

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1991

Αρ. Φύλλου 1043/1101



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1043 / 1101

15 MAIOY 1991

ΔPX. 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 SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFFAHRTSKONTOR 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

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

**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





Securing Ship Lines.

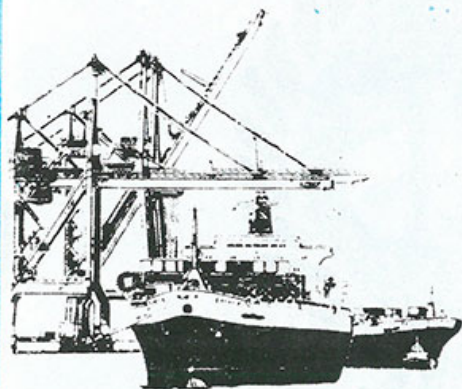
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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 ΜΑΪΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1043/1101**

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 και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1043/1101 May 15th, 1991**

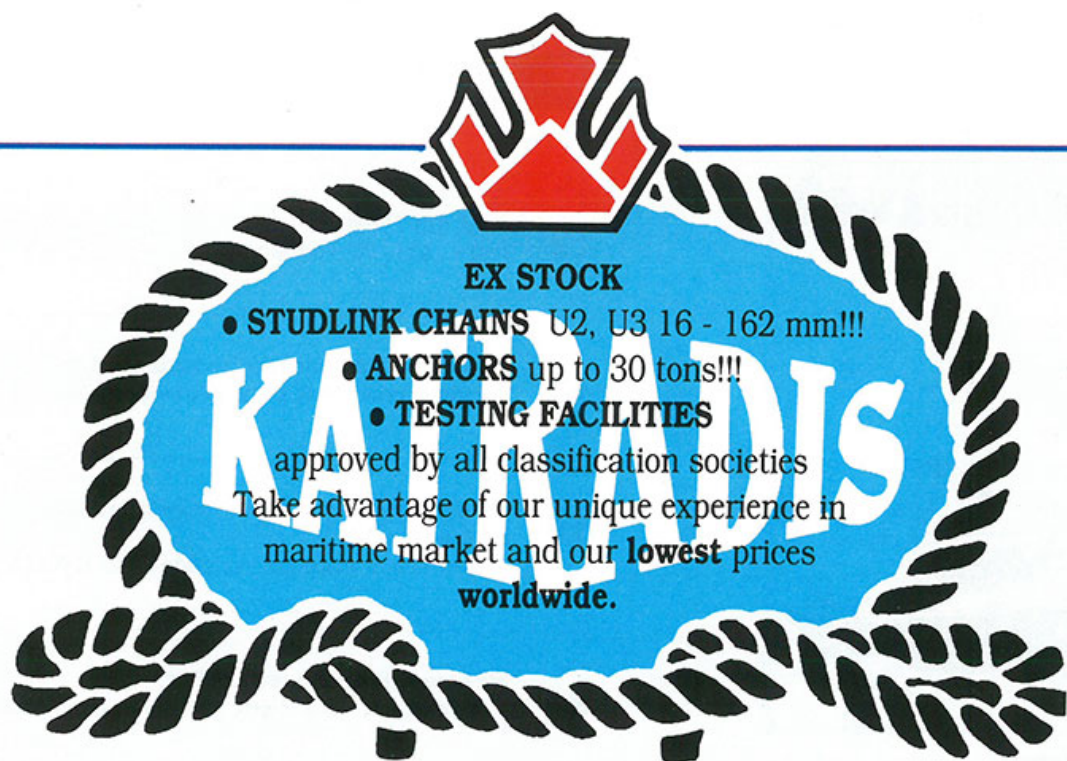
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piræus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piræus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12** Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
-
- 13** Η Ένωση Έφοπλιστών άπαντά για τα
κριτήρια ποιότητας διαχείρισεως πλοίων.
-
- 16** Ασφάλιση Έλλήνων ναυτικών σε πλοία
μέ ξένη σημαία.
Του κ. Θωμά Ζαφείρα, προέδρου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.
-
- 21** Θάλαμος Έπιχειρήσεων Υ.Ε.Ν.
Διαπιστώσεις και Σκέψεις του κ. Χρήστου Ντούνη.
-
- 25** Η Πλοήγηση στην Ευρώπη.
-
- 27** Νομικά θέματα.
The Shipowners right to withdraw his vessel
upon non payment of hire.
By N.G. Gerassimou.
-

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

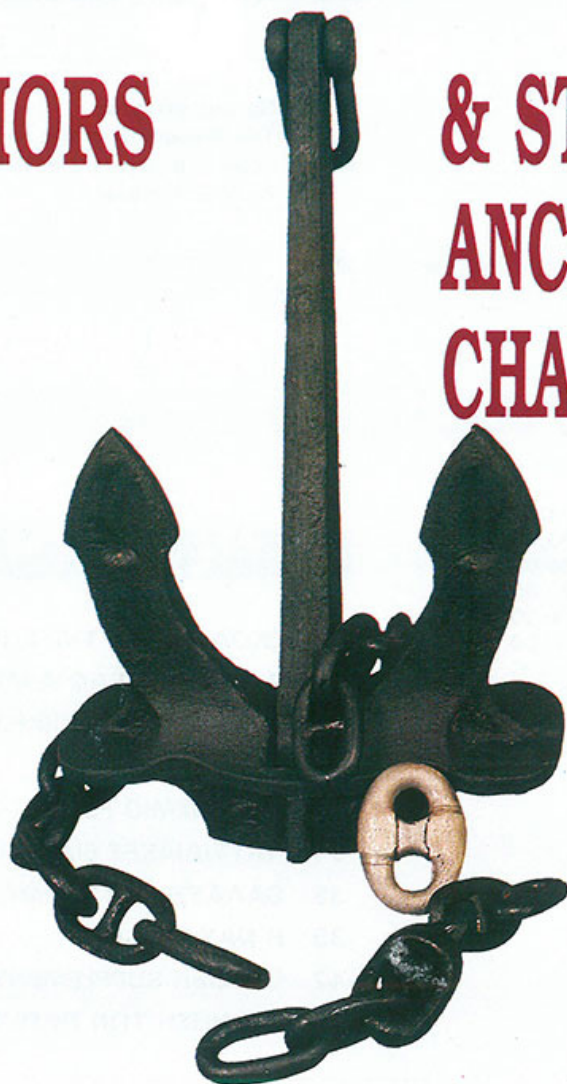
- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
25 ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ
ΕΛΛΑΔΟΣ
32 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT
44 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 - 4619631

Εμμένουμε στην πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών»

Σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους δημοσιεύεται ολόκληρη ή εισηγήση του Προέδρου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. κ. Θωμά Ζαφείρα προς το συμπόσιο για τις επιπτώσεις του επαγγέλματος στους ναυτικούς, με την οποία προτείνεται η υποχρεωτική ασφάλιση στο NAT — από τον εργοδότη — όλων των ναυτικών μας που απασχολούνται σε πλοία με ξένες σημαίες.

Με την υλοποίηση της προτάσεως του κ. Ζαφείρα ασφαλώς θα εξαλειφθεί το πρόβλημα των ανασφαλιστων ναυτικών μας καθώς και της επαγγελματικής εξελίξεως των εργαζομένων σε πλοία με ξένες σημαίες, ενώ ταυτόχρονα θα εισρεύσει και ένα σημαντικότατο ποσό στο ταμείο του χειμαζομένου NAT. Όπωςδήποτε όμως δεν εξασφαλίζονται εκείνα που προσδοκούνται από την αντίστοιχη (ή ανάλογη) πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» και επί πλέον με τις ιδιαίτερα αυξημένες εισφορές που προβλέπονται διατηρείται έσασει ή «ποινή», ή τιμωρία που έχουμε επιβάλει στους ναυτικούς επειδή έλλείψει επαρκών πλοίων με Έλληνική σημαία, αναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες.

Με την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο NAT όκτώ Έλλήνων ναυτικών (των έξι αξιωματικών της γέφυρας και της μηχανής και δύο δοκίμων, αντιστοίχως) σε κάθε ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία:

- Επιλύεται κατ' αρχήν το πρόβλημα των ανασφαλιστων ναυτικών και της επαγγελματικής τους εξέλιξεως.

- Εξασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των ναυτικών μας καθώς και ένα κατά πολύ σημαντικότερο έσοδο υπέρ του NAT.

ΥΠΟΘΕΣΗ «LA PALMA»: ΝΑ ΚΛΕΙΣΕΙ ΑΜΕΣΩΣ

Εκεί που έφθασαν τα πράγματα με την ολιγωρία της διοικήσεως και για να μην υπάρξουν ένδεχόμενες παρεμβάσεις και παρενέργειες που δεν είναι επιθυμητές από κανέναν, ο Υπουργός οφείλει, θέτοντας στο περιθώριο τους δποιοιους συμβούλους του ή συνεργάτες που είναι υπεύθυνοι για τους μέχρι τώρα απολύτως λανθασμένους χειρισμούς γύρω από την υπόθεση του πλοίου «La Palma», να κλείσει άμέσως το θέμα με τον τρόπο που έχουν υποδείξει από μακρού τα «Ναυτικά Χρονικά»: Να καλέσει, δηλαδή, τους πλοιοκτήτες του εν λόγω πλοίου και να τους ζητήσει να ξεκαθαρίσουν σε ποιά εταιρία ανήκει επιτέλους: Στην ελληνική ναυτική εταιρία ή στην κυπριακή, όπως υποστηρίζει μέρος της πλοιοκτησίας. Και αν μέν δηλωθεί απερίφραστα (με όσες εμπράγματα διαβεβαιώσεις είναι δυνατόν να εξασφαλισθούν για να μην υπάρξουν αμφισβητή-

σεις ή παλινδρομήσεις) ότι το πλοίο ανήκει στην ελληνική ναυτική εταιρία, να διατηρήσει τη σημαία — σε αντίθετη περίπτωση, εάν δηλαδή υπάρχει έμμενη στην κυπριακή εταιρία το πλοίο να διαγραφεί άμέσως από το έθνικό νηολόγιο και οι υπεύθυνοι για την «κομπίνα» να οδηγηθούν πάραυτα στον εισαγγελέα.

Άλλη λύση δεν υπάρχει και η υπόθεση αυτή πρέπει να κλείσει χωρίς άλλη, ούτε την παραμικρή, καθυστέρηση.

ΘΕΤΙΚΟ ΕΡΓΟ

Απαρατήρητο περνάει, δυστυχώς, το έργο που επιτελείται στο λιμεναρχείο Πειραιώς (και της Έλευσινας) για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος με στόχο την πρόληψη που είναι βεβαίως και το κυριότερο και ουσιαστικότερο από οποιαδήποτε καταστολή ή καταπολέμηση.

Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής και σε συνεργασία με τη διοίκηση της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων πραγματοποιήθηκε στα γραφεία

- Επιτυγχάνεται ή συμμετοχή όλων των πλοίων — και όχι μόνον των υπό Έλληνική σημαία — στις δαπάνες της ναυτικής εκπαιδεύσεως και στις λειτουργικές ανάγκες των οικείων πλοιοκτητικών Ένώσεων καθώς και του Ναυτικού Επιμελητηρίου, τα όποια επιτεύγματα των οποίων έχουν ευνοϊκές επιπτώσεις σε όλα τα πλοία και όχι μόνον βεβαίως στα υπό Έλληνική σημαία.

- Εξουδετερώνεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός σε βάρος των υπό Έλληνική σημαία πλοίων αλλά και σε βάρος των ναυτιλιακών εταιριών που διατήρησαν την Έλληνική στά πλοία τους.

- Δημιουργούνται σταδιακά οι προϋποθέσεις για την τελική ένταξη όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, όπως άλλωστε έγινε και στο όχι και πολύ μακρινό παρελθόν, όποτε τα πλοία πέρασαν από το NAT στο έθνικό νηολόγιο.

Δέν είναι μόνον αυτά. Υπάρχουν και μερικά ουσιώδη ακόμη που τα έχουμε εξηγήσει λεπτομερώς σε εκείνους που έπρεπε να έχουν τεντωμένα τα αυτιά τους, αλλά, δυστυχώς, δέν ακούν ή περιορίζονται να ακούν εκείνους που τους παραμυθιάζουν με φροϋδες ελπίδες μόνον και μόνον για να προωθούν τα δικά τους συμφέροντα.

Και μās αναγκάζουν να επαναλάβουμε για μιá ακόμη φορά ότι έχασαν πάντοτε εκείνοι που άρνήθηκαν ή δέν θέλησαν να ακούσουν τις στήλες αυτές, που στο κάτω κάτω της γραμμής ούτε υποστηρίζουν αλλά και ούτε έχουν τό παραμικρό συμφέρον και τό μόνο για τό όποιο ενδιαφέρονται είναι να υπάρχουν βαπόρια στα χέρια των Έλλήνων και να έπωφελείται πρωτίστως ό τόπος αυτός και ό ελληνικός λαός από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων.

της ειδική ήμερίδα με θέμα την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος που την παρακολούθησαν εκτός από τα μέλη της Ένώσεως και οι Πρόεδροι του Ν.Ε.Ε. και της Ε.Ε.Ε. καθώς και μέλη του διοικητικού συμβουλίου της τελευταίας. Και όπως τονίζει σε σχετική έπιστολή του προς τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. κ. Σπ. Άλεξανδράτος, ή όλη έκδήςλωση στέφθηκε από απόλυτη έπιτυχία, ενώ ή μεθοδικότητα, ή απλότητα, ή σαφήνεια και ή πληρότητα με την όποία ανέπτυξαν τα θέματά τους (οί αξιωματικοί του λιμεναρχείου) και ή ευχέρεια με την όποία απάντησαν στις έξειδικευμένες έρωτήσεις του άκροατηρίου προξένησαν ιδιαίτερη έντύπωση και απέσπασαν ιδιαίτερα κολακευτικά λόγια. Γι' αυτό και ό κ. Άλεξανδράτος στην προς τον Υπουργό έπιστολή του δέν παραλείπει να εκφράσει τά συγχαρητήρια της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων προς όλους τους αξιωματικούς που συνέβαλαν στην έπιτυχία της έκδήςλώσεως.

Συνυπογράφουμε, γιατί πιστεύουμε πολύτιμω ότι ή πρόληψη είναι χίλιες και πε-

ρισσότερες φορές καλύτερη από την καταστολή και την καταπολέμηση.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΙ ΟΙ ΞΕΝΟΙ

Διάφορα περιστατικά έπιβεβαιώνουν κάθε τόσο την αντίληψη των στηλών αυτών ότι όλοι οι ξένοι, τους οποίους αναγκάστηκε και εξακολουθεί να είναι αναγκασμένη να χρησιμοποιεί η Ναυτιλία μας για την επανδρωση των πλοίων, είναι επικίνδυνοι.

Η έναρξη των προβλημάτων ξινε από τους Φιλιππινέζους. Τους ακολουθήσαν οι Χιλιάνοι. Τώρα ήρθε η σειρά των Πολωνών και έπεται ασφαλώς η συνέχεια με τους Σοβιετικούς που άρχισαμε ήδη να βάζουμε στα πλοία μας.

Τό τελευταίο κρούσμα ήρθε από την πλευρά των Πολωνών που έχουν εγείρει στις Ήνωμένες Πολιτείες αγωγή για αποζημίωση 85 εκατομ. δολλαρίων για την αυτανόρη βύθιση του δεξαμενοπλοίου «Αθήνιαν Βέντιουρ» που ήταν επανδρωμένο αποκλειστικά με Πολωνούς. Πρόκειται βεβαίως για αγωγή ή οποία, ανεξάρτητα αν θα τελεσφορήσει ή όχι, προκαλεί ήδη ζημία άφου για να δικαιολογηθεί ή απαίτηση των 85 εκατ. δολλαρίων διατυπώνεται κατηγορία για «σκληρή και ακόβουλη άδιαφορία στη λήψη μέτρων ασφαλείας».

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο λόγος για την Τράπεζα Deutsche Schiffsbank που φέτος συμπλήρωσε 25 χρόνια έπιτυχημένης παρουσίας στον ναυτιλιακό χώρο και γιόρτασε την επέτειο αυτή στον Ναυτικό Όμιλο, μαζί με τους πολλούς φίλους που απέκτησε από την συνεργασία της με τον Έλληνικό Έφοπλισμό.

Χρησιμοποιώντας τα λόγια κορυφαίου ναυτιλιακού μας παράγοντα μπορεί κανείς να υπογραμμίσει ότι ή Deutsche Schiffsbank είναι μία «καθαρά αιμη» ναυτιλιακή Τράπεζα που έδειξε πολύ καλά δείγματα συνεργασίας και στίς καλές, αλλά, πρωτίστως, στίς κακές ήμέρες, βγαίνοντας τελικά ουσιαστικά κερδοσμένη και με έλάχιστες απώλειες από τό σημαντικό της χαρτοφυλάκιο των 5 δισεκ. μάρκων που έχει συνολικά επενδύσει διεθνώς σε ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, από τά όποια περί τά 3 δισεκ. μάρκα σε Έλληνες έφοπλιστές.

Τήν ώραία προχθεσινή εκδήλωση της Τράπεζας τίμησαν με τή παρουσία τους πολλοί καταξιωμένοι Έλληνες έφοπλιστές, ένν από τήν Τράπεζα παρόντες ήσαν τά μέλη του διοικητικού της συμβουλίου κ.κ. Jurgen Bentlage και Jens Blocker και βεβαίως ό εκπρόσωπός τους στήν Έλλάδα κ. Βάκης Βλαχούλης.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Εύμενη σχόλια στό ναυτιλιακό χώρο προκάλεσε ή έιδηση που μετέδωσαν τά διεθνή πρακτορεία για τήν αγορά των

Ναυπηγείων του Σάντερλαντ από δύο Έλληνες έφοπλιστές, τους κ.κ. Λού Κολλάκη και Δημήτρη Μανιό.

Δύο έπιτυχημένοι Έλληνες έφοπλιστές κρίθηκαν από τή Βρετανική κυβέρνηση ως οι πλέον κατάλληλοι να αναλάβουν τήν ολοσχερή ανασυγκρότηση των άλλοτε κραταιών ναυπηγείων και να προχωρήσουν στήν επαναδραστηριοποίησή τους.

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», ή συμφωνία της εξαγοράς, ή οποία βασίζεται on cash basis, αναμένεται να ολοκληρωθεί έντός των πρώτων δύο εβδομάδων του Ιουνίου, έφόσον ή βρετανική κυβέρνηση αποδεχθεί όρισμένα subjects που έχουν θέσει οι δύο Έλληνες έφοπλιστές.

ΟΣΑ ΔΕΝ ΦΘΑΝΕΙ Η ΑΛΕΠΟΥ...

Υπάρχουν όρισμένοι που δεν θέλουν να συγχωρήσουν τόν Γεράσιμο Άγουδημο για τή νέα εποχή που έφερε στήν Άκτοπλοία βάζοντας τό χέρι πολύ βαθιά στήν τσέπη του και φτιάνοντας καράβια που δεν είχε ξαναδεί ό Έλληνας (και ό ξένος) έπιβάτης — γρήγορα, πεντακάθαρα, πολυτελέστατα, να μοιάζουν περισσότερο με κρουαζιερόπλοια παρά με άκτοπλοϊκά έπιβατηγά. Και έπειδή δεν μπορούν να τόν φθάσουν, προσπαθούν με διάφορους τρόπους να δυσφημήσουν αυτά τά καράβια, για τά όποια υπεύθυνος άνθρωπος του λιμανιού και με ιδιαίτερη γνώση του αντικείμενου λέγει χωρίς περιστροφές ότι είναι τά καλύτερα, ότι είναι πλοία με χλιδή, είναι τά καράβια με τά όποια θά αντιμετωπισθεί ό ανταγωνισμός των ξένων όταν, λόγω ΕΟΚ, θά μās έρθουν κάποτε και έδώ.

Ένας από τους τρόπους αυτούς είναι ή έπιστολογραφία προς διάφορες έφημερίδες από ουσιαστικά ανώνυμους και κατ' έπέκταση άνυπαρκτους ανθρώπους με διάφορες ξεκάρφατες καταγγελίες που εύτυχώς τίς περισσότερες φορές κοσκινίζονται από υπεύθυνους δημοσιογράφους και ξεκαθαρίζονται.

Πέρα από αυτό, όμως, πρέπει να αντίληφθούν και οι ύποκινητές αυτής της έπιστολογραφίας ότι έτσι όχι μόνον δεν βγαίνει τίποτε υπέρ αυτών αλλά και ότι τελικά φτύνουν στά μούτρα τους, γιατί οι ίδιοι είναι εκείνοι που δεν μπόρεσαν (ή δεν θέλησαν, δεν έχει σημασία) να προσφέρουν στον έπιβάτη αυτό τουλάχιστον που πληρώνει και που είναι πλέον σε θέση να βλέπει τή διαφορά, άκόμη, μπορεί να πεί κανείς, και με κλειστά μάτια.

Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Η Εύρωπαϊκή Κομισιόν ξεκίνησε τή διαδικασία του άρθρου 92 παρ. 2 της Συνθήκης της Ρώμης αναφορικά με δύο ύποθέσεις ναυπηγικών έπιδοτήσεων, μία στήν Ιταλία και μία στό Βέλγιο.

Η Ιταλική περίπτωση άφορα τό πρόγραμμα συμπληρωματικής βοήθειας προς

πλοίο ναυπηγμένο στα Ιταλικά ναυπηγεία Φινκαντιέρι. Πρόκειται για πλοίο που είχε παραγγελθεί τό 1984 και περατώθηκε τό 1986, με έπιδότηση 25% ύστερα από έγκριση της Κομισιόν βάσει της 5ης Όδηγίας ΕΟΚ.

Η Κομισιόν έκρινε ότι ή αιτούμενη συμπληρωματική έπιχορήγηση, ή οποία θά αύξησει τήν άρχική κατά δέκα μονάδες, έπρεπε να είχε ζητηθεί πρό του τέλους του 1986 που έληξε ή προθεσμία της 5ης Όδηγίας. Έξάλλου ή εκ μέρους των Ιταλικών Αρχών αναγγελία ότι ένδέχεται ν' ακολουθήσει παρόμοια τακτική και για άλλα 22 πλοία, προϋποθέτει διάθεση μεγάλων κεφαλαίων και άπειλεί να δημιουργήσει άπαράδεκτη διαταραχή του έλεύθερου ανταγωνισμού.

Η δεύτερη περίπτωση στήν όποια ή θέση της Κομισιόν ήταν άρνητική άφορα τίς οικονομικές ένισχύσεις που ή Βελγική κυβέρνηση παρέσχε τό 1989 προς όφελος έννέα συμβολαίων ναυπηγήσεως σε Βελγικά ναυπηγεία που χρηματοδοτούνται με τό 85% της συμβατικής τιμής με έπιτόκιο 2% και περίοδο 18 έτών, που άντιστοιχεί με έπιδότηση της τάξεως του 35%, κατά έπτά μονάδες άνωτερη του έπιτρεπόμενου όριου.

ΚΑΙ ΤΑ ΜΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ;

Διεύρυνση των προϋποθέσεων για τήν εισαγωγή αυτοκινήτων από τους ναυτικούς (και από τους εκπροσώπους τους) ζήτησε ό γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης από τόν Υπουργό Οικονομικών κ. Γιάννη Παλαιοκρασσά. Έμείς δεν έχουμε αντίρρηση να αποκτήσουν φθινό αυτοκίνητο και οι καρεκλοκένταυροι του ναυτεργατικού συνδικαλισμού — για τους ναυτικούς μας φυσικά δεν γίνεται λόγος, έχουν προσφέρει τόσα στον τόπο που με τίποτε, με καμμία παροχή δεν ανταποδίδονται. Άλλά μās καίει ένα έρώτημα: πρέπει να παίρνουν αυτοκίνητο και τά μπαρκαρισμένα φυλλάδια; Τί λέγει και τί έχει κάνει ή ΠΝΟ για να άποφευχθεί αυτό τό ένδεχόμενο;

ΤΟ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Τόν άπίστευτο στόχο ολοκλήρωσης του τηλεπικοινωνιακού πάρκου στον Πειραιά μέχρι τόν προσεχή Αύγουστο άκουσαν εκπληκτοι όσοι παρακολούθησαν τή πρόσφατη όμιλία του ύφυπουργού Μεταφορών και Έπικοινωνιών κ. Άπόστ. Κράτσα στή Ναυτιλιακή Λέσχη.

Ο κ. Κράτσα δήλωσε άκόμη ότι σε πέντε χρόνια οι προσφερόμενες υπηρεσίες στις τηλεπικοινωνίες θά είναι ίδιες ποιότητας με εκείνη των κοινοτικών μας εταίρων, καθώς θά περιλαμβάνουν:

- Δίκτυα πολλαπλών παρεχομένων υπηρεσιών.
- Καρτοτηλέφωνα κοινής χρήσεως.

— Κινητή τηλεφωνία και δορυφορικές επικοινωνίες.

— Βελτίωση των υπηρεσιών του ΟΤΕ και λειτουργία του και τις άργιες.

Έμεις τί άλλο να προσθέσουμε στα τόσα ενθαρρυντικά για το μέλλον του Πειραιά που ανέφερε ο φίλτατος ύφυπουργός και αναμένουμε...

ΤΟ ΝΕΟ ΤΟΝΝΑΖ ΤΟΥ 1990

Τό 1990 παρεδόθησαν 1.672 νέα πλοία συνολικού τοννάζ 15.885.000 τον. γκρός. Σέ σύγκριση μέ τό προηγούμενο έτος παρουσιάζεται αύξηση κατά 79 μονάδες και κατά 2,6 έκατομ. τον. γκρός. 'Η παγκόσμια παραγωγή στή δεκαετία του 1981-1990 κυμάνθηκε μεταξύ των 10,9 έκατομ. τον. γκρός του 1988 και του ρεκόρ των 18,3 έκατομ. τον. γκρός του 1984.

Τό 1990 ή 'Ιαπωνία μέ 633 πλοία 6,82 έκατομ. τον. γκρός κάλυψε τό 43% τής παγκόσμιας παραγωγής. Κατά κατηγορίες πλοίων ή 'Ιαπωνία παρέδωσε: Δεξαμενόπλοια 2,61 έκατομ. τον. γκρός ήτοι ποσοστό 38% τής παραγωγής της και πλέον του ήμίσεος τής παγκόσμιας παραγωγής και μπάλκ κάρριερς 2,19 έκατομ. τον. γκρός, ήτοι ποσοστό 32% τής παραγωγής της και 39,5% τής παγκόσμιας παραγωγής.

Δεύτερη κατά σειρά ή Ν. Κορέα μέ 110 πλοία 3,46 τον. γκρός κάλυψε τό 21,8% τής παγκόσμιας παραγωγής. Πλέον του ήμίσεος (57,8%) αναφέρεται σέ μεταλλευματοφόρα και μπάλκ κάρριερς, ενώ τά δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύουν τό 27,7% και τά πλοία κοντέινερ τό 11,3% τής παραγωγής της.

Η Φορμόζα παρέδωσε 10 πλοία, κυρίως μεταλλευματοφόρα και μπάλκ κάρριερς, 667.220 τον. γκρός και ή Λαϊκή Κίνα 46 πλοία 366.826 τον. γκρός.

Τέλος στήν Εύρώπη προηγείται μέ 97 πλοία 856.071 τον. γκρός ή Γερμανία και ακολουθούν κατά σειρά ή Γιουγκοσλαβία

μέ 25 πλοία 456.850 τον. γκρός, ή Δανία μέ 29 πλοία 394.677 τον. γκρός και ή 'Ιταλία μέ 27 πλοία 371.810 τον. γκρός.

ΑΠΟΘΕΜΑ ΓΙΑ 142 ΗΜΕΡΕΣ

Διδαχθείσα από τά δύο πετρελαϊκά σόκ τής δεκαετίας του '80, ή 'Ιαπωνία, πρώτη στόν κόσμο εισαγωγική χώρα του μαύρου χρυσού — του οποίου στερείται παντελώς — προχώρησε σέ μία γιγαντιαία προσπάθεια δημιουργίας αποθεμάτων, τά όποια και έξηγοούν τή ψυχραιμία και τή σοβαρότητα που τήρησε διαρκούς τής κρίσεως του Κόλπου. Τά αποθέματά της μπορούν σήμερα να καλύψουν περίπου πέντε μήνες, άκριβώς 142 ήμέρες, καταναλώσεως, έναντι των μόλις 49 ήμερών του 1973. 'Η κυβέρνηση έλπίζει να αύξήσει ακόμα τής έφεδρες της, ενώ συγχρόνως φροντίζει να μειώσει τό ποσοστό του πετρελαίου στή γενικότερη ένεργειακή κατανάλωση.

Η περιοχή τής Kagoshima, επί τής νήσου Κιού — Σιού που είναι ή νοτιότερη των μεγάλων ιαπωνικών νήσων, συγκεντρώνει κατά προτεραιότητα τής μεγάλες ποσότητες αποθεμάτων. Η περιοχή αút, κείμενη περί τά 100 χμ. από τό Τόκιο, βλέπει συνεχώς να πολλαπλασιάζονται οι τεχνητές νησίδες και οι σκαμένες στό βουνό δεξαμενές που προορίζονται για αποθήκευση. Τήν προτίμηση δικαιολογεί ή οικονομία σέ ναύλου και ή γεωλογική σταθερότητα.

Εξάλλου, στους πρόποδες των δασωμένων λόφων απέναντι από τό ήφαίστειο Sakurajima, ή περιοχή Kiire, ένα τεράστιο χερσαίο όρθογώνιο κερδισμένο από τή θάλασσα, μπορεί να περιλάβει 46 έκατ. βαρελίων που αντιπροσωπεύουν κατανάλωση 15 ήμερών. Στήν ίδια περιοχή συνεχίζεται από τριετίας ή έσκαφή στό βουνό πελώριου αποθηκευτικού σπηλαίου και ή κατασκευή 10 υποθαλάσσιων σιράγων που μέσω πετρελαιοαγωγών θα δέχονται τό πετρέλαιο που θα ξεφορτώνουν τά τάνκερς άνοικτά τής άκτής.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ή όλη προσπάθεια έπαρκείας έχει κατανεμηθεί μεταξύ ιδιωτικών επιχειρήσεων που καλύπτουν σήμερα 52 έκατομ. χιλιόλιτρα ή 88 ήμέρες καταναλώσεως και του Κράτους που καλύπτει 32 έκατομ. χιλιόλ. ή 54 ήμέρες καταναλώσεως.

ΕΙΘΕ

Ευχόμαστε μέ όλη μας τήν ψυχή να μην ανταποκρίνονται στήν πραγματικότητα όρισμένες πληροφορίες που έφθασαν και στα «Ναυτικά Χρονικά» για τήν μή απόδοση, μέ διάφορες μεθοδεύσεις, όλων των ποσών που εισπράττονται για λογαριασμό λιμενικών ταμείων μαζί μέ άλλους πόρους από διάφορες επιχειρήσεις — ευχόμαστε, επαναλαμβάνουμε, και έλπίζουμε να είναι λανθασμένες οι πληροφορίες αυτές.

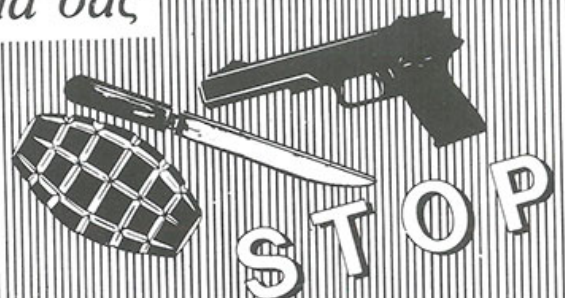
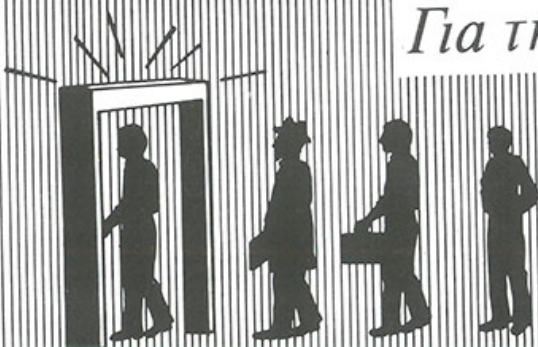
Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Σέ πρόσφατη ειδική έκθεσή της, ή Σέλλ του Λονδίνου αναφέρει ότι από τά δύο έκατομμύρια τόννων πετρελαίου που ξεχύνονται στή θάλασσα κάθε χρόνο, μόνο τό 18% προέρχεται από τήν όλη πετρελαϊκή διαδικασία, που περιλαμβάνει τά ναύγια των πετρελαιοφόρων, τής εργασίας των πλωτών έξεδρών, τά διύλιστήρια και τά πετρελαϊκά τέρμιναλς.

Στή όλη υπόθεση τής ρυπάνσεως ιδιαίτερη σημασία ένέχει τό γεγονός ότι τά κέντρα παραγωγής είναι κατά κανόνα μακριά από τά κέντρα καταναλώσεως. Αυτό οδηγεί στό γεγονός ότι ή μεταφορά του πετρελαίου αντιπροσωπεύει περίπου τό 50% των διά θαλάσσης έμπορευματικών μεταφορών του κόσμου. Κατά μέσο όρο μεταφέρονται μηνιαίως 400 έκατομ. τόννων πετρελαίου, ήτοι κατά 4 φορές περισσότεροι από τής μεταφερόμενες ποσότητες των γαιανθράκων και των σιδηρομεταλλευμάτων. Στα πλαίσια αυτής τής μεταφορικής πυκνότητας πρέπει να δεχτούμε ότι ακόμα

Μεταλλικοί Ανιχνευτές της Ceia®

Για την ασφαλεία σας



Αποκλειστικοί Αντιπρόσωποι **ANTONIADIS - ATLAS A.E.**

91, Pireos Str. (Kythiron 2) - 185 41 Piraeus, Greece - Tel: 4825810-13 - Tlx 21-2601 - Telefax 4825814

καί μέ τά πιό δρακόντια μέτρα ασφαλείας, οί πιθανότατες τών διαρρῶν πρὸς τήν θάλασσα εἶναι ἀδύνατο νά ἀποκλεισθοῦν.

Ὡς πρὸς τά μέτρα προλήψεως ἡ Σέλλ προγραμματίζει τήν θέσπιση αὐστηρῶν κανόνων συντηρήσεως τῶν πλοίων καί ἐκπαιδεύσεως τῶν πληρωμάτων, δεδομένου ὅτι ὁ ἀνθρώπινος παράγων ὑπολογίζεται ὡς ὑπεύθυνος τοῦ 90% τῶν ἀτυχημάτων. Τά σχετικά προγράμμά της προβλέπουν τή συνεχή μετεκπαίδευση, τίς ἐξαντλητικές ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων καί τήν ἀνάλυση τοῦ συστήματος τῆς διπλῆς γάστρας.

Η ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ

Οἱ 25 ἀντιπροσωπεῖς πού πῆραν μέρος στή διεθνή διάσκεψη τοῦ Μόντρεαλ ὑπέγραψαν σύμβαση γιά τή σήμανση τῶν ἐκρηκτικῶν οὐσιῶν (πλαστικά καί σέ φύλλα). Ἡ σύμβαση θά τεθεῖ σέ ἰσχύ μετά τήν κατάθεση τῆς 35ης πράξεως ἐπικυρώσεως ὑπό τόν ὅρο ὅτι θά τήν ἔχουν ἐπικυρώσει πέντε τουλάχιστον κράτη πού παράγουν ἐκρηκτικά τοῦ ἀνωτέρω τύπου.

Κατά τίς διατάξεις τῆς νέας συμβάσεως, κάθε κράτος ὀφείλει νά ἀπαγορεύει τήν κατασκευή στό ἔδαφός του μή σεσημασμένων ἐκρηκτικῶν ἡ σήμανση πρέπει νά πραγματοποιεῖται μέ τήν εἰσαγωγή, στό στάδιο τῆς κατασκευῆς, ἐνός ἀπό τά τέσσερα μέσα ἀνιχνεύσεως καί ἐξακριβώσεως πού υἱοθετεῖ ἡ διάσκεψη καί περιέχονται στό τεχνικό παράρτημα τῆς συμβάσεως. Προβλέπει ἐπίσης ἡ σύμβαση ὅτι κάθε κράτος ὀφείλει νά ἀπαγορεύει καί νά ἐμποδίζει τήν εἰσοδο στό ἔδαφός του ἡ τήν ἐξ αὐτοῦ ἐξοδο, μή σεσημασμένων ἐκρηκτικῶν ὑλῶν. Τά ἀποθέματα τέτοιων ἐκρηκτικῶν, πλαστικῶν ἡ σέ φύλλα, πού δέν διατηροῦνται εἰδικά γιά στρατιωτικούς ἡ ἀστυνομικούς σκοπούς, πρέπει νά καταστραφῶν ἡ νά ἀχρηστευθοῦν ἐντός τριετίας.

Τέλος μέ τή σύμβαση ἰδρύεται Διεθνὴς Τεχνική Ἐπιτροπὴ Ἑκρηκτικῶν, συγκρο-

τούμενη ἀπὸ 15 τουλάχιστον διεθνεῖς ἐμπειρογνώμονες, εἰδικούς στήν κατασκευή καί σήμανση ἐκρηκτικῶν καί σέ σχετικές ἐρευνητικές. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ θά παρακολουθεῖ τίς τεχνικές ἐξελίξεις ἐπὶ τοῦ θέματος καί θά ἐνημερώνει τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη, προτείνοντας καί τίς τυχόν ἀναγκαῖες τροποποιήσεις τοῦ τεχνικοῦ παραρτήματος τῆς Συμβάσεως.

ΑΝΤΙΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΑΚΤΙΚΗ

Ἡ διοίκηση τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν συνεχίζει ἀπτότητα τήν ἀντιναυτιλιακή καί ταυτόχρονα καί ἀντιναυτεργατική τακτική τῆς ἐπιβραβεύσεως τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα. Αὐριο τὸ μεσημέρι στό ἐκθεσιακὸ κέντρο τοῦ ΟΛΠ ἡ Ἑστία θά ἀπονείμει χρηματικὰ βραβεῖα 120.000 δραχμῶν στά παιδιά τῶν ναυτικῶν, ἐν ἐνεργείᾳ καί συνταξιούχων, πού ἀρίστευσαν στὶς ἀνώτατες σχολές κατὰ τὸ ἀκαδημαϊκὸ ἔτος 1989 - 1990.

Γιά μιὰ ἀκόμη φορὰ ἐπαναλαμβάνουμε ὅτι δέν ἔχουμε τίποτε μέ τά παιδιά τῶν ναυτικῶν μας πού διαπρέπουν στὶς σπουδές τους στά ἀνώτατα ἐκπαιδευτικὰ ἰδρύματα τῆς χώρας — ἀντιθέτως τά καμαρώνουμε καί ἐμείς γιά τήν πρόδότη τους. Φρονοῦμε ὅμως ὅτι ὅλοι οἱ πόροι πού προέρχονται ἀπὸ τὴ Ναυτιλία πρέπει νά διατίθενται γιά τὸ καλὸ τῆς Ναυτιλίας, φρονοῦμε δηλαδή ὅτι ὅλοι οἱ ναυτιλιακοὶ ὁργανισμοὶ πρέπει — ὀφείλουν — νά ἐπιβραβεύουν τήν προσέλευση, τήν παραμονή καί τὴ διάκριση στό ναυτικὸ ἐπάγγελμα, γιατί ἀπλούστατα, χωρὶς ναυτικούς, θά καταστοῦν ἀναποτελεσματικοὶ — θά ἀχρηστευθοῦν — καί αὐτοὶ οἱ ἴδιοι οἱ ναυτιλιακοὶ ὁργανισμοὶ.

Γι' αὐτὸ τονίζουμε ὅτι τιμοῦμε τά παιδιά τῶν ναυτικῶν γιά τήν ὁποιαδήποτε πρόδο δό τους ἀλά ἐπιμένουμε ὅτι μέ τοὺς κύριους πόρους πού προέρχονται ἀπὸ τὴ Ναυτιλία πρέπει νά ἐπιβραβεύουμε τήν παραμονή καί ὄχι τὴ φυγὴ ἀπὸ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Θά περίμενε κανεὶς ὅτι ἡ ἐναρξὴ διανοίξεως τῆς σήραγγος τῆς Μάγχης καί ἡ περὶ που κατὰ τά σχέδια πρόοδος τοῦ ἔργου, θά εἶχε ὅπωςδὴποτε ἀπογοητεύσει τοὺς θαλάσσιους μεταφορεῖς τῆς περιοχῆς.

Ἀντίθετα ὅμως, οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις τῆς Μάγχης, ὕστερα ἀπὸ μιὰ μικρὴ περίοδο ἀμφιβολιῶν καί δισταγμῶν, ὄχι μόνον δέν σταύρωσαν τὰ χέρια μπροστὰ στήν ἀπειλὴ τῆς ὑποθαλάσσιας διαβάσεως ἀλλὰ ἀνασκουμπώθηκαν κυριολεκτικὰ σέ μιὰ ἐξόρμηση πού ὀδήγησε σέ τεράστιες ἐπενδύσεις γιά τήν προσθήκη τῶν μεγάλων καί πιὸ κατάλληλων πλοίων.

Ἔτσι ἡ P and O European Ferries παρήγαγε στή Γερμανία τέσσερα μικτὰ ἐπιβατηγὰ μέ κόστος ἄνω τῶν 2 δισεκ. φράγκων. Ἡ Hoverspeed προγραμματίζει τὴ δρομολόγηση τῶν δύο ἀδελφῶν καταμαρὰν Sea-cat γιά τίς ὑπερταχείες συνδέσεις τῆς γραμμῆς. Ἡ Brittany Ferries μέσα σ' ἓνα χρόνον θά διαθέσει δύο νέα jumbo - ferries πού ναυπηγεῖ στή Φινλανδία. Καί ἡ Sealink ἀναδιοργανώνει τὴ γραμμὴ Ντόβερ — Καλαί μέ τὸ «Φιέστα» καί τὴ γραμμὴ Χερβουργο — Σαουθάμπτον μέ τὸ «Φαντασία».

Ὅλα λοιπὸν δείχνουν ὅτι ἡ Eurotunnel, ὅταν τεθεῖ σέ λειτουργία ἡ σήραγγα, θά ἔχει νά ἀντιμετωπίσει σκληρὸ ἀνταγωνισμό, τὸν ὁποῖο ἐκφράζει ἐπιγραμματικὰ ἡ δήλωση ὑπεύθυνου ναυτιλιακοῦ παράγοντα ὅτι «οἱ νέες ἐπενδύσεις μας καταδεικνύουν τὴν ἐμπιστοσύνη μας στό μέλλον τῶν γραμμῶν τῆς Μάγχης καί τὴ πρόθεσή μας νά ἀγωνισθοῦμε γιά νά διατηρήσουμε τὴ συναγωνιστικὴ θέση μας ἐναντὶ τῆς σήραγγας».



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467

(Switch Board): 4524245 · 4523691/2 · 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 · LME GR

(Chart. Dept.) 211186 · LME GR · 211260-1-2-3 LME GR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού ξγινε στό τεύχος τής 15 'Απριλίου 1991 του περιοδικού σας μέ τίτλο: «'Η πλοήγηση στην Πύλο» σās πληροφορούμε γιά τήν ενημέρωση καί των αναγνωστών σας τά επόμενα:

'Η πλοήγηση των πλοίων στον δρμo Ναυαρίνου σύμφωνα μέ τις διατάξεις του Ν. 3142/55 «περί Πλοηγικής 'Υπηρεσίας» σέ συνδυασμό μέ τις διατάξεις του Π.Δ. 278/76 είναι υποχρεωτική.

Τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από σέ βάθος διερεύνηση του θέματος καί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους μέ έμφαση τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας, τήν ευαισθησία γιά τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τά γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα τής Χώρας καί τής συγκεκριμένης περιοχής, επεσήμανε τήν ανάγκη έφαρμογής τής κείμενης νομοθεσίας καί στον λιμένα τής Πύλου.

Ειδικότερα ή μεταφορά τής έδρας του Πλοηγικού Σταθμού από τήν Καλαμάτα στην Πύλο έγινε γιά τήν άμεση, άκώλυτη καί χωρίς καθυστέρηση εξυπηρέτηση των υπόχρεων γιά πλοήγηση πλοίων τά όποια σύμφωνα μέ τον Νόμο ήταν υποχρεωμένα νά καταβάλουν τά Πλοηγικά Δικαιώματα άνεξάρτητα από τήν έδρα του Πλοηγικού Σταθμού.

'Η ανάγκη λειτουργίας Πλοηγικού Σταθμού στην Πύλο, όπου καταπλέουν κάθε μήνα περίπου 60 πλοία έναντι 8-10 τής Καλαμάτας, αποδεικνύεται από τό γεγονός, ότι πριν από τήν ένεργοποίηση τής ισχύουσας νομοθεσίας γιά τον λιμένα τής Πύλου, τά μισά από τά καταπλέοντα εκεί πλοία ζη-

τούσαν υπηρεσίες πλοήγησης πού προσφέρονταν παράνομα από ιδιώτες πού εισέπρατταν καί σχετικά δικαιώματα.

'Υπήρχε μάλιστα καταχωρημένη πληροφορία στίς άγγελίες πρós τους ναυτιλλομένους τής 'Αγγλικής 'Υδρογραφικής 'Υπηρεσίας περί λειτουργίας υπηρεσίας πλοήγησης στην Πύλο, πού παρέπεμπε σέ τηλεφωνα ιδιωτών οι όποιοι έτσι επωφελοούντο, από τήν αδράνεια του Πλοηγικού Σταθμού. (Είναι στή διάθεσή σας τά στοιχεία αυτά όποτεδήποτε τά αναζητήσετε).

'Η όρθότητα τής απόφασης τής 'Υπηρεσίας αποδεικνύεται καί από τό πραγματικό γεγονός ότι κατά τό τρίμηνο (Ιανουάριος - Μάρτιος 1991) ένεργοποίησης του Πλοηγικού Σταθμού Πύλου οι προσεγγίσεις των πλοίων όχι μόνο δέν μειώθηκαν αλλά αντίθετως αύξήθηκαν σέ ποσοστό 15% σέ σχέση μέ τό αντίστοιχο τρίμηνο τής προηγούμενης τριετίας.

Δέν είναι ακριβής ό ισχυρισμός σας ότι στό λιμάνι του Πειραιά ή υποχρεωτική πλοήγηση περιορίζεται μόνον στα πλοία «πού θέλουν νά μπουν στό λιμάνι» άφού σύμφωνα μέ τις διατάξεις του Νόμου 3142/55 καί του Ν.Δ. 187/73 ή πλοήγηση είναι υποχρεωτική γιά όλα τά πλοία πού καταπλέουν στην περιοχή του Πλοηγικού Σταθμού, καί τά πλοηγικά δικαιώματα καταβάλλονται καί μάλιστα προσαυξημένα κατά 25% σέ σχέση μέ εκείνα τής Πύλου ακόμη καί αν δέν χρησιμοποιήσουν πλοηγό καί παραμένουν στην άγκυρα.

Ο 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Πειραιάς, 10 Μαΐου 1991

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια άγωνίσθηκαν γιά νά παραμερισθούν όλα εκείνα πού εμπόδιζαν τά ελληνικά πλοία νά προσεγγίσουν στην Πύλο - μέχρις ότου γίνουν ρυθμίσεις πού επέβαλαν κυριολεκτικά οι στήλες αυτές, τά ελληνικά πλοία χρησιμοποιούσαν τά πλησιέστερα ιταλικά λιμάνια γιά άνεφοδιασμό καί άντικαταστάσεις πληρωμάτων - είναι εύνόητο νά έχουν μία ιδιαίτερη ευαισθησία γύρω από τό συγκεκριμένο θέμα. Καί θά περιμένουν, ελπίζοντας ειλικρινά νά μήν δικαιωθούν - ένα τρίμηνο δέν είναι, δυστυχώς, αρκετό γιά νά εξαχθούν συμπεράσματα γιά τήν απόδοση ή γιά τις δυσμενείς επιπτώσεις ενός μέτρου.

'Ανεξάρτητα από τά άνωτέρω, ή επιστολή του 'Υπουργού μās παρέχει τήν εύκαιρία νά ρωτήσουμε γιατί δέν υπήρξε παρόμοια αντίδραση καί γιά άλλα θέματα πού έχουν θίξει καί μάλιστα επανειλημμένα τά «Ναυτικά Χρονικά», όπως είναι λόγου χάρι τό τεράστιο, κατά τή δική μας εκτίμηση, φυσικό, πρόβλημα τής προσελκύσεως διά του ΝΑΤ όλων των ελληνόκτητων πλοίων πού τελούν μέ ξένες σημαίες ώστε νά τροφοδοτηθούν τό Ταμείο καί ή έθνική οικονομία μέ πόρους πού τόσο τους χρειάζονται αλλά καί γιά νά υπάρξουν τά οικονομικά μέσα πού απαιτούνται γιά τή δημιουργία των στελεχών πού χρειάζεται ή Ναυτιλία μας γιά νά επιζήσει. Καί ακόμη, τό πρόβλημα του πλοίου «La Palma» γιά τό όποιο τηρείται μία περίεργη, κατά τήν πλέον επιεική έκφραση, σιωπή, τό πρόβλημα τής εξέλιξης των ναυτικών μας πού εργάζονται αναγκαστικά σέ πλοία μέ ξένη σημαία επειδή δέν υπάρχουν αρκετά μέ 'Ελληνική σημαία κλπ., κλπ. Νομίζει ό 'Υπουργός ότι μπορεί νά σιωπά μπροστά σέ τέτοια ζητήματα αλλά καί στίς προκλήσεις των καιρών μας;

ΑΔΕΙΑ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΟΤΑΝ ΓΙΝΕΤΑΙ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας τό σχόλιό σας στό τεύχος σας 15.4.91, «Πρός Θεού, όχι άλλες παρόμοιες επιτυχίες», έχω νά σās γνωρίσω τά ακόλουθα:

Ο Νόμος 495/76 θέλει έγκριση των 'Υπουργών 'Εθνικής Άμυνας, Δημόσιας Τάξης καί 'Εμπορίου προκειμένου νά γίνει διαμετακόμιση πολεμικού υλικού μέσω τής 'Ελ-

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

Ληνικής 'Επικράτειας. Τό άρθρο 2 παρ. 6 λέει:

«'Η διαμετακόμιση, τών άρθρ. 1 παρ. 1 περιπτ. α' καί β', όπλων, έκρηκτικών ύλυν, έκρηκτικών μηχανημάτων καί πυρομαχικών, έκ χώρας τής άλλοδαπής εις έτέραν χώρα, μέσω τής 'Ελληνικής 'Επικράτειας, δύναται νά επιτρέπεται μόνον κατόπιν κοινής απόφάσεως τών 'Υπουργών 'Εθνικής 'Αμύνης, 'Εμπορίου καί Δημοσίας Τάξεως, δι' ής ρυθμίζονται οι όροι καί οι προϋποθέσεις τής ασφαλούς διαμετακομίσσεως».

παρ. 7.....

Στήν προκειμένη περίπτωση δηλαδή όταν τό πλοίο τό όποιο μεταφέρει πολεμικό ύλικό από λιμάνι του έξωτερικού γιά λιμάνι του έξωτερικού καί ενδιάμεσα προσεγγίζει σέ 'Ελληνικό λιμάνι γιά όποιοδήποτε λόγο π.χ. μερική εκφόρτωση έμπορεύματος γενικού έμπορίου, έφοδιασμό, αλλαγή πληρώματος κλπ., κλπ., σαφώς σημαίνει ότι τό φορτίο πού έχει στα άμπάρια δέν είναι πρós διαμετακόμιση.

'Ο όρος διαμετακόμιση χρησιμοποιείται

στή Τελωνειακή όρολογία καί βεβαίως οι Τελωνειακοί υπάλληλοι θά έλεγα είναι οι μόνοι πού δέν επιτρέπεται νά συγχέουν τήν έννοια του όρου «διαμετακόμιση» ό όποιος σημαίνει «τό φορτίο εκφορτώνεται σέ κάποιο 'Ελληνικό λιμάνι καί είτε προωθείται μέσω άλλου έλληνικού λιμανιού στο τελικό του προορισμό, είτε μέσω του ίδιου λιμανιού αλλά μέ άλλο πλοίο ή μεταφορικό μέσο».

'Ανάλογο πρόβλημα είχε δημιουργηθεί καί στή Θεσσαλονίκη μέ κάποιο αεροπλάνο τό όποιο ενδιάμεσα προσήγγισε γιά έφοδιασμό. 'Αργότερα κυκλοφόρησε ανάλογη εγκύκλιος ή όποια διευκρινίζει ότι δέν εμπιπτουν στο Ν. 495/76 ανάλογες περιπτώσεις. Διά τά πλοία ούδεμία μνεία.

Νομίζω ότι τό θέμα είναι πολύ απλό αλλά καί πολύ σοβαρό γιά νά τακτοποιηθεί. Πρέπει όμως νά κινηθεί από τήν ένωση Πλοιάρχων (ό πλοίαρχος φέρει τήν ποινική ευθύνη) καί τήν ένωση 'Εφοπλιστών σέ συνεργασία μέ τό Υ.Ε.Ν. ώστε αρμοδίως νά έρμηνευθεί τί σημαίνει διαμετακόμιση, όπως έγινε καί γιά τά αεροπλάνα.

Τέλος φοβούμεθα ότι κάθε φορά πού ό έκαστοτε Προϊστάμενος Λιμενικής ή Τελωνειακής 'Αρχής δίνει άλλη έρμηνεία, από τή σωστή, του όρου «διαμετακόμιση» ό καπετάνιος θά κινδυνεύει νά πάει φυλακή καί ό Πλοιοκτήτης θά πληρώνει τή νύφη.

Πιστεύοντας ότι μέ τήν παρούσα μας προσφέρουμε ύπηρεσία στή Ναυτιλία, από τήν όποια ζούμε, μένομε στή διάθεσή σας γιά όποιαδήποτε πρόσθετη πληροφορία.

Μετά τιμής διά τήν Ο.Ε.

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ — Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ι. Γιαννόπουλος

Καλαμάτα, 25.4.91

Σημ. Συντ.: 'Επίκαιρη καί καίρια ή επισήμανση του κ. Γιάννη Γιαννόπουλου γιά τό προηγούμενο του αεροσκάφους στή Θεσσαλονίκη καί γιά τήν ρύθμιση πού έγινε μέ άφορμή έκείνο τό περιστατικό. 'Ας άνασκουμπωθούν οι έν προκειμένω αρμόδιοι ώστε ανάλογη ρύθμιση νά ύπάρξει καί γιά τά πλοία.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν ούουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

Η ΕΚΠΤΩΣΗ 50% ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήταν παράλειψη νά μήν αναφερθούμε στην συμβολή της εταιρίας Ceres στην ανάπτυξη του 'Αργοσαρωνικού, την προώθηση του τουρισμού που εδώ και χρόνια τώρα αποτελεί την κύρια εισοδηματική πηγή των νήσων που εξυπηρετούνται παραμερίζοντας όλο και περισσότερο τό ναυτιλιακό και μεταναστευτικό εισόδημα που για δεκαετίες υπήρξε ο κορμός της οικονομικής τους δραστηριότητας.

Παράλληλα μέ σχετικό άρθρο μου που δημοσίευσε τοπική εφημερίδα του 'Ηράκλειου Κρήτης, είχα αναφερθεί στο θέμα του εκσυγχρονισμού της άκτοπλοΐας που νομοτελειακά οδεύει προς τά πλοία SES = Surface effect ships Swath = small waterplane area twin hull, κλπ. σκάφη νέας τεχνολογίας και την σταδιακή αντικατάσταση μέχρι τελικής εξασφάλισης των συμβατικών πλοίων μέ εξαίρεση σέ πρώτη φάση των ferry - boats.

Σάν επιβεβαίωση δέ του σχετικού μου άρθρου έρχεται ή έτεροχρονισμένη συμμετοχή μερίδας έφοπλιστών σέ ναυτιλιακές εταιρίες μέ στόχο την απόκτηση σύγχρονων πλοίων.

Και μιά και όλοι τελικά συμφώνησαν πώς τό αύριο ανήκει στη νέα τεχνολογία τό έρώτημα που τίθεται είναι ποιά θέση θά πάρει τό 'Υπουργείο και στην συγκεκριμένη περίπτωση, γιά τή γραμμή του 'Αργοσαρωνικού, ό κ. Λιβανός στο μείζον ζήτημα του μειωμένου ναύλου των συνταξιούχων ναυτικών.

Οι περισσότεροι ίσως θυμόμαστε πώς τά Flying Dolphins ευνόηθηκαν από τό κράτος μέ ειδικό προνομιακό τιμολόγιο μέ την φιλοσοφία της προσέλκυσης του μέσου και ανώτερου, εισοδηματικά, επιβατικού κοινού, γιά την προστασία των συμβατικών πλοίων γραμμής.

Επίσης ό κ. Λιβανός, τότε, εισηγήθη και επέτυχε από τό 'Υπουργείο την κατάργηση του προνομιακού ναύλου γιά τους συνταξιούχους του NAT.

Παράλληλα υπεχρέωθη στον έφοδιασμό των πλοίων μέ σύστημα κλιματισμού και στην απαγόρευση νυκτερινών πλόων κι ενώ τά δύο τελευταία καταστρατηγήθηκαν μέ τόν καιρό και την σιωπηλή παραδοχή έκ

μέρους του ύπουργείου... ή μή ισχύς του μειωμένου ναύλου γιά τους συνταξιούχους παρέμενε σταθερή και αμετάβλητος τό ίδιο και ό ύψηλός ναύλος, έκάστοτε αναπροσαρμοζόμενος.

Μέ τή δρομολόγηση του νέου πλοίου Flyingcat στις αρχές της άνοιξης, αυτό που θά περίμενε κανείς από τόν κ. Λιβανό θά ήταν μιά έκ μέρους του χειρονομία καλής θέλησης και ή επαναφορά του προνομίου στους απόμαχους της θάλασσας. Κι' αν ό κ. Λιβανός δέν έχει αυτή την ευαισθησία θά περίμενα την επέμβαση του κ. Παυλίδη ό οποίος δείγματα της ρεαλιστικής του πολιτικής έχει δείξει και στο θέμα του Cabotaz και στις σχέσεις του με τό Ναυτικό και έφοπλιστικό κόσμο.

Γεγονός είναι πώς ή άκτοπλοΐα μας αλλάζει μορφή στά πρόθυρα των παγκόσμιων εξελίξεων και της Εύρωπαϊκής Κοινότητας, οι νόμοι και οι κανονισμοί αναπροσαρμόζονται να καλύψουν τις νέες ανάγκες. 'Ο έφοπλιστικός κόσμος οργανωμένος, έφ' όσον πρόκειται γιά τά συμφέροντα του, παίρνει τις θέσεις του ενώ ό ναυτικός και ιδιαίτερα ό συνταξιούχος φαίνεται νά είναι πάλι ό μεγάλος άπών. Θά είναι άργά όταν θά αντιληφθούμε πώς τά SES και τά CATS κι ίσως άργότερα τά Hovercrafts έχουν καταλάβει όλες τις άκτοπλοϊκές γραμμές και ό συνταξιούχος του NAT, χωρίς έναλλακτική λύση θά είναι υποχρεωμένος νά καταβάλει δυσανάλογα ύψηλό ναύλο από μιά πενιχρή σύνταξη, παραμένοντας πάλι θεατής της εφημερίας που και αυτός μέ τόν ιδρώτα του δημιουργήσε.

Και επειδή σέ καμιά περίπτωση δέν θέλουμε ή παρέμβασή μας αυτή νά πάρει λαϊκίστικη χρεία και ταξική αντιπαράθεση, θέλουμε νά πούμε πώς είμαστε υπέρμαχοι της φιλελεύθερης οικονομίας αυτής που εδράζει στην ύγιή άμιλλα κι' ανταγωνισμό. Πώς σέ καμιά περίπτωση δέν θέλουμε νά δούμε στις Ceres μιά δεύτερη ΕΑΣ ή ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ και πώς, αντίθετα, τά κέρδη του κ. Λιβανού κι όσων έχουν τό χάρισμα νά «πράγουν πλοΐτο» αποτελούν κοινωνικό αγαθό που ανακυκλώνει υπό τή μορφή της άπασχόλησης και καλύτερων ύπηρεσιών (νά σειρά Flyingcats).

Σ' αυτό όμως που δέν πιστεύουμε είναι ό ανεξέλεγκτος μέχρι άθέμιτος ανταγωνισμός και ή παντελής έλλειψη ενός κράτους διατητή.

Τά μονοπωλιακά φαινόμενα, τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον δημόσιο τομέα είναι εξίσου έκφυλιστικά.

'Η έλλειψη ανταγωνισμού οδηγεί τόν κ. Λιβανό στην ύπερψία της παντοδυναμίας του. 'Η προσπάθεια του πρώην Δημάρχου Σπετσών κ. Παρασκευά νά δρομολογήσει πλοίο γιά 'Υδρα - Σπέτσες μέ σκάφος έξ' ίσου αξιόπλοο αν όχι καλύτερο, τόν έφερε αντιμέτωπο μέ τά οργανωμένα συμφέροντα.

— Τό σκάφος του δέν παίρνει άδεια σκοπιμότητας.

— 'Υποχρεώνεται νά προσεγγίζει και στον Πόρο, μόνο και μόνο γιά νά καθυστερήσει την προς 'Υδρα - Σπέτσες προσέγγιση.

— Του άπαγορεύεται νά παρέχει τό περίφημο 50% στους συνταξιούχους του NAT.

— Τό υποχρέωσαν σέ μαρσάο και ουσιαστικό παροπλισμό απομονώνοντάς το στο Τροκαντερό, μακριά άπ' την πελατεία του, σέ περιοχή μέ ύπεραυξημένα λιμενικά τέλη.

Κι ενώ ό κ. Λιβανός έχει κάθε λόγο νά απολαμβάνει την τιμωρία του φιλόδοξου άφελούς ανταγωνιστή, ή έρώτηση είναι πού βρίσκεται ό 'Υπουργός και πώς γίνεται νά συμπλέουν συμφέροντα που θάπρεπε νά διατηρούνται αν όχι νά αντιπλέουν.

Τό λάθος του κ. Παρασκευά, λαβανομένων ύπ' όψιν των ισορροπιών, δέν ήταν πώς δρομολόγησε τό σκάφος, αλλά πώς τό δρομολόγησε μόνος του. 'Αν είχε βάλει μέσα τό Δήμο Σπετσών και άκόμα καλύτερα τό Σπετσιώτικο κοινό σέ μία αντίστοιχη εταιρία λαϊκής βάσης όπως οι Μινωικές και ή ANEK, τό αποτέλεσμα θά ήταν τελείως διαφορετικό... ποτέ δέν είναι άργά.

Τελειώνοντας λυπάμαι που δέν έχω άκόμα λάβει τις άπαντήσεις των έπιστολών στους ναυτικούς / έμπορικούς άκολούθους των κρατών - μελών της ΕΟΚ σέ σχέση μέ τά εκεί κρατούνται όσον άφορά τις έκπτώσεις ναύλων ύπέρ των παιδιών, της τρίτης ηλικίας κλπ.

Πάντως επειδή τό ζήτημα δέν τελειώνει εδώ, αντίθετα, εδώ αρχίζει μέ πολύ ένδιαφέρον θά περιμέναμε τις θέσεις των ένδιαφερομένων.

ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

'Ηράκλειο, 19.4.91



825 Beacon Street, Newton, MA 02159 (U.S.A.)

Phone: (617) 527-5880

Cable: Paralia

FAX: (617) 527-8249

Telex: 94 0656

Attending at: BOSTON MA. Providence, R.I. Portsmouth, N.H. Portland, Me. (U.S.A.)

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΙ ΕΥΚΟΛΙΕΣ υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια αποτελούν τό «κλειδί» γιά τήν αποφυγή τῆς ρύπανσης τῆς θάλασσας καί τήν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, λέγει πολύ σωστά τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καί εἶναι αὐτονόητο ὅτι ἐπὶ τῆς ἀρχῆς αὐτῆς οὐδεμία ἀντίρρηση μπορεῖ νά προβληθεῖ.

Ἀντιρρήσεις υπάρχουν μόνον ὡς πρὸς τόν τρόπο ὑλοποιήσεως τῆς ἀρχῆς στά λιμάνια τοῦ Πειραιῶς καί τῆς Ἐλευσίνας, ὅπου ἡ ἀρμοδιότητα γιά τήν περισυλλογή τῶν πετρελαιοειδῶν καταλοίπων καί τῶν ἀπορριμμάτων ἀπό τὰ πλοῖα ἔχει ἀνατεθεῖ σέ δύο ἰδιωτικές ἐταιρίες καί ἔτσι ἔχουν δημιουργηθεῖ οὐσιαστικά μονοπωλιακές καταστάσεις. Εἰδικότερα γιά τό λιμάνι τῆς Ἐλευσίνας διαβάζουμε σέ μία ἀπόφαση τοῦ 1987 ὅτι ἡ σύμβαση τοῦ οἰκείου Λιμενικοῦ Ταμεῖου μέ κάποιον Γεώργιο Λυμπέρη (πού σέ ἐγγραφο τοῦ ἴδιου Ταμεῖου ταυτίζεται μέ τήν ἐταιρία «Ἑλλένικ Ἐξπρές Ναυτική Ἐταιρία») θά εἶναι ἰσχύος ἐνός ἔτους ἀλλά «καί γιά ὅσο χρόνο ἤθελε ἀπαιτηθεῖ μέχρι τῆς δημιουργίας ἰδίων ἐγκαταστάσεων πλωτῶν ἢ χερσαίων ἀπό τό Λιμενικό Ταμεῖο Ἐλευσίνας», δηλαδή ἡ ἐν λόγω σύμβαση ἰσχύει ἐσσεῖ καί ὄχι βεβαίως γιά ἕνα ἔτος πού ἀναφερόταν στή σχετική δημοπρασία.

Δέν ἔχουμε ὑπ' ὄψει τήν ἀνάλογη σύμβαση πού υπάρχει γιά τήν περιοχή λιμένος Πειραιῶς, ἀλλά ἐπειδή τίποτε δέν ἔχει ἀλλάξει ἀπό τότε πού ὑπεγράφη φαίνεται ὅτι κάτι παρόμοιο θά ἰσχύει καί μέ τή δεύτερη. Καί εἶναι αὐτονόητο ὅτι μέ τέτοιες ρυθμίσεις πού ὁδηγοῦν σέ μονοπωλιακές καταστάσεις δέν μποροῦμε νά μιλάμε γιά τὰ «κλειδιά» πού ἀναφέρει τό Ὑπουργεῖο.

Καί ἐκεῖνο πού πρέπει νά γίνει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση εἶναι νά δοθεῖ ἡ εὐχέρεια καί σέ ἄλλους νά δημιουργήσουν σταθμούς υποδοχῆς καταλοίπων πετρελαιοειδῶν καί ἀπορριμμάτων στά δύο λιμάνια ἢ καί σέ ἄλλα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἐνδιαφέρον καί

διατίθενται φυσικά τὰ ἀπαραίτητα μέσα.

ΑΥΤΑ πού συνέβησαν μέ τὰ λεγόμενα πλοῖα νέας τεχνολογίας καί κυρίως μέ τὰ νορβηγικά καταμαρὰν μόνον σέ μία χώρα σάν τῇ δική μας θά μπορούσαν νά συμβοῦν.

Στήν ἀρχή ἀπορρίψαμε — ἀρνούμενοι ἀκόμη καί μία τυπική ἀλλά ὑποχρεωτική ἀπάντηση — τίς αἰτήσεις τοῦ κ. Ἀνδρέα Βομβογιάννη γιά τή δρομολόγηση νορβηγικῶν καταμαρὰν σέ ἀκτοπλοϊκές γραμμές. Τό ἐπιχείρημα, ὅχι ἐπισήμως διατυπωμένο ἀλλά καταληλῶς διοχετευμένο γιά νά ὑπάρξει ὁ σχετικός δημοσιογραφικός θόρυβος, ἦταν ὅτι ἐπρόκειτο περί ἀποπείρας ξένων συμφερόντων νά εἰσέλθουν ἀπ' τήν πίσω πόρτα στό χωρὸ τῆς Ἀκτοπλοῖας. Τὰ ἴδια ὅμως ξένα συμφέροντα, ἀφοῦ ἀπέτυχε ἡ προσπάθεια ἐκείνου πού ἐμμέσως ἡ Ἑλληνική Πολιτεία θεωροῦσε front man νά ἐξασφαλίσαι τίς ἀπαραίτητες ἀδειες σκοπιμότητος στράφηκαν στήν Πειραιϊκή ΑΝΕ καί τῆς ἔδωσαν τὰ ἴδια σκάφη πού ἔδιναν στόν κ. Βομβογιάννη, ἀλλά σέ τιμή κατά πολύ ἀκριβότερη.

Συγκεκριμένα, 50 ἑκατομ. κορῶνες ἐναντί τῶν 38,5 ἑκατ. κορῶν πού λέγεται ὅτι εἶχαν ἀπαιτήσει ἀπὸ τόν κ. Βομβογιάννη ἀλλά γιά λόγους δικούς τους — γιά νά εἰσπράξουν κάποιες κρατικές ἐπιχορηγήσεις — εἶχε συμφωνηθεῖ νά παρουσιασθεῖ ἡ ἴδια τιμὴ πού ἀξιῶθηκε ἀπὸ τήν Πειραιϊκή ΑΝΕ.

Φυσικά δέν παίρνουμε ὄρκο ὅτι ἔτσι ἔγιναν τὰ πράγματα, ἀναφορικά βέβαια μέ τήν τιμὴ τῶν σκαφῶν — ἀπλῶς φέρνουμε στήν ἐπιφάνεια ὅσα λέγονται γιά τό θέμα αὐτό στήν Ἀκτὴ Τζελέπη καί στήν Ἀκτὴ Μισούλη. Στήν ὑποθετική περίπτωση ὅμως πού εἶναι ἀληθὴ δέν ἀποδεικνύεται μόνον ὅτι οἱ Νορβηγοὶ μᾶς «ἐπίασαν ἀμερικανάκια», γιά νά χρησιμοποιήσουμε μιὰ ἐκφραση τοῦ συρμοῦ, ἀλλά δημιουργεῖται καί ἕνα τεράστιο θέμα γιά τό ὁποῖο πρέπει νά ὑπάρξουν ἐξηγήσεις καί ἀπὸ τήν Πειραιϊκή ΑΝΕ, καί ἀπὸ τόν κ. Βομβογιάννη, καί ἀπὸ τοὺς

Νορβηγούς κατασκευαστές ἀλλὰ καί ἀπὸ τό Ὑπουργεῖο ὥστε ἡ ὑπόθεση νά ξεκαθαρίσει ἀπολύτως.

«ΦΟΥΝΤΩΝΕΙ» τό θέμα τοῦ πλοῖου «La Palma» μέ τό ὁποῖο ἀσχολοῦνται ἤδη καί ἡμερήσιες οικονομικές καί πολιτικές ἐφημερίδες. Τήν περασμένη Κυριακὴ τό «Κέρδος», μέ τόν τίτλο «Συνεχίζεται τό σήριαλ τοῦ πλοῖου La Palma», καταχώρησε ἐξώδικη πρόσκληση πρὸς τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας τοῦ ἐκ τῶν συμπλοιοκτητῶν κ. Ἀγγελου — Μάριου Λιναρδάτου πού κοινοποιήθηκε ταυτόχρονα καί στήν ΕΟΚ. Καί τῇ Δευτέρᾳ ἡ «Αὔριανή» στή στήλη «Σχόλια ἀπὸ τό λιμάνι» ὑπὸ τόν τίτλο «La Palma» καί ὑπότιτλο μέσα σέ παρένθεση «Πότε μέ τό καλό;» ἔγραψε τὰ ἑξῆς:

«Ἐπὶ μῆνες παρακολουθοῦμε ὅλα ἐκεῖνα τὰ ἀποδεικτικά στοιχεῖα πού θεμελιώνουν τήν ἀπάτη τοῦ ὑπὸ ... ἐλληνικῆ σημαία ... κυπριακοῦ κρουαζιερόπλοιο «La Palma». Ἄν, λοιπόν, γιά τή διαλεύκανση μιᾶς τέτοιας καραμπινάτης (καί... ἐξομολογημένης!) παρανομίας, οἱ διοικητικές καί δικαστικές ἀρχές χρειάζονται, τόσο χρόνο, φανταστεῖτε τίς πενταετίες πού ἀπαιτοῦνται γιά τίς ὑπόλοιπες, τίς λιγότερο καραμπινάτες!».

Καί τό ἐρώτημα εἶναι: Ὡς πότε θά σιωπᾷ ὁ Ὑπουργός; Μήπως μέχρις ὅτου ἔλθει καμμία πανταχοῦσα ἀπὸ τήν ΕΟΚ; Ἡ μήπως μέχρις ὅτου ὑπάρξουν ἀπαιτήσεις ἀπὸ ἐκείνους πού θά θεωρήσουν ὅτι ζημιώθηκαν ἀπὸ τίς ἐνέργειες καί τίς παραλείψεις τῆς διοικήσεως γύρω ἀπὸ τό θέμα τοῦ συγκεκριμένου πλοῖου;

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ: Τό πλήρωμα τοῦ κρουαζιερόπλοιο «Πήγασος» ἐντόπισε ἐξήντα κιλά κοκαίνης πού προσπάθησαν νά βάλουν στό πλοῖο ὀρισμένοι ἐπιβάτες στό Κιουρασάο τῆς Καραϊβικῆς μέ ἀποτέλεσμα νά ἐξαρθρωθεῖ ὁ κταμελὴς σπείρα πού διακινούσε ναρκωτικά.

Στὴν Ἑλλάδα συνελήφθησαν δύο ναυτικοὶ πού μετέβαν σέ δύο σπείρες κακοποιῶν πού διακινούσαν μεγάλες ποσότητες ἡρωίνης καί χασίς.

Τό νά πεῖ κανεῖς: Ἀβυσσος ἢ ψυχὴ τοῦ ἀνθρώπου.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

**FURNESS
HOULDER**

(INSURANCE) LTD
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonoe Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 2 1934 FUHO GR

Ἡ Ἑνωση Ἐφοπλιστῶν ἀπαντᾷ γιὰ τά κριτήρια ποιότητας διαχειρίσεως πλοίων

Ἀμεση καί σαφής ὑπῆρξε ἡ ἀπάντηση τῆς Ε.Ε.Ε. στήν πρωτοβουλία τοῦ Group of Five γιὰ τά κριτήρια ποιότητας διαχειρίσεως πλοίων, ἀποστέλλοντας τήν ἀκόλουθη εἰστολή πρὸς ὅλους τοὺς Νηογνώμονες καθὼς καί πρὸς τήν Ἑταιρία Hanseatic, μία ἐκ τῶν πέντε ἐταιριῶν ποῦ ἀπαρτίζουν τό περιώνυμο Group of Five.

Ἀμφότερες οἱ ἐπιστολές ὑπογράφονται ἀπὸ τὸν πρόεδρο τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Γιάννη Γκούμα καί ἐπισημαίνονται μέ σαφήνεια οἱ βασικὲς παράμετροι ποῦ συνθέτουν τά κριτήρια τῆς καλῆς διαχείρισης στὶς παραδοσιακὲς Ναυτιλίες.

Ἡ ἐπιστολή - ἀπάντηση πρὸς τοὺς Νηογνώμονες ἔχει ὡς ἑξῆς:

Code of Ship Management Standards of the Group of Five

Dear Sirs,

We have reviewed the recently released Code of Ship Management Standards of the Group of Five and noted with concern the intended participation of some Classification Societies in the role of auditors who will also issue certificates of managements quality. We are writing to advise you of our views on this matter.

Whereas the Code of Ship Management Standards encompasses ideals to which we prescribe, it does not take sufficiently into account the corporate, legal and operational practice and the maritime infrastructure which already exists in countries with longstanding national fleets. The Code is understandably geared to the needs of the Group of Five or management companies operating large numbers of vessels under a variety of flags, predominantly on behalf of investors as opposed to shipowners in the traditional sense.

The Code seems to disregard the fact that in traditional maritime countries manning, education (shipboard operation and emergency procedures/contingency planning) and licencing policies of national administrations are ba-

sed on established international standards reached through extensive discussions between national authorities, labour and shipowning organisations.

It is perhaps worth mentioning that the Greek Shipping Community's concern for operational safety, environmental protection and higher standards has always been keen and led to the publication in the early eighties by the Union of Greek Shipowners of Guidelines for Shipboard Management (Encl. 1), which is presently under review. Also the establishment in 1982 by shipowning companies and seamen's unions of the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMPEA) whose main purpose is to enhance environmental awareness in marine pollution matters and educate shipboard and landbased personnel on safety matters and on maritime pollution prevention.

Although, therefore, we fully support the objective of better shipmanagement practices, in our opinion it is a vessel's overall performance and condition that principally mirrors the policy and commitment of its management. Administrations, P and I Clubs, underwriters, charterers etc. should concentrate on this rather than trying to assess management quality through classing office organisation and procedures.

Our concern regarding the participation of some Classification Societies stems from the fact that (a) they seem to be responding to a small section of their membership without seeking input from their main constituency and (b) that they are venturing outside their traditional area of expertise, not merely to lend assistance but to issue a new class of certificates. Such certification will inevitably have a market impact and may well become primarily a commercial tool and further could, in our opinion, have serious legal ramifications.

Presumably, it would be possible for Classification Societies to obtain the necessary expertise in this new area. (Would that among other things, include recruiting personnel from shipmanagement companies?). However, it is our strong belief that the concept of certifying management quality is a complex and controversial issue and Classification Societies will better serve the bulk of their

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

membership by focusing their efforts on enhancing their expertise and maintaining their authority within the areas of their traditional responsibilities.

Ἡ ἐπιστολή - ἀπάντηση πρὸς τὴν ἐταιρία
Hanseatic Shipping Co.

Dear Captain Meyer,

Thank you for your letter enclosing the Code of Ship Management Standards of the Group of Five which we read with great interest.

On examination we find that whereas it encompassed i-deals that we prescribe to, unfortunately it does not take into account the legal and operational practice and infrastructures that has already been established, furthermore we are very concerned that it may eventually develop in-

to an alibi for companies with sound bureaucracy but poor physical management.

It should be remembered that manning, education (including shipboard emergency procedures and contingency planning) and licensing policies of national administrations are based on established international norms reached through extensive discussions between, authorities, labour and shipowning organisations.

The U.G.S. believes that a vessel's condition mirrors the policy and commitment of its management.

We believe that classification societies, rather than acquiring new responsibilities, should attempt to consolidate the credibility of their technical expertise in known spheres of endeavour, curtailing the disturbing proliferation of other inspectors on board ships imposed by clubs and underwriters, thus best serving the purpose for which they were originally established.

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)

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Panjiran 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)

* (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

* (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

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL - 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 - TEL: 4110594 4130488
A. O. H: 4511705 (Capt JOHN PSARRAS)



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

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

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

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

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

‘Ασφάλιση ‘Ελλήνων ναυτικών σέ πλοία μέ ξένη σημαία

Του κ. ΘΩΜΑ ΖΑΦΕΙΡΑ, Προέδρου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα πρόταση, πού αναφέρεται στο θέμα της ασφαλιστικής καλύψεως των ναυτικών μας οι οποίοι υπηρετούν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες, διατύπωσε ο Πρόεδρος του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. κ. Θωμάς Ζαφείρας κατά τή διάρκεια του συμποσίου γιά τίς έπιπτώσεις του επαγγέλματος στους ναυτικούς πού πραγματοποιήθηκε στις 2 Μαΐου μέ πρωτοβουλία του Οίκου Ναύτου καί του ‘Ιατρικού Συλλόγου Πειραιώς. Ειδικότερα ο κ. Ζαφείρας προτείνει τήν καθιέρωση υποχρέωσης του εργοδότη στήν προκειμένη περίπτωση, του έφοπλι-

στού — νά ασφαλίζει τούς ναυτικούς πού απασχολούνται στά πλοία του μέ ξένη σημαία, πράγμα πού σημαίνει καί τήν κατάργηση του θεσμού των συμβεβλημένων πλοίων καί κατ’ ακολουθίαν καί τής είσφοράς του Νόμου 29/75.

‘Η είσήγηση του κ. Θωμά Ζαφείρα πρὸς το σύμπόσιο, στή διάρκεια του οποίου τιμήθηκε καί ο κ. Πέτρος Γουλανδρής γιά τήν προσφορά του πρὸς τόν Οἶκο Ναύτου, ἔχει ὡς ἑξῆς:

‘Η ύγειονομική ασφάλιση των Ναυτικών πού εργάζονται σέ πλοία μέ ξένη Σημαία, ἐμπλέκεται μέ τό ὄλο σύστημα ασφάλισης των Ναυτικών στό Ν.Α.Τ.

‘Ο Οἶκος Ναύτου, πού παρέχει τήν περίθαλψη στους Ναυτικούς εἶναι ἐξαρτημένος ἀπό τό Ν.Α.Τ. πού εἶναι ὁ εἰσπρακτικός του φορέας.

‘Από ὅ,τι εἰσπράττει τό Ν.Α.Τ. ἀνήκει στόν Οἶκο Ναύτου τό 25%. ‘Ο Νόμος ἐπιτρέπει μέχρι 30%.

Μ’ αὐτό τό ποσοστό ὁ Οἶκος Ναύτου εἶναι ὑποχρεωμένος νά παρέχει ὑγειονομική περίθαλψη σ’ ὅλους τούς ‘Ελληνες Ναυτικούς, μέ τίς προϋποθέσεις πού ἔχει καθορίσει.

Τό πρόβλημα γιά τούς Ναυτικούς αὐτῆς τῆς κατηγορίας, πού ἐργάζονται σέ πλοία μέ ξένη σημαία εἶναι ἡ νομοθετική ἔλλειψη ὑποχρεωτικῆς ασφάλισης.

Καί εἶναι γεγονός ὅτι ἡ Κοινωνική ‘Ασφάλιση βασίζεται στήν ὑποχρεωτική συμμετοχή.

Τά «πάλαι ποτέ» Κράτη του ὑπαρκτοῦ Σοσιαλισμοῦ, εἶχαν σάν πρῶτο μέλημά των, τήν ὑποχρεωτική προστασία τῆς υγείας, σέ στοιχειώδη τουλάχιστον μορφή.

Τά Κράτη — Πρόνοια, ὅπως τά Σκανδιναυικά, ἡ ‘Αγγλία, τό Βέλγιο, ἡ ‘Ολλανδία καί τελευταία ἡ Γαλλία ἔχουν ὑποχρεωτικά καλύψει πλήρως τήν ὑγειονομική περίθαλψη καί μάλιστα μέ ὑψηλή ἀριότητα γιά ὅλους τούς κατοίκους των.

‘Η Χώρα μας παρά τά οικονομικά της προβλήματα, παρά τή διόγκωση των βαρῶν τῆς κοινωνικῆς ασφάλισης, ἔχει κάνει σημαντική προσπάθεια καί τελευταίως ἔχει ἐπεκτείνει ὑποχρεωτικά τήν ασφάλιση τῆς υγείας σέ ὁ-

λες τίς μάζες των ἐργαζομένων.

Οἱ ἐξαιρέσεις εἶναι ἐλάχιστες.

Μερικά ἐποχικά ἐπαγγέλματα καί ἐλάχιστοι ἐλεύθεροι ἐπαγγελματίες, εἶναι ἐκεῖνοι πού μόνοι τους πρέπει νά ἀναζητήσουν τόν ασφαλιστικό τους φορέα (Τ.Ε.Β.Ε. κλπ.) χωρίς ὑποχρέωση ασφάλισης.

‘Από τίς ἐξαιρέσεις αὐτές κραυγαλέα περίπτωση εἶναι καί των ‘Ελλήνων Ναυτικών πού ἐργάζονται σέ πλοία μέ ξένη σημαία (ἐκτός ἀπό τά πλοία μέ σημαία ἑνός Κράτους τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος πού ἡ ασφάλιση εἶναι ὑποχρεωτική).

‘Εκεῖ ἡ Πολιτεία ἔχει ἀφήσει νά λειτουργεῖ ἡ προαίρεση καί ἔχει παραμερίσει τήν ὑποχρέωση.

‘Ο ‘Ελληνας Ναυτικός πού εἶναι ναυτολογημένος σέ πλοῖο μέ ‘Ελληνική σημαία εἶναι ὑποχρεωτικά ἠσφαλισμένος στό Ν.Α.Τ. καί καλύπτεται καί γιά τό γήρας καί γιά τήν υγεία.

‘Επίσης ὁ ‘Ελληνας Ναυτικός πού ὑπηρετεῖ σέ πλοῖο μέ ξένη σημαία, ἀλλά πού εἶναι συμβεβλημένο μέ τό Ν.Α.Τ. εἶναι ὑποχρεωτικά ασφαλισμένος σ’ αὐτό καί καλύπτεται ἡ υγεία αὐτοῦ καί τῆς οἰκογένειάς του.

‘Ομως ὁ ‘Ελληνας Ναυτικός πού ἔχει ναυτολογηθεῖ σέ πλοῖο μέ ξένη Σημαία, γιά νά τύχει τῆς ασφαλιστικῆς προστασίας θά πρέπει ὁ ἴδιος νά ἐξαγοράσει τήν ὑπηρεσία του μέ μιά γραφειοκρατική καί χρονοβόρα διαδικασία.

Γιατί τό κάνει αὐτό ἡ Πολιτεία;

α) Γιά νά στρέψει τό ἐνδιαφέρον των ‘Ελλήνων Ναυτικῶν σέ πλοία μέ ‘Ελληνική Σημαία, ἢ μέ ξένη Σημαία, ἀλλά συμβεβλημένα μέ τό Ν.Α.Τ.

β) ‘Ακόμα, ἂν οἱ ναυτικοί δέν προτιμοῦν τά πλοία μέ ξένη σημαία, νά

στρέψει τήν προσοχή του πλοιοκτῆτη νά ὑψώσει ‘Ελληνική σημαία.

‘Ομως σήμερα, ἡ ἀπόφαση του πλοιοκτῆτη γιά νά βάλει ‘Ελληνική ἢ ἀλλοδαπή Σημαία, εἶναι συνδυασμός πολλῶν οικονομικῶν παραγόντων, ξένων κυρίως πρὸς τήν ὑπαρξη ἢ ἀνυπαρξία ‘Ελλήνων Ναυτικῶν.

Τό Ν.Α.Τ. ἀντὶ νά ἐστιάζει τήν προσοχή του στόν Ναυτικό τήν ἐπικεντρώνει τό πλοῖο.

Γιά νά ἀντιληφθεῖτε τή διαβάθμιση πού ὑπάρχει, θά σᾶς ἀναφέρω τίς τρεῖς κλίμακες ασφαλιστικῶν εἰσφορῶν, πού ἔχει καθιερώσει τό Ν.Α.Τ.

Α) Γιά τούς ναυτολογημένους στά ὑπό ‘Ελληνική Σημαία πλοία, ἡ εἰσφορά ἀνέρχεται σέ ποσοστό 23% (9% ἐργαζομένου καί 14% εργοδότη) ἐπὶ των μισθῶν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

Β) Γιά τούς ναυτολογημένους σέ πλοία μέ ξένη Σημαία, πού εἶναι συμβεβλημένα μέ τό Ν.Α.Τ., ἡ εἰσφορά ἀνέρχεται σέ ποσοστό 29% (11% ὁ ναυτικός καί 18% ὁ εργοδότης) καί

Γ) Γιά τούς ναυτολογημένους σέ πλοία μέ ξένη Σημαία πού δέν εἶναι συμβεβλημένα στό Ν.Α.Τ. ἡ ἐξαγορά ὑπηρεσίας ἀνέρχεται σέ ποσοστό 36%.

Στήν περίπτωση τῆς ἐξαγοράς, τό Ν.Α.Τ. δέν καθορίζει ποιό ποσοστό ἀντιστοιχεῖ στόν ἐργαζόμενο καί ποιό στόν εργοδότη, γιατί δικαίωμα γιά τήν ἐξαγορά ὑπηρεσίας ἔχει μόνον ὁ Ναυτικός καί γι’ αὐτό καθορίζεται ἐνιαῖο ποσοστό. (Στήν πράξη ἀναλογεῖ 14% στόν ἐργαζόμενο καί 22% στόν εργοδότη).

Στήν πράξη; ὁ ‘Ελληνας Ναυτικός ὅταν πρόκειται νά ναυτολογηθεῖ σέ

πλοίο με ξένη (μή Έλληνική) Σημαία, φροντίζει να παίρνει σε χρήμα τις εισφορές του εργοδότη του, που αναλογεί στο Ν.Α.Τ.

Ακολουθώντας από τη δική του βούληση εξαρτάται εάν θα εξαγοράσει ή όχι την υπηρεσία του αυτή, βάζοντας και τη δική του συμμετοχή.

Και εάν μέν ο Ναυτικός πλησιάζει στην ηλικία συνταξιοδότησεως και του λείπει υπηρεσία, φροντίζει για την εξαγορά.

Εάν όμως είναι νέος, ή αν έχει αρκετή προϋπηρεσία, αδιαφορεί.

Εισπράττει τις εισφορές του εργοδότη του, τις βάσει στην «τσέπη» και δεν τις αποδίδει. Ακόμα, σε πολλές περιπτώσεις αντί να εξαγοράζει ολόκληρη την υπηρεσία του, εξαγοράζει ένα μέρος αυτής.

Και ενώ στους εργάτες ξηράς, ο εργοδότης τιμωρείται με πρόστιμο ή απειλείται με φυλάκιση, αν δεν καταβάλλει τις εισφορές, στη θάλασσα αφήνουμε απεριόριστη ελευθερία, αδιαφορώντας για τους ναυτικούς και τις οικογένειές των αυτής της κατηγορίας.

Ο Ναυτικός από τη μεριά του, έχοντας τη σιγουριά, ότι η Πολιτεία ή κάποια Κυβέρνηση θα κάνει κάποιες διατάξεις για «ελάχιστη ασφαλιστική προστασία» που μέντε (5) χρόνια υπηρεσία παίρνει σύνταξη και υγειονομική περίθαλψη ή οικογένειά του όπως έχει γίνει με το Ν. 1085/1980, αφήνει ακάλυπτο τον εαυτό του, σπαταλώντας τις ασφαλιστικές εισφορές και του εαυτού του και του εργοδότη του.

Και μή μου πείτε πως είναι δίκαιο ο Ναυτικός, να εισπράττει τα χρήματα για την ασφάλισή του και να τα βάζει στην «τσέπη»;

Κοινωνική ασφάλιση θα πεί συνεισφορά, όχι «κλοπή» των εισφορών.

Και δεν μπορεί να έχει απαίτηση ο Ναυτικός όταν θα βρίσκεται αυτός

στην ανάγκη, στο γήρας ή στην ασθένεια να του πληρώνουν οι άλλοι την σύνταξη ή την περίθαλψή του, ενώ αυτός όταν πρέπει να πληρώνει για τους άλλους, να καρπούται τις εισφορές τις δικές του και του εργοδότη του;

Βέβαια, η κοινωνική ασφάλιση είναι όπως η ελευθερία. Όταν την έχουμε δεν την υπολογίζουμε. Την αντιλαμβανόμαστε τότε, όταν την χρειαζόμαστε.

Εκείνο που φταίει είναι η ελαστικότητα και άνοχή του συστήματος.

Από μία πρόσφατη Μελέτη του Greek Controlled Shipping (Μάρτιος 1991) που έχει βασισθεί σε στοιχεία του Lloyd's Register υπάρχουν 2.454 Έλληνόκτητα πλοία άνω των 1000 κοχ. κατανεμημένα σε 26 σημαίες διαφόρων Κρατών.

Από αυτά μόνο 982 είναι με Έλληνική Σημαία και άλλα 168 με ξένη σημαία που είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. Σύνολο 1.150 πλοία. (Στοιχεία Ν.Α.Τ.).

Υπολείπονται άλλα 1.300 πλοία, όλα Έλληνικών συμφερόντων με ξένες σημαίες, που δεν έχουν καμιά σχέση με το Ν.Α.Τ.

Από αυτά τα πλοία στα 100 περίπου, είναι αποκλειστικά ξένα πληρώματα, γιατί δεν τό επιτρέπει η νομοθεσία της σημαίας που φέρουν.

Ακόμα, σε άλλα 200 πλοία, καθ' ύπολογισμόν και λόγω ειδικών περιπτώσεων, τα πληρώματα είναι όλα ξένα (Φιλιππίνες, Κορέα, Πολωνία, Ονδούρα, Ινδία κλπ.), χωρίς κανένα Έλληνα ναυτικό γιατί έτσι συμφέρει ή έτσι απεφάσισε η πλοιοκτησία.

Υπάρχουν όμως τουλάχιστον 1.000 πλοία, που έχουν μικτά πληρώματα με Έλληνες και ξένους Ναυτικούς.

Σ' αυτά τα πλοία εργάζονται 8.000 — 10.000 περίπου Έλληνες Ναυτικοί.

Από αυτούς μόνον 1.098 εξαγόρασαν τό 1990 την υπηρεσία τους. Συνολικά εξαγοράστησαν 247.411 ημέρες τό έτος 1990.

Αν όλοι οι Έλληνες Ναυτικοί, αυτής της κατηγορίας, εξαγόραζαν ολόκληρη την υπηρεσία τους, θα έπρεπε να εξαγοράζοντο τό 1990, 2.000.000 ημέρες και τα έσοδα του Ν.Α.Τ. και του Οίκου Ναύτου θα ήταν σημαντικότερα.

Οι Έλληνες Ναυτικοί αυτής της κατηγορίας, εργάζονται σε Έλληνόκτητα πλοία, εισπράττουν την εισφορά του εργοδότη και αν θέλουν και αν τους συμφέρει κάνουν και κάποια εξαγορά.

Άλλως παρακρατούν τις εισφορές για άλλες ανάγκες ή άλλες χαρές.

Και τί γίνεται με την υγεία τους; Απολύτως τίποτα. Ή σχεδόν τίποτα.

Οι προϋποθέσεις που έχει καθορίσει ο Οίκος Ναύτου για να τύχει υγειονομικής προστασίας ο Ναυτικός και η οικογένειά του, είναι να έχει προϋπηρεσία ή 6 μήνες τα τελευταία δύο έτη ή 4 μήνες τό τελευταίο έτος.

Όταν ο Ναυτικός εξασφαλίσει μία από τις δύο αυτές προϋποθέσεις, έχει άλλα δύο ή ένα, αντίστοιχα, έτη ασφαλιστική προστασία από τόν Οίκο Ναύτου για υγειονομική περίθαλψη.

Έτσι μπορεί στη διατία να εργαστεί 14 έως 18 ή και περισσότερους μήνες, να εισπράξει τις εισφορές του εργοδότη του και να εξαγοράσει μόνο έξι (6) μήνες, όσοι είναι απαραίτητοι για την περίθαλψη αυτού και της οικογένειάς του για δύο χρόνια.

Ένα μεγάλο ποσοστό ασφάλισως

KIP



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

χάνεται, είτε από παντελή έλλειψη εξαγοράς προϋπηρεσίας είτε από μειωμένη εξαγορά της πραγματικής. Και τα χρήματα είναι αρκετά δισεκατομμύρια.

Έτσι τό Ν.Α.Τ. έχει μεγάλη απώλεια των εσόδων του, που άφορούν και τή Σύνταξη και τήν Ύγεία.

Τό κακό γίνεται γιατί ή Πολιτεία άφήνει στην θέληση του Ναυτικού, τήν ασφαλιστική του κάλυψη, ένώ αυτή πρέπει νά είναι πάντοτε ύποχρεωτική.

Ή Πολιτεία βλέπει τό πλοίο αντί νά βλέπει τόν Έλληνα ναυτικό.

Άκόμα ή Πολιτεία, μέ τήν έλευθερία αυτή δημιουργεί προνόμιο στους Ναυτικούς έκείνους που ύπηρετούν σέ πλοία μέ ξένη Σημαία. Γιατί ένώ στά Έλληνικά πλοία και στά συμβεβλημένα, ό ναυτικός λαμβάνει μειωμένες άμοιβές, κατά τό ποσοστό τής συμμετοχής του στό ΝΑΤ στά ύπό ξένη Σημαία και μή συμβεβλημένα, όχι μόνο δέν του κρατάνε εισφορές, αλλά παίρνει και επί πλέον και τίς εισφορές του έργοδότη. Γι' αυτό πολλές φορές οι Ναυτικοί μας προτιμούν πλοία μέ ξένη σημαία.

Μέ τήν άδιαφορία του Ναυτικού ή μέ τήν έπιθυμία του νά καρπώνεται τήν εισφορά του έργοδότη, δημιουργεί συχνά και πρόβλημα στην οικογένειά του, που έλλείπει προϋποθέσεων στερείται ύγειονομικής περίθαλψης.

Δέν είναι λίγες οι περιπτώσεις που άσχολεϊται τό Διοικητικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτου μέ τήν παροχή άσφαλιστικής προστασίας σέ μέλη οικογενείας που δέν έχουν οι Ναυτικοί τίς νόμιμες προϋποθέσεις.

Ποιά είναι ή π ρ ό τ α σ η ! . . .

Νά γίνει αυτό που ή Ίδια ή Πολιτεία κάνει σέ όλα τά ασφαλιστικά Ταμεία.

Τήν ύποχρέωση του έργοδότη νά άσφαλίζει τους εργαζομένους του Έλληνες Ναυτικούς !

Νά πληρώνει ό Ίδιος ό έργοδότης τίς ασφαλιστικές εισφορές.

Νά αντικατασταθεί ή εξαγορά από τό Ναυτικό, μέ τήν ύποχρέωση του πλοιοκτήτη νά πληρώνει τήν ύπηρεσία του Ναυτικού άπ' ευθείας στό Ν.Α.Τ. μέ τό Ίδιο ποσοστό τής εξαγοράς (36%).

Κανείς δέν πρόκειται νά ζημιωθεί άπό μιά τέτοια ύποχρέωση:

α) Ό Έλληνας πλοιοκτήτης που έχει πλοίο μέ ξένη Σημαία, δέν ζημιώνεται όταν ό Ίδιος καταβάλλει άπ' ευθείας στό Ν.Α.Τ. τίς εισφορές και του εργαζομένου και του έργοδότη. Γιατί ήδη τό κάνει δίδοντας τίς δικές του εισφορές στό «χέρι» του Ναυτικού.

β) Ό Ναυτικός ώφελεϊται άποκτώντας τή θαλάσσια ύπηρεσία που πραγματοποιεί και έχει τήν ασφαλιστική του κάλυψη γιά περίθαλψη αυτού και τής οικογενείας του.

Δέν βάζει στην «τσέπη» τίς ασφαλιστικές εισφορές που και άνισο είναι αλλά και παράνομο.

γ) Τό Ν.Α.Τ. και ό Οίκος Ναύτου ώφελούνται γιατί θά εισπράττουν εισφορές, που σήμερα χάνουν, παρ' όλο που μέ διάφορους τρόπους χορηγούν τίς παροχές τους.

Σάν ΤΡΟΠΟΣ έφαρμογής θά μπορούσε νά ισχύσει τό Ίδιο σύστημα μέ τά συμβεβλημένα πλοία που ή καταβολή των εισφορών γίνεται μέ «καταστάσεις» πλοιάρχου.

Έδω θά πρέπει νά ποϋμε μερικές διαφορές:

α) Στην περίπτωση των συμβεβλημένων, απαιτείται ή διαδικασία τής Συμβάσεως, που μεταξύ των προϋποθέσεων χρειάζεται και ή έξακρίβωση τής ύπάρξεως Έλληνικών συμφερόντων.

Όμως κατά τή γνώμη μας δέν είναι αναγκαίο νά ελέγχεται ή Έλληνικότης των συμφερόντων. Προϋπόθεση είναι ό Ναυτικός νά είναι Έλληνας.

Γιατί, μήπως όταν γίνεται ή εξαγορά προϋπηρεσίας σήμερα, ελέγχεται ή Έλληνικότης των συμφερόντων του Πλοιοκτήτου;

2) Σήμερα γιά τήν εξαγορά τής προϋπηρεσίας, προϋπόθεση είναι ή ύπαρξη πιστοποιητικού του Πλοιάρχου που νά βεβαιούται ή ύπηρεσία του Ναυτικού, τό όποιο θεωρείται γιά τό γνήσιο του περιεχομένου από Έλληνική Προξενική ή Λιμενική Αρχή. Έλλείψει όμως τέτοιων αρχών στά λιμάνια προσεγγίσεως ή άπολύσεως των Ναυτικών, ή θεώρηση αυτή γίνεται άπό τό Λιμεναρχείο Πειραιώς.

Ή θεώρηση αυτή γίνεται γιά νά μήν καταστρατηγούν οι διατάξεις και εξαγοράζουν ύπηρεσία Ναυτικοί που δέν ύπηρετούν στά πλοία.

Ποίος όμως έλεγχος ύπάρχει στά συμβεβλημένα πλοία που μέ τήν ύπογραφή του πλοιάρχου, στίς καταστάσεις που συντάσσει αυτός ή τό Γραφείο, πληρώνονται οι εισφορές και άναγνωρίζεται ή ύπηρεσία του Ναυτικού;

Είναι γεγονός ότι όλες οι αντίθεσεις αυτές βοηθούν στίς παρανομίες.

Γιατί νά δημιουργήσουμε δύο μέτρα;

Ή κατάσταση του πλοιάρχου είναι αρκετή γιά νά άσφαλίζονται οι Έλληνες Ναυτικοί, όπως γίνεται και μέ τά συμβεβλημένα;

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.**

"Αλλωστε τό ασφάλιστρο στήν περίπτωση αὐτή θά εἶναι αὐξημένο κατά 7 ἑκατοστιαῖες μονάδες (7%) ὅπως εἶναι σήμερα γιά τήν ἐξαγορά σέ σύγκριση ἀπό τό ασφάλιστρο τοῦ συμβεβλημένου πλοῖου καί κατά 13 ἑκατοστιαῖες μονάδες (13%) ἀπό τό ασφάλιστρο τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοῖου.

3) Στήν περίπτωση αὐτή μπορεῖ νά υπάρξει ὁ κίνδυνος τά 168 συμβεβλημένα πλοῖα σήμερα νά μήν κάνουν σύμβαση γιατί ὁ πλοιοκτήτης θά μπορεῖ νά γλυτώσει τό φόρο του Ν. 29/75.

"Ὅμως ἡ ἐπιβάρυνση τοῦ 7% ἐπὶ πλεόν ὑπερκαλύπτει αὐτή τή διαφορά.

"Από τά στοιχεῖα πού ἔχουμε, ἡ εἰσφορά τοῦ Ν. 29/1975, γι' αὐτά τά 168 πλοῖα, ἀνέρχεται στό ποσό τῶν US\$ 4.000.000 καί περιέρχεται στό Ἑλληνικό Δημόσιο καί ὄχι στό Ν.Α.Τ.

"Ὅμως ἐπιπλέον ασφάλιστρο τοῦ 7% γιά τήν περίπτωση τῶν μή συμβεβλημένων πλοίων καλύπτει US \$ 10.000.000 περίπου, ἐάν ὅλες οἱ ἡμέρες θαλάσσιας ὑπηρεσίας τῶν Ἑλλήνων Ναυτικῶν πληρωθοῦν μέ τίς εἰσφορές ἀπό τά πλοῖα μέ ξένη Σημαία.

4) Βεβαίως θά πρέπει νά ληφθοῦν μέτρα καί δέν εἶναι δύσκολο μέ τή συνενργασία τῶν φορέων τῆς Ναυτεργασίας καί τῶν πλοιοκτητῶν νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἀπρόσκοπτη καταβολή τῶν ασφαλιστικῶν εἰσφορῶν, ὥστε νά μήν ὑπάρχουν διαρροές, ἀπό τοὺς ἀσυνεπεῖς πλοιοκτήτες, πού μέ τή μάσκα τῆς ξένης Σημαίας ἀποφεύγουν νά πληρώνουν.

"Αλλά τέτοιες διαρροές δέν ὑπάρχουν καί σήμερα σέ πλοῖα μέ Ἑλληνική Σημαία ἢ συμβεβλημένα; Ἡ συνέπεια εἶναι θέμα τόσο τῆς ἀγωγῆς τῶν φορέων ὅσο καί τῶν ἀπειλουμένων κυρώσεων.

Γιά τέτοια ὅμως θέματα κυρώσεων τό Ν.Α.Τ., ὅπως εἶναι γνωστό, εἶναι ἐξειδικευμένο.

5) Ἡ περίπτωση αὐτή, νά ἀσφαλίζονται οἱ Ναυτικοί μας στά πλοῖα μέ ξένη Σημαία, ὑποστηρίζεται ἀκόμα καί ἀπό τήν Ε.Ο.Κ. Γιατί ὅπως εἶναι γνω-

στόν μέ ὁδηγία τῆς ἔχει ἐπιβληθεῖ ἡ ὑποχρεωτική ἀσφάλιση τῶν Ναυτικῶν τῆς Κοινότητος στά πλοῖα πού ἔχουν μία Σημαία Κράτους τῆς Κοινότητος.

Καί βεβαίως οἱ εἰσφορές καταβάλλονται στόν Ἀσφαλιστικό Φορέα τοῦ κράτους, πού φέρει τή Σημαία τό πλοῖο, ἀλλά μεταφέρονται στόν Ἀσφαλιστικό Φορέα πού ἀνήκει ὁ Ναυτικός.

Στόχος συνεπῶς τῆς Ε.Ο.Κ. εἶναι ἡ ὑποχρεωτική ἀσφάλιση τῶν Ναυτικῶν τῆς Κοινότητος. Καί ἔχει μέν δικαίωμα ἡ Ε.Ο.Κ. νά ἐπιβάλλει τήν ἀσφάλιση στά πλοῖα πού φέρουν τή Σημαία ἐνός Κράτους τῆς Κοινότητος, ἀλλά δέν μπορεῖ νά ἔχει ἀντίρρηση νά ἀσφαλίζονται οἱ Ναυτικοί τῆς Κοινότητος στό Φορέα πού ἀνήκουν, ὅταν τά πλοῖα δέν φέρουν Κοινοτική Σημαία.

Γιατί ἡ Ε.Ο.Κ. πολὺ σωστά δέν βλέπει τή Σημαία, ἀλλά τό Ναυτικό.

6) Ἐάν ἡ Πολιτεία προβεῖ σέ μία τέτοια τακτοποίηση, θά ρυθμιστεῖ καί τό θέμα τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς προαγωγικῆς ὑπηρεσίας, πού σήμερα μέ τήν ἐξαγορά δέν ἀναγνωρίζεται στοὺς Ἑλλήνες Ναυτικούς.

Γιατί μή μοῦ πείτε ὅτι ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ἑλλήνα Ναυτικοῦ, σέ πλοῖα μέ Κοινοτική Σημαία (Γερμανίας, Ἰταλίας ἢ Γαλλίας) πού δέν ἔχουν καμμιά σχέση μέ τά Ἑλληνικά συμφέροντα, ὑπολογίζεται γιά τήν προαγωγή του σέ ἀνώτερο βαθμό καί δέν θά πρέπει νά ἀναγνωρίζεται ἡ ὑπηρεσία αὐτή γιά προαγωγή σέ πλοῖα μέ Σημαία Κύπρου, Μάλτας ἢ Λιβερίας, πού στό κάτω - κάτω, γνωρίζουμε ὅτι εἶναι Ἑλληνικῶν συμφερόντων! ... Δέν καταλαβαίνω γιατί πρέπει νά τιμωροῦμε αὐτοὺς τοὺς Ἑλλήνες Ναυτικούς!...

Βεβαίως ὑπάρχουν καί ἄλλες προτάσεις καί πρέπει νά ἐξετασθοῦν μέ προσοχή (Ναυτικά Χρονικά 1/4/91, σελίδα 19).

Εἶναι δυνατόν ἡ Πολιτεία νά ἀδια-

φορήσει γιά τήν ὑποχρεωτική ἀσφάλιση στό Ν.Α.Τ. τῶν Ἑλλήνων Ναυτικῶν, πού ὑπηρετοῦν σέ πλοῖα μέ ξένη Σημαία (μὴ Κοινοτικά).

Τότε θά πρέπει νά φροντίσει γιά τήν ὑγειονομική τους ἀσφάλιση, ἔστω καί μεμονωμένα, ἔστω καί προαιρετικά.

Εἶναι ἀπαράδεκτο, αὐτοὶ καί οἱ οἰκογενεῖές τους νά στεροῦνται ασφαλιστικῆς ὑγειονομικῆς κάλυψης, ὅταν στόχος τῆς Πολιτείας εἶναι ἡ καθολική ὑγειονομική περίθαλψη τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ.

Καί δέν εἶναι δύσκολο νά ἐπιτρέψει στόν Ἑλλήνα Ναυτικό νά αὐτασφαλίζεται μόνο γιά τήν ὑγειονομική του περίθαλψη καταβάλλοντας ἀπ' εὐθείας στόν Οἶκο Ναύτου τό 25% τοῦ ποσοῦ πού θά κατέβαλε γιά τό Ν.Α.Τ., ἀνεξάρτητα ἀπό τήν ἄλλη ἀσφάλισή του.

"Ετσι θά δοθεῖ μία διέξοδος στό σημαντικό αὐτό πρόβλημα τῶν ἀρκετῶν χιλιάδων Ἑλλήνων Ναυτικῶν πού ἐργάζονται σέ πλοῖα μέ ξένη Σημαία... καί δέν προστατεύουν τήν ὑγεία τῶν οἰκογενειῶν των.

Καί στήν περίπτωση αὐτή κανένας δέν ζημιώνεται. Ἀντίθετα ὠφελοῦνται καί οἱ Ναυτικοί μας πού μέ μικρές συνδρομές θά ἔχουν ὑγειονομική κάλυψη. Ἀλλά καί ὁ Οἶκος Ναύτου ὠφελεῖται πού θά εἰσπράττει τίς εἰσφορές, ἐνῶ στή γενικότερη περίθαλψη δέν θά ἔχει μεγάλη ἐπιβάρυνση.

Χρειάζεται Μελέτη καί Τόλμη.

Καί ἔχω τήν ἐντύπωση πὼς δέν μᾶς λείπει ἡ Τόλμη.

Ὁ Κομπούκιος ἔλεγε:

Μέ τή δύναμη τῆς βούλησης ὁ ἄνθρωπος ἀλλάζει τόν ἑαυτό του.

Μέ τή δύναμη τῆς ἀγάπης ὁ ἄνθρωπος ἀλλάζει τοὺς ἄλλους.

Μέ τή δύναμη τῆς σκέψης ὁ ἄνθρωπος ἀλλάζει τόν κόσμο.

"Ας βοηθήσουμε ὅλοι νά ἀλλάξει ... αὐτός ὁ τόπος. Ἀς βοηθήσουμε τοὺς Ἑλλήνες Ναυτικούς. Ἀς καταργήσουμε τοὺς διαχωρισμούς καί Ἀς δουλὲψουμε ὅλοι γιά τήν πρόοδο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Αἰξίζει, δέν κοστίζει καί ὠφελεῖ.

ΘΩΜΑΣ ΖΑΦΕΙΡΑΣ

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



Athenian Group of Companies

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

ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Υ.Ε.Ν.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ

Του επίτιμου αρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗ

Οι σκέψεις αυτές γράφονται με άφορμή την πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο του επιβατηγού - όχηματαγωγού «Ρόδος» τό βράδυ της 15 'Απριλίου 1991 και την απόλυτα επιτυχή διάσωση 641 επιβατών στα ανοικτά του Σουνίου.

Σάν 'Ελληνας αλλά και σάν 'ιτομο με μακρά και πολύπλευρη θητεία στην ναυτιλία, αισθάνομαι ειλικρινά υπερήφανος για τό αίσιο και έντυπωσιακό αποτέλεσμα της διάσωσης τόσων πολλών ανθρώπων μέσα στην θάλασσα χωρίς νά συμβεί ούτε απώλεια, ούτε τραυματισμός.

'Αξίζει ένα ΕΥΓΕ στους υπέροχους ναυτικούς μας του «Ρόδος» με επικεφαλής τόν πλοίαρχό του.

'Όμως εξίσου έντυπωσιακός ήταν και ο συντονισμός της όλης επιχείρησης διάσωσης από τόν Θάλαμο 'Επιχειρήσεων του ΥΕΝ με την παρουσία από τις πρώτες στιγμές του «πανταχού παρόντα» ακάματου 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη και του 'Αρχηγού Λ.Σ. 'Αντιναυάρχου Γεώργ. Βασιπούλου, του 'Υπαρχηγού Λ.Σ. 'Υποναυάρχου Νικ. Χασιώτη και τών άρμόδιων επιτελών.

Σ' αυτόν τό «Θάλαμο» (όπως είναι ευρύτερα γνωστός) επιτελείται ένα άθόρυβο αλλά ουσιαστικό και με τεράστιες διαστάσεις και ακόμη μεγαλύτερες προεκτάσεις ναυτικό και κοινωνικό έργο - λειτουργήμα με ιδιαίτερα έντυπωσιακά αποτελέσματα μετά την πρό λίγων έτών ένοποίησή του με τό ΚΣΕΔ του ΓΕΑ.

Καταδείχθηκε ότι ή, με μόνιμη και

άποκλειστικής άπασχόλησης στελέχη, επάνδρωσή του, ή επί είκοσιτετραώρου βάσεως λειτουργία του, ο σύγχρονος εξοπλισμός του και ή σωστή επιχειρησιακή του οργάνωση αποτελούν τόν κινητήριό μοχλό ενός «ναυτιλιακού μηχανισμού» που είναι κάθε στιγμή του 24ώρου και όλόκληρο τό χρόνο χωρίς διακοπή, στην διάθεση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, τών 'Ελλήνων ναυτικών και του καθενός που διακινείται στόν θαλάσσιο χώρο ευθύνης του.

Είναι πραγματικά ο ρόλος του θαλάμου στό ναυτιλιακό γίνεσθαι της χώρας μας, άντάξιος της μεγάλης μας ναυτιλίας και της ναυτιλιακής μας παράδοσης.

'Εγώ θά ήθελα νά προσθέσω ακόμη τίς εικόνες μπροστά στίς κάμερες της τηλεόρασης ότι με έντυπωσίασε ή μεγάλη εξοικείωση του πλοίαρχου και τών αξιωματικών του πλοίου με τόν «Θάλαμο» και ή συνεχής αναφορά τους στόν Θάλαμο.

'Ηταν φανερό ότι τίς δραματικές αυτές στιγμές ο Θάλαμος δέν είναι μόνο ο παθητικός αποδέκτης τών εξελίξεων του συμβάντος αλλά αναπóτρεπτα ο ρόλος του περνάει σέ ένα άλλο επίπεδο, του διαμεσολαβητή, του συντονιστή, του καθοδηγητή μέσα από δικές του πρωτοβουλίες που έμπειρέχουν τίς συνολικές εκτιμήσεις της κατάστασης. Δικαιολογημένα λοιπόν στόν Θάλαμο νά εστιάζονται οι έλπίδες πολλών ναυτικών στην θάλασσα και ακόμη περισσοτέρων στην στεριά που άγωνιούν για τούς δικούς τους

στην θάλασσα.

Κάτω από αυτό τό πρίσμα πρέπει νά γίνει ευρύτερα κατανοητό ότι ο ρόλος του εντάσσεται στα πλαίσια της ευρύτερης επιθετικής ναυτιλιακής πολιτικής της 'Ελλάδος, γεγονός που θά πρέπει ανάλογα νά έρμηνευθεί και από έφοπιστικής αλλά και ναυτεργατικής πλευράς.

Συνακόλουθα ή προσέγγιση τών πλοίων με 'Ελληνική σημαία αναμένεται όπωσδήποτε νά είναι — και είναι — ουσιαστικότερη από τά πλοία άλλων σημαίων — εξαιρουμένων βέβαια τών περιπτώσεων κινδύνου.

Είμαι βέβαιος ότι τό άνήσυχο πνεύμα του ίδιου τών 'Υπουργού αλλά και τών έμπειρων συνεργατών του, θά βρουν, μέσα από τά έρεθίσματα της καθημερινής πρακτικής, τρόπους ώστε ή αντίληψη αυτή «του Θαλάμου ενεργούντος και ως άτύπου οργάνου ναυτιλιακής πολιτικής» χωρίς κατά ούδένα τρόπο νά θίγονται τά θέματα έρευνας και διάσωσης, νά τύχει ευρύτερης έφαρμογής για τά πλοία με ελληνική σημαία.

'Όμως αισθάνομαι την ανάγκη νά διατυπώσω ακόμη μερικές σκέψεις που άφορούν την ενημέρωση τών πλοίαρχων σέ ότι αφορά την οργάνωση και λειτουργία του θαλάμου.

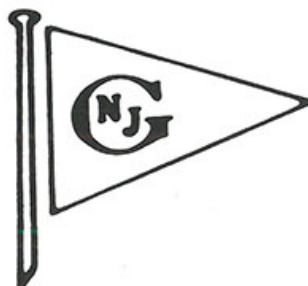
Στόν θαλάμο όπως είναι γνωστό υπηρετούν αξιωματικοί που έχουν ειδικά εκπαιδευτεί στό έσωτερικό αλλά και στό έξωτερικό και κατέχουν σέ βάθος τό αντικείμενό του.

Αυτό σημαίνει ότι ο θαλάμος έχει άπλοποιήσει στό έπακρον και τυποποι-

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

ήσει τις διαδικασίες για λόγους συντομίας χρόνου ανάλογα με την κατηγορία των περιστατικών π.χ. διάσωση, έρευνα, μεταφορά τραυματία κλπ.

"Όμως η εφαρμογή αυτών των διαδικασιών συνεπάγεται αναζήτηση στοιχείων χρησιμοποίηση πηγών, βοηθημάτων, εντύπων κλπ. δηλαδή ενέργειες που πρέπει να γίνονται χωρίς χάσιμο χρόνου.

"Ας μὴν λησμονούμε ότι τα θέματα της καθημερινής και αποκλειστικής απασχόλησης του θαλάμου ἐμπίπτουν στο χώρο που ἐπηρεάζουν τις ἀρμοδιότητες, τὰ καθήκοντα και τις εὐθύνες του πλοίαρχου, πλην ὅμως δὲν εἶναι γιὰ τὸν πλοίαρχο οὔτε ἀποκλειστικής ἀπασχόλησης (ἔχει τόσα ἄλλα στοὺς ὤμους του) οὔτε καὶ καθημερινά. Ἐπομένως ἐνδέχεται καὶ σέ ὁλόκληρο ταξίδι ἢ ταξίδια νὰ μὴν ἐμπλακεῖ σέ οποιαδήποτε τέτοια μορφῆς ἐνέργεια. Ὅμως ὅταν τύχουν τέτοια θέματα εἶναι καίρια καὶ ταχύτατα ἐξελισσόμενα καὶ ἀπαιτοῦν γιὰ τὴν ἐπιτυχή ἀντιμετώπισή τους τὴν γνώση καὶ τὴν ἐμπειρία πού ὁ θάλαμος ἐξ ἐπαγγέλματος διαθέτει.

Αὐτὴν λοιπὸν τὴν εἰκόνα τοῦ θαλάμου εἶναι ἀνάγκη νὰ τὴν δεῖ καὶ νὰ τὴν βιώσει ὁ πλοίαρχος ἔστω καὶ γιὰ λίγο χρόνο μέσα στοῦ χώρου πού λειτουργεῖ. Μέσα ἀπὸ αὐτὴν τὴν αὐτοπρόσωπη

παρουσία του ὄχι μόνο θὲ διευρύνει τὶς γνώσεις του σέ πεδίο ὑπεύθυνης ἐφαρμογῆς — καὶ ὄχι θεωρητικῆς ἀνάπτυξης — ἀλλὰ καὶ τὸ κυριώτερο θὰ συστηματοποιήσει καὶ κωδικοποιήσει τὶς ὁποῖες διάσπαρτες τέτοιες γνώσεις πού κατὰ καιροὺς ἀπέκτησε σέ μιά αἰθουσα διδασκαλίας.

Βέβαια γιὰ τὴν ὑλοποίηση αὐτὴ μποροῦν νὰ ὑπάρχουν διάφορες προτάσεις.

Ἐμεῖς σὰν μιά τέτοια πρόταση μέσοβαρὲς πιθανότητες νὰ γίνεῖ ἀποδεκτὴ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους θεωροῦμε τὴν περίπτωση τῆς λειτουργίας μιά φορά τὴν ἐβδομάδα μέσα στὸν θάλαμο ἐπιχειρήσεων ἐνός σχολείου (ἐπίσκεψη, ἐνημέρωση, ἐρωτήσεις, ἀπαντήσεις, ἐπίδειξη ὀργάνων καὶ βοηθημάτων, ἐντύπων, συμπλήρωση διαδικασιῶν), διάρκειας π.χ. πέντε ὥρων μέ ἐνδιάμεση διακοπὴ — καφέ —.

Αὐτὴ ἡ ἐνημέρωση θὰ πρέπει νὰ γίνεταὶ σέ ὁμάδες μέχρι τὸ πολὺ 15 ἀτόμων.

Τὴν εὐθύνῃ γιὰ τὴν ἐξαγγελία ὀργάνωσης καὶ συμμετοχῆς τῶν πλοίαρχων θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβει ἀποκλειστικά ἡ ΠΕΠΕΝ ἡ ὁποία καὶ τὴν ὀριζόμενῃ ἡμέρᾳ τοῦ σχολείου θὰ εἶναι παρούσα μέ δικό της ἐκπρόσωπο. Διευκρινίζεται ὅτι τὸ μέτρο θὰ ἀφορᾷ τοὺς πλοίαρχους Α' τάξεως καὶ ἀσφαλῶς μόνο ἐπὶ ἐθελοντικῆς βάσεως.

Μέ τὴν εὐκαιρία τῆς παρουσίας τους στό ΥΕΝ οἱ συμμετέχοντες τοῦ σχολείου θὰ μποροῦν ἐπίσης νὰ ἐνημερωθοῦν καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους Διευθυντῆς ἔστω καὶ σέ χρόνο μῆς ὥρας γιὰ τὰ βασικά θέματα πού ἀπασχολοῦν τὸν πλοίαρχο, π.χ. γιὰ τὰ θέματα ναυτικῆς ἐργασίας, ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας ἢ καὶ ὅποια ἄλλα θεωρηθεῖ ὅτι εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐνημερωθοῦν.

Εἶναι βέβαιο ὅτι ἡ ἐπίσκεψή τους στό ΥΕΝ πέρα ἀπὸ τὸ ἀναμφισβήτητο γνωστικὸ ὄφελος θὰ ἔχει ἐπίσης τὴν θετικὴ του ὄψη καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ψυχολογικῆς ἀφοῦ θὰ δοῦν μέ τὰ ἴδια τους τὰ μάτια ὅτι τὸ Ὑπουργεῖο δὲν ἀποτελεῖ Τερα Ἰνκογνίτα ἀλλὰ ἓνα χῶρο πού ἀσχολεῖται μέ τὰ προβλήματα τοῦ πλοίου πού αὐτοὶ διοικοῦν καθὼς καὶ μέ τὰ προβλήματα τῶν ναυτικῶν στοὺς ὁποίους αὐτοὶ προΐστανται.

Ἐκτιμᾶται ὅτι ἡ ψυχολογικὴ αὐτὴ γεφύρωση εἶναι καὶ πολὺ ἀναγκαῖα καὶ πολὺ χρήσιμη ἀφοῦ καὶ οἱ δύο πλευρὲς ἀποτελοῦν τοὺς κρίκους μῆς καὶ τῆς αὐτῆς ἀλυσίδας πού εἶναι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία.

Θεωροῦμε ὅτι καὶ ἐνδιαφέρον θὰ ὑπάρξει ἀπὸ τοὺς πλοίαρχους ἀλλὰ καὶ τὸ σπουδαιότερο ὁ εὐνοϊκὸς ἀντίκτυπος θὰ εἶναι ἀρκετὰ πλατὺς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

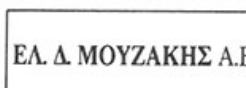
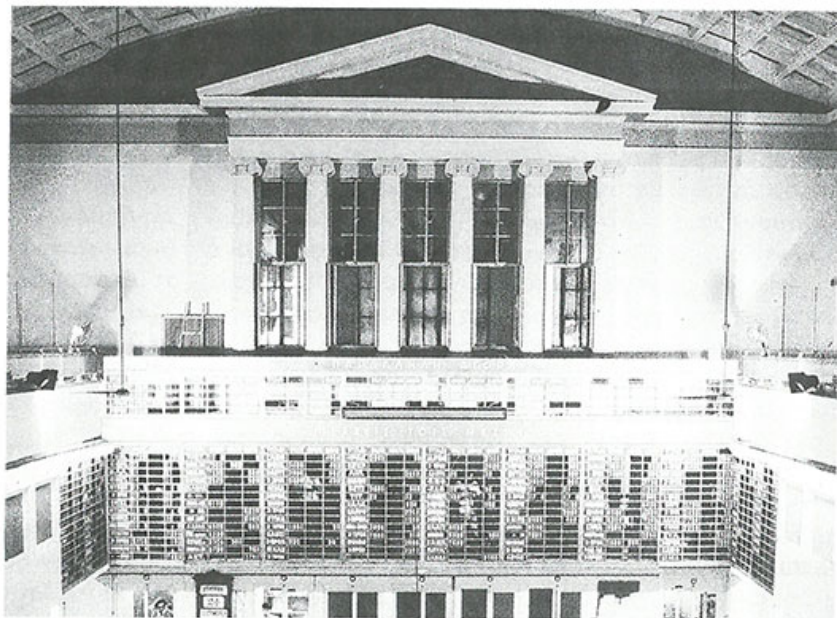
INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

ΝΕΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΤΒΑ

Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος
Ανάδοχος νέων εκδόσεων (μετοχικών και ομολογιακών)



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

- Χρηματοδότηση επενδύσεων που συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και την παροχή βοήθειας για την πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών.
- Παροχή υπηρεσιών χρηματοοικονομικού συμβούλου προς επιχειρήσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε σχέση με την χρηματοοικονομική τους στρατηγική, τις πηγές χρηματοδότησης και τους τρόπους για την αποτελεσματικότερη και φθηνότερη άντληση κεφαλαίων.
- Ανάλυση της διαθέσεως νέων εκδόσεων χρεογράφων (μετοχών ή ομολογιών) και με την υποχρέωση αγοράς οποιουδήποτε αδιάθετου μέρους τους (UNDERWRITING).
- Ανάλυση προγραμμάτων εξυγιάνσεως και ανασυγκροτήσεως επιχειρήσεων μέσω συγχωνεύσεων, εξα-

γορών ή άλλων μεθόδων (MERGERS AND ACQUISITIONS).

- Αναζήτηση πηγών χρηματοδότησης των επενδύσεων και των έργων.
- Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας.
- Παροχή υπηρεσιών χρηματοδοτικής μισθώσεως μέσω της ETBALEASING.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΒΑ

Σήμερα η ΕΤΒΑ μετέχει σε 115 επιχειρήσεις, από τις οποίες 20 είναι εταιρείες κυριότητας ή συμμετοχής σε πλειοψηφία. Μεγάλο μέρος των εταιρειών αυτών η ΕΤΒΑ πρόκειται να το μεταβιβάσει στον ιδιωτικό τομέα, με γρήγορες και διαφανείς διαδικασίες.

ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 18 - 106 72 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ: 32 37 981 - 32 37 381 - 32 30 771 • ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ETVBANK • ΤΕΛΕΞ: 215203 ETVA GR • ΤΕΛΕΦΑΞ: 01/0621023

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ: 32 37 981 - 32 37 381 - 32 30 771 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΗΛ: (031) 266 126-29 • ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΤΗΛ: (081) 221 921
• ΒΟΛΟΣ, ΤΗΛ: (0421) 30 511 • ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΤΗΛ: (0651) 27 757 • ΚΑΒΑΛΑ, ΤΗΛ: (051) 229 804 • ΚΟΖΑΝΗ, ΤΗΛ: (0461) 41 426 - 41 472
• ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΤΗΛ: (0531) 27 251 • ΠΑΤΡΑ, ΤΗΛ: (061) 271 867 • ΤΡΙΠΟΛΗ, ΤΗΛ: (071) 225 429 • ΧΑΝΙΑ, ΤΗΛ: (0821) 45 094 - 45 095



Η ΠΛΟΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Τό πλοηγικό έπαγγελμα άπασχολεϊ σήμερα 4.500 πιλότους στό σύνολο τών 12 Εύρωπαϊκών χωρών, συμπεριλαμβανομένης καί τής τέως 'Ανατολικής Γερμανίας. Οί πλοηγοί αύτοί άνήκουν σέ δύο έπαγγελματικές διεθνείς 'Ενώσεις, από τίς όποιες ή πρώτη συγκεντρώνει τούς πλοηγούς τής ΕΟΚ καί τών τριών Σκανδιναυϊκών χωρών (Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία) καί ή δεύτερη σέ παγκόσμιο επίπεδο αντιπροσωπεύει τό πλοηγικό λειτουργήμα στόν Διεθνή Ναυτιλιακό 'Οργανισμό (ΙΜΟ).

'Η άποστολή του πλοηγού είναι ταυτόσημη σέ όλες τίς χώρες. Συνίσταται στην έξυπηρέτηση τών πλοίων κατά τήν είσοδο καί τήν έξοδο εκ τών λιμένων, έξασφαλίζοντας τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας καί τήν προστασία του περιβάλλοντος. 'Η πλοήγηση παίζει βασικό ρόλο στην καλύτερη δυνατή χρήση τών ναυτικών εύκολιών τών διαφόρων λιμένων, οί όποιοι γιά νά διατηρήσουν καί νά προβάλουν τό καλό τους όνομα συναγωνίζονται μέ βάση τήν ποιότητα καί τό κόστος τών υπηρεσιών που παρέχουν.

'Ως πρός τήν ευθύνη του πλοηγού, είναι σχεδόν γενικός κανών ότι ό πλοηγός είναι άπλώς σύμβουλος του πλοίαρχου. 'Η ευθύνη του συνδέεται άποκλειστικά μέ τόν πλοιοκτήτη καί όχι έναντι τρίτων. 'Η σύμβαση πλοηγείσεως είναι σιωπηρά σύμβαση παροχής υπηρεσιών του ίδιωτικού δικαίου καί οί σχετικές δίκες υπάγονται στην άρμοδιότητα του έμποροδικείου.

Στή Γαλλία οί πλοηγοί άνέρχονται σήμερα σέ 376, οί όποιοι είναι καταγεγραμμένοι σέ 33 πλοηγικούς σταθμούς από τούς όποιους οί 28 στή μητροπολιτική Γαλλία καί οί 5 σέ υπερίκοντες κτήσεις. 'Η πλοήγηση είναι οργανωμένη ως δημόσια ύπηρεσία, τής όποιας τή διαχείριση άσκοϋν οί ίδιοι οί πλοηγοί. Οί Πλοηγικοί Σταθμοί αποτελοϋν δημόσιες ύπηρεσίες, δεδομένου ότι τό Κράτος προσδιορίζει τή σύνθεση του προσωπικού, καθορίζει τά τιμολόγια τών πλοηγικών δικαιωμάτων καί όρίζει τήν τοπική έκταση τής άρμοδιότητάς τους. Τό έπαγγελματικό όμως σωματείο τών πλοηγών είναι ιδιωτικού δικαίου καί άσκει τή διαχείριση τής ύπηρεσίας.

Οί πλοηγοί δέν είναι δημόσιοι υπάλληλοι αλλά πράκτορες δημόσιας ύπη-

ρεσίας. Οί διάφοροι Πλοηγικοί Σταθμοί είναι βασικά επανδρωμένοι μέ τό ναυτικό πλοηγικό προσωπικό, δηλαδή μέ τούς ναυτίλους άξιωματικούς που ύπηρετοϋν στίς 111 πλοηγίδες που είναι σήμερα έν ενεργεία. 'Επιπλέον διαθέτουν 106 διοικητικούς υπαλλήλους. 'Η γαλλική πλοηγική ύπηρεσία πραγματοποιεί περί τίς 112 χιλιάδες πλοηγήσεις ετησίως μέ ετήσιο εισόδημα 500 εκατομ. φράγκων.

Στή Γερμανία ό αριθμός τών πλοηγών άνέρχεται σέ 1.038, που είναι ό μεγαλύτερος τών χωρών τής Εύρώπης. 'Η πλοηγική ύπηρεσία καί τό προσωπικό της τελοϋν υπό τήν έποπτεία του 'Υπουργείου Μεταφορών.

Στή Μεγ. Βρεταννία, ό νόμος του 1988 προβλέπει τήν άποκέντρωση τών πλοηγικών ύπηρεσιών. Οί 889 πλοηγοί εργάζονται υπό δύο διαφορετικά καθεστώς, ίσης σημασίας. Δηλαδή ένα μέρος από αυτούς είναι άπευθείας υπάλληλοι τών λιμένων από τούς όποιους καί μισθοδοτοϋνται, ένω οί λοιποί προσλαμβάνονται μέ σύμβαση εργασίας. Σήμερα παρατηρείται μία τάση ανάπτυξεως του δευτέρου καθεστώτος σέ βάρος του πρώτου.

Στήν 'Ολλανδία πραγματοποιήθηκε τό 1988 ή μερική ιδιωτικοποίηση τής πλοηγικής ύπηρεσίας, ή όποια περιλαμβάνει 780 πλοηγούς από τούς όποιους οί 436 εργάζονται μόνον γιά τόν λιμένα του Ρότερνταμ.

Διαφορετικά επίσης συστήματα κρατοϋν καί στίς υπόλοιπες χώρες. 'Οπως βλέπουμε, τό καθεστώς τής πλοηγικής ύπηρεσίας καί τών πλοηγών παρουσιάζει πολλές διαφορές κατά χώρα, κυμαινόμενο από σχεδόν ιδιωτική ύπηρεσία όπως στή Μεγ. Βρεταννία μέχρι καθαρώς δημοσία ύπηρεσία όπως στή Δανία καί τήν Πορτογαλία.

Στήν 'Ελλάδα τά τής πλοηγείσεως ρυθμίζει σήμερα ό Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στα άρθρα 181-187, που περιέλαβαν τίς κύριες διατάξεις του προϊσχύσαντος Νόμου 3142/1955 «περί πλοηγικής ύπηρεσίας». 'Η πλοήγηση άσκειται εκ μέρους του Κράτους ως δημοσία ύπηρεσία. Είναι ύποχρεωτική στους λιμένες που ύπάρχει Πλοηγικός Σταθμός. Τέτοιοι Πλοηγικοί σταθμοί ύπάρχουν σέ 15 περίπου λιμάνια τής χώρας, όπου

ύπηρετοϋν περί τούς 60 πλοηγούς (πλοίαρχοι Ε.Ν.) καθώς καί πολυάριθμο βοηθητικό προσωπικό.

Οί ύποδείξεις καί οδηγίες του πλοηγού πρός τόν πλοίαρχο του πλοίου έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Τό πλοηγούμενο πλοίο καταβάλλει πλοηγικά δικαιώματα καθοριζόμενα διά Διατάγματος. 'Από τά πλοηγικά αυτά δικαιώματα συγκροτείται τό Κεφάλαιο Πλοηγικής 'Υπηρεσίας τό όποιο φέρει τίς δαπάνες συντηρήσεως καί έξοπλισμού τών Σταθμών καί μισθοδοσία του προσωπικού τους.

Σέ εύρωπαϊκό επίπεδο, οί εξελίξεις που αναμένονται στόν πλοηγικό τομέαμπορουν νά καταταγοϋν σέ δύο κατηγορίες: Σέ τεχνικές καί διοικητικές.

Στόν τεχνικό τομέα, θεωρείται βέβαιο ότι ή προσφορά τών πλοηγικών ύπηρεσιών δέν πρόκειται νά λείψει από τά πλοία. Οί ιδέες γιά τήν πλοήγηση χωρίς πλοηγό (μέ χάρτες, ραντάρ κλπ.) οί όποιες εμφανίζονται κατά περιόδους, δέν φαίνονται ρεαλιστικές, αλλά αντίθετα ως ανεφάρμοστες ή καί επικίνδυνες. 'Η βοήθεια κατά τήν είσοδο καί έξοδο από τούς λιμένες έξακολουθεί νά θεωρείται έντελώς αναγκαία. Συχνά γίνεται λόγος γιά συστήματος έλέγχου τής θαλάσσιας κυκλοφορίας, γνωστά ως VTS (vessel traffic service). Στήν προοπτική αυτή είναι προφανές ότι οί πλοηγοί έχουν νά παίξουν προέχοντα ρόλο. 'Εξάλλου είναι βέβαιο ότι οί αύξουσες τεχνολογικές εφαρμογές στα πλοία, συνοδεύονται από τήν ελάφρυνση τής συνθέσεως του προσωπικού τους καί τή μείωση του αριθμού του πληρώματός τους, που πολλές φορές δέν γίνεται πρός όφελος τής ποιότητας. Μέσα στα πλαίσια αυτά είναι φανερό ότι ό ρόλος του πλοηγού μάλλον θά τονωθεί παρά θά έξασθενήσει.

Στόν διοικητικό τομέα, οί πλοηγοί τής Εύρώπης αντιμετωπίζουν κατά βάση τήν έναρμόνιση τών συστημάτων τής εργασίας τους καί κατ' έπέκταση τών επαγγελματικών οργανώσεών τους καί τών τιμολογιακών συνθηκών. 'Θέματα δηλαδή που συνάπτονται μέ τήν προώθηση μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Αισιόδοξες προοπτικές για την πορεία της Έλληνικής Οικονομίας

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ κ. ΔΗΜ. ΧΑΛΙΚΙΑ

Τίς οικονομικές εξελίξεις, στο χρόνο που διανύουμε, θα τίς επηρεάσει τόσο το εφαρμοζόμενο σταθεροποιητικό πρόγραμμα, όσο και το δυσμενές διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Αυτά βέβαια με την έννοια, ότι η πορεία των δεικτών της δαπάνης για κατανάλωση και των επενδύσεων θα συνεχίσει να είναι πτωτική. Όμως, αυτοί οι ρυθμοί, υποτονικοί όπως προβλέπονται, που αποτελούν απάντηση και είναι συνέπεια των σημερινών εσωτερικών και διεθνών οικονομικών συνθηκών, ταυτόχρονα, λειτουργούν και εξυγιαντικά, αφού στόχος του σταθεροποιητικού προγράμματος είναι η αντιμετώπιση των σοβαρών μακροοικονομικών ανισορροπιών — βασική προϋπόθεση για τη δημιουργία των δεδομένων εκείνων, που θα οδηγήσουν στη φάση της σταθερής και μονιμότερης οικονομικής ανόδου.

Αυτές τις χαρακτηριστικές παρατηρήσεις έκανε στις 29 Απριλίου, 1991, ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Δημ. Χαλικιάς, μιλώντας στη Γενική Συνέλευση των μετόχων του ιδρύματος.

Ο κ. Χαλικιάς, αφού με την απαραίτητη λεπτομέρεια αναφέρθηκε:

α) Στά θετικά αποτελέσματα των εργασιών της Κεντρικής Τράπεζας κατά το 1990,

β) στην πορεία της οικονομίας στο χρόνο που πέρασε,

γ) στις διεθνείς εξελίξεις και στο βαθμό που αυτές επηρέασαν την εθνική μας οικονομία, υπογράμμισε το τί πρέπει ακόμη να ισχύσει από την υπό εφαρμογή οικονομική πολιτική, τί ενδεχομένως πρόσθετα μέτρα πρέπει να ληφθούν, και πάντως δέν απέκρυψε την αισιοδοξία του, ότι οι οικονομικές

εξελίξεις θα γίνονται όλο και θετικότερες.

Όσον αφορά ειδικά στο νομισματοπιστωτικό τομέα, επανέλαβε, ότι θα είναι συντομότεροι οι ρυθμοί απελευθερώσεως του τραπεζικού συστήματος και ότι θα υπάρξουν αποφάσεις που θα διευκολύνουν την ανάπτυξη των εργασιών ολόκληρου του τομέα και φυσικά προς την κατεύθυνση της πλήρους απελευθερώσεως του.

Αναφερόμενος στις ιδιαιτερότητες τομέων και κλάδων της οικονομίας, ο κ. Χαλικιάς υπογράμμισε μεταξύ άλλων:

Πληθωρισμός

— Ο ρυθμός του πληθωρισμού σημείωσε επιτάχυνση από τους πρώτους μήνες του 1990. Ο δείκτης τιμών καταναλωτή αυξήθηκε κατά 17,9% στο δωδεκάμηνο που έληξε τον Απριλίο του 1990. Η επιτάχυνση αυτή του πληθωρισμού κατά σημαντικό μέρος πρέπει να αποδοθεί σε πληθωριστικές πιέσεις που προήλθαν από την αύξηση της εγχώριας ζήτησης και τις έντονες πληθωριστικές προσδοκίες που επικράτησαν από την άνοιξη του 1989. Τα μέτρα που ελήφθησαν από το τέλος του παρελθόντος Απριλίου για την αύξηση των δημόσιων εσόδων προκάλεσαν περαιτέρω επιτάχυνση του πληθωρισμού.

— Βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της εξέλιξης του πληθωρισμού μέχρι το τέλος του 1991 θα είναι η διαμόρφωση του κόστους εργασίας και σε μικρότερο βαθμό η τάση των διεθνών τιμών. Η εφαρμογή συνετής εισοδηματικής πολιτικής εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε υποχώρηση του αύξη-

τικού ρυθμού του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος.

Εξάλλου, η διεθνής τιμή του άργου πετρελαίου έχει πέσει κάτω των 20 δολλαρίων το βαρέλι, ενώ οι ανατιμητικές τάσεις των πρώτων ύλων στη διεθνή αγορά έχουν επίσης υποχωρήσει. Περαιτέρω, η χαλαρή εσωτερική ζήτηση, η περιοριστική νομισματική πολιτική και η αντιπληθωριστική πολιτική τιμής συναλλάγματος εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσουν να περιορίζουν την ικανότητα των επιχειρήσεων να επιρρίπτουν την αύξηση του κόστους στις τιμές και να τις υποχρεώνουν να ανθίστανται στις πιέσεις για αύξηση του κόστους, κυρίως των χρηματικών μισθών, και να εξασφαλίσουν αποτελεσματικότερη οργάνωση και λειτουργία. Οι διαπιστώσεις αυτές επισημαίνουν ότι είναι έφικτη η μείωση του πληθωρισμού κάτω από το στόχο που έχει θέσει η κυβέρνηση για το 1991.

Δημοσιονομικά

Τα μέτρα δημοσιονομικής πολιτικής που άρχισαν να λαμβάνονται από τον Απρίλιο 1990, τα πρόσθετα μέτρα που ελήφθησαν στις αρχές του παρελθόντος Ιουλίου για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της νομισματικής πολιτικής και οι παρεμβάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος στις χρηματοπιστωτικές αγορές για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της ρευστότητας, όπως και η εξαγγελία της αυστηρότερης εξυγίανσης για την τριετία 1991-1993, συνέβαλαν στην εξασθένηση των πληθωριστικών προσδοκιών, επομένως και στην ανάσχεση της ανοδικής τάσης του πληθωρισμού στους τελευταίους μήνες.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

Ίσοζύγιο Πληρωμών

Η επιβράδυνση του ανοδικού ρυθμού της οικονομίας, που είχε αρχίσει προοδευτικά από το πρώτο εξάμηνο του 1989, τελικά εξελίχθηκε το 1990 σε οικονομική κάμψη. Το ακαθάριστο έγχωριο προϊόν σε σταθερές τιμές εκτιμάται ότι μειώθηκε το 1990 κατά 0,4%. Η κάμψη αυτή του ακαθάριστου εγχωρίου προϊόντος οφείλεται εν μέρει σε έκτακτους παράγοντες, και ειδικότερα στη μείωση του αγροτικού προϊόντος κατά 9,5% περίπου, λόγω των εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών που επεκράτησαν το προηγούμενο έτος.

Έλλειμματα

Παρά τα μέτρα που έλαβε η κυβέρνηση στη σφαίρα της δημοσιονομικής και εισοδηματικής πολιτικής από τον παρελθόντα Απρίλιο, οι μακροοικονομικές ανισορροπίες εξακολουθούν να είναι σοβαρές. Τα δημόσια έλλειμματα κινούνται ακόμη σε επίπεδα που δεν έχουν ιστορικό προηγούμενο σε ειρηνική περίοδο. Ο πληθωρισμός διατηρείται σε ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο, το δέ ισοζύγιο πληρωμών εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από σοβαρές διαρθρωτικές αδυναμίες, που αντανακλώνται κυρίως στο μεγάλο και αυξανόμενο εμπορικό έλλειμμα.

Η σταθεροποίηση

— Βασικό στοιχείο της πολιτικής οι-

κονομικής σταθεροποίησης είναι η πολιτική μισθών που έχει αποφασισθεί για το 1991. Επίδιωξη της πολιτικής αυτής είναι η συγκράτηση του αυξητικού ρυθμού των χρηματικών μισθών και ήμερομισθίων σε όρια συνεπή με την επίτευξη του στόχου για την αποκλιμάκωση του πληθωρισμού. Στα πλαίσια της πολιτικής αυτής, καταργήθηκε από τον Ιανουάριο το σύστημα της ΑΤΑ, που η εφαρμογή του από το 1982 και μετά είχε σημαντική επίδραση στην ενίσχυση της πληθωριστικής διαδικασίας και επιπλέον είχε άλλες σοβαρές παρενέργειες. Οδήγησε σε περιορισμό των μισθολογικών διαφορών, αποσύνδεσε την αμοιβή της εργασίας από την παραγωγικότητα και είχε αρνητικές επιπτώσεις στα κίνητρα για εργασία, εξειδίκευση και βελτίωση της απόδοσης. Συγχρόνως, η κυβέρνηση καθόρισε ποσοστά αναπροσαρμογής των αποδοχών των δημοσίων υπαλλήλων σε επίπεδα σημαντικά χαμηλότερα από τον προβλεπόμενο ρυθμό πληθωρισμού.

Η νομισματική πολιτική

— Η νομισματική πολιτική για το τρέχον έτος, έντασμένη στα πλαίσια της γενικότερης οικονομικής πολιτικής, επιδιώκει να συμβάλει στην επιβράδυνση του πληθωρισμού και στην ισορροπία του βασικού ισοζυγίου πληρωμών. Ο ρυθμός αύξησης της προσφοράς χρήματος με την ευρεία έν-

νοια (του Μ3) καθορίστηκε μεταξύ 14% - 16%. Η εγχώρια πιστωτική επέκταση (δηλαδή η τραπεζική χρηματοδότηση προς τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα) επιδιώκεται να συγκρατηθεί στο 12,5 - 13,5%, έναντι 16% το 1990.

Απελευθέρωση πιστωτικού συστήματος

Η απελευθέρωση του πιστωτικού συστήματος και των επιτοκίων, η χρησιμοποίηση από την Τράπεζα της Ελλάδος μέσων έμμεσου νομισματικού και πιστωτικού ελέγχου και η ένοπιση των χρηματοπιστωτικών αγορών της ΕΟΚ ενισχύουν τις δυνάμεις του ανταγωνισμού και έχουν ήδη δημιουργήσει νέα κατάσταση που δεν μπορούν να αγνοήσουν τα πιστωτικά ιδρύματα. Γνωρίζουν ότι, αν υπάρξει καθυστέρηση στις αναγκαίες προσαρμογές, δύσκολα θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν τόσο στον έσωτερικό ανταγωνισμό, όσο και στον ανταγωνισμό των ξένων Τραπεζών. Ήδη, οι ελληνικές τράπεζες, υπό την πίεση του ανταγωνισμού, έχουν αρχίσει να αξιοποιούν τις νέες δυνατότητες, προωθούν την εισαγωγή χρηματοδοτικών καινοτομιών και καταβάλλουν προσπάθειες, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, να επιτύχουν αποτελεσματικότερη οργάνωση και λειτουργία, ώστε να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους ικανότητα.



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



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

The shipowner's right to withdraw his vessel upon non payment of hire in the time charterparty

By **NICHOLAS G. GERASSIMOU**, Attorney at Law LL.M

PART ONE

«**NAFTIKA CHRONIKA**» presents in two parts the very interesting text of a lecture delivered by Mr. N. Gerassimou at the IMO International Maritime Law Institute (IMLI) in Malta, on April 26, 1991.

1. Introduction

When shipowners and charterers want to arrange a time charterparty they are entitled to agree to any terms they like. It is usual for them to adopt one of the standard form of charterparties such as the «*Baltimex 1939*», «*BP Time No. 2*», «*the Barecon A Standard Bareboat Charter*» or the New Produce Exchange Form (NYPE). A usual clause in these charters almost invariably provides that in default of a regular and punctual payment of hire, the shipowner shall have the right to withdraw the vessel from the service of the charterers.

The English Common law principles do not put such a premium on time. The shipowners will only be able to withdraw the vessel if there have been persistent defaults, which amount to repudiation of the charterparty. However, due to recent fluctuations in the hire rates, the express term has been used to the shipowner's advantage to withdraw from his obligations under the charter at an earlier stage. Indeed, in a falling freight market the shipowners are quite willing to overlook any defaulted payment of hire, while, in a rising market, his benignity disappears and he eyes the slightest of opportunities to withdraw his vessel in order to re-let it to another party or even to the same charterer at much higher rates. Lord Denning M.R. while in the Court of Appeal (*the Tropwind*, 1982, *Lloyd's Rep.* vol. 1, p. 234), summarised the position thus:

«The story is familiar. When the market rates are rising, the shipowners keep close watch on payments of hire. If the charterers make a slip of any kind — a few minutes too late — or a few dollars too little — the shipowners jump on him like a ton of bricks. They give notice of withdrawal and demand thenceforward full payment of hire at the top market rate. Very rarely is the vessel actually withdrawn. Arrangements are made by which she continues in the service of the charterers just as if nothing had

happened». Similarly, when there is a fall in the freight rates Lord Denning commented in the case of *NAN-FRI*:

«The market has now gone into reverse. There has been a disastrous slump in shipping. Shipowners are seeking employment for their vessels and the freight market has dropped dramatically. When ships are on long time charters, it is now for the charterers who wish to bring them to an end — if a chance arises — and it is the shipowners who wish to keep them in force. The shipowners want to receive their hire. The charterers want to get out of paying it. Sometimes they adopt unusual tactics for the purpose. A familiar device is to manufacture counter-claims as a pretext for getting out of the hire».

2. Historical background

The interpretation and operation of the withdrawal clause can be traced back at the beginning of this century, when, it has been stated that the law was rather pro-charterers.

In the case of *Nova Scotia Steel Co. v. Sutherland* (1989) 5 Comm. Cases p. 1068, the charterparty provided that monthly hire was to be paid in advance and failing punctual and regular payment of the hire the shipowners were at liberty to withdraw the vessel from the charterers' service. On July 12, the second monthly hire became due and on July 14 the shipowners withdrew their vessel. On the same day, but after the vessel had been withdrawn, the charterers tendered payment of the hire. As the shipowners refused to accept payment, the charterers had to pay an increased rate of hire in order to retain the vessel. They then sued for the return of the additional hire. Bigham J. before whom the case was heard, held, first, that a payment made two days after due date was still a regular and punctual payment of hire. He secondly argued that the vessel had been withdrawn before payment of hire, by holding that if the shipowners had intended to withdraw their vessel, they ought to have done so earlier. Not having done so until two days after due date, they must be taken to have waived their right to do so.

However, later on, we shall have the opportunity to examine and discuss, perhaps, how these assumptions have been formulated in some recent judgements.

The charterers' position was further improved by the Privy Council's decision in the case of *Langford (55) Co - v - Canadian Co* (1907) 96 Law Times p. 599. In that case, advance hire became due on September 11. The shipowners waited until October 1 to give notice that the vessel would be withdrawn after the outward cargo had been discharged. On October 2, the vessel arrived at the port of discharge and on the same date the overdue hire was tendered. On October 4, the shipowners withdrew the vessel. It was held that the notice of withdrawal given on October 1, was ineffective, as there had been no absolute withdrawal of the vessel. It was only on October 4 that the shipowners withdrew the vessel absolutely, by which time the hire had been paid, therefore, the shipowners had lost their right to withdraw the vessel.

It has been expressed the idea that this pro-charterer trend was stemmed by the Court of Appeal in the case of *Tyrer -v- Hessler* (1902) 7 Commercial Cases p. 166. In this case advance hire was to be paid every 15 days. Hire became due on June 21. The vessel, which was at sea at that date, arrived in Stockholom on June 25. On June 28, the vessel was withdrawn from the charterers' service. In the Divisional Court Kennedy J. suggested that it was wrong to assume that in every case a withdrawal two days after due date would be ineffective. A vessel need not be withdrawn the moment default occurs. Turning to facts laid down before him, he found that the notice of withdrawal, which was given seven days after default of payment of hire, was not one which has been given within a reasonable time. As the dealy had misled the charterer and prejudiced his business interests, the shipowners must be taken to have waived their right to withdraw their vessel. However, the Court of Appeal reversed the decision of the Divisional Court and Vaughn Williams J. said that «the seven days delay was nothing more than a lapse of time during which, the shipowners refrained from determining the contract». Rome L.J. said that «the shipowners had done nothing other than to give the charterers an extra week to pay». On close examination, it is true, that the Court of Appeal was not disagreeing with the Divisional Court on the law to be applied, because both agreed that if a shipowner's actions amounted to a waiver of his right to withdraw his vessel, he would lose his right to withdraw. The Court of Appeal was merely

unwilling on the facts, to find that there had been a waiver on the shipowner's part. (see *Tan Lee Meng in Malaya Law Review* 1981 p. 21).

3. Now, let's turn to see closer how a typical «withdrawal clause» appears in the most commonly used New York Produce Exchange Form (NYPE), as amended in 1981.

CLAUSE 5: «Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due, if so required by Onwes, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the charterers, without prejudice to any claim they (the owners) may otherwise have on the charterers».

4. The pre-requisites of the clause

It is quite obvious, therefore, that in this particular clause in question, there should be:

- a. A payment in cash.
- b. A payment in advance.
- c. A punctual payment and
- d. A regular payment of hire, otherwise, the shipowner will have to exercise his right for withdrawal. Let's come, now, to examine one by one the criteria — requirements paid down in the above clause.

a. **First, payment should be «in cash».** What does cash mean? It has been ruled that «cash» includes all types of payment which have become in commercial usage the equivalent of cash, being irrevocable and giving to the owners the unconditional and immediate use of the hire. That issue came into consideration in the early 70s in the case of the «*The Brimnes*» (1972) 2 Lloyd's Rep. p. 465 seq. The *Brimnes* was wold by her Owners in November 1968, on the terms that her buyers would immediately ti-

John Samonas



Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

me -charter the vessel back to them. By a charterparty dated November 22, 1968, the new owners of the vessel chartered her back to her original owners for a period of 24-26 months. The hire was at the rate of USD 3.80 per ton deadweight per calendar month. Clause 5 of the charterparty, provided that «Payment of hire to be made in New York in cash in United States currency to Morgan Guaranty Trust Co of New York, for the credit of the account for Reinante Transoceanica Navegacion S.A. of Panama, monthly in advance... otherwise failing the punctual and regular payment of hire ... the owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the charterers...».

Pursuant to the charterparty the vessel was delivered to the charterers on December 18, but the first monthly period of hire was treated as being from December 16, 1968, to January 16, 1969. Later that year the monthly hire period was treated as beginning on the first day of the month. The practice was for the charterer's bankers, Hambros Bank, to transfer the amount due to the Morgan Guaranty Trust Company, («MGT») for the credit of the shipowners Account. Sometimes Hambros Bank used the direct transfer method whereby they would send by telex and order to MGT, with whom they had an account, to pay to the shipowners' account. At other times an indirect method was used whereby Hambros Bank sent an order to another bank acting as its agents instructing it to send a cheque to MGT. Over the period December 1968/April 1970, the charterers were almost invariably late in making payment, whichever method was used.

The shipowners started complaining about this from January, 1970, because the position was unsatisfactory to them particularly as the freight market had from their point of view improved in January. On February 3, the owners wrote asking the charterers to ensure that all future payments of hire were effected on the first day of the month. In fact, for that month, payment was three days late. As March 1, 1970, was a Sunday, the shipowners' agents were content if payment was made on March 2, but the owners instructed them that they were to withdraw the vessel if payment was not duly made on that date. Payment for hire was made on the due date and the owners took no action.

On April 2, 1970, after inquiring from MGT whether the hire had been paid, and getting no answer, the shipowners sent a telex message to the charterers withdra-

wing the vessel from their service on the ground that the hire had not been paid. In fact it was not until 10.53 B.S.T. (or 04.53 New York time) on April 2 that Hambros sent off to MGT New York a telex which read «Value 2/4 Pay Reinante Transoceanica Navegacion a/c motor vessel Brimnes order Tenax Shipping Co., Ltd. London U.S. \$ 51.210,95 all charges forward». This payment was not on any view punctual, but the shipowners lacked this knowledge.

The dispute came before Mr. Justice Brandon in the Queen's Bench Division. Considering firstly the meaning of payment in cash in Clause 5 of the charterparty, the Judge said that in his view these words had to be interpreted against the background of modern commercial practice, and that so interpreted it seemed that they could not mean only payment in dollar bills or other legal tender of the United States but must have a wider meaning, comprehending any commercially recognised method of transferring funds, the result of which was to give the transferee the unconditional right to the immediate use of the funds transferred. This would include both the direct and indirect transfer methods used by Hambros as agents for the charterers in this case.

In so far as the charterers' case was based on treating the receipt of a transfer order as analogous to the receipt of a cheque, it was felt that there were two main objections to this. Firstly, when it is said that receipt of a cheque is conditional payment, the receipt meant is the receipt by the payee. In this case the receipt of the transfer order was not receipt by the payee but receipt by MGT as Hambros Bank correspondents, namely, as sub-agents of the agents of the charters. Secondly it seemed to the Court that a cheque, being a negotiable instrument on which a payee who receives it can sue, is something quite different from an order to transfer, which does not have these attributes, and that whilst it was therefore appropriate to treat receipt of a cheque as conditional payment, it would not be appropriate to treat receipt of a transfer order in the same way. For these reasons the Court did not consider that the analogy, which the charterers sought to draw between payment by cheque and payment by transfer order under direct transfer method, was a valid one.

Banker payment slip

The meaning of cash should be interpreted in such a

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.

way so as not to include only interbank transfers and banker's drafts but also «banker payment slips» (See Michael Wilfort «Time Charters» ed. 1978, p. 110), as used in the case of «Georgios C.» (1971) 1 Lloyd's Rep. p. 7.

The vessel «Georgios C.» was chartered under a Baltimore charterparty dated February 9, 1970, for a period of 24 to 30 months in charterers' option. Hire was payable in accordance with the provisions of Clause 6, which provided that: «Payment of Hire to be made in Pound Sterling to National Westminster Bank Ltd., 27 St. Mary Axe, London E.C. 3, for account Lagonisi Shipping Co. Ltd. without discount, half-monthly in advance... In default of payment the owners to have the right of withdrawing the vessel from the service of the charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the owners may otherwise have on the charterers under the charter....».

Hire for the second half of the period September 18 to October 18, 1970 became «due» on Saturday October 3, 1970. On Friday, October 2, the Moscow Narodny Bank Ltd. in London received instructions from the National Bank of Cuba to make the payment of hire, but, for some reason or other, these instructions were not executed on that day, and it may be that they were received too late to enable payment to be made within banking hours.

On Monday, October 5, the next day on which either that bank or the National Westminster Bank was open, the Moscow Narodny Bank sent to the National Westminster Bank a document known as a «banker's payment» for the amount of the hire. It seems that documents of this nature had been used to effect the previous payments and no objection was taken to the use of the banker's payment on this occasion, which was sent by a messenger.

At the time of these events the St. Mary Axe branch of the National Westminster Bank had no box for the receipt of interbank communications, and it was handed over the counter in a sealed envelope which also contained a payment advice note. It was not possible to say when it was delivered, but the envelope was opened about 2.45 p.m. on October 5.

It was found difficult to determine who first decided that there was a possibility of withdrawing the vessel from the service of the charterers and terminating the charterparty for non-payment of hire or when that decision was reached but, suffice it to say, at about 10 a.m. on Monday, October 5, the representative of the owners' London agents told the company's accountant to instruct the National Westminster Bank to refuse any payment of hire which might be tendered. Concurrently communications took place between the London agents and the owners' P & I Club, but no communication was made to the charterers or to their London agents.

As stated above, the envelope containing the banker's payment form and covering advice note was opened at the National Westminster Bank at about 2.45 p.m. and seems to have been one of a number of such documents. The clerk concerned put the bank's crossing stamp on, and where appropriate, signed all of them before considering each individually. When the clerk came to look at the payment form he realised that the bank had instructions not to accept it and sought to restore the position by writ-

ting on it «crossed and discharged in error».

At no time were any entries made in the bank's book and the payment form was never presented for payment and clearing, but instead was returned to the Moscow Narodny Bank by post. But due to an oversight, second class mail was used, and it did not arrive back there until Thursday, October 8.

At about the same time as the clerk in the National Westminster Bank was stamping and signing the payment form, the owners' London agents sent a telex message to the master of the vessel timed 15.07(B.S.T.) stating «stop your engines, await orders» At that time the vessel was in mid-Atlantic bound in ballast for Cuba and at about 16.45 hrs a further message was sent stating «Cancel our today's dated telegram, proceed to your destination». So far there had been no indication at all to the charterers or their agents that the vessel was being withdrawn and this news was conveyed an hour later when the owners' London agents sent a telex message to the charterers' London agents stating that «due to your default in payment of hire as provided for in Clause 6 we hereby exercise rights conferred upon us as owners by lines 51 to 53 of the charter and withdraw the Georgios C from your service. This is done without prejudice to our other rights etc against you under the charter».

On Thursday, 8th October, the owners offered to re-charter the vessel to the charterers at 43s, per ton instead of 33s, per ton, the rate quoted in the charterparty. This offer was rejected and on the following Tuesday, October 13, the owners refixed the vessel under a voyage charterparty for the carriage of a cargo of grain from the St. Lawrence to Belfast, the vessel being at that moment somewhere in the St. Lawrence (see W.E. Astle «Time — Charter Withdrawals» ed. 1984).

And Lord Denning, put it in the sentence:

«I have said that to remedy their default, the charterers must pay or tender the instalment. The shipowners cannot refuse the tender and then say the charterers are still in default. But did the charterers make a sufficient tender here? Their bank, the Moscow Narodny Bank, sent a banker's payment slip to the National Westminster Bank. Such a slip is treated in commercial circles as cash. It should, I think, be treated as sufficient tender. Once made, the shipowners could not thereafter withdraw the ship, because the charterers were no longer on default.

Payment orders

The «cash» position is probable the same when the charterers' bank delivers to the owners' Bank a «payment order» under the London Currency Settlement Scheme. This is so even though the processing work may mean that the owners' account will not be credited until up to about 24 hours after receipt of the «payment order» by their bank. This question arose in the Laconia case (1977) 1 Lloyd's Rep. 315. There the hire was to be paid «to Owners... into their account with first National City Bank of New York, 34 Moorgage, London, to the credit of O.F.C. account 705586». Of the three members of the House of Lords, who expressed tentative opinions on the point, two considered that payment was effective upon

delivery of the «payment order» to the owners' bank. Lord Wilberforce, trying to analyse the definition of the payment order, stated that «A payment order is a document issued by one bank to another under the London Currency Settlement Scheme, by which banks maintain dollar suspense accounts in which they credit or debit each order with sums in dollars and make periodical settlements. As between banks, a payment order is the equivalent of cash but a customer cannot draw on it». The amount must first be credited to his account but he can, of course, make special arrangements for earlier drawing.

This accorded with Lord Salmon who expressed the view that «The transfers are made by payment orders from the issuing bank crediting the recipient bank with an amount in favour of a named customer of the recipient bank. This system has the advantage of saving the time and money which would otherwise be spent in sending telegraphic and mail transfers and drafts, between member banks in London and involving their respective correspondents in U.S.A. and Canada. As debit and credit balances built up between participating banks in relation to payment order passing between them, settlements are made between them at their convenience. Payment orders are regarded in the banking world as the equivalent of cash. When a payment order is received by a bank in favour of one of its customers, a certain amount of paper work or processing, usually taking about 24 hours, is required until the amount of the payment order is credited to the customer's account ... » to end stating that «... there is no real difference between a payment in dollar bills and a payment by payment orders, which in the banking world are generally regarded and accepted as cash. (See Wilford *ibid*).

However, Lord Fraser dissenting with the other two Lords in the House of Lords, expressed the contrary view that payment should be made in sufficient time to enable the owners' account to be credited by the due date. However, in view of the achievement of reasonable commercial certainty, it is suggested that the view of the majority in the House of Lords should be followed, to which the Judgements of Lord Denning MR and Lawton L.J. in the Court of Appeal were in accordance.

In reviewing the illustrations of the various transfers between the shipowners and charterer's accounts; no doubt we, lawyers have been impressed by the importance of banking arrangements, with particular regard to the fact where the charterers' bank has its own account with the payee bank named in the charter it may instruct that named bank to transfer the relevant amount from its own account, to the account of the owners. The question,

then, which arises is «when the payment is made». That issue was held by the Court of Appeal in the *Brimnes* case, we have already mentioned, where it was held that payment as required by the withdrawal clause, was not made at the time of the telex, instructing Morgan Guaranty Trust Co to transfer the funds from the one account to the other but only when, during their processing of that telex Morgan Guaranty took an effective decision to credit the owner's account. The same principles were followed by the Commercial Court in the case of «Zographia M.» in 1976. In that case, however, the charter party being in the form of Shelltime 3 did not require payment of the hire of the vessel in cash, and by clause 43 payment could be made in any commercially acceptable form. Further, the money did not have to be paid to the owners' themselves or into the owners' specified account, but had to be paid to the owners' bank for the owners' account. So, the named payee in that charterparty being the bank, what was required was payment to that bank at the named branch, so that the bank became the debtor of their customer — that is the owners — for that amount. It was held by the Court that the telex message as between bank was the equivalent of receipt in cash or a payment order and that the bank received the money at a certain time (9 a.m. on September 3) on behalf of the owners and the hire had been tendered in a commercially acceptable form before the vessel had been withdrawn. It was irrelevant, the Court said, that prior to noon on September 3, the hire had not been credited to the owners' account, or that the owners did not know of the payment before the withdrawal of the vessel from the service of the charterers.

It is now well established that «cash payment» does not have the meaning that payment must be pound notes, dollar bills or similar legal tender of other currencies, but has a very much wider meaning comprehending any commercially recognised method of transferring funds, the result of which is to give the transferee the unconditional right to the use of the funds transferred (Per Justice Brandon Test in the «Brimnes»). Particular emphasis must be laid upon the importance of ensuring that there is no hindrance of the immediate use of the funds, for although payment by credit transfer may be made on the due date it may not follow that the owners of the vessel have the full and complete benefit of the funds.

To be continued

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΙΣΠΑΝΙΑ

Έναντια στη θαλάσσια ρύπανση

Τό πρόσφατο ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Χάβεν» ανοικτά της Γένοβας και οι φόβοι για οικολογική καταστροφή από την ρύπανση του πετρελαίου προκαλούν τις πρώτες αντιδράσεις των παρακτίων χωρών της Μεσογείου. Ήδη η Ισπανική κυβέρνηση ανακοίνωσε την εφαρμογή σκληρών κανονισμών που θα ελέγχουν την κίνηση δολωνών των δεξαμενοπλοίων που θα πλεύουν εντός των χωρικών υδάτων της Ισπανίας. Συγκεκριμένα οι κανονισμοί αυτοί επιβάλλουν στους πλοιάρχους των δεξαμενοπλοίων να τηρούν σχολαστικά τους κανονισμούς ασφαλείας, να αναφέρουν στις ναυτιλιακές αρχές λεπτομέρειες για την κατάσταση του πλοίου, τό φορτίο και τόν προορισμό του. Επίσης οι πλοιοκτήτες πρέπει να έχουν ρυμουλκά έτοιμα να προσφέρουν βοήθεια σε περίπτωση ανάγκης και να ενημερώνουν τις αρχές κάθε τέσσερις ώρες ενώ στην περίπτωση διέλευσης από τα χωρικά ύδατα ή θέση του πλοίου πρέπει να επιβεβαιώνεται κάθε 15 λεπτά. Τέλος κάθε εργασία καθαρισμού των δεξαμενών πρέπει να έχει προηγουμένως την έγκριση του υπουργείου.

ΜΑΛΑΙΣΙΑ

Ομαδικές παραγγελίες

Ο έφοπλιστικός οίκος της Μαλαισίας International Shipping Corp. ανακοίνωσε τις παραγγελίες 2.400 έμποροκιβωτίων για ξηρά φορτία.

Η πρώτη παραγγελία αφορά 1.035 κιβώτια των 20 ποδών συνολικής αξίας 2,9 εκατ. δολλαρίων και εδόθη προς την Μαλαισιανή εταιρία Amalgamed Containers. Η δεύτερη αφορά 1.035 κιβώτια των 20 ποδών και 340 των 30 ποδών και εδόθη στο Νοτιοκορεατικό εργοστάσιο Hyusung Metals. Η τιμή της δεύτερης αυτής παραγγελίας δεν ανακοινώθηκε. Προθεσμία παραδόσεως των κιβωτίων και των δύο ως άνω πα-

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι ναυπηγικές επιχορηγήσεις

Η Γερμανική Κυβέρνηση προσπαθώντας να μειώσει τα δημοσιονομικά έξοδα ανακοίνωσε τό προσωρινό πάγωμα των επιχορηγήσεων προς τα ναυπηγεία της χώρας. Οι ναυπηγικές επιχορηγήσεις που αποτελούν μέρος ενός τετραετούς προγράμματος βοήθειας ύψους 450 εκατ. μάρκων είχαν περικοπεί πέρυσι και μετά από πιέσεις είχε αποφασισθεί η συνέχισή τους αλλά σε περιορισμένο επίπεδο. Η ανακοίνωση της Κυβέρνησης για περικοπές στις ναυπηγικές επιχορηγήσεις προκάλεσε την αντίδραση των γερουσιαστών του Αμβούργου και της Βρέμης καθώς και των εκπροσώπων των Γερμανών έφοπλιστών που διαβλέπουν τις προθέσεις της κυβέρνησης να περικόψει και τις επιχορηγήσεις που εξισορροπούν τό υψηλότερο κόστος λειτουργίας πλοίων έγγεγραμμένων στο Γερμανικό Νηολόγιο.

Ένοπλοποίηση νηογνώμωνων

Κατόπιν της ένοπλοποίησης των δύο Γερμανιών, ο γνωστός Γερμανικός Νηογνώμων Germanischer Lloyd άπερρόφησε τόν Ανατολικογερμανικό όμολόγό του DSRK.

Σήμερα ο Γερμανικός Νηογνώμων περιλαμβάνει 3.743 ποντοπόρα πλοία συνολικής χωρητικότητας 17,1 εκατομμυρίων τον. γκρός και 1.024 ποταμόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1,1 εκατομ. τον. γκρός. Η άπορρόφηση του DSRK προσέθεσε στον Γερμανικό Νηογνώμονα 143 πλοία συνολι-

κής χωρητικότητας 1,1 εκατομ. τον. γκρός που ήταν έγγεγραμμένα στον DSRK.

Σημειωτέον ότι με την ένοπλοποίηση αυτή ο Germanischer Lloyd έπωφελήθηκε από την άπορρόφηση του πολύ ίκανού και είδικευμένου προσωπικού που διέθετε ο Ανατολικογερμανικός νηογνώμων.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Ο στόλος του Ρήνου

Στις αρχές του έτους ο Έλβετικός στόλος του Ρήνου περιελάμβανε 223 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 321.508 τόννων, παρουσιάζων μείωση έναντι του προηγούμενου έτους κατά 37 μονάδες. Η μείωση αυτή οφείλεται στο ότι κατά τό διάστημα του έτους ένεγράφησαν στο είδικό νηολόγιο ποταμοπλοίων μόνον 5 μονάδες, ενώ διεγράφησαν 42. Από τα νεοεγγραφέντα σκάφη τα 2 είναι προωθητήρες και τα 3 αυτοκίνητοι δεξαμενοφορτηγίδες. Στά διαγραφέντα περιλαμβάνονται 9 αυτοκίνητα σκάφη, 7 σλέπια, 22 αυτοκίνητοι δεξαμενοφορτηγίδες, 1 προωθητής, 1 ρυμουλκό και 2 είδικά σκάφη. Έξ αυτών τα 8 προορίζονται για διάλυση.

Από τα 223 σκάφη που είναι έγγεγραμμένα στο Έλβετικό είδικό νηολόγιο, τα 186 χρησιμεύουν για τή μεταφορά έμπορευμάτων και περιλαμβάνουν 17 προωθητήρες και ρυμουλκά, 5 φορτηγίδες, 35 σλέπια και 129 αυτοκίνητα σκάφη εκ των οποίων τα 55 για ξηρά φορτία και τα 74 για ύγρά φορτία.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

ραγγελιών έχει ορισθεί η περίοδος μεταξύ 'Απριλίου και Σεπτεμβρίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αύξηση των φαρικών τελών

Η Κυβέρνηση εξέγγειλε όρισμένες τροποποιήσεις στις διατάξεις που άφουρουν την καταβολή των τελών φάρων και φανών στους βρεταντικούς λιμένες.

Από της πρώτης 'Απριλίου τα βασικά φαρικά τέλη αυξάνονται κατά 6,7%. Είναι η πρώτη αύξηση που γίνεται από το 1987, μολονότι ο γενικός πληθωρισμός της περιόδου αυτής υπερέβη το 25%. Όρισμένα πλεονεκτήματα θα παρασχεθούν στα πλοία που πληρώνουν φαρικά κατά ταξίδιο. Για τα πλοία που πληρώνουν ετήσια φαρικά, ο αριθμός των κατ' έτος ταξιδίων μειούται από 7 σε 6 ταξίδια. Για τα πλοία που πληρώνουν κατά ταξίδιο τα τέλη θα ισχύουν για ένα ταξίδι κατά μήνα, του μηνός υπολογιζόμενου όχι ημερολογιακώς αλλά από της ημέρας του κατάπλου.

Όπως δήλωσε ο αρμόδιος Υπουργός τα ως άνω αυξημένα τέλη εάν αποπληρωθούν φθάνουν στα επίπεδα του 1981. Παράλληλα για λογους απλοποίησης καταργείται η προϊσχύουσα διαφορετική μεταχείριση, από πλευράς φαρικών τελών, των πλοίων κάτω και άνω των 25.000 τον. νέτ.

Συνεχίζεται πάντως η έκστρατεια την οποία έχει αναλάβει η Όμοσπονδία Βρετανικών Λιμένων, συνεπικουρούμενη και από άλλους λιμενικούς παράγοντες της χώρας, όπως την δαπάνη των φάρων και φανών επωμισθεί το Δημόσιο, ούτως ώστε να απαλλαγούν τα πλοία από την πληρωμή των εν λόγω τελών. Σημειωτέον ότι σήμερα τα φαρικά τέλη καλύπτουν όχι μόνο τη δαπάνη των φάρων και φανών αλλά και της χερσαίας σημάσεως των βρετανικών νήσων, η δέ έκστρατεια μεταβιβάσεως της δαπάνης αυτής στο Δημόσιο στοχεύει στο να τονώσει την ανταγωνιστικότητα των βρετανικών λιμένων έναντι των ευρωπαϊκών συναγωνιστών τους.

Νέα οικονομική πολιτική της P & O

Μεγάλη αναδιάρθρωση στους στόλους

των κρουαζιεροπλοίων, επιβατηγών όχημα-ταγωγών και κοντεϊνερπλοίων της επιχείρησης ή κορυφαία Άγγλική ναυτιλιακή εταιρεία P & O με την πώληση μεγάλου μέρους των περιουσιακών της στοιχείων. Στόχος της νέας οικονομικής πολιτικής που θα περιλαμβάνει πωλήσεις ύψους ενός δισεκατομμυρίου λιρών θα είναι η επίτευξη εύνοϊκότερων φορολογικών όρων για τη συνέχιση της κερδοφόρας πορείας της εταιρείας.

Μεγάλος αριθμός των πλοίων που θα πωληθούν σε τρίτες εταιρείες πρόκειται να υπενοικιασθεί ή να χρονοναυλωθεί από την P & O για την υπόλοιπη διάρκεια της χρήσιμης ζωής των πλοίων ενώ δεν αναμένεται να υπάρξουν σοβαρές αναταραχές στις σχέσεις με τους πελάτες ή στην μετακίνηση του προσωπικού.

Ήδη η P & O έχει πωλήσει 33 πλοία της σε εταιρείες όπως η Abbey National March Leasing (1) Ltd, η BMBF (No 15) Ltd., η Natwest Specialist Finance Ltd. και η Howill Shipping Ltd.

Συνεχίζεται η μείωση του στόλου

Κατά τα δύο τρίτα έχει μειωθεί η δύναμη του βρετανικού εμπορικού στόλου, από την εποχή της ακμής του πριν 16 χρόνια, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε το Υπουργείο Μεταφορών (DoT). Την τελευταία εξαετία σημειώνεται συνεχής μείωση στη δύναμη του στόλου πλοιοκτησίας βρετανικών συμφερόντων και στο τέλος του 1990 υπήρχαν 785 εμπορικά σκάφη άνω των 100 τον. γκρόντ σε σύγκριση με τα 1.085 σκάφη του 1985. Την ίδια περίοδο το συνολικό τοννάζ του στόλου μειώθηκε από 20,15 εκατ. τον. σε 15,39 εκατ. τον.

Μεταξύ του 1979 και του 1990 η συμμετοχή της Βρετανικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο στόλο μειώθηκε από 6,6% σε 1,2% ενώ αντίθετα η συμμετοχή άλλων χωρών όπως των Μπαχάμας, της Κύπρου και της Κίνας αυξήθηκε σημαντικά.

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε το Υπουργείο Μεταφορών και η Όμοσπονδία των Βρετανικών Λιμένων ο όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν μέσω των Λιμένων της χώρας κατά το 1990 αυξήθηκε σε 489 εκατ. τον. πλησιάζοντας το ρεκόρ του 1988.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Νέος επίγειος σταθμός του INMAPSAT

Ο τηλεπικοινωνιακός οργανισμός της Ολλανδίας PTT Telecom B.V. άρχισε να προσφέρει υπηρεσίες κινητής τηλεπικοινωνίας στους συνδρομητές του συστήματος INMAPSAT - Α μέσω του νέου επίγειου τηλεπικοινωνιακού σταθμού στο Μπουρούμ.

Ο σταθμός αυτός που είναι εγκατεστημένος στη Βόρειο Ολλανδία χρησιμοποιεί τους δορυφόρους του INMAPSAT στην περιοχή του Ινδικού και του Ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού για να προσφέρει επικοινωνία στην Άπω Ανατολή, τις Ανατολικές ΗΠΑ, την Ευρώπη, Μέση Ανατολή και Αφρική.

Ήδη 11.000 πλοία είναι εξοπλισμένα με τερματικά τύπου INMAPSAT-A ενώ οι υπηρεσίες του δορυφορικού τηλεπικοινωνιακού συστήματος είναι διαθέσιμες και σε μορφή τερματικών φορητών ή εγκατεστημένων σε όχηματα που χρησιμοποιούνται από συνεργεία διάσωσης σε περιοχές με κατεστραμμένο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο όπως η περιοχή του Ιράκ και Κουβέιτ.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Κοινή επιχείρηση διάλυσης πλοίων

Η Ιαπωνική εταιρεία Mitsubishi πρόκειται σύντομα να εγκαταστήσει μία μονάδα διάλυσης παλαιών πλοίων στην περιοχή του Χαμπαρόβσκ. Το διαλυτήριο θα αρχίσει να λειτουργεί από το 1992 παράγοντας σίδερο για εξαγωγή στην Ιαπωνία. Αρχικά προς διάλυση θα εισάγονται κυρίως παλαιά Σοβιετικά πλοία που είναι τώρα παροπλισμένα στην Άπω Ανατολή αν και αργότερα αναμένεται αύξηση της προσφοράς πλοίων προς διάλυση και συγκεκριμένα δεξαμενοπλοίων καθώς οι σκληροί αντιρρυστικοί νόμοι θα απαγορεύουν την προσέγγιση σκαφών παλαιού τύπου σε περισσότερες χώρες.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832268 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σημαντική δωρεά του Ίδρυματος Εὐγενίδη στό ΚΕΣΕΝ

Σε μία ωραία τελετή, τή Παρασκευή 10 Μαΐου, ἐγκαινιάσθηκε στο ΚΕΣΕΝ ή πτέρυγα των ναυτιλιακών απομιμητών (simulators) που προσέφερε τό Ίδρυμα Εὐγενίδη.

Κατά τή τελετή παρέστη πλήθος προσκεκλημένων από τόν ἐφοπιστικό καί ναυτικό κόσμο, τό λιμενικό σώμα καί τίς σπουδαστές τής Σχολής. Μετά τόν ἀγασμό μίλησαν ὁ διοικητής τοῦ ΚΕΣΕΝ καί διευθυντής ναυτικής ἐκπαίδευσης τοῦ ΥΕΝ κ.κ. Στασινόπουλος καί Λάμπρου καί στή συνέχεια ἀπηύθυνε χαιρετισμό ὁ πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκούμας καί ὁ πρόεδρος τής ΠΕΠΕΝ κ. Γιάννης Χαλᾶς. Στή

συνέχεια ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδης τόνισε τήν πολύτιμη συνεργασία των ναυτιλιακών παραγόντων γιά τή ναυτική ἐκπαίδευση, ἀνέγνωσε συγχαρητήρια ἐπιστολή τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Κ. Μητσοτάκη καί εὐχαρίστησε θερμά τόν τιμώμενο δωρητή κ. Νικόλαο Βερνίκο — Εὐγενίδη, πρὸς τόν ὁποῖο καί προσφέρθηκαν ἀναμνηστικό ὁμοίωμα πλοίου καί μετάλλιο. Τέλος ὁ κ. Εὐγενίδης ἐξέφρασε τίς εὐχαριστίες του γιά τή τιμητική ἐκδήλωση καί συνεχάρη τούς ἀρμοδίους γιά τήν ἀξιοποίηση τής προσφοράς του.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Μαΐου ὑποβλήθηκαν στο Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στο ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν ἀκόλουθων πλοίων:

— «Μυρσινίδι», φορτηγό, πού ὑπέσταιλε τή λιβεριανή σημαία, 5.785 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν

ἐταιρία «Myrsinidi Corporation» (κ. Λουκάς Φαφαλιός).

— «Υβόνη», μπάλκερ, πρώην «Masashima Maru» ὑπό ἰαπωνική σημαία, 14.058 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Littlestone Shipping Inc.» (κ. Μάριος Σταφυλοπάτης).

— «Ἀναξ Τάϊγκερ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ravnaas», ὑπό νορβηγική σημαία,

5.280 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1983, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Rochford Maritime Corporation» (Pleiades Shipping Agents).

— «Ἐντράστ Φέηθ», μπάλκερ, πρώην «Istanbul Z.» ὑπό τουρκική σημαία, 35.014 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Trust Ships Management Ltd.», (κ. Ἡλίας Τσάκος).

Κυρώθηκε ἡ σύμβαση τῶν ποντοπόρων πλοιάρχων

Δημοσιεύθηκε στήν Ἐφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 274 Β'/30.4.91), ἡ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη, μέ τήν ὁποία κυρώνεται ἡ συλλογική σύμβαση ἐργασίας τῶν πλοιάρχων πού ἀπασχολοῦνται σέ φορτηγά πλοῖα χωρητικότητας ἀνω τῶν 4.500 τόνων d.w.

Ἀγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό ὑπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Μαριλούλα» 54.000 τόν. d.w., 30.341 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 4,7 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τό πρόντακτ κάρριερ «Atlas Trader» 15.700 τόν. d.w., ναυπήγησες 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 7 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες τής Νέας Ὑόρκης ἀγόρασαν τό μικτό πλοῖο (ore - oil) «Garden Green» 169.147 τόν. d.w., ἰαπωνικῆς ναυπήγησες 1973, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 10 ἑκατ. δολларίων, μέ χρονοναύλωση τοῦ πλοίου ἐπὶ διετία πρὸς δολ. 13.000 τήν ἡμέρα.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό ὑπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Ρόζα» 51.000 τόν. d.w., 24.893 τόν. γκρός, ναυπήγησες 1968, ἀντί τιμῆς δολ. 2.000.000.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκερ «Confidence» 24.450 τόν. d.w., ναυπήγησες 1982, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 5,7 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης ἀγόρασαν τό ὑπό κυπριακή σημαία τουήντεκερ «Πλύμουθ» 15.000 τόν. d.w., 8.825 τόν. γκρός, ναυπήγησες 1974, ἐναντι τιμῆς 2,2 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες περιήλθε τό φορτηγό πλοῖο «Monte Alto» 14.328 τόν. d.w., ναυπήγησες 1979, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3,2 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τά ἀδελφά μπάλκερ «Daniela» καί «Rafaela» 38.687 τόν. d.w., 26.512 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στή Βραζιλία τό 1981 καί 1980 ἀντίστοιχα, ἐναντι συνολικῆς τιμῆς 14,5 ἑκατομ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκερ «Visby» 54.300 τόν. d.w., 31.262 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Γαλάτσι τό 1980, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 8 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία μπάλκερ «Ντόνα Σοφία» 26.990 τόν. d.w.,

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 —
Spares — Voyage repairs

24 hrs service

9900 Beaumont Hwy
Houston Texas 77078

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

Director: KOSTAS ILIAKIS

15.229 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των επτά εκατομ. δολларίων.

— "Ελληνες αγόρασαν τό μικτό σκάφος «Wien» 50.550 τον. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 6 εκατομ. δολларίων.

— "Ελληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Sirius» 27.140 τον d.w. 16.299 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 5,1 εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Παντοκράτωρ» 54.311 τον. d.w., 30.639 τον. γκρόν, ναυπηγηθέν στό Γαλάτσι τό 1980, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατομ. δολларίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθαν τά δύο αδελφά Γιουγκοσλαβικά φορτηγά πλοία «Jug-agent» καί «Karetan Pavinovic», 14.930 τον. d.w., 1.977 τον. γκρόν, ναυπηγηθέντα στή Χερσώνα τό 1982 καί 1983 αντίστοιχα, εφοδιασμένα μέ 12 τον. κρέντα καί μία μπίζα 63 τον., υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Μεταξύ 'Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ λόγκ κάρριερ «Verma» 16.534 τον. d.w., 9.634 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των τριών εκατομ. δολларίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Variant» 54.540 τον. d.w. 30.644 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 8,4 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ντίλιτζενς Π.» 15.273 τον. d.w. 9.049 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί του 1,3 εκατ. δολларίων.

— "Ελληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Kamenari» 32.413 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολларίων.

— Σέ Τούρκους επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Χερουβίμ» 26.868 τον. d.w. 15.981 τον. γκρόν, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 6,7 εκατ. δολларίων.

Αύξηση εξεταστικών περιόδων στίς ΑΔΣΕΝ

Αυξάνονται σέ τέσσερις οί εξεταστικές περίοδοι γιά τούς σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων καί Μηχανικών καί όρίζεται σέ τέσσερα τό ανώτατο επιτρεπόμενο όριο μεταφερομένων μαθημάτων πρώτης καί δεύτερης διδακτικής περιόδου, γιά τούς σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ Μηχανικών. Σχετική απόφαση υπέγραψε ό 'υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης.

'Επωλήθη ή «'Ολύμπικ Μαρίν»

Στίς 10 Μαΐου, 1991 υπογράφηκαν τά όριστικά συμβόλαια μεταβίβασης της «'Ολύμπικ Μαρίν» στήν ιταλική εταιρία Cantieri Posilipo SpA.

Η υπογραφή των συμβολαίων έγινε παρουσία των εκπροσώπων της ΠΥΡΚΑΛ,

του ΟΑΕ καί της POSILIPO. Η «'Ολύμπικ Μαρίν» ιδρύθηκε τό 1971 από τον κ. Γ. Βάτη καί εξαγοράστηκε τό 1983 από την ΠΥΡΚΑΛ, στήν όποία ανήκε μέχρι τώρα.

"Εδρα της εταιρίας είναι τό Λαύριο καί αντικείμενο εργασιών της ή κατασκευή πλαστικών σκαφών. Παράλληλα ασχολείται μέ την επισκευή καί την διαχείριση σκαφών.

Η πώληση άφορά ποσοστό 96% των μετοχών της εταιρίας, ενώ τό υπόλοιπο 4% θά μεταβιβασθεί στους εργαζομένους της εταιρίας, σύμφωνα μέ τίς όδηγίες της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποίησης.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση στην 'Ινδία επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Μπράϊτ 'Εξπλόρερ» 6.870 τον. γκρόν, 3.560 τον. βάρους, ναυπήγησης 1968, αντί δολ. 210 ανά τόννο.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γκλόρυ» 54.134 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 195 ανά τόννο βάρους.

— Μέ προορισμό τή διάλυση επωλήθη τό κυπριακό φορτηγό «Μαργκότ» 11.242 τον. γκρόν του 1971, αντί δολ. 194 ανά τόννο.

Μετονομασίες

Σέ «'Υβόννη» μετονομάστηκε τό αγορασθέν ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Masashima Maru» 23.791 τον. d.w. 14.059 τον.

γκρόν, ναυπήγησης 1977, καί ύψωσε ελληνική σημαία.

Στο Royal Institute Ναυπηγών του Λονδίνου

Η 'Ελληνική παρουσία στό ναυτιλιακό Λονδίνο συνεχίζει τον ενεργό ρόλο της καί στίς πρόσφατες άρχαιρεσίες του London Branch of the Royal Institute of Naval Architects, ό Δρ. Νίκος Μικέλης εξέλεγε αντιπρόεδρος του τμήματος καί ό κ. Δημήτρης Φαφαλιός, μέλος του διοικητικού συμβουλίου.

Η διεκπεραίωση έντολών της ΧΙΟΣBANK

Η ΧΙΟΣBANK ανακοίνωσε ότι έκλεισε συμφωνία συνεργασίας σέ θέματα marketing καί διεκπεραίωση έντολών (clearance) μέ την ιδιωτική επενδυτική καί χρηματιστηριακή εταιρία Oppenheimer & Co. Inc., ή όποία έδρεύει στή Νέα 'Υόρκη.

Πρόστιμα ύψους 52 εκατ. τόν Μάρτιο

Πρόστιμα συνολικού ύψους 52.154.000 δρχ., επέβαλαν οί λιμενικές αρχές της χώρας τον Μάρτιο 1991 γιά διάφορες παρεμβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τά πρόστιμα αυτά, 20.514.000 δρχ. επεβλήθησαν γιά παραβάσεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένος, 16.250.000 δρχ. γιά ρυπάνσεις της θάλασσας,



Exeter Hospital Aid Society

WORLD WIDE HEALTH PLAN FROM A BRITISH HOSPITAL AID SOCIETY

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

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

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

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

Special features of the EXETER Health Plan are:

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

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

Manthos J. Zoides & Co. Ltd.

5, Stadiou Str. - ATHENS 105 62 - GREECE

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

13.850.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 890.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας και 650.000 δρχ. για υπερφόρτωση πλοίου.

Πρόστιμο 2.000.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Πειραιώς στον Σοφοκλή Μαντέρα πλοίαρχο του με σημαία Μάλτας φορηγού «'Αργυ Κάριερ» γιατί δεν έλαβε τα ένδεικνύμενα μέτρα προς αποφυγή της προσάραξης του σκάφους που είχε συνεπεία τη μερική βύθισή του και την έν συνεχεία πρόκληση ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής νότια της νήσου Ψυττάλειας.

Η σχολή σωστικών Ασπροπύργου

Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, Ασπροπύργου, αποφοίτησαν τον Απρίλιο 241 ναυτικοί.

Σύλληψη ναυτικού στη Βραζιλία

Έλληνας ναυτικός συνελήφθη στη πόλη Σεπετίμπα της Βραζιλίας, κατηγορούμενος για χρήση και έμπορία ναρκωτικής ουσίας grass (είδος μαριχουάνας).

Πρόκειται για τον Κων/νο Πιπέρη, ναύτη του ελληνικού φορηγού «Olympic Galaxy».

Τό περιστατικό ανέφερε στο YEN ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Νικ. Ζυγομαλάς.

Αυξήθηκε τό έπίδομα τών παραπληγικών

Μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη, καθορίστηκε στις 62.360 δρχ., από 55.200 δρχ. τό ύψος του μηνιαίου έξωδρουματικού επίδοματος που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτη στους ασφαλισμένους του, που πάσχουν από τετραπληγία - παραπληγία.

Τό έπίδομα αυτό που είναι ίσο μέ τό

20πλάσιο του ισχύοντος κατώτατου ήμερομισθίου του άνειδίκευτου εργάτη θά αναπροσαρμοστεί στη διάρκεια του έτους, μέ τις αυξήσεις που θά δοθούν βάσει της γενικής συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Έξ άλλου μέ κοινή απόφαση των 'Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, τά ποσά έπιδομάτων καθορίζονται και των λοιπών παροχών προς τους φυματικούς ναυτικούς, σανаторιακής και άεροθεραπευτικής νοσηλείας για τό έτος 1991.

Ανθρωπιστική βοήθεια προς 'Ιράκ - Κουβέιτ

Τό Συμβούλιο των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε Κανονισμό σύμφωνα μέ τον όποιο επιτρέπεται πλέον ή μεταφορά τροφίμων και φαρμακευτικών έφοδίων προς τό 'Ιράκ και τό Κουβέιτ, μέ πλοία που άνήκουν σέ υπηκόους των χωρών της ΕΟΚ.

Τά πιστοποιητικά ασφάλισης

Μέ τις 'Υπουργικές 'Αποφάσεις υπ' αριθ. 3221.2/1/91/ 6.3.91 και 3221.2/2/91/ 12.3.91 οι όποιες δημοσιεύθηκαν στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αναπροσαρμόστηκαν τά τέλη χορηγήσεως πιστοποιητικών ασφάλισης πλοίων για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Ειδικά τά τέλη που καθορίζονται από τον Ν. 314/76 αναπροσαρμόζονται για τά πλοία υπό 'Ελληνική σημαία από 8.000 δρχ. σέ 20.000 δρχ. και για τά πλοία υπό ξένες σημαίες από 40 σέ 70 λίρες 'Αγγλίας. Τά τέλη που έχουν καθιερωθεί μέ τον Ν. 1147/81 προκειμένου νά χορηγηθεί άδεια σέ πλοία ή άεροσκάφη για νά άπορρίψουν κατάλοιπα ή άλλες ύλες στη θάλασσα αναπροσαρμόζονται από 2.000 δρχ. σέ 20.000 δρχ. για τά πλοία και άεροσκάφη που είναι έγγεγραμμένα στα 'Ελληνικά νηολόγια και από 30 σέ 70 λίρες 'Αγγλίας για τά ξένα πλοία και άεροσκάφη.

Η Συνέλευση των Πλοίαρχων

Τή Τετάρτη και Πέμπτη 15-16 Μαΐου τά μέλη της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Ε.Ν. πραγματοποιούν την έτήσια γενική τους συνέλευση στο Έργατικό Κέντρο Πειραιώς.

Η νέα διοίκηση των ναυλομεσιτών

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Έλληνικής Ένώσεως Ναυλομεσιτών, τό όποιο προέκυψε από τις πρόσφατες άρχαιρεσίες, συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Ν. Πενθερουδάκης, αντιπρόεδρος Κ. Τσαλπατοΰρος, γεν. γραμματέας Ντ. Βερναρδάκης, ταμίας Ι. 'Αλεξανδρίτης και μέλη Γ. Δασκαλάκης, Γ. Γεωργιάτζος και Θ. Λογοθέτης.

Η νέα διοίκηση του ΕΛΙΝΤ

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο που προήλθε από τις πρόσφατες άρχαιρεσίες του Έλληνικού 'Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος 'Απόστ. Δόμβρος, αντιπρόεδρος Θεόδ. Κασσιώτης, γεν. γραμματέας Παναγ. Γιαννούλης, ταμίας Παναγ. Σκαρίμπας και μέλη 'Ανδρ. Βομβογιάννης, Χρ. Σιμόπουλος, Νικ. Τζάθας και 'Αναστ. Γιακουμή.

'Αναπληρωματικά μέλη εκλέχτηκαν οι Χρυσ. Σαρηνιαννίδης, 'Ελπ. Παπαδόκη και Κων. Ταρούσης ενώ στην 'Ελεγκτική 'Επιτροπή εκλέχτηκαν οι 'Ανδρ. 'Ερμονόνης, Νικ. Κουλειμάνης και Αικ. Πρίφτη.

3,4 έκατ. ECU για ένίσχυση της αλιείας

'Ενίσχυση ύψους 3,4 έκατ. ECU, δηλαδή περίπου 765 έκατ. δρχ. θά χορηγήσει ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα στην 'Ελλάδα για την πραγματοποίηση 34 έργων στους τομείς ιχθυοκαλλιεργειών και έκσυγχρονισμού των αλιευτικών σκαφών.

Η ένίσχυση αυτή προορίζεται για την άνακατασκευή και τον έκσυγχρονισμό των ύφισταμένων αλιευτικών σκαφών και ή Κοινότητα θά έλέγξει τά σχετικά έργα τον 'Οκτώβριο, πριν από τη χορήγηση της δεύτερης δόσης.

Η συνολική κοινοτική βοήθεια που εγκρίθηκε για 11 κράτη μέλη στους παραπάνω τομείς άνέρχεται σέ 28,4 έκατ. ECU, δηλαδή 63 δισ. δρχ. Τό μεγαλύτερο κονδύλι παίρνει ή 'Ισπανία και ακολουθεί ή 'Ιταλία, ή 'Ελλάδα και ή Πορτογαλία.

Πρόγραμμα διαχείρισης εταιρίας

Τό πρόγραμμα «Holos» της ελληνικής εταιρίας λογισμικού Cibar παρέχει πλήρη έλεγχο των δραστηριοτήτων μίας εταιρίας, μέ δυνατότητα λογικών προβλέψεων ταμειακής ροής, άμεση πρόσβαση σέ βάσεις δεδομένων και παρουσίαση της εικόνας των πωλήσεων, έξόδων, κερδών και άλλων συγκριτικών στοιχείων σέ γραφήματα.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΖΙΤ

Τό πρόγραμμα «Holos» πού συνδυάζει τή διακίνηση βασικών πληροφοριών τής εταιρίας, τή πλήρη υποστήριξη αποφάσεων των διευθυντικών στελεχών καί τήν διαχείριση καί τελική επεξεργασία των πληροφοριών τής εταιρίας, χρησιμοποιείται ήδη από πολλές διεθνείς εταιρίες όπως ή British Telecom, ή εταιρία πού κατασκευάζει τό Eurotunnel στή Μάγχη καί ή Shell International.

Στίς 23 Μαΐου αρχίζουν τά δρομολόγια τής «Πειραιϊκής»

Τή Πέμπτη 23 Μαΐου 1991 αρχίζουν τά δρομολόγια του νέου ταχύπλοου επιβατηγού, τύπου καταμαράν, πού ναυπήγησε στή Νορβηγία ή «Πειραιϊκή ΑΝΕ».

Τά δρομολόγια του πλοίου θά έκτελούνται καθημερινά πρὸς τίς Κυκλάδες μέ ἀφετηρία τόν Φλοῖσβο του Φαλήρου.

ΠΕΝΘΗ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Στίς 23 Ἀπριλίου ἀπέθανε στό Λονδίνο τό ἐξαίρετο μέλος, τής ἐφοπλιστικῆς κοινότητας Γιώργος Ἀνδριανόπουλος, ἐκ των διευθυντῶν τής Tropic Shipping Company Ltd., ὁ ὁποῖος διετέλεσε ἐπὶ μακρόν μέλος του Συμβουλίου του Κομμίτη. Τό Συμβούλιο του Κομμίτη ἐξέδωσε ψήφισμα μέ τό ὁποῖο ἀποφάσισε τήν ἐκφραση τῶν συλλυπητηρίων στήν οἰκογένεια του μεταστάντος, τήν παρακολούθηση τῆς κηδείας του καί τήν διάθεση ποσοῦ 300 λιρῶν στό μεγάλο νοσοκομεῖο παιδῶν, Great Ormond Street του Λονδίνου.

Ἡ νεκρώσιμη ἀκολουθία ἐψάλη στίς 26 Ἀπριλίου 1991 στόν Μητροπολιτικό Ναό τῆς Ἀγίας Σοφίας καί ὁ ἀντιπρόεδρος του Κομμίτη κ. Μιχάλης Περαιτικός πού συνεδέετο ἀπό μακροῦ μέ τόν μεταστάντα τόσο φιλικά ὅσο καί ἐπαγγελματικά, ἀπηύθυνε τόν τελευταῖο χαιρετισμό.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Πέθανε σέ ἡλικία 45 ἐτῶν ἔπειτα ἀπό πολύχρονη ἀσθένεια ὁ Πειραιώτης δημοσιογράφος Μιχάλης Παπαδόπουλος ὁ ὁποῖος εἶχε συνεργασθεῖ καί μέ τά «Ναυτικά Χρονικά». Γιός του Πειραιώτη δημοσιογράφου Σάββα Παπαδόπουλου, ὁ Μιχάλης πού διακρινόταν, ὅπως καί ὁ πατέρας του, γιά τήν ἐπαγγελματική του εὐσυνειδησία ἦταν πρὶν ἀπό ὅλα ἕνας καλός ἄνθρωπος καί γι' αὐτό τόν ἔκλαψαν οἱ πολυάριθμοι συγγενεῖς καί φίλοι πού τόν συνόδευσαν στήν τελευταία του κατοικία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐκφράζουν στούς οἰκείους του εἰλικρινή συλλυπητήρια γιά τήν ἀπώλεια του Μιχάλη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΦΟΡΟΣ

Πέθανε καί κηδεύθηκε στίς 15 Ἀπριλίου στήν Παναγία Ἐρεθιανῆς Βροντάδου, ὁ Ἀπόστ. Μ. Φόρος, πατέρας του Διευθύνοντος Συμβούλου τῆς εταιρίας Χανδρῆ κ. Μάρκου Φόρου, πρὸς τόν ὁποῖο τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν εἰλικρινή συλλυπητήρια.

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 10 Μαΐου, 1991.

	IFO/180	MDO
ΕΥΡΩΠΗ		
Ρόττερταμ	78.00	155.00
Γένοα	91.00	200.00
Ἀμβούργο	81.00	176.00
Χάβρη	88.00	198.00
Πειραιᾶς	86.00	185.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	85.00	230.00
Τζέντα	92.13	197.29
Ρᾶς Τανούρα	90.20	182.03
Ἡν. Ἀρ. Ἐμιράτα	80.00	200.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	83.00	176.00
Ντακάρ	110.00	196.00
Λᾶς Πάλαμας	86.00	182.00

Θέουτα	81.00	185.00
Ντῶρμαν	71.00	256.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	82.00	300.00
Σίδνεϋ	120.00	255.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	205.00
Σιγκαπούρη	84.00	170.00
Τόκιο	106.00	265.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	80.00	200.00
Νέα Ὑόρκη	79.00	196.00
Χάμπτον Ρόουντς	76.00	196.00
Χιοῦστον	64.00	152.00
Νέα Ὀρλεάνη	64.00	150.00
Λὸς Ἀντζελες	80.00	220.00
Κρίστομπαλ	88.00	225.00
Ρίο Ἰανέιρο	85.00	281.00
Μπουένος Ἀϊρες	119.00	232.00
Μοντεβιδέο	127.00	240.00

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

Τό Ἰδρυμα Προικοδοτήσεων Ἰωάννη Δ. Πατέρα

Γιά 19 συνεχῆ χρονιά τό Ἰδρυμα Προικοδοτήσεων Ἰωάννου Διαμαντή Πατέρα μοίρασε στίς 13 Μαΐου στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιῶς, σέ 140 θυγατέρες Ναυτῶν τό ποσό τῶν δρχ.: 31.500.000, ἀπό τό ὁποῖο κάθε νεόνυμφη ἔλαβε ποσό 225.000 δρχ. Στήν τελετή παρέστησαν οἱ ὑπουργοί Ναυτιλίας καί Αἰγαίου κ.κ. Ἀρ. Παυλίδης καί Γ. Μισαηλίδης, οἱ ὁποῖοι ἀπηύθυναν χαιρετισμό πρὸς τοὺς παρευρισκομένους, οἱ γεν. γραμ. ΥΕν κ. Φώτης Χρηματοπούλος καί ὑπουργεῖο Αἰγαίου κ.

Παπαευστρατίου, ὁ ἐπίσκοπος Ἀχελώου κ. Εὐθύμιος ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ μακαριωτάτου κ. Σεραφεῖμ καί ὁ πανοσιολογιότατος κ. Ἰγνάντιος, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ σεβασμιωτάτου μητροπολίτου Πειραιῶς.

Ἀκόμη παρόντες ἦσαν ὁ ἀρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος κ. Βασσόπουλος, ὁ πρόεδρος ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένης, ὁ πρόεδρος Ε.Ε.Ε. κ. Ι. Γκούμας, ὁ δήμαρχος Πειραιῶς κ. Στ. Λογοθέτης καί ὁ κ. Ν.Δ. Πατέρας ὡς ἐκπρόσωπος τῆς οἰκογένειας Πατέρα.

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Μπαχάμας	5.694	1969	Επιθεωρήθηκε στη Βρέστη συνεπεία βλάβης στη μηχανή, στις 4/5.
ΑΝΕΜΩΝΗ	Έλληνική	10.996	1979	Ανέφερε απώλεια της άγκυρας ανοικτά της Άβίλς στις 26/4.
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ	Κυπριακή	9.826	1971	Επιθεωρήθηκε στις Μπαρμπάντος συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 16/3.
ΜΠΟΛΙΒΑΡ	Μπαχάμας	10.199	1981	Επιθεωρήθηκε στο Πόρτο Άρμουέλλες συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 14/4.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	Μάλτας	9.481	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά στις 28/4
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	Έλληνική	5.595	1975	Κατά την προσόρμιση στη Μουδανιά, στις 8/5, προσέκρουσε σε αποβάθρα και συγκρούστηκε με το φορτηγό «Suleyman Celebi».
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Κατά το ταξίδι Ιταλία για Ινδία υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 2/4.
ΔΑΦΝΗ	Έλληνική	35.746	1984	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Million No. 2» στη Σιγκαπούρη, στις 28/4.
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι	Παναμαϊκή	9.812	1965	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Anna Sierra» στη Χαλκίδα, στις 6/5.
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	Κυπριακή	13.547	1976	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Χόγκ Κόγκ στις 29/4.
ΦΑΝΗΣ	Κυπριακή	20.608	1977	Προσάραξε στη Τσιτακόγκ συνεπεία κακοκαιρίας 30/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ	Λιβερίας	39.995	1976	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 17/4.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ	Λιβερίας	51.501	1974	Συγκρούστηκε στο Ουλσάν με το τάνκερ «Y. W-inner», στις 6/5 και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Έλληνική	27.333	1987	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Da Feng» στο Καράτσι, στις 5/5.

Y E N S H I P P I N G C O .

DIMITRIS & GEORGIOS TSOLAKIDIS

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
 ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
 RIHTIM C. FRANK HAN 227/5 KARAKOY 80030 ISTANBUL (TURKEY)

TELEPHONE: 0090 1 1450100 3 Lines After Hrs 1623948/9
 FAX: 0090 1 1456633

TELEX: 30670 YOTA TR
 CABLE: YENTAYD ISTANBUL

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έντονη κινητικότητα και άνοδική εξέλιξη ναύλων και μισθωμάτων υπήρξαν τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου.

Παρά το γεγονός ότι τη περίοδο αυτή συνήθως διαφαίνονται τα πρώτα σημάδια της θερινής εποχικής κάμψης, η αγορά ξηρού φορτίου διατηρεί το σφρίγος της και προσβλέπει με αισιοδοξία στις νέες πιστώσεις των Ήνωμένων Πολιτειών προς τους Σοβιετικούς που αναμένεται να ανακοινωθούν εντός των ημερών.

Η αγορά του Άτλαντικού με τη ζωηρότητα των εξαγωγών δημητριακών από τη Νοτ. Αμερική διατηρήθηκε σε έξαρση με ιδιαίτερα έντονη τη ζήτηση μπάλκερς μεγέθους handymax και handy, με παράλληλη άνοδο των ναύλων στις κλασσικές διαδρομές μεταφοράς δημητριακών.

Οι πρόσφατες αγορές δημητριακών από Ιράκ, Ιαπωνία και Κίνα με φορτώσεις εντός των προσεχών έξι εβδομάδων αναμένεται να διατηρήσουν υψηλή τη ζήτηση τονάζ στις περισσότερες αγορές, εξασφαλίζονται άνετες συνθήκες απασχόλησης των πλοίων ξηρού φορτίου.

Οι ναυλώσεις που ακολουθούν αντανακλούν τη ζωηρότητα της ναυλαγοράς στις περισσότερες κατηγορίες φορτίων.

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανία, δολ. 18,90.
- 52.000 τον. Ρίβερ Πλέιτ για Ιαπωνία, δολ. 36,00.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,00.
- 25.000 τον. Μπαχία Μπλάνκα για Καλάο, δολ. 27,00.
- 13.500 τον. Μεγ. Λίμνες δύο λιμάνια Ισπανίας, δολ. 36,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Τουμπαράο για Ρόττερταμ, δολ. 7,55.
- 150.000 τον. Σέβεν Άϊλαντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 14,25.
- 120.000 τον. Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 7,50.

— 75.000 τον. Νουαντχίμπου για Δουκέκη, δολ. 5,50.

Γαιάνθρακες:

- 110.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Κασσιούγκ, δολ. 8,50.
- 110.000 τον. Πόρτο Κέμπλα για Ρόττερταμ, δολ. 13,50.
- 90.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Γκιζόν, δολ. 7,80.
- 65.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 11,50.
- 33.000 τον. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 20,00.

Λιπάσματα:

- 27.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 47,50.
- 21.100 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Τσι-ταγκόγκ / Μόνγκλα, δολ. 55,89.
- 15.250 τον. Ντακάρ για Ινδία, δολ. 37,00.

Ζάχαρη:

- 16.000 τον. Ντάρμπαν για Ίντσόν, δολ. 33,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικός ο αριθμός των πλοίων που βρήκαν αποδοτική απασχόληση στην αγορά των χρονοναυλώσεων, με αρκετά ικανοποιητικά μισθώματα για τα πάναμαξ και ιδιαίτερα αποδοτικά για τα μπάλκερς των 35-45.000 τον. d.w. τα οποία γνώρισαν υψηλότερη ζήτηση.

Η υπέρχουσα ροή φορτίων και το εκδηλο ενδιαφέρον των ναυλωτών να εξυπηρετήσουν άμεσες ανάγκες σε Δύση και Ανατολή αναμένεται να διατηρήσει τα σημερινά επίπεδα των μισθωμάτων.

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις:

- 65.000 τον. d.w. από Πάσσερο μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 16.000 την ημέρα.
- 64.200 τον. d.w. από Τζέντα μέσω Ακαμπας για Νοτ. Κορέα, δολ. 14.100 την ημέρα.
- 55.700 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.200 την ημέρα.
- 44.600 τον. d.w. από Ιταλία μέσω

Βραζιλίας για Ιαπωνία, δολ. 15.000 την ημέρα.

- 41.500 τον. d.w. από Ντάρμπαν μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 14.500 την ημέρα.
- 37.700 τον. d.w. από Νέμρουτ Μπαίη μέσω Μαύρης Θάλασσας για Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα.
- 35.000 τον. d.w. από Λισσαβώνα μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Σιγκαπούρη, δολ. 11.000 την ημέρα.
- 28.800 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Χάβρη, δολ. 8.350 την ημέρα.
- 27.500 τον. d.w. από Σκώ μέσω Βαλτικής και Εύρωπης για Σιγκαπούρη, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αναθέρμανση της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων μετά την πρώτη εβδομάδα του Μαΐου, με αυξητική εξέλιξη στη ροή φορτίων στις περισσότερες αγορές.

Η επανεμφάνιση Σαουδαράβων και Ιρανών ναυλωτών στον Αραβικό Κόλπο με φορτία προς Δύση και Ανατολή ανέβασε τους ναύλους στα WS 60-64 για τα VLCC.

Αρκετή δραστηριότητα σημειώθηκε στη περιοχή της Μεσογείου με σταδιακή άνοδική εξέλιξη των ναύλων στα WS 125-130 για τα φορτία των 80.000 τόνων.

Αν και σχετικά περιορισμένη σε κίνηση, η αγορά της Δυτ. Αφρικής βελτίωσε τα επίπεδα των ναύλων της για τα πλοία του ενός εκατ. βαρελιών στα WS 105 και εξίσου σταθερή εμφανίσθηκε και η Βορ. Θάλασσα με τους 70.000 τον. στα WS 112.

Στη Καραϊβική τόσο η δραστηριότητα όσο και οι ναύλοι δέν διαφοροποιήθηκαν ουσιαστικά από τα προηγούμενα επίπεδα και κυμάνθηκαν περί τα WS 140 για τους 70.000 τόνους και περί τα WS 180 για φορτία 50.000 τόνων.

Τέλος, στα καθαρά φορτία η κίνηση περιορίσθηκε στη περιοχή της Άπω Ανατολής στα επίπεδα των WS 170 για τα συνήθη φορτία των 30.000 τόνων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 275.000 τον. από Περσία για Δύση, WS 57,5.
- 260.000 τον. από Αίγυπτο για Ισπανία, WS 77,25.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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



- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

— 240.000 τον. από Άραβικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 64,5.
— 130.000 τον. από Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 107,5.
— 120.000 τον. από Σαουδ. Άραβία για Μαρόκο, WS 95.
— 120.000 τον. από Αλγερία για Ίτα-

λία, WS 115.
— 80.000 τον. από Αίγυπτο για Ίτα-
λία, WS 127,5.
— 73.000 τον. από Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 140.
— 50.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Παναμά, WS 190.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Νορβηγία 15.000 τον. λιπά-
σματα χύδην Μπαγκκόγκ, δολ. 37,50 φίο,
6.000/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου
8-10.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα
χύδην Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτω-
ση κλίμακας /1.000 τον. εκφόρτωση, μέσα
Μαΐου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Σέβεν Άϊλαντς 150.000
τον. σιδηρομετάλλευμα Νοτ. Κορέα, δολ.
14,25, φίο, 8 ημέρες, Ιουνίου 1-10.

ΤΙΓΡΗΣ: Τουμπαράο 120.000 τον. Γκίζόν,
δολ. 7,50 φίο, 7 ημέρες, Μαΐου 25-31.

ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τον. λιπά-
σματα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 47,50, φίο,
8.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου
20-28.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Νοαυτχίμπου
108.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο,
δολ. 4,90 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 12-18.

ΖΕΥΣ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομε-
τάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 7,55 φίο, 6 ημέ-
ρες, Ιουνίου 5-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 69.346 τον.
d.w. του 1978, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς
ήμεση, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.250
τήν ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοῦ υπό
ἐρμα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τον. d.w. του 1987, πα-
ράδοση Τάραντο Μάιο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ
μέ επαναπαράδοση Ιαπωνία ή Κίνα, δολ.
12.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΡ: 41.283 τον. d.w. του
1987, παράδοση Πάσσερο ήμεση, ταξίδι μέσω
Βραζιλίας/ Ρίβερ Πλέιτ μέ επαναπαράδοση Ιν-
δονησία, δολ. 15.750 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 61.635 τον. d.w. του 1981, παρά-
δοση ΗΒ ήμεση, ταξίδι μέσω Νορβηγίας μέ επανα-
παράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.500 την ημέ-
ρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.200 τον. d.w. του 1976,
παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 25-31, επαναπα-
ράδοση Κίνα, δολ. 10.900 την ημέρα, πλέον
δολ. 185.000 για πλοῦ υπό ἐρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΊΡ: 47.600 τον. d.w.
του 1983, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 10-17,
ταξίδι μέσω Δυτ. ακτής ΗΠΑ μέ επαναπαράδο-
ση Φιλιππίνες, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΛΜΑ: 27.325 τον. d.w. του 1971, παρά-
δοση Νοτ. Αφρική Μαΐου 20-30, επαναπαρά-
δοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: 60.900 τον. d.w. του 1975,
παράδοση διερχόμενο Πάσσερο τέλη Άπρι-
λίου, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. ακτής Νοτ. Άμερι-
κής, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τον. d.w. του 1975,
παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι μέσω Άνατολ. α-
κτής Νοτ. Αμερικής μέ επαναπαράδοση Γιβραλ-
τάρ, δολ. 11.950 την ημέρα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΚ: 71.700 τον. d.w. του
1975, παράδοση Κόντινεντ ήμεση, κυκλικό τα-
ξίδι Άτλαντικού καί Σοβιετικής Βαλτικής, δολ.
13.000 την ημέρα.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: 27.000 τον. d.w. του
1972, παράδοση Νοτ. Αφρική Μαΐου 10-20,
επαναπαράδοση Άμβέρσα/ Άμβουργο δολ.
7.100 την ημέρα.

ΑΟΥΡΕΛΙΑ: 23.400 τον. d.w. του 1969,
παράδοση Νοτ. Αφρική Μαΐου 10-20, επανα-
παράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 6.450 την ή-
μέρα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.947 τον. d.w. του 1973, παρά-
δοση Πάσσερο ήμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Που-
έρτο Όρντάζ καί Τουρκίας, δολ. 10.100 την ή-
μέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.500 τον. d.w.
του 1977, παράδοση Λισσαβώνα / Άμβουργο,
δολ. 7.500 την ημέρα.

ΦΑΝΗΣ: 36.254 τον. d.w. του 1984, παρά-
δοση Νοτ. Αφρική τέλη Μαΐου, επαναπαράδο-
ση Χάβρη / Σκώ, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.962 τον. d.w. του
1978, παράδοση Νοτ. Κορέα ήμεση, ταξίδι μέ-
σω Αυστραλίας μέ επαναπαράδοση Άνω Άνα-
τολή μετά από 50/60 ημέρες, δολ. 8.450 την
ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.688 τον. d.w. του 1974,
παράδοση Πάσσερο ήμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ.
Άμερικής, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.117 τον. d.w. του
1986, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μάιο, επαναπα-
ράδοση Κίνα, δολ. 15.650 την ημέρα, πλέον
δολ. 275.000 για πλοῦ υπό ἐρμα.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: 39.800 τον. d.w. του 1977,
παράδοση στον πιλότο Κωνσταντίνζα άρχές
Μαΐου, ταξίδι μέσω Γιούζνυ, επαναπαράδοση
Σαγκάη, δολ. 12.400 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 42.900 τον. d.w. του 1984,
παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 7, κυκλικό ταξίδι Αύ-
στραλίας, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 63.900 τον. d.w.
του 1981, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαΐου 2-8, έ-
παναπαράδοση Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ.
9.950 την ημέρα.

ΑΡΚΑΣ: 64.900 τον. d.w. του 1988, παρά-
δοση Άνατολ. ακτής Νότιας Άμερικής Μάιο, έ-
παναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 13.000
τήν ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοῦ υπό
ἐρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ: 64.750 τον. d.w. του
1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαΐου 8-18, έ-
παναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ.
15.800 την ημέρα, πλέον δολ. 290.000 για
πλοῦ υπό ἐρμα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.600 τον. d.w. του
1982, παράδοση Φός τέλη Άπριλίου, μέσω
Νότιας Άμερικής μέ επαναπαράδοση Σκώ/ Πά-
σερο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 63.500 τον. d.w. του 1984, παρά-
δοση Πάσσερο τέλη Άπριλίου, ταξίδι μέσω

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

Πόρτο Τρομπέτας καί Πόρτο Άλφρεντ με έπαναπαράδοση Έσκουμίνς, δολ. 12.000 τήν ήμέρα.

ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΝΓΚΑ: 28.780 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. Άφρική Μαΐου 15-31, έπαναπαράδοση Χάβρη /Σκώ, δολ. 7.650 τήν ήμέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.734 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νέμρουτ Μπαϊή Μαΐου 10-15, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 41.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ντάρμπαν Μαΐου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 14.500 τήν ήμέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 66.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμβέρσα / Άμβουργο άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.250 τήν ήμέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.400 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 8-12, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΑΚΡΟΠ: 63.883 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαΐου 20, ταξίδι 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 11.600 τήν ήμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΠΙΛΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 114.000 τον. Ιταλία, WS 82,5, Μαΐου 7.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ράς Τανούρα 270.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 47,5, Μαΐου 15.

ΣΕΪ'ΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 228.000 τον. Δύση, WS 49, Μαΐου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Ράς Τανούρα 88.000 τον. Ταμπαγκάο, WS 100, Μαΐου 17.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 208, Μαΐου 11.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Μαΐου 5.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κάιο ντέ Άρκας 67.600 τον. Σαίντ Τζέιμς, WS 145, Μαΐου 8.

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ: Ντός Μπόκας 75.000 τον. Χιοϋστον, WS 130, Μαΐου 8.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. διάφορες όψιόν, WS 105, Μαΐου 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝ: Λά Σκρίρα 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 120, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ, WS 110, Μαΐου 10.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Άλγερία 50.000 τον. Ισπανία, WS 145, Μαΐου 7.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 145, άμεση.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 33.500 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 180, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 210, Μαΐου 18.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 190, Μαΐου 14.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 490.000 τον. Δύση, WS 50, Ιουνίου 6.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Ράς Τανούρα 315.000 τον. Αίγυπτο, WS 70, Μαΐου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘΟ: Μπαχάμας 68.000

τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 165, Μαΐου 20.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. Παναμά, WS 190, Μαΐου 10.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Λά Σχρίρα 83.000 τον. Σαβόννα, WS 135, Μαΐου 15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 450.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 47,5.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Σοβιετ. Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. Ιταλία, WS 117, Μαΐου 8.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Νορβηγία 15.000 τον. λιπάσματα χύδην Μπαγκόγκ, δολ. 37,50 φίο, 6.000/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8-10.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα χύδην Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. εκφόρτωση, μέσα Μαΐου.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Σέβεν Άϊλαντς 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νοτ. Κορέα, δολ. 14,25, φίο, 8 ήμέρες, Ιουνίου 1-10.

ΤΙΓΡΗΣ: Τουμπαράο 120.000 τον. Γκιζόν, δολ. 7,50 φίο, 7 ήμέρες, Μαΐου 25-31.

ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τον. λιπάσματα Δυτ. άκτή Ινδίας, δολ. 47,50, φίο, 8.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-28.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Νουαντχίμπου 108.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,90 φίο, 6 ήμέρες, Μαΐου 12-18.

ΖΕΥΣ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,55 φίο, 6 ήμέρες, Ιουνίου 5-15.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DD1 NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel.: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

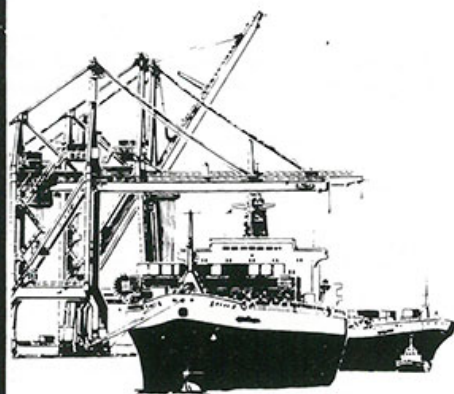


BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



NEW TONNAGE IN 1990

1,672 newbuildings were delivered in 1990, totalling 15,885,000 grt. This represented an increase of 79 units and 2.6 million grt. over 1989. World production between 1981-1990 varied between 10,9 m grt. in 1988 and a record 18,3 m grt. in 1984.

In 1990, Japan covered 43% of world production with 633 ships of 6,82 m grt. Tankers made up 2.61 m grt. of this tonnage (39%) and more than half the total of world tanker production. Bulk carriers made up 2.19 m grt. (32%) and 39.5% of world production. Liquid gas carriers made up 614,610 grt. (0.9%). Of this tonnage, 80.6% was exported.

South Korea came second with 110 ships totalling 3.46 m grt. accounting for 21.8% of world production. More than half (57.8%) consisted of ore carriers and bulk carriers. Tankers accounted for 27.7% and container ships 11.3%.

Taiwan delivered 10 ships of 667,220 grt., mostly ore carriers and bulk carriers and China 46 ships of 366,826 grt.

In Europe, Germany led the field with 97 ships of 856,071 grt. followed by Yugoslavia with 25 ships of 456,850 grt., Denmark with 29 ships, 394,677 grt. and Italy with 27 ships of 271,810 grt.

THE EC AND SHIPBUILDING SUBSIDIES

The European Commission has begun the procedures called for by Article 93, para. 2 of the Treaty of Rome with reference to two cases of shipbuilding subsidies, one in Italy and the other in Belgium.

The Italian case concerns supplementary assistance given for the building of a ship at the Fincantieri yards. This was a ship ordered in 1984 and completed in 1986, with a 25% subsidy approved by the Commission on the basis of the EC's 5th Directive. Moreover, the Italian announcement that similar assistance might be forthcoming for the building of 22 more ships has caused a great deal of consternation and is deemed a threat to

free competition.

The second case which earned the Commission's disapproval concerned the financial support provided by the Belgian government in 1989 to 9 shipbuilding contracts at Belgian yards, with financing of 85% of the contractual cost repayable over 18 years at 2% interest. This corresponds to a subsidy of 35%, which is seven points higher than the permissible limit.

This assistance exceeds the upper limit set by the Commission for productive subsidisation (26% for 1989) and contravenes the EC's 6th Directive.

DEUTSCHE SCHIFFSBANK 25 YEARS IN GREECE

Deutsche Schiffsbank AG, one of the leading banks specialising in international ship finance, invited the Greek shipping community to a reception on May 15th, at the Yacht Club in Piraeus, to commemorate 25 years of banking services to its Greek clients. Messers Jurgen Bentlage and Jens Blocker, members of the Board of Managing Directors, as well as Mr. Vakis Vlahoulis, its long standing Athens representative, were the hosts.

Reviewing its 25 years of activity in Greece, Deutsche Schiffsbank is proud of the fact that in 1966 it was the first German bank to finance Greek owners, and many of the bank's present business relationships developed in these early years. Since that time

the volume of credits advanced to Greek owners, under the bank's leadership, totals more than 3 billion DM. Increased lending activity during 1990 underlines the bank's continuing confidence in the Greek market.

Deutsche Schiffsbank with head office at Germany's two most important ports, Bremen and Hamburg, has reached a business volume of nearly 5 billion DM. In 1990 new loans rose from 664 to 856 million DM, whereof 50% have been advanced to foreign owners.

Deutsche Schiffsbank's capital is held by Commerzbank AG and Dresdner Bank AG with a share of 40% each and Vereins- und Westbank AG with a share of 20%.

AN ABS STATEMENT REGARDING S/S «HAVEN»

According to a statement issued by the American Bureau of Shipping, the S.S. «Haven» underwent survey and extensive repairs in Singapore during the period July 1988 to December 1990.

In addition, during this period the vessel was surveyed and reconditioned in accordance with the ABS Guide for Life Extension. Upon completion the vessel was issued a certificate stating that the vessel had been reconditioned in accordance with the ABS Guide.

At the request of the owners, ABS will, through its Rapid Response Te-

am, provide technical assistance in connection with possible salvage of the vessel and its cargo.

At the time of leaving the yard in December 1990 until the casualty, the vessel was Classed A1 E Oil Carrier, + AMS.

RESERVES FOR 142 DAYS

Having learn its lesson from the oil shocks of the 80s, Japan, which is the world's leading importer, has made a gigantic effort to increase oil reserves. At present, these are for five months or exactly 142 days as against barely 49 days in 1973. The government hopes to increase these reserves while at the same time red-

using the reliance on oil as much as possible.

The Kagoshima area on the island of Kynshu is where most of these reserves are stored. It lies 1,000 km from Tokyo and was chosen because of its greater proximity to supply sources and its geological stability.

Another storage site lies at the foothills of wooded slopes facing the Sakurajima volcano at Kiire — a huge rectangle reclaimed from the sea which can accommodate 46 million barrels of oil, representing 15 days' supply.

Private companies today cover 88 days' supplies and government stocks account for the remaining 54 days.

THE SUNDERLAND YARDS

Two successful Greek shipowners are very close in finalising details for the purchase of the Sunderland shipyards from the British government. They are Messers Dimitris Manios and Lou Kollakis.

Negotiations for the sale began a year and a half ago and many offers were made by prospective buyers in Britain and abroad.

Finally, the Greek group was chosen from the British Government because of its sound financial standing and because it was buying the yards without third-party borrowing or financing.

THE ELEUSIS SHIPYARD

The Commercial Bank has asked Samuel Montagu & Co. Ltd. to handle the sale of the Eleusis and Perama Shipyards and has referred all relevant enquiries to that quarter. The Bank has also pointed out that it reserves the right not to proceed with the sale

of the yards or sell assets belonging to the yards separately.

NEW HEAD OF CLASS SERVICES FOR LR

David Rule has just been appointed Head of Class Services for Lloyd's Register. With this senior job in the Ship Division's Construction Services Department, Mr Rule takes overall responsibility for LR's hull plan appraisal and associated computational services work.

Mr. Rule succeeds Branko Rapo, who has retired after 22 years' distinguished service with LR during which he achieved an international reputation for his practical engineering approach and the numerous papers he has presented to technical bodies worldwide.

76 TURBOCHARGER SERVICE STATIONS FROM ABB

ABB Turbo Systems AG, Baden, a leading company in the world in this field, constructs and supplies 33 different types of turbo charges for diesel engines, ranging in output from 500kW and above, which are used in ships, locomotives and power stations. During the past nearly 70 years, over 150.000 BBC⁷ turbochargers have been produced, more than 150.000 of which are in operation, some of them for decades. Some 29.000 ship diesel engines, with over 100.000 turbochargers, are cruising the oceans. Business is thus shaped by a worldwide service all round the clock, whether in the southern Atlantic or northern Pacific, the Indian Ocean or the Mediterranean. Authorised, contractually protected turbo-charger service stations are to be found in all important ports in the world, with personnel trained periodi-

cally at the company's Swiss head-quarters for the demanding tasks involved. The Swiss company thus maintains the largest service network for diesel engine turbochargers in all continents.

This also applies for the members service staff of the Odessos ship repair yard in the Bulgarian Black Sea port of Varna. Recently ABB Turbo Systems AG signed a service contract with this new, 76th partner. The Swiss company thus maintains the largest service network for diesel engine turbo-superchargers in all continents.

THE CHANNEL TUNNEL

One would have expected that progress on the Channel Tunnel will have disheartened the area's car ferry operators.

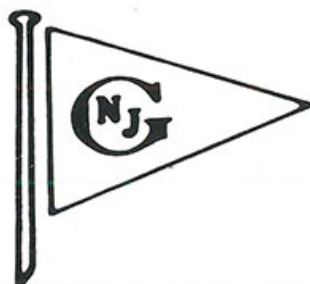
Quite the contrary. Channel ferry operators, after a period of soul-searching, have launched into a huge investment programme for bigger and better ships.

Thus, P & Ferries have ordered four ferries in Germany at cost of more than 2 billion francs while Hover-speed is planning to run two Seacat catamarans for fast links on the line. Brittany ferries will have, in a year's time, two jumbo ferries now under construction in Finland the Sealink is reorganising its Dover - Calais line with the «Fiesta» and the Cherbourg - Southampton line with the «Fantasia».

There will therefore be tough competition at sea for Eurotunnel, when it comes into service and, in the worlds of a ferry company executive: «Our new investments are evidence of our confidence in the future of the Channel lines».

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνεχωρησε - δ = διήλθε - ε = έφθασε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	65	8374
AGELIKH K.	71	1594
AGIA GALHHH	73	8243
AGIA DYNAMIS	77	32508
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIA TPZAZ	74	16819
AGIASOZ	82	36000
AGIOZ MAKAPIOZ	68	25003
AGIOZ NIKOΛAOZ I. (δ.)	70	999
AEZOZ	72	3065
AΘENIZ EEPPEZ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
A'ΛAANT SKA'Y	76	11084
A'ΛAANT SKIΠEP	84	16800
A'ΛAANT TZEM	85	16800
AIOΛIK PHΦEP	78	6933
A'TPHNIZ EMEPAAHT	77	9136
A'TPHNIZ NTETINY	71	78021
A'TPHNIZ CΑΦA'IP	77	9136
AITZIAN FOYTINT	83	20960
AITZIAN ΛA'ION	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN CИ	73	53964
AITZOΛOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOH	74	55783
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTH	77	14998
AEZANAPPA	74	10058
AEZANAPPEIA	75	22575
AEZANAPPEIA	81	14641
AEZANAPPOZ II.	77	1598
AEZANAPPOZ III.	77	1584
AEZEION XOOPY	68	9084
AEIKPATOP	83	15857
AEIN II	69	10650
AEKAIOZ	77	11213
AEKIMOZ	85	24700
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIZ	73	13631
AEMA	80	11584
AEMPA II.	72	9709
AEMPETA	84	17882
AEZ ANAOZ	84	14103
AEΦA CИA (δ.)	72	52440
AEΦA CKA'Y	74	52459
AEΦA CTAP (δ.)	72	51818
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA ΦETΘ	84	22000

α. Λέγκχορν 2/4	77	14584
πρόξ Ιαπωνία 22/3	80	15688
πρόξ Πειραιά 30/3	75	69222
πρ. «Πέλλα»	85	34400
μεσαναυτικές μεταφορές	77	15592
πρόξ ΗΠΑ 30/3	71	18634
δ. Σουέζ 2/4	84	38500
πρόξ Φιλιππίνες 2853	85	34500
πρόξ Ειράν 16/3	72	119505
πρόξ Κοϊνχουαγκντά 22/3	72	119505
πρόξ Αργεντινή 24/3	76	115461
α. Πειραιά 2/4	73	32781
α. Αμβέρσα 5/4	77	20676
μεταφορές Πάτρας		
πρόξ Θεσσαλονίκη 31/3		
α. Σετσουμπά 2/4	76	8376
ε. Χοντίντα 15/3	79	10996
πρόξ Ν. Κορέα 26/3	72	10527
ε. Βαλέντια 2/4	69	46389
ε. Παράντιν 28/2	79	12214
δ. Ντόβερ 2853	83	35808
πρόξ Νοβοροσίσκ 2053	71	9826
πρόξ Σ. Αραβία 2953	71	30193
πρόξ Σ. Αραβία 11/3	87	25169
πρόξ Ταϊβάν 15/3	77	34130
ε. Χόμπτον 1/4	84	36353
μεσαναυτικές μεταφορές	84	36353
πρόξ Αμβέρσα 23/3	85	25300
α. Δουνκέρκη 26/3	78	24941
πρόξ Βουβέρ 25/3	72	17355
πρόξ Όζακα 8/3	81	30622
ε. Σ. Ρόβινγκ Πόιντ 23/3	89	70000
πρόξ Γαλλία 29/3	73	101439
ε. Ν. Ορλεάνη 27/3	73	116150
πρόξ Ραντέζ 23/3	76	6051
πρόξ Γουάδουά 22/3	75	35716
πρόξ Ρίτσαρντ Μπεί 14/3	75	34409
ε. Πειραιά 1/4	73	10713
ε. Πειραιά 14/1	77	75124
στό Μπαντρά 28/3	83	13508
πρόξ Τουρκία 28/3	76	19016
πρόξ Σακάρ 15/3	78	75588
πρόξ Σουέζ 27/3	77	19378
ε. Ντάρμαν 2953	78	20328
πρόξ Αμβέρσα 25/2	78	20328
πρόξ Μασόν 11/3	73	13631
πρόξ Βαλπαράϊζο 21/3	72	20239
μετ. «Aghios Rafael» (μ.)	73	23134
α. Ν. Ορλεάνη 26/3	70	7571
πρ. «Δανάος»	85	13600
ε. Ακρόμα 3/4	73	13633
πρόξ Βαλτιμόρη 26/3	83	4097
πρόξ Πόρτο Ορντάζ 31/3	82	30042
πρόξ Πόρτο Λά Κρούζ 13/3	88	36309
πρόξ Χόγκ Κόγκ 30/2	81	16300

ANAMEΛI	77	14584
ANASTAZIA	80	15688
ANASTAZIS (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPAZ	77	15592
ANAPPOZ	71	18634
ANAPPOZ (δ.)	84	38500
ANAPPOZ (μ.)	85	34500
ANAPPOZ ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ΓEOPPIOZ (δ.)	72	119505
ANAPPOZ MEATEMI	76	115461
ANAPPOZ OKEANIA	73	32781
	77	20676
ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITZA A.	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHIZ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CИΠIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIIΘ	84	36353
ANTZELIK XOOPY	85	25300
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIMHΛOZ (δ.)	72	17355
ANTIPOLIZ (δ.)	81	30622
ANTONHIZ I. AΓΓEΛIKOYCIZ	89	70000
AOYPOPA AYCTPAΛIZ (δ.)	73	101439
AOYPOPA MΠOPEAΛIZ (δ.)	73	116150
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APIAIOZ	75	35716
APIAIOZ	75	34409
APAKON	73	10713
APAMIZ (δ.)	77	75124
APAMPEAΛA	83	13508
APKOZY (δ.)	76	19016
APΓONHIZ (δ.)	78	75588
APΓONHIZ (δ.)	77	19378
APΓO EEPΛOPEP	78	20328
APΓO TPETINTEP	78	20328
APETH	73	13631
APEOYΘAZ II.	72	20239
APIANA	73	23134
APIEA	70	7571
APITOTEAHIZ	85	13600
APION	73	13633
APKAI	83	4097
APKADIA (δ.)	82	30042
APKAZ	88	36309
APMENIZTHIZ	81	16300
APMONIA	73	23144
APMPEAΛA	75	22575
APTEMIZ	87	36648
APTEMIZ	77	66259
APPOΦAΛΛIDHIZ (δ.)	65	8344
APTEMON	84	22172
APXATEAΛOZ	76	30149
APXATEAΛOZ	76	19633
APXATEAΛOZ	84	25063
APXATEAΛOZ	66	35001
APXATEAΛOZ	81	30500
APXATEAΛOZ	70	13363
APXATEAΛOZ	74	13633
APXATEAΛOZ	70	17485
APXATEAΛOZ	76	18343
APXATEAΛOZ	62	18033
APXATEAΛOZ	76	28059
ATENI (δ.)	81	14582
ATANTIKA (μ.)	74	128399
ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	78	35315
ATANTIK CИA (δ.)	83	37452
ATANTIK CИBIOP	77	37456
ATANTIK CИTEP	86	35954
ATANTIK CTETHTCMAH	81	31654
ATANTIK CTETHTCMAH	81	35840
ATANTIK CTETHTCMAH	75	44601
ATANTIK CTETHTCMAH	77	11804
ATANTIK CTETHTCMAH	79	10993
AYCIZ	77	6096
AFPIKAN ΓKΛOPOY	66	2335
AFPODITH	70	18328
AFPOZ	70	18328

πρόξ Μπουρόνβικ 19/3		
πρόξ Ίντσον 28/3		
πρόξ Γιβραλτάρ 13/3		
πρόξ Ιαπωνία 3/4		
πρόξ Αλεξάνδρεια 29/3		
α. Μπωμόν 27/3		
πρόξ Σιγκαπούρη 30/3		
πρόξ Ν. Κορέα 15/2		
πρόξ Τουμπάρα 25/3		
πρόξ Τουμπάρα 19/3		
α. Γιούρπορτ 24/3		
δ. Ντόβερ 2953		
ε. Χόμπτον Ρόουντ 4/2		
ε. Πειραιά 3/4		
δ. Πόρτ Σάϊν 1/4		
α. Ρίο Ίανέιρο 1/4		
πρόξ Ήρακλειο 31/3		
α. Γουίλμινγκτον 25/3		
α. Ν. Ορλεάνη 26/3		
ε. Πόρτο Κάιζερ 3/4		
ε. Κοϊνκντάο 1753		
α. Ν. Ορλεάνη 15/3		
α. Ν. Ορλεάνη 24/3		
πρόξ Καναδά 20/3		
πρόξ Σαλντάνα Μπεί 7/3		
ε. Σάντος 15/3		
πρόξ Όζακα 26/3		
πρόξ Ζαρζίς 25/3		
πρόξ Αρούμα 9/3		
ε. Κινούρα 24/3		
πρόξ Ίντσον 11/2		
πρόξ Κοσσουόγκ 14/2		
ε. Ν. Ορλεάνη 30/3		
πρόξ Όδησσό 17/3		
πρόξ ΗΠΑ 31/3		
α. Φάλμουθ Μπ. 30/3		
πρόξ Ντζένο Τέρμιναλ 2/3		
α. Μπρέϊκ 3/4		
πρόξ Άλντρεϊα 21/3		
α. Φόξ 1/4		
πρόξ Πειραιά 1/4		
α. Ντάρμαν 1/3		
πρόξ Ίράν 10/1		
α. Αμβέρσα 5/4		
ε. Νταλιν 7/3		
στή Μπαγκόνγκ 15/3		
ε. Ράουμα 3053		
πρόξ Κίνα 25/3		
α. Φλάσινγκ 16/3		
μεταφορές Ρεθύμνου		
πρόξ Αρούμα 29/3		
πρόξ Ιαπωνία 23/3		
πρόξ Βατούμ 27/3		
ε. Βανκούβερ 21/2		
πρόξ Λαέρ Τσαμπίκ 13/3		
πρόξ Ίταλία 18/3		
πρόξ Ράς Λανούφ 31/3		
ε. Τζένο 22/3		
πρόξ Ιαπωνία 27/3		
πρόξ ΗΠΑ 29/3		
επιλήθη Έλληνες		
πρόξ Σιγκαπούρη 26/3		
πρόξ Κωνσταντίνη 11/3		
πρόξ Ούμπε 27/3		
ε. Ν. Ορλεάνη 1/4		
ε. Ταρραγκόνα 29/3		
α. Ίμινγκχαμ 2/4		
πρ. «BP Energy»		
α. Μόρεντ Σίτυ 3/4		
πρόξ Ίνδονησία 30/3		
α. Κορούννα 3/4		
ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 11/3		
α. Κόρπους Κρίστι 17/3		
πρόξ Ρίτσαρντ Μπεί 7/2		
πρόξ Φλάσινγκ 26/3		
πρόξ Γκλάντστοουν 17/3		
πρόξ Γιοκχόμα 24/2		
πρόξ Νιούκασλ 22/3		
ε. Ν. Ορλεάνη 28/3		
πρόξ Μπουργκόζ 27/3		
ε. Θέουτα 1/4		
επισκ. Χαλκίδα 29/3		
υπέστειλε σημ. Κεϊλάνης		
πρόξ Κωνσταντίνη 20/3		
δργεί Πειραιά		
πρόξ Πόρτο Κορτέζ 24/3		
υπέστειλε σημ. Σιγκαπούρη		
πρόξ Μπ. Άμπας 12/3		
υπέστειλε σημ. Μάλτας		

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	81	75545
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.).	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.).	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ.	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.).	72	1597
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ	61	963
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.).	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ (δ.).	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 2 (μ.).	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 3 (δ.).	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.	73	38611
ΡΟΛΑΝ	78	11348
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.).	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ Π.	77	3482
ΣΑΝΝΥ	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.).	86	22714
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).	76	1598
ΣΑΝΤΒΙΚ.	77	15533
ΣΑΡΛΑ.	74	8901
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	84	12811
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	72	1583
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	77	11168
ΣΕΝ ΤΖΟΝ.	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.).	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑΥΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ.	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123

πρός Γιοκοχάμα 11/3		
πρός Άμβέρσα 31/3		
έπωληση Έλληνας		
ε. Σαίντ Τζών 1/4		
ε. Πόρτ Άρθουρ 29/3		
ε. Ν. Όρλεάν 3/4		
ε. Τουμπράο 18/3		
πρός Γιοκοχάμα 17/3		
πρ. «Μοϊ»		
ε. Ίντσον 31/3		
ε. Πειραιά 31/3		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 13/12		
πρός Περσικό 6/3		
α. Μπιλμπο 3/4		
α. Πόρτο Κορτές 1/4		
πρός Ίσπανία 22/2		
πρός Κρήτη 13/3		
α. Γιβραλτάρ 4/4		
πρός Ίσπανία 24/3		
α. Ρότερνταμ 5/4		
ε. Κοβάλλα 17/3		
πρός Βαρκελώνη 27/3		
ε. Ρίο Ίνβίρο 2/4		
α. Ραβέννα 2/4		
α. Λεμσάο 2/4		
πρός Τουρκία 30/3		
α. Ραβέννα 2/4		
δ. Πόρτ Σάι 27/3		
α. Γιούροπορ 6/4		
α. Καλομάτα 31/3		
πρός Άγγλια 21/3		
πρός Σιγκαπύρ 9/3		
ε. Σάν Λορέντζο 4/4		
δργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 31/3		
δργεί Πειραιά		
δργεί Πειραιά		
δργεί Πειραιά		
δργεί Πειραιά		
πρός Περσικό 24/3		
α. Χιούστον 29/3		
α. Άμβέρσα 5/4		
πρός Μουμπά 26/2		
α. Σιγκαπούρη 2/4		
ε. Σαγκάη 12/3		
στό Λομπίτο		
α. Σιγκαπούρη 2/4		
πρός Παπούα Ν. Γουίνέα 2/3		
α. Ν. Όρλεάν 18/3		
πρός Λίβη 1/4		
στήν Τέμα 28/2		
α. Τάραντα 3/4		
μετ. «Τορί» (n.7)		
πρός Γκαϊνάμας 22/3		
ε. Σάντος 22/3		
ε. Πειραιά 30/3		
πρός Πειραιά 30/3		
στό Σουέζ (ἀποθήκη)		
ε. Βαγκάρι 16/3		
ε. Άμβουρο 4/4		
α. Ν. Όρλεάν 12/2		
δ. Παναμά 3/3		
δ. Σουέζ 2/4		
α. Ραβέννα 4/4		
α. Χιούστον 26/3		
α. Τάραντα 2/4		
πρ. Βρόχος		
πρός Θεσσαλονίκη 20/3		
πρός Ελλάδα 31/3		
ε. Πειραιά 12/3		
πρός Ραμπίχ 30/3		
πρ. Γιάννα 25/1		
ε. Πειραιά 2/4		
ε. Λειξός 27/3		
δ. Κων/πολη 1/4		
έπισκ. Πειραιά 23/3		
πρός Πρέβεζα 22/3		
πρός Βίλα ντό Κόντε 8/3		
πρός Τζέντα 29/3		
ε. Μόγκλα 28/3		
πρός Άκίτα 4/3		
πρός Βραζιλία 12/3		
πρός σάν Πέντρο 6/3		
πρός Ειρηνικό 10/3		
ε. Τσιταγκόγκ 31/3		
ε. Ν. Όρλεάν 28/3		
πρός Ίσπανία 18/3		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/3		
πρός Κορέα 14/3		
πρ. Ίντσον 30/3		
ε. Καρλσρού 30/3		
πρ. «Falkanger»		
πρ. «Finnanger»		
πρός Λευκάδι 22/2		
ε. Σύρο 27/3		
ε. Ντάρμπατ 13/3		
πρ. «Amsterdam»		
έψωσε κυπριακή		
ε. Ρίο Ίνβίρο 1/4		
πρός Λουάντα 1/2		
έπισκευές Πειραιά 4/1		
ε. Σάντος 4/3		
α. Πειραιά 14/3		
ε. Γιούροπορ 6/4		
μετ. «Λήντρε Α.» (μ.)		
ε. Ρότερνταμ 7/4		
ε. Ντάρμπατ 31/3		
ε. Πειραιά 3/4		
α. Σάν Ντιέγκο 1/4		
πρός Σιγκαπούρη 31/3		
α. Σιγκαπούρη 1/4		
ε. Χογκ Κόγκ 3/4		
ε. Μπαγκόγκ 22/3		

ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΘΕΡ.	70	6702
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.).	75	20495
ΣΟΥΒΕΤΤΑ.	84	22342
ΣΟΥΒΕΤΤΑ.	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.	78	12517
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ.	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ.	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.).	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	78	12688
TANTA	73	16997
TATIANA A.	75	14785
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081
TZET II (δ.).	62	1591
TZINI II.	69	16229
TZOY	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.).	63	9143
TZORTZ A.	75	14786
TZORTZINA	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904
TINA (δ.).	76	163810
TITAN (δ.).	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ.	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΚΑΝΑ.	76	36204
ΤΡΑΠ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤ'ΝΕΡ 1.	68	2760
ΤΡΕΠ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ.	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΤ'ΛΑΝΤ.	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	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
ΦΑΡΟΣΥ Α. (δ.).	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΑΣ	84	31411
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).	74	118215
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).	54	2174
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	87	25000
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).	83	17217
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ I.	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ II.	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ III.	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ 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
ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.	67	15621
ΦΙΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΙΛΑΓΚ ΕΥΑ.	72	14885
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΙΑΝΤ.	66	12098
ΦΙΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.	71	18570
ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.	78	6585
ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ.	74	20513
ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤ'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 ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΠΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.).	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Πειραιά 22/3
πρός Καμπεντέλο 25/3
πρός Δ. Αφρική 21/3
στον Πειραιά 22/12
πρ. «Moleson»
ε. Χάμπτον 30/3
α. Τέμα 10/3
ε. Σεβίλλη 28/3
α. Θέουτα 1/4
α. Άμβέρσα 5/4
πρός Ελλάδα 15/3
α. Αλβερπούλ 6/4
πρός Άργεντινή 21/3
α. Λαύριο 31/3
ε. Μασάν 28/3
πρός Ρότερνταμ 16/3
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/2
πρός Βικτόρια 25/3
πρός Τζαμάικα 25/2
πρός Περσικό 28/3
πρός Καράτσι 21/3
πρ. Ν. Όρλεάν 15/3
πρός Κασσιούγκ 24/3
πρός Τουρκία 20/3
δ. Παναμά 26/3
α. Πόρτ Άρθουρ 27/3
ε. Σιγκαπούρη 2/4
δ. Παναμά 3/4
α. Ντάρμπαμ 1/3
μεσοασιακές μεταφορές
πρ. Ραβέννα 31/3
ε. Λονδίνο 4/4
πρ. Άρούμα 23/3
ε. Ρότερνταμ 6/4
πρός Χαλκίδα 23/2
πρ. Βραζιλία 29/3
πρ. Ίνδοί 14/1
στό Γκζιν (άποθήκη)
α. Σιγκαπούρη 1/4
πρ. ΕΣΣΔ 16/3
πρ. Χακοντάντε 8/3
πρ. Γιοαχάμα 13/3
πρ. Αλγυμπα 18/3
δρυέλ Πειραιά
ε. Πόρτ Κάιζερ 1/4
α. Ντάρμπαμ 29/3
πρ. Πρέβεζα 19/3
α. Τέμα 6/3
α. Ν. Όρλεάν 3/4
πρ. Μομπάσα 20/3
πρ. Νόρο 24/3
πρ. Λαμουάν 22/2
πρ. Ήράκλειον 30/3

πρ. «Konkad»
μεσοασιακές μεταφορές
ε. Ροζίδιο 26/3
πρ. Άρούμα 28/3
πρ. Φουτζέιρα 12/3
πρ. Δ. Αφρική 23/3
ε. Όδασα 20/3
πρ. Χώρ Φακάν 24/3
πρ. Ρότερνταμ 25/3
μεσοασιακές μεταφορές
πρ. Ούλσάν 23/3
ε. Φιλαδέλφεια 3/4
πρ. Τουάπσε 13/2
πρ. Τζακάρα 10/3
πρ. Τσιγούαν 1952
ε. Κέλυτονμπαρκ 1/4
πρ. Κόρπους Κρίστι 27/3
πρ. Φουτζέιρα 27/3
πρ. Μεϊκό 26/3
α. Χιουσόν 2/4
ε. Χάμπτον 2/4
πρ. Καρταγίνα 30/3
δ. Παναμά 1/4
πρ. Πόρτ Κανάβεραλ 31/3
πρ. Θεσσαλονίκη 24/3
ε. Ναντόρ 29/3
ε. Άμστερνταμ 4/4
ε. Ταγκακάν 27/3
α. Νόρντενχαμ 8/3
α. Ν. Όρλεάν 11/3
ε. Πειραιά 9/3
πρ. Βραζιλία 22/3
ε. Λά Παλις 1/4
πρ. Ιαπωνία 18/4
δ. Κωμ/πολή 1/4
πρ. «Donna Silvana»
πρ. Γαλλία 18/2
α. Ν. Όρλεάν 19/3
ε. Ρότερνταμ 5/4
ε. Πόρτ Καρτιέρ 14/3
α. Ρέξ Τανούρα 4/2
α. Μομπιλ 8/4
πρ. ΗΠΑ 27/3
πρ. Ιαπωνία 30/3
πρ. Άλγερ 20/3
α. Σάντ Τζών 14/3
πρ. ΗΠΑ 25/3
πρ. Καζαμπλάνκα 22/3
πρ. Νοβοροσκι 28/3
ε. Σουίνουσκ 17/3
ε. Σάντ Μάρτ 18/3
στό Πόρτο Λιμών 2/3
ε. Ρότερνταμ 6/4
α. Άμβέρσα 29/12
στόν πρ. Παρανά 8/4
ε. Λάγος 1/4
μεταφορές Περσικού
πρ. Μπελέμ 25/3
ε. Ήμαχαρ 28/3
πρ. Χόκ Χόκ 18/3



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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.)	82	8936
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΙΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΑΣ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΝΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (π.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ.)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μηχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μηχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461

Ε. Φάλλου Μπαϊ 21/3	
Επιπλοήθη Έλληνες	
Ε. Γόνινα 2/4	
πρός Καλάα 22/3	
δ. Παναμά 3/4	
α. Άκαμα 28/3	
Ε. Ρίο Τανέιρο 31/3	
α. Τέμα 2/3	
α. Άκαμα 1953	
Ε. Βαλέντσια 7/12	
Ε. Ν. Υόρκη 1/4	
πρός Βαλτιμόρη 12/3	
πρός Περσικό 14/2	
στών Πειραιά 4/4	
πρός Ντουμάι 15/3	
α. Άμβέρσα 23/3	
πρός Κεπτάουν 6/3	
πρός ΗΠΑ 22/3	
πρός Ταρτούξ 16/2	
Ε. Λιανουγκάγκ 11/3	
πρός Μίζουράτα 13/2	
Ε. Ρίο Χάινα 12/3	
δ. Κων/πολη 3/4	
πρός Μίνα Καμπούς 19/3	

πρός Σκίνα 29/3	
α. Μπαχράιν 5/4	
πρός Λός Άντζελες 17/3	
πρός Όκρια 21/3	
Ε. Κόντα 17/3	
Ε. Μπαχράιν 4/4	
πρός Κωνσταντίνα 29/3	
π. «Φάνης»	
μεταφορές Περσικού	
στή Βηρυτό 12/3	
πρός Άλγερια 20/2	
πρός Κουανό 6/12	
Ε. Κόμπς 28/3	
α. Ροζάριο 1/4	
α. ντάρμπαν 23/3	
πρός Πόρτ Λάττα 1/3	
πρός Νιγηρία 21/2	
α. Σάντος 1/4	
Επιπλοήθη	
Ε. Ρίο Χάινα 30/53	
Ε. Υουίντεν 3/4	
α. Λόγος 22/2	
πρός Μπ. Άιρες 17/3	
πρός Σιγκαπούρη 8/3	
πρός Φουτζέιρα 20/53	
πρός Άλγερια 26/3	
Ε. Λεϊδός 2/4	
πρός Ν. Άφρική 24/3	
Ε. Βαλλέττα 28/3	
Ε. Πειραιά 10/3	
Ε. Άσσάμπ 29/3	
πρός Αλεξάνδρεια 22/3	
πρός ΗΠΑ 31/3	
πρός Δελχί 18/3	
πρός Τάμα 23/3	
α. Χιόστον 4/3	
πρός Χαλκίδα 27/3	
πρός Ρίο Τανέιρο 22/3	
πρός ΗΠΑ 17/3	
Ε. Γιβραλτάρ 4/4	
πρός Θεσσαλονίκη 22/3	
Ε. Ν. Όρλεάν 26/3	
δ. Σουέζ 10/2	
δρνεϊ Πειραιά	
πρός Κουανγκάγκ 14/3	
πρός Άνναμπα 4/3	
πρός Νταμμάμ 18/3	
πρός Γιβραλτάρ 28/3	
πρός Ν. Όρλεάν 23/3	
πρός Ν. Όρλεάν 21/3	
α. Πειραιά 1/4	
πρός Νιού Χάβεν 4/4	
πρός Βραζιλία 14/3	
πρός Νοβοροσίσκ 8/3	
α. Λούι Τζέιμς 1/4	
πρός Βενεζουέλα 23/3	
πρός Κιουαρού 18/3	

μεσογειακές μεταφορές

Ε. Γένοβα 27/3	
α. Φός 3/4	
α. Ντακόρ 16/3	
Ε. Βερρακούξ 16/3	
πρός Τάμα 24/3	
α. Σάντος 10/3	
α. Ρουαί 5/4	
Ε. Λονδίνο 3/4	
πρός Αλεξάνδρεια 19/3	
πρός Μασάν 20/3	
πρός Καρταγένη 19/3	

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ	86	22273
Ν. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	72	98905
ΑΕΩΝ (δ.)	74	16006
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΤΕΡ (κ.)	77	6522
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΟ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	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
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΩ (Μηχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΠΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411

ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	9915
Γ. ΡΟΥΣΙΟΣ 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. (κ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821

πρός Νοβοροσίσκ 18/3	
Ε. Ν. Όρλεάν 2/4	
Ε. Άβονουαυ 29/3	
Ε. Φουτζέιρα 11/3	
πρός Φλάσινγκ 20/53	
Ε. Γένοβα 2/4	
α. Πειραιά 1/4	
πρός Χαλκίδα 26/3	
α. Πόρτ Εμπεδόκλε 22/3	
πρός Βεγγάζη 25/3	
α. Σάν Λορέντζο 3/4	
πρός Βιτόρια 17/3	
π. «Τζώρτζ Δ.»	
πρός Ντάρμπαν 31/3	
πρός Χορμούξ	
δ. Παναμά 1/4	
Ε. Σούδα Μπαϊ 22/3	
πρός Πειραιά 28/3	
Ε. Κρότωνα 24/3	
Ε. Πειραιά 8/1	
Ε. Άμβέρσα 3/4	
πρός Τόκιο 25/3	
πρός Μπουσάν 14/3	
Ε. Κων/πολη 1/4	
Ε. Σάο Σερμπατίδο 26/3	
α. Βόλο 27/3	
α. Μαντράς 8/3	
πρός Σιγκαπούρη 30/3	
δ. Νόβερ 30/3	
πρός Μπαλμπάο 6/3	
Ε. Ίντσον 24/3	
πρός Πειραιά 2/4	
α. Ν. Γουέστμινστερ 31/3	
πρός Ντάρμπαν 4/3	
πρός Ν. Μαγκάλόρ 21/2	
α. Ν. Υόρκη 29/3	
Ε. Κόβιν 22/3	
πρός Αλεξάνδρεια 30/3	
πρός Κόλο ΗΠΑ 26/3	
Ε. Σάντος 2/3	
α. Σάν Λορέντζο 28/3	
πρός Σάν Φρανσίσκο 19/3	
Ε. Γκαίμης 354	
πρός Γιοκαχάμα 21/3	
α. Σιγκαπούρη 23/2	
πρός Πνύμ Πένγκ 9/3	
Ε. Σάντος 2/4	
πρός Χάρνκ 13/2	
πρός Ύεμπερ 8/3	
πρός Φός 31/3	
α. Άμβέρσα 14/3	
δ. Σουέζ 2/4	

Ε. Λάρνακα 3/4	
πρός Ρίο Τανέιρο 7/3	
α. Σπλίτ 26/3	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Άγκόλα 19/3	
α. Σέρμπο Ρίβερ 19/3	
Ε. Χοντίντα 21/3	
πρός Ίταλια 22/3	
Βυθίστηκε 4/4	
πρός Ίταλική	
α. Χιόστον 4/3	
πρός Λόγος 1/4	
πρός Γκουαρανίου 8/3	
πρός Ν. Όρλεάν 13/3	
πρός Άλγκεθρας 27/3	
πρός Ίσραήλ 21/3	
Ε. Λόγος 21/3	
πρός Κακοκιάβα 24/3	
Ε. Ούμ Σαϊδ 2/4	
πρός Πενάγκ 19/3	

πρός Μαυρίκο 4/4	
Ε. Ντάρμπαν 4/4	
Ε. Σιγκαπούρη 2/4	
πρός Λίβανο 27/3	
πρός Δ. Άφρική 24/3	
α. Ν. Όρλεάν 12/3	
μετ. «Πύλος» (κ.)	
πρός Άγκόλα 20/2	
πρός Μήλο 28/3	
Ε. Λά Γκουαίρα 27/12	
πρός Περσικό 9/1	
Επισκ. Πειραιά 13/3	
Ε. Κων/πολη 29/3	
Ε. Γιοκαχάμα 23/3	
πρός Σιγκαπούρη 16/2	
Επισκ. Γκντάνσκ 29/53	
πρός Ήστ Λόντον 21/3	
Ε. Άμβερσα 6/4	
Ε. Ρόττερνταμ 6/4	
πρός Χάρτμντ 24/3	

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΑΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59955
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΤΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	95	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631

α. Πειραιά 29/3		
πρός Πειραιά 21/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/53		
ε. Γκντάνσκ 2/4		
πρός Τρίπολη 21/3		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Bowlder»		
αργεί Πειραιά		
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 4/4		

μεσογειακές μεταφορές		
πρός Τσιβάν 23/3		
πρ. «Rosie D.»		
πρός Δ. 'Αφρική 21/3		
δ. Κων/πολη 30/3		
μεταφορές Φουτζέιρας		
πρός Μίζουράτα 6/3		
πρός 'Ηγουμνίτσα 21/3		
πρ. Ντ'Εζνο Τέρμιναλ 5/3		
στή Φουτζέιρα (αποθήκη)		
α. Σουέζ 2/4		
α. Σουέζ 4/4		
έπισκ. Πειραιά 5/4		
πρός Σαϊβαντόρ 17/3		
ε. Μιλάρο 7/3		
πρός 'Αλγερία 7/3		

πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/3		
α. Σαϊντ Τζών 14/3		
πρός Τζαμπίκα 26/3		
ε. Μοντορί 2/4		
ε. Πόρτο Κέλαγκ 12/3		
ε. Μανίλα 21/3		
πρός Μαζατλάν 2/2		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4		
πρός Κουαντάν 2053		
έπιωλήθη 'Ελληνες		
πρός 'Αλγερία 6/3		
αργεί Πειραιά		
πρός 'Ααχέμ 28/3		
πρός Ρίσαορντ Μπαί 25/3		
πρός Κορία 4/3		
πρός Μπαλμπά 25/3		
πρός Εύρωπη 24/2		
ε. Πόρτλαντ 3/4		
α. Ντάρμπα 23/3		
α. Ρόττερνταμ 22/3		
πρός Μοντεβιδέο 22/3		
πρ. Μπασίλγκ 16/3		
πρός 'Ιντσόν 20/3		
πρός Κίνα 2/4		
πρός Σαουδική 'Αραβία 21/3		
πρός Χιλή 25/3		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 1/4		
α. Γιούροπορτ 5/4		
πρός Γιβραλτάρ 30/3		
α. Καραϊτί 7/3		
μετ. «Σελκίπτιν» (μ.)		
πρός Σάν Φρανσίσκο 24/3		
πρός Ρας Τανούρα 1/2		
α. Μπόταν Μπαί 4/4		
πρός Τζακόρτα 25/3		

πρός Χάργκ 'Αϊλαντ 31/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Πρίνς Ρούπερτ 31/3		
αργεί 'Αλβέρ		
πρ. «Binnbeaver»		
ε. Γκρεϊντ'ζαουθ 2/4		
ε. Σάν Μάιλς 7/3		
ε. Ν. 'Υόρκη 3/4		
πρός Σαϊκί 11/3		
ε. Σαβόνα 1/4		
πρός Ρόττερνταμ 18/3		
πρός Πειραιά 24/3		
πρός Φουτζέιρα 14/3		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός 'Ιαπωνία 13/3		
πρός Δρέπανον 30/3		
πρός Τουμπάρδο 23/3		

αργεί Βασίρα		
α. Ντάρμπα 10/3		
ε. Γιοκαϊτί 30/3		
α. Σάν Νικόλας 26/3		
πρός Μελβούρνη 26/3		
ε. Τσίμα 27/3		
πρός Πόρτο Μπλιβάρ 28/3		
α. Νταμπέρ 5/4		
πρός Γκντάνσκ 24/3		
ε. Πειραιά 3/4		
πρός Ντούρες 1953		
πρ. «Slavisa Vajner»		
στήν Πάχη (αποθήκη)		
ε. Τζέντα 31/3		
ε. Κοσσίουγκ 27/3		
πρός 'Ιαπωνία 6/3		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Φορταλέζ 26/3		
α. Βανκούβερ 23/3		
α. Λός 'Αντζέλες 1/4		
πρός Θεσσαλονίκη 27/3		
ε. Πειραιά 29/3		
ε. Πειραιά 3/4		
ε. Γουίλμινγκτον 2/4		
πρός Τσιβάν 4/3		
πρός Ν. Χάβεν 26/3		
ε. Λισαβόνα 1/4		
έπισκ. Πειραιά 21/12		
ε. Ρεσίφ 21/3		
αργεί Πειραιά		
πρός Μπαντρά 'Αμπάς 2/3		
πρός Ματάντζας 21/3		
α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/3		

ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNH	81	22857
ZARNATA (δ.)	77	69338
ZEYS	71	87667
ZEΦΥΡΟΣ II	77	18838
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΙΟΚΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΣΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΑΛΕΙΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝ'Ι ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΟΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900

πρός 'Αλγερία 12/3	
πρός Κολόμπο 26/3	
ε. Γκαίμης 17/3	
ε. Ντάρμπα 20/3	
πρός Πόρτ Σαϊδ 28/3	
πρός Μπουσόν 23/2	
πρός Δ. 'Αφρική 26/3	
α. Βανκούβερ 1/4	•

ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (ρ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΡΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥ'ΤΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ Δ. (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΤ'ΕΤΡΟΣ	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	19800
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΖΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	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'ΙΤΖΟΡ 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'ΤΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584

πρός Μάρσα έλ Μπρέγκα 30/3
α. Φός 26/3
πρός Γιάννου 28/3
πρός Έλλάδα 1953
ε. Τζέντα 16/3
ναυπηγ. Ναγκασάκι
πρός Άσαντον 31/3
πρός Τεκριντάγκ 22/3
α. Τζουμπάιλ 27/3
πρός Ίντασόν 16/3
πρός Ίταλία 28/3
α. Κουίντερ ο8/3
ε. Βανκούβερ 2/4

δ. Μάλα 1/4
ε. Πειραιά 1/4
πρός Κέηφ Βέρντε 29/3
α. Νιοκαστλ 28/3
ε. Σάν Άντόνιο 21/3
α. Λεμσάο 30/3
έπισκ. Πειραιά 29/11
έπισκ. Βαλτιμόρη 4/4
α. Λέ Χάβρη 5/3
α. Φαλκονάρα 23/3
α. Πόρτ Καρτίερ 23/3
στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ε. Σγκαπούρη 3/4
α. Ν. Όρλεάντ 28/3
πρός Τακαμάτσου 28/3
ε. Μακόιμπο 15/3
α. Πόρτ Λίνκολν 4/4
α. Σεπετίνα Τέρμινάλ 3/4
ε. Άμβούργου 6/4
πρός Έλλάδα 29/3
στη Βασούρα
α. Τερνούζιν 22/3
πρός Άμβούργου 31/3
δ. Γιβραλτάρ 3/4
πρός Πειραιά 31/3

πρός Ρότερνταμ 2753
α. Σ. Λουί ντι Ρόν 3/4
πρός Ζοβία Τέρμινάλ 31/3
α. Κοπέρ 26/3
α. Γιούροπορτ 5/4
πρός Γένοβα 2853
ε. Τζέντα 30/3
πρός Ταϊλάνδη 7/3
πρός Ταϊσούγκ 9/3
α. Σγκαπούρη 2/4
α. Γκάβρσταν 20/3
α. Σαλβαντόρ 3/4
πρός Πόρτο Όρντς 17/3
πρός Παρανάγου 15/3
πρός Σουέζ 31/3
ε. Άμστερνταμ 3/4
ε. Βόλο 31/3
δ. Παναμά 23/3
πρός Κύπρο 29/3
πρός Ν. Κορέα 20/3
ε. Τζέντα 3053
πρός Ίαπωνία 12/3
πρός Βραζιλία 26/3
ε. Ταϊσούγκ 21/3
α. Φιλαδέλφεια 3/4
έπισκ. Άμβούργου 9/2
ε. Πειραιά 25/3
μεταφορές Έρυθράς
πρός Βενγάζη 11/3
ε. Σγκαπούρη 3/4
πρός Κόρπους Κρίστι 21/3
πρός Άρακάου 21/3
πρός Σγκαπούρη 28/3
πρός Πακιστάν 31/3
ε. Πειραιά 3/4
ε. Ν. Όρχη 30/3
ε. Ν. Όρλεάντ 19/2
πρός Όδεσσά 31/3
πρός Σιγκαντίνγκ 23/3
ε. Ρίο Ίανέρο 23/3
α. Βικτόρια 2/4
πρός Ν. Άμερική 29/3
ε. Πόρτ Γκίλες 4/4

πρός Βαλτιμόρη 21/3
πρός Ίνδια 25/3
ε. Ρότερνταμ 2/4
ε. Σαλέρνο 28/3
πρός Σκώ 21/3
πρός Ποχόντ 17/3
έγκαταλείφθηκε 16/11/89
στο Όρν 31/8/89
α. Ν. Όρλεάντ 29/3
α. Χιοσόν 19/3
α. Ν. Όρλεάντ 3/4
πρός Τρινιδάντ 23/3
πρός Σαλίνα Κρούς 11/3
α. Ν. Όρλεάντ
α. Χιοσόν 13/3
α. Ν. Όρλεάντ
α. Ν. Όρλεάντ
δ. Παναμά 2/4
ε. Ν. Όρλεάντ 26/3
ε. Μουπλά 2/4
πρός Λας Πάμας 25/3
α. Χιοσόν 20/3
α. Μασσαλία 3/4
α. Ν. Όρλεάντ
α. Ν. Όρλεάντ
πρός Χιοσόν 18/3
ε. Ν. Όρλεάντ 26/3

ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
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
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΙΑΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
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
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	58584
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ 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
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΚΑΛΑΣΥ (μ.)	82	35417
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	77	14318
ΟΙΚΟΝΟΜΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	98589
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΤΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'ΤΤ ΣΤΟΟΥΝ	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
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953

ε. Ν. Όρλεάντ 26/3
ε. Ν. Όρλεάντ 21/3
ε. Ντεμεράρα 20/3
α. Ν. Όρλεάντ 2/3
ε. Ν. Όρλεάντ 3/4
δ. Παναμά 2/4
ε. Σάο Φρανσίσκο 24/3
πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/3
ε. Βαλέντια 25/3
πρός Ν. Όρλεάντ 30/3
πρός Δ. Άφρική 25/2
πρός Ίαπωνία 31/3
ε. Κόρπους Κρίστι 22/3
πρός Κορέα 23/3
πρ. «Oak Glory»
δ. Παναμά 27/3
πρός Λέ Χάβρη 27/3
α. Πειραιά 3/4
α. Νιούκαστλ 28/3
δ. Σουέζ 4/4
δ. Μπουοναμπούτελ 1/4
πρός Ρας Ίσα Τέρμινάλ 12/3
μετασκευάζεται Πειραιά
πρός Κατάνια 31/3
πρός Σγκαπούρη 28/3
ε. Σγκαπούρη 29/3
πρός Πόιντ Νουάρ 21/3
ε. Σγκαπούρη 3/4
πρός Κωνσταντία 29/3
πρός Ν. Άμερική 26/3

πρός Πόρτ Άλφρεντ 31/3
ε. Ν. Όρλεάντ 2752
πρός Άλγερία 10/3
ε. Έμπεργκ 31/3
α. Πειραιά 3/4
πρός Κολομβία 20/3
πρός Κασσιόγκ 30/1
πρός Θεσσαλονίκη 31/3
έπληρωσε Έλληνες
πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/3
στο Μαντράς 28/3
πρός Βερακρούς 15/3
ε. Ν. Όρλεάντ 4/3
α. Ν. Όρλεάντ
πρός Χαλδία 30/3
πρός Κολομβία Ρίβερ 19/2
στη Δοριέτα (άποθήκη)
ε. Τεργέστη 24/3
πρός Ίταλία 4/3
πρός Κιουρασάο 16/3
πρός Λάγος 9/3
δ. Γιβραλτάρ 2/4
δ. Κων/πολη 1/4
α. Χιοσόν 20/3
στη Μόγκλα 2/4
ε. Σάο Σμπασιάνο 25/2
πρός Άροίμα 28/3
πρός Ποχόντ 18/3
πρός Ζανζιμπάρ 1753
α. Πειραιά 2/4
πρός Χίμτι 12/3
α. Νιούκαστλ 27/3
πρός Βανκούβερ 31/3
ε. Νάρβικ 2/4
ε. Φός 28/3
πρός Γαλλία 27/3
α. Τέμα 3/4
πρός Γκουανιακούλ 29/3
πρός Περού 12/3
πρός Ίντασόν 1/3
α. Μίλφροντ Χάβεν 1/4
πρός Μπουσάν 9/3

ε. Ν. Όρχη 4/4
πρός Τσίμα 19/3
πρός Τζέντα 25/3
πρός ΗΠΑ 25/3
πρός Άμβέρσα 28/3
ε. Σάν Λορέντζο 2/4
πρός Σ. Άραβία 31/3
ε. Τζέντα 25/3
πρός Σγκαπούρη 23/3
δ. Σουέζ 2/4
πρός Ν. Άφρική 28/3
πρός ΗΠΑ 21/3
ε. Ν. Όρλεάντ 17/3
ε. Κρόφτον 2/4
πρός Ντολάν 28/3
πρός Όιτα 24/3
πρός Ρας Τανούρα 26/3
α. Ν. Όρλεάντ 15/3
α. Ν. Όρλεάντ 19/3
πρός Κελητάουν 10/3
ε. Λειψός 1/4
πρός Γκουανιακούλ 17/3
πρός Πούντα Καρντόν 25/3
α. Πόρτ Κέμπα 4/4
α. Φρήπορτ 22/3
πρός Τουρκία 29/3
πρός Μανίλα 26/3
α. Άμβέρσα 5/4
μεταφορές Βραζιλίας

ε. Σγκαπούρη 6/3
πρός Βραζιλία 17/3
πρός Περού 29/3
ε. Νουακτσότ 23/3
ε. Βερακρούς 14/3
α. Μασσαλία 2/4
ε. Πειραιά 3/4
ε. Βομβή 27/2
α. Λάγος 28/3

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΡΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΤ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΝΗ (μ.)	73	15438
ΓΚΑΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΑΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι. (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΡΟΝΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΤ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΑΔΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΤΑ ΣΤΑΡ Ι. (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 ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΑΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501

€ Χιούστον 31/3		
πρόξ 'Αβάνο 9/3		
€ Καζαμπλάνκα 1/4		
πρόξ Δανία 18/3		
πρόξ Βηρυτά 29/3		
α. Φουτζέιρα 5/4		
α. Ντορτινιά 2/4		
α. Ρας Σουκχέρ 19/3		
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 4/4		
πρόξ Μωχαμέντια 30/3		
δ. Πόστ Σάιτ 18/3		
α. Λέ Χάβρη 1/4		
α. Ντορτινιά 2/4		
πρόξ Φουτζέιρα 19/3		
€ Πειραιά 22/2		
πρόξ Τζέμπελ 'Αλι 18/3		
πρόξ Χοντίντα 20/3		
α. Χιούστον 27/3		
πρόξ Γκιζόν 28/3		
πρόξ Αλγυπτο 26/3		
πρόξ 'Ολλανδία 24/3		
πρόξ ΗΠΑ 20/3		
πρόξ Κουάδα Τανγιογκ 23/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4		
διάλυση Μπαγκλαντές		
πρόξ Πόρτο Λα Κρουά 6/3		
πρόξ Τζακάρτα 26/2		
δ. Παναμά 1/4		
€ Γιοκοχάμα 24/3		
πρόξ Ν. 'Αμερική 9/3		
€ Μόντρεαλ 26/3		
δ. Παναμά 5/3		
€ Ταμπίκο 20/3		
πρόξ Κόλμο ΗΠΑ 23/2		
πρόξ Σάμο 27/3		
€ Χάμπτον 23/3		
πρόξ 'Ονσάν 24/2		
πρόξ Κωνσταντίνα 29/3		
€ Λαίψη Τσάρλς 22/3		
€ 'Αντοφάγκαστα 2/4		
πρόξ Πόρτ 'Αλφρεντ 29/3		
α. Σιγκαπούρη 19/3		
πρόξ Γκουάντα 27/3		
δ. Παναμά 17/3		
€ Λιανουσιγκάγκ 16/3		
πρόξ Δ. 'Αφρική 11/3		
πρόξ Λά Γκουαίρα 18/3		
€ Σετσουμά 16/3		
πρόξ Περσικό 7/2		
πρόξ Γιβραλτάρ 30/3		
€ Σάροχ 25/3		
πρόξ Ρίο 'Ιανέιρο 12/3		
πρόξ Ρίο 'Ιανέιρο 3/2		
α. Κόρπους Κρίστι 22/3		
α. Φουτζέιρα 5/4		
€ Πόρτ Ρόουντς 26/2		
πρόξ Φουκουγιόμα 20/3		
πρόξ Νουαντζίμπου 22/3		
πρόξ Βενετία 31/3		
πρόξ Μπ. 'Αίρες 22/3		
€ Αιόλουστα 1/4		
πρόξ ΗΠΑ 24/3		
υπεστείλε Λιβερνιά		
€ Παρανάγουα 17/3		
μετ. «Φρίο Λός Πάλας» (π.)		
πρόξ Μπόνου 22/1/90		
πρόξ Ρόττερταμ 16/3		
€ Τσιταγκάγκ 27/3		
πρόξ Κεμπέκ 11/3		
δ. Σουέζ 4/4		
πρόξ Μπ. 'Αμπάς 14/1		
€ Ντουμπάι 4/3		
π. «Isola Rossa»		
€ 'Αντεν 13/2		
α. Φόρ 1/4		
α. Σιγκαπούρη 2/4		

πρόξ 'Ιταλία 28/3		
πρόξ Κασσιόγκ 4/3		
€ Πειραιά 27/3		
πρόξ Μαρόκο 27/3		
πρόξ Ρουμανία 19/3		
€ Ρίο 'Ιανέιρο 26/3		
πρόξ Μπ. 'Αμπάς 26/2		
πρόξ 'Αβάνο 28/3		
€ Γιβραλτάρ 30/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/2		
στή 'Αλός Πάλας 9/2		
πρόξ Ρίτσαρντς Μπαί 27/3		
πρόξ Γιβραλτάρ 29/3		
πρόξ Γιάμπα 31/3		
α. Βαγκρέβ 26/2		
α. Τζουάμο 3/3		
στήν 'Αρούμα 29/12		
δ. Σουέζ 1/4		
α. Τζουάμο 22/2		
α. Σιγκαπούρη 1/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/3		
πρόξ Περσικό 14/3		
στήν 'Αρούμα 9/12		
πρόξ Περσικό 20/3		
πρόξ Πόρτο Μιράντα 15/3		
πρόξ Φουτζέιρα 3/3		
€ Φιλανδία 3/4		
€ Σιγκαπούρη 27/3		
α. Χιούστον 14/3		
πρόξ 'Ινδονησία 29/3		

ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟ	68	16978
ΕΡΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
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
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	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
ΙΛΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΛ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808

ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΡΙΠΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239

μετ. «Κόμα» (ΑΒ)		
α. Λός 'Αντζελές 1/4		

ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.μ.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.μ.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19186
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
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 ΑΤΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.)	73	63618
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.μ.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.μ.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.)	82	2635
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΝΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μη.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μη.)	76	88886
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.μ.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.μ.)	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 ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.)	62	2201
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μη.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	70	14786
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μη.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μη.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Όνδ.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865

πρός Ίνδαι 13/3
 € Μπιλμπό 3/4
 πρ. «Chempetrol Safina I»
 € Δεμερλί 31/3
 € Ασσάμ 8/3

α. Πόρτ Σουδάν 11/3
 α. Βανκούβερ 4/4

δργεΪ Πειραιά
 προς Λισσαβών 27/3
 € Αθωνισού 5/4
 προς Δεκέλεια 26/3
 προς Μαζάρα ντέ Βάλλο 29/3
 προς Ν. Κορέα 15/3
 προς Όδισσά 30/53
 προς Μίνα Καμπούς 30/3
 προς Σιγκαπούρη 17/3
 πρ. «New Cadmus»
 α. Ν. Όρλεάνη 20/3
 προς Σάν Αντόνιο 21/3
 προς Άγγλια 25/3
 προς Λονδίνο 19/3
 δ. Ντόβερ 3/4
 προς Ίταλια 29/3
 προς Γιουγκοσλαβία 25/3
 € Τσιτσόγκ 18/3
 € Ίντσον 21/3
 προς Κάρτα 30/53
 προς Κίνα 22/3
 € Βρεστ 28/3
 προς Ίταλια 22/3
 προς Ελλάδα 29/3
 προς Πειραιά 24/3
 προς Κουίκε 19/3
 προς Ίσπανία 26/3
 μεταφορές Ν. Γουίνεας
 προς Σατού 22/2
 στη Μαριουπόλ 28/3
 προς Δ. Αφρική 23/3
 α. Μαράκιο 8/3
 προς Γκουαγιακούλ 2/4
 € Γιοκχάμα 26/3
 πρ. «Uniqum Pioneer»
 προς Ρότερνταμ 27/3
 δ. Πόρτ Σαϊδ 3/4
 προς Κορέα 5/3
 € Φουτζέιρα 17/3
 προς Μομπίλ 28/3
 προς Μορίελ 18/3
 στο Κάργκ (δ.ποθήκη)
 € Ν. Όρλεάνη 30/3
 προς Πόρτ Σαϊδ 3/3
 € Μπάρι 24/3
 προς Μπενγκουέ 10/3
 προς Παλάου Σαμπού 15/2
 προς Βαγκράτ 21/53
 προς Νότι Μπόκας 23/3
 α. Βαγκράτ 3/4
 προς Ν. Καλιδονία 30/3
 δ. Παναμά 1/4
 προς Ίσπανία 25/3
 δ. Σουέι 2/4
 προς Σιγκαπούρη 28/3
 € Πόρτο Κορτέζ 21/3
 προς Φουτζέιρα 26/1
 α. Πόρτο Κέμπελ 4/4
 προς Τραμάντ 1/4
 προς Μπ. Άμπα 27/1
 προς Παλάου Σαμπού 7/3
 προς Βαυβά 22/3
 α. Ρότερνταμ 6/4
 α. Ν. Όρλεάνη 26/3
 στο Γκράντ Κανάρι 5/4
 € Μπάρι 2/4
 € Μπέιρα 29/12
 προς Πειραιά 24/3
 € Φός 4/4
 € Γιούροπορτ 6/4
 α. Μπάρα Μπλάνκα 2/4
 € Λένινγκραντ 19/3
 προς Μπρέμερχαβεν 27/3
 € Ν. Χάβεν 3/4
 € Σάουθεντ Άνκορατζ 27/3
 προς Κουεϊμπά 5/3
 προς Μίνα Ραϊσούντ 27/3
 μετ. «Sandra C.»
 προς Όκρια 30/3
 προς Ίσπανία 13/3
 στο Σουέι 19/2
 α. Βαλτιμόρη 2/4
 στο Κάργκ (δ.ποθήκη)
 € Πειραιά 20/3
 δ. Πόρτ Σαϊδ 1/4
 α. Ρουέν 13/2
 προς Άβανα 13/3
 προς Άβανα 14/2
 προς Κανάριες Νήσους 15/3
 € Ναυτόρ 2/4
 δ. Κων/πολη 2/4
 € Μπελαγούαν 20/53
 προς Δομινικανή Δημοκρατία 28/3
 προς Κίλαγκ 21/3
 προς Τσιτσόγκ 14/3
 προς Ίνχαμάνε 24/3
 προς Ίταλια 30/3
 προς Μερσίνα 27/3
 α. Φάλαγκ 21/2
 προς Μανζανίλο 19/3
 προς Άλβανία 22/3
 προς Βενεζουέλα 21/3
 προς Ν. Υόρκη 1/4
 € Μαράκιο 31/3

ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μη.)	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
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.μ.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.μ.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΑΣ (δ.μ.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μη.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚ ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΡΤΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μη.)	67	13540
ΜΕΣΙΚΑ ΣΗ ΦΙΛΑ.	67	21141
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20101
ΜΙΝΕΡΑ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡ (κ.)	72	9924
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μη.)	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
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ 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 (Μη.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μη.)	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΝΕΣ ΑΤΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Α.β.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΡΙΝΑ (Α.β.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ	72	1480

Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915
Ν. ΜΕΡΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μη.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡΚ.	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΞΑ I. (Όνδ.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μη.)	72	6666

€ Ταραγκόνα 1/4
 στη Ρουέν 3/4
 προς Τζέντα 30/3
 προς Ρεϊνόν 22/3
 προς Πόρτο Καρμέλλο 22/3
 προς Μπαχία Μπλάνκα 24/3
 προς Ν. Όρλεάνη 5/3
 προς Ν. Όρλεάνη 26/3
 δ. Κων/πολη 1/4
 α. Φιλανδία 4/4
 προς Πόντι ντέ Μαδέιρα 19/3
 προς Γουλιμκτον 23/3
 € Λάγος 26/3
 προς Ελλάδα 30/3
 προς Ρίο Τανέιρο 23/3
 € Κάντλα 8/3
 προς Χαννάν 2/3
 € Λά Γκουλέτ 24/3
 προς Άσχεους 18/3
 α. Ν. Όρλεάνη 28/3
 € Ρίο Τανέιρο 31/3
 € Τσιτσόγκ 3/4
 μεταφορές Περαϊκού
 προς Άκίτα 14/3
 προς Νοβοροσίσκ 25/3
 προς Ρίο Τανέιρο 17/3
 προς Άκμομα 28/3
 α. Σάλλου Βόε 1/4
 προς Περισκό 25/2
 € Μπιλμπό 1/4
 € Πειραιά 15/3
 προς Μπελαγούαν 31/1
 δ. Γιβραλτάρ 21/3
 έπισκ. Πειραιά 2/4
 προς Νοβοροσίσκ 11/3
 € Πειραιά 2/4
 α. Σαλβαντόρ 3/4
 προς Μπουσάν 14/3
 α. Κοναού 14/3
 μετ. «Οραόλα Β.» (π.)
 α. Ν. Όρλεάνη 28/3
 α. Ν. Όρλεάνη 26/3
 € Λ. Τσάρλς 22/3
 στο Γιβραλτάρ 25/3
 προς Ντούρες 27/3
 α. Ν. Όρλεάνη 20/3
 προς Ίσπανία 27/3
 πρ. «Argaman Sea»
 έπισκ. Άγκρα ντός Ρέις 22/12
 πρ. «Nobel»
 δργεΪ Ν. Όρλεάνη

α. Φάλλου 3/4
 προς Ίνδαι 25/3
 προς Κων/πολη 25/3
 στο Κουϊγκντό 4/4
 προς Δ. Αφρική 10/3
 προς Τρίπολη 7/3
 πρ. «Mobil Australis»
 α. Πειραιά 3/4
 προς Σιγκαπούρη 6/3
 α. Σιγκαπούρη 13/3
 δργεΪ Πειραιά
 προς Χιόστον 22/3
 στη Σεμάγκ (δ.ποθήκη)
 δργεΪ Πειραιά
 α. Ρός Μπουντράν 31/3
 διάλυση Άλάγκ
 προς Κούβα 15/3
 έπισκευές Πειραιά 25/2
 προς Γουονσάν 14/3

α. Καζομπλάνκα 14/3
 € Γκρεϊντζουοθ 4/4
 α. Αλγούστα 4/4
 προς Πόιντ α Πιτρε 28/3
 προς Άρμουέλες 13/3

προς Ίντσον 17/3
 € Καλόμα 3/4
 προς Γκουαγιακούλ 18/3
 προς Θόουτα 31/3
 προς Κινάου 25/3
 α. Λέιθ 28/3
 α. Ν. Όρλεάνη 29/3
 α. Πειραιά 20/3
 € Λάγος 21/3
 € Ντόρντρεχτ 7/4
 προς Γιοκχάμα 25/3
 προς Βενεζουέλα 11/3
 α. Λός Πάλας 2/4

μετ. «Dignity»
 στη Λεμεσό 14/3
 μετ. «Ρόβεν» (κ.7)
 προς Κορέα 26/2
 προς Βραζιλία 15/3
 προς Γκόβε 23/3
 προς Κουαντάν 30/3
 προς Άλγερια 20/53
 € Χαλδία 15/3
 προς Τρίπολη 21/3
 μετ. «Ranger» (κ.)
 δργεΪ Πειραιά
 € Καμμόνα 27/3
 € Μπιμμόντ 28/3
 μεταφορές Άγκόλας
 προς Περαϊκό 8/3

ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ

(Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛΑ (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
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΒΑΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΒΑΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΜΗΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΕ ΣΗΛΗΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΗΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΝΙΖ	71	11055
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑΓ' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΗΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ 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 (κ.)	78	19820
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΤ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ε. Γκουαγιακούλι 25/3	ε. Γκουαγιακούλι 25/3
πρόσ Μπουσάν 19/3	πρόσ Μπουσάν 19/3
ε. Άντοφγκόστα 354	ε. Άντοφγκόστα 354
α. Όγκινς 2/4	α. Όγκινς 2/4
δ. Πόρτ Σάιτ 3/4	δ. Πόρτ Σάιτ 3/4
έπισκ. Πειραιά 16/3	έπισκ. Πειραιά 16/3
πρόσ Νιγηρία 22/3	πρόσ Νιγηρία 22/3
πρόσ Παρανάγουα 25/3	πρόσ Παρανάγουα 25/3
ε. Φορτλόν 23/2	ε. Φορτλόν 23/2
δ. Σουέζ 2/4	δ. Σουέζ 2/4
πρόσ Τζέντα 24/2	πρόσ Τζέντα 24/2
πρόσ Ίράν 23/2	πρόσ Ίράν 23/2
πρόσ Ντόβερ 29/3	πρόσ Ντόβερ 29/3
πρ. «Full Moon»	πρ. «Full Moon»
α. Μπρέικ 2/4	α. Μπρέικ 2/4
πρόσ Ίράν 4/2	πρόσ Ίράν 4/2
δ. Δαρδανέλλια 2/4	δ. Δαρδανέλλια 2/4
πρόσ Πόρτο Όρντοζ 29/3	πρόσ Πόρτο Όρντοζ 29/3
πρόσ Καϊμάν 19/3	πρόσ Καϊμάν 19/3
ε. Μαϊάι 2/4	ε. Μαϊάι 2/4
α. Άμστερνταμ 6/43	α. Άμστερνταμ 6/43
πρόσ Δακάρ 31/3	πρόσ Δακάρ 31/3
α. Μπαχία Μπλάνκα 3/4	α. Μπαχία Μπλάνκα 3/4
πρόσ Τζενεράλ Σάντος 28/3	πρόσ Τζενεράλ Σάντος 28/3
στο Φάλασσηκ 3/4	στο Φάλασσηκ 3/4
αγορά από αλλοδαπούς	αγορά από αλλοδαπούς
πρόσ Τζέντα 16/3	πρόσ Τζέντα 16/3
πρόσ Κων/πολη 28/3	πρόσ Κων/πολη 28/3
στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ε. Ρίο Τανέιρο 31/3	ε. Ρίο Τανέιρο 31/3
ε. Ρίο Τανέιρο 3/4	ε. Ρίο Τανέιρο 3/4
α. Λός Άντζελες 15/3	α. Λός Άντζελες 15/3
μεταφορές Περισκοί	μεταφορές Περισκοί
πρόσ Ίταλια 27/3	πρόσ Ίταλια 27/3
πρόσ Νορκοβίχ 18/3	πρόσ Νορκοβίχ 18/3
πρόσ Χάρκ 1/3	πρόσ Χάρκ 1/3
πρόσ Άβνα 5/3	πρόσ Άβνα 5/3
δ. Γιβραλτάρ 2/4	δ. Γιβραλτάρ 2/4
πρόσ Τουρκία 24/3	πρόσ Τουρκία 24/3
πρόσ Γιβραλτάρ 18/3	πρόσ Γιβραλτάρ 18/3
ναυπηγ. Ταϊτά	ναυπηγ. Ταϊτά
ναυπηγ. Ταϊτά	ναυπηγ. Ταϊτά
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
έπιωλήθη	έπιωλήθη
πρόσ Καζαμπλάνκα 26/3	πρόσ Καζαμπλάνκα 26/3
πρόσ Πόρτ Σουδάν 21/3	πρόσ Πόρτ Σουδάν 21/3
ε. Μορμουγκό 27/3	ε. Μορμουγκό 27/3
πρόσ Άστάρτ Τέρμ. 15/3	πρόσ Άστάρτ Τέρμ. 15/3
πρόσ Χερσάν 31/3	πρόσ Χερσάν 31/3
πρόσ Ριγκό 29/3	πρόσ Ριγκό 29/3
α. Ν. Όρλεάν 19/3	α. Ν. Όρλεάν 19/3
πρόσ Πόρτο Κουεζάλ 18/3	πρόσ Πόρτο Κουεζάλ 18/3
πρόσ Φάλασσηκ 25/3	πρόσ Φάλασσηκ 25/3
πρόσ Κωνσταντίνα 10/10	πρόσ Κωνσταντίνα 10/10
α. Αύγουστο 3/4	α. Αύγουστο 3/4
στο Χάρκ (άποθήκη)	στο Χάρκ (άποθήκη)
πρόσ Ίσπυρία 22/3	πρόσ Ίσπυρία 22/3
μεταφορές Κιούγκ	μεταφορές Κιούγκ
πρόσ Χόγκ Κόγκ 6/3	πρόσ Χόγκ Κόγκ 6/3
πρόσ Σαγκά 6/3	πρόσ Σαγκά 6/3
πρόσ Ρόττερνταμ 24/3	πρόσ Ρόττερνταμ 24/3
ύψωσε ελληνική	ύψωσε ελληνική
έπισκ. Πειραιά 14/1	έπισκ. Πειραιά 14/1
πρόσ Ματάνζας 11/3	πρόσ Ματάνζας 11/3
πρόσ Κόρπους Κρίστι 19/3	πρόσ Κόρπους Κρίστι 19/3
έπισκ. Πειραιά 16/3	έπισκ. Πειραιά 16/3
πρ. «Nerezine»	πρ. «Nerezine»
πρόσ Χοντίντα 23/3	πρόσ Χοντίντα 23/3
θέση 18.52 Β. 72.47 Α 6/4	θέση 18.52 Β. 72.47 Α 6/4
α. Γκάνδη 2/4	α. Γκάνδη 2/4
πρόσ Ναυμπέρ 20/3	πρόσ Ναυμπέρ 20/3
α. Σιγκαπούρη 2/4	α. Σιγκαπούρη 2/4
ε. Δομνίτα 28/3	ε. Δομνίτα 28/3
πρόσ Δομνικανή Δημ. 19/3	πρόσ Δομνικανή Δημ. 19/3
πρόσ Κίνα 1453	πρόσ Κίνα 1453
πρόσ Πειραιά 31/3	πρόσ Πειραιά 31/3
ε. Άνγκρα ντό Ρέις 1/4	ε. Άνγκρα ντό Ρέις 1/4
πρόσ Άνω Άνατολή 12/3	πρόσ Άνω Άνατολή 12/3
μετ. «Stapanis» (π.)	μετ. «Stapanis» (π.)
πρ. «Ση Φέιθ»	πρ. «Ση Φέιθ»
μεταφορές Περισκοί	μεταφορές Περισκοί
στή Βαλέτα 5/3	στή Βαλέτα 5/3
υπέστειλε κυπριακή	υπέστειλε κυπριακή
α. Μπιλμπάο 4/4	α. Μπιλμπάο 4/4
πρόσ Λά Σπέζια 17/3	πρόσ Λά Σπέζια 17/3
ε. Γκάνδη 31/3	ε. Γκάνδη 31/3
πρόσ Άνναμπα 1/3	πρόσ Άνναμπα 1/3
ε. Πειραιά 3/4	ε. Πειραιά 3/4
ε. Τσουρούγκα 24/3	ε. Τσουρούγκα 24/3
ε. Σιγκαπούρη 2/4	ε. Σιγκαπούρη 2/4
πρόσ Ίνδονησία 2/2	πρόσ Ίνδονησία 2/2
πρόσ Λεμεσός 29/3	πρόσ Λεμεσός 29/3
πρόσ Μάτα 23/2	πρόσ Μάτα 23/2

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
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΪΜ 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
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (κ.)	73	
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΗΤΖΕΝΤ (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. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

α. Πειραιά 2/4
ε. Γιούροπορτ 6/4
πρόσ Ίνδία 1/4
πρόσ Ελλάδα 31/3
α. Σεβίλη 8/3
α. Γιβραλτάρ 16/3
πρόσ Νιγηρία 14/3
ε. Σέτε 4/4
πρόσ Πόρτο Χάρκουρτ 25/3
ε. Πειραιά 29/3
ε. Λεμεσός 4/4
α. Σάν Λορέντζο 3/4
α. Τέμα 25/3
δ. Κων/πολη 1/4
ε. Ρίο Χάινα 27/3
α. Ρόττερνταμ 5/4
α. Πόρτ ντό Μπούκ 28/2
ε. Άντεν 4/4
α. Ντέλφωλ 27/3
πρόσ Καρταγόνα 20/3
ε. Άμστερνταμ 3/4
ε. Ρεσίφ 18/1
δ. Παναμά 19/3
πρόσ Κωνσταντίνα 1953
ε. Λέικ Τσάρλς 22/3
πρόσ Μπέιζον 14/2
ε. Πειραιά 2/4
α. Κατάνια 30/3
πρ. «Miss Ntina»
πρόσ Κων/πολη 27/3
α. Γιβραλτάρ 16/2
ε. Άλεξάνδρεια 19/3
ε. Πειραιά 3/4
πρόσ Γκάνδη 21/3
α. Πράια Μόλε 1/4
πρόσ Μπαντάρ Άμπας 31/3
πρόσ Άμστερνταμ 16/3
έπωλήθη
στο Γκιζάν
α. Σουέζ 1/4
πρόσ Γκάντσια 2953
ε. Γκάνδη 30/3
δ. Κων/πολη 2/4

πρόσ Μπράνσβικ 17/3
έπισκευές Πειραιά 2/4
πρόσ Ρας Μπουιντάν 30/3
στο Χάρκ (άποθήκη)
ε. Άμβέρσα 6/4
πρόσ Ίταλία 25/3
α. Σάν Φρανσίσκο 14/3
υπέστειλε ελληνική
ε. Σάν Λορέντζο 2/4
πρόσ Άλγερια 7/3
πρόσ Ταρτούς 23/3
πρόσ Εύρωπη 27/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Ταραγκόνα 2/4
πρόσ Άσάμ 28/3
πρόσ Κωνσταντίνα 24/3
πρόσ Μαλακία 28/2
ε. Τενερίφη 17/3
έγκαταλείφθηκε Μοσατγκανέμ 2/4
πρόσ Χοντίντα 16/3
ε. Βιζακαστανάμ 22/3
πρόσ Ίταλία 27/3
πρόσ Άβνα 8/3
α. Ντάρμαν 24/3
α. Πειραιά 2/4
ε. Παρανάγουα 23/6
πρόσ Άνναμπα 23/2
πρόσ Ρας Τανούρα 21/3
α. Λέγκχορν 27/3
πρόσ Μεξικό 3/3

πρόσ Φιλαδέλφεια 22/3
πρόσ Μπαντάρ Χομεϊνί 8/2
πρόσ Ρόττερνταμ 28/3
δ. Γιβραλτάρ 3/4
πρόσ Σουέζ 8/1
ε. Ρίο Τανέιρο 23/3
δ. Κων/πολη 19/3
ε. Σολέντ Άνκορατζ 3/4
ε. Άμβέρσα 4/4
πρόσ Κασσιόπη 20/3
πρόσ Βενετία 30/3
στον Πειραιά 10/1
πρόσ Όδησσό 31/3
δ. Κων/πολη 2/4
πρ. «Singa Wilmina»
πρόσ Μπαντάρ Άμπας 9/1
πρόσ Σάντος 29/3
πρόσ Βόλο 27/3
ε. Βουβά 2/4
ε. Σουσίμπα 3/4
δ. Γιβραλτάρ 2/4
πρόσ Ντάρμαν 4/4
έπικ. Πειραιά 7/10
έπικ. Πειραιά 4/1
πρόσ Σουέζ 29/3
ε. Σάν Λορέντζο 1/4
ε. Ταραγκόνα 2/4
πρόσ Καρμπονέας 12/3
πρόσ Γιβραλτάρ 30/3
πρ. «Σημπρή»
ύψωσα κυπριακή
πρόσ Ίβαν 21/3
δ. Κων/πολη 2/4
δ. Δαρδανέλλια 2/4
πρόσ Μπαντάρ Άμπας 3053
πρόσ Μίνα Καμπούς 11/3

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Σάντ 'Ανκοράτζ 6/4	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	πρός Βραζιλία 19/3
ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Γκάνδη 19/3	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Σιγκαπούρη 3/4
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός 'Αρζου 26/3	ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867	πρός Σιγκαπούρη 4/3
ΣΗΖΟΝΚ (κ.)	70	17571	πρός Γκνάνοκ 31/3	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΚ (κ.)	72	79317	α. Χέι Πάιν 18/3
ΣΗΤΑΡ II	83	18173	πρός Σάν Λορέντζο 19/11	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394	δ. Παναμά 2/4
ΣΗΤΑΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	πρός Κελητάουν 20/3	ΤΡΕΪΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	στη Σιγκαπούρη
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Λός Πάμος 27/3	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Βραζιλία 14/3
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Ν. 'Ορλέαν 22/3	ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	α. Φουτζέιρα 14/2
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Μαρόκο 26/3	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Τάραντα 24/3
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός ΗΠΑ 25/3	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Τζακάρα 21/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Ντακό 2753	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός 'Ιλο 25/3
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 2753	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Κουβα 28/3
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Πειραιά 23/3	ΤΡΟΫΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. 'Αμπάς 3/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρός Κότα Κιναμπάου 1/3	ΤΣΑΓΚΟΦΕΚΥ (κ.)	76	6057	πρός Λαϊτάκια 2/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Ναγκόγια 30/3	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	επισκ. Ριγέκα 2/4
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	α. Τάραντα 4/4	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρός Λαϊτάκια 2/4
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΕΡΣ (κ.)	79	12750	πρός Πόρτ 'Ορντάς 23/3	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	πρός Γκάνδη 5/3
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Ν. 'Ορλέαν 2/4	ΥΠΑΝΟΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ε. Φρεντίριγκσταντ 12/3
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Λά Γκουαιρα 15/3	ΥΠΑΝΕΜΗ (π.)	82	15953	
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Ντάρμαν 1/3				
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Σάρτα 23/3	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	πρός 'Αλγκεθίρας 20/3
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)	75	13835	α. Νταμνάν 17/3	ΦΑΙΡΟΥΤΝΤ (μ.)	67	13792	βυθίστηκε 'Ερυθρά 28/2
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Νάμτα 28/3	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Βανκούβερ 21/3
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Μπερεκχάβεν 26/3	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	πρός Μαντράς 24/3
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	διάλυση 'Ινδία
ΣΚΑΨ'ΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρός Ντουμπί 22/3	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Φουτζέιρα 2/4
ΣΚΑΨ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Λός 'Αντζέλες 22/3	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρός Κάντλα 19/3
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Πόρτ Σάις 28/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειαικές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός Κορέα 20/3	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρός Φουτζέιρα 10/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Κόρπους Κρίστι 28/2	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	α. Πόρτ ντε Μπούκ 3/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Σιμπενί 16/3	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	πρός Ρόττερνταμ 15/3
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	πρός ΗΠΑ 28/3	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	37310	α. Παρανάγουα 25/3
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	στο Κέιπ Ρεσίφ 6/4	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. 'Ιμμιγκχαμ 25/3
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Τακόμα 31/3	ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	ε. Λός 'Αντζέλες 25/3
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	δ. Πόρτ Σάις 3/4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	ε. Φουτζέιρα 31/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	πρός Τουάμπσε 17/3
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον 'Ορνόκο 8/4	ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917	ε. Ραντζέ 24/3
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Ντακόρ 22/3	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (κ.)	75	20452	πρός Βατοούμ 9/3
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ.)	68	10691	πρός Κωνσταντζα 20/3	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214	α. Ν. 'Ορλέαν 24/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Καμαρά 3051	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός 'Ιμμιγκχαμ 12/3
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Βαντί Φεράν 22/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	α. Ν. 'Ορλέαν 24/3
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Μπουλβόν 31/3	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	πρός 'Αλγερία 8/3
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Λά Παλλίς 30/3	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	ε. Γκέιμς 13/3
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρός Σουζέ 11/3	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	ε. Τζουμπάκι 7/3
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός 'Ιταλία 20/3	ΦΡΗ ΠΙΤΣ (μ.)	69	15688	δ. Σουζέ 2/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός 'Αλκάντε 31/3	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	α. Σάο Σεμπασιάν 16/2
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Χάμπτον 1/4	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρός Μπάγια Μπλόνα 23/3
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	ε. Πειραιά 20/3	ΦΡΗΝΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Μπερκελνέ Σάουντ 16/3
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	πρός Ν. 'Ορλέαν 28/3	ΦΡΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μπερκελνέ Σάουντ 25/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός 'Ελλάδα 20/3	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	73	5871	πρός Μπουσάν 17/3
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ον.δ.)	62	1113	πρός Φάλασιγκ 5/4	ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	6679	πρός 'Ιράν 17/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	επιπλήθη	ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	80	2222	πρός Γιβραλτάρ 5/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Καράτσι 30/3	ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	69	8065	στο Μπουσάν 11/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρός Χόγκ Κόγκ 31/3	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	α. Μπερκελνέ Σάουντ 30/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	ε. Πειραιά 2/4	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	80	2175	πρός Μπουσάν 10/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Σιμονσέκι 19/3	ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	74	8741	δ. Παναμά 1/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	ε. Βαλένσια 3/4	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	75	8413	πρός Βαλπαράισο 27/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Πόρτο Κέλαγκ 2/4	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Μπερκελνέ Σάουντ 27/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Δουκέρκη 3/4	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	ε. Ρόττερνταμ 2/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	επιπλήθη Βρεταννούς	ΦΡΟ ΓΑΛΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Λός Πάμος 11/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρός Χιλί 26/2	ΦΡΟ ΓΑΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	α. Λός 'Αντζέλες 1/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	πρός Χόγκ Κόγκ 25/3	ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	α. Πόρτσμουθ 4/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	πρός Ντάρμαν 9/3	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Μπερκελνέ Σάουντ 1/3
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	επιπλήθη	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Ρόττερνταμ 6/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	επιπλήθη Βρεταννούς	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	α. Μπερκελνέ Σάουντ 26/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	πρός Μπ. 'Αϊρες 31/3	ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	πρός 'Αλγίρ 9/3
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός 'Ιράν 21/2	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	πρός Μίνα Καμπούς 21/3
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	α. Ραβέννα 29/3	ΦΡΟ ΜΕΣΙΟ (π.)	68	5537	πρός Τουρμπο 3053
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	α. Γιούροπορτ 23/2	ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	πρός Καζαμπλάνκα 31/3
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	δ. Μάλτα 1/4	ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	α. Ρόττερνταμ 6/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. 'Ακαμα 3/4	ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Μπερκελνέ Σάουντ 28/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. 'Ινσάν 24/3	ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Νατιέρ 4/4
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	στη Φουτζέιρα (άποθήκη)	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρός Γιβραλτάρ 21/2
ΤΑΓΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	α. Κορούλτα 4/4	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λός Πάμος 1/4
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	στη Βραζιλία (άποθήκη)	ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Λός Πάμος 28/3
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	πρός Φουτζέιρα 18/3	ΦΡΟ ΠΑΞΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Κασιούγκ 26/3
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	ε. Ρόττερνταμ 27/3	ΦΡΟ ΤΣΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	πρός Σιγκαπούρη 28/3
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Μπουμντ 2/4	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	α. Σήμπραγκ 4/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	πρός Μπ. 'Αμπάς 8/3	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Γιοκχάμα 28/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρός Ντάρμαν 10/3	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	73	109700	α. Ν. 'Ορλέαν 9/3
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. 'Ρορλατ	ΧΑΒΕΝ (δ.)	72	9343	ε. Ν. 'Ορλέαν 3/4
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ε. 'Αστροβέλι	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός 'Αλγίρ 18/3
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	ε. Σέτε 4/4	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Χιοδσταν 29/3
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	πρός Μιζουράτα 26/3	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Ν. 'Ορλέαν 21/3
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Μπλόνα 26/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 3/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρός 'Αλκάντε 28/2	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Ρόττερνταμ 4/4
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρός Πόρτ Σουδάν 31/3	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	8183	επισκ. Καγκοσίμα 28/3
ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)	83	35762	πρός 'Ιλιτσέβσκ 27/3	ΧΑΡΜΟΝΥ II (μ.)	68	12348	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	ε. Σέτε 4/4	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Χιοδσταν 31/3
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός Μιζουράτα 26/3	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Τσιτσούγκ 21/3
ΤΖΟΥ'Υ ('Ον.)	78	5868	ε. Μπλόνα 26/3	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	α. Πόρτ ντε Μπούκ 3/4
ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Μεξικό 22/3	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (δ.π.)	75	19116	πρός Ρόττερνταμ 20/3
ΤΖΟΥΥ ΕΣΠΕΡΣ (κ.)	73	9044	επισκ. Χαλκίδα 27/3	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Μπαγκόγκ 30/3
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	πρός Ταμασσίνα 29/3	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Γιβραλτάρ 2/4
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Πειραιά 3/4	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (μ.)	78	15981	α. Κίγκστον 26/3
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	α. Χονδρά 2/4	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	76	10194	α. Ρίο Χάινα 13/3
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Ν. 'Ορλέαν 26/3	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	72	14760	α. Ν. 'Ορλέαν 20/3
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Λιβύη 21/3	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. 'Ορλέαν 31/3
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	α. Σαλβατόρ 26/3	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ε. Πόρτ Σουδάν 25/3
ΤΗΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός Φουτζέιρα 29/3	ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρός Νταμνάν 19/3	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. 'Αιν Σούκα 3/1
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρός Ντάρμαν 10/3	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρός Τύνιδα 21/3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Ντάρμαν 10/3	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	δ. Πόρτ Σάις 3/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρός Μπαγκόγκ 25/3	ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532	πρός 'Αλγερία 21/3
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρός Κορέα 17/3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ	79	12598	πρός Γιοκχάμα 25/2
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΞΙΑΝΤΟΡ*	76	18953	επισκ. Ουλάν 3/4	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	επισκ. Πειραιά 29/3
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	ε. 'Ιλνίλο 28/3	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Βηρυτ 15/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Σιγκαπούρη 1/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Βανκούβερ 22/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΤΑΛ (κ.)	74	23757	ε. Λός 'Αντζέλες 1/4	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρός Μαρακάιμπο 8/3
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Φουτζέιρα 20/3	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	76	7049	ε. Σετουμπάλ 27/3
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	πρός Φουτζέιρα 31/3	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366	πρός Τζέν. Σόν Μάρτιν 19/3
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Νταβό 10/3	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	ε. Λόγος 31/3
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	ε. Σεπετίμα 28/3				



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

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

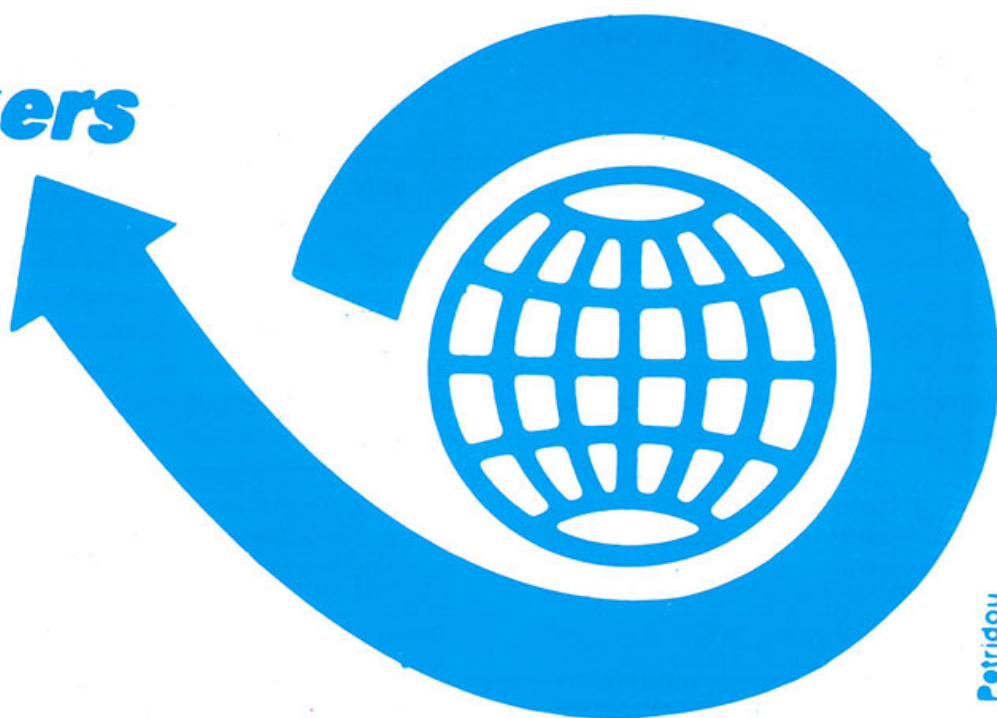
Seatrader Maritime Inc.

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



Petridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

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

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

UK

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

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

USA

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

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

PHILIPPINES

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

CYPRUS

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

INDIA

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

DECEMBER 1990