ 18/2
πρόξ Ίμνινγκχαμ 16/2
πρόξ Μέγαρο 6/2
πρόξ Ροστόκ 27/2
πρόξ Ν. Κορέα 23/2
δ. Ντόβερ 19/2
πρόξ Μελβούρνη 1/2
πρόξ Νορβηγία 13/2
ε. Γιβραλτάρ 1/3
πρόξ Ειγκόνκ 3/2
ναυπηγ. Όδημα
ε. Νταμπιέρ 1/3
πρόξ Σιγκαπούρη 9/2
α. Κόρπορ Κρίστι 22/2
α. Γιβραλτάρ 26/2
ε. Σιγκαπούρη 20/2
πρόξ Κίνα 2/1
πρόξ Άρζου 4/2
πρόξ Πόρτο Μιράντα 20/2
ε. Πόρτ Γουώλκοτ 24/2
α. Γιβραλτάρ 15/2
πρόξ Μεξικό 22/2
α. Μανίλα 20/2
ε. Κόστα 26/2
μεταφορές Βραζιλίας
πρόξ Μπαγκνόνκ 4/2
ε. Βαλπαράϊζο 25/2
πρόξ Σάν Χουάν 24/2
ε. Άμβέρσα 27/2
πρόξ Βερακρούζ 25/2
ε. Χουάνταβα 23/2
πρόξ Η.Α.Ε. 22/2
ε. Βουβή 27/2
πρόξ Λάνος 23/2
δ. Παναμά 28/2

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ...	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ...	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)...	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	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
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	6406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑ'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.)	86	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΦΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29900
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	2	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123

πρός Σίβεν Άιλαντ 28/2	
ε. Γιβραλτάρ 18/2	
ε. Σαίντ Τζων 24/2	
ε. Μπέλφαστ 15/2	
α. Μπωμόντ 16/2	
πρός Βραχίλια 22/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/2	
πρός Ν. Κορέα 18/2	
α. Λέγκχορν 27/2	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 13/12	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 1/1	
πρός Λάγος 31/1	
πρός Μαϊάμι 25/2	
πρός Ιαπωνία 22/2	
πρός Κρήνη 25/1	
ε. Ρίο Χάιντα 28/1	
πρός Περατικό 27/2	
ε. Ρουέν 14/2	
πρός Άγ. Θεοδώρου 26/2	

ε. Νάπολη 1/3	
α. "Μποχόβεν 30/1	
μετ. "Αγγελική Κ." (ε.)	
πρός Πειραιά 25/2	
πρός Πειραιά 15/2	
πρός Ραβέννα 22/2	
πρός Θεσσαλονίκη 25/2	
α. Όμοιάνη 27/2	
πρός Χαλκίδα 31/2	
πρός Μπέλφαστ 21/2	
ύψωσε σημαία Μπαχάμας	
πρός Ν. Κορέα 5/2	
πρός Σιγκαπούρη 26/2	
πρός Άργεντινή 26/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 12/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
στην Άραβική Θάλασσα 25/1	
ε. Σουάνση 25/2	
πρός Καστέλλον 17/2	
διαγράφεται (έπιβατηγό)	
πρός Ιαπωνία 6/2	
πρός Αυστραλία 20/2	
α. Νουακτσότ 10/1	

στό Λομπότ	
πρός Μομπάσα 23/2	
ε. Χόγκ Κόγκ 27/2	
ύπερστειλε λιβεριανή	
έπιπληθη	
στην Τέρμα 28/2	
πρός Ταρτούς 19/1	
στό Μοντεβιδέο 6/2	
δ. Παναμά 19/2	
πρός Λιβύη 4/2	
πρός Πρέβεζα 22/2	
πρός Βόλο 27/2	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
πρός Ουάσινγκτον 15/2	
πρός Πασάρ Γκουιντάνγκ 11/2	
α. Ν. Όρλεάνη 12/1	
α. Χιούστον 26/2	
πρός Φουτζέιρα 14/2	
πρός Άλεξάνδρεια 8/2	
πρός Χιούστον 7/2	
πρός Άλιβέρι 18/2	
ε. Πειραιά 26/2	
πρός Λαύριο 27/2	
ε. Πειραιά 27/2	
πρός Ραμπίχ 26/2	
πρός Γιάμπου 25/1	
πρ. "Ιεράπετρα"	
πρός Μπουκάναν 18/2	
ε. Πειραιά 27/2	
πρός Ελλάδα 22/2	
πρός Μήλο 14/2	
α. Ν. Όρλεάνη 1/3	
πρός Μπ. Άιρες 27/2	
πρός Τσιταγκόνγκ 19/2	
α. Καλλάο 15/2	
πρός Χάμπτον 15/2	
πρός Χαλκίδα 23/2	

ύψωσε λιβεριανή	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 16/2	
πρός Ρουέν 25/2	
πρός Γκάνδη 21/2	
πρός Βανκούβερ 15/2	
πρός Χαλκίδα 18/1	
πρός Σιγκαπούρη 13/2	
πρός Ιαπωνία 3/2	
πρός Μπουργκας 14/2	
πρός Λευκίδα 22/2	
πρός Αίγυπτο 26/2	
πρός Κουατσοκόλκος 28/1	
πρός Νιγηρία 8/2	
πρός Νουακτσότ 17/2	
πρός Λουάντα 1/2	
ε. Πειραιά 4/1	
πρός Μπ. Άιρες 28/2	
πρός Βόλο 23/2	
α. Γκάνδη 12/2	
έπιπληθη "Ελκ" τς	
ε. Καλλάο 17/2	
ε. Τσιτσόουκ 10/2	
ε. Πειραιά 27/2	
πρός Ν. Κορέα 22/1	
ε. Χόγκ Κόγκ 19/2	
πρός Μπαγκλαντές 14/2	
πρός Γιοκχάμα 13/2	
πρός Σουάνα 2/2	

ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	76	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	78	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.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΝΟΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500
ΣΥΝΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.) Πειραιά	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.)	67	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	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΟΥΤΕΙΝ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΦΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΑ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

πρός Πειραιά 18/2
πρός Όραν 14/1
α. Λας Πάλας 14/2
στών Πειραιά 22/12
πρ. «Moleson»
ύπερστειλε παναμαϊκή
α. Ν. Όρλεάνη 17/2
ε. Βαρκελώνη 26/2
ε. Ίμμιγκχαμ 26/2
πρός Άρτζύλ Τέρμιναλ 13/1
δ. Γιβραλτάρ 22/2
πρός Πάρτο Μπολιβάρ 17/2
πρός Νοβοροσίσκ 24/2
ε. Ν. Όρλεάνη 16/2
πρός Μασάν 25/2
πρός Λάγος 13/1
α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/2
ε. Σάντος 1/2
πρός Σάντος Τόμας 24/2
πρός Πάρτ Σάις 27/2
πρός Πακιστάν 24/2
ε. Ν. Όρλεάνη 13/2
πρός Σιγκαπούρη 25/2
πρός Πάρι Σουάνα 11/2
α. Χιούστον 24/2
πρός Μαρακάιμπο 10/2
πρός Μπαγκκόκ 11/2
ε. Ντάρμπαρ 24/2
α. Πόρτ Μιχ. Μπίν Κασίμ 15/2
μεσογειαικές μεταφορές
ε. Κασσιούκ 12/2
πρός Λονδίνο 21/2
πρός Βενεζουέλα 27/12
πρός Ντουαί 19/2
πρός Χαλκίδα 15/2
πρός Κακοκάρβα 19/2
πρός Ίνδικό 14/1
στό Γκιζάν (άποθήκη)
πρός Φουτζέιρα 19/2
ε. Γουέστερνμπορτ 18/2
α. Ίντσάν 25/1
ε. Ν. Όρλεάνη 25/2
ε. Κολούμπια ρίβερ 25/2
πρ. Πειραιά
πρός Λαζάρο Καρντένας 5/2
πρός Κόμπη 12/2
πρός Άλγερ 24/1
πρός Λαγός 29/12
Σάουθεντ Άνκορ. 26/2
πρός Μομπάσα 23/2
πρ. «Άλφα Τσάλλεντζ»



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	72	8936
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΠΙΟΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΨΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΨΟΥΡΥ (κ.)	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΨΟΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΨΟΚΟΛΑΣ II (κ.)	63	22181
ΑΙΨΟΚΟΛΑΣ III (κ.)	81	10720
ΑΙΨΟΚΟΛΑΣ IV (κ.)	68	50817
ΑΙΨΟΚΟΛΑΣ V (κ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝ ΣΤΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΐΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΐΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΦ (μ.)	73	14384
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 (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΙ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΣΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996

α. Νιούπορτ 20/2
έπιωλήθη Έλληνες
ε. Άσντοντ 23/2
πρὸς Πόρτ Χάρκουρτ 13/2
ε. Ν. Όρλέανη 25/2
πρ. «Cape Rion»
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 25/2
πρ. «Lake Huron»
ε. Άκαμπα 24/2
ε. Βαλέντσια 7/12
πρὸς Βερακρούζ 21/2
ε. Γδύνια 23/2
πρὸς Περσικό 14/2
πρὸς Λιβύη 29/1
πρὸς Σιγκαπούρη 7/2
πρὸς Άμβέρσα 20/2
ε. Ρίο Άντρίο 23/2
πρὸς Μίνα Καμπύς 21/2
πρὸς Ταρτούς 16/2
πρὸς Κορέα 1/12
πρὸς Μιζούρτα 13/2
ε. Ν. Όρλέανη 26/2
πρὸς Μπράιλα 15/2
πρὸς Περσικό 16/2

πρὸς Βομβάη 24/2
πρὸς Καρατίς 27/2
πρὸς Άπινω 21/2
πρὸς Σιγκαπούρη 22/2
δ. Σουέζ 20/2
ε. Βομβάη 27/2
πρὸς Μπουρκάς 23/2
μεταφορὸς Περσικού
πρὸς Άθήνα 17/12
πρὸς Άλγερία 20/2
πρὸς Κουνσάν 6/12
πρὸς Μπαγκδάκ 17/1
έπισκ. Πειραιά 25/1
ε. Μομπάσα 6/2
πρὸς Πόρτ Λάτα 16/2
πρὸς Νιγίρια 21/2
πρὸς Φουτζέιρα 27/2
έπιωλήθη
πρὸς Μελικό 3/2
πρὸς Γαλλία 9/2
ε. Λάγος 30/1
ε. Βιζακαπανάμ 23/2
ε. Λιανουγκάκ 2/2
στὸ Χορμούζ
πρὸς Κορέα 5/2
πρὸς Όρν 27/12
πρὸς Ταμπίκο 25/1
πρὸς Μοντεβιδέο 27/12
α. Μομπά 13/2
ε. Φός 25/2
ε. Καρατίς 28/1
πρὸς Παρανάγου 23/2
πρὸς Γκέμλε 16/2
πρὸς Μομπά 20/2
δ. Παναμά 25/2
ε. Χιόσττον 27/2
α. Άμυόργα 1/3
α. Σάο Σέμπασιάνο 14/2
πρὸς Κασσιούγκ 6/2
ε. Πειραιά 15/2
πρὸς Καρταγόνα 25/2
πρὸς Καζαμπλάνκα 13/1
δ. Σουέζ 10/2
οργάν. Πειραιά
ε. Μομπουγκά 25/2
α. Ν. Όρλέανη 10/2
πρὸς Γλασκώβη 26/2
α. Βενετία 2/2
ε. Ν. Όρλέανη 27/2
πρὸς Ρόττερνταμ 21/2
πρὸς Σούδα 20/2
πρὸς Λαττάκια 23/1
δ. Ντόβερ 17/2
α. Ν. Όρλέανη 15/2
α. Ράς Τανούρα 14/2
δ. Παναμά 23/2
ε. Σ. Άννα Μπαίλ 26/2
μεταγωγικές μεταφορές
α. Γιούροπορτ 23/2
στὸ Κόδι 2/2
υπέστειλε κυπριακή
ε. Ρεσίφ 30/1
ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστ. 23/2
ε. Ρίο Άντρίο 18/2

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
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΐΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΐΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΐΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΖΑ (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 (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΐΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΐΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.κ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΕΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΐΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΩ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥΪ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ I (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915

ε. Σαγκάη 15/2
α. Άμινγκχαμ 23/2
ε. Σιμπενίτ 21/2
πρὸς Σιγκαπούρη 5/2
μετ. «Delfi» (κ.)
ε. Καρταγόνα 22/2

α. Ν. Όρλέανη 25/2
πρὸς Πειραιά 16/2
πρὸς Κουσίγκ 13/2
ε. Σιγκαπούρη 24/2
ε. Σιγκαπούρη 24/2
πρὸς Μαρκό 23/2
πρὸς Έλλάδα 26/2
πρὸς Σαγκάη 15/2
πρὸς Χαλκίδα 27/2
πρὸς Πειραιά 29/2
ε. Πειραιά 24/2
ε. Άμβέρσα 24/2
στὸ Σάντος 15/2
στὸ Χορμούζ
α. Κόμπε 25/2
α. Άμβέρσα 1/3
πρὸς Ταρτούς 15/1
δ. Παναμά 15/2
ε. Πειραιά 8/1
πρὸς ΗΠΑ 6/1
πρὸς Πόρτο Μπολιβάρ 20/2
πρὸς Κολάδο 1/2
δ. Δαρδανέλλια 24/2
πρὸς Ρίο Άντρίο 17/2
πρὸς Βόλο 22/2
α. Κοξίν 25/2
ὤψωσε κυπριακή
πρὸς Κίελο 28/2
πρὸς Τόκουινάμ 12/2
πρὸς Ποντιανάκ 11/2
πρὸς Μερσίνη 15/2
πρὸς Σιγκαπούρη 7/2
ε. Μαδρός 19/2
διόλυσή Άνδία
πρὸς Ν. Μαγκαλόρ 21/2
α. Πειραιά 22/2
α. Τζουμπάι 15/2
α. Πειραιά 26/2
πρὸς Άπινω 2352
πρὸς Άργεντινή 23/2
α. Ντουμπάι 10/1
α. Γυνάσκ 17/2
α. Ν. Όρλέανη 18/2
δ. Παναμά 22/2
α. Σιγκαπούρη 23/2
πρὸς Μαίλη Άϊλαντ 2/1
πρὸς Νταλουζ 28/2
πρὸς Χάργκ Άϊλαντ 12/2
α. Μπουλβόν 20/2
ε. Φουτζέιρα 7/2
ε. Έμδεν 26/2
πρὸς Φός 23/2

πρὸς Σετουμπάλ 2652
πρὸς Μπαγκδάκ 21/2
ε. Πειραιά 26/2
μεταφορέ Πάτρας
πρὸς Λουάντα 6/12
πρὸς Σκώ 8/1
ὤψωσε ελληνική
ε. Σιγκαπούρη 24/2
πρὸς Καζαμπλάνκα 2452
ε. Τζέντα 30/1
πρὸς Μπαχάμας 24/2
πρὸς Όκρια 15/2
πρὸς Γκουαραγκουά 20/2
πρὸς Κωνσταντίνα 20/2
πρὸς Άλγκεθίρας 27/2
ε. Τόρε Άνουντζάτα 1452
πρὸς Κωνσταντίνα 17/217/2
πρὸς Σιγκαπούρη 24/2
πρὸς Τζέντα 23/2
ε. Άμβέρσα 28/2

πρὸς Μασσαλία 2852
πρὸς Μπ. Άμπας 2/2
πρὸς Σιγκαπούρη 12/2
πρὸς Βάρνα 30/1
πρὸς Σάν Πέντρο 21/1
ε. Ν. Όρλέανη 25/2
πρὸς Σουέζ 25/2
πρὸς Άγκόλα 20/2

Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ 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
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΝΤΑΝΤ*	65	1222
ΓΚΑΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΣΑΙΝΗ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΤ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΝΤΙΟΥΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (μ.π.)	75	8884
ΔΕΛΤΑ ΣΤΑΡ I. (π.)	68	2863
ΔΕΛΦΟΙ (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
ΔΟΛΑΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΟΝ (Μ.π.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	5+665
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΕΝΤ (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. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μ.π.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΙΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ*	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΗΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	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 I. (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ο.ν.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μ.π.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.Ι.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΔΙΑΝΑ (δ.Μ.π.)	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 ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'ΙΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'ΙΖ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808
ΚΑΔΜΟΣ (Α.β.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μ.π.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΔΜΟΣ (Α.β.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μ.π.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688

στην Άρούμπα 9/12

α. Τζουέμα Τέρμ. 26/2

πρός Πόρτο Μιράντα 15/2
α. Ρός Τζουόρα 24/2
ε. Σιγκαπούρη 18/2
πρός Σιγκαπούρη 8/2
α. Ν. Όρλεάνη 14/2
ε. Γιοκοχάμα 24/2
ε. Σούσα 9/2
πρός Μπουσάν 20/1
α. Φουτζέιρα 4/2
πρός Μπ. Άμπας 11/12
ε. Σάντο Ντομίνγκο 18/2
πρός Πόρτο Μπουίβαρ 10/2
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/2
πρός Κούβα 17/2
στό Μανζανίλο 7/11
πρός Τζέντα 26/2
πρός Σουέζ 22/2
πρός Τής Μπαίη 25/2
πρός Γιβραλτάρ 27/2
πρός Άλβανία 9/2
πρός Κέυ Γουέστ 17/1
πρός Ν. Όρλεάνη 21/2
ε. Ρουέν 23/2
πρός Τάμπα 2/2
πρός Χόνκ Κ-ογκ 13/2
α. Άμυθούρα 1/3
πρός Μαπούτο 12/12
α. Ζέττ Μπ. Τέρμιναλ 27/2
πρός Καρταγένα 23/2
πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα 1/2
πρός Άρούμπα 6/2
επισκευές Βαλλέττα 22/2
πρός Πόρτο Στανβάρ 21/2
πρός Τρίπολη 25/2
πρός Μπουρκάς 21/2
α. Ν. Όρλεάνη 26/2
ε. Σιγκαπούρη 24/2
πρός Καζαμπλάνκα 11/2
πρός Κων/πολη 26/2
α. Ν. Όρλεάνη 11/2
πρός Κολομβία 2/2
επισκευές Βαλλέττα 22/2
ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ε. Ρουέν 20/2
πρός Κωνσταντινή 19/2
ε. Ν. Όρλεάνη 26/2
στη Σεμάγκα (Ισπανική)
ε. Χόνκ Κόγκ 25/12
στη Σεμάγκα (Ισπανική)

πρός Μπαγκκόκ 2/2
πρός Πόρτ Άρθουρ 20/2
πρός Πόρτ Σουδάν 25/2
πρ. «Eastern Reefers»
α. Ντιούμπαν 30/1
στη Βασούρα
ε. Φιλαδέλφεια 15/2
πρός Νταμίρ 12/2
δρνεϊ Πειραιά
πρός Ιταλία 16/2
πρός Γιβραλτάρ 6/2
πρός Σιδώνα 21/2
πρός Πόρτο Όρντοζ 21/2
μετ. «Radone» (κ.)
πρός Ρένι 21/2
επισκ. Σιγκαπούρη 2/3
πρός Γκάνδη 27/2
πρός Ντουμπάι 23/2
πρός Μπαντίρμα 22/2
πρός Σφός 26/2
πρ. «Pan Cedar»
ε. Σέτε 20/2
ε. Τσιβιταβέτσια 17/2
πρός Περισκο 21/1
α. Πόρτ Μιχ. Μπίν Κασίμ 24/2
ε. Χιμεί 22/2
πρός Ν. Όρλεάνη 13/2
πρός Βραζιλία 19/2
πρός Αλμπου 26/2
πρός Ρίο Τούμπα 30/1
στό Μπ. Άμπας 21/1
πρός Ιταλία 21/2
α. Σάν Λορέντζο 16/2
πρός Χανόμ 1/2
πρός Ν. Αμερική 25/2
πρός Βενγκάλη 15/2
δ. Πόρτ Σαίδ 20/2
πρός Κίλαγκ 17/2
α. Καράτι 20/1
ε. Λέ Χάδρη 24/2
ε. Σαν Φραντσκο 26/2
ε. Άμυθούρα 2/3
α. Βαλέντσια 1/3
πρός Έλνδα 25/2
πρός Λονδίνο 22/2
ε. Πειραιά 6/2
πρός Άγκόλα 26/12
στό Πόνας 25/1

ε. Μπαζούλ 22/2
πρός Ν. Όρλεάνη 18/2
στό Γκόττενμπουργκ 8/2
μεταφορές Μπρίντζι
πρός Κούρε 2/2
πρός ΗΠΑ 13/2
πρός Κωνσταντινή 23/2
ε. Βόρρι 6/10
ε. Ν. Όρλεάνη 9/12

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	69	34613
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)		

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219
ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΓΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11898
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8978
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ 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	15766
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΛΙΑ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΝ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΕΤ'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΞΙΑ (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
ΚΩΣ ΑΓΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.)	62	2201
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	68	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΟ (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
ΛΕΤΣΟΕΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075

πρός Πόρτο Χάρκουρτ 15/2
α. Ν. Όρλεάνη 31/1
έπισκ. Φλάσινγκ 1/3
πρός Ρόττερνταμ 21/2
πρός Ριγέκα 15/2
πρός Σιγκαπούρη 27/2
ε. Τζέντα 25/1
πρός Σιγκαπούρη 11/2
πρός Πόρτο Λιμών 28/2
πρός Κωνσταντίνια 2/2
ώσωσε ελληνική
πρός Λάγος 13/2
ε. Αμβέρσα 26/2
ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ε. Μπελαγιούαν 8/2
πρός Ίνδια 28/2
πρός Λός Άντζελες 25/2

δργεί Πειραιά
- πρὸς Μοντεβιδέο 21/1
δ. Παναμά 18/2
πρὸς Λάρνακα 27/2
α. Βόλο 12/2
πρὸς Κουϊντέρο 13/2
πρὸς Κόλοπο ΗΠΑ 17/2
ε. Κάντλα 3/2
πρὸς Ίνδια 28/1
πρὸς Ν. Όρλεάνη 23/2
ε. Φόυνες 12/2
πρὸς Ίνδον 27/1
ε. Μασσαλία 27/2
ε. Ν. Όρλεάνη 25/2
δ. Πόρτο Σάις 27/1
πρὸς Καρατάι 17/2
πρὸς Ταϊβάν 8/2
πρὸς Παγκόκ 6/1
πρὸς Μπαγκλαντές 31/1
πρὸς Βέντσιας 27/2
πρὸς Εὐρώπη 17/2
ε. Λέγκορν 25/2
πρὸς Ἰταλία 25/2
πρὸς Βενετία 19/2
α. Ν. Όρλεάνη 23/2
πρὸς Λιβάνο 23/12
μεταφορὸς Ν. Γουίνες
ε. Παντζάνκ 26/1
ε. Γκάλβεστον 22/2
πρὸς Μπουσίρ 23/12
πρὸς Μαράκκο 10/2
στὸ Καλλόλο 15/2
πρὸς Ἰαπωνία 15/2
πρὸς Βουβάν 22/2
ε. Σιγκαπούρη 22/2
πρὸς Κορέα 14/1
πρὸς Πόρτ Νίκισον 9/2
ε. Πειραιά 18/2
ε. Μπουεναβεντούρα 12/2
στὸ Κάρκ (ἀποθήκη)
έπισκ. Πειραιά 15/2
πρὸς Πόρτ Σάις 21/2
πρὸς Καζομπλάνκα 11/2
πρὸς Μπενγκουόου 27/2
πρὸς Ντουμάι 5/2
α. Μπρισμάλιν 1/3
πρὸς Ντὸς Μπόκας 16/2
πρὸς Γκιλσπορν 28/2
πρὸς Μ. Μανγκανούϊ 26/2
δ. Παναμά 24/2
ε. Ζήμπαρκος 28/2
πρὸς Περσικό 28/2
πρὸς Μπαγκλαντές 7/2
πρὸς Ταρσμπούθ 27/2
ε. Φουτζέιρα 26/1
ε. Όκλαντ 25/2
πρὸς Σάντος 16/2
πρὸς Μπ. Αμπάς 27/2
πρὸς Σιλικάπ 12/2
ε. Ρόττερνταμ 2/3
α. Φιουμπαίνιο 25/2
πρὸς Βενεζουέλα 1852
πρ. «Κάπταν Τζώρτζ»
πρὸς Κατάνια 17/2
ε. Μπέρτα 29/12
πρὸς Τρίπολη 12/2
ε. Φός 28/2
πρὸς Γιβραλτάρ 23/2
α. Ταραγκόνα 21/2
ε. Βαλτιμώρ 20/2
ε. Αμπέρσα 2/3
ε. Σάντος 28/2
πρὸς Μπαντάρ Άμπας 25/12
πρὸς Κουελμίν 19/1
ε. Σήρνε 22/2
πρὸς Μπαλμπόα 17/2
πρὸς Όκρικα 12/2
πρὸς Κωνσταντίνια 23/2
πρὸς Γαλλία 19/2
πρὸς Πειραιά 18/2
στὸ Κάρκ (ἀποθήκη)
ε. Πειραιά 25/2
ε. Γένοβα 25/2
α. Ρουέν 13/2
ε. Μπελφαστ 24/2
πρὸς Αβόνα 14/2
πρὸς Άνναμπα 22/1
πρὸς Χιλή 16/2
πρὸς Ρόττερνταμ 24/2
α. Ίνδον 14/2
πρὸς Μπελίζ Σίτυ 22/2
α. Ντάρμπαρν 14/2
πρὸς Μαντράς 24/2

ΛΙΑΥ Τ. (μ.7.)	64	1991
ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΓΚΕΤ (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
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (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
ΜΑΡΚΟΤ (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	18804
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΝΤ (δ.κ.)	70	17487
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (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 ΑΓΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΣΙΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΣΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΓΙΑΣ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΗΝΟΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.7.)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝΥ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (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 ΣΚΑΪ (λβ.)	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 (λβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΕΪΤΟΡΙΚ (κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760

ε. Μπέρτα 29/1
ε. Πειραιά 26/2
πρὸς Ντουόρες 13/2
α. Φλάσινγκ 21/2
πρὸς Κούβα 29/1
πρὸς Ντουόρες 4/1
ε. Πόρτ ὦ Πρίνς 25/1
ε. Πασαγκούλα 17/2
ε. Ν. Όρλεάνη 25/2
πρὸς Περσικό 27/2
ε. Σαλέρνο 25/2
πρὸς Ντάρμπαρν 12/2
πρὸς Μομπάσα 11/2
α. Λίβερπουλ 2/3
πρὸς Ρίτασεντ Μπαϊ 27/12
ε. Ρόττερνταμ 1/3
πρὸς Ματάνζας 6/2
πρὸς Νοβοροσκόκ 5/2
ε. Βαλπαράϊζο 26/2
πρὸς Ἰαπωνία 17/2
πρὸς Νταμμάμ 20/2
πρὸς Άγκόλα 10/1
α. Πλάσε 26/2
πρὸς Ρίο Ίανέιρο 7/1
πρὸς Ίνδια 3/2
πρὸς Κίνα 24/2
ε. Χιούστον 27/2
ε. Άαρχους 27/2
πρὸς Πόρτ 1/2
πρὸς Λάγος 23/2
ε. Τάμπα 12/2
μεταφορὸς Περσικού
πρὸς Σεμόγκα Μπαϊ 28/2
ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
πρὸς Ρίο Ίανέιρο 14/2
πρὸς Σάρζα 2/1
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/2
πρὸς Περσικό 25/2
ε. Ροζάριο 28/2
ε. Σαλέρνο 24/2
πρὸς Μπελαγιούαν 31/1
ε. Μομπάσα 24/1
έπισκ. Πειραιά 25/1
α.

ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ(κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ 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
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΕ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΕΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΕ (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
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 ΦΑΙΝΘ (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	39666
ΟΡΙΣΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (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 (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162

δργεί Πειραιά		
πρός Μακείο 15/2		
πρός Νοβοροσία 10/2		
μεταφορές 'Αγκόλας		
πρός Περσικό 4/2		
πρός Χάμπτον 21/2		
πρός Τσιβάν 31/1		
ε. Λέ Χόβρη 24/2		
α. 'Αμβούργο 1/3		
πρός Κεηπτάουν 5/2		
πρός 'Ακαγιούτλα 18/2		
πρός Δουνκέρκη 25/1		
πρός Πόρτ ντέ Μπούκ 23/2		
στών Πειραιά 15/2		
α. Σαίντ Τζών 5/2		
δ. Παναμά 14/2		
ε. Πειραιά 22/2		
στέ Βόσπορο 28/2		
ε. Σιγκαπούρη 22/2		
πρός 'Ιράν 23/2		
πρός 'Αλγερία 20/2		
πρός Σίνου Μοσί 8/2		
πρός 'Ιράν 4/2		
πρός Πόρτ Σουδάν 16/2		
πρός Πόρτ Σεντράλ 18/2		
ε. Πόρτο Λιμών 17/2		
πρός Γκράν Καϊμάν 19/2		
πρός 'Αλγερία 22/1		
α. Ραβέννα 26/2		
πρός 'Αμπιζάν 12/2		
πρός Μπ. 'Αμπάς 17/2		
πρός Φλάσιγκ 31/2		
πρός Καοσιούκ 4/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/2		
στέ Παλάου Σαμπού (άποθήκη)		
πρός Παράναγνα 22/2		
πρός Τραμαντί 22/2		
πρός Πόρτ Χουένεμ 10/2		
μεταφορές Περσικού		
ε. Μπιζέρα 21/2		
πρός Κάλουμφορκ 3/2		
ε. Ταρρακόντα 27/2		
πρός Τουρκία 31/12		
πρός 'Ινδονησία 20/1		
πρός Σαουδική 'Αραβία 23/1		
πρός Πύλο 8/2		
ναυπηγεία Τσίτα		
ναυπηγεία Τσίτα		
μεσογεικές μεταφορές		
επιωλήθη		
στέ Νταμμάμ 21/2		
ε. Κεμπέκ 11/2		
πρός Μπ. 'Αμπάς 21/2		
πρός Νοβοροσία 23/2		
πρός Βόλο 25/2		
πρός Τρίπολη 19/2		
πρός Σαβάννα 24/2		
μετ. «Panam Canal»		
δ. Πόρτο Σαίδ 14/2		
πρός Εύρωπη 27/1		
πρ. «Ιρις»		
πρός Σχέζιν 20/2		
στέ Χάργκ (άποθήκη)		
ε. Σιμίζου 22/2		
μεταφορές Κιούγκα		
ε. Νταλιάν 8/2		
δ. Παναμά 24/2		
πρός Ειρηνικό 16/2		
α. Σουέζ 20/1		
επισκ. Πειραιά 14/1		
πρός Ν. 'Αφρική 30/12		
α. Σάο Τομέ 29/1		
α. Γιούροπορτ 23/2		
πρός Μπαγκόνκ 17/2		
ε. Πόρτ Σουδάν 17/2		
α. Λισαβούνα 13/2		
πρός Κασίμα 26/2		
πρός Σιγκαπούρη 31/1		
α. Λός 'Αντζελες Δ.μ.		
πρός Δομινικανική 22/2		
πρός Φιλιππίνες 27/2		
πρός 'Ισπανία 24/2		
δ. Παναμά 24/2		
πρός Βανκούβερ 23/2		
μετ. «Stephanie» (π.)		
μεταφορές Περσικού		
στέ Βαλλέττα 22/2		
σημαία 'Αγ. Βικεντίου		
ε. Σάντος 6/2		
πρός Καλλάο 17/1		
πρός Σαίντ Τζών 25/2		
πρός Νταλιάν 10/2		
πρός Πειραιά 27/2		
πρός 'Ιράν 29/12		
πρός Χανόμ 16/2		
πρός 'Ινδονησία 2/2		
πρός Ραβέννα 27/2		
πρός Μάλτα 23/2		

ε. Καλαί 29/1		
α. Βανκούβερ 16/1		
πρός 'Ερυθρά 31/1		
πρός Πειραιά 10/2		
επισκευές Πειραιά 10/1		
πρός Ντάρμπαρ 27/12		
α. Ρίο 'Ιανείρο 11/2		
πρός Πειραιά 22/2		
α. Φουτζέιρα 26/2		
πρός Βραζιλία 21/2		

ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΑΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑ'Ι'Μ 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
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΥΣΑ (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
ΡΑΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΗΤΣΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (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'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΥΡΥΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΝΤ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΤΕΤΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΣ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'ΤΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'ΤΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕ'ΤΑΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II (δ.Μηχ.)	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (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'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (μ.)	74	18383
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432

ε. Τσίμα 23/2
 προς Γιβραλτάρ 21/11
 προς Άλγερία 18/2
 α. Χιοστόν 16/2
 στο Χόργκ (άποθήκη)
 α. Ρότερνταμ 1/3
 προς Δ. Άφρική 28/2
 προς Κοτονού 2/2
 ε. Καζομπλάνκα 2/2
 δ. Παναμά 18/2
 προς Κωνσταντίνα 4/2
 ε. Τζένα 24/2
 προς Κίζαγκ 4/2
 προς Λάγος 22/2
 ε. Λεμεσό 27/2
 ε. Λεμεσό 26/2
 ε. Λοριέν 26/2
 προς Μπουρζάβες 14/2
 δ. Πόρτ Σάϊν 1/3
 ε. Ν. Όρλεάν 27/2
 προς Ραβέννα 21/2
 α. Πόρτ ντ Μπουκ 28/2
 α. Χιοστόν 14/2
 προς Ντουάλα 8/2
 προς Μπ. Άμπας 1/11
 προς Κωνσταντίνα 13/2
 ε. Ρεσιφ 18/1
 προς Μπουενεντούρα 23/2
 ε. Μπαγκό 7/2
 α. Ντότζες 21/2
 προς Μπέιλουν 14/2
 προς Κωνσταντίνα 21/2
 προς Λέγκχορν 27/2
 α. Λειδές 20/12
 α. Γιβραλτάρ 16/2
 δ. Παναμά 9/2
 προς Γενοβά 20/2
 προς Κωνσταντίνα 16/2
 πρ. «Νέστωρ Σκάμ»
 προς Άμβέρσα 21/2
 προς Στοκχόλμη 23/2
 έπωλήθη
 στο Γκιζάν
 α. Ζέϊτ Μπαϊ Τέρμ. 26/2
 προς Βίγκο 27/2
 προς Δ. Άφρική 25/12
 α. Ν. Όρλεάνη 24/2

ε. Πειραιά 23/2
 ε. Όριατόν 8/2
 α. Πειραιά 21/2
 στο Χόργκ (άποθήκη)
 α. Άμβέρσα 2/3
 προς Αϊντούστα 15/2
 ε. Ξάν Φραντσισκό 23/2
 προς Ν. Υόρκη 9/1
 προς Τένες 15/2
 ε. Ν. Όρλεάν 27/2
 ε. Πόρτ Σουδάν 9/2
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Βερακρούξ 16/1
 προς Αίγυπτο 18/8
 έπισκευές Πειραιά 14/2
 προς Άργεντινή 1/2
 δ. Δαρδανέλλια 18/2
 προς Πειραιά 22/2
 προς Μπαγκό 25/1
 προς Μπαντάρ Άμπας 10/2
 προς Ίνταπούρη 5/2
 προς Ούντεβάλλα 25/2
 ε. Κασάτι 20/2
 δ. Ανατολική Άφρική 25/1
 ε. Σάντος 6/2
 προς Άνναμα 23/2
 προς Πάμπου 18/1
 ε. Μπορντώ 20/2
 ε. Ρεσιφ 28/1

προς Άκαμα 25/1
 προς Μπαντάρ Χομεϊνί 8/2
 α. Ζαντάρ 1/3
 προς Κωνσταντίνα 15/2
 προς Σουξ 8/1
 προς Τζόφρ Λασφάρ 28/1
 ε. Ν. Όρλεάν 19/2
 προς Πολωνία 21/2
 προς Πόρτ Κάϊζε 7/2
 α. Λισαβώνα 15/12
 μετ. «Πασίφιχ Στάρ» (ΑΒ)
 ε. Δουκνική 27/
 στον Πειραιά 10/1
 α. Σάρροχ 14/2
 προς Γαλλία 20/2
 προς Μπ. Άμπας 9/1
 α. Ν. Όρλεάν 15/2
 προς Άμπιτζάν 20/1
 προς Φιλιππίνες 17/2
 στη Σουαίμα 2/2
 προς Μπαντάρ Άμπας 2/11
 προς Άνναμα 18/2
 έπιακ. Πειραιά 7/10
 ε. Πειραιά 4/1
 προς Έρυθρή 22/2
 α. Ταδρλεστον 13/2
 προς Ρας Λανούφ 20/2
 προς Γιάμπο 7/2
 προς Αϊβήν 21/2
 μετ. «Σημική Ουάν» (μ.)
 προς Ν. Ζηλανδία 10/2
 ε. Μάντρε ντε Νίκους 18/2
 προς Άβονα 24/1
 προς Άμβέρσα 27/2
 ε. Γκντάνακ 115/2

ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
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 ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	73	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΪΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑΪΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)	68	10691
ΣΠΕΣΙΑΛ (κ.)	69	34054
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Γ'Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (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 ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΓΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	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 Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)	83	35762
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375
ΤΖΟΥΪ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ 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 ΓΟΥΪΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΙΕΡ (κ.)	76	30746

α. Ήρακλειο 24/2	
πρός Σκίπτα 22/2	
πρός Βραζιλία 26/2	
πρός Ταρτούς 21/2	
πρός Κούβα 10/1	
πρός Σάν Λορέντζο 19/11	
πρός Κίνα 24/1	
πρός Μίνα άλ Φαχάλ 26/1	
πρός Βηρυτό 18/2	
πρός Μπαντόρ Άμπας 30/1	
πρός Ν. Άφρική 8/1	
πρός Βουλγαρία 17/2	
ε. Τεργέστη 1/3	
α. Ν. Όρλεάν 16/2	
ε. Σιγκαπούρη 20/2	
α. Σάρζα 27/2	
πρός Σαβόνα 26/2	
α. Κόμπε 4/2	
πρός Γαλλία 12/2	
ε. Άμβέρσα 1/3	
πρός Καράτσι 15/2	
πρός Ταομασίνα 21/2	
πρός Τζέμπελ Άλι 17/2	
πρός Άμβέρσα 26/2	
πρός Ρόττερνταμ 25/2	
στό Μπαντόρ Χομείνι	
πρός Σουγκέι Παγκίγκ 11/2	
ε. Χόγκ Κόνκ 27/2	
πρός Αίγυπτο 25/2	
πρός Κορέα 25/2	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 10/2	
α. Ναυτόρ 23/2	
πρ. «Wind Splendour»	
πρός Καλδέρρα 23/2	
πρός Καγκοσίμα 1/2	
πρός ΗΠΑ 26/1	
στή Σεμόγκα (άποθήκη)	
στόν Όρινκο 23/2	
πρός Λας Πάλλμας 12/1	
πρ. «Ποσειδών»	
πρός Καμαρό 30/1	
α. Άντεν 3/5/89	
ε. Λάγος 15/2	
ε. Λά Παλίσ 28/2	
ε. Χιούστον 27/2	
πρός Όραν 27/2	
πρός Καστέλλον 21/2	
πρός ΕΣΣΔ 7/2	
ε. Κων/πολη 17/2	
α. Σιγκαπούρη 8/2	
α. Ρόττερνταμ 1/3	
ε. Τόραντα 21/2	
επιπλήθη	
ε. Καράτσι 27/2	
ε. Σιγκαπούρη 23/2	
α. Μανίλα 26/2	
πρός Γιζέγκ 27/2	
πρός Μονόπολη 22/2	
ε. Γιοκοχάμα 25/2	
πρός Σελάστα 19/2	
πρός Ούλσάν 15/2	
πρός Χιλή 26/2	
ε. Τσιτσούγκ 9/2	
α. Ρόττερνταμ 1/3	
επιπλήθη	
δ. Παναμά 28/2	
αργεί Πειραιά	
πρός Βάρρι 22/1	
πρ. «Mit Rio de Janeiro»	
ε. Γιβραλτάρ 1/3	
α. Γιούροπορτ 23/2	
δ. Παναμά 23/2	
πρός Κίνα 14/2	
πρός Μπουσάν 22/2	
στή Φουτζέιρα (άποθήκη)	
πρός Μπαντόρ Άμπας 18/2	
στή Βραζιλία (άποθήκη)	
α. Νταμά 16/2	
πρός Άλεξάνδρια 18/2	
πρός Λάζαρο Κορντένας 5/2	
πρός Μπ. Άμπας 27/2	
πρ. «Porlat»	
ε. Τζιμπούτι 25/2	
αργεί Πειραιά	
επιπλήθη	
πρός Λάγος 16/2	
πρός Καζαμπλάνκα 12/2	
ε. Ν. Όρλεάν 27/2	
ε. Δεμεράρα 22/1	
ε. Θεσσαλονίκη 3/2	
ε. Λαττάκια 21/1	
α. Άμβουρνο 19/2	
πρός Δακάρ 23/2	
στό Βόλο 28/2	
πρός Μοντώρ 26/2	
πρός Λίβανο 12/2	
μετ. «Αραμπέλλα» (κ.)	
πρός Φρημάντλ 19/2	
ε. Ν. Όρλεάν 27/2	
α. Μπαντζούλ 19/2	
ε. Ντάρμπαρ 27/2	
α. Ρός Τανούρα 19/2	
ε. Άμστερνταμ 24/2	
πρός Πύλο 14/2	
ε. Άμβέρσα 3/2	
πρός Κολούμπια Ρίβερ 7/2	
πρός Κόμπε 11/2	
πρός ΝΑ Άσία 13/2	
ε. Τζέντα 22/2	
πρός ΗΠΑ 28/1	
πρός Ούλσάν 22/2	
πρός Φουτζέιρα 31/1	
πρός Τζαμέλ 13/2	

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 ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΥ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΝΤΑΝΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΟΝ (δ.π.)	74	1954
ΦΑΙΡΓΟΥΤΝΤ (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 (Ονδ.)	54	1598
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
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917
ΦΟΙΝΙΣ (δ.μ.)	65	15090
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
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 ΠΙΓΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΜΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΦΑΛΑΜΠΟΣ (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 ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	70	12363
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ (Μηχ.)	72	14961
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΑΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΑΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΑΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΑΡΑ ΤΣΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΑΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

3867	πρός Γκουαγιαμίλα 13/2
3567	α. Βουβάη 29/1
3547	α. Παρναμάου 20/2
3867	α. Κόρπους Κρίστι 20/2
9317	πρός Μελίλη 9/2
5394	α. Σάν Φρανσίσκο 23/2
3519	έπισκ. Σιγκαπούρη 14/2
3950	πρός Γιούροπορτ 27/2
6776	α. Φουτζέιρα 14/2
8501	πρός Γιβραλτάρ 22/2
2463	πρός Τζακάρα 26/1
1644	ε. Γκουαντακούλι 21/2
8826	πρός Τρίπολη 25/1
1644	πρός Μπ. Άμπας 3/2
6057	πρός Λατάκια 24/2
2765	ε. Ρινέικα 28/1
7133	α. Πειραιά 25/2
5907	α. Χιουστών 12/2
0059	δρ.ΥΕΙ Στουμπάλ
5953	α. Ν. Όρλεάν 8/2
1.954	έπισκ. Καργάνα 11/1
3792	πρός Ίνδονησία 19/2
5901	μετ. «Αθηνούλα» (κ.)
20608	ε. Κασσιούγκ 19/2
9059	α. Άμβέρσα 2/2
4080	έπιωλλή
8767	πρός Γουλιμγκτον 23/2
3690	ε. Άσπενκντ 25/2
1598	μεταστρεφές μεταφορές
33168	πρός Φουτζέιρα 10/8
4617	ε. Μπάρσι 25/2
9243	ε. Ρίο Τανέιρο 21/2
73710	πρός Άργεντινή 13/2
3580	ε. Νάπολη 27/2
44956	πρός Λός Άντζελες 1/2
2636	ε. Μπασαλίν 26/2
6398	δ. Παναμά 15/2
8917	α. Χόλλ 1/3
5090	μετ. «Sea Tiger» (μ.)
20452	πρ. «Global Wing»
20214	α. Ν. Όρλεάν 22/1
33104	πρός Α. Άφρικη 18/2
8745	στην Άνναμα 28/2
0736	πρός ΗΠΑ 9/2
7918	πρός Μπρέξ 28/2
5809	ε. Πειραιά 3/2
5688	πρός Μπ. Άμπας 1/2
5688	πρός Πασιγιές 27/2
26759	α. Σάο Σερμαστίδο 16/2
29709	ε. Λοριέν 24/2
8034	πρός Ντουλά 16/2
9342	α. Λάσ Πάλμας 2/2
5871	δ. Παναμά 16/2
6679	πρός Μοντεβιδέο 17/1
2222	ε. Πειραιά 19/2
8065	θέση 45.28 Ν, 60.29 Δ 6/2
1971	α. Λάσ Πάλμας 27/2
2175	ε. Ρίο Τανέιρο 18/12
8741	πρός Νικαράγουα 25/2
8413	πρός Ρόττερνταμ 26/2
1568	πρός Χουέλλα 15/2
5631	πρός Κουβα 16/2
6680	α. Μοντεβιδέο 4/2
4900	ε. Βαλπαράϊζο 17/2
1599	πρός Καζαμπλάνκα 20/2
5286	πρός Φάλλκλανκς 25/2
4999	πρός Βαλπαράϊζο 22/2
3999	ε. Άκουμα 23/2
2162	πρός Σαβόνα 15/2
5286	ε. Βαλπαράϊζο 13/2
5537	πρός Κουβα 18/1
1500	πρός Μάρκο 23/2
5644	πρός Σάντος 20/2
2172	ε. Ρίο Τανέιρο 26/2
6627	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/2
4999	πρός Γιβραλτάρ 21/2
2987	πρός Νορβηγία 26/2
3563	ε. Μπέρκλεϋ Σάουτον 1952
5286	α. Μανάντι 17/1
2222	ε. Νικόσια 25/2
6863	πρός Κορίνθ 28/2
44698	πρός Γιοκοχάμα 28/1
44699	πρός ΗΠΑ 20/1
09700	στο Κόδις 14/2
9343	ε. Ρουέν 18/2
18694	ε. Κολομβία Ρίβερ 27/2
13687	ε. Ν. Υόρκη 28/2
30000	α. Άμβέρσα 2/3
14986	έπισκ. Πειραιά 25/1
33267	ε. μπ. Άιρες 21/2
8183	πρός Γιοκοχάμα 23/2
12348	πρός Καναδά 19/2
9918	ε. Μαρίνα ντί Καρόρα 20/2
5266	πρός Σιγκαπούρη 17/2
4697	πρός Βηρυτό 17/2
19116	πρός Ρόττερνταμ 19/2
12363	πρός Μπουρκχας 20/2
19407	α. Σάν Λορέντζο 22/2
15981	α. Άβονμσουθ 1/3
14961	μετ. «Ιος» (Μπχ.)
10194	α. Γκάλβεστον 18/2
14760	πρός Γκουαγιαμάς 24/1
6166	ε. Μπελζί 19/2
13437	στο «Ασάμπ 26/2
15404	πρός Χουαντάντζα 18/2
39421	α. Αίν Σούκνα 3/1
3668	ε. Κάρλσταν 22/2
9170	ε. Χοντίντα 9/2
1532	πρός Θέουτα 14/2
12598	πρός Γιοκοχάμα 25/2
5386	πρός Θεσσαλονίκη 14/2
19451	πρός Αίλινο 20/2
17674	ε. Σαγκάη 29/1
6744	ε. Άμβέρσα 1/3
7049	πρός Πόρτ Χάρκουρτ 14/2
7366	πρός Παναμά 13/2
7049	πρός Χαλκίδα 11/2



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

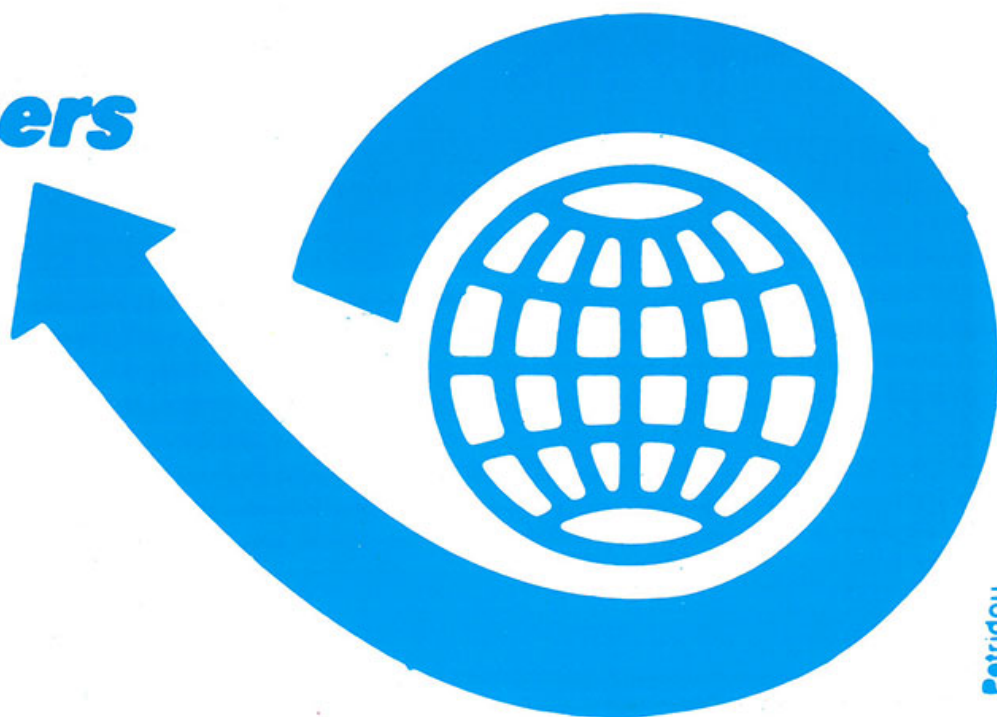
Seatrader Maritime Inc.

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





TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

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

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

UK

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

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

USA

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

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

PHILIPPINES

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

CYPRUS

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

INDIA

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

DECEMBER 1990