

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1991
Αρ. Φύλλου 1350/1109



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1350 / 1109

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1991

ΔΡΧ. 400



TAKTIKAI ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE



NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



**TAKE
CARE**

**TAKE
COVER**

**TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

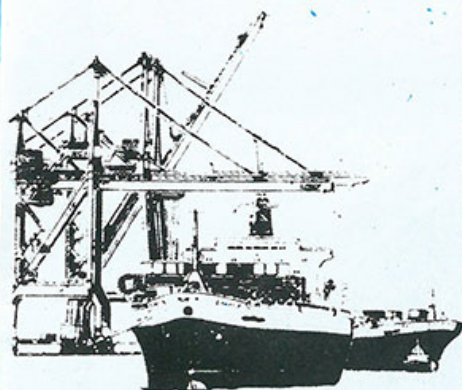
Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1350/1109**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00

Απώ 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. 1350/1109 October 1st, 1991**

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. — 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12** «Ωκεανός». Σκέψεις για το ναυτικό ατύχημα από τον κ. Χρήστο Ντούνη.
- 16** Λίγα από Όλα Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 19** Ναυτικό Μουσείο Οίνουσσων. Πολιτιστικός Φάρος στο άκριτικό μας νησί.
- 23** Modern trends in Ship Design. Innovative, complex new ships classed by LRS.
- 26** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Σεπτέμβριο. Από την Overseas Agency Ltd.
- 30** Όλλανδικές Αντίλλες. Τα νέα Νηολόγια.
- 33** Πλοίαρχα στη μάχη για καθαρές θάλασσες και άκτες.

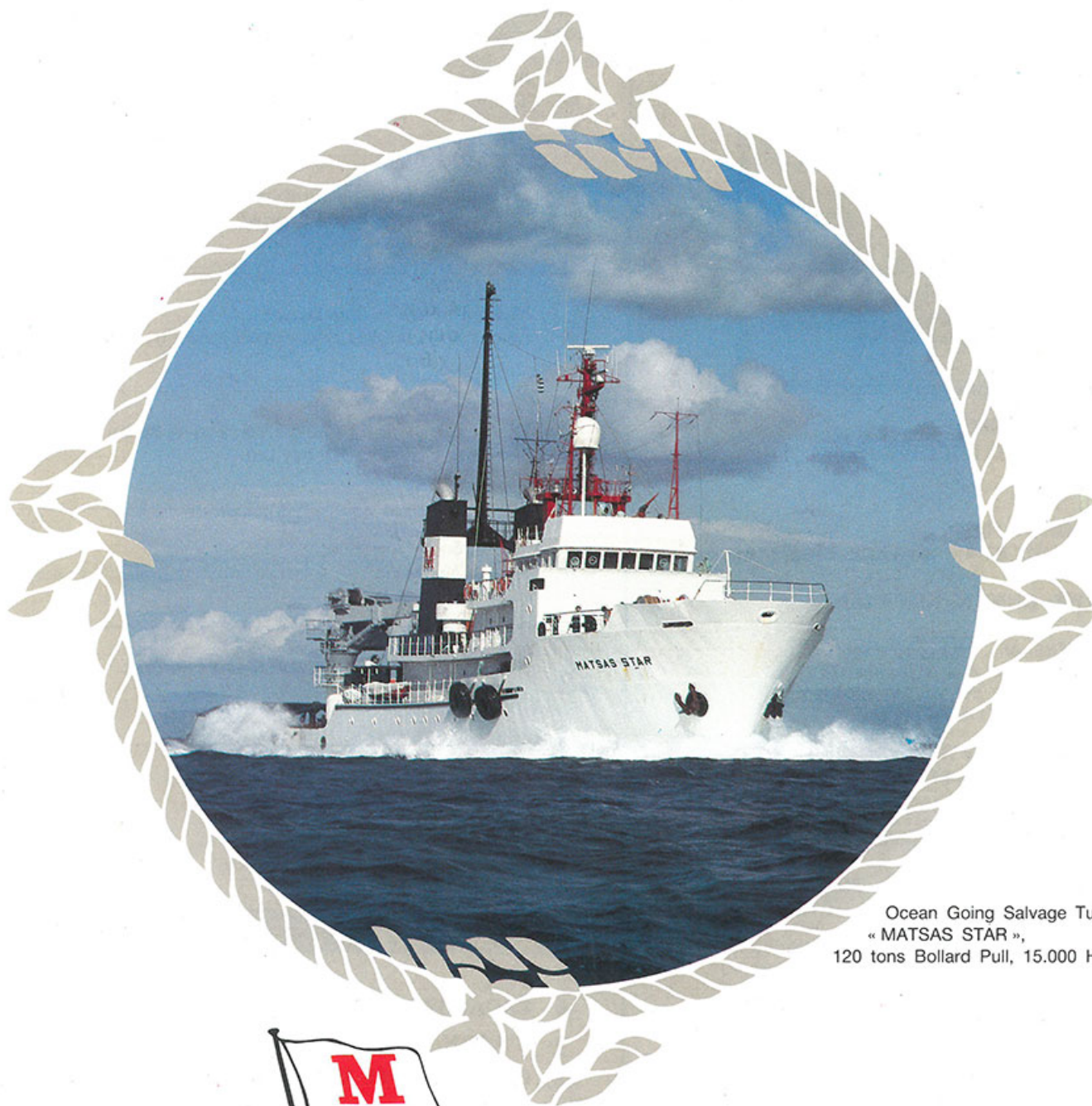
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
32 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ
35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
38 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
43 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
44 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
48 ENGLISH SUPPLEMENT
51 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



Ocean Going Salvage Tug
« MATSAS STAR »,
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP



LOUCAS G. MATSAS BUILDING

16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

LONDON BRANCH OFFICE **LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.**

ST. ALBANS HOUSE
57 - 60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TEL.: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES LUMATSHIP
FAX: 9306727

"Αν είχαμε μυαλό

Μία εβδομάδα πριν συμπληρωθεί ο αριθμός των υποψηφίων για τις ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού, ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης είχε εκφράσει τις ανησυχίες του για την απροθυμία των νέων να ακολουθήσουν τό ναυτικό επάγγελμα. Άλλά πέραν αυτού τίποτε. Καί όχι μόνον δέν αναζητούνται τά αίτια πού προκαλούν αυτή την απροθυμία των νέων αλλά τό θέμα μπαίνει στό χρονοντούλαπο για νά έλθει πάλι στην επιφάνεια τόν επόμενο χρόνο σάν νά πρόκειται για ένα απλό περιοδικό πρόβλημα καί σάν νά έχουμε στην διάθεσή μας άπερίοριστο χρόνο για νά τό αντιμετωπίσουμε έν καιρώ.

Κανένas στό Υπουργείο δέν φαίνεται νά σκέπτεται ότι ή επάνδρωση των πλοίων είναι τό κυριότερο πρόβλημα πού αντιμετωπίζει τά τελευταία χρόνια ή Έλληνική Ναυτιλία καί ούτε φαίνεται νά έχει αντιληφθεί τό Υπουργείο ότι τό πρόβλημα αυτό είναι συνυφασμένο μέ την ίδια την ύπαρξή της, κανένas δέν κατάλαβε ακόμη ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς δέν θά είναι δυνατόν νά υπάρξει καί Έλληνική Ναυτιλία.

Άν τό πρόβλημα είχε γίνει αντιληπτό:

Πρώτα πρώτα θά είχαμε έντάξει από πολλά χρόνια τή Ναυτική Έκπαίδευση στην Άνώτατη Έκπαίδευση, όπως έχουν κάνει ήδη καί τριτοκοσμικές ακόμη χώρες, καί δέν θά περιμέναμε την κάθε χρόνο έκδοση των άποτελεσμάτων των εισαγωγικών εξετάσεων των ανωτάτων σχολών για νά άποσπάσουμε ένα ελάχιστο, ένα αξιοθρήνητο ποσοστό από τούς νέους πού δέν είχαν καταφέρει νά έκπορθήσουν τις πόρτες των ανωτάτων εκπαιδευτικών ίδρυμάτων. Καί όχι μόνον αυτό, αλλά

θά είχαμε προχωρήσει καί στην καθιέρωση κοινού διπλώματος πλοίαρχου / μηχανικού, όπως επίσης έχουν κάνει όχι μόνον έκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες, αλλά καί τριτοκοσμικές ακόμη χώρες.

Κατά δεύτερο λόγο θά είχαμε δώσει τή δυνατότητα στους ναυτικούς μας πού ανήκουν στην κατηγορία των κατωτέρων πληρωμάτων νά προχωρήσουν σέ θέσεις αξιωματικών — αυτός πού κρατάει τιμόνι καί εκείνος πού κάνει βάρδια στό μηχανοστάσιο μπορεί πολύ εύκολα (μέ ταχύρρυθμες μετεκπαιδεύσεις) νά προαχθεί σέ αξιωματικό φυλακής. Θά είχαμε επίσης καθιερώσει τόν βαθμό του δοκίμου για τούς μή προερχομένους από τις σχολές - δοκίμου πλοίαρχου, μηχανικού, ακόμη καί δοκίμου αρχιθαλαμηπόλου καί δοκίμου αρχιμαγείρου οι όποιοι σέ κάποιον εύλογο χρόνο καί μέ ανάλογες μετεκπαιδεύσεις θά εξέλισσονταν σέ αξιωματικούς φυλακής ή σέ αρχιθαλαμηπόλους καί αρχιμαγείρους.

Τρίτο, θά είχαμε διευκολύνει τούς αξιωματικούς μας οι όποιοι λόγω της υπηρεσίας τους σέ πλοία μέ ξένες σημαίες δέν μπορούσαν νά μετάσχουν σέ προαγωγικές εξετάσεις νά συνεχίσουν την επαγγελματική τους εκπαίδευση.

Θά μπορούσαμε αν είχαμε μυαλό καί ακολουθούσαμε επί τέλους καί εμείς τά βήματα εκείνων πού μέχρι πρόσφατα μάς θεωρούσαν πρωτοπόρους καί μάς ξεπέρασαν γιατί είδαν μπροστά καί προσαρμόσθηκαν άμέσως στις νέες συνθήκες πού έχουν δημιουργηθεί στην παγκόσμια ναυτιλία.

Άλλά φαίνεται ότι δέν έχουμε μυαλό.

ΜΕΡΙΜΝΑ ΑΠΟ ΤΩΡΑ

Οι συντάξεις των ναυτικών μας του μηνός Οκτωβρίου ταχυδρομήθηκαν στις 26 Σεπτεμβρίου, δηλαδή κανονικά, καί αυτό θά γίνει καί μέ τις συντάξεις του Νοεμβρίου καί του Δεκεμβρίου καθώς καί μέ τό δώρο τό εορτών, εάν βεβαίως δέν έχει καταργηθεί ως τότε όχι μόνον για τούς ναυτικούς μας αλλά για όλους τούς εργαζομένους καί τούς συνταξιούχους.

Η καταβολή των συντάξεων μέχρι καί τόν Δεκέμβριο έχει εξασφαλισθεί μέ τά δάνεια πού συνήψε για τόν σκοπό αυτό τό NAT, καί συνεπώς τό πρόβλημα είναι τί θά γίνει έν συνεχεία. Γι' αυτό πρέπει νά ανασκουμπωθούν από τώρα όλοι οι ενδιαφερόμενοι — καί οι έφοριστικές ενώσεις καί τά ναυτεργατικά σωματεία τά όποια ειρήσθω έν παρόδω άνέχθηκαν καί αυτή τή φορά νά καταβάλονται οι συντάξεις των χιλιάδων «άλεξιπτωτιστών» μέ τούς όποιους «φόρτωσε» ή Έλληνική Πολιτεία τό NAT μέ τά λεφτά των ναυτικών μας. Γιατί, ως μή γελιόμαστε, όταν έρθει ή ώρα άποπληρωμής των δανείων μέ τά όποια εξασφαλίσθηκε ή καταβολή των συντάξεων μέχρι καί τόν Δεκέμβριο, οι δανειστές θά στρα-

φούν στην άκίνητη περιουσία του NAT, δηλαδή στις τσέπες των ναυτικών μας πού θά κληθούν νά πληρώσουν μέ την περιουσία του Ταμείου τους τή συνταξιοδότηση των «άλεξιπτωτιστών».

ΘΕΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Έπαινετικά σχόλια από τό ναυτιλιακό κόσμο απέσπασε ή μονοήμερη επίσκεψη πού πραγματοποιήσε ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης στην έτήσια γενική Συνέλευση της BIMCO στη Βενετία.

Ο κ. Παυλίδης υπήρξε ο μόνος Υπουργός Ναυτιλίας πού παρακολούθησε εργασίες της συνέλευσης καί μέ την επίσκεψή του αντιστάθμισε την σχετικά περιορισμένη έλληνική παρουσία στην διεθνή διοργάνωση.

• Στά πλαίσια των εργασιών της γενικής συνέλευσης της BIMCO στις 24 Σεπτεμβρίου, στην προεδρία του Όργανισμου τόν κ. Γιώργο Π. Λιβανό, διαδέχθηκε ο βρεταννός έφοπλιστής Σέρ Ιαν Ντένχολμ, πρόεδρος της εταιρίας J & J Denholm Management, ένω ανακοινώθηκε ότι τόν γεν. γραμματέα της BIMCO κ. Τόρμπεν Σκάβιλντ θά αντικαταστήσει ο κ. Φίν Φράντσεν, διευθυντής του συγκροτήματος ScanDutch. Τέλος στην έκτελεστική επι-

τροπή της BIMCO για τή προσεχή διετία μετέχει από έλληνικής πλευράς ο εγκατεστημένος στη Γένοβα φίλτατος κ. Φώτης Πουλίδης.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΟΥ GCBS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ναυτιλιακά θέματα άμοιβαίου ενδιαφέροντος συζητήθηκαν στη διάρκεια των συναντήσεων πού είχε ή αντιπροσωπεία του Γενικού Συμβουλίου της Βρεταννικής Ναυτιλίας, ή όποια επισκέφθηκε την Ελλάδα στις 25 καί 26 Σεπτεμβρίου, μέ τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη καί τή Διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Φειδωλή, όπως άλλωστε άναμενόταν, υπήρξε ή ανακοίνωση του YEN άναφορικά μέ τις ανταλλαγές άπόψεις για τήν άρση του προνομίου της άκτοπλοίας καί τά άλλα ναυτιλιακά θέματα πού άπασχολούν τή Κοινότητα.

Τό μόνο θετικό στοιχείο πού προέκυψε στά πλαίσια του γεύματος πού παρατέθηκε στην Βρεταννική αντιπροσωπεία στον Ναυτικό Όμιλο, ήταν ή παραδοχή από τόν γεν. διευθυντή του GCBS, ναύαρχο Σέρ Ν. Χάντ, ότι είναι όρθή ή έλληνική άποψη νά επικαλείται λόγους έθνικής άμυνας σέ ότι

αφορά τό Cabotage, καθώς τό ΝΑΤΟ δέν καλύπτει άμυντικά τίς διαφορές μεταξύ χωρών - μελών, αλλά μόνο μεταξύ χώρας - μέλους καί τρίτης χώρας.

Έξάλλου, κατά τή τρίωρη επίσκεψη τής άντιπροσωπείας του GCBS στά γραφεία τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συζητήθηκαν, μέσα σέ ιδιαίτερα φιλική άτμόσφαιρα, οι οικονομικές προοπτικές τής διεθνούς ναυτιλίας, ή κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, τά κοινωνικά καί περιβαλλοντολογικά θέματα, ή νέα άντιρρυσαντική νομοθεσία των ΗΠΑ καί τά «περίφημα», πιστοποιητικά άσφαλής διαχείρισης των πλοίων.

Στήν άντιπροσωπεία του Βρετανικού Συμβουλίου μετείχαν εκτός άπο τόν πρόεδρο του Λόρδο Τζέφρ. Στέρλινγκ, ό κ. Μ. Έβεραρντ, άντιπρόεδρος, ναύαρχος Σέρ Ν. Χάντ, γεν. διευθυντής καί οι κ.κ. Α. Μπόττ, Μ. Μπράουνινγκ καί ή κ. Μπόϋλ. Από πλευράς τής ΕΕΕ παρέστησαν ό πρόεδρος κ. Γιαν. Γκούμας, ό άντιπρόεδρος κ. Γιαν. Κ. Λύρας, ό άντιπρόεδρος τής Έπιτροπής Έξωτερικών Υποθέσεων κ. Κων. Κομνηνός, ό καθηγητής κ. Γιαν. Τζωάννος, καί ή δρ. Α. Μπερέδημα - Σαββοπούλου.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΟ ΟΣΛΟ

Τελικά ή επίσημη επίσκεψη του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη στη Νορβηγία, ή όποία είχε αναβληθεί τήν τελευταία στιγμή λόγω τής συμμετοχής του Υπουργού στην υπό τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη άντιπροσωπεία πού είχε επισκεφθεί τή Σοβιετική Ένωση, θά πραγματοποιηθεί στις 6 Νοεμβρίου. Ήδη τά θέματα πού άφορούν τήν προπαρασκευή του ταξιδιού του Υπουργού στό Όσλο συζητήθηκαν μέ τόν Υπουργό Έξωτερικών τής Νορβηγίας σέ συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε στό Υπουργείο Έξωτερικών παρουσία του κ. Σαμαρά. Κατά τήν διάρκεια τής παραμονής του στό Όσλο ό κ. Παυλίδης θά έχει επαφές καί συνομιλίες μέ ναυτιλιακούς παράγοντες τής Νορβηγίας.

ΑΘΡΟΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Άντιστρέφοντας τή τάση των τελευταίων τριών ετών, οι Έλληνες έφοπλιστάι κυριαρχούν γιά άλλη μιά φορά στη διεθνή αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων.

Μέ τήν επιγραμματική αύτή διαπίστωση ό γαλλικός ναυτιλιακός τύπος σχολιάζει τίς άθροές αγορές των Έλλήνων, οι όποιοι πέρσι είχαν έντυπωσιάσει μέ τίς παραγγελίες των οίκων Ώνάση, Γουλανδρή καί Λυκιαρδόπουλου καί τίς ομαδικές αγορές των Γ.Π. Λιβανού καί Βασ. Παπαχρηστίδη.

Τό φετινό χρόνο ή τάση εξασφάλισης μεταχειρισμένων πλοίων ύψηλών προδιαγραφών είναι έμφανής καί στό πρώτο πεντάμηνο του έτους, ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες άγόρασαν 191 πλοία 7 έκατ. τον. γκρός, άξίας 960 έκατ. δολλαρίων, ενώ πουλήθηκαν μόνο 80 πλοία, 2 έκατομ. τον. γκρός, άξίας 370 έκατ. δολλ. Πέρσι τό 50% των νέων επενδύσεων άφορούσε στην αγορά μπάλκ κάρριερς, τά όποία ύπολογίζεται ότι άνήλθαν σέ 104 μονάδες, 4,2 έκατ. τον. γκρός άξίας 535 έκατ. δολλαρίων, στά όποία περιλαμβάνονταν 22 πάναμαξ ή καί μεγαλύτερα.

Άκόμη τά τουρντέκερς καί τά πολλαπλής χρήσεως φορτηγά πλοία έπέσυραν τό ένδιαφέρον των Έλλήνων πλοιοκτητών, οι όποιοι κατέχουν ήδη τό 20% του παγκοσμίου τοννάξ τής κατηγορίας αύτής.

ΟΡΘΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Μιλώντας πριν λίγες ήμέρες στό Όσλο, κατά τή διάρκεια διάσκεψης πού οργανώθηκε γιά νά εξετάσει τίς μέχρι σήμερα επιπτώσεις τής νέας άμερικανικής άντιρρυσαντικής νομοθεσίας (OPA '90), ό κ. Γρηγόρης Χατζηγελευθεριάδης έπίσημανε, πολύ όρθά, ότι ή παγκόσμια ναυτιλία χρειάζεται έναν μόνο Όργανισμό ό όποιος νά καλύπτει πλήρως τόν τομέα τής άσφάλειας των πλοίων καί των ναυτικών άτυχημάτων.

Ή πληθώρα των ύφισταμένων σήμερα οργανισμών, επιτροπών καί λοιπών όργάνων πού άσχολούνται μέ τούς τομείς τής άσφάλειας των πλοίων, τής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καί των ναυτικών άτυχημάτων άναμφισβήτητα δημιουργούν μιά άτέλειωτη γραφειοκρατία, ή όποία δυσχεραίνει σημαντικά τή καθημερινή έργασία ενός έφοπλιστή.

Ό κ. Χατζηγελευθεριάδης πρότεινε σάν πλέον ένδεδειγμένη λύση, τή δημιουργία ενός ανεξάρτητου όργάνου άπό τόν ΙΜΟ, τό όποιο σέ συνεργασία μέ τά Protection and Indemnity Clubs θά συγκεντρώνει καί θά κωδικοποιήσει διτ άφορά σέ θέματα άσφάλειας τής ναυσιπλοΐας καί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καί τά στοιχεία αύτά θά είναι προσιτά σέ όλους τούς διαχειριστές πλοίων, πού ένδιαφέρονται νά έχουν άμεση έννημέρωση γιά τίς τελευταίες εξελίξεις σ' αυτόν τό τόσο ευαίσθητο τομέα τής ναυτιλίας.

TANKERΣ ΚΑΙ Ο.Ρ.Α.

Σέ μιά πρόσφατη έκθεσή του ό γνωστός οίκος του Λονδίνου «Drewry Shipping Consultants» διαπιστώνει ότι οι κανονισμοί πού άφορούν τήν άσφάλεια τής ναυσιπλοΐας καί τήν προστασία του περιβάλλοντος έχουν δημιουργήσει άληθινή άναστάτωση στην αγορά, ή δε έφαρμογή του άμερικανικού νόμου περί ρυπάνσεως (Oil Pollution Act) άπειλεί νά διασπάσει τήν διεθνή συνεργασία πού είχε έγκαθιδρυθεί στό διάστημα των τριών τελευταίων δεκαετιών.

Οι κατευθυντήριες γραμμές πάνω στις όποιες στηρίζεται σήμερα τό μεγαλύτερο μέρος τής διεθνούς ναυτικής νομοθεσίας, έχουν τεθεί άπό συμβάσεις έκπορευθείσες άπό τόν ΙΜΟ. Άνατρέχοντας στην ιστορία των αντίδράσεων τής διεθνούς Κοινότητας στό διπλό πρόβλημα τής άσφάλειας καί τής ρυπάνσεως, μπορούμε νά συμπεράνουμε ότι ή υιοθέτηση άπό τίς ναυτικές χώ-

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία πού προσφέρει αύτα ακριβώς πού θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παράδοση με ιδιόκτητες νταλικές.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητο σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλινός 76 (δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιώς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax: 4522 574, Telex: 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
- Συμφερούσες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματός 8 & Πύλης 185 32 Πειραιώς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 41 71 998, Fax: 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Από 1η Νοεμβρίου με νέες Εγκαταστάσεις και στο κέντρο της ΕΥΡΩΠΗΣ

Στο Βέλγιο σε ιδιόκτητο κτίριο 5.000 τ.μ. θα λειτουργήσει μεγάλη έκθεση με πολλά ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα σε τιμές έκπληξη.

ρες των δύο βασικών δπλων του IMO, δηλαδή της Marpol και της Solas, γνώρισε σοβαρές εξελίξεις στη διάρκεια της δεκαετίας του 1980.

Πλέον του 95% του παγκοσμίου πετρελαιοφόρου στόλου κινείται σήμερα υπό σημαίες χωρών που έχουν υιοθετήσει τη σύμβαση Solas, γεγονός που δείχνει ότι οι δυνατότητες έμπορικης εκμεταλλεύσεως υποβαθμισμένων πλοίων είναι εξαιρετικά περιορισμένες.

Η ΑΠΕΙΛΗ ΤΗΣ ΕΝΟΤΗΤΟΣ

Στό μεταξύ ο αμερικανικός νόμος O.P.A εμφανίζεται σαν η πιό ριζική αντιμετώπιση του προβλήματος που γνώρισε ως τώρα ο κόσμος. Καί απειλεί να έχει καταστροφικές συνέπειες τόσο στο κόστος του πετρελαιοφόρου όσο και στη σύγχρονη πρακτική της εκμεταλλεύσεως.

Κατά τους γενόμενους υπολογισμούς τό επί πλέον κόστος ναυπηγήσεως ενός πλοίου με διπλό κέλυφος — διπλό πυθμένα είναι της τάξεως του 20-25%. Παράλληλα ο πλοιοκτήτης αντιμετώπιζει την απεριόριστη ευθύνη σε περίπτωση που τό πλοίο του θεωρηθεί υπεύθυνο πετρελαιοεικής ρυπάνσεως, πράγμα που για πολλούς μπορεί να σημαίνει τό τέλος. Τά P and I Clubs πρὸς τό παρόν τουλάχιστον, φαίνονται διατεθειμένα να παράσχουν καλύψεις μέχρι ενός δισεκατομμυρίου δολλαρίων, αλλά είναι προφανές ότι αυτό για τόν έφοπλιστή θά έχει ανάλογο κόστος. Ήδη δέ κατά την ανανέωση των καλύψεων των P and I, όρισμένες εταιρίες αντιμετώπισαν τριπλασιασμό των ασφαλίστρων.

Όλη αυτή η κατάσταση είναι ένδεχόμενο να οδηγήσει σε μία αγορά δύο επιπέδων; Ένα για τις μεταφορές που περιλαμβάνουν και τις Η.Π.Α. και ένα για τις μεταφορές του υπόλοιπου κόσμου. Έκτός αυτού υπάρχει και ο κίνδυνος άκόμα ευρύτερων επιπτώσεων, καθώς γίνεται φανερό ότι οι κανονισμοί στους όποιους προσχωρούν και τους όποιους αποδέχονται οι έφοπλιστές των πετρελαιοφόρων, ένδέχεται να γνωρίζουν βασική αναστάτωση. Μία τέτοια άπειλή αποτελεί ή σκέψη της βαθύτερης αναθεωρήσεως των κανονισμών του IMO ύστερα από τη μονομερή απόφαση των ΗΠΑ, που είναι ο μεγαλύτερος παγκόσμιος εισαγωγέας πετρελαίου. Καί μολονότι δέν υπάρχουν άκόμη απόφασεις έχει γίνει γνωστό ότι στις πρόσφατες συνόδους του IMO συζητήθηκε μεταξύ άλλων και ή λήψη του πιό ριζικού μέτρου, δηλαδή της γενικότερης υποχρεωτικής εφαρμογής του διπλού κελύφους στα τάνκερς.

Τό συμπέρασμα είναι ότι ή ένότητα διεθνούς κοινότητας ή όποια καλύπτεται σήμερα υπό τη σημαία του IMO, απειλείται σοβαρά και υποσκάπτεται με την εμφάνιση της νοοτροπίας του «ο καθένας για τόν εαυτό του».

ΕΓΓΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Σημαντικές επενδύσεις σε διάφορους τομείς του ευρύτερου ελληνικού βιομηχανι-

κού και έμπορικού τομέα πραγματοποιεί τό τελευταία χρόνια ο όμιλος ναυτιλιακών εταιριών Globe που διευθύνει ο κ. Δημήτρης Χατζής.

Άρχίζοντας τό 1988 με τη παραγωγή του φουά γρά Canard Dore, άκολούθησε ή αγορά της πλειοψηφίας των μετοχών της Έριοϋφαντουργικής και κατόπιν ή έξαγορά εργοστασίου παραγωγής και τυποποίησης λαδιού.

Τους τελευταίους μήνες ή Globe πλούτισθηκε με την ένταξη εταιριών διανομής και έμπορίας τροφίμων και άποτελεί πλέον έναν ισχυρό επιχειρηματικό όμιλο, εισηγμένο στο Χρηματιστήριο Άθηνών, ο όποιος έχει στόχο την ανταγωνιστική παρουσία της ελληνικής παραγωγής στην έννοπιόμενη Εύρωπαϊκή Άγορά.

ΑΛΛΟΣ ΜΕ ΤΗΝ «ΠΥΛΑΡΟ»

Τελικά, τό Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Πειραιώς άποφάσισε κατά πλειοψηφία τη σύσταση άμιγούς δημοτικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως ή όποια θά εκμεταλλεύεται όχι μία, ούτε δύο, αλλά τέσσερις άκτοπλοϊκές γραμμές.

Μάλιστα, αλλά ο Δήμος Πειραιώς δέν λέγει λέξη για εκείνους που θά διευθύνουν αυτή τη δουλειά, για εκείνους που θά προχωρήσουν στην αγορά και τη μετασκευή των πλοίων που θά χρειασθούν κλπ., κλπ. Δέν λέγει επίσης τό παραμικρό για τό πώς θά καλυφθούν τά κεφάλαια που χρειάζονται — δέν γνωρίζουμε, μπορεί να έχει κάποιον μαγικό τρόπο, άρκεί βεβαίως να μην βάλει τό χέρι του στην τσέπη του κοσμάκη με δανεικά και άγύριστα από τις λεγόμενες κρατικές Τράπεζες που σε κάτι τέτοιες περιπτώσεις σπεύδουν να άνοιξουν τό πουργί τους χωρίς να ζητούν τις εξασφαλίσεις που αξιώνουν από όλους τους άλλους.

ΟΡΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Τό διοικητικό συμβούλιο της HELMEPA πολύ σωστά άποφάσισε να παραιτηθεί ή Ένωση από τό ρόλο του Έθνικού χειριστή του προγράμματος «Γαλάζιες σημαίες της Εύρώπης», τό όποιο συντόνιζε από τό 1988 με προτροπή του Έπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

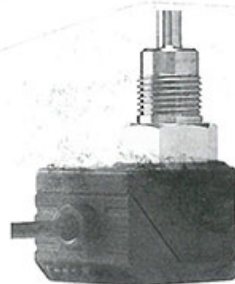
Όπως έχουν κατά καιρούς αναγραφεί και είπωθεί, ή έμπορευματοποίηση του θεσμού της «Γαλάζιας Σημαίας» για τουριστικούς σκοπούς σε όλες σχεδόν τις χώρες της Εύρώπης που συμμετέχουν, έχει οδηγήσει εκτός περιβαλλοντολογικών στόχων τό πρόγραμμα αυτό, ένω ή διακήρυξη της έθελοντικής δέσμευσης σύμφωνα με την όποια δημιουργήθηκε ή HELMEPA, δέν επιτρέπει τη συμμετοχή της σε έκστρατείες που έχουν οποιαδήποτε σχέση με έμπορική προβολή.

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ

Είναι όπωσδήποτε θετικό τό έργο της Ένώσεως Άσυρματιστών, της ΠΕΡΡΑΕΝ δηλαδή, ή όποια έν όψει των εξελίξεων που δημιουργεί ή αντικατάσταση του μορσικού συστήματος στα πλοία από τό GMDSS προχώρησε σε έναν δημιουργικό σχεδιασμό για να άποφευχθούν τά προβλήματα τά όποια θά άνακύψουν για τόν κλάδο.

Κατ' άρχήν, ή ΠΕΡΡΑΕΝ σχεδίασε και υλοποιεί μία πολιτική πλήρους άπασχολήσεως των παλαιών άσυρματιστών κατά την έπταετή, μη υποχρεωτική, εφαρμογή του νέου συστήματος (ή υποχρεωτική αρχίζει ως γνωστόν την 1 Φεβρουαρίου 1999) όποτε άναμένεται να φθάσουν χωρίς προ-

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΠΙΤΗΡΗΤΗΣ ΡΟΗΣ COMPACT με 11 δείκτες led λειτουργίας



Η ifm electronic παρουσιάζει μια καινούργια σειρά ηλεκτρονικών επιτηρητών ροής για υγρά και αέρια οι οποίοι βασίζονται στην υψηλή πιστότητα λειτουργίας και τον απλό χειρισμό.

Το αισθητήριο και τα ηλεκτρονικά υπολογισμού του επιτηρητή ροής COMPACT σχηματίζουν ένα συγκροτημένο αδιαχώριστο σύνολο. Ο επιτηρητής ροής προστατεύεται από τα βραχυκυκλώματα και τις υπερφορτώσεις, ή δε λειτουργία εξόδου μπορεί να προγραμματιστεί ή σε φυσιολογικά ανοιχτή ή σε φυσιολογικά κλειστή. Για γρήγορη και απλή εκκίνηση, ο επιτηρητής ροής COMPACT έχει 11 δείκτες led λειτουργίας.

SIGMA HELLAS LTD. Φίλωνος 986, Πειραιάς
Τηλ: 413-7923 418-0167 Fax: 451-9020

βλήματα στην αποχώρηση από τό επάγγελμα με τη συνταξιοδότησή τους.

Αυτά για τους παλαιότερους. Για τους νέους σχεδιάστηκαν και υλοποιούνται δύο κατευθύνσεις: Η πρώτη είναι η μετεξέλιξη των ασυρματιστών σε ειδικευμένους ηλεκτρονικούς, δεδομένου ότι άρχισε ήδη από τον IMO η διαδικασία για τη θεσμοθέτηση στα πλοία θέσεως εξειδικευμένου ηλεκτρονικού που θα ασχολείται με την επισκευή και συντήρηση των ηλεκτρονικών μηχανημάτων. Και η δεύτερη είναι η μεταπήδηση των ασυρματιστών στον κλάδο των πλοιάρχων αλλά και σε εργασίες της ξηράς — είναι βεβαίως αυτονόητο ότι το γενικότερο συμφέρον της Ναυτιλίας επιβάλλει την μεταπήδηση των ασυρματιστών μας σε άλλους κλάδους αξιωματικών του πλοίου και όχι σε εργασίες της ξηράς και θα ήταν εύχης έργο να παραμείνουν όλοι αυτοί οι άνθρωποι στο χώρο της Ναυτιλίας.

ΠΛΟΙΑ Ή ΚΙΒΩΤΙΑ ΨΥΓΕΙΑ;

Είναι φυσικό ότι η αύξηση του ψυκτικού στόλου βρίσκεται σε πλήρη αναλογία με την αύξηση των μεταφορικών αναγκών οι οποίες απαιτούν πλοία - ψυγεία. Έτσι μεταξύ του 1985 και 1989 οι μεταφορές μπανανών, που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη κατανάλωση μεταξύ των όπωρων αυξήθηκαν κατά 20%, φθάνοντας τα 8.362 εκατομ. εξαγωγέων τόννων ετήσιως. Δεύτερα κατά σειρά έρχονται τα εσπεριδοειδή με 6.949 εκατομ. εξαγωγών και ακολουθούν διάφορα άλλα εύπαθη τρόφιμα, όπως τα πουλερικά, τα μήλα, τα βοειδή και τα χοιρινά που στο διάστημα της πενταετίας γνώρισαν αύξηση 10-50%.

Παράλληλα ο στόλος των πλοίων ψυγείων σημείωσε την τελευταία τριετία αύξηση της τάξεως του 12% και σήμερα εμφανίζεται με ένα σύνολο 1.049 πλοίων 283 εκατ. κυβ. ποδών, ενώ για το 1991 προβλέπεται η παράδοση άλλων 51 μονάδων.

Σήμερα το κύριο πρόβλημα που απασχολεί τον ειδικό αυτό κλάδο της ναυτιλίας είναι αν τελικά το πλοίο ψυγείο κινδυνεύει να αντικατασταθεί από τα ψυκτικά εμποροκιβώτια (container - cooler) των οποίων η

χρησιμοποίηση συνεχώς γενικεύεται. Στο διάστημα της τελευταίας πενταετίας ο αριθμός των κυβωτίων - ψυγείων έφθασε από 157.000 σε 278.000 παρουσιάζοντας αύξηση κατά 77%. Η αντίδραση της ναυτιλίας εκδηλώθηκε με τις πολλές σημαντικές βελτιώσεις των νεοαναυπηγών πλοίων - ψυγείων, οι οποίες τους επέτρεψαν να διατηρήσουν σταθερά τη θέση τους και να καταστήσουν ιδιαίτερα δύσκολη την πρόβλεψη για την πορεία και το τέρμα του συναγωνισμού. Άλλωστε πολλές εταιρίες και σε διάφορα σημεία έχουν επιτύχει να συγκεράσουν τα δύο συστήματα, αφενός μέν διαθέτοντας στις εξυπηρετούμενες γραμμές δικά τους πλοία - ψυγεία και αφετέρου νοικιάζοντας ψυκτικά εμποροκιβώτια που τα μεταφέρουν με τα δικά τους πλοία-κοντέινερ.

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΥΠΡΟΣ 1991»

Πραγματοποιήθηκε με αρκετή επιτυχία στη Λευκωσία, μεταξύ 23-25 Σεπτεμβρίου το τριήμερο ναυτιλιακό συνέδριο, κατά τη διάρκεια του οποίου γνωστά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας εξέφρασαν τις σκέψεις τους για τη Παγκόσμια Ναυτιλία.

Θα σταθούμε ιδιαίτερα στις έισηγμένες του κ. Ρέξ Χάρρινγκτον της Royal Bank of Scotland σχετικά με τις χρηματοδοτικές πηγές της ναυτιλίας, που ενδιαφέρει περισσότερο τους αναγνώστες μας.

Ο κ. Χάρρινγκτον ανέφερε ότι στο άμεσο μέλλον θα υπάρξει σχετική αποχή από ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις των Αμερικανικών Τραπεζών, μειωμένο ενδιαφέρον, λόγω των γνωστών προβλημάτων, από τις Ιαπωνικές και μικρότερη ανάμιξη των Σκανδιναβικών Τραπεζών λόγω μειωμένης ρευστότητας.

Οι παραπάνω εξελίξεις επιτρέπουν στις Ευρωπαϊκές Τράπεζες και κατά πρώτο λόγο στις Γερμανικές και τις Βρετανικές να παίξουν σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Και ο Βρεταννός τραπεζίτης κατέληξε με τη διαπίστωση ότι η Έλληνική ναυτιλία παρουσιάζει μία πρωτοφανή ρευστότητα που υπολογίζεται σήμερα περί τα 14 δισεκ. δολάρια!

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Ανακοινώθηκε από το Υπουργείο ότι επιβλήθηκε πρόστιμο σε κυβερνήτη αλιευτικού σκάφους γιατί, λέει, προκάλεσε ρύπανση με υπολείμματα ψαριών που έρριξε στη θάλασσα!

ΠΟΛΥ ΚΡΑΤΗΣΕ

Έγγραφο στο «Κέρδος» από τον κ. Σάβ. Αθανασίου ότι σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες, θα «σπάσει» σύντομα η συμφωνία περί κοινοπραξίας των κρητικών ναυτιλιακών εταιριών.

Πολύ κράτησε...

ΕΦΥΓΕ ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟΣ

Από αναπνευστικά προβλήματα απέθανε στις 24 Σεπτεμβρίου, σε ηλικία 73 ετών, ένας από τους μεγαλύτερους έφοπλιστές και επιχειρηματίες του κόσμου, ο Σέρ Γιούε Κόνγκ Πάο.

Γεννημένος στη Σαγκάη από πτωχή οικογένεια, αναζήτησε το μέλλον του στο Χόγκ Κόγκ, απ' όπου πρωτοστάτησε στην ανάπτυξη του εμπορίου με τη Κίνα στη δεκαετία του '50.

Δημιούργησε άριστες σχέσεις με τους Ιάπωνες και μέσα από ένα μεγάλο αριθμό συμφωνιών «shikumiisen» δημιούργησε ένα σεβαστό στόλο μεγάλων δεξαμενοπλοίων που εντάχθηκαν στον γνωστό δόμιλο World Wide.

Η συμφωνία για το πέρασμα του Χόγκ Κόγκ υπό κινεζική κυριαρχία το 1997, φέρει τη σφραγίδα της πολυσχιδής επιχειρηματικής του δραστηριότητας, η οποία τον έφερε στο άπώγειο του πλούτου με παρουσία που πλησιάζει τα 4 δισεκ. δολάρια.

Ο Σέρ Πάο τιμήθηκε με πλήθος διεθνών διακρίσεων και υπήρξε ιδρυτής της Ένωσης των Έφοπλιστών του Χόγκ Κόγκ και πρόεδρος της Ίντερτάνκο τη περίοδο 1979-82.

Από το 1986 άρχισε να αποχωρεί από την ενεργό δραστηριότητα, χωρίζοντας τις επιχειρήσεις του σε τέσσερις ανεξάρτητες μονάδες, ικανές να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους χωρίς τη παρουσία του μεγάλου τους δημιουργού.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (832) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Καίριες επίσημάνσεις της ΕΕΕΠ για τό Cabotage

Τήν αντίθεσή της μέ τή πρόσφατη πρόταση της Κομισσιόν της Εύρωπαϊκής Κοινοτήτας γιά τήν απέλευθέρωση του Cabotage, υπογραμμίζει μέ νέο έγγραφό της πρὸς τόν ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη ἡ Ἐνωση Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, ἐπισημαίνοντας παράλληλα ὅτι ἡ κοινοτική πρόταση γιά τμηματική ἀρση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας θά ἔχει ὀλέθριες συνέπειες γιά τήν ἐθνική μας ἀμυνα.

Στήν ἴδια ἐπιστολή ἡ ΕΕΕΠ ἀντιτίθεται στήν ἔννοια τοῦ «κοινοτικοῦ πλοιοκτῆτη», καθώς ἐπίσης καί πρὸς τή ρύθμιση ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1993, γιά ἀρση τοῦ προνομίου γιά τίς ἡπειρωτικές μεταφορές (Mainland to Mainland).

Ὁρθότατα ἐπισημαίνεται στήν ἐπιστολή ὅτι μέ τή πρόταση αὐτή, ἀν γίνε ἀποδεκτή, θά ἀρχίσει ἡ ἀντίστροφη μέτρηση γιά τή πλήρη ἀρση τοῦ προνομίου, καθώς ἡ δεύτερη ρύθμιση, ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1996, προβλέπει ἐπέκταση τῆς ἀρσης καί στὰ νησιά μέ λιγότερους ἀπὸ 50.000 κατοίκους, πράγμα πού σημαίνει ὅτι οἱ μεταφορές πρὸς νησιά μέ περισσότερους κατοίκους ἀνήκουν στή κατηγορία τῆς πρώτης ρύθμισης.

Τέλος, ἡ ἐπιστολή τῆς ΕΕΕΠ, τήν ὁποία ὑπογράφουν οἱ κ.κ. Ἀνδρ. Ποταμιάνος καί Γερ. Στρίντζης θίγει τὰ εὐαίσθητα ἐθνικά μας θέματα καί ὑπογραμμίζει τὰ ἑξῆς: «Πιστεύουμε, πάντως, ὅτι θά ἦταν ἀτύχημα ἀν ἡ Ἑλλάς παραλείψει τήν ἐνᾶσκηση τοῦ δικαιώματος πού τῆς παρέχει τό ἀρ. 75 καί ἐγκριθεῖ ἔτσι ἀπὸ τήν Κοινότητα Κανονισμός πού δέν θά διασφαλίζει τὰ ἀμυντικά της προβλήματα. Φαίνεται δέ ὅτι αὐτά τὰ μέλη τῆς Κοινότητας δέν ἐνδιαφέρονται γιά τὰ ἀνωτέρω προβλήματα μας. Ἀπόδειξη τούτου εἶναι ἡ ἀρνησή τους νά συμπεριλάβουν τήν Ἑλλάδα στή Δυτικοευρωπαϊκή Ἐνωση, πού ἀποτελεῖ τόν ἀμυντικό ὀργανισμό τῶν περισσοτέρων κοινοτικῶν χωρῶν. Ἡ Ἐνωση μας σᾶς εἶχε γνωστοποιήσει ἀπὸ τόν περασμένο Μάρτιο ὅτι κατὰ πληροφορίες τῆς ἡ ἀρνηση τῶν κοινοτικῶν ἑταίρων νά δεχθοῦν τήν Ἑλλάδα στή Δυτικοευρωπαϊκή Ἐνωση ὀφειλόταν στίς διαφορές μας μέ τήν Τουρκία. Δικαιολογεῖται, ἐπομένως, πλήρως καί ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἡ ἀρνητική θέση τῆς Ἑλλάδος σέ τυχόν ἀσύμφορο γιά τὰ συμφέροντά μας κανονισμό τοῦ Cabotage, διά τῆς ἐπικλήσεως τῆς διαδικασίας τοῦ ἀρ. 75».

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «MELODY»

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικῶς μέ τό ἄρθρο σας διά τήν ὑπόθεση «Melody» στήν σελίδα 8 τοῦ τεύχους σας ἀριθ. 1349 σάν ἀμεσος ἐνδιαφερόμενος θά ἤθελα νά σᾶς ἀπαντήσω σέ μερικά ἀπό τὰ ἐρωτήματά σας ὡς ἀκολούθως:

1. Οἱ ἐμπειρογνώμονες τῆς ἀσφάλειας οἱ ὁποιοί ἔκαναν τήν πραγματογνωμοσύνη εἶναι διπλωματοῦχοι ἐπιστήμονες μέ διπλώματα Masters, οἱ ὁποιοί δέν ἔχουν κατηγορηθεῖ διά τίποτα ἀπό κανένα.

2. Τό χρονικό διάστημα τῶν δύο μηνῶν γιά τήν καταβολή ἀσφαλίσεων εἶναι ἡ συνήθης διαδικασία ὅταν δέν ὑπάρχουν ἐρωτηματικά ἀναπάντητα χετικά καί «to causa proxima» δηλαδή τήν ἐγγύτερα αἰτία μιᾶς ζημίας.

Τό ἴδιο περίπου χρονικό διάστημα ἔκαναν τὰ Lloyds νά ἀποζημιώσουν ὅλους τοὺς πελάτες τους χωρὶς καμία ἐξαίρεση ὅταν ἡ ἐγγύτερα αἰτία εἶχε ἀποδειχθεῖ καί συμφωνηθεῖ. Διά παράδειγμα ἀναφέρω τό πλοῖο «Jupiter» πού βούλιαξε ἔξω ἀπὸ τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ λόγω τρακαρίσματος τό «Pegasus» τό ὁποῖο πῆρε φωτιά στήν Βενετία, οἱ πλοιοκτῆτες ἀποζημιώθηκαν ἐντός τοῦ ἀνωτέρω χρονικοῦ διαστήματος διότι τό «causa proxima» εἶχε ἐντοπισθεῖ συμφω-

νηθῇ ἀμέσως. Ἐνῶ ἀντιθέτως διά τό πλοῖο «Oceanos» διά τό ὁποῖο δέν ἐγένετο γνωστή ἡ ἐγγύτερα αἰτία τῆς βυθίσσεως ἀμέσως δέν εἶναι δυνατό νά ρυθμιστεῖ στό ἴδιο χρονικό διάστημα ἀλλά ἀφοῦ πρῶτα ἀποδειχθεῖ συμφωνηθεῖ τό «causa proxima».

3. Διὰ τί οἱ Lloyds τοῦ Λονδίνου ἡ καί τό «Salvage Association» δέν θέλησαν νά λάβουν γνώση τῆς δικογραφίας ἡ ὁποία ἐξηγματοῖτο ἀπὸ τίς ἀρμόδιες Ἑλληνικές ἀρχές εἶναι ἕνα εὐλογο ἐρώτημα τό ὁποῖο ἐάν ρωτήσετε τοὺς κυρίους τοῦ Salvage καί τοὺς Lloyds ἴσως σᾶς ἀπαντήσουν ὥστε νά τό γνωρίσετε εἰς τοὺς ἀναγνώστες σας ἡ καί στοὺς ἀρμόδιους φορεῖς.

Ἐάν δέν γίνε τό ἀνωτέρω θά σᾶς παρακαλοῦσα νά ἐλθετε στά ὁρμόδια δικαστήρια ὅταν θά ἐκδικάσουν τήν ὑπόθεση καί ἴσως ἐκεῖ λυθοῦν μερικά ἀπὸ τὰ ἐρωτήματα τοῦ ἄρθρου σας, ἡ καί ἀκόμη περισσότερα ὅπως σάν τό γιά τὰ πλοῖα φεύγουν ρυμουλκούμενα ἡ μέ heavy lift ἀπὸ τόν Πειραιᾶ γιά νά ἐπισκευαστοῦν σέ ξένα λιμάνια ἐνῶ εὐρίσκονται ἀκίνητοποιημένα ἐδῶ, ἡ γιά τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα μέ ξένη σημαία πολλαπλασιάζονται καθημερινῶς (εἴμαστε ἡ πρώτη ναυτιλιακή δύναμη), ἐνῶ τὰ ἐλληνικά πλοῖα πάνω ἀπὸ 5000 grt εἶναι σταθεροποιημένα τὰ τελευταῖα χρόνια περίπου 500, ἡ τί φοβοῦνται οἱ ναυτιλιακές ἐταιρίες γιά νά



Με θάρρος και ρεαλισμό

Του Θανάση Βαρίνου

Στίς βαρύτατες κατηγορίες γιά τήν Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία πού ἀπηύθυνε ὁ Αὐστραλὸς Ὑπουργὸς Μεταφορῶν κ. Κόλιν, μέ ἀφορμὴ τὰ πρόσφατα ναυάγια τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων «Kirki» καί «Melete», ἀπήντησε πολὺ εὐστοχα ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδης.

Ταυτόχρονα ἀπὸ τό BBC καί τόν Ναυτιλιακό Τύπο κατήγγειλα τίς εὐθύνες τῶν ἀρμόδιων στίς ἐγκαταστάσεις φορτώσεως τοῦ Αὐστραλέζικου λιμανιοῦ Dampier. Ἐπίσης, 45 Ἑλληνες Ἀσυρματιστές πού ταξιδεύουν μέ ποντοπόρα πλοῖα κατήγγειλαν ὅτι τό Κέντρο Ἑρευνας καί Διάσωσης τῆς Αὐστραλίας κατὰ τήν ἀναμετάδοση τοῦ σήματος κινδύνου πού ἐξέπεμψε τό «Melete» ἔκανε σοβαρές παραλείψεις, μέ ἀποτέλεσμα τό σῆμα κινδύνου νά μὴν ἀκουστεῖ ἀπὸ τὰ πλοῖα πού ἐπλεσαν στήν περιοχή τοῦ ναυαγίου.

Τό θέμα πού δημιουργήθηκε εἶναι πολὺ σοβαρό, ἰδίαιτα δσον ἀφορᾷ τίς εὐθύνες τῶν Αὐστραλῶν κατὰ τήν φόρτωση στό λιμάνι Dampier. Σύμφωνα μέ τήν ἐρευνα πού ἐγινε πέντε πλοῖα πού φόρτωσαν ἀπ' αὐτό τό λιμάνι βυθίστηκαν τοὺς τελευταίους 18 μηνες.

Ἡ κυριότερη αἰτία τῶν ναυαγίων εἶναι ὅτι ἡ φόρτωση στό Dampier πραγματοποιεῖται μέσα σέ λίγες ὥρες, δηλαδή ἡ ταχύτητα φορτώσεως καί οἱ ποσότητες πού φορτώνονται κάθε φορὰ εἶναι υπερβολικά μεγάλες.

Ὁ τρόπος αὐτὸς φόρτωσης ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τή καταπόνηση τῶν ἐλασμάτων καί στή συνέχεια τήν δημιουργία ρηγμάτων. Ὅσον ἀφορᾷ τήν ἀνορθόδοξη φόρτωση ὑπάρχουν καταγγελίες γιά πιέσεις τῶν φορτωτῶν προκειμένου νά κερδίσουν χρόνο. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ διαέλιξη εἰδικῆς ἐρευνας πού δημοσιεύτηκε στήν ἐφημερίδα Lloyds List στίς 17 Σεπτεμβρίου καί ἡ καταγγελία πού ἐγινε στήν Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας τοῦ ΙΜΟ ἀπὸ τήν Διεθνή Συνομοσπονδία τῶν Ἐλευθέρων Ναυτεργατικῶν Συνδικάτων τόν περασμένο μήνα.

Σύμφωνα μέ αὐτὴ τήν ἀναφορά, ἀπὸ τό 1975 μέχρι τό 1990, 279 πλοῖα μεταφορὰς χύδην φορτίων χάθηκαν — περίπου 17 πλοῖα τόν χρόνο — καί τό 1991 μέχρι στιγμῆς ἔχουν χαθεῖ ὀκτώ πλοῖα καί 300 ναυτικοὶ ἀπὸ τοὺς ὁποίους περισσότεροι ἀπὸ 30 Ἑλληνες.

Τὰ στοιχεῖα εἶναι ἀναμφισβήτητα καί ἡ ναυτιλιακή μας οἰκογένεια ἀναμένει διερεύνηση τῶν γεγονότων πού ὁδήγησαν στή βύθιση πέντε πλοίων πού φόρτωσαν ἀπὸ τό Dampier, ἀλλά καί τήν αὐστηρὴ ἐφαρμογὴ καί τήρηση τῶν ὁδηγιῶν φορτώσεως τῶν κατασκευαστῶν τοῦ πλοίου ἀπὸ τίς ἐγκαταστάσεις τῆς ξηρᾶς, τοὺς φορτωτές καί τοὺς πλοίαρχους.

διακινούν τούς ναύλους διά μέσω της 'Ελλάδος ή πώς δουλεύει το σύστημα των ναυτικών ατυχημάτων στην πόλη μας γενικώς και πολλά άλλα.

Προσωπικά πιστεύω ότι όταν τα προβλήματα της ναυτιλίας γίνουν γνωστά και αρχίζουν να συζητιούνται χωρίς σκοπιμότητες, ίσως μία μέρα δούμε να λύνονται μερικά από αυτά και όχι γενεές επί γενεών θα αναρωτιούνται τί πήγε στραβά στον Πειραιά ενώ όλοι μας θα κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλο.

Η γνώμη μου είναι ότι η Ναυτιλία έχει να δώσει πολλά στην Ελλάδα με την προϋπόθεση ότι θα μειωθεί κάποτε η προσπάθεια για το πώς θα ξεζουμίσουμε το πλοίο από άνωμα συμφέροντα.

Γιατί δεν κάνετε εσείς, τα «Ναυτικά Χρονικά», την αρχή να θίξετε ένα θέμα εκεί που πονάει και όχι το τί δήλωσε κάποιος επώνυμος ή σε πιά δεξίωση ήταν ποιοί κλπ.

Τό όφειλετε στον εαυτό σας. Είσατε ένα από τα ποιά παλιά ναυτιλιακά περιοδικά, ίσως το αρχαιότερο.

Μετά τιμής
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΙΑΛΟΖΟΓΛΟΥ

Πειραιάς 25 Σεπτεμβρίου, 1991

Σημ. Συντ.: Μήπως πρέπει να υπενθυμίζουμε στον επιστατογράφο μας τις πολλές χιλιάδες σελίδες των «Ν.Χ.» που είναι γεμάτες από σκέψεις και προτάσεις για τη σύνδεση του ελληνικού πλοίου με την εθνική οικονομία και τις λύσεις που πρέπει να υπάρξουν για την επάνοδο των ελληνόκτητων πλοίων υπό τη κυνάλευση.

Στό προκείμενο όμως, η βασική παρατήρησή μας σχετικά με την υπόθεση του κρουαζιεροπλοίου «Μολόδγ», ήταν γιατί ο κ. Γαλόζογλου φέρεται ότι ενδιαφερόταν τόσο για το «πόρισμα» της προανακριτικής αρχής, ώστε να ενδώσει στον εκβιασμό και τίποτε άλλο.

Ο ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΘΕΣΜΟΣ FORFAITING

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας το άρθρο του κ. Ν. Δενιάζου, στο τεύχος σας της 15.9.1991, για το νέο χρηματοδοτικό θεσμό Forfaiting, παρέτήρησα ότι τον γαλλικό όρο «a forfait» αναφέρεται ως σημαίνοντα εκχώρηση ή μεταβίβαση δικαιωμάτων. Καθ' όσον ξέρω, ο όρος αυτός, που είναι μία επιρρηματική έκφραση, σημαίνει «κατ' αποκοπήν», όπως περίπου ο αγγλικός όρος «Lumpsum», και διερωτώμαι πώς θα μπορούσε να έχει την έννοια της εκχώρησης ή μεταβίβασης, με τους όποιους αντιστοίχους γαλλικούς όρους άλλωστε δεν φαίνεται να έχει συγγένεια, είτε ετυμολογική είτε έννοιολογική.

Υπήρξε ίσως κάποια παρερμηνεία συνεπεία χρησιμοποίησης του όρου αυτού σχετικώς με εκχώρηση κλπ. δικαιωμάτων σύμφωνα με το νέο αυτό χρηματοδοτικό θεσμό;

Μετά τιμής
ΠΑΝΟΣ ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ
Ήρ. Πολυτεχνείου 96
185 36 Πειραιάς

23 Σεπτεμβρίου, 1991

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΑΣΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με έκπληξη στα «Νέα» με ήμερομηνία 12/9/91 τη δήλωση του κ. Υπουργού Ναυτιλίας σχετικά με το ΑΣΝΑ ότι δηλ. «δεν απασχόλησε το ΥΕΝ μέχρι σήμερα ή

λειτουργία του ΑΣΝΑ που λειτουργεί όπως ο νόμος ορίζει». Θα πρέπει όμως να τονίσω πως μετά από 20 χρόνια εφαρμογής του ΝΔ 712/1970 έχουν διαπιστωθεί σ' αυτό, ξεπερασμένες διατάξεις και σοβαρότατες ατέλειες που έχουν δυσμενέστερες επιπτώσεις για την ελληνική ναυτιλία μία και οι εξελίξεις στο χώρο αυτό είναι ραγδαίες. Άλλωστε είναι γνωστό πως από τις εκθέσεις του ΑΣΝΑ κρίνονται στη συνέχεια (κυρίως στο Λονδίνο) θέματα αποζημιώσεων κλπ. για πολύ σοβαρές ναυτιλιακές υποθέσεις. Λόγω αυτών των ατελειών η Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου έχει καταρτίσει σχέδιο αναθεώρησης του πιά πάνω νόμου από το 1988 και οι προτάσεις της συσταθείσας 4μελούς επιτροπής και η αιτιολογική έκθεση συζητήθηκαν — παρουσία μάλιστα του τότε αρχηγού του Λ.Σ. και εκπροσώπων του ΥΕΝ που διετύπωσαν τις υπηρεσιακές απόψεις — στις συνεδριάσεις της Ένωσης της 12.3.87 την 28.5.87 και 26.5.88. Σημειώνω πως οι νέες διατάξεις του προσαχθέντος έγιναν δεκτές από την Ολομέλεια της Ένωσης.

Δεδομένου ότι το σχέδιο — έχει παγώσει άδικαιολόγητα 3 χρόνια τώρα, έχω τη γνώμη ότι θα πρέπει το ΥΕΝ ταχύτατα να υλοποιήσει τις εισηγήσεις της Ένωσης για ένα τέτοιο ζωτικό θέμα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Με τιμή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΗΣ
Δικηγόρος
Κολοκοτρώνη 99 — Πειραιάς

Πειραιάς, 18.9.91

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ο ΚΑΙΡΟΣ ΠΛΗΣΙΑΖΕΙ ΟΠΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ Η.Π.Α.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΕΝΑ ΜΕ ΣΧΕΔΙΑ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ — ΟΛΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ (U.S. COAST GUARD).

ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΝ ΜΑΣ ΕΙΣ ΑΥΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΙΣ ΘΕΣΙΝ ΝΑ ΣΑΣ ΒΟΗΘΗΣΟΥΜΕ ΕΙΣ ΤΑΣ Η.Π.Α. ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟ ΟΠΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΑΛΛΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΝ.

ΕΛΑΤΕ ΕΙΣ ΕΠΑΦΗΝ ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ.

Α. ΣΧΙΖΑΣ

Α. ΛΑΤΣΗΣ

Β. ΣΑΚΑΤΟΣ

NEW YORK FINANCIAL AND MARITIME AGENCY, INC.
347 FIFTH AVE. SUITE 1503, NEW YORK, N.Y. 10016

Phone: (212) 725-0043, (516) 676-0389, (914) 921-0097
Fax: (212) 696-5755, (516) 671-6267, (914) 967-7534
Telex: 6730715

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



« Ω Κ Ε Α Ν Ο Σ »

ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΑΚΟΥΣΤΗΚΑΝ ΚΑΙ ΓΡΑΦΤΗΚΑΝ

Του επιτίμου άρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Τώρα πού κόπασε ο θόρυβος πού προκλήθηκε από τό ναυάγιο του έλλη- νικού κρουαζιεροπλοίου «Ωκεανός» αισθάνομαι τήν ανάγκη νά διατυπώσω όρισμένες σκέψεις μέ βάση μόνο αυτά πού γράφτηκαν και άκούστηκαν από πολλές πλευρές.

Βέβαια διευκρινίζω ότι ή διατύπωση γνώμης ως πρós τά αίτια του ναυαγίου πρίν περατωθεί ή ανακριτική διαδικασία τής διερεύνησής του είναι παρακινδυνευμένη γιαυτό και δέν αποτελεί άντικείμενο του παρόντος.

Αντικείμενο τής δικής μου παρέμ- βασης αποτελεί μέ βάση τό τελικό ά- ποτέλεσμα τής διάσωσης όλων των έ- πιβαιόντων — πεντακοσίων και πλέ- ον — κριτική θεώρηση των ένεργειών διάσωσης από τής συμπτώσεις δυ- νάμεις και κυρίως του πληρώματος.

Αφορμή όπωσδήποτε απέτέλεσε ή δυσμενής κριτική πού άσκήθηκε στό πλήρωμα και τόν πλοίαρχο Ιδιαίτερα από τόν τοπικό τύπο τής Νοτίου Α- φρικής και διεθνώς.

Μέ άλλα λόγια ή Ελλάδα σάν ναυ- τική κοινωνία πού ζεί από τήν θάλασ- σα είναι Ιδιαίτερα ευαίσθητη σέ θέμα- τα προστασίας τής ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και γιά τό λόγο αυτό θε- ωρείται όχι μόνο άναμενόμενο αλλά και ήθικά επιβεβλημένο νά άκουστούν έπίσης φωνές μέσα από τήν ναυτιλια- κή κοινότητα γιά τό θέμα αυτό, ώστε πραγματικά ή κοινή γνώμη νά μήν μέ- νει μέ τήν έντύπωση πού σχηματίστη- κε από γνώμες πού διατυπώθηκαν τς πρώτες στιγμές του ναυαγίου και υπό τό βάρος τής δικαιολογημένης άλλω- στε συναισθηματικής φόρτισης.

Αλλά άς πάρουμε τά γεγονότα ό- πως παρουσιάστηκαν στόν τύπο ώστε νά άσκηθεί στήν συνέχεια ή κριτική τής αποτελεσματικότητάς τους.

Τό «Ωκεανός» μέ περισσότερους ά- πό 500 επιβαίνοντες πλήρωμα και έ- πιβάτες έκτελούσε κρουαζιέρα παρα- πλέοντας τς ανατολικές άκτές τής Νοτίου Αφρικής.

Η ώρα ήταν περίπου 10 τό βράδυ και τό πλοίο παρέπλεε τς άκτές σέ ά- πόσταση περί τά έπτά μίλια, ένώ ο και- ρός ήταν πολύ άσχημος και τό πλοίο προχωρούσε μέ χοντρή θάλασσα, πού προκαλούσε Ισχυρούς κλυδωνισμούς στό σκάφος.

Έμφανίζεται διαρροή στό μηχανοστά- σιο.

Γίνεται προσπάθεια έντοπισμού και έ- λέγχου.

Αμέσως μέ τήν διαπίστωση ότι ή διαρροή παίρνει διαστάσεις διατάσσε- ται ή στροφή του πλοίου πρós τήν κα- τεύθυνση τής στεριάς ώστε νά έλατ- τωθεί ή απόσταση από αυτές και νά διευκολυνθεί τό σωστικό έργο εάν θά ύπήρχαν στήν συνέχεια δυσμενείς έ- ξελίξεις. Συγχρόνως διατάσσεται ο συναγεμρός του πληρώματος και των έπιβατών και κλείνονται οι στεγανές θύρες πού διακόπτουν τήν επικοινωνία των στεγανών διαμερισμάτων και περιορίζουν έτσι τήν κατάκλυση.

Έκπέμπεται τό σήμα κινδύνου γιά πα- ροχή βοήθειας, ένώ προετοιμάζονται από τό πλήρωμα τά σωστικά μέσα του πλοίου βάρκες και σχεδίες και διανέ- μονται σωσίβια.

Και άκόμη γίνεται παρέαση και των δύο άγκυρών μέ όλο τό μήκος τής ά- λύσσου προκειμένου τό πλοίο πού πα- ρασύρεται πρós τήν ξηρά νά συγκρα- τηθεί από τς άγκυρες σέ κάποια από- σταση και νά μήν έξωκείλει γιατί τότε θά ύπήρχαν μέ βεβαιότητα πολλά θύ- ματα.

Ας δοϋμε τώρα ποιά ήταν τό άπο- τέλεσμα των ένεργειών του πλοίαρ- χου και του πληρώματος:

Σάν άποτέλεσμα των ένεργειών αυ- των έχουμε:

α) τό πλοίο μέ τήν άλλαγή πορείας του νά προσεγγίσει τήν ξηρά και νά συγκρατηθεί από τς άγκυρες του πού «έπιασαν» στόν βυθό σέ άπόσταση περί τό έναμυο μίλι από τς άκτές. Ή- ταν μία σωστή ναυτική ένέργεια πού πρέπει νά έπαινεθεί. Εάν δέν είχαν ποντιστεί οι άγκυρες τό σκάφος θά εί- χε έξωκείλει και ένδεχόμενα άνατρα- πεί μέ πολλά θύματα.

β) τό κλείσιμο των στεγανών θυρών πού όπως φαίνεται λειτουργήσαν ά- ποτελεσματικά άποτράπηκε ή κατά- κλυση περισσότερων στεγανών δια- μερισμάτων, ή άπώλεια πλευστότητας και ή άμεση βύθισή του. Όμως τό για- τί λειτουργήσαν σωστά, τό πλοίο πα- ρέμεινε στήν επιφάνεια γιά δεκατρείς όλόκληρες ώρες παρόλο πού σαρω- νόταν όλόκληρο από τά κύματα.

γ) Μέ τήν έκπομπή του σήματος κιν- δύνου ύπήρξε άνταπόκριση από τά παραπλέοντα πλοία, τά όποια έσπευ- σαν σέ βοήθεια.

Η από τόν άέρα βοήθεια από ότι ά- κούσαμε έφθασε μετά δεκάωρο. Χω- ρίς νά σχολιάσω τό γεγονός, άπλά έ- πισημαίνω ότι εάν κάτι παρόμοιο συ- νέβαινε στα έλληνικά νερά γιά μία τέ- τοια περίπτωση άμφιβάλω εάν θά πα- ρέμεναν στήν θέση τους οι αρμόδιοι Υπουργοί και ύπ' αυτούς άρχηγοί τους.

δ) Όλες οι σωσίβιες βάρκες και σχε- δίες προετοιμάστηκαν έγκαιρα από τό πλήρωμα, και στή συνέχεια μέσα σαύ- τήν τήν καταιγίδα — μέ κύματα βουνά καθελκύστηκαν από τό πλήρωμα μέ ά- πόλυτη ασφάλεια, ένώ ο κίνδυνος ή- ταν τρομακτικός νά σπάσουν ανά πά- σα στιγμή στίς πλευρές του πλοίου και

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832286 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

νά θρυμματιστούν.

ε) Τελικά όλοι οι έπιβαίνοντες πάνω από πεντακόσιοι μεταξύ των οποίων υπεrhλικες, άνάπηροι, μικρά παιδιά καθώς και οι φωνασκούσες στην τηλεόραση γυναίκες συνοδοί των έπιβατών χωρίς νά πάθουν οτιδήποτε.

Διασώθηκαν όλοι χάρη στο πλήρωμα του πλοίου αλλά και όρισμένος αριθμός από τους πιλότους των έλικοπτέρων έστω και αν παρουσιάστηκαν καθυστερημένα.

Αυτό είναι τό αποτέλεσμα μιάς τρομακτικής σέ έκταση έπιχείρησης διάσωσης πού σχεδιάστηκε μέσα στο πλοίο, έκτελέστηκε μέ έπιτυχία από τό πλήρωμά του και ολοκληρώθηκε μέ τήν παραλαβή ενός αριθμού έπιβατών από τά έλικόπτερα.

Διερωτώμαι αληθινά εάν υπάρχει παγκόσμιο προηγούμενο τέτοιας έπιτυχίας (100/100) σέ έπίχειρηση διάσωσης μέ έπιβατηγό πλοίο, μέσα στην νύχτα μέ πρωτοφανή κακοκαιρία στα άνοιχτά άφιλόξενης και άλμυνης περιοχής.

“Αν ήταν πράγματι κάτι πού δοκιμάστηκε σκληρά σαυτήν τήν έπιχείρηση και πέτυχε ήταν ή σωστή όργάνωση τής λειτουργίας του πλοίου, ή έτοιμότητα του συστήματος έλέγχου βλαβών, ή έτοιμότητα των σωσιβίων μέσων και ή ικανότητα του πληρώματος νά τά χειριστεί, καθώς και ή λήψη των σωστών αποφάσεων τήν δεδομένη στιγμή.

Μόνο όσοι είναι συνειδητοί ναυτικοί μπορούν νά άντιληφθούν και μόνο αυτοί νά κατανοήσουν τόν κίνδυνο νά καθελκύσει μία λέμβος από ένα κλυδωνιζόμενο πλοίο ενώ κάθε λεπτό μπορεί από τά πελώρια κύματα νά κομματιαστεί στά πλευρά του και όχι μόνο αυτό αλλά τό πλήρωμα ήταν αυτό πού για πολλές ώρες μέ άέρα σχεδόν δέκα μποφώρ κατάφερε νά χειριστεί για πολλές ώρες τίσ σωσίβιας λέμβους για νά έπιβιβασθούν οι ναυαγοί

είτε στα σωστικά πλοία, είτε νά φθάσουν μέ ασφάλεια στην ξηρά.

Και τί άπογοήτευση. “Αντί νά δούμε μπροστά στον φακό τής έπικαιρότητας τούς ανώνυμους διασωθέντες νά ευγνωμονούν τούς “Έλληνες ναυτικούς, πού κατέβηκαν μέσα στις βάρκες μέ κύματα βουνό και νά τούς υποδέχονται, είδαμε μέ κατάπληξη γυναίκες συνοδούς των έπιβατών νά κατηγορούν τό πλήρωμα για άδιαφορία και αυτές ούτε λίγο ούτε πολύ νά προσπαθούν νά μάς πείσουν ότι αυτές ήσαν πού χειρίστηκαν τά παλάγκα και μαϊνάραν τούς μπότσους και έτσι δέν κομματιάστηκαν οι βάρκες στα πλευρά του σκάφους.

“Αληθινά τό μόνο πού δέν μάς έδειξαν για νά γίνουν πειστικότερες ήσαν οι ρόζοι πού σχηματίστηκαν στις ευαίσθητες παλάμες τους!!!

“Αποτελεί ντροπή από τέτοιες μαρτυρίες νά διαμορφώνεται ή κοινή γνώμη και νά σχηματίζεται τέτοια εικόνα σέ βάρος ευσυνειδητών έπαγγελματιών και παραδοσιακών ναυτικών.

Και μάς προκαλεί άγανάκτηση γιατί μία τέτοια γιγαντιαία προσπάθεια πού στέφθηκε μέ άπόλυτη έπιτυχία θεωρούν πολλοί ότι μπορούν νά τήν έκμεταλλευτούν σέ βάρος του όνόματος του “Έλληνικού πλοίου και του “Έλληνα ναυτικού μεγενθύνοντας και προβάλλοντας λεπτομέρειες πού έτσι ή άλλοιώς δέν μπόρεσαν νά μεταβάλλουν τό συνολικό αποτέλεσμα μιάς καθολικής έπιτυχίας.

“Όμως ξεχωριστά από τά παραπάνω, άσκήθηκε μία δριμύτατα κριτική και κατά του πλοιάρχου, ό όποιος όπως γράφτηκε άπομακρύνθηκε μέ τό έλικόπτερο πριν άκόμη άπομακρυνθεί μέ τά έλικόπτερα ένας αριθμός έπιβατών. “Ήταν δέ τόσο όξεία ή κριτική ώστε άληθινά δημιούργησε σέ πολλούς τήν έντύπωση ότι μία όλόκληρη και γιγαντιαία έπιχείρηση είχε άποτύχει μέ τραγικά άποτελέσματα λόγω τής έ-

νέργειας του πλοιάρχου.

“Επρόκειτο σαφώς περί έσκεμμένης και στρεβλωτικής εικόνας μέ τήν όποία τροφοδοτήθηκε ή διεθνής κοινή γνώμη, ή όποία έπιχειρήθηκε νά έντυπωσιαστεί μέ τίσ όποιες ένέργειες του πλοιάρχου και όχι από τό πράγματι έντυπωσιακό έπίτευγμα τής καθολικής διάσωσης των έπιβαιόντων.

Βέβαια δέν γνωρίζουμε πώς άκριβώς συνέβησαν τά γεγονότα, πώς δηλαδή ένήργησε, κάτω από ποιές συνθήκες ποιοι οι στόχοι του και τά κίνητρα του νά έπιβιβαστεί στο έλικόπτερο ενώ όρισμένοι έπιβάτες παρέμειναν άκόμη στο πλοίο.

Χωρίς άμφιβολία, άπομονώνοντας τό γεγονός τής άπομάκρυνσης του πλοιάρχου, δέν μπορεί παρά νά τήν κατακρίνει κανείς σάν ξεχωριστή πράξη μέ τήν όποία παραβιάστηκαν συγκεκριμένοι νομικοί κανόνες αλλά και μακροχρόνια ναυτικά έθιμα.

“Ο ίδιος από ότι διαβάσαμε ισχυρίστηκε ότι προσωρινά άπομακρύνθηκε προκειμένου νά έχει από τό έλικόπτερο μία ευρύτερη έποπτεία τής συνολικής έπιχείρησης διάσωσης και αυτών πού μέ τίσ λέμβους και σχεδίες κατευθύνονταν προς τήν ξηρά και τά άλλα πλοία, ενώ ήδη στο πλοίο ή μέ τά έλικόπτερα άπομάκρυνση και των υπολοίπων έπιβαιόντων είχε δρομολογηθεί και δέν παρουσίαζε κανένα πρόβλημα και άκόμη ότι ή παραμονή του ίδιου δέν προσέθετε οτιδήποτε τό ιδιαίτερο.

“Εάν πράγματι υπήρξε ένα τέτοιο σκεπτικό, μέ τήν προϋπόθεση όμως ότι αυτός είχε ρυθμίσει μέ προσωπικό του πλοίου τήν διευκόλυνση τής άπομάκρυνσης των έπιβατών μέ έλικόπτερο και μέ δεδομένα ότι τά πλοία ήταν άγκυρολημένα σέ μικρή άπόσταση από τήν ξηρά διερρωτώμεθα εάν ή πρόθεσή του πλοιάρχου νά έχει μία συνολική εικόνα τής έπιχείρησης διάσωσης όχι μόνο μέχρι τήν στιγμή πού οι

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel.: 394.5612, 394.3992

~394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

ναυαγοί θά επιβιβάζονται ασφαλώς στις λέμβους αλλά και στην συνέχεια, μέχρι να φθάσουν ασφαλώς με τις λέμβους στην ξηρά και τα πλοία, πρέπει εκ προοιμίου να καταδικαστεί, να χαρακτηριστεί ότι εγκατέλειψε την θέση του, ή ότι πράττοντας αυτό συνέβαλε περισσότερο στο να έχουμε το πραγματικό αίσιο αποτέλεσμα της όλης προσπάθειας;

Και σαυτό του τόν Ισχυρισμό έχει ο πλοίαρχος υπέρ αυτού και δέχεται την εκ του αποτελέσματος κρίση ή οποία τον δικαιώνει πέρα για πέρα.

"Ομως δεν μπορούμε να μην θίξουμε και τό έρώτημα πού αυτόχρονα ανακύπτει. Θα προτιμούσαμε δηλαδή να είχαμε μία ήρωική πράξη του πλοίαρχου φθάνοντας μέχρι και την δική του αυτοθυσία, ενώ θα θρηνούσαμε συγχρόνως και θύματα λόγω μιας αμέλειας ή έσφαλμένης εκτίμησης των καταστάσεων από τόν ίδιο;

Κατά συνέπεια ποίος είναι ο υπέρτατος στόχος;

Δέν είναι ή διάσωση των ανθρώπων υπάρξεων;

Και εάν αυτό επιτεύχθηκε γιατί τότε ή μετακίνηση του κέντρου βάρους της κριτικής από την επιχείρηση διάσωσης προς την συμπεριφορά του πλοίαρχου

είτε από έσφαλμένη εκτίμηση είτε από έσκεμμένη παράλειψη;

Γιατί λοιπόν τέτοια προσπάθεια υποβάθμισης της πραγματικά μεγάλης αυτής επιτυχίας και προβολής ως κυρίαρχου στοιχείου της της συμπεριφοράς του πλοίαρχου στην τελευταία φάση; Συμπεριφορά ή οποία εκ του αποτελέσματος φαίνεται να προκύπτει ότι δέν θα έπηρεάζε επί τό ευνοϊκότερο όσο διαφορετική και αν ήταν. Γιατί αληθινά είναι πολύ δύσκολο να δεχθεί κανείς ότι οι 150 όπως ακούσαμε περίπου επιβάτες μόνοι τους και μέ ολοσχερή την απουσία του πληρώματος κατώρθωσαν να παραλαμβάνονται ένας - ένας από τά έλικόπτερα.

Αλλά μου δίνεται ή εύκαιρία να κάνω και όρισμένους συνειρμούς για παράμοια περιστατικά.

Λόγου χάρη εάν τό ναυάγιο του «Τιτανικός» γινόταν τις ήμέρες μας, αντί τό 1912, ποιά θα ήταν ή μεταχείριση του πλοίαρχου;

"Όπως είναι γνωστό ή ναυτική φιλολογία τό «Τιτανικός» μάς τό έχει περάσει σαν ένα μυθικό πλοίο και τόν πλοίαρχό του Σμίθ ως έναν ήρωα έπειδή ακολούθησε τό πλοίο στη μοίρα του κάτω στο βυθό του ώκεανού, ίσως φορώντας και την μεγάλη του στολή!

Ίσως τότε να υπήρξαν λόγοι να μην τονιστεί ιδιαίτερα ότι ο πλοίαρχος Σμίθ αποδείχθηκε ένας ανεύθυνος πλοίαρχος με πολύ αδύνατους ώμους να σηκώσει την ευθύνη ενός πραγματικά μεγάλου πλοίου τόν όποιο οι πλοιοκτήτες του είχαν εμπιστευτεί την τεράστια περιουσία τους και πάνω από δύο χιλιάδες ανθρώπινες ψυχές.

Η πράξη του να ακολουθήσει τό πλοίο του στον βυθό σήμερα δέν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ήρωική αλλά ως ή ύστατη πράξη υπεκφυγής να παρουσιαστεί ενώπιον της κοινωνίας για να λογοδοτήσει.

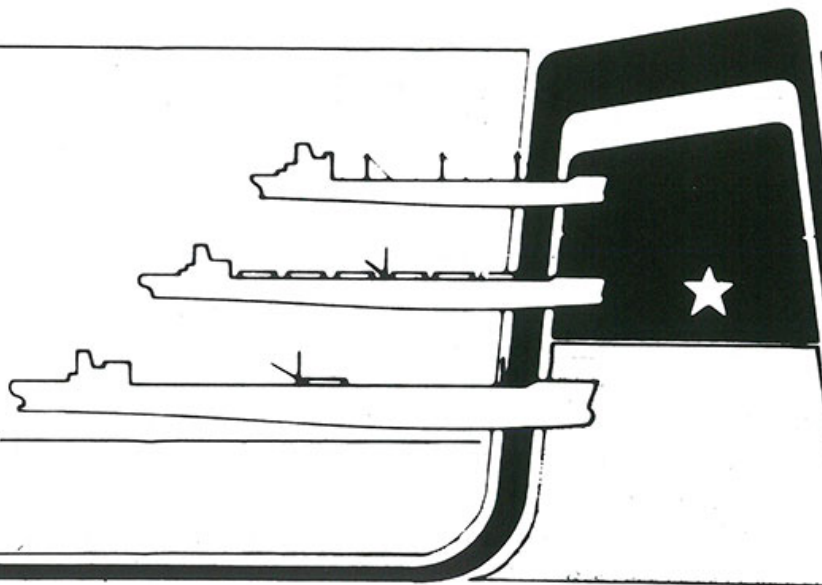
Ο πλοίαρχος του «Ωκεανός» δέν θα έχει τέτοιες εννοχές γιατί διέσωσε όλους τους ανθρώπους οι όποιοι του είχαν εμπιστευτεί τη ζωή τους.

Και όσον άφορά την τελευταία πράξη του θα έχουμε την δυνατότητα μέσα από την δικαστική βάσανο να πληροφορηθούμε υπεύθυνα πώς και γιατί ένήργησε κατά τόν τρόπο πού ένήργησε.

Και εάν πράγματι με την πράξη του παραβίασε νομικούς και μακροχρόνιους έθιμικούς ναυτικούς κανόνες θα πρέπει να υποστεί τις προβλεπόμενες κυρώσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a
total bale capacity of 36 million cbft.

 **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 - 4184963 / 964
TELEX: 21-3876 / 21 - 1650 / 24 - 1173
LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4182388 - 4536778

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

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

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

Representative Offices: Pusan/Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΑΦΕΣΤΑΤΗ στροφή προς τους "Ελληνες ναυτικούς παρατηρείται τόν τελευταίο καιρό, εξ ου και τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι υπεύθυνοι αρχιπλοίαρχοι των ναυτιλιακών εταιριών για την επάνδρωση των πλοίων. Η στροφή προς τους "Ελληνες αποδίδεται στα προβλήματα που έχουν δημιουργήσει στα πλοία οι ναυτικοί διαφόρων εθνικοτήτων που έχουν χρησιμοποιηθεί από την "Ελληνική Ναυτιλία — σε μία συγκεκριμένη περίπτωση που έχουμε υπόψη μας, ναυτιλιακή εταιρία έσπευσε να απαλλαγεί από τους Πολωνούς που χρησιμοποιούσε, προβληματισμοί δέ υπάρχουν και για τους Φιλιππινέζους, ακόμη και τους Σοβιετικούς που έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν όρισμένες εταιρίες και είναι χαρακτηριστικό εν προκειμένω ότι οι υπεύθυνοι αρχιπλοίαρχοι των ναυτιλιακών εταιριών υπογραμμίζουν ότι τα προβλήματα που δημιουργούν είναι πολύ περισσότερα από τα πλεονεκτήματα που φάνηκε αρχικά ότι θα προέκυπταν από τη χρησιμοποίησή τους.

Η στροφή προς τους "Ελληνες βεβαίως δεν σημαίνει ότι εξέλιπταν και τα προβλήματα που δημιουργούν και αυτοί, αλλά όπως παρατηρούν στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα προβλήματα αυτά είναι πλέον πολύ ολιγώτερα από τό παρελθόν.

ΤΙΜΑ τόν πατέρα σου και τή μητέρα σου: Υλοποιώντας τή θείκή εντολή, ο Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος, πρόσφερε στην "Εκκλησία και στους συντοπίτες του τό "Εκκλησιαστικό Μουσείο

του Τιμίου Σταυρού των Καρδαμύλων που φέρει τό όνομα τής μητέρας του Μαρίας Ν. Τσάκου. Τό "Εκκλησιαστικό Μουσείο τό όποιο ανηγέρθη στό χώρο του ναού του Τιμίου Σταυρού και έξοπλίσθηκε καταλλήλως ώστε παράλληλα θά χρησιμοποιείται και σαν χώρος συγκεντρώσεως των εκκλησιαζομένων μετά τή θεία λειτουργία αλλά και σαν χώρος διαφόρων κοινωνικών εκδηλώσεων, εγκαινιάσθηκε τήν ημέρα τής έορτής του Τιμίου Σταυρού και έδωσε τήν ευκαιρία στό παραστάντα γενικό γραμματέα του "Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Φώτη Χρηματόπουλο νά διαπιστώσει και νά υπογραμμίσει ότι έργα ευποιίας γίνονται πλέον στόν τόπο μόνον από τόν ελληνικό έφοπλισμό.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ εξακολουθεί νά τηρεί σιγήν ιχθύος γύρω από τό θέμα τής δημιουργίας εύκολιών υποδοχής καταλοίπων και σκουπιδιών από τά πλοία και από άλλους επιχειρηματίες που ενδιαφέρονται νά επενδύσουν στόν τομέα αυτόν ώστε νά εξασφαλισθεί ή καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στίς περιοχές των λιμανιών του Πειραιώς και τής "Ελευσίνας κυρίως.

"Όπως είναι γνωστό, στόν τομέα αυτόν υπάρχει ένα ιδιότυπο προνομιακό και μονοπωλιακό καθεστώς και όπως είναι εύνοητο, ή έλλειψη ανταγωνισμού δεν λειτουργεί υπέρ τής καλύτερης εξυπηρέτησεως των πλοίων, γεγονός που επισημαίνεται καθημερινά από τους ενδιαφερομένους αλλά και που υπογραμμίσθηκε μέ ιδιαίτερη

έμφαση σέ πρόσφατη ήμερίδα. Χαρακτηριστική τής καταστάσεως ή όποια επικρατεί λόγω του προνομιακού και μονοπωλιακού καθεστώτος που έχει επιβληθεί μέ άδιαφανείς διαδικασίες, μάλιστα είναι ή περίπτωση διερχομένου πλοίου τό όποιο θέλησε νά αποθέσει τά σκουπίδια του αλλά έλαβε τήν απάντηση ότι ή παραλαβή των σκουπιδιών θά ήταν δυνατόν νά γίνει έπειτα από 48 ώρες!!

Χαρακτηριστική εξ άλλου είναι και ή παρέμβαση τής HELMEPA προς τό "Υπουργείο προς τό όποιο τονίσθηκε ότι ούτε τά πλοία -μέλη της δέν μπορούν νά εξυπηρετηθούν στήν "Ελευσίνα — διαφωνούμε όμως μέ τήν αντίληψη της ότι πρέπει νά υπάρχει ένας μόνον ακόμη φορέας στήν περιοχή γιά τήν παραλαβή των καταλοίπων και των σκουπιδιών, διότι έτσι μπορεί νά οδηγηθούμε πάλι στά ίδια αποτελέσματα. Συνεπώς, εκείνο που χρειάζεται είναι νά αφεθούν ελεύθεροι οι επιχειρηματίες που ενδιαφέρονται νά επενδύσουν στόν τομέα διαθέτοντας φυσικά τά ανάλογα τεχνικά μέσα που θά εξασφαλίζουν ταυτόχρονα και τήν προστασία τής θάλασσας από τή ρύπανση.

ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ τής επικαιρότητας και πάλι ο «Καπτάν» Γιάννης Λάτσης: Μετά τό «Φόρτσουν» που τόν περιέλαβε μεταξύ των πλουσιότερων ανθρώπων του κόσμου, ή αποκάλυψη των βρετανικών έφημερίδων «Σάντεϊ Τάϊμς» και «Γκάρντιαν» γιά τήν προσφορά 2.000.000 λιρών έφέτος και 500.000 λιρών πέρυσι προς τό

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

Συντηρητικό Κόμμα ξεσήκωσε θύελλα στη Βρεταννία και αποτέλεσε και την αφορμή να αποκαλυφθεί ότι είχε προσφέρει και ένα εκατομμύριο λίρες (για τό ταμείο νέων επιχειρηματιών) στον διάδοχο του βρετανικού θρόνου πρίγκιπα της Ουαλλίας με τον όρο όμως να παραλάβει την επιταγή ο ίδιος ο Κάρολος από το μέγαρό του (του Γιάννη Λάτση) στο Λονδίνο, όπερ και έγινε όπως σημείωσαν πρό ήμερών οι «Σάντεϊ Τάϊμς». Η ίδια έφημερίδα όμως πρόσθετε ότι ο δωρητής των έφτερινών 2.000.000 λιρών προς τό Συντηρητικό Κόμμα (είναι, γράφει η έφημερίδα, η μεγαλύτερη δωρεά που έγινε γνωστή ως τώρα) «δέν έχει γίνει ποτέ κοινωνικά αποδεκτός (στην Έλλάδα). Κατάγεται από χωριό της Πελοποννήσου και υπήρξε στά νιάτα του ψαράς και άχθοφόρος. Είναι άμόρφωτος και διατηρεί τη χωριάτικη προφορά του». Τέλος η έφημερίδα υπενθύμιζε ότι ο Γιάννης Λάτσης είχε κατηγορηθεί ως συνεργάτης των Γερμανών στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αλλά άθωώθηκε σέ δίκη που έγινε μετά τον πόλεμο, ενώ η «Γκάρντιαν», αναφερομένη στη δωρεά, έγραψε και τό έξης:

«Είναι αλήθεια ότι ζούμε στη μετά - κυνική εποχή. Άλλά σέ περιόδους όπως αυτή, που προηγούνται εκλογών, ή επαγρύπνησή μας πρέπει νά είναι αυξημένη. Ποιούς λόγους έχει ένας Έλληνας μεγαλοκαρχαρίας νά κάνει τέτοιες δωρεές σ' ένα βρετανικό κόμμα; Δέν περιμένει άραγε ανάλογα ανταλλάγματα; Ποιός ύπουργός θά μπορέσει ύστερα από τέτοιες παροχές νά κρατήσει μακριά του τον Λάτση και νά του άρνηθεί ό,τιδήποτε;».

Αυτά, λοιπόν, ό «Καπτάν» Γιάννης, που βεβαίως δέν είναι καπετάνιος και κακώς οικειοποιείται έναν τίτλο που δέν του άνήκει.

ΑΠΟΛΥΤΩΣ δικαιολογημένη ή χαρά του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και του Προέδρου του κ. Γεώργ. Δρακοπούλου για τη δικαίωση των πολύχρονων προσπαθειών τους για την προστασία της Δήλου και των αρχαιολογικών θησαυρών της που επιτυγχάνεται με την ηλεκτροδότηση της «Ιεράς νήσου». Σέ μάς δέν άπομένει παρά νά εύχηθούμε νά υλοποιηθεί και ή παλαιότερη πρόταση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, νά ανακηρυχθεί δηλαδή ή περιοχή Δήλου/ Ρήνειας σέ Διεθνές Πνευματικό Κέντρο, που όπως πολύ όρθά παρατηρείται, θά διατηρήσει έσσει τά μηνύματα που εκπορεύονται από την λαμπρή Ιστορία της Δήλου.

ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου στο λιμάνι της Ζακύνθου που είχε αποκλεισθεί από τά αυτοκίνητα των Ιδιοκτητών ενός φέρρι μπώτ, άποτελούν τη φυσική συνέπεια της όλιγωρίας που είχε επιδείξει τό Ύπουργείο σέ ανάλογες έκδηλώσεις που είχαν σημειωθεί στο πρόσφατο παρελθόν στο Ρέθυμνο και στη Μυτιλήνη και θά επαναληφθούν με μαθηματική ακρίβεια εάν δέν ξεκαθαρισθεί άπολύτως ότι οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες δέν άποτελούν κληρονομικό δικαίωμα.

Η ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, παρά τίς διαβεβαιώσεις της ότι θά άρχίσει νά βραβεύει την παραμονή και την επίδοση στο ναυτικό έπάγγελμα, εξακολουθεί νά επιβραβεύει ακόμη τη φυγή χορηγώντας χρηματικά βραβεία στα παιδιά των ναυτικών έν ενεργεία και συνταξιούχων, που άρίστευσαν στα άνώτατα εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας κατά τό ακαδημαϊκό έτος 1990-91.

Γιά μία ακόμη φορά σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε ότι δέν έχουμε τίποτε

έναντίον των παιδιών των ναυτικών μας που διακρίνονται στις σπουδές τους στα άνώτατα εκπαιδευτικά Ιδρύματα, κάθε άλλο και μάλιστα καμαρώνουμε και έμεις για τίς επιτυχίες τους. Πιστεύουμε όμως ότι ή Έστία Ναυτικών αλλά και όλοι οι άλλοι ναυτιλιακοί όργανισμοί, (έφοπλιστικές ενώσεις και ναυτεργατικές όργανώσεις, Ναυτικό Έπιμελητήριο κλπ.) όφείλουν πρωτίστως νά επιβραβεύουν τους ναυτικούς μας που διακρίνονται στις σπουδές τους και για την άξιωσύνη τους γενικότερα και αν περισσεύουν κονδύλια νά επιβραβεύεται και ή επίδοση των παιδιών των ναυτικών μας στις άλλες, τίς μή ναυτικές δηλαδή σχολές. Κι' αυτό μόνον και μόνον για νά καθίσταται και έλκυστικό τό Ιδιαίτερα σκληρό κατά τά άλλα ναυτικό έπάγγελμα και για νά υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί που θά εισφέρουν για νά δημιουργούνται οι πόροι της Έστίας Ναυτικών αλλά και των άλλων ναυτιλιακών όργανισμών.

Έν πάση περιπτώσει, όπως ανακοίνωσε ή Έστία Ναυτικών, δικαιούχοι είναι τά παιδιά των ναυτικών μας που είναι σπουδαστές και διαγωνίσθηκαν στο έλάχιστο όριο μαθημάτων που προβλέπονται από τη Σχολή τους και των δύο εξαμήνων του ακαδημαϊκού έτους 1990-91 και ό μέσος όρος βαθμολογίας που θά προκύψει από τίς επιμέρους βαθμολογίες νά μήν είναι μικρότερος από όκτώ. Προκειμένου για πτυχιούχους απαιτείται αντίγραφο του πτυχίου ή βεβαίωση της Σχολής τους ότι όνομάσθηκαν πτυχιούχοι και ό μέσος όρος βαθμολογίας του πτυχίου τους νά είναι όκτώ και άνω. Για περισσότερες πληροφορίες οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά άπευθύνονται στην Έστία Ναυτικών, Φίλωνος 97-99, στον Πειραιά, ή στο τηλέφωνο 4176059, έσωτ. 23.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

**ΑΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
INSURANCE COMPANY S.A.**

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

Telephone 3227.932-3-4-5
Telex No 21.6158 Horl Gr
Telefax: 3225540

**ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ: «Όρίζων» — Sun Ins. Ltd.» — «London Assurance» —
«Taisho Marine & Fire Ins. Co.»**

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στη Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σᾶς.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ἀσφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ἤ κα Ήλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΦΑΡΟΣ ΣΤΟ ΑΚΡΙΤΙΚΟ ΜΑΣ ΝΗΣΙ

Μεγάλη μέρα για τη προσφιλή Αιγνούσα τό Σάββατο 21 Σεπτεμβρίου, καθώς τό επίσημο κράτος, ό έφοπλισμός καί οι Οίνουσιώτες έσπευσαν νά γιορτάσουν μαζί μέ τούς κατοίκους του νησιού τά εγκαίνια του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Η άσθένεια του άρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κράτησε τόν Πρωθυπουργό κ. Κωνστ. Μητσοτάκη στην Αθήνα, τόν όποιο επάξια έκροσώπησε ή σύζυγός του κυρία Μαρίκα Μητσοτάκη, ενώ τήν κορδέλα των εγκαινίων έκοψε ό αντιπρόεδρος της κυβέρνησης κ. Τζαννής Τζαννετάκης.

Παρόντες στην άσσογα οργανωμένη τελετή ό ύπουργός Ναυτιλίας Άρ. Παυλίδης, ό ύφυπουργός Αιγαίου Γ. Μισαηλίδης, οι πρόεδροι της ΕΕΕ Γιαν. Γκούμας, του ΝΕΕ Γ. Λαναράς, του Έλ. Νηογνώμονος Δ. Νομικός, ό Ιδρυτής του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γ. Δρακόπουλος, πολλοί έφοπλιστές καί εκπρόσωποι των γραμμάτων καί των τεχνών, τούς όποιους ύποδέχονταν ό δήμαρχος Οίνουσσών κ. Χαλκιάς καί ό πρόεδρος του Κομμιτή Γιαν. Χατζηπατέρας πού ύπήρξε άπό τούς πρωτεργάτες Ιδρυσης του Μουσείου.

Ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Μουσείου Οίνουσσών Νικόλας Σ. Λαιμός, φανερά συγκινημένος, χαιρέτισε τούς παρισταμένους ύπογραμμίζοντας μεταξύ άλλων τά έξης:

«Τό Ναυτικό Μουσείο Οίνουσσών στην σημερινή του μορφή είναι ουσιαστικά δημιούργημα της μακρόχρονης ναυτικής παράδοσης του νησιού. Μιάς παράδοσης πού γαλούχησε γενιές καταξιωμένων έργατών της θάλασσας πού τούς ένωνε μία σπάνια άρετή ή άπέραντη αγάπη τους γι αυτή καί τήν Ιδιαίτερή τους πατρίδα, τήν Αίγνούσα. Η αγάπη τους για τή θάλασσα τούς έκανε άπό τούς πιό άξιους καί πετυχημένους ναυτικούς καί καρaboκώρηδες. Η αγάπη τους για τό νησί τούς έκανε ευεργέτες.

Τό πάθος των προγόνων μας τόσο για τή θάλασσα καί τά καράβια της όσο καί για τήν Αίγνούσα — πετροκάραβο κι αυτή μοναχικό κι άκίνητο στην άκρη του Αιγαίου — τούς έκανε ν' άναπτύξουν τήν άτομική προκοπή σέ παγκόσμιο επίπεδο, τήν άλληλεγγύη μεταξύ τους, έτσι πού νά θεωρούν τόν έαυτό τους ύπεύθυνο όχι μόνο για τήν



Ο κ. Νικόλας Λαιμός παραλαμβάνει άπό τόν Ιδρυτή του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γ. Δρακόπουλο τό Άργυρούν Μετάλλιο καί Δίπλωμα του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου για τή άνεκτίμητη συμβολή του στη δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου Οίνουσσών.

άτομική τους προκοπή αλλά καί για τήν προκοπή των συμπατριωτών τους. Επιπλέον άνέπτυξαν τήν άρετή της προσφοράς τόσο στο νησί πού γεννήθηκαν όσο καί στην Πατρίδα. Δημιούργησαν, θά μπορούσαμε νά πούμε, ένα μοναδικό πνεύμα, πού άνεπιφύλακτα θά τό χαρακτηρίζα «Πνεύμα της Αιγνούσας». Τό πνεύμα αυτό παρέδωσαν εκείνοι στά παιδιά τους, πού μέ τή σειρά τους λάμπρυναν τό νησί μας μέ σπουδαία κληροδοτήματα.

Όλες οι οίκογένειες του νησιού, ένστερνίστηκαν τό «Πνεύμα της Αιγνούσας» καί συνέβαλαν στην έδραίωση καί ανάπτυξη του. Όπου κι άν στρέψει κανείς τό βλέμμα του, θά Ι-δεί τούς καρπούς αυτής της αγάπης των πατέρων μας για τό νησί. Αλλά καί ή ίδια ή Έλλάδα γνώρισε τήν ευεργετική προσφορά των Αίγνουσιωτών. Μέσα σ' ένα τέτοιο δημιουργικό κλίμα εύγενοϋς άμιλλας ευεργεσιών δέν ήταν δυνατόν νά ύστερήσει καί ή δική μου οίκογένεια. Δημιούργησε τή δική της ξεχωριστή παράδοση.

Απ' όλα όμως τά μέλη της οίκογένειάς μου εκείνος πού έξέφραζε πιό πολύ τό πνεύμα καί τήν αγάπη όχι μόνο για τήν Αίγνούσα, αλλά καί τήν Έλλάδα, ήταν ό πρόωρα χαμένος άδελφός μου Άντώνης Σπ. Λαιμός, πού αφήνοντας τήν άνετη ζωή του Λονδίνου ήρθε στο νησί μας, για νά

προσφέρει ό,τι μπορούσε καί άπό τή θέση του Δημάρχου. Κι έδώ έκτός άπό τά άλλα, έμπνεύστηκε τή δημιουργία ενός σύγχρονου μουσείου διότι τό ήδη ύπάρχον, άπό τό 1965, ήταν άτελές.

Έτσι, τό όνειρό του νά δημιουργήσει στην Έλλάδα ένα μοναδικό, υπερόςύγχρονο Ναυτικό Μουσείο, βασισμένο στις τελευταίες τεχνολογικές επιτεύξεις, έγινε πραγματικότητα.

Τό Μουσείο στεγάζεται στο Μέγαρο Παντελή Άντ. Λαιμού, επίσης οίκογενειακή δωρεά, πού βλέπει στην πλατεία Ναυτοσύνης: τήν κεντρική πλατεία του νησιού μέ τό Μνημείο για τόν Άφανή Ναύτη, προσφορά του πατέρα μου Σπύρου Άντ. Λαιμού. Τό Μνημείο αυτό είναι τό πρώτο πού έγινε στην Έλλάδα για νά τιμήσει τόν χαμένο στην θάλασσα Έλληνα ναυτικό.

Σ' αυτό έδώ τό Μουσείο ό άδελφός μου κληροδότησε καί τή μεγάλη συλλογή του άπό έργα Ναυτικής Τέχνης, μοναδική σ' όλόκληρο τόν κόσμο, πού έκτίθεται σέ ειδικά διαμορφωμένη πτέρυγα τήν αίθουσα Άντώνη Σ. Λαιμού.

Ο θάνατος δυστυχώς δέν τόν άφησε νά δεί καί νά χαρεί όλοκληρωμένο τό έργο πού όνειρεύτηκε. Έτσι τό βάρος της συνέχισης της οίκογενειακής παράδοσης έπεσε σέ μένα. Κι' ήταν άδύνατον νά μήν ανταποκριθώ στην πρόσκληση της παράδοσης αυτής.



ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΙΘΟΥΣΑΣ
ΑΝΤΩΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ



ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ
ΑΙΘΟΥΣΑΣ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

Τώρα τό μουσείο ολοκληρωμένο, είναι στην διάθεση των συμπατριωτών μας και του κάθε επισκέπτη του νησιού για να τό χαρούν. Κι είναι, νομίζω κι αυτό, καρπός του «Πνεύματος της Αιγνούσας», ενός πνεύματος που αιώνες τώρα κινητοποιεί δημιουργικά τό γένος μας.

Θέλω νά πιστεύω ότι αυτή ή τόσο 'Ελληνική, μά κι ανθρώπινη παράδοση θά συνεχιστεί από τά παιδιά μας. Καί πιστεύω ότι τό Ναυτικό Μουσείο Οίνουσών θά γίνει για τίς επερχόμενες γενιές ό φάρος καί ή σωστή ρότα στίς ρίζες της Αιγνουσιώτικης παράδοσης καί δημιουργίας.

Ευχαριστώ τόν κύριο Γιάννη Χατζηπατέρα, τήν κυρία Μαίρη Παπακωνσταντίνου, τόν κύριο Α. Mc Gowan καί τόν κύριο Γιάννη Βοργιά' δους κατά καιρούς προσέφεραν πίνακες, μοντέλα καί αντικείμενα στό Μουσείο, τόν αρχιτέκτονα κύριο Μιχάλη Φωτιάδη, τόν πολιτικό μηχανικό κύριο Νίκο Μιαούλη καί δσους βοήθησαν ώστε τό Μουσείο νά πάρει τήν σημερινή του μορφή».

Τό Μουσείο Οίνουσών

'Αφορμή για τήν ίδρυση του Μουσείου καί της Πινακοθήκης Οίνουσών, πριν 30 περίπου χρόνια, ήταν τά καράβια του ζωγράφου 'Αριστείδη Γλύκα, τά καράβια Οίνουσίων καραβοκύρηδων, που στόλιζαν τούς τοίχους της Λέσχης Πλοιάρχων Οίνουσών, στεγασμένα στό Ισόγειο του Μεγάρου Παντελή 'Αντ. Λαιμού.

'Αμέσως μετά τή σύσταση του Ναυτικού Μουσείου καί της Πινακοθήκης Οίνουσών, οι πίνακες μεταφέρθηκαν στόν επάνω όροφο, στη μεγάλη αίθουσα του Μεγάρου καί άρχισε εκεί ή συγκέντρωση καί άλλων ναυτικών ένθυμάτων: έξοπλισμοί — τιμόνια, πυξίδες, καμπάνες — μοντέλα πλοίων κ.ά.

Κατά τήν πρώτη περίοδο, τό Μουσείο καί τή Πινακοθήκη, φρόντιζε ό τότε Οίνουσσιος καθηγητής του Γυ-

μνασίου Μιχάλης Παπαποντικός. 'Εκαταλογογράφησε τά έκθέματα καί δ,τι άλλο ήταν δυνατόν. 'Αργότερα τό Μουσείο καί τήν Πινακοθήκη ανέλαβε ή Οίνουσσία καλλιτέχνις, βραβευμένη γλύπτρια καί ζωγράφος, Μαίρη Παπακωνσταντίνου. 'Επί των ήμερών της πλουτίσθηκε κατά τό δυνατόν ή Πινακοθήκη καί μέ πίνακες μέ θαλασσινό θέμα, που δώριζαν φίλοι καλλιτέχνες. 'Αλλά όπωςδήποτε, τό Μουσείο δένβρήκε τό σωστό δρόμο του, ώστε νά γίνει τό τέμενος των ναυτικών ένθυμημάτων του ναυτότοπου των Οίνουσών.

'Η μεγάλη στιγμή του Μουσείου ήλθε όταν ό πρόωρος καί αναπάντεχος χαμός ενός μεγάλου παιδιού της Αιγνούσας, του 'Αντώνη Σπύρου Λαιμού, όδήγησε τόν αδελφό του, Νικόλα, στην πραγματοποίηση του όνειρου ζωής του αδελφού του, τήν ανακαίνιση του Μουσείου Οίνουσών για νά στεγάσει εκεί τήν πολύτιμη συλλογή του αδελφού του από μοντέλα πλοίων, έργα Γάλλων αιχμαλώτων των Ναπολεοντείων πολέμων. Συλλογή που είχε συγκεντρώσει σέ δύο δεκαετίες καί είχε κερδίσει τό θαυμασμό των έμπειρογνωμόνων καί των λίγων προνομιούχων που είχαν τήν τύχη νά επισκεφθούν τήν ιδιωτική του έκθεση, στό σπίτι του στό Λονδίνο.

'Ο Νικόλας Σ. Λαιμός, μέ προσωπικές του δαπάνες, προσωπική μελέτη καί παρακολούθηση δέν έφείσθη κόστους καί κόπου καί όχι μόνον ανακαίνισε, «άλλά έκτισε» τόν χώρο του Μουσείου μέ πρωτοποριακές για έκθετήριο προδιαγραφές. 'Εκάλυψε τόν έκθεσιακό χώρο μέ μία καταπληκτική στέγη, που εξασφαλίζει σωστή θέρμανση, καλλιτεχνικό φωτισμό καί άτμόσφαιρα.

'Η σκέψη του καπετάν Νικόλα Σ. Λαιμού καί των ειδικών ήταν νά κατασκευαστεί μία ειδική αίθουσα για νά φιλοξενήσει καί νά προβάλει, όπως τούς άξιζει, τά σπουδαία μοντέλα της

συλλογής του άξέχαστου 'Αντώνη Σ. Λαιμού, Καί, όπως έπρεπε, ή αίθουσα αυτή φέρει τό όνομά του, μνημόσυνο στό διηνεκές ενός μοναδικού Οίνουσσιώτη, έξαιρετου ανθρώπου καί πατριώτη.

'Η κύρια αίθουσα του Μουσείου φιλοξενεί τή μοναδική συλλογή ζωγραφικών πινάκων του 'Αριστείδη Γλύκα (1870-1940) καραβιών Οίνουσσιών καραβοκυραίων. Πουθενά άλλου δέν υπάρχουν συγκεντρωμένα τόσα έργα του Γλύκα, που σήμερα αναγνωρίζεται ως μεγάλος λαϊκός ζωγράφος.

Στήν ίδια αίθουσα ό επισκέπτης βλέπει μοντέλα των πρώτων άποκτηθέντων από Οίνουσσιους έφοπλιστές άτμοπλοίων. Καί είναι καί αυτά τά μοντέλα ιδιαίτερης σημασίας, γιατί ή κατασκευή τους μαρτυρεί τόν τύπο των μοντέλων στίς αρχές του αιώνα μας. Πολλές φωτογραφίες βαποριών Οίνουσιακής πλοιοκτησίας, συμπληρώνουν, μεταξύ άλλων, τά έκθέματα.

Τέλος, στό πλατύσκαλο, στό προθάλαμο που όδηγεί στους έκθεσιακούς χώρους, ό επισκέπτης βλέπει τρεις πίνακες μέ τά διακριτικά σινιάλα της Οίνουσιακής πλοιοκτησίας, που κοσμούν, τά φουγάρα τους. Καί οι τρεις είναι ζωγραφισμένοι από τόν γνωστό Πειραιώτη ζωγράφο Μιχάλη Νικολινάκο.

Στό Διοικητικό Συμβούλιο του Μουσείου τόν πρόεδρο κ. Νικόλα Σ. Λαιμό πλαισιώνουν οι κ.κ. Γιάννης 'Αδ. Χατζηπατέρας, καί Μαίρη Ι. Παπακωνσταντίνου αντιπρόεδροι, Καλλιόπη Χ. Λεμού, γεν. γραμματέας, Γιάννης Κ. Βοργιάς, ταμίας καί Γιάννης 'Αδ. Λεμός καί Μάρκος Δ. Λαιμός, σύμβουλοι.

'Αναπληρωματικά μέλη του συμβουλίου είναι οι κ.κ. Είρήνη Ν. Λαιμού, Μαριάννα Κ. Λύρα, Καλλιόπη Σ. Σαμωνά, Γεώργ. 'Ανδρ. Λεμός, Κωνστ. Ι. Παπακωνσταντίνου, Δημ. Ε. Μεθενίτης καί Στάμος Α. Χούλης.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

TELEX: 218028
TELEFAX: 8055044
TELEPHONE: 8055042-43, 8055421-23

MODERN TRENDS IN SHIP DESIGN

Innovative, complex new ships classed by Lloyd's Register

The special demands posed by cargoes such as liquefied gases, chemicals and perishable food stuffs, along with the extremely competitive nature of today's shipping industry, have led to the development of many innovative, complex designs. On the one hand, the technology employed in specialized ships such as liquefied gas and chemical carriers and reefer ships is becoming more and more advanced; on the other, a need for greater vessel utilisation has resulted in some very versatile multi-purpose ships able to carry a wide range of cargoes. Over the years Lloyd's Register has been involved in many such projects, frequently providing advisory services at the design concept stage as well as design appraisal and plan approval and surveys for classification and statutory certification.

LR's involvement with the seaborne transportation of liquefied gas began as early as 1928 when the first cargo of liquefied gas was carried in a converted LR-classed tanker, the «Megara» but it was not until the late 1950s that major advances occurred in gas carrier transport. The first true oceangoing liquefied natural gas carrier was the 5000 m³ «Methane Pioneer», a converted dry cargo ship, also LR classed, which carried the first refrigerated cargoes of methane from the USA to Canvey Island in the UK.

The advantages of LNG have led to its growing popularity, especially in countries which rely heavily on imported fuels. Not only is it relatively inexpensive but also environmentally friendly and, as it contains little and no sulphur, it can be consumed almost completely. Because the volume of natural gas in its gaseous form, when it can be carried in overland pipelines, is about 600 times greater than in a liquid form, liquefied gas ships offer the most economical method of transportation.

Gas ships demand extremely high levels of engineering technology in their construction and they are considerably more complex and expensive to build and maintain than other ship types. Potential hazards are flammability, toxicity and, with cargo temperatures as low as -163°C, the consequences of the cargo coming into contact with the hull should a leak occur. Most cargo tanks incorporate monitoring devices designed to detect the smallest leakage of cargo. In addition, where low temperature cargoes are carried at atmospheric pressure, the cargo containment systems include a primary and secondary barrier, the latter being required to contain the cargo for a minimum of 15 days in the event of the primary barrier being breached. However, in ships fitted with pressurised containment systems a secondary barrier is not required because the very high degree of protection already provided through the primary barrier alone.

There are over 800 gas carriers worldwide with a total capacity of some 15.6 million m³ of liquefied gas, of which LR classes almost 30 per cent in terms of capacity. Of the total capacity, nearly 7.3 million m³ is accounted for by 79 ships carrying LNG.

The largest gas ship in the world today is the LR-classed 136,400 m³ «Ekaputra» which carries LNG

from Indonesia to Taiwan. She is equipped with five improved Moss Rosenberg independent spherical containment tanks designed to carry methane at a minimum temperature of -163°C and maximum vapour pressure of 0.25 bar. The cargo insulation limits gas boil-off rate to 0.15 per cent of the volume per day.

Also added to the LR-classed LNG fleet are the next two largest methane carriers, «LNG Bonny» and «LNG Finima», each capable of carrying 133,000 m³ of methane gas in Gaz Transport membrane tanks, which are supported by the hull structure through insulation. These were reactivated under LR survey after many years in lay-up and are the first two ships out of a total of seven required for future gas shipments from Nigeria to Europe and the USA.

During the last eight years LR has also been actively involved in the design assessment and construction of a new generation of LNG carriers for the Australian North West Shelf project. These utilise improved Moss Rosenberg independent spherical tank containment systems similar to the used on the «Ekaputra» but incorporating a number of advanced features and having four tanks instead of five. In all, seven LNG carriers of 125,000 m³ have been ordered from Japan for an international consortium comprising BHP Petroleum, BP Woodside, a joint Mitsubishi and Mitsui venture, Shell and Chevron. The first three ships entered service in 1989, carrying gas from Australia to Japan; five of the seven will have LR classification.

The latest important LNG ship order to LR class is for five 130,000 m³ capacity vessels ordered by Petronas, the Malaysian state oil company. It differs from other recent projects in that the containment system chosen is the Gaz Transport (Low Boil-Off) membrane system. The ships will be built in France by Chantiers de l'Atlantique, a yard with considerable experience of the Gaz Transport system. The cargo will be carried at a temperature of -163°C and the system is designed to reduce the daily boil-off rate to less than or equal to 0.15 per cent with the boiled-off gas used for the ship's propulsion machinery.

As a result of LR's involvement with these and other major LNG and LPG carrier projects and containment systems, its expertise in this field is second to none, enabling it to provide a comprehensive service ranging from consultancy to classification approval and covering all aspects of the transportation of liquefied gas by sea. LR is also authorised to issue certificates of fitness in accordance with the IMO Gas Carrier Codes on behalf of 30 administrations.

Chemical tankers: Flexibility is crucial

Another example of a high value, high technology ship type is the modern chemical tanker and LR's involvement with these has covered all types of cargo tank construction and materials. Existing LR-classed ships include some 140 dedicated chemical tankers and around 135

ships approved for the carriage of oil and chemicals. A further 24 chemical tankers are currently under construction and on order to LR class.

There are approximately 970 different chemicals that can be transported in bulk by sea. Chemical tankers, designed to carry a combination of cargoes, are extremely complex, as is the process involved in their classification and compliance with statutory requirements.

Each chemical carried imposes its own limitations. The cargoes each ship is permitted to carry depend on design features such as the materials used for tank construction. Using a special computer program Chemship II, developed in-house, LR can provide owners and operators with full lists of all cargoes their ships are permitted to carry, based on the actual ship design features and the equipment fitted.

To cater for the carriage of an ever increasing range of chemicals, the leading steel manufacturers have developed new, advanced tank construction materials. Of particular interest to owners and builders of chemical tankers is the Duplex range of austenitic / ferritic stainless steels. This material has a high corrosion resistance with superior tensile strength characteristics, particularly at elevated temperatures — important because some chemical cargoes need to be transported at temperatures of up to 90-95° C. This material has been used successfully on several LR-classed ships in service, as well as several current newbuilding projects.

Because of the relatively small quantities involved, a chemical tanker will generally carry several different cargoes and may have as many as 30 cargo tanks of varying sizes. Consequently, to avoid contamination of cargoes as well as for safety reasons, tank segregation and associated dedicated piping systems are of critical importance. In classed ships, LR surveyors are responsible for overseeing the design and installation of these systems and the associated pumps and venting arrangements.

Because LR's chemical tankers Rules incorporate the relevant IMO Chemical Codes, classification automatically covers LR all the requirements and some 30 national administrations have authorised LR to issue Certificates of Fitness on their behalf in accordance with the IMO requirements. LR can also deal with the survey and certification of chemical tankers for Marpol requirements.

Multi - purpose reefer ships

The commercial needs in the refrigerated trades dictate

the same kind of flexibility of ship design as in chemical tankers, though the products carried couldn't be more different. The variety and seasonal nature of perishable cargoes which include fruit, vegetables, meat and other food stuffs demand completely flexible, multi-purpose vessels able to carry an refrigerated palletised, containerised or bulk cargoes all over the world.

On the one hand, bananas — the most sensitive of all refrigerated cargoes and so regarded as a benchmark of reefer standards — must be kept between + 12 and + 14° C to avoid either premature ripening or damage from too low a temperature. To achieve this, they need an effective control system as well as extremely efficient refrigerating plant able to precool a full load of bananas in the shortest possible time, say, 36 hours or so. Frozen meat, on the other hand, is transported at temperatures down to - 30° C, and may be carried in the same ship with, say, fruit cargoes. Because such a wide temperature range may need to be maintained in different hold simultaneously throughout a journey starting in the tropics and perhaps ending in northern Europe at below zero temperatures, this means the modern reefer ship has to meet extremely stringent requirements for its refrigerating machinery and insulation. In addition, its refrigerating plant must have an efficient air arrangement to control CO₂ and ethylene gases in holds. Furthermore, the same ships must be able to carry most general cargoes efficiently and economically on return voyages.

One important development that has influenced the whole perishable food transport chain, including sea transport, is the ever growing popularity of integral refrigerated containers. Fitted with their own refrigerating units, these are able to maintain food products at the correct temperature door to door. A number of existing ships have been converted to carry such containers by adding power points and suitable ventilation in holds, while some new ships have been fitted with an efficient, purpose-built duct ventilation system designed to reject the condenser heat.

However, the latest trend is towards even more flexibility. Modern reefer ships, equipped with fully automated temperature control systems, are able to handle all types of cargo from bulk and palletised products to integral containers, with sufficient electric power supply to run the refrigerating units of integral containers above and below the deck. When carrying integral containers in such a ship, a practical as well as economical method of

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

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

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

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

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

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A. INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

operation is to use the ship's refrigerating plant to maintain the hold «ambient» temperature at about 20° C.

LR, which has been involved in seaborne transport of refrigerated cargoes for more than a hundred years, remains at the forefront of developments in this demanding field. Over 500 fully refrigerated ships are classed by LR, including some of the most modern ships of their type.

COB ships for containers, oil, bulk

A series of six COB ships — containers, oil, bulk — take the concept of flexibility even further. These have been designed to carry paper, pulp, containers, oil products and bulk cargoes in the Scandinavian, northern European and Mediterranean trades, eliminating the traditional in-ballast leg of voyages.

Built in the Netherlands by Van de Giessen - de Noord in Krimpen a/d IJssel for the Dutch shipowners Van Nievelt Goudriaan, they feature water and oil tight reversible hatch covers for the holds/tanks. One side of the cover is flat; the other is fitted with anti-sloshing baffles. In one mode, these serve as cell guides for 20 ft and 40 ft ISO standard containers stacked five across in three tiers. With oil cargoes, the cover is reversed and the baffles face downwards to lock the open surface of the liquid and reduce its free-surface effect on the ship's stability. The holds are enclosed in double - bottom /double - skin hull arrangement. Internal surfaces are all flush to allow easy cleaning and all tank boundaries, valves and cargo pumps are stainless steel.

New developments in shipboard automation

Such modern, complex ship types as gas carriers, container and reefer ships have also been equipped with advanced automatic control equipment. A notable example is the 12,500 dwt reefer «Ditlev Lauritzen» which last year became not only the biggest reefer ship in service but also the first ship to receive LR's new ICC (Integrated Com-

puter Control) and LNC (AA) periodic one-man watch notations. In addition, the vessel has an integrated firecontrol station from which all active fire safety measures are centralised located on the navigating bridge. A recent addition to the Danish Lauritzen Reefer fleet, she was built by Danyard's Fredrikshavn yard.

The ICC and the LNC (AA) notations have been introduced by LR in response to recent trends in developing the wheel house into a totally integrated ship control centre by locating functions traditionally carried out in different parts of the ship in one place.

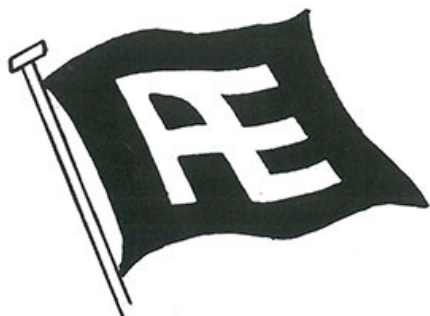
First hatch coverless container ship

Another example of new trends ship design is the LR-classed «Bell Pioneer», the first hatch coverless container ship embodying both a revolutionary hull design aimed at fast turnaround and flexibility and advanced automated control systems.

The design of this 300 TEU ship makes her particularly suited to short-sea movements and door-to-door transport of containers. She has four cargo holds, with the deckhouse structure fitted forward between Nos 1 and 2 holds. By dispensing with the hatch covers to Nos 2, 3 and 4 holds, container handling and consequently port turnaround times will be considerably reduced.

An essential requirement for such a design is a bilge pumping system that can cope with the worst possible moonsoon conditions. In addition to an increased pumping capacity to clear excess water which may enter the holds, «Bell Pioneer» has larger than normal bilge wells. As an added precaution, freeports with manually operated valves have been fitted through the side structure above the water line.

«Bell Pioneer», built by Teraoka shipyard in Japan and operated by Bell Lines, is also entirely fitted to meet LR's requirements for notations covering periodic one-man watchkeeping, an integrated computer control on the bridge and an integrated propulsion system.



AEOLIS MANAGEMENT S.A.

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

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Οι ξαφνικές εξελίξεις του Αυγούστου στη Σοβιετική Ένωση έκαναν την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να κρατήσει την αναπνοή της. Εύτυχως όλα πέρασαν σάν ένας σύντομος εφιάλτης και η σταθερή ανοδική πορεία της αγοράς συνεχίζεται.

Οι καλοκαιρινές διακοπές για τους περισσότερους από τους πλοιοκτήτες τελείωσαν και όλοι επέστρεψαν με μεγάλη ενεργητικότητα σε αυτό που ξέρουν καλύτερα από τους άλλους διεθνείς συναδέλφους τους, τις αγοραπωλησίες πλοίων.

Τό θερμόμετρο εν αντιθέσει με τους μήνες Ιούλιο - Αυγουστο αρχίζει να ανεβαίνει στα Μεσιτικά γραφεία με πολλές αιτήσεις αδειών επιθεωρήσεως και αρκετές έντονες διαπραγματεύσεις, πολλές από τις οποίες τελεσφορούν. Οι τιμές των παλαιών μπάλκερς έχουν ανέβει αρκετά, ενώ των πιο μοντέρνων πλοίων φθάνουν σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Μεγάλη ζήτηση παρουσιάζει το τοννάκι από 30.000 τον. d.w. έως πάναμαξ και capsize. Το Biffex από την άλλη μεριά παραμένει σταθερό στις 1545 μονάδες.

Επικρατεί μεγάλη αισιοδοξία όσον αφορά την μεγάλη ανοδο της αγοράς από Νοέμβριο έως και Απρίλιο - Μάιο 1992.

Ευχή όλων παραμένει να διευθετηθεί πολύ σύντομα το Βαλκανικό πρόβλημα και η Σοβιετική Ένωση να ανακάμψει με γρήγορους ρυθμούς και να λύσει το συντομώτερο δυνατό τα έσωτερικά της προβλήματα.

Όλοι ελπίζουν ότι οι άσκοφοι του Αιόλου θα ανοίξουν στο προσεχές μέλλον και η ναυτιλία που τόσο έχει πληγεί από τα διεθνή πολιτικά τερτίπια, θα βρεί τον ούριό της άνεμο για γαληνεμένες θάλασσες.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Jovian Laurel	42.592	1985	17.500.000	Έλληνες
Jovian Lily	22.713	1982	enblock	—
Jovian Luzon	22.713	1983	16.000.000	Έλληνες
Thor Ambra	67.044	1984	18.900.000	Άγγλοι
Black Falcon	25.855	1983	—	Άγγλοι
City of Liverpool	25.150	1981	—	Άγγλοι
Cynthia No. 6	23.415	1982	8.700.000	Χόγκ Κόγκ
Opal	68.200	1989	27.000.000	Νορβηγοί
China Progress	72.100	1978	11.250.000	N. Αμερική
Continental Carrier	26.450	1977	6.750.00	Ινδοί

Ocean Enterprise	139.831	1971	5.250.000	—
Bergitta	61.132	1977	11.500.000	Ευρωπαίοι
Oceanic Spring	38.323	1980	8.250.000	Χόγκ Κόγκ
William	38.375	1975	4.900.000	Έλληνες
Nemea	17.187	1979	7.500.000	Α. Ανατ.
Arrow Combiner	116.286	1976	10.900.000	Έλληνες
Sheila	23.326	1977	3.000.000	Έλληνες
Tsingtao	79.682	1969	2.500.000	—
Ming Jade	38.506	1983	13.500.000	E.A.C.
Baroness	17.491	1977	3.700.000	—
Naiad	7.2059	1975	9.000.000	—
Sequoia	84.786	1975	9.700.000	Έλληνες
Meres	18.845	1977	4.250.000	—
Mariloula	54.014	1974	7.500.000	Έλληνες
Harta	34.219	1986	16.000.000	—
Bauchi	33.680	1980	9.500.000	Έλληνες
Sea Wave	37.391	1971	4.000.000	Έλληνες
Hansa Riga	22.800	1979	enblock	—
Hansa Kalmar	22.800	1979	12.000.000	Άγγλοι
Bactazar	26.081	1985	13.000.000	Αμερικανοί
Berica	63.880	1982	17.500.000	Αμερικανοί
Blue Iris	139.584	1971	5.500.000	Έλληνες
Al Noor	45.790	1985	13.100.000	—
Southern Accord	25.410	1983	9.950.000	Χόγκ Κόγκ
Ocean Master	26.320	1984	11.000.000	Χόγκ Κόγκ
Nopal Cherry	18.863	1977	4.300.000	Έλληνες
Philippine Victory	29.496	1970	2.500.000	Έλληνες
Ocean Voyager	123.767	1974	10.900.000	Έλληνες
Tyne	22.353	1970	2.215.000	—
Conscience	25.950	1983	enblock	Worlder
Cranach	25.950	1983	36.000.000	—
Vilos	27.150	1986	14.200.000	—
Transocean Merchant	32.875	1972	3.900.000	Έλληνες
Azur	35.700	1983	15.750.000	Έλληνες
Western Trial	38.406	1974	6.300.000	Έλληνες
Kalliopi T	62.536	1972	8.200.000	Έλληνες
Mineral Liege	149.989	1990	50.000.000	Safmarine

Τάνκερς:

D.L. Bower	152.383	1970	7.200.000	Έλληνες
Texas City Sea	78.696	1970	5.500.000	Άγγλοι
Golden Sunshine	7.859	1986	enblock	—
GoldenVenus	12.152	1986	—	—
Singa Willmona	32.235	1975	8.300.000	Σιγκαπούρ.
Dorsetshire	69.137	1980	20.000.000	Αμερικανοί
Blue Marlin	28.078	1975	6.500.000	Έλληνες
Vallathol	11.400	1976	7.200.000	Zodiac
Vallabhhaipatel	114.000	1977	6.300.000	Έλληνες
Bauska	23.050	1987	25.000.000	Νορβηγοί
Bow Cedar	21.723	1969	11.950.000	Νορβηγοί
Chevron London	151.892	1972	—	Αυστραλοί
Hellespont Tatina	96.550	1976	15.600.000	Σιγκαπούρ.
Lerni	1.040	1968	350.000	Έλληνες

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
 Fax: 8393560
 TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
 TELEPHONE: 01-9307561

Lerida	152.113	1978	8.500.000	Έλληνες
Tennessee River	84.814	1978	12.800.000	Έλληνες
Oslo Salior	32.093	1976	8.250.000	Θεσσαλονίκη
Torocoba	15.767	1975	7.000.000	Τούρκοι

Τουρντέκερς:

Columbus Canada	15.128	1976	enblock	—
Columbus California	15.128	1976	7.000.000	Σιγκαπούρ.
Walvis Bay	15.111	1968	1.300.000	Έλληνες
Neptune Jade	40.177	1986	40.000.000	Νορβηγοί
Splendid Fortune	14.970	1974	2.600.000	Έλληνες
Nemea	17.180	1979	7.500.000	Μαλαίσιοι
Char Ching	18.667	1979	4.330.000	Έλληνες
Neptune Garnet	43.403	1986	41.000.000	Νορβηγοί
Cordoba	15.895	1977	2.650.000	Έλληνες
La Pampa	15.644	1978	3.000.000	Έλληνες
H. Gegielski	23.473	1988	21.000.000	Γερμανοί
T. Wenda	23.741	1989	23.000.000	Γερμανοί
Ville de Bordeaux	28.000	1978	enblock	Χιλιανοί
Ville d' Anvers	28.000	1977	—	—
Regina Celi	14.806	1974	815.000	—
Fredro	16.698	1978	3.600.000	Έλληνες
Aeolian	15.177	1971	720.000	—
Fidelity	15.175	1970	1.300.000	Έλληνες

Διάφορα:

Tumilco	11.804	1982	9.250.000	Κύπριοι
Plata	13.140	1978	9.000.000	Ταϊλάνδοι
Argostoli	2.052	1974	—	Έλληνες
Miyoko	10.178	1975	2.000.000	—
Sea Intrepid	6.208	1978	3.000.000	Άραβες

Γιά διάλυση:

Jadran Frigo	7.570	1969	100	Τούρκοι
North Spar III	10.370	1945	—	—
Olinda	10.798	1972	205	Ίνδοι
Tropis	11.176	1967	186	(B' Desh)
Polymnia	61.645	1965	—	μεταπρ.
Argosy	149.998	1970	150	Πακιστ.
North Star II	10.206	1943	160	Κινέζοι
Independencia	7.999	1945	152	Κινέζοι
Windfall	3.037	1970	100	Τούρκοι
Skycliffe	3.837	1971	—	—
Casa Grande	16.000	1944	270.000	Incom
Santa Clara	20.000	1966	835.000	Incom
Cracker State Mari- ne	20.000	1945	650.000	Incom
Everglades	20.000	1945	715.000	Incom
Essayons	9.959	1949	610.000	Incom
Eltanin	2.036	1957	107.000	Incom
Fair Runner	12.000	1966	176	B' Dech
Swan Point	27.177	1973	80	Asia Ab
Farsea III	17.506	1962	160	Ίνδοι
Mexicansea	39.638	1967	180	Ίνδοι

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:
Πρίν 20 χρόνια — Σεπτέμβριος 1971

Όνομα		TDW	Έτος	Δολάρια
Concordianfonn	TW	8.570	1942	168.000
Thorunn	TW	17.688	1962	2.375.000
Troubadour	TW	9.720	1954	937.000
Havtroll	TW	8.200	1956	775.000
Gerore	BC	10.650	1959	535.000
Pelikan	MT	20.720	1958	775.000
Wilhelm Jebsen	MT	18.945	1953	730.000

Πρίν 10 χρόνια — Σεπτέμβριος 1981

Dashwood	BC	153.321	1971	15.750.000
Cast Osprey	BC	104.754	1972	18.500.000
Asian Assurance	BC	27.308	1976	12.900.000
Valetta	BC	27.484	1968	6.400.000
Jade	TT	259.472	1971	3.750.000
Olympic Goal	MT	79.177	1965	1.850.000
Dione	MT	72.007	1967	1.530.000
Failaka	MT	31.462	1975	11.500.000
British Unity	MT	24.721	1969	4.600.000
British Loyalty	MT	24.290	1968	3.500.000
Globe Venus	MT	21.217	1975	7.550.000
Oriental Swallow	MT	7.010	1978	6.100.000

Πρίν 1 χρόνο — Σεπτέμβριος 1990

Concord Jindai	Tw	26.000	1983	15.000.000
Ealing	TW	20.223	1972	3.500.000
Marigo	TW	15.108	1972	1.750.000
De Xing	TW	15099	1974	3.000.000
Bi Sheng	Tw	16.271	1973	3.000.000
Artic C	Ref	7.568	1971	2.500.000
Pan Cedar	BC	119.000	1973	9.500.000
Bestore	BC	69.107	1977	10.000.000
Mexican Gulf	BC	56.324	1971	4.850.000
Lama Forest	BC	29.099	1977	7.700.000
Darya Chand	BC	27.061	1977	6.500.000
Sun Juan Victory	BC	29.240	1969	2.500.000
Reina Del Mar	BC	33.024	1985	11.700.000
Green Wood	BC	21.644	1984	9.000.000
Green Master	BC	21.644	1985	9.500.000
Huntsland	BC	18.820	1971	1.150.000
Vassilikos	MT	138.000	1976	16.750.000
Sibelius	MT	116.047	1972	10.000.000
Bright Oak	MT	60.800	1983	25.000.000
Caribbean Shoot II	MT	60.800	1983	25.000.000
Chios	MT	39.201	1982	25.000.000
Stolt Luisa Pando	MT	39.348	1982	21.050.000
Stolt Maria Pando	MT	39.348	1982	21.500.000

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106
TELEFAX: 42 20 108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

JRC

The only company that
manufactures everything you
need for a totally integrated
GMDSS installation.



"MAREL," ELECTRONICS S.A.

6. SOTIROS DIOS STR.
PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4123.943 - 4128.838 - 4127.710 - 4174.614
TELEX: 212525 MARL GR. - 1101 SPEL GR. - FAX: (01) 4127.819

JRC/RAYTHEON: You

RAYTHEON

An unparalleled worldwide sales and service network.

Raytheon and JRC are the only companies that can supply you with every GMDSS product you need, all made by one manufacturer. Each JRC component has been designed specifically to work as part of your totally integrated GMDSS installation.

For example, JRC makes the only GMDSS that provides the added simplicity and safety of having a single control unit which manages every aspect of standard MF/HF communication, plus the automatic transmission, monitoring and reception of DSC emergency alert signals.

With this superior, high level of dedication to GMDSS available from Raytheon, there is no reason to settle for outdated products, even if they come assembled in a pretty console. Raytheon can provide your complete ultra-modern GMDSS installation with maximum flexibility for bulkhead, table top or console mounting, for retrofits or new construction.

As a world leader in research and development of military electronics, Raytheon is on the cutting edge of today's most advanced technology. For five years we have worked very closely with JRC, ship owners, operators and crew members to determine the most functional, easy-to-use, ultra-reliable designs for GMDSS products. As a result, no other company can match the level of sophistication and the commitment to excellence that are part of every product we offer.

Our GMDSS equipment is type approved in some countries already, and approvals are pending in others, all over the world. But, wherever you sail with GMDSS from Raytheon aboard, you have the added confidence that comes from being protected by the world's largest, most experienced, marine electronics service network.

For more information about our GMDSS products, use the coupon or contact your nearest Raytheon headquarters.

GMDSS is the future of search and rescue, and worldwide communications. At Raytheon, we provide you with tomorrow's technology, today.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

MF/HF radio equipment is capable of voice communication, DSC and NBDP. It features automated alerts, calls by DSC and error-free messages in ARQ mode by NBDP.

- JSS-710/720 Radio Station
 - MF/HF Transmitter
 - All Wave Receiver
 - DSC Watch Receiver
 - DSC Terminal
 - Remote Controller
 - NBDP
 - Personal Computer
 - Printer
 - Automatic Antenna Tuner

INMARSAT SHIP EARTH STATION

The JRC SES is the most popular terminal in the world because of its superior reliability. It features distress alert and general communications on telex and telephone channels.

- JUE-45A MK II INMARSAT-A SES
 - ADE (Above Deck Equipment)
 - BDE (Below Deck Equipment)
 - Main Unit
 - VDU/Printer
 - Telephone Set
- JUE-75A INMARSAT-C SES
 - EME (Externally Mounted Equipment)
 - IME (Internally Mounted Equipment)
 - Data Terminal
 - Printer

VHF RADIOTELEPHONES

Designed for on-scene, ship-to-ship, and ship-to-shore communications; features built-in Digital Selective Calling (DSC).

- JHS-31 VHF Radiotelephone
- NRE-63 Watch Receiver
- NCH-329 Remote Controller
- NKG-52 Printer
- NRE-76 Guard Receiver
- JHS-7 Portable VHF Radiotelephone

NAVTEX, EGC AND HF MSI RECEIVERS

Receives safety information including navigational and meteorological warnings.

- NCR-300A NAVTEX Receiver
- NRD-230 HF MSI Receiver
- JRE-60A EGC Receiver
- NMB-265A EGC Decoder

SATELLITE EPIRB AND RADAR TRANSPONDER

EPIRB operates on 406 MHz and 121.5 MHz. Designed to float free if the ship sinks and activate automatically when afloat. Also available with manual release bracket.

SART (Search and Rescue Radar Transponder) responds when interrogated by a 9-GHz radar. It is the main means of locating a survival craft or its mother ship in distress.

- JQE-2A EPIRB
- JQX-10A SART (Radar Transponder)

MAIL TO: **RAYTHEON MARINE SALES AND SERVICE COMPANY**
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK

☐ Please send GMDSS product information.

NAME _____

TITLE _____

COMPANY _____

ADDRESS _____

TELEPHONE _____

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244
FAX (0279) 444223 • TELEX 81444

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road, Hudson, NH 03051 USA
TEL 603 881-5200
FAX 603 881-4756 • TELEX 681-7529

Specifications subject to change without notice.

For US flag vessels only: This device has not been approved by the FCC. This device is not, and may not be offered for sale or lease, or be sold or leased until such approval of the FCC has been obtained.

GMDSS connection.

ΤΑ ΝΕΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΛΕΣ

Μιά νέα συμφωνία των 'Ολλανδικών 'Αντιλλών με την Εύρωπαϊκή Κοινότητα έδωσε ένα καινούργιο τόνο αισιοδοξίας για το μέλλον του μικρού αυτού νησιωτικού συμπλέγματος της Καραϊβικής. Η συμφωνία αυτή επιτρέπει στα προϊόντα που προέρχονται από χώρες εκτός ΕΟΚ να έχουν πρόσβαση στην Κοινοτική αγορά εφόσον φορτώνονται μέσω μιας από τις 19 'Υπερπόντιες Περιοχές και 'Εδάφη της Κοινότητας (Overseas Countries and Territories και συγκεκριμένα OCT). Συγχρόνως η συμφωνία αντιγράφει τους κανόνες της ΕΟΚ για την προέλευση των προϊόντων, δεδομένου ότι εάν ο τελευταίος σταθμός παραγωγής ή συναρμολογήσεως έχει γίνει σε περιοχή OCT, το προϊόν έχει μεταχειρισθεί προϊόντος ΕΟΚ. Έτσι για παράδειγμα, ένας έργοστασιάρχης υποδημάτων της Βενεζουέλας, που διαθέτει υποδήματα φθηνότερα από τα 'Ιταλικά ή τα 'Ισπανικά, και θέλει να τα εισαγάγει στην Εύρωπαϊκή Αγορά, μπορεί να το επιτύχει εφόσον η τελική συναρμολογήσή τους γίνει στις 'Αντίλλες.

Οι 'Ολλανδικές 'Αντίλλες είναι τμήμα του Βασιλείου της 'Ολλανδίας και αποτελούν τη σημαντικότερη οικονομική μονάδα στο συγκρότημα των OCT. Μετά την αποχώρηση της νή-

σου 'Αρούμπα, η οποία έγινε χωριστή 'Ολλανδική περιοχή OCT, οι 'Ολλανδικές 'Αντίλλες περιλαμβάνουν ομάδα πέντε νησιών, ήτοι των υπηνέμων νησιών Κιουρασάο και Μποναίρ και των προσηνέμων νησιών του 'Αγ. Μαρτίνου, 'Αγ. Εύσταθίου και Σάμπα. Τα νησιά αυτά, δεδομένου ότι διαθέτουν πλήρη αυτονομία, εκτός της άμυνας και της εξωτερικής πολιτικής, δεν εκδηλώνουν διάθεση ανεξαρτησίας, πολύ περισσότερο πού η οικονομική, τεχνική και εκπαιδευτική βοήθεια της 'Ολλανδίας είναι αποφασιστικής σημασίας για το μέλλον τους. Από τα νησιά αυτά το Κιουρασάο είναι το μεγαλύτερο και πιο ανεπτυγμένο και φιλοξενεί την πρωτεύουσα Βίλεμσταντ. Διαθέτει λιμάνι φυσικό με βαθιά νερά και έχει πλεονεκτική θέση μεταξύ Νοτ. 'Αμερικής και Καραϊβικής. Διαθέτει ακόμη διύλιστήρια πετρελαίου, ελευθέρα ζώνη, ναυπηγείο και ισχυρό οικονομικό κέντρο πλωτών εξεδρών.

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι τα πέντε αυτά νησιά δεν σχηματίζουν δικό τους γεωγραφικό συγκρότημα, δεδομένου ότι τα μέν Κιουρασάο και Μποναίρ βρίσκονται κοντά στις βόρειες ακτές της Βενεζουέλας, ενώ τα άλλα τρία ανήκουν στο σύμπλεγμα των Μικρών 'Αντιλλών σε μεγάλη απόσταση από τα δύο πρώτα. Τα κοινά στοιχεία

πού τα συνδέουν είναι ότι βρίσκονται όλα στην Καραϊβική θάλασσα και ότι ανήκουν στην 'Ολλανδία εκτός από το νησί του 'Αγ. Μαρτίνου που ανήκει κατά το ήμισυ στη Γαλλία.

Μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των 'Ολλανδικών 'Αντιλλών και στην διεθνή προβολή τους έχει δώσει τώρα τελευταία η εκεί δημιουργία του δευτέρου, προνομιούχου, νηολογίου της 'Ολλανδίας. Το νηολόγιο των 'Αντιλλών συμβάλλει πράγματι στη διατήρηση του γοήτρου της 'Ολλανδικής σημαίας, δεδομένου ότι είναι αυτό που προσφέρει τις χαμηλότερες απαιτήσεις κεφαλαίων, την ευελιξία στη συγκρότηση των πληρωμάτων και τη μειωμένη φορολογία, η οποία μάλιστα είναι επιλεκτική μεταξύ πάγιου φόρου χωρητικότητας ασχέτως κερδών (0,22 δολλ. κατά κ.ο.χ.) και φόρου επί των κερδών (7-9%).

Με τα πλεονεκτήματα αυτά και άλλες ακόμα οικονομικές διευκολύνσεις το νηολόγιο των 'Αντιλλών έχει προσελκύσει μέχρι σήμερα 130 πλοία με ρυθμό ετήσιας αύξησεως 20-30 μονάδων. Οι ιδιοκτήτες των πλοίων αυτών είναι κυρίως 'Ολλανδοί και Γερμανοί, δεν λείπουν όμως και άλλες εθνικότητες, όπως οι Νοτιοαμερικανοί, οι Σκανδιναβοί και οι 'Ανατολικοευρωπαίοι. Ένας από τους στόχους

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

του νηολογίου είναι η προσέλκυση πλοίων από το Χόγκ Κόγκ λόγω των εκεί αναμενόμενων σοβαρών πολιτικών αλλαγών. Πράγματι αρκετοί πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ και της Φορμόζας έχουν δείξει σχετικό ενδιαφέρον, αλλά, όπως υποστηρίζουν οι αρμόδιοι παράγοντες, το νηολόγιο των Αντιλλών δεν είναι ακόμα σε θέση να προσφέρει ένα πλήρες «πακέτο» διευκολύνσεων.

Ένα από τα σοβαρότερα όργανα για την ολοκλήρωση του νηολογιακού συστήματος είναι η πρόσφατα υπογραφείσα συμφωνία με την ΕΟΚ για την οποία κάναμε λόγο στην αρχή. Το δεύτερο όργανο αναφέρεται στη νομοθετική ρύμιση της διπλής νηολογήσεως των χρονοναυλωμένων (γυμνών) πλοίων, η οποία έχει συμπληρωθεί από θεωρητική άποψη αλλά χρειάζεται αρκετή ακόμα διαδικασία μέχρι να τεθεί σε εφαρμογή τον Οκτώβριο ή τον Νοέμβριο.

Παρά τα πρόσθετα αυτά πλεονεκτήματα, η γενική εντύπωση είναι ότι δεν πρέπει να αναμένεται καμμία θεαματική εισροή πλοίων στο νηολόγιο των Αντιλλών. Οι αρμόδιοι πιστεύουν ότι το όλο θέμα δεν είναι να προστεθεί μία ακόμα Λιβερία ή Παναμάς, αλλά να

αντιμετωπισθεί στο σύνολό του σαν ευρύ φάσμα οικονομικών υπηρεσιών. Η νηολόγηση μεγάλου αριθμού πλοίων θα ενισχύσει ασφαλώς και τον οικονομικό τομέα των πλωτών εξεδρών αλλά χρειάζεται εταιρίες διατεθειμένες να κρατήσουν την ποιότητα της σημαίας. Όπως δήλωσε ο Διευθυντής της Επιθεωρήσεως (Inspectorate), οι Αντίλλες δεν θέλουν να μαζέψουν απορρίμματα, δεδομένου ότι όφειλουν να συμμορφώνονται με την όλλανδική ναυτική νομοθεσία. Θά ήταν επομένως επικίνδυνο να ξεκινήσει με την αποδοχή πλοίων τα οποία στην πρώτη αυστηροποίηση του επιπέδου ελέγχου θα διέρεαν προς άλλα ελεύθερα νηολόγια. Υπάρχουν άλλωστε πολλοί που φοβούνται ότι η εφαρμογή της διπλής νηολογήσεως θα απαιτήσει σοβαρή διοικητική υποδομή, η οποία λείπει σήμερα, παρά τον πρόσφατο διπλασιασμό του προσωπικού της Επιθεωρήσεως.

Ένας άλλος σοβαρός τομέας ανάπτυξεως των Όλλανδικών Αντιλλών είναι ο τουρισμός. Σημειωτέον ότι τα τρία μικρότερα νησιά εξαρτώνται σχεδόν τελείως από τον τουρισμό. Το Κιουρασάο πάντως παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κίνηση. Οι τουρίστες που έ-

φθασαν στο λιμάνι του τό 1990 έφθασαν σχεδόν τής 160.000 και τα κρουαζιερόπλοια ξεπέρασαν τα 260, ενώ για τό 1991 η κίνηση υπολογίζεται ακόμα μεγαλύτερη. Η μακροπρόθεσμη όμως τουριστική πολιτική δεν στηρίζεται μόνο στην ποσοτική αύξηση αλλά έχει δυό βασικούς στόχους: να καρπωθεί μέν τα οικονομικά ωφέληματα του τουρισμού των κρουαζιερών χωρίς όμως να κορεσθεί μέχρι του σημείου να πάψει να είναι έλκυστικό, όπως συνέβη με πολλούς άλλους τόπους αναψυχής. Η τάση των κρουαζιεροπλοίων που μεγιστοποιούν τα δικά τους έσοδα ένθαρρύνοντας την επί του πλοίου κατανάλωση (έστιατόρια, καζίνα, καταστήματα κλπ.) σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του τόπου προσεγγίσεως, έχει δυσμενή αποτελέσματα. Γι' αυτό και ο Διευθυντής του γραφείου τουριστικής ανάπτυξεως πιστεύει ότι δεν πρέπει να επιτρέψουν στους τουρίστες να κατακλύσουν τό Κιουρασάο αλλά να τους σταματήσουν όταν οι έτήσιες έπισκέψεις υπερβούν κατά 2,5 φορές τον πληθυσμό του νησιού που άνέρχεται σε 150.000 ψυχές.

Πύλος και Καλαμάτα

I. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & I. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ**ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ**

Λίγους μήνες μετά τον πόλεμο στον Περσικό Κόλπο, η βιομηχανία της θαλάσσιας μεταφοράς στη Μέση Ανατολή ξαναβρίσκει το δρόμο της κατά τον πιο έντυπωσιακό τρόπο. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι οργανισμοί που ασχολούνται με τις μεταφορές στη περιοχή, στη προσπάθειά τους να διατηρήσουν την εικόνα ενός κανονικού επιχειρηματικού κόσμου, ήταν παρόντες στη Διέθνή Έκθεση των Βρυξελλών για τα φορτία και τη διανομή τους. Και πολλοί μεταξύ αυτών ήταν εκείνοι που βεβαίωναν ότι η κίνηση έχει αυξηθεί κατά 50% σε σχέση με την πρό της κρίσεως κίνηση.

Σύμφωνα με τον αναπληρωτή διευθυντή πωλήσεων και φορτίων της Σαουδαβικής εταιρίας Saudi Cargo, η ανασυγκρότηση του Κουβέϊτ έχει αποφέρει ήδη μία αληθινή ανάκαμψη στο επίπεδο των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών. Και είναι ανάγκη ακόμη, όπως η Κυβέρνηση του Κουβέϊτ χαλαρώσει περισσότερο τους περιορισμούς της στις εισαγωγές και εξαγωγές ώστε να ικανοποιήσει την αύξουσα ζήτηση.

Πρίν τον πόλεμο, τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ήταν κυρίως μηχανές και εξαρτήματα. Σήμερα όμως μεταφέρετε ένα ευρύτατο φάσμα εμπορευμάτων που αρχίζουν από τα τρόφιμα και φθάνουν ως τα είδη επιπλώσεως. Η θυγατρική εταιρία της Saudi Cargo που εδρεύει στη Τζέντα έχει ιδιαίτερα μεγάλες δυνατότητες και υπενθυμίζεται ότι το λιμάνι της Τζέντα στην Έρυθρά, κείμενο πλέον των 2000 χμ. από τη γραμμή του μετώπου, έπαιξε ρόλο — κλειδί στη διάρκεια της συρράξεως. Γιατί ήταν πράγματι το μόνο ίσως λιμάνι που μπορούσε να δέχεται ή να στέλνει εμπορεύματα από ή προς δολον τον κόσμο όσο διαρκούσαν οι επιχειρήσεις. Και ενώ η μεταφορά επιβατών επηρεάστηκε βαθύτατα από την κρίση, στον τομέα των φορτίων η εταιρία ήταν σε θέση να δέχεται περί

τούς 100 τόννους εμπορευμάτων την ημέρα.

Στόν νότιο μυχό του Περσικού, τό Άμπου Ντάμπι διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην ανασυγκρότηση του Κουβέϊτ. Τό λιμάνι Mina Zayed στην πόλη του Abu Dhabi, απέχει περί τά 460 χμ. από τό Κουβέϊτ. Η δραστηριότητά του έχει αυξηθεί σημαντικά τούς τελευταίους μήνες, αλλά οι τοπικές αρχές προετοιμάζονται για πολύ μεγαλύτερη ανάπτυξη τούς επόμενους μήνες, υπολογίζοντας ότι η κίνησή του τουλάχιστον θά διπλασιασθεί σε σύγκριση μέ την προπολεμική. Τό Άμπου Ντάμπι δέν προσφέρει μόνο τή βοήθειά του στούς «γείτονες» τής Μέσης Ανατολής, αλλά παράλληλα παρέχει ειδικές διευκολύνσεις στά πλοία που μεταφέρουν φορτία προοριζόμενα για τό Κουβέϊτ, καθώς και στά πλοία που κατευθύνονται πρός τά άλλα κράτη που βρίσκονται στό βόρειο τμήμα του Κόλπου και υπέστησαν σοβαρές δοκιμασίες στη διάρκεια τής σύρραξης. Μεταξύ των διευκολύνσεων περιλαμβάνεται ή σημαντική μείωση των δαπανών φορτοεκφορτώσεως και χειρισμού φορτίων, οι οποίες δαπάνες μπορούν να μειωθούν ακόμα περισσότερο ώστε ή Mina Zayed να γίνει ακόμα πιο συναγωνιστική στό τομέα των εύκολιων αποθηκεύσεως. Η Mina Zayed έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διάρκεια του πολέμου, μειώνοντας τά τέλη αποθηκεύσεως των εκφορτωμένων φορτίων μέ προορισμό τό Κουβέϊτ. Η εξαίρεση αυτή που εφαρμόζεται για εμπορεύματα που εκφορτώθηκαν πρίν από τίς 1 Νοεμβρίου 1990, θά ισχύει για ένα ακόμη έτος, για να βοηθήσει ειδικά τούς εμπόρους του Κουβέϊτ που δοκιμάστηκαν σκληρά από τή σύρραξη. Άλλά και γενικώτερα ή Mina Zayed έχει υπολογίσιμη συμμετοχή στην ανάπτυξη υποδομής στά Ένωμένα Άραβικά Εμιράτα, ή οποία επέτρεψε τή πρόοδο του εμπορίου τους σε εθνικό και διε-

θνές επίπεδο.

Λίγο βορειότερα στη χερσόνησο του Όμάν, τό Port Rashid διαπιστώνει ότι επί τρία συνεχή χρόνια γνωρίζει μία συνεχή αύξουσα πρόοδο των συναλλαγών του. Τόν περασμένο Άπρίλιο ή κίνηση έφθασε τά 50.000 ΕΥΡ, γεγονός που μαρτυρεί αλματώδη ανασυγκρότηση σε σύγκριση μέ τήν κάμψη του 25% που παρουσίασε στη διάρκεια του πολέμου. Οι υπεύθυνοι του λιμένος όμολογούν ότι μολονότι ήταν βέβαιοι για τήν αποκατάσταση του εμπορίου τής περιοχής, δέν περίμεναν ότι θά έρχόταν μέ τόση ταχύτητα, πράγμα που τούς κάνει τώρα να προετοιμάζονται για μία ιδιαίτερα καλή χρονικά κατά τήν όποία έλπίζουν ή κίνηση να φθάσει τό ένα εκατομμύριο κοντέινερς. Ως κύρια αίτια περιστολής και ύφεσης του εμπορίου κατά τή διάρκεια τής συρράξεως, θεωρείται ή αύξηση των ασφαλίσεων, ή μείωση των όποιων μετά τήν ειρήνευση θά έπιτρέψει στην περιοχή να γνωρίζει συνεχώς καλύτερες ημέρες. Οι καλύτερες αυτές ημέρες μεταφράζονται στη συνολική οικονομική άνοδο τήν όποια δικαιούται τό τμήμα αυτό τής ύφης. Δέν είναι μόνο τό Ιράκ και τό Κουβέϊτ που πρέπει να ανοικοδομηθούν, αλλά και όλόκληρος ό πληθυσμός τής περιοχής που πρέπει να απολαύσει μία αληθινή πρόοδο και ευημερία. Οι ειδικοί προβλέπουν ότι ό πληθυσμός τής περιοχής αυτής θά φθάσει μέχρι τό τέλος του αιώνα τό 1,7 δις. ανθρώπων, πράγμα που σημαίνει ότι θά αυξηθεί κατά 34% σε σύγκριση μέ τόν σημερινό πληθυσμό της, που ανέρχεται σε 1,3 δισεκατομμύρια. Η θετική και εύλογη αυτή πρόβλεψη αποτελεεί ένα μήνυμα προς τή βιομηχανία των μεταφορών, στην όποία ή περιοχή θά αποταθεί για να αντιμετωπίσει τή σταθερή και αισθητά αυξανόμενη ζήτηση.

Ε.Σ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Πλοiάρια στή μάχη γιά καθαρές θάλασσες καί άκτές



Μία ελληνική εταιρία, ή «Έκολμαρiν Έλλάς», δημιούργημα του έφοπλιστικού οίκου Δημ. Γ. Πατέρα, έχει προχωρήσει σέ σημαντικές επενδύσεις γιά τήν άπόκτηση πλωτών μέσων καί κατάλληλων μηχανισμών γιά τήν αντιμετώπιση κάθε προβλήματος πού συνδέεται μέ τή ρύπανση των άκτών καί τής θάλασσας στήν Έλλάδα.

Τό εικονιζόμενο πλοiάριο «Pelican» είναι ένα πολλαπλής χρήσεως σκάφος γιά τή καταπολέμηση τής θαλάσσιας ρύπανσης, έφοδιασμένο μέ μηχανήματα γιά τήν συλλογή επιπλεόντων αντικειμένων καί χημικών προϊόντων όπως είναι όρυκτά έλαια, άφρός, μικρά μόρια καθώς καί μικροαντικείμενα, όπως πλαστικές σακούλες, μποτίλιες, χαρτιά, ξύλα κλπ. Τό σκάφος είναι επίσης έφοδιασμένο μέ μηχανήματα γιά τήν δξυγόνωση στάσιμων ύδάτων καί τόν καθαρισμό των άκτών. Θά μπορούσε επίσης νά χρησιμοποιηθεί καί γιά τή καταπολέμηση τής φωτιάς.

Τό «Pelican» παρέχει επίσης τήν εύκολία εγκατάστασης μηχανημάτων γιά τήν αυτόματη δειγματοληψία καί τήν επί τόπου ανάλυση των ύδάτων τής καθαριζόμενης περιοχής, έτσι ώστε νά είναι δυνατή ή άπόδειξη εάν ύπάρξε ή όχι ρύπανση τής θάλασσας στη συγκεκριμένη περιοχή.

Οι βασικές ύπηρεσίες πού προσφέρει τό πλοiάριο «Pelican» είναι:

— Συλλογή σκουπιδιών

Έδώ περιλαμβάνονται αίτίες ρύπανσης χαμηλής πυκνότητας καί μεγάλου όγκου, όπως πλαστικές σακούλες, μποτίλιες, τενεκέδες κλπ.

Μεγάλες θαλάσσιες περιοχές μπορούν νά καλυφθούν άπό μία σχετική μικρή ποσότητα σκουπιδιών. Τό «Pelican» μπορεί νά λειτουργήσει μέ ταχύτητα 2 κόμβων συλλέγοντας σκουπίδια σέ βάθος περίπου 50 εκ.

Σέ λιμάνια όπου τά επιπλέοντα σκουπίδια συγκεντρώνονται ανάμεσα καί πίσω άπό τά πλοiα, τό σκάφος μπορεί παραμένοντας στάσιμο νά παράγει άπορρόφηση μεγάλης εκτάσεως μέ άποτέλεσμα τή συλλογή αυτών των σκουπιδιών.

— Συλλογή πετρελαιοειδών

Τό «Pelican» άπορροφά τήν μολυσμένη επιφάνεια καί μέσω ενός μηχανήματος διαχωρισμού διαχωρίζει τά έλαια άπό τό νερό. Τό μηχανήμα λειτουργεί βάσει του συστήματος διαχωρισμού μέ τήν βοήθεια κενού άέρος καί οι δοκιμές έχουν δείξει 100% διαχωρισμό τοποθετώντας τό σκάφος αυτό σέ πλεονεκτική θέση, συγκρινόμενο μέ άλλα μηχανικά συστήματα διαχωρισμού.

Η χωρητικότης καί επαναπερισυλλογή καθαρού (διαχωρισμού) ελαίου είναι 15 κυβικά μέτρα ανά ώρα μέ άναρρόφηση του άκαθάριστου νερού τής τάξεως ενός κυβικού μέτρου ανά δευτερόλεπτο.

Σημειώνεται ακόμη ότι ό διαχωρισμός μέ τή μέθοδο του κενού άέρα είναι περισσότερο ικανοποιητικός συγκρινόμενος μέ τή μηχανική μέθοδο πού συνηθίζεται καί έχει καί τό πρόσθετο πλεονέκτημα ότι δέν δημιουργεί γαλάκτωμα.

— Όξυγόνωση του ύδατος

Αυτό τό πρόβλημα περιορίζεται μέ

τήν άπορρόφηση, τό διαχωρισμό καί τή μέθοδο τής δξυγόνωσης.

Η δξυγόνωση συντελείται μέ έκχυση/έκτόξευση στο ύπό δξυγόνωση νερό μείγματος νερού - άέρα κάτω άπό ύψηλή πίεση. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον άφορά τά στάσιμα ύδατα.

— Καθαρισμός ύφάλων καί άκτών

Μιά άντλία μέ τήν όποία είναι έφοδιασμένο τό πλοiάριο μπορεί νά εκτοξεύσει μέ μεγάλη πίεση ποσότητα θαλάσσιου νερού 60 κυβ. τήν ώρα καί σέ άπόσταση 55 μέτρων έτσι ώστε νά μετακινήσει υπόλοιπα ελαίου, όργανικές ύλες, κλπ.

Κάτω άπό όμαλές συνθήκες μπορεί νά καθαρίσει έκταση βράχου 3.000 τετραγ. μέτρων σέ μία ώρα.

— Καθαρισμός πετρελαιοκηλίδων

Γιά τό καθαρισμό πετρελαιοκηλίδων μακριά άπό τίς άκτές τό «Pelican» έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο είδικό τρόπο ώστε νά είναι έφικτή ή εύκολη μεταφορά του πάνω σέ άπλά είδικά όχήματα (τρέιλερ), χωρίς νά χρειάζεται προηγουμένως είδική άδεια, σέ όλα τά νησιά σέ περίπτωση ανάγκης.

Τό «Pelican» μπορεί νά αναπτύξει ανώτερη ταχύτητα 8 κόμβων ή όποία του επιτρέπει νά φθάσει άρκετά σύντομα σέ μία πετρελαιοκηλίδα.

Τέλος, τό γεγονός ότι τό πλοiάρχιο είναι πολύ εύέλικτο καί έξοπλισμένο μέ άντλία 60 κυβ. τήν ώρα, μπορεί νά χρησιμοποιηθεί σέ άνάγκη σάν πυροσβεστική μονάδα.

Μέχρι σήμερα σκάφη του τύπου αυτού έχουν χρησιμοποιηθεί μέ μεγάλη άποτελεσματικότητα στη Μεσόγειο, καθαρίζοντας τή θάλασσα άπό μεγάλες ποσότητες πετρελαίου, όπως παραδείγματος χάριν στη σύγκρουση του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Πάτμος» στα στενά τής Μεσσίνα τό 1985, όταν ένα «Pelican» περισυνέλεξε περίπου 200.000 λίτρα πετρελαίου.

Η «Έκολμαρiν Έλλάς» διαθέτει επίσης τόν «καθαριστή άκτών», ένα μικρό όχημα σχεδιασμένο γιά τόν καθαρισμό τόν άμμόδη άκτών. Αυτό τό μηχανήμα είναι γρήγορο καί ικανό καί ή άμεση όρατή έντύπωση καθαριότητας πού δημιουργεί είναι πού θετική γιά τή τουριστική βιομηχανία.

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

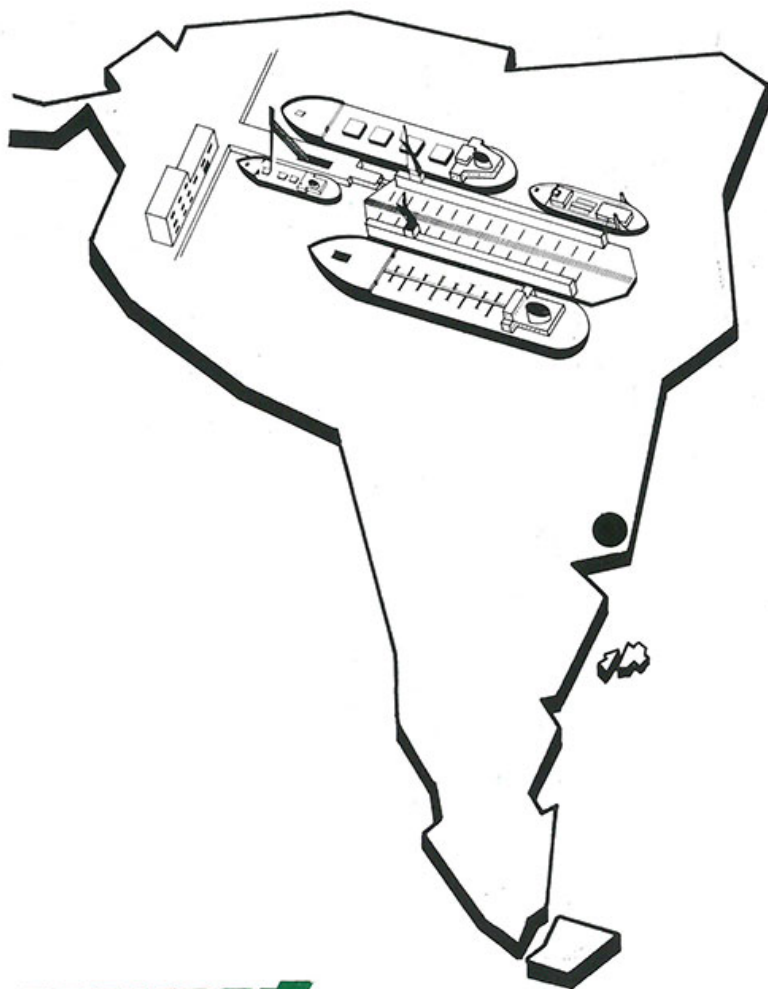
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Πρός απελευθέρωση της ναυτιλίας

Με απόφαση του Προέδρου της χώρας Κάρλος Μένεμ αίρονται οι περιορισμοί που υπήρχαν στη λειτουργία των πλοίων υπό εθνική σημαία. Συγκεκριμένα το προεδρικό διάταγμα επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να ζητούν τη προσωρινή μετανολόγηση των πλοίων τους σε άλλα νηολόγια για δύο χρόνια, με δυνατότητα να ρυθμίζουν το ύψος της επάνδρωσης σύμφωνα με τους κανονισμούς του ξένου νηολογίου. Επίσης αίρεται η υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων στην έσωτερική ασφαλιστική αγορά, ενώ τα μετανολογημένα πλοία θα συνεχίζουν να απολαμβάνουν τα προνόμια των πλοίων υπό σημαία. Άργεντινής στις τοπικές κόνφερανς. Σε περίπτωση που Άργεντινοί ναυτικοί θα παραμείνουν στα μετανολογημένα πλοία, οι πλοιοκτήτες θα είναι υποχρεωμένοι να συνεχίζουν την καταβολή τελών σύνταξης, υγειονομικής περίθαλψης, και συμμετοχής σε συνδικαλιστικές ενώσεις.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά πλοία με διπλό κέλυφος

Η Ένωση των Ιαπώνων εφοπλιστών και Ιάπωνες εισαγωγείς πετρελαίου θεωρούν πρόωπη και προκατειλημμένη τη μεταστροφή του IMO που φαίνεται να προσχωρεί στην αμερικανική θέση για το ζήτημα του διπλού κελύφους των πετρελαιοφόρων. Μολονότι δεν έχουν καμιά αντίρρηση για τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, πιστεύουν ότι οι σχετικές συστάσεις του IMO δεν έλαβαν υπόψη τις ο

κονομικές επιπτώσεις που συνεπάγεται η εφαρμογή τους.

Από την πλευρά τους οι Ιάπωνες υποστηρίζουν ότι τα πετρελαιοφόρα άνω των 24 ετών πρέπει να εξαιρεθούν από κάθε νέο μέτρο που θα εφαρμοσθεί, παραβλέποντας όμως ότι ακριβώς τα ηλικιωμένα αυτά πλοία είναι που παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο ρυπάνσεως της θάλασσας. Κατά την άποψή τους πάντως η εφαρμογή κανόνων του αμερικανικού τύπου θα επιφέρει σοβαρή αύξηση του ναυπηγικού κόστους για τους ακόλουθους τρεις λόγους: Πρώτον γιατί ουσιαστικά ένα πετρελαιοφόρο διπλού κελύφους — διπλού πυθμένος — κοστίζει 15-25% περισσότερο από ένα ομοίου μεγέθους πλοίο.

Δεύτερον γιατί κάθε επιπλέον σημαντική ζήτηση πλοίων ενώπιον της περιορισμένης ναυπηγικής δυναμικότητας θα είναι άφορμή εκρήξεως των τιμών. Καί τρίτον γιατί η έλλειψη εργατικών χεριών, έντελως εξειδικευμένων στην ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία θα αποτελέσει ένα ακόμα παράγοντα ύψωσης των τιμών.

Είναι όλων αυτών οι Ιάπωνες αρμόδιοι θεωρούν πολύ πιο χρήσιμα για την προστασία του περιβάλλοντος αφενός μόνον τη καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και αφετέρου τη καλύτερη συντήρηση των πλοίων.

IPAN

Εξόφληση χρεών

Τη πρώτη δόση της εξόφλησης του μεγάλου χρέους της προς την νορβηγική ναυτιλιακή εταιρία Μπέργκεσεν κατέβαλε η Έθνική ναυτιλιακή εταιρία του Ιράν. Το χρέος της NITC ύψους 24,5 εκατ. δολλαρίων αφορά χρονοναυλώσεις από τον περασμένο Μάιο και ήδη, όπως ανακοίνωσε η Μπέρ

γκεσεν έχει αναληφθεί δικαστική και διπλωματική προσπάθεια για την εξόφλησή του. Η NITC έχει ανεξόφλητα χρέη από χρονοναυλώσεις και σε άλλους Νορβηγούς πλοιοκτήτες, συνολικού ύψους 30 εκατ. δολλαρίων.

Η Ένωση Νορβηγών Πλοιοκτητών έχει αναλάβει διπλωματικές πιέσεις προς το Ιράν για την εξόφληση του χρέους αλλά πρόσφατα κάλεσε τα μέλη της να αναλάβουν και άτομικές πρωτοβουλίες για την είσπραξη των οφειλομένων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ανανέωση του στόλου της ΒΡ

Η νέα φάση ανανέωσης του στόλου της Μπρίτις Πετρόλειου περιλαμβάνει τη ναυπήγηση τριών δεξαμενοπλοίων των 41.000 τόν. d.w., με παραδόσεις τα έτη 1993-1994. Ηδη εξετάζονται προσφορές ναυπηγείων της Εύρωπης, της Άπω Ανατολής και των ιαπωνικών ναυπηγείων της Μιτσουμπίσι. Τα νέα δεξαμενόπλοια θα είναι εξοπλισμένα με ενισχυμένα διπλά τοιχώματα ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις του Αμερικανικού Αντιρρυπαντικού Νόμου και η κατασκευή τους θα επιτρέπει τη μεταφορά σχεδόν κάθε τύπου καθαρού προϊόντος καθώς και άργου πετρελαίου.

Μετά ένδεκα χρόνια

Υστερα από μία ολόκληρη δεκαετία επανήλθε στην επικαιρότητα το θέμα της αυτανόρησ απώλειας του βρετανικού μπάλκ κάρριερ «Derbyshire», το οποίο χάθηκε τον Σεπτέμβριο του 1980 σε ένα τυφώνα στην Κινεζική θάλασσα, χωρίς να έχει εκπέμψει κανένα σήμα κινδύνου ή βοήθειας, παρασύροντας στον ύγρο τάφο του 44 επιβαίνοντες.

Μολονότι η απώλεια έγινε υπό μυστηριώδεις συνθήκες, η αρμόδια βρετανική υπηρεσία δεν είχε κρίνει αναγκαίο να διατάξει περαιτέρω έρευνα του ατυχήματος. Το γεγονός όμως ότι στο μεταξύ βυθίστηκαν άλλα δύο αδελφά πλοία του Derbyshire και μερικές άλλες ένδειξεις, έπεισαν ορισμένους ναυτικούς έμπειρογνώμονες, τα ναυτεργατικά σωματεία και τους συγγενείς των θυμάτων, ότι η απώλεια οφειλόταν σε κατασκευαστικά ελαττώματα του πλοίου. Η Υπηρεσία αναγκάστηκε να διατάξει νέα προανάκριση, η οποία όμως δεν κατέληξε σε πειστικά συμπεράσματα. Οι οικογένειες των



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 18536 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916
Tlx: 241150-213207 GMS GR. 213025 SSK GR.
Telefax: 4182432

θυμάτων εξακολούθησαν να απαιτούν τη διεξαγωγή τακτικής έρευνας, αλλά η Κυβέρνηση αρνήθηκε σταθερά να επανέλθει επί του ζητήματος.

Τελικά με την επιμονή των ενδιαφερομένων, το βρετανικό σωματείο εργατών μεταφορών (RMT) αποφάσισε να εξαντλήσει τις δυνατότητες άνευρέσεως του ναυαγίου και προς το σκοπό αυτό ήλθε σε επαφή με την αμερικανική εταιρία η οποία το 1985 είχε ανακαλύψει το ναυάγιο του «Τιτανικού» και πίο πρόσφατα το ναυάγιο του «Βί-σмарк». Στόχος της ενέργειας αυτής είναι να εύρεθεί και να φωτογραφηθεί το ναυάγιο, με την ελπίδα ότι οι σχετικές εικόνες θα δείξουν καθαρά αν πράγματι αίτια του ατυχήματος ήταν τα κατασκευαστικά ελαττώματα του πλοίου.

ΜΕΞΙΚΟ

Μιά μεγάλη ιδιωτική εταιρία

Η Ιδιωτική μεξικανική ναυτιλιακή εταιρία *Transportation Maritima Mexicana (TMM)* έχει καταστεί ο εθνικός θαλάσσιος μεταφορέας του Μεξικού, χωρίς κρατική βοήθεια. Σήμερα συνεχίζει την ανάπτυξη της με παράλληλη διείσδυση σε χερσαίες δραστηριότητες.

Η TMM ιδρύθηκε το 1955 από την οικογένεια Serrano αλλά μέχρι το 1962 εξουσιαζόταν από το Κράτος που κατείχε το 30% των μετοχών της μέσω διαφόρων οικονομικών οργανισμών. Στη συνέχεια με τη πολιτική της αποκρατικοποίησης των επιχειρήσεων το Κράτος περιορίστηκε μόνο στο 5%, το οποίο κατέχει και σήμερα. Σήμερα μεγαλύτερος μέτοχος είναι η εταιρία *Grupo Servia* που διευθύνει ο Jose Serrano.

Ο στόλος συνίσταται σε μικρά πολλαπλής χρήσεως πλοία με δικό τους εξοπλισμό χειρισμού φορτίων λόγω της ελλείψεως λιμενικών εγκαταστάσεων κατάλληλων για κοντέινερ και λόγω του μεγάλου διαφορισμού των λιμένων προσεγγίσεως και των εμπορευμάτων. Υπολογίζεται ότι η TMM εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών μεταξύ Μεξικού και Άπω Ανατολής

και το 50% των μεταφορών μεταξύ Μεξικού και Ευρώπης. Πολύ μικρότερο ποσοστό κατέχει στις μεταφορές μεταξύ Μεξικού και Ήν. Πολιτειών.

Για την εξυπηρέτηση των 10 μεγάλων τακτικών γραμμών που δραστηριοποιούνται στις παραπάνω περιοχές διαθέτει 22 σκάφη συνολικής δυναμικότητας 25.000 εμποροκιβωτίων. Προβλέπει δέ να αυξήσει μέχρι το 1993 τη δύναμή της με πέντε πλοία κοντέινερ των 2200 - 2500 EVP.

Στόν συνεχώς βελτιούμενο τομέα των μικτών - χερσαίων μεταφορών της, η TMM διαθέτει 120 μονάδες βαρέων φορτίων και ένα έκτεταμένο δίκτυο τερμινάλ, ενώ στο σιδηροδρομικό τομέα συνεργάζεται με τους εθνικούς σιδηροδρόμους του Μεξικού για τη σύνδεση των λιμένων με τις περιοχές παραγωγής και καταναλώσεως.

Τά ναυπηγεία AUVER

Μετά από μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις, τα όλλανδικά ναυπηγεία *Verolme Botlek* ανέλαβαν τη διεύθυνση των ναυπηγείων *Astilleros Unidos de Veracruz AUVER* του Μεξικού.

Τά ναυπηγεία AUVER είναι τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στο Μεξικό, σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '80 από την A & P, *Appledore* και έχουν εξοπλισθεί με όλη τη σύγχρονη τεχνολογία στον τομέα των ναυπηγήσεων, κατασκευών και έπισκευών πλοίων, μέχρι 80.000 τόν. d.w.

Μετά την εγκατάσταση της καινούργιας πλωτής δεξαμενής, η δυναμικότητά τους θα αυξηθεί και σε πλοία μεγαλύτερου μεγέθους.

Μέ ένα εργατικό δυναμικό 2.000 ατόμων, επικεφαλής του οποίου έχουν τεθεί Όλλανδοί μάντζερς και τεχνικοί, σε μία τοποθεσία ιδανική για πλοία που ταξιδεύουν στις περιοχές του κόλπου του Μεξικού και της Καραϊβικής, τά ναυπηγεία AUVER είναι σε θέση να προσφέρουν συναγωνιστικές τιμές και σύντομους χρόνους περατώσεως των έπισκευών.

Ο νέος γενικός διευθυντής της μονάδος κ. *Albert Van Nieuwkoop*, πιστεύει ότι με την στενότητα χρόνου που υπάρχει σήμερα

στά ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, τά ναυπηγεία AUVER είναι μία οικονομικότερη εναλλακτική λύση από τά ακριβότερα ναυπηγεία της Ευρώπης, ειδικά για δεξαμενόπλοια και μπάλκερς.

Τά ναυπηγεία AUVER αντιπροσωπεύονται στην Ελλάδα από την: *T. J. Gianvris Marine Services Co. Ltd.*, Τηλ. 4516195, τλξ. 241150 GMS GR, φάξ: 4182432.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Μείωση του στόλου

Η δύναμη του υπό νορβηγικό έλεγχο εμπορικού στόλου παραμένει στάσιμη από τις αρχές του έτους. Παρά την αύξηση του αριθμού των πλοίων κατά 10 μονάδες σε 1.561 πλοία, το τοννάζ παρέμεινε σταθερό, υπολογιζόμενο στις αρχές Απριλίου σε 54,9 εκατ. τόν. d.w. έναντι των 55,2 εκατ. τόν. d.w. τόν Φεβρουάριο του 1991.

Στάσιμος επίσης παραμένει και ο στόλος που είναι νηολογημένος στο NIS. Τό πρώτο τρίμηνο του έτους ο στόλος αυτός αριθμούσε 917 πλοία, 40,7 εκατ. τόν. d.w.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

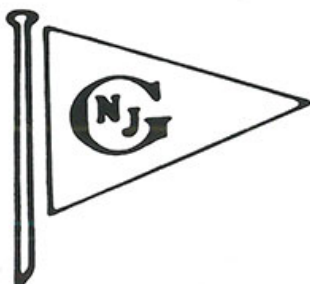
Η παράδοση του «Ecstasy»

Αφού καθυστέρησε αρκετά λόγω της πτωχεύσεως της Βαρτσίλα, η παράδοση του κρουαζιερόπλοου «Ecstasy» στην Κάρνιβαλ Κρούζ Λάινς έπετεύχθη τελικά στις 18 Απριλίου.

Τό εν λόγω υπερωκεάνιο είχε παραγγελθεί τόν Ιανουάριο του 1987 στά ναυπηγεία του Έλσινκι σε μία εκτός συναγωνισμού τιμή. Είναι τό δεύτερο μις τριάδας υπερωκεανίων της τάξεως των 70.600 τόν. γκρός και 2.600 καμινών με τά όποια η Κάρνιβαλ Κρούζ θά ενίσχυε την κυρίαρχη θέση της στην αγορά των κρουαζιερών της Καραϊβικής. Η πραγματοποίηση όμως της παραγγελίας κινδύνευσε από την ήχηρή πτώχευση, τόν Οκτώβριο του 1989, της εταιρίας *Wartsila Marine Industries*, η όποια είχε προέλθει τό 1987 από τή συγχώνευση των ναυπηγείων Βαρτσίλα και Βαλμέτ.

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



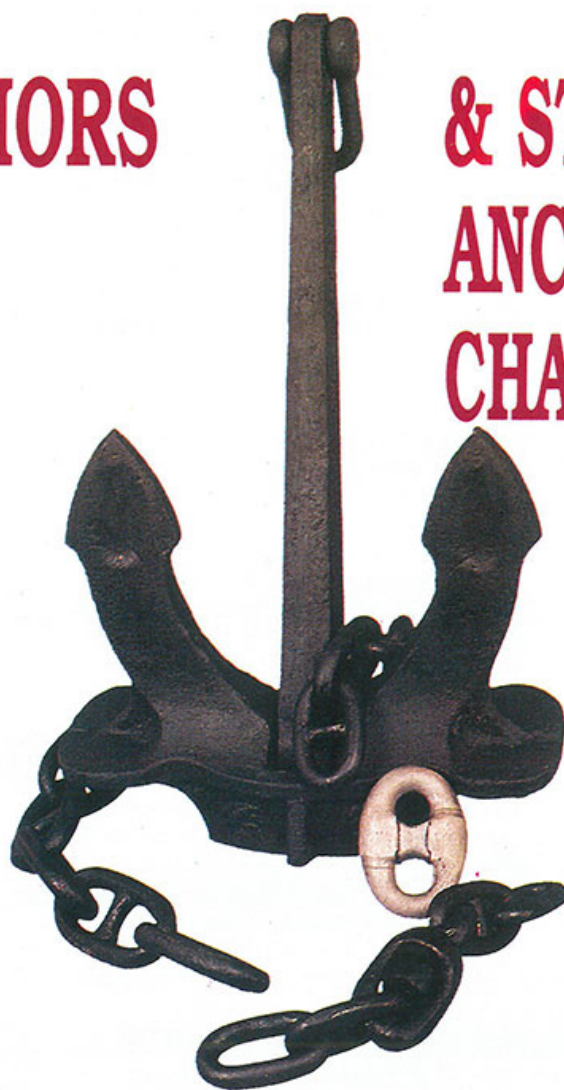
TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Δανειοδότηση του NAT

Σύμβαση για τη δανειοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου υπογράφηκε μεταξύ της διοίκησης του Ταμείου και πέντε Τραπεζών, προκειμένου να καλυφθούν οι συνταξιοδοτικές ανάγκες του Ταμείου. Στη σύμβαση συμμετέχουν οι τράπεζες: Έθνική, Ιονική, Έπενδύσεων, Νάσιοναλ Γουεστμίνστερ και Τζενεράλ Σοσιονάλε, οι οποίες θα δανείσουν το NAT 18 δισεκατομμύρια δραχμές με επιτόκιο 28,25% και διάρκεια δανείου τριάντα μήνες. Από το κεφάλαιο αυτό η Έθνική Τράπεζα παρακράτησε 1,5 δισεκ. δραχμές έναντι παλαιών οφειλών του Ταμείου, καθώς και πέντε δισεκατομμύρια δραχμές που είχε δανείσει στο NAT, προκειμένου να καλύψει τις συνταξιοδοτικές ανάγκες του Σεπτεμβρίου.

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Τιρόλ», μπάλκερ, πρ. «Καπετάν Παντελής» υπό ελληνική σημαία, 12.464 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, πού ανήκει στην εταιρία «Indio Compania Naviera S.A.» (κ. Συμεών Παληός).

— «Νήσος Δήλος» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Tennessee River» υπό Νορβηγική σημαία, 40.570 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, πού ανήκει στην εταιρία «Νήσος Δήλος Ναυτική Έταιρία» (κ. Άναστ. Παπαγεωργόπουλος).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νορβηγικού δεξαμενοπλοίου «Tennessee River» 84.814 τόν. d.w. 40.570 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 12,8 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου (OBO) «Seneca» 84.790 τόν. d.w. 41.977 τόν. γκρός, γιουσκολαβικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 9,7 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Μπάφιν Μπαίη» 15.084 τόν. d.w., 8.766 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής 1,1 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Bauchi» 33.680 τόν. d.w., ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Τατίνα» 96.550 τόν. d.w., 47.344 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 15,6 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του πρόντακτ κάρριερ «Oslo Sailor» 32.093 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε επίσης τό τουρντέκερ «Char Ching» 18.667 τόν. d.w., ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό τουρντέκερ «Φιντέλιτυ» 15.175 τόν. d.w., 9.243 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 1,3 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Βάλβις Μπαίη» 15.111 τόν. d.w., 8.766 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 1,3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Blue Iris» 139.854 τόν. d.w. 73.651 τόν. γκρός, δυτικογερμανικής ναυπήγησης 1971, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του capesize μπάλκερ «Ocean Voyager» 122.000 τόν.d.w., 60.998 τόν. γκρός,

ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 10,9 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ κάρριερ «Philippine Victory» 29.496 τόν. d.w., ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Καλλιόπη Τ.» 62.535 τόν. d.w. 32.237 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκερ κάρριερ «Transocean Merchant» 32.875 τόν. d.w., 19.924 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολларίων.

— Από Νορβηγούς αγοράσθηκε τό μπάλκερ κάρριερ «Western Trial» 38.400 τόν. d.w., 19.959 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6,3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν επίσης τό φιλιππινέζικο φορτηγό «Fredro» 16.700 τόν. d.w., 12.773 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 3,6 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Σιγκαπούρης φορτηγό πλοίο «Splendid Fortune» 14.970 τόν. d.w., 9.070 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του χημικού δεξαμενοπλοίου «Goldentank» 32.615 τόν. d.w., 18.661 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν en bloc τά δύο handy size μπάλκερ κάρριερ, «Handy Carrier» 26.646 τόν. d.w., 15.954 τόν. γκρός καί «Welkin» 27.100 τόν. d.w., 15.964 τόν., άμφότερα ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής 5,7 εκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τη διάλυση στην Ίνδια επωλήθη τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκερ κάρριερ «Μέξικαν Σή» 21.141 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1967, αντί δολ. 180 ανά τόννο βάρους.

— Σέ άγνωστη τιμή, επωλήθη μέ προορισμό τη διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Πολύμνια» 31.768 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1965.

Νέος τρόπος χορήγησης των Οικογενειακών επιδομάτων

Μετά από σχετική απόφαση του διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Α.Ο.Ε.Ν., εφαρμόζεται νέα διαδικασία στην υποβολή των δικαιολογητικών για την άμεση χορήγηση του οικογενειακού επιδόματος 1991, πού θά άρχισι νά διανέμεται στους πρώτους μήνες του 1992.

Συγκεκριμένα, άποφασίσθηκαν τά εξής:

α) Στους δικαιούχους πού έλαβαν τό οικογενειακό επίδομα έτους 1990, πού χορηγήθηκε τό 1991, θά άποσταλεί ταχυδρομικώς έντυπο αίτησης συμπληρωμένο

ΝΕΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ, άριστοϋχος Νομικής Άθηνών, μεταπτυχιακά σέ Ναυτικό Δίκαιο (LL.M) ζητεί συνεργασία μέ δικηγορικό γραφείο, ναυτικών υποθέσεων
Τηλ. 4523094-7, 9-4 μμ. κ. Ποντικών

από τό μηχανογραφικό τμήμα μέ τά βασι-
κότερα στοιχεΐα τους.

ΟΙ δικαιούχοι παρακαλούνται νά συμ-
πληρώνουν μόνο όσα στοιχεΐα είναι έλλιπή
ή έχουν αλλάξει.

Επίσης νά συμπληρώνουν τά έντυπα
σύμφωνα μέ τίς οδηγίες των σελίδων 3 και
4.

β) Όσοι δικαιούχοι δέν λάβουν τό έντυ-
πο τής αίτησης, θά μπορούν νά τό προμη-
θευτούν από τίς κατά τόπους λιμενικές —
προξενικές αρχές και σέ περίπτωση άδυνα-
μίας άνεύρεσης έντύπου νά συντάσσουν
τήν αίτησή τους σέ κόλλα αναφοράς.

γ) Σέ όσους δικαιούχους είναι κάτοικοι
του λεκανοπεδίου Αττικής και προσέρχον-
ται αυτοπρόσωπα, ή χορήγηση του οικογε-
νειακού επιδόματος θά είναι άμεση.

Γιά τό λόγο αυτό και προκειμένου νά ά-
ποφεύεται ό συνωστισμός και ή ταιλαιπω-
ρία, ή προσέλευση των δικαιούχων θά εί-
ναι προγραμματισμένη.

Η ήμερομηνία και ή ώρα προσέλευσης
κάθε δικαιούχου, θά βγαίνει από τον ήλε-
κτρονικό υπολογιστή και θά αναφέρεται
στό επάνω δεξιό μέρος τής αίτησης.

δ) ΟΙ δικαιούχοι πού θά προσέρχονται ά-
πογραμμάτιστα, θά έξυπηρετούνται άμεσα
ΜΟΝΟΝ έφ' όσον υπάρχει δυνατότητα,
διαφορετικά θά καταθέτουν τά δικαιολογη-
τικά τους και θά λαβαίνουν τό οικογενειακό
τους επίδομα μέ ταχυδρομική έπιταγή.

Η άμεση έξυπηρέτηση τής πιο πάνω κα-
τηγορίας των δικαιούχων, έχει καθοριστεί
νά γίνεται μέ υπόδειξη τής Υπηρεσίας και
μέ σειρά προτεραιότητας.

ε) Όσοι δικαιούχοι διαμένουν στην έ-
παρχία, θά έξυπηρετούνται κανονικά όπως
γινόταν μέχρι σήμερα.

Πάντως θά καταβληθεί προσπάθεια από
τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ώστε οι έπιταγές νά άπο-
στέλλονται έντός επτά εργάσιμων ήμερών
από τήν ήμερομηνία παραλαβής των δι-
καιολογητικών και έφ' όσον αυτά θά είναι
κανονικά συμπληρωμένα.

Γιά κάθε πληροφορία ή άμφισβήτηση οι
δικαιούχοι, νά άπευθύνονται στα τηλεφώ-
να: 4130028, 4130029 και 4136537,
άρμόδιες, κ.κ. Γασπαράκη και Ράμφου.

Τό συνάλλαγμα

Αύξηση 5,7% παρουσίασε τό ναυτιλια-

κό συνάλλαγμα τό επτάμηνο Ιανουαρίου
— Ιουλίου 1991.

Συγκεκριμένα τό ναυτιλιακό συνάλλα-
μα άνήλθε στο ποσό των 1.033 έκατ. δολ-
λαρίων έναντι 977,6 έκατ. δολλαρίων του
αντίστοιχου επταμήνου του 1990.

Εξάλλου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ά-
νήλθε τον Ιούλιο σέ 158 έκατ. δολλάρια
έναντι 156,5 έκατ. δολλαρίων του άντι-
στοιχού μηνά, του 1990, παρουσιάζοντας
αύξηση 1%.

Οι υποψήφιοι στις άρχαιρεσίες τής Ένώσεως Πλοιάρχων

ΟΙ υποψήφιοι στις άρχαιρεσίες γιά τήν έ-
κλογή νέας διοικήσεως στην Ένωση
Πλοιάρχων είναι κατ' άλφαβητική σειρά οι
κ.κ. Αλαφραγκής Αντώνιος, Αλεξανδρό-
πουλος Κων, Αναστασίου Γεώργιος, Αν-
ταλής Σάββας, Αρκαλάκης Χαράλαμπος,
Ασημάκος Έλευθέριος, Βαρίνος Αθανά-
σιος, Βελισσαράτος Γεώργιος, Γκελεστά-
θης Γεώργιος, Γκίκας Αθανάσιος, Γρυ-
παΐος Γεώργιος, Δανέζης Έμμανουήλ, Δε-
λιέζας Ιωάννης, Δούκας Γεώργιος, Δρίβας
Κων. Καβάφης Ανδρέας, Κανδύλης Νικό-
λαος, Καφετζόπουλος Σωκράτης, Καφού-
ρος Αβέρκιος, Κοκκινόπουλος Αλέξιος,
Κοκοσούλης Ιωάννης, Κορατζάνης Νικό-
λαος, Κουνούπας Γεώργιος, Κουράκος
Σταμάτιος, Κρεμυζάς Ευάγγελος, Λεριάς
Βασίλειος, Λημνιός Αριστείδης, Λουκάς
Κύκκος - Μιχαήλ, Λυμπερης Γεώργιος,
Μάνος Κων, Μανωλάκος Δημήτριος, Μαρ-
κογιάννης Γεώργιος, Μελλάς Ιωάννης,
Ντούνης Αναστάσιος, Παπαγγελής Γεώρ-
γιος, Παπαευσταθίου Θεόδωρος, Πλακάς
Νικόλαος, Ριζέας Ιωάννης, Σκανδάλης
Ευάγγελος, Σφαέλλος Νικόλαος, Σχοινιάς
Συμεών, Τάγκαλος Ιωάννης, Τσούρας Ιω-
άννης και Χαλός Ιωάννης.

Συγχώνευση των Τραπεζών ΑΒΝ και ΑΜΡΟ

Όλοκληρώθηκαν οι διαδικασίες συγχώ-
νευσης των δύο μεγαλύτερων όλλανδικών
Τραπεζών, τής ΑΒΝ Bank και τής ΑΜΡΟ
Bank.

Στήν Ελλάδα, ή ΑΒΝ — ΑΜΡΟ Bank,
πού τά οικονομικά της στοιχεΐα τήν κατα-
τάσσουν μεταξύ των 20 μεγαλύτερων
Τραπεζών στον κόσμο, θά προχωρήσει σέ

έπέκταση του δικτύου των καταστημάτων
της. Ειδικότερα, θά λειτουργήσουν δύο
νέα καταστήματα τής Όλλανδικής Τράπε-
ζας στις αρχές του 1992, τό ένα στή Νέα
Ιωνία και τό δεύτερο στο Αιγάλεω ή σέ κά-
ποια κοντινή περιοχή. Σημειώνεται ότι ή
ΑΒΝ — ΑΜΡΟ Bank ενδιαφέρεται επίσης
γιά τή δημιουργία στην Αθήνα, έξειδικευ-
μένης θυγατρικής εταιρίας, ή όποία θά
δραστηριοποιηθεί στο χώρο του forfaiting
(κάλυψη εξαγωγικών κινδύνων).

Υπαγωγή ναυπηγήσεων τουρι- στικών πλοίων στον Ν. 1892/90

Έγκρίθηκε ή ύπαγωγή στις διατάξεις πε-
ρί επενδύσεων του αναπτυξιακού Ν.
1892/90 των δύο άκόλουθων εταιριών:

— «Γερπών Ναυτιλιακή ΕΠΕ» των Πανα-
γιώτη Πανουργιόπουλου και Χριστόφορου
Γερασκή πού αναφέρεται στην ναυπήγηση
ένός τουριστικού - επαγγελματικού σκά-
φους μέ έδρα τό Δήμο Πειραιά, συνολικού
και παραγωγικού κόστους 220.000.000
δραχμών μέ ποσοστό έπιχορήγησης 48%
έπί του παραγωγικού κόστους δηλαδή συ-
νολικό ποσό έπιχορήγησης 105.600.000
δρχ. και ποσοστό έπιδότησης έπιτοκίου
48% γιά τραπεζικό δάνειο ποσού πενήντα
πέντε εκατομμυρίων (55.000.000) δρχ.

— «Έτζιν Σκάϊ Ναυτιλιακή ΕΠΕ» πού ά-
ναφέρεται στή ναυπήγηση δύο τουριστι-
κών - επαγγελματικών σκαφών μέ έδρα τό
Δήμο Καλλιθέας, συνολικού και παραγωγι-
κού κόστους δηλαδή συνολικό ποσό έπιχο-
ρήγησης 33.264.000 δρχ. και ποσοστό έ-
πιδότησης έπιτοκίου 44% γιά τραπεζικό
δάνειο ποσού δρχ. 18.600.000.

Τροποποίηση του κανονισμού λειτουργίας των μαρινών

Μέ κοινή απόφαση των ύπουργών Οίκο-
νομικών, Τουρισμού και Έμπ. Ναυτιλίας
τροποποιήθηκε ό γενικός κανονισμός λει-
τουργίας των μαρινών ως έξης:

Άρθρο μόνο: 1. Η παράγραφος 2 του
άρθρου 4 τής άριθ. 515316/22.4.81 Κοι-
νής Υπουργικής Απόφασης άντικαθίσταν-
ται ως έξης:

«Είς περίπτωση κατά τήν όποία ή διεύ-
θυνση τής μαρίνας κρίνει αναγκαίο, δύνα-
ται νά διατάξει μεθόρμηση οίουδήποτε σκά-
φους είς έτερον σημείο ή έκτός του λιμέ-

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

νος.

Η μεθόρμηση κρίνεται αναγκαία εάν:

α) Παρακωλύεται εκ της παραμονής του σκάφους στη μαρίνα ή λειτουργία (άσφαλής είσπλους και απόπλους σκάφους) και εκμετάλλευση αυτής.

β) Το σκάφος βρίσκεται σε άκινησία για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους.

γ) Πιθανολογείται κίνδυνος ναυαγίου.

δ) Υπάρχει αυθαίρετη κατάληψη θέσεων έλλιμενισμού.

Για τη συνδρομή μιάς ή περισσοτέρων από τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις, συντάσσεται πρακτικό από τη διεύθυνση της μαρίνας με σύμπραξη και του προϊστάμενου της οικείας Λιμενικής Αρχής με το οποίο ορίζεται δεκαήμερος προθεσμία από της κοινοποιήσεως για τη μεθόρμηση του σκάφους.

Στις περιπτώσεις α' και γ', εάν, ο προϊστάμενος της οικείας Λιμενικής Αρχής διαφωνεί ούδεμία ενέργεια γίνεται με τη μεθόρμηση του σκάφους. Η διαφωνία καταχωρείται στο σχετικό πρακτικό.

Στόν Όμιλο Καλλιμανοπούλου

Ο κ. Άριστ. Ίωαννίδης ανέλαβε πρόεδρος της εταιρίας Marine Management Services, η οποία διαχειρίζεται 23 πλοία εταιριών του Όμιλου Καλλιμανοπούλου, μετά την αποχώριση του μέχρι σήμερα προέδρου της κ. Βασίλη Κούτση.

Ο κ. Ίωαννίδης έχει κάνει λαμπρές σπουδές στην Αμερική σε ναυπηγική και διοίκηση επιχειρήσεων και έχει συμπληρώσει 20ετή παρουσία στο ναυτιλιακό χώρο, όπου κατείχε διευθυντικές θέσεις σε ναυπηγικές και έφοπλιστικές επιχειρήσεις.

Διεθνείς σύνοδοι

Πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από 23 μέχρι 27 Σεπτεμβρίου η 37η Σύνοδος της Υποεπιτροπής Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του IMO, όπου ασχολήθηκε με τα κριτήρια

για το χαρακτηρισμό περιβαλλοντικά ιδιαίτερα ευαίσθητων περιοχών που πρέπει τα πλοία να αποφεύγουν να διαπλεύουν, με προτάσεις για τροποποιήσεις των Διεθνών Κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στην θάλασσα, λειτουργικά προτύπων συσκευών ραδιοναυτιλίας και προσόντα του προσωπικού ύπηρεσιών κυκλοφορίας πλοίων.

• Άρχισε από χθές 30 Σεπτεμβρίου στο Λονδίνο η 65η σύνοδος της Νομικής Επιτροπής του IMO η οποία θα συνεχισθεί μέχρι τις 4 Οκτωβρίου.

Μεταξύ των κυριότερων θεμάτων που εξετάζονται στην σύνοδο αυτή είναι τα τεχνικά προβλήματα του σχεδίου της Διεθνούς Συμβάσεως για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιές που προκαλούνται από την θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών.

• Στο Λονδίνο επίσης θα πραγματοποιηθεί στις 15.10 και από 28/10 έως 8/11, αντίστοιχα, η 16η Σύνοδος του Συμβουλίου και η 17η Σύνοδος της Όλομέλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που θα ασχοληθούν με τα οικονομικά (συνεισφορές μελών) και την έκλογή των μελών του Συμβουλίου για την διετία 1992-93.

Βραβείο του IMO στον κ. Ζήνωνα Σδοϋγκο

Σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του IMO στο Λονδίνο στις 25 Σεπτεμβρίου, τιμήθηκε με το Διεθνές Ναυτιλιακό Βραβείο 1990 ο πλοίαρχος Λ.Σ. (έ.α.) κ. Ζήνωνας Σδοϋγκος.

Το βραβείο επέδωσε στον κ. Σδοϋγκο ο γενικός γραμματέας του IMO κ. Γ. Ο' Νήλ, παρουσία του Έλληνα πρέσβη κ. Γ. Παπούλια.

Η διάκριση αυτή είναι η πρώτη που γίνεται σε Έλληνα και αποφασίστηκε όμοφωνα από το συμβούλιο του IMO σε αναγνώριση της μεγάλης προσφοράς του κ.

Σδοϋγκο στον διεθνή οργανισμό και τη Ναυτιλία γενικότερα.

Νέα ναυλομεσιτική εταιρία

Ο έλληνοκλής καταγωγής γνωστός ναυλομεσίτης κ. Σκέβ Θεοδώρου, ο οποίος υπήρξε επί 23 χρόνια στέλεχος του βρετανικού ναυλομεσιτικού οίκου H. Clarkson & Co., προχώρησε στην ίδρυση νέου ιδιόκτητου ναυλομεσιτικού γραφείου με την επωνυμία S.G. Theodorou Ltd, με έδρα το Λονδίνο.

Ο κ. Θεοδώρου υπήρξε από τα πλέον καταξιωμένα στελέχη των Κλάρκσονς, πρωτοστάτησε στην ανάπτυξη των γραφείων της φέρμας στην Γαλλία, τη Κίνα και την Απω Ανατολή και απέκτησε πολλούς φίλους μέσα στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» του εύχονται κάθε επιτυχία και καλές δουλειές.

Η Σχολή Σωστικών της Νέας Μηχανιώνας

Από το Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι μετά τη συμπλήρωση του απαιτούμενου εκπαιδευτικού εξοπλισμού, η Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανιώνας καλύπτει πλέον όλους τους κύκλους εκπαίδευσης που παρέχονται και στη Σχολή Ασπροπύργου.

Οι κύκλοι αυτοί είναι:

ΚΥΚΛΟΣ Α. Βασική εκπαίδευση στην επιβίωση στη θάλασσα, διάρκειας τριών ημερών (24 διδακτικές ώρες) — ΣΩΣΤΙΚΑ.

ΚΥΚΛΟΣ Β. Εκπαίδευση για απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων, διάρκειας τεσσάρων ημερών (32 διδακτικές ώρες) — ΣΩΣΤΙΚΑ.

ΚΥΚΛΟΣ Γ. Βασική εκπαίδευση στην αντιμετώπιση πυρκαϊάς, διάρκειας τριών ημερών (24 διδακτικές ώρες) — ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ.

ΚΥΚΛΟΣ Δ. Εκπαίδευση στην αντιμε-

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7653

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

A.O.H. J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

τώπιση πυρκαϊάς, διάρκειας τεσσάρων ημερών (32 διδακτικές ώρες) — ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ.

ΚΥΚΛΟΣ Ε. Προχωρημένη εκπαίδευση στην καταπολέμηση πυρκαϊάς, διάρκειας τριών ημερών (24 διδακτικές ώρες) — ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ.

ΚΥΚΛΟΣ ΣΤ. Πρώτες βοήθειες, διάρκειας δύο ημερών (16 διδακτικές ώρες) — ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στις κατά τόπους λιμενικές αρχές ή απευθείας στη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ν. Μηχανιών στο τηλέφωνο: 0392-31222.

Στό διοικητικό συμβούλιο της Πειραικής Α.Ν.Ε.

Μετά τη παραίτηση που υπέβαλε το μέλος του Δ.Σ. της Πειραικής Α.Ν.Ε. κ. Νικόλ. Παράσχης, το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας επέλεξε ως τακτικό μέλος του τον κ. Παναγ. Ν. Παγουλάτο, ο οποίος είχε εκλεγεί αναπληρωματικό μέλος και τη τελευταία γενική συνέλευση των μετόχων.

Πέμπτη Διεθνής Συνάντηση «Columbus 92»

Πραγματοποιήθηκε στη Χίο το τριήμερο 26-29 Σεπτεμβρίου, η 5η Διεθνής Συνάντηση «Columbus 92» με θέμα «Βυζάντιο και Λατίνοι στο Ανατολικό Αιγαίο».

Εκ μέρους της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών απηύθυνε χαιρετισμό ο ειδικός γραμματέας του συμβουλίου Δρ. Ματθ. Λώς, ο οποίος υπογράμμισε ότι για πέμπτη συνεχή χρονιά η Χίος γίνεται η πολιτιστική γέφυρα του Αιγαίου με την Ιταλική Δύση και τόνισε ότι η ΕΕΕ παρακολουθεί πάντοτε με ζωηρό ενδιαφέρον τις εργασίες των διεθνών αυτών συναντήσεων.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον Αύγουστο 279 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Άλλες δύο πειρατικές επιθέσεις κατά πλοίων

Δύο ακόμη ελληνικά πλοία υπέστησαν πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή της Σιγκαπούρης. Συγκεκριμένα:

Ο ηλεκτροφωτισμός της «ιεράς νήσου»

Σε ανακοίνωση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου αναφορικά με την ηλεκτροδότηση της Δήλου αναφέρεται ότι το Μουσείο Αιγαίου αισθάνεται μεγάλη χαρά γιατί οι μακρόχρονοι αγώνες που έκανε για την προστασία της Δήλου και των αρχαιολογικών θησαυρών της, βρήκαν επιτέλους ανταπόκριση. Η Πολιτεία έδειξε την απαιτούμενη ευαισθησία και άρχισε να πραγματοποιεί τις υποσχέσεις που έδωσε τον Αύγουστο 1990, όταν κυβερνητικό κλιμάκιο, αποτελούμενο από τον αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης Τζαννή Τσαννετάκη, τους υπουργούς Έμπορικης Ναυτιλίας Άριστοτέλη Παυλίδη και Αιγαίου Γιώργο Μισαηλίδη, παρουσία και του προέδρου του Μουσείου κ. Γιώργου Δρακόπουλου, επισκέφθηκε τη Δήλο για να δούν από κοντά τα προβλήματα του νησιού.

Μετά από έναν χρόνο, τα ίδια πρόσωπα ταξίδεψαν και πάλι στη Δήλο και συγκεκριμένα την Παρασκευή 6 Σεπτεμβρίου, για να παρευρεθούν στην τελετή εγκαινίων για την ηλεκτροδότηση του νησιού.

Εκεί, όταν ο ήλιος έδωσε στο πανέμορφο περιβάλλον του νησιού, ο πρωτεργάτης του έργου αυτού αντιπρόεδρος της

Κυβέρνησης Τζαννής Τσαννετάκης, γύρισε το διακόπτη και άναψε για πρώτη φορά τα ηλεκτρικά φώτα στο Μουσείο και τα γύρω κτίσματα που διαμένει το προσωπικό. Τη σεμνή αυτή τελετή παρακολούθησαν περισσότερα από χίλια άτομα που κατέφθασαν από τη Μύκονο, από διάφορα νησιά του Αιγαίου καθώς και από την πρωτεύουσα. Το κυβερνητικό κλιμάκιο έφθασε στη Δήλο με το παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Με την ευκαιρία αυτή, τονίζεται στην ανακοίνωση, επανερχόμαστε σε παλαιότερη πρόταση του Μουσείου μας, να ανακηρυχθεί η περιοχή Δήλου /Ρήνειας σε Διεθνές Πνευματικό Κέντρο. Το ένδοξο παρελθόν του χώρου αυτού και το μοναδικό φυσικό περιβάλλον του, συνηγορούν υπέρ αυτής της πρότασης, εν όψει μάλιστα και της επερχόμενης ένωσης της Εύρωπης. Η πραγματοποίηση αυτής της πρότασης θα επισφραγίσει τελικά τη μοίρα της «ιεράς νήσου» και θα διατηρήσει υπέρ της σύγχρονης ανθρωπότητας κάθε μήνυμα που μας διοχετεύθηκε από την αρχαία, λαμπρή ιστορία της Δήλου.

• Στις 12 Σεπτεμβρίου ομάδα έξι πειρατών επιτέθηκε στο δεξαμενόπλοιο «Ανδρομέδα» ενώ το σκάφος διέπλεε το κανάλι Takong βορειοανατολικά της Σιγκαπούρης.

Οι πειρατές έγιναν άμέσως αντιληπτοί από το πλήρωμα και εγκατέλειψαν το πλοίο χωρίς να μπορέσουν να πάρουν τίποτα, ενώ ούδεις έπαθε τό παραμικρό.

• Δύο ημέρες αργότερα δέχθηκε πειρατική επίθεση το φορτηγό «Τζώρτζ Λ.» ενώ έπλεε στην θαλάσσια περιοχή 130 μίλια βορειοανατολικά της Σιγκαπούρης. Οι πειρατές κρατώντας μαχαίρια εισήλθαν στην καμπίνα του πλοίαρχου και αφαίρεσαν το χρηματοκιβώτιο που περιείχε φάρμακα, 2.500 περίπου δολάρια και άλλα χαρτιά του πλοίου. Τό περιστατικό ανέφερε στο Υπουργείο ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Γεώργ. Θεοδωράκης.

Χάθηκε ναυτικός

Άγνοείται η τύχη του άνθυποπλοίαρχου

του ΟΒΟ «Άλφα Σάν» Γεωργίου Καρφίτσοπούλου 28 χρόνων ο οποίος εξαφανίστηκε από το σκάφος ενώ αυτό έπλεε 360 μίλια δυτικά από την Λισσαβώνα.

Η διακίνηση κοντεϊνερς στη Θεσσαλονίκη

Νέα τακτική γραμμή διακίνησης έμπορευματοκιβωτίων εγκαινιάστηκε από τα μέσα Σεπτεμβρίου, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με την άφιξη του κοντεϊνερόπλοιου «Sea Progress» της εταιρίας Sea Land, χωρητικότητας 1.400 TEU's.

Η γραμμή αυτή της εταιρίας Sea Land θα έχει τακτικές εβδομαδιαίες προσεγγίσεις στη Θεσσαλονίκη και θα εξυπηρετεί μαζί με τις άλλες γραμμές τις μεταφορικές ανάγκες σε κοντεϊνερς όχι μόνο της Βόρειας Ελλάδας, αλλά και των γειτονικών χωρών, των οποίων η διαμετακομιστική κίνηση αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά.

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

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

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

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267



TROODOS SHIPPING CO LTD

**INVITES APPLICATIONS FROM
DECK AND ENGINE OFFICERS**

TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED

**OFFICE
FAMILIARISATION SCHEME
FOR SEAGOING STAFF**

THE SUCCESSFUL CANDIDATES WILL BE HOLDERS OF A GREEK
LICENSE OF ANY RANK, MAXIMUM AGE 40 YEARS,
WITH A GOOD COMMAND OF THE ENGLISH LANGUAGE.

THEY WILL HAVE EXPERIENCE IN TANKERS AND BE
AMBITIOUS TO EMBARK UPON A CAREER THAT COULD LEAD TO THE
HIGHEST MANAGERIAL POSITION WITHIN THE PIREAUS BASED
OFFICE STRUCTURE.

THE MAIN PURPOSE OF THE SCHEME IS TO PROMOTE A
BETTER UNDERSTANDING BETWEEN OFFICE AND SHIPBOARD
OPERATIONS AND PERSONNEL, IMPROVE THE OFFICERS
QUALITY AND PREPARE THEM FOR A SHORE BASED CAREER
AFTER A SUCCESSFUL CAREER AT SEA.

EXCELLENT PAY FOR THE TIME IN THE OFFICE AND
SEA SERVICE ON NAT-CONTRACTED TANKERS.

FOR MORE INFORMATION
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT
(FOR DECK OFFICERS)

OR

EVANGELOS NOMICOS
TECHNICAL MANAGER
(FOR ENGINEERS)

AT: TROODOS SHIPPING CO LTD
12 DEFTERAS MERARCHIAS STR. PIREAUS
TEL: 4180001

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΕΣΤΟ Δ.	Κυπριακή	8.741	1971	Υπέστη ρήγμα στο κύτος άνοικτά της Μαδαγασκάρης στις 19/8.
ΜΑΚΑΡΙΣ	Μάλτας	4.400	1968	Υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή άνοικτά του Καστελλόριζου, στις 1/8.
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	Έλληνική	1.584	1971	Συγκρούστηκε με φορτηγό «Lady Chandra» στη Γουϊάννα, στις 22/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΤΡΟΝ	Μάλτας	14.691	1968	Συγκρούστηκε στο Ζανζιβάγκ λόγω κακοκαιρίας με τό φορτηγό «Κομονί» τόν Αύγουστο. Προσάραξε έμφορτο σέ θέση 01.11 Β, 103.53.28 Α στις 12/9 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΒΑΣΙΠ	Κυπριακή	12.578	1970	
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ	Παναμαϊκή	12.916	1970	Κατά τό ταξίδι ΕΣΣΔ γιά Μπ. Άμπας, έμφορτο σιδήρου, προσάραξε στη Διώρυγα του Σουέζ στις 23/9.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	Κυπριακή	28.021	1972	Επιθεωρήθηκε στο Ρότερνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 16/8.
ΜΑΡΙΟΣ (πρ. «Nante City»)	Μάλτας	10.526	1976	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 20/8.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Έλληνική	14.318	1977	Υπέστη ζημιές σέ γερανό στη Κοκούρα στις 22/9.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	Έλληνική	35.127	1982	Κατά τόν κατάπλου στο Λούντιγκτον, στις 15/8, συγκρούστηκε με φορτηγίδες χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές.
ΦΛΑΪΓΚ ΦΑΛΚΟΝ	Μάλτας	24.956	1970	Κατά τήν προσόρμιση στο Ταϊτσούγκ, στις 22/9 συγκρούστηκε με τά πλοία «Admiral» καί «Karetan Trader» καί υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ	Ν. Μάρσαλλ	188.634	1976	Επιθεωρήθηκε στη Φουτζέιρα συνεπεία βλάβης στην προπέλλα που υπέστη στις 5/9.
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ	Έλληνική	12.079	1965	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στον Πειραιά, στις 7/9.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Έλληνική	990	1981	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση σέ προβλήτα στα Μέθανα, στις 17/9.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διφορούμενη θά μπορούσε να χαρακτηριστεί η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου.

Από τη μία πλευρά τα πλοία που έσπευσαν στον Ατλαντικό εν όψει των Σοβιετικών αγορών δημητριακών, δέχτηκαν κάπως χαμηλότερους ναύλους με την επιδίωξη να επαναπαραδοθούν στην ίδια περιοχή σε αργότερες ημερομηνίες, όταν πλέον θά έχουν μετουσιωθεί σε φορτώσεις οι αμερικανικές πιστώσεις προς τις Σοβιετικές Δημοκρατίες.

Από την άλλη πλευρά, τα πλοία που ανοίγουν μετά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου, διαπραγματεύονται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα, σε Ανατολή και Δύση, ιδίως μετά την ανακοίνωση της USDA στις 25 Σεπτεμβρίου, ότι θά έγγυηθεί πλήρως πιστώσεις ύψους 200 εκατ. δολларίων προς τις έμπορικές Τράπεζες για να διευκολυνθούν οι εξαγωγές προς την ΕΣΣΔ.

Υπό τις εξελίξεις αυτές οδηγούμεθα σε έναν «θερμό» Οκτώβριο, στη διάρκεια του οποίου αναμένεται να διαμορφωθούν πλέον επίπεδα ναύλων στηριζόμενα σε πραγματική ζήτηση και όχι, όπως συνέβει το τελευταίο δίμηνο, βάσει ενδείξεων και προσδοκιών.

Στις λοιπές κατηγορίες φορτίων εκτός των δημητριακών, η ροή φορτίων χαρακτηρίζεται σχετικά ικανοποιητική σε κερδοφόρα επίπεδα ναύλων, αν και η στροφή αρκετών OBO's από τα πετρέλαια στα ξηρά φορτία επηρεάζει κάπως αρνητικά τους ναύλους των carsize μπάλκερς.

Οι παρακάτω ναυλώσεις στις βασικές κατηγορίες φορτίων εμφανίζουν μία χαρακτηριστική εικόνα των επιπέδων των ναύλων.

Δημητριακά:

- 56.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Όλανδία, δολ. 10,00.
- 55.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Σαουδ. Άραβ., δολ. 21,00, όψιόν Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 23,75.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 26,00.
- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Ιαπωνία, δολ. 14,00.
- 35.000 τον. Ανατολ. ακτή Καναδά για Νοτ. Κορέα, δολ. 20,00.
- 34.000 τον. Βαλτιμόρη για Μπιλμπάο, δολ. 13,90.
- 30.000 τον. Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία για Λισσαβώνα, / Άμβουργο, δολ. 20,00.

— 25.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Σάντα Μάρτα, δολ. 15,50.

— 20.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 17,00.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 240.000 τον. Τουμπαράο για Τάραντο, δολ. 6,30.
- 130.000 τον. Τουμπαράο για Κίνα, δολ. 13,50.
- 120.000 τον. Δυτική Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6,00.
- 110.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Ρόττερταμ, δολ. 5,00.
- 70.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Δουκέρκη, δολ. 5,50.
- 65.000 τον. Νάρβικ για Ουμ Σαΐδ, δολ. 12,60.

Γαϊάνθρακες:

- 150.000 τον. Χάμπτον Ρούντς και Ρίτσαρντς Μπαϊ για Νοτ. Κορέα, δολ. 15,75.
- 110.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Τάραντο, δολ. 7,00.
- 85.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Άμβέρσα, δολ. 10,00.
- 60.000 τον. Βαλτιμόρη για Αάρχους, δολ. 7,00.
- 50.000 τον. Νταβάντ για Τάραντο, δολ. 9,80.

Λιπάσματα:

- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ινδία, δολ. 43,75.
- 14.500 τον Βέντσπιλς για Τσιταγκόνγκ, δολ. 40,000.
- 14.000 τον. Καζαμπλάνκα για Ινδία, δολ. 36,50.

Ζάχαρη:

- 20.000 τον. Φίτζι για Λονδίνο, δολ. 33,00.
- 17.000 τον. Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, λίρες 17,25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χωρίς ουσιαστική μείωση των επιπέδων των μισθωμάτων, η αγορά των χρονοναυλώσεων παρουσίασε μείωση του αριθμού των μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ που καλύφθηκαν με μίσθωση ταξιδιού.

Αντίθετα καλύτερα κινήθηκαν τα πλοία μεγέθους 35-45.000 τόννων, τα οποία σε όρισμένες περιπτώσεις εξασφάλισαν πολύ υψηλά μισθώματα.

Ας δοῦμε μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που συνομολογήθηκαν:

— 64.500 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα, μέσω Αυστραλίας για Ιαπωνία, δολ. 12.250 την ημέρα.

— 62.400 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ, μέσω Αιγύπτου για Πάσσερο, δολ. 10.750 την ημέρα πλέον άμοιβης δολ. 200.000

— 41.800 τον. d.w. από Κέηπ Τάουν μέσω Νοτ. Αμερικής για Άπω Ανατολή, δολ. 13.250 την ημέρα.

— 37.400 τον. d.w. από Σκώ, μέσω Φινλανδίας για Παλέρμο, δολ. 12.250 την ημέρα.

— 30.800 τον. d.w. από Σφάξ, μέσω Τουρκίας για Ταυλάνδη, δολ. 11.500 την ημέρα.

— 29.800 τον. d.w. από Δυτ. Αφρική, μέσω Νοτ. Αμερικής για Άπω Ανατολή, δολ. 11.00 την ημέρα.

— 25.800 τον. d.w. από Ίμνινγκχαμ για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 10.650 την ημέρα.

— 16.300 τον. d.w. από Άμβέρσα για Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με τη προσοχή των παρατηρητών της αγοράς του πετρελαίου στραμμένη στη Σύνοδο των υπουργών του ΟΠΕΚ στη Γενεύη, η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το υπό ανασκόπηση δεκαπενθήμερο κινήθηκε σε ήπιους τόνους και μόνη περιοχή που παρουσίασε ανοδική ροή φορτίων ήταν η αγορά της Μεσογείου.

Στόν ΠερσοΑραβικό Κόλπο η κίνηση υπήρξε υποτονική και τα λίγα φορτία σε μεγέθη VLCC πληρώθηκαν κάτω του WS 50, ενώ τα μικρότερα φορτία των 80-100.000 τόννων προς την Άπω Ανατολή πληρώθηκαν περί τα WS 90.

Μικρή ή δραστηριότητα στην αγορά της Δυτικής Αφρικής με τα φορτία του ενός εκατ. βαρελιών στα WS 82,5.

Σε σταθερά επίπεδα η Βορ. Θάλασσα με τους 80.000 τόννους με προορισμό την Βορ. Ευρώπη στα WS 100.

Στην Καραϊβική τα φορτία των 70.000 τόννων προς τον Κόλπο ΗΠΑ και τη Βορ. Αμερική συγκρατήθηκαν περί τα WS 110, ενώ τα λίγο μικρότερα φορτία πληρώθηκαν 10-15 μονάδες παραπάνω.

Όπως προαναφέραμε η Μεσόγειος ήταν η μόνη αγορά με αξιόλογη κινητικότητα, ιδίως σε φορτία 80.000 τόννων που έφθασαν τα WS 125, με πιθανή περαιτέρω άνοδο ενόψει της συνεχούς ροής φορτίων.

Πάντως, η απόφαση των κρατών - μελών του ΟΠΕΚ νά αυξήσουν κατά τό τελευταίο τρίμηνο του 1991, την ημερήσια παραγωγή τους στά 23,65 εκατ. βαρέλια αναμένεται νά έχει ευμενή απήχηση στή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων, εν όψει καί τής αναμενόμενης αύξησης τής κατανάλωσης λόγω του έπερχόμενου

χειμώνα.

Τέλος, τίποτε άξιο ιδιαίτερης μνείας υπάρχει γιά τήν αγορά των καθαρών φορτίων, όπου οι ναύλοι παραμένουν χαμηλοί γιά τήν έποχή καί μετά βίας φθάνουν τά WS 150 γιά τά συνήθη φορτία των 30.000 τόννων.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρούντς 100.000 τον. Γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,15 φίο, 6 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 16-30.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Τουμπαράο 240.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 6,30 φίο, 9 ήμέρες, Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 5.

ΕΚΤΩΡ: Τάμπα 30.000 τον. φωσφάτα Βισακχαπανάμ, δολ. 39 φίο, 15.000/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-10.

ΜΑΡΙΑ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 44,50 φίο, 8.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 21-27.

ΦΑΕΘΩΝ: Καζαμπλάνκα 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 36,50, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλευθερ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 26-30.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 25 φίο, 5 ήμέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-26.

ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ: Άκαμπα 15.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 19,50 φίο, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-25.

ΙΟΣ: Παρανάγκουα 20.000 τον. δημητριακά Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ. 14,50 φίο, 8 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 16-20.

ΖΑΡΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Νορβηγία, δολ. 19,75 φίο, 4 ήμέρες/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 17-21.

ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II: Ένα/ δύο λιμάνια Σαίντ Λόρενς 28.100 τον. σιτηρά Μπαντάρ Άμπάς ή Μπαντάρ Χομεϊνί, δολ. 38 φίο, 7.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ.: Παρανάγκουα 14.000 τον. σιτηρά Καρταγένα ή Βαλένσια καί Σεβίλλη, δολ. 17,50 φίο, 4.000/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 23-30.

ΠΟΡΟΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ 30.000 τον. δημητριακά, Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ. 20 φίο, 5.000/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 16-21.

ΜΕΡΙΝΙ: Καζαμπλάνκα 30.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 36,70, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλευθερ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-20.

ΚΑΣΟΣ: Πόρτ Καρτιέρ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 5,35 φίο, 5 ήμέρες, Οκτωβρίου 1-10.

ΡΟΔΟΣ: Τουμπαράο 110.000 τον. Καοσιούνγκ, δολ. 13 φίο, 40.000/ 38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 10-25.

ΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 16-27.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Πόρτο Καμσάρ 55.000 τον. βωξίτη 'Ιρλανδία, δολ. 7,07 φίο, 24.000 /14.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-27.

ΚΡΙΣΣΑ: Πολωνία 20.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 42 φίο, 4.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-28.

ΤΡΑΣΤ: Κπέμε 14.500 τον. φωσφάτα χύδην Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 35,40 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 18-20.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Σέβεν Άϊλαντς 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νοτ. Κορέα, δολ.

13,60 φίο, 12 ήμέρες, Οκτωβρίου 10-25.

ΤΖΩΡΤΖ Ν.: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. περίπου σιτηρά Άκαζούτλα, δολ. 22,75, 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ: 31.774 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 τήν ήμερα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 61.000 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Οκτωβρίου 1-10, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 τήν ήμερα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: 72.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.500 τήν ήμερα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ταϊβάν Σεπτεμβρίου 15-30, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / 'Ιαπωνία, δολ. 14.750 τήν ήμερα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω ΗΒ με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 15.200 τήν ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.110 τον. d.w. του 1971, παράδοση Άμβουργο, Σεπτεμβρίου 23-28, ταξίδι μέσω Νουαντχίμπου με έπαναπαράδοση Ρόττερνταμ, δολ. 11.500 τήν ήμερα.

ΚΑΛΗ Λ.: 60.850 τον. d.w. του 1977, παράδοση Έσπεργκ Σεπτεμβρίου 26-30, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 15.000 τήν ήμερα.

ΤΖΟΥΕΛ Ι.: 65.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Άτλαντικού, δολ. 10.850 τήν ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 37.389 τον. d.w. του 1979, παράδοση Σκώ Σεπτεμβρίου 26-28, ταξίδι μέσω Φινλανδίας με έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 12.250 τήν ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.450 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν Οκτωβρίου 5-15, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.475 τήν ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ: 37.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση στόν Πιλότο Άμβέρσας Σεπτεμβρίου 18-22, ταξίδι 40 ημερών με έπαναπαράδοση Μουσκάτ/ Κολόμπο, δολ. 12.500 τήν ήμερα.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7853

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

A.O.H. J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Νοτ. Κορέας Σεπτεμβρίου 17-21, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου 1-5, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.650 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Άμβερσας Σεπτεμβρίου 16-20, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ: 61.900 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 5-25, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοίο υπό ξρμα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άμβουργο Σεπτεμβρίου 26-28, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.535 τον. d.w. του 1981, πα-

ράδοση Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 25 — Οκτωβρίου 10, ταξίδι 12-14 μηνών, δολ. 12.500

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: 72.100 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 10.500 την ημέρα τις πρώτες 40 ημέρες, δολ. 11.000 την ημέρα τις επόμενες.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ: 154.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, περίοδο 4-6 μηνών, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Κάργκ Άιλαντ 245.000 τον. Ταϊβάν, WS 43, Οκτωβρίου 5.

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ: Ρας Τανούρα 124.000 τον. Τουρκία, WS 70, Οκτωβρίου 9.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. μέρος φορτίου Δυτική Μεσόγειο, WS 115, Οκτωβρίου 4.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ II: Ταρτούς 60.000 τον. Τριέστη, WS 135, Οκτωβρίου 1.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 125.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 72,5, Οκτωβρίου 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ: Περσικό Κόλπο 360.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 47,25, ο-

ψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 48,25, Σεπτέμβριο.

ΚΟΥΗ ΕΥΗ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 85, Σεπτεμβρίου 15.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Δυτ. Άφρική 125.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 72,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Άμουαυ Μπαίη 72.000 τον. Ρότερνταμ, WS 80, Σεπτεμβρίου 23.

ΣΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ II: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά Ρότερνταμ, WS 170, Σεπτέμβριο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καρίπιτο 38.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 132,5, Σεπτεμβρίου 24.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σιντί Κερύ 100.000 τον. Μεσόγειο, WS 95, Σεπτεμβρίου 25.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δύση, WS 50, Σεπτεμβρίου 28.

ΚΡΗΤΗ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. μέρος φορτίου Φιλιππίνες, WS 41,5, Σεπτεμβρίου 26.

ΕΒΟΪΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 100, άμεση.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: Καραϊβική 69.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 90, Σεπτεμβρίου 28.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δύση, WS 52,5, Οκτωβρίου 15.

ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μεσόγειο 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 150, Οκτώβριο.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Σικελία 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 145, Οκτώβριο.

ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ: Καραϊβική 31.000 τον. καθαρά Βραζιλία, WS 160, Σεπτέμβριο.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Σεπτεμβρίου 19.

ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ίταλία 24.500 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 160, Σεπτεμβρίου 17.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Λιβύη 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 95, Σεπτεμβρίου 14.

ΚΥΘΗΡΑ: Γιαμού 120.000 τον. Μοχαμέντια, WS 70, Οκτωβρίου 1.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Σαλλόμ Βόε 69.000 τον. Τριέστη, WS 85, Σεπτεμβρίου 19.

ΔΗΛΟΣ: Κόντινεντ 29.000 τον. Μεσόγειο, WS 110, Σεπτέμβριο.

ΓΙΟΒΑΝΑ: Λιβύη 30.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 130, Σεπτέμβριο.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Ταραγκόνα 37.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Σεπτεμβρίου 26.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Άρούμπα 50.000 τον. Νέα Υόρκη, WS 100, Σεπτεμβρίου 25.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Άνατολ. άκτή Μεξικού 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 65, Σεπτεμβρίου 28.

ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ: Έρυθρά Θάλασσα 80.000 τον. Βενετία, WS 100, Σεπτεμβρίου 23.

ΧΩΚ: Σκίλντα 50.000 τον. Νέα Υόρκη, WS 117, Οκτωβρίου 5.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 73.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 115, Σεπτεμβρίου 27.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ: Κ. Σιγκαπούρη 40.000 τον. Αυστραλία, δολ. 450.000 κατ' άποκοπή, Οκτωβρίου 1.

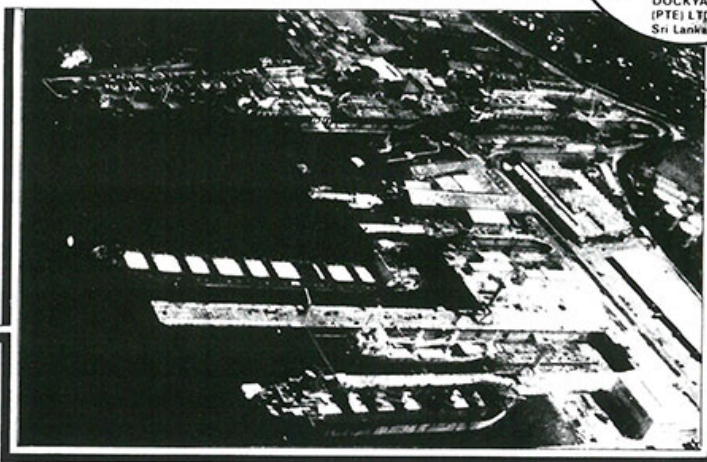
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 270.000 τον διάφορες άψιόν, WS 45, Οκτωβρίου 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: ΤζεμέλΝτάνα καί Ρας Τανούρα 80.000 τον. Μπρισμπαϊν, WS 100, Οκτωβρίου 8.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 112,5, Οκτωβρίου 3.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. Άρζού 65.000 τον. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 135, Οκτώβριο.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE

REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Cariden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

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

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

1.330 τεύχη, σχεδόν 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρα μας.

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

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που συνόψισαν και επέλεξαν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε εντός του Οκτωβρίου 1991, ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

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

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία

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

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

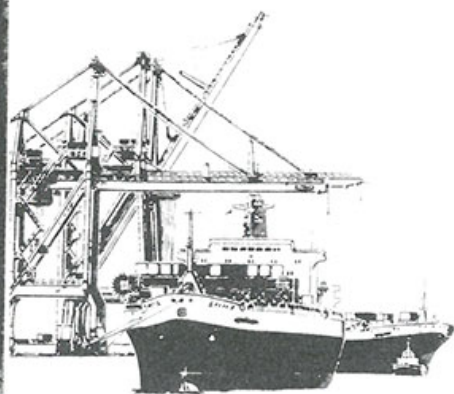
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. TAX. ΚΩΔΙΣ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσωκλείεται Επιταγή: Δρχ. 24.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

NAFTIKA CHRONIKA



A POSITIVE CLIMATE FOR NEW MEASURES

It is very encouraging to see the Ministry of Mercantile Marine contemplating new measures, some of which will allow the continuous (and we hope automatic) adaptation to international conditions, as they develop, so that we are not left trailing behind our competitors, as has been the case these past years.

These measures, according to the minister, Mr. A. Pavlides, are:

First settling the question of maritime training.

Secondly, extending tax exemptions to smaller ships, i.e. those under 40.000 grt.

Thirdly, the revision of the terms for the act of approval and fourthly, the redefinition of the term «shipping company» as contained in Law 959/79.

Thus, it becomes abundantly clear that the last two measures will make it possible for Greek ships to adapt themselves to whatever conditions prevail on the world scene. We can now only hope that the privilege of free manning and free management which applies to Greek-owned ships, will be extended to Greek-flag ships and that the settlement of the training question will make it possible to produce able officers and crews which are so badly needed by our shipping.

BUYING SPREE

«Reversing the trend of the last three years, Greek owners are once more dominating the second-hand ship market».

With this terse phrase, the French maritime press has commented on the buying spree of the Greeks who had impressed everyone last year with the orders placed by the Onassis, Goulandris and Lykiardopoulou firms and the group purchases of G.P. Livanos and B. Papachristides.

This year, the tendency to go for high-quality second-hand ships has become apparent. During the first five

months of the year, Greek companies bought 191 ships of 7 million grt. worth 960 million dollars, while only 80 were sold totalling 2 million grt. and worth 370 million dollars. About 50% of the new purchases consisted of 104 bulk carriers of 4.2 million grt. worth 535 million dollars which included 22 Panamaxs or larger vessels.

Containers and multi-purpose vessels were also bought by Greeks who already own 20% of the world's tonnage of this type.

THE OINOUSAI MUSEUM

About thirty years ago, a few gifted Oinoussians — the only summer visitors at that time — founded the Oinoussian Maritime Museum and Art Gallery. They were stimulated by the ships painted by Aristides Glykas, the ships of the captains of Oinoussai, which decorated the walls of the Oinoussian Captain's Club, housed on the ground floor of the Pantelis A. Lemos Building.

As soon as the Oinoussian Maritime Museum and Art Gallery was set up, those paintings were moved upstairs, into the large hall, and the collecting of other maritime memorabilia began, including equipment — ships' wheels, compasses, bells — ship models and many other exhibits.

During this first stage of its life, the Museum and Art Gallery was in the care of Michalis Papapontikos, a local secondary school teacher. He catalogued the exhibits and whatever else he could. Later, the curatorship of the Museum and Art Gallery was taken over by Mary Papakonstantinou, a prize-winning Oinoussian sculptress and painter. During her time the Gallery was expanded to include as many pictures with maritime themes as its artist friends could donate. Nonetheless, the Oinoussian Museum had not found its true vocation: to become a shrine for the maritime memorabilia of Oinoussai, island of the sailors.

The Museum's moment came when the untimely and unexpected decease of one of Oinoussai's most renowned offspring, Antonis S. Lemos, prompted Nikolas Lemos to realise his brother's life-long dream and

renovate the Museum, in order to house his brother's priceless collection of ship models made by French prisoners of war. That collection had been built up over twenty years and it had gained the admiration of experts and of those who had been lucky enough to be able to visit it as a private collection at Antonis Lemos's home in London.

At his own expense, to his own design and under his own supervision, Nikolas S. Lemos worked without thought of cost or effort not just to «renovate» the Museum building but in fact to construct it, to specifications pioneering for an exhibition hall. He covered the exhibition halls with an admirable roof, which ensured for the collections proper heating and created artistic lighting and the correct atmosphere.

Uppermost in the minds of Captain Nikolas S. Lemos and his expert advisers was to construct a special hall in which the wonderful models in the collection of the late Antonis S. Lemos could be housed and displayed to their best advantage. As was fitting, that hall bears his name, a permanent memorial to a unique islander, a man of outstanding virtue and great patriot.

The main hall of the Museum contains a unique collection of paintings by Aristides Glykas of ships owned by the shipowners of Oinoussai. There is no other collection of so many works by Glykas, who is now acknowledged to be one of Greece's folk painters.

In this hall, visitors are also able to

inspect models of the first steam - ships acquired by the shipowners of Oinoussai. These models are of particular importance for their testimony to the kind of modelling which was done early in the 20th century.

On the landing, in the ante-chamber which leads into the exhibition halls, visitors can see three paintings in which the livery of the shipowners of Oinoussai, as it decorated the funnels of their ships, is prominent. The pictures are the work of the eminent Piraeus painter Michalis Nikolinakos.

In its present form, the Oinoussian Maritime Museum which was inaugurated on September 21st, is in effect the creation of the lengthy sea - faring tradition of the island. That tradition has nourished generation upon generation of renowned man of the sea and has bestowed upon them a rare virtue: a boundless love for the sea and for their birthplace, Oinoussai.

Their devotion to the sea made them among the most worthy and successful seafarers and shipowners; their devotion to their island made them its benefactors.

GCBS DELEGATION VISITS GREECE

Lord Sterling, President of the General Council of British Shipping, together with a five person delegation arrived on 25 September for a 24hour visit to Athens and Piraeus.

That evening Lord Sterling addressed the British - Hellenic Chamber of Commerce dinner at the Ledra Marriott Hotel on the subject «European Horizons», focussing on transport opportunities within the new Europe.

On 26 September Lord Sterling, who is also Chairman of P & O, had

meetings with the Minister of Mercantile Marine Mr. Pavlides, the Union of Greek Shipowners and with major figures from the Piraeus shipping community. The major topic of discussions was the Greek views of liberalisation of marine cabotage in Europe.

SHIPS OR CONTAINER - REEFERS?

The number of reefer ships in the world has kept pace with the demand for refrigerated cargoes. Thus, between 1985 and 1989 banana cargoes increased by 20% to a total 8.3 billion tons per annum. There was also a 10-50% increase in pork, beef, poultry and apple cargoes.

During the last three years, the world's reefer fleet grew by 12% and now consists of 1,049 ships of 283 million cu. ft. while another 51 units are due for delivery in 1991.

The problem for these ships today is whether they are ultimately to be replaced by container - reefers which are becoming more and more popular. In the past five years, their number has grown from 157,000 to 278,000, and increase of 77%. To meet the challenge, reefer builders have vastly improved the quality of their ships, while some reefer companies are combining both methods in their operations.

CLARKSONS DIRECTOR FORMS HIS OWN BROKING COMPANY

Mr Skev Theodorou, after 23 years as senior director of Clarksons, decided to fulfil a lifetime's ambition and set up his own shipbroking company. In his own words «Independence is i-

herent in every Greek despite the fact that I was born and brought up in this country».

The new company, S G Theodorou Shipping Ltd, will concentrate on developing business with the numerous global contacts Mr Theodorou has made over his many years in the shipping industry.

His close affinity with the international shipping markets and his experience in running both large and small companies will undoubtedly stand him in very good stead.

In addition to his experience in France, the Far East and the Soviet Union, Mr Theodorou has always had a considerable knowledge of the Greek shipping industry and a particular faith in the Greek shipping community.

VIDEOS IN BUSINESS

Videos, are, perhaps becoming almost «old hat» in terms of entertainment, and they have already made their mark in business presentations and in high-level selling.

Some London City Institutions have also used video programmes for informative and instructional purposes and, generally speaking, results have been favourable. It is not easy to get busy executives to sit quietly, even for a short spell of their valuable time, as a captive audience to receive someone else's message — especially when there cannot help but be an element of advertising (using the world in its broadest sense). However, provided that programmes are kept fairly short and are well made, they are now regarded with rather less suspicion than in earlier days. They have



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

undoubtedly been accepted as a legitimate professional tool to pass on information.

Certainly a 15-minute colour video made for the Institute of London Underwriters and previewed at their headquarters recently in the «City» has been well received. It has even impressed the underwriters themselves who, having been involved in the payment of a not insignificant fee, are probably amongst the most critical audiences. The Institute, of course, represents the company marine and aviation insurance market, and is held in the highest regard in world insurance circles.

The film, made by Venture, explains the functions and workings of the ILU, the services it provides in London and Folkestone (base of the Institute's impressive computer facilities), for its 114 member companies, and shows how business is transacted between brokers and underwriters in its marketplace building in the City of London. Also, the film puts the ILU within the context of the worldwide and London marine and aviation insurance market as a whole.

Venture is a London - based firm wholly - owned by partners Rodney Smith and David Kratt. Rod Smith is recognised as one of the top writer / directors in the UK who has consistently won major corporate film awards over the past 10 years. David Kratt has worked with the BBC and for Channel 4 independent production companies, as well as 10 ye-

ars spent in corporate communications.

Over the past three years, Venture has completed major projects for, a-

mong others, leading building societies, British Airways, Gigna Insurance, the John Lewis Partnership, Marks & Spencer and Railfreight.

CENARGO AND CHINA NAVIGATION ORDER SIX CAPE SIZE BULK CARRIERS IN BELFAST

Two of the largest privately - owned British shipowners, Cenargo International and the China Navigation Company, (a Swire Group Company), both of London, have signed agreements with the Belfast shipbuilder Harland & Wolff for the construction of six 162,500 tons d.w. bulk carriers, three for each company. These are due for delivery between late 1993 and early 1995.

In what should be one of the most substantial private sector contracts ever placed with a UK shipbuilder, with a value in the region of \$ 365 million, the joint order provides the opportunity to build a series of six identical vessels, offering considerable cost advantages to the shipbuilder.

The six vessels, amongst the largest dry bulk carriers in the world, will be employed primarily in the transport of iron ore and coal. They will be built to a new Harland & Wolff design which takes into account the classification societies' latest recommendations regarding the construction of such vessels. In particular, there will be considerable strengthening of the hull so as to avoid the structural problems which are now being faced by some older ships which have been en-

gaged in the bulk trades for 10 to 15 years.

Founded in 1979, Cenargo has become one of the most successful private shipowning companies in the UK today with a fleet of 16 vessels totalling over 400,000 dwt. Other group activities include freight and passenger ferry operations, project forwarding and shipbroking. One subsidiary, Merchant Ferries Ltd, operates roll-on, roll-off freight services across the Irish Sea.

The China Navigation Company is one of the oldest British shipping companies having been founded in 1872 as a Yangtze River Steamer company by John Samuel Swire who established Butterfield & Swire in Shanghai in 1866.

The company is principally a container operator in the Pacific, with a present fleet that includes full container tonnage and multipurpose vessels, as well as two VLCCs. It is a UK company with an operational base in Hong Kong and is the deepsea shipping arm of the Swire Group. Swires also operates worldwide a large fleet of offshore vessels supporting the oil industry.



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 ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.	71	1594
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	8933
ΑΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
ΑΤΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΥΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14841
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584

πρός Μάρκο 14/8
α. Ίντσόν 12/8
πρός Βικτώρια 1/8
ύψωση σημαία Μάλτας
μεσογειακές μεταφορές
α. Άμβέρσα 26/8
πρός Βάρνα 21/8
α. Βανκούβερ 9/8
πρός Τζακάρτα 20/7
πρός Γκάνδη 22/8
πρός Ν. Αμερική 2/8
πρ. «Αηγιωτών»
πρός Ίταλια 21/8
πρός Τρίπολη 15/8
μεταφορές Πάτρας
πρός Βαλέντια 9/8
πρ. «Ακοή»
ε. Μπρισμπαίν 21/8
πρός Πόρτ Άλφρεντς 10/8
πρός Τομακομάι 5/8

ε. Πόρτο Μολιμπάρ 13/8
πρός Καζαμπλάνκα 4/8
πρός Τουμπάρσκι 2/8
α. Χάμιλτον 9/8
πρός Λάσζαρο Καρντένα 7/8
πρός Ίαπωνία 14/8
α. Ν. Όρλεάνη 17/8
ε. Σιγκαπούρη 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λατόκιο 19/8
ε. Νιχάμ 17/8
ε. Κόμπε 15/8
ε. Πειραιά 28/7
ε. Μπαγκόκ 21/7
πρός Γιαντί 11/8
ε. Λονδίνο 20/8
πρός Ίράν 22/4
πρός Τζέντα 19/8
ε. Πειραιά 1/4
άρχει Πειραιά
στό Μπαντάρ Άμπας
πρός Τουρκία 14/8
ε. Θεσσαλονίκη 8/8
α. Άλεξάνδρεια 16/8
πρός Χόγκ Κ-ογκ 9/8
πρός Κριστομάδα 31/7
πρός Κεταπάγκ 26/7
υπό ναυπήγηση
ε. Ρότερνταμ 25/8
α. Ν. Όρλεάνη 16/8
α. Χόγκ Κ-ογκ 19/8
πρός Μαυρίκιο 9/8
ε. Ν. Όρλεάνη 19/8
ε. Ζήμπρουκε 16/7
πρός Νιούπορτ 5/7
α. Μπουσάν 3/8
πρός Κεμαλάν 3/7

πρός Ναντόρ 23/8
ε. Ν. Όρλεάνη 16/8
πρός Δ. Αφρική 22/8
πρός Ρότερνταμ 15/8
πρός Σάντος 16/8
πρός Μαρακάιμπο 21/8
πρός Σαγκάη 29/7
ε. Πόρτ Κέμα 17/8
πρός Σιγκαντίγκ 11/8
πρός Γιοκοχάμα 18/8
ε. Πόρτο Καμπέλλο 28/7
πρός Μαυρίκιο 12/8
πρός Μπαγκόκ 24/7
ε. Ντάρμπαμ 21/8
ε. Γιοκοχάμα 10/8
πρ. Χόγκ Κ-ογκ 26/7
ε. Κεταπάγκ 22/8
πρ. Κίνα 7/8
στή Μανίλα 23/8
πρός Ποχόγκ 19/7
πρός Ρότερνταμ 16/8
πρός Λονδίνο 21/8
α. Φάλαγκ 16/8
α. Λέ Χάβρη 17/8
πρός Ντάρμπαμ 9/8
πρός Μπενανκούρ 13/8
πρός Άλγερι 28/5
πρός Τσιουάν 21/7
πρός Ίνδονησία 30/7
πρός Άλγερια 11/7
πρός Γκέραλντον 9/8
ε. Άκαμα 2/8
ε. Νιούκαστλ 14/8
ε. Γκαίμπερς 22/8
πρός Σαγκανσοέκι 25/7
πρός Βουμάη 3/8

ΑΝΑΣ ΛΑ'ΙΟΝ (δ.)	82	3356
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20876

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Δ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΙΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ	89	23454
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΩΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΧΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΣ (δ.)	75	44601
ΑΥΛΙΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑΤΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527

πρ. «Vulcanus II»
ε. Ν. Όρλεάνη 10/8
έπισκ. Πειραιά 6/8
ε. Χέι Πόιντ 4/8
πρός Ίαπωνία 19/7
πρός Φουτζέιρα 5/8
πρός Ίαπωνία 3/8
ε. Σιγκαπούρη 1/8
πρός Φουτζέιρα 17/6
πρός Ρας Τανούρα 22/8
ε. Γιοκοχάμα 16/8
πρός Βανκούβερ 26/7

ε. Βενετία 21/8
πρός Μπουσάν 21/7
πρός Τζιμπούτι 21/8
πρός Λά Γκουλέτ 12/8
ε. Κόμπε 14/8
ε. Χιουσάτον 19/8
ε. Κάδιξ 19/8
ε. Κωνσταντίνα 19/8
πρός Χόγκ Κ-ογκ 18/8
πρός Κήλαγκ 20/7
α. Μπωμόν 5/8
πρός Χέι Πόιντ 23/8
πρός Λισσαβώνα 18/8
πρός Γιβραλτάρ 17/8
πρός Ούλασν 18/8
πρός Βαλτιμόρη 21/8
πρός Καμάρ 8/8
μετ. «Χρυσή» (ε.)
ε. Διλισκέλσι 16/8
μετ. «Αμοιάνη» (ε.)
πρός Πόρτο Σαντίνο 29/7
α. Σίνες 7/8
πρός Πόρτ Κέμπελ 5/8
πρός Πόρτ ντε Μπουκ 18/8
πρός Δ. Αφρική 1/8
πρός Ρότερνταμ 12/8
υπό ναυπήγηση
πρός Τσιβάν 25/7
ε. Λός Άντζελες 12/8

πρός Σαμπογκάν Μπ. 6/8
πρ. «Gait»
πρός Νακόνγκα 14/7
πρός Ίντσόν 21/7
α. Κότκα 20/8
πρός Χόγκ Κ-ογκ 7/8
ε. Λισσαβώνα 13/8
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μπαλό Τέρμ. 17/8
πρός Τζέντα 23/8
πρός Μπ. Άμπας 19/5
πρός Αυστραλία 4/8
α. Φουτζέιρα 9/8
ε. Κασίμα 9/8

πρός Δ. Αφρική 27/5
πρός Πειραιά 26/7
πρός Δακάρ 15/7
πρός ΗΠΑ 11/8
πρός Όζακα 8/8
ε. Κωνσταντίνα 15/8
ε. Φός 17/8
ε. Χιουσάτον 19/8
ε. Τζεν. Σάν Μαρτίν 30/7
α. Πειραιά 21/8
πρός Μόντρεαλ 16/8
α. Ν. Υόρκη 12/8
έπισκ. Ντουμάλ 7/8
α. Λισσαβώνα 15/8
πρός Βαστάνου 11/8
πρός Κόλπο ΗΠΑ 8/8
ε. Κόμπε 16/8
ε. Σακόντε 14/8
πρός Ρότερνταμ 17/8
α. Χιουσάτον 28/7
πρός Μπαντάρ Άμπας 1/5
α. Μπουλάν 15/8
ε. Άμβέρσα 18/8
άρχει Πειραιά
α. Μπουεναβεντούρα 13/8

άρχει Πειραιά
έπισκ. Πειραιά 12/7
πρός Σαγκάη 21/6
πρός Μπ. Άμπας 23/7
ε. Πειραιά 7/8
πρός Βόλο 14/8
πρός Πειραιά 19/8
υπό ναυπήγηση
α. Μπουεναβεντούρα 16/8
α. Μπλιμάδο 8/8

BIBH M.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
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	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΤΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΠΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΤΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840

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
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
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
ΕΛΛΗΝ	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 ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΝΘ	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12888
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΘΙΑ	76	12657
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342

ε. Γκάλατσα 17/8
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Πειραιά 14/8
πρ. «Συμικό»
ἀργεί Πειραιά
ε. Νταμμά 23/7
μεσογειοακές μεταφορές
πρ. Νοβοτλίνα 5/8
ε. Λατόκα 20/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
μεταφορές Φουτζέιας
πρ. Μερσίνη 9/8
ε. Βόλο 18/8
πρ. Κωνσταντίνος 30/7
στή Φουτζέια (ἀποθήκη)
πρ. Ρός Σουκχέρ 22/8
πρ. Βαντί Φείραν 13/8
πρ. Τζουμπάι 17/8
πρ. 'Αβάν 21/8
πρ. Πόρτο 'Ορντάς 4/8
πρ. Βενεζουέλα 30/7

ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
πρ. Σχέζιν 20/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/8
ε. Μπουεναβεντούρα 14/8
πρ. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
πρ. ΗΠΑ 22/7
ε. Πόρτο Καμπέλο 29/7
α. Λατόκα 16/8
μετ. «Αξιόπστη» (μ.)
ε. Ντάρμαν 18/8
πρ. «Πανόραμα»
ἀργεί Πειραιά
πρ. Γκάν 21/8
πρ. Σρί Λάνκα 15/8
πρ. Αυστραλία 13/8
πρ. Καμπάνα 15/8
ε. 'Αμβέρσα 23/8
πρ. Γένοβα 21/8
ε. Λός 'Αντζελος 20/8
πρ. Τσιβάν 9/8
πρ. Ντάρμαν 17/7
δ. Κων/πολη 11/8
πρ. Κασσιούγκ 30/7
ε. Ντάρμαν 15/8
πρ. Μπόταν Μπαί 29/7
πρ. Βομβά 14/8
α. 'Αλεξάνδρεια 18/8
πρ. Σκίνα 19/8
α. Φός 18/8
ε. Πόρτο ντέ Μπούκ 5/8
α. Φός 18/8
πρ. Γιάννου 15/7
μετ. «'Ιντσόν Γκλόρυ» (ε.)

πρ. Χάρκιν 'Αϊλαντ 31/5
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ἀργεί 'Αλβέρν
πρ. 'Αβάν 11/6
ε. 'Ιμινγκχαμ 20/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
πρ. Κιουαρασά 17/8
α. Πρίνς Ρούπερτ 16/8
α. Γέλα 16/8
ε. Κασσιούγκ 14/8
ε. Κάρτα 5/8
πρ. Πειραιά 14/8
πρ. Φουτζέια 22/7
μεσογειοακές μεταφορές
πρ. 'Απυ 'Ανατολή 12/8
ε. Βαρκελώνη 22/8
πρ. Μπ. Χομείνι 2/8

ἀργεί Βασύρα
ε. Ρόττερνταμ 21/8
πρ. Ρός Τανούρα 16/7
πρ. Ποχάγκ 30/7
α. Κασσιούγκ 7/8
πρ. Κεμπέκ 22/8
πρ. Πόρτο Χουενίε 11/8
πρ. Γιοβάτα 7/8
α. Ροζάριο 7/8
α. 'Αλεξάνδρεια 15/8
ε. Θεσσαλονίκη 4/8
ε. Γιβραλτάρ 14/8
στή Πάχη (ἀποθήκη)
πρ. Ματράνι 2/8
πρ. Ρός Τανούρα 12/8
μεσογειοακές μεταφορές
πρ. Βραζιλία 3/8
πρ. Μπουσάν 10/8
πρ. Βιτόρια 13/8
ε. 'Αμβέρσα 25/8
πρ. 'Ιταλία 13/5
α. Χοντίντα 14/8
πρ. 'Ιντσόν 15/8
πρ. «Istanbul Z.»
πρ. 'Ισπανία 7/8
πρ. Λισαβώνα 17/8
επισκ. Πειραιά 21/2
ἀργεί Πειραιά
πρ. Μπέιχα 18/7
πρ. Τέμα 22/8
πρ. Βομβά 29/7
α. Ρέινιόν 11/8
πρ. Κιουαρασά 20/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8
πρ. Σάντος 19/8
πρ. 'Ακαμπα 23/8
ε. Σιμονοσέκι 5/8

ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΝΟ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973
ΗΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΟ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	65	26174
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΝ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	18447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	74	12469
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	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΟΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΝ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470

α. Μπωμόν 10/8
πρ. Χοντίντα 4/8
ε. Πειραιά 21/8
πρ. Ταυλάνδη 7/8
μετ. «Ρόδος» (ε.)
πρ. Τουμαράς 23/8
μετ. «Σκάθος»
πρ. Πόρτ 'Ελζαμπε 23/8
ε. Χόγκ Κόγκ 21/8
πρ. Κήλαγκ 17/8
ε. Βενετία 20/8
ε. Λός 'Αντζελος 25/8
α. Χόγκ Κόγκ 15/8
πρ. Σάντος 6/8
πρ. Σιγκαπούρη 15/8
α. Χάιφά 22/8
πρ. Νουακτοτ 7/8
πρ. «Phillips Oklahoma»
πρ. Ρουμανία 13/8
ε. «Ομπαν» 13/8
πρ. Ματάνζας 9/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/8
πρ. Νουαντίμπου 25/8
πρ. Μιλάκι 22/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
πρ. Μπουσάν 31/7
α. Κοντοού 6/8
ὕψωσε σημαία Μάλτας
πρ. «Berlinda»
πρ. Σιγκαπούρη 19/7
πρ. Σ. 'Αραβία 15/8
πρ. Πειραιά 10/8
πρ. «Rarapa»
πρ. 'Αγγλία 22/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
πρ. Πάτρα 15/8
επισκευές Πειραιά
επισκ. Πειραιά 24/8
πρ. Σουδάν 1/8
πρ. Πόρτο Μπוליβάρ 10/8
ε. Σικάνγκ 9/8
πρ. Λά Σπέζια 9/8
μεσογειοακές μεταφορές
πρ. «Beer Sheva»
ε. 'Αλεξάνδρεια 18/8
πρ. 'Ισπανία 5/8

πρ. Καλλό 19/8
ε. 'Αλεξάνδρεια 22/8
στή Λισαβώνα 13/8
ε. Τεκριντάνκ 2/8
πρ. 'Αλγερία 21/8
α. Π. Μπουλβάρ 9/8
α. Αύγουστα 15/7
πρ. Γιοκαχάμα 10/8
επισκ. Πειραιά 13/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
πρ. Χώρ Φακάν 14/8
α. Ρός Τανούρα 13/7
πρ. Γιουγκοσλαβία 21/8
πρ. Ν. 'Υόρκη 8/8
πρ. Νταλίν 28/7
α. Τζουμαία Τέμα 17/8
α. Λούπ Τέμανακ 14/7
πρ. «Lima II»
πρ. Πόρτ Καρτίρ 13/8
ε. Κρίστιανοντ 30/7
ε. 'Οδισσά 10/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/8

α. Τουμαράς 9/8
πρ. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
πρ. Γκλαντσόν 1/8
πρ. 'Ελ Σιντάρ 16/8
πρ. Κήλαγκ 18/8
πρ. Κήλαγκ 17/8
α. Σάντος 1358
πρ. Μπ. 'Αίρες 17/8
ε. Χάτινχο 30/7
πρ. Σαγκά 9/7
μεσογειοακές μεταφορές
μετ. «Χίος Ρήφ» (ε.)
ναυπηγεία Μοιζούρου
πρ. «Jovian Lily»
ε. Ραβέννα 19/8
ε. Θεσσαλονίκη 17/8
ε. Κωνσταντίνος 20/8
μετ. «Κατίνα Γ.» (μ.)
πρ. «Νότος»
στή Φουτζέια (ἀποθήκη)
πρ. «Φάσσα»
δ. Μόντε Μπέλλο 'Αιλ. 23/8
πρ. «Κέλεα»
ε. Τάραντα 13/8
πρ. 'Απυ 'Ανατολή 12/8
πρ. Πασίρ Γκουντάκ 11/8
πρ. Ματάνζας 1/8
ε. Φερμάντ 14/8
ε. Πειραιά 7/8
πρ. Βραζιλία 19/8
ε. Χάμπτον 21/8
ε. Γκντάνσκ 21/8
ε. Πόρτ Καρτίρ 8/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/8
πρ. Κορβ 11/8
πρ. Χάρκιν 27/7
α. Πειραιά 9/8
α. Μπέρμερχαβεν 8/8
επισκ. Πειραιά
πρ. Μερσίνη 9/8
ε. Πόρτ Κάιερ 11/8
πρ. «Αύρα Μπρενέλις»
α. Γιβραλτάρ 18/8
α. Φός 11/8
α. Νάπολη 17/8
πρ. 'Αγ. Θεόδωρος 4/8

ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (6).....	67	14926	ε. Θεσσαλονίκη 15/8	MINI ΛΟΤ.....	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (6).....	86	26874	ε. Ρουαί 20/8	MINI ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587	πρός ΗΠΑ 15/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (6).....	73	42470	ε. Τζέντα 9/8	MINI ΛΟΥΜ.....	74	1577	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (6).....	86	24000	α. Χιούστον 5/8	MINI ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (6).....	86	24900	πρός Εύρωπη 14/8	MINI ΛΥΜΦ.....	75	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (6).....	74	61054	πρός Γιάννου 22/8	MINI ΛΩΝΤ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (6).....	73	61054	α. Φός 12/7	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (6).....	73	42470	α. Πειραιά 7/8	MINOAN ΡΗΦΕΡ.....	64	4575	πρός Τζέντα 15/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (6).....	86	24000	α. Πειραιά 18/8	MINΩΣ.....	75	28082	στο Κομμά Μπαί 22/8
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (6).....	86	24000	πρός 'Αρζου 22/8	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	πρός Κωνσταντίν 8/8
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (6).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	ε. 'Οδησσό 5/8
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101	πρός 'Ισραήλ 17/8	ΜΙΧΑΗΛ (6).....	76	51977	α. Καμπίνα 28/7
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	δ. 'Ελσινόρη 18/8	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	ε. Σίτε 20/8
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (6).....	80	19882	δ. Θέροντε 'Ατλαντ 6/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	ε. Λισαβώνα 6/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	ε. Καταγένα 19/8	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	επιπλήθη 'Ελληνες
ΚΥΘΝΟΣ (6).....	71	17355	α. 'Αλεξάνδρεια 14/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239	ε. 'Ιντσόν 11/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8	ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ.....	69	8047	επισκευές Πειραιά 24/6
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (6).....	74	60250	μετ. «Κάλαμος»	ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	ε. Τής 22/8
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (6).....	77	18658	πρός Πειραιά 19/8	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.....	77	5785	ε. Φάλλου 15/6
ΛΑΜΚΟΣ.....	61	5643	ε. Δρέπανον 15/8	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 7/8
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	πρός Φρητάνου 13/8	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ.....	66	3881	α. Κότκα 20/8
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	πρός 'Ιαπωνία 15/8	ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	πρός Βανκούβερ 17/8
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	ΜΠΑΟΥ ΣΚΑ'Υ.....	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	ε. Σαντακάν 7/8	ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	ε. Σιγκαπούρη 10/8
ΛΑΖΙΘΙ.....	77	4965	πρός Κάρπαθο 6/7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (6).....	83	32029	επισκ. Σιγκαπούρη 7/8
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799	πρός Βηρυτό 20/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	πρός ΗΠΑ 20/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.....	77	65874	μετ. «Κάσας» (ε.)	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ.....	73	52831	μετ. «Διάφορος»
ΛΕΟΝΤΑΣ (6).....	74	52830	α. Λέγκχορν 8/8	ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536	α. Λοριέντ 21/8
ΛΕΩΝ.....	73	70931	πρός 'Ιαπωνία 1/8	ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633	πρός Ρίο 'Ανέριο 5/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (6).....	66	29287	στή Φορταλέζα (δοποθήκη)	ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	πρός Τζέντα 13/8
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212	πρός Κολόμπο 9/8	ΜΥΣΙΝΙΔΙ.....	77	5785	ε. Πειραιά 13/6
ΛΗΝΤΕΡ.....	84	20494	πρός Γιοκχάιμ 15/8	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	ε. Σάν Νικόλας 12/8
ΛΗΤΩ.....	76	18104	πρός Βομβάη 2/7	ΝΑ'ΑΝΤ.....	75	35561	επιπλήθη αλλοδαπούς
ΛΗΤΩ.....	77	11264	πρός Κουβέιτ 30/7	ΝΑΖΟΣ.....	70	9865	ε. Γκουαγιακούιλ 5/8
ΛΙΑ (μ).....	78	33191	πρός 'Ιαπωνία 7/8	ΝΑΖΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	71	6738	πρός Μάλμο 9/8
ΛΙΚΑ.....	76	61615	πρός Δουνκέρκη 21/8	ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915	πρός Μπαντάρ Χομείνι 20/8
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	68	9505	πρός Πόρτο Λιρών 14/8	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (6).....	75	115207	πρός Ρας Τανούρα 21/8
ΛΙΣΜΠΟΑ.....	71	2557	ε. Πειραιά 20/8	ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653	πρός Θεσσαλονίκη 19/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	στή Βασύρα	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	α. Τζέντα 24/8
ΛΟΥ'ΤΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ.....	86	36600	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	επιπλήθη αλλοδαπούς
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	πρός Τουρκία 10/8	ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	πρός Σαγκάη
ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Λίβερπουλ 19/8	ΝΕΝΑ.....	74	39866	ἀργεί Πειραιά
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740	πρός Μίλφροντ Χάβεν 23/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ.....	67	1598	ε. Φουτζέιρα 10/8
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	ε. Νιούπορτ 19/8	ΝΕΣΤΟΡ.....	82	37000	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 19/8
ΜΑΖΑΛ II (6).....	65	2676	α. Χάιφα 19/8	ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	στή Δομιέττα (δοποθήκη)
ΜΑΘΡΑΚΙ (6).....	70	17485	πρός Ρόττερταμ 20/8	ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	ε. Πειραιά 8/8
ΜΑ'ΙΑΜΙ ΡΗΦΕΡ.....	69	8047	ε. Καραίοι 16/8	ΝΗΡΕΥΣ.....	75	44605	πρός 'Οδησσό 11/8
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (6).....	81	23000	ε. Ρίο 'Ανέριο 18/8	ΝΗΡΕΥΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (6).....	75	44605	πρός Χουέλα 9/8
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	πρός 'Ιράν 8/8	ΝΗΡΕΥΣ ΘΗΡΑ (6).....	78	29972	ε. Φός 17/8
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246	πρός Νικόσια 18/7	ΝΗΡΕΥΣ ΙΟΣ (6).....	73	18494	πρός Βενεζουέλα 11/8
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577	ε. Φιλαδέλφεια 14/8	ΝΗΡΕΥΣ ΚΥΘΝΟΣ (6).....	76	44689	α. Μερσίνη 16/8
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297	πρός Μπ. 'Αμπάς 13/7	ΝΗΡΕΥΣ ΠΑΡΟΣ (6).....	75	44601	ε. Λός 'Αντζελες 17/8
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	πρός 'Ιταλία 8/8	ΝΗΡΕΥΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (6).....	80	33769	πρός Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΑ'ΙΤΣΤΡΟΣ.....	69	18923	στό Μπ. 'Αίρες 21/8	ΝΗΡΕΥΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (6).....	83	38240	α. Φός 21/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	μετ. «Μακεδών»	ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	πρός Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΑΝΑ.....	77	30263	ε. Κουίνχουαγκντάο 4/8	ΝΙΚΟΛΑΣ (6).....	74	56960	α. Φός 21/8
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	ε. Μπλάγιε 14/8	ΝΙΚΟΛΑΣ (6).....	83	30684	πρός Κουίντρε 27/7
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	πρός 'Ακαμπα 14/8	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (6).....	76	39004	πρός 'Ιαπωνία 14/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	83	31951	πρός Γκάλατς 20/8	ΝΙΝΗ.....	75	16629	επιπλήθη
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (6).....	72	17432	α. Μπωμόντ 1/8	ΝΟΚΟΝΦΟΥΝΤ.....	65	4507	δ. Μπουόνσμπουτελ 18/8
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	πρός Κήλαγκ 30/7	ΝΟΡΦ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	πρός 'Ιαπωνία 31/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	πρός Ρόττερταμ 16/8	ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ.....	87	36543	πρός Ματσούρα 27/7
ΜΑΡΑΘΩΝ (6).....	71	18552	πρός Κήλαγκ 30/7	ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΝΕΣ.....	84	36300	πρός Πόιντ Κόμφορτ 9/8
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	πρ. «Marathon Key»	ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	α. 'Αμνέρογ 17/8
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761	α. Μανίλα 16/8	ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	α. 'Αντεν 16/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	πρός 'Ιράν 14/6	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	α. Τέμα 28/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800	ε. 'Αμβέρσα 23/8	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΙΑ Κ. (6).....	70	51602	πρός 'Ομαζόκι 21/7	ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	πρός Καμερούν 26/7
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592	πρός Χιούστον 26/6	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (6).....	71	17744	πρός Λισαβώνα 22/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (6).....	73	17432	επισκ. 'Αμνέρογ 22/6	ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	121165	πρ. «Rimula»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (6).....	75	68411	ε. Σάρροχ 11/8	ΟΘΟΝΗ (6).....	71	17355	ε. Φός 20/8
ΜΑΡΙΦΩ.....	72	9824	μεταφορές 'Ερυθράς	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....	86	35600	πρός Ν. 'Αμερική 2/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (6).....	81	26938	α. Γιβραλτάρ 13/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	α. Σάν Λορέντζο 19/7
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (6).....	73	64948	α. Σάν Φραντσέσκο 29/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	86	35600	πρός Βραζιλία 30/7
ΜΑΡΙΝΑ.....	70	25108	πρός Δ. 'Αφρική 2/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/8
ΜΑΡΙΝΑ (6).....	80	40000	α. Κόρπους Κρίστι 6/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	α. Ροζάριο 16/8
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831	πρός Σάο Φραντσέσκο 5/8	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	76	178808	πρός Ουόσαν 28/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	πρός Λά Παμπόλα 3/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ).....	82	35417	πρός Πόρτ Τάμπος 6/8
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ.....	75	1599	ε. Πόρτ Χέντλαντ 19/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ.....	80	29710	α. Χιούστον 6/7
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	α. Πειραιά 18/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	77	14722	ε. Πόρτ Κάιζερ 19/8
ΜΑΡΚΕΣΑ.....	77	33509	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	α. Χάμιλτον 18/8
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	πρός Νοβοροσίσκ 2/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ.....	85	17879	πρός Πόλιν 12/8
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	πρός Ν. 'Ορλεάνη 17/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879	πρός Κό Σιγκάκ 11/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	πρός Πόρτο Κουετζίλ 1/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	77	14644	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	ε. Σάν Νικόλας 16/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.....	91	53000	ε. Φιλαδέλφεια 17/8
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	δ. Γιβραλτάρ 15/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (6).....	91	53000	πρός Ουόσαν 28/7
ΜΑΣΤΕΡ Τ.....	82	20432	πρός Ν. Καλιδονία 13/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	76	66259	α. Φουμιτσίνιο 15/8
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	πρός Κεητάνου 7/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (6).....	90	52086	α. Κόρπους Κρίστι 5/8
ΜΕΛΕΘ.....	76	34715	βυθίσθηκε Ρεϊνιόν 24/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ.....	80	29710	πρός Ν. 'Ορλεάνη 8/8
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	75	28082	πρός Ντάρμπαν 19/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ.....	77	14638	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	ε. Νάπολη 19/8	ΟΛΥΜΠΟΣ.....	77	14318	ε. Γουάλλα 10/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.....	87	59859	ε. Κόρπους Κρίστι 10/8
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	πρός 'Όιτα 9/8	ΟΡΑΜΑ (6).....	73	20768	πρός Πούντα Καρντόν 8/8
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8106	εγκαταλείφθηκε 16/11/89	ΟΡΑΝΤΟ.....	76	37784	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/8
ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345	στό 'Οράν 31/8/90	ΟΡΦΕΥΣ (6).....	71	29749	α. Βενετία 19/8
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20669	πρός Λάγος 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΝΕΡ.....	71	15998	α. Πόρτο Κουετζίλ 10/8	ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ.....	65	28133	ε. Τενερίφη 11/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ.....	72	1563	πρός Πόιντ ω Πιέρ 24/7	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (6).....	77	16505	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ.....	70	1585	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	Π.Σ. ΠΑΛΜΟΣ.....	80	14397	πρός ΗΠΑ 13/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591	ε. Κίγκστον 22/8	ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ.....	82	8911	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592	α. Χιούστον 19/8	ΠΑΛ ΜΠΑΙΝ.....	87	8784	ε. Πειραιά 12/8
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	πρός Μανζανίλο 30/7	ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ.....	80	9835	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ.....	71	7890	α. Ούντεβάλα 16/8
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	ΠΑΛΛΑΣ.....	76	81106	ε. Γιβραλτάρ 14/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ.....	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (6).....	77	29457	πρός 'Ιντσόν 10/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΛΟΜΑ.....	77	16237	α. Κρόφτον 6/8
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557	ε. Μαρκάιμπο 14/7	ΠΑΜΙΣΟΣ.....	82	35127	ε. 'Ακαμπα 2/8
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/8	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	78	24941	πρ. «Αντζουλέττα»
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	ΠΑΝΑΚΕΑ.....	83	34253	πρ. «World Adventure»
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	ε. Λός Πάμους 14/8	ΠΑΝΑΚΕΑ.....	72	39219	πρός Σουηδία 10/8
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	πρός Ν. 'Ορλεάνη 10/8	ΠΑΝΑΚΕΑ.....	72	10104	πρός Λί Χάβρη 21/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	70	1592	πρός Ν. 'Ορλεάνη 16/8	ΠΑΝΑΚΕΑ.....	82	35127	πρός Κόμπο Κίμπα 19/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ.....	70	1592	ἀργεί Πειραιά	ΠΑΝΑΚΕΑ.....	81	75545	πρός Πόρτ Κέμπα 2/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (6).....	87	27333	α. Χιούστον 17/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ.....	71	1598	πρός ΗΠΑ 14/8	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.....	77	15460	πρός Μπουσάν 8/8

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Βιζακαπανόμ 11/8
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρός Πύλο 27/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Τζουάμα Τέρμ. 17/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουάμα Τέρμ. 10/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Πέτερκεντ 22/8
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρός Πόρτ Έβεργκλέιτς 19/8
ΠΑΡΑΣ	81	31006	α. Ν. Όρλεάν 17/8
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Θεσσαλονίκη 7/5
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρός Νεμρούτ Μπαϊ 27/7
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Κόλπο ΗΠΑ 1/8
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Χοντίντα 27/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Λαύριο 20/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Σέτε 22/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Κονακρύ 1/7
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	α. Ραβέννα 19/8
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 19/8
ΠΕΛΤΣΕΜΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 20/8
ΠΕΦΛΑΓ'ΕΡ	82	2477	ε. Βόλο 18/8
ΠΕΠΤΕΛΗ	72	57802	πρός Κασσιούγκ 10/8
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Σιβιταβέτσια 22/8
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597	πρός Φόρο 12/8
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	πρός Πόρταμουθ 11/8
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Ν. Όρλεάν 18/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Σιγκαντίλκ 18/7
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Ιαπωνία 13/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 28/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ)	77	45755	πρός Μιζουσίμα 14/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Βανκούβερ 18/8
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	πρός Κεητάνουν 11/8
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Κόντινεντ 15/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Μπουντάρ Χομνίβι 10/8
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681	μετ. «Κώς» (ε.)
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Μπαγκόκ 16/8
ΠΟ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102	πρός Χάμπτον 18/8
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Βενετία 16/8
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	πρ. «Jovian Luzon»
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	στην Τέρμα 3/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Αύγουστα 18/8
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Άλγερια 7/8
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Ταλκαχουάν 5/8
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ	61	963	ε. Πειραιά 21/7
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292	πρός Πειραιά 18/8
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Γιοκοχάμα 5/8
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	α. Όμοσάμ 16/8
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Κόρπους Κρίστι 11/8
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	δ. Θέρνεντ 12/8
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Χοντίντα 12/8
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Αυστραλία 16/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Τάραντα 18/8
ΠΥΛΟΣ	72	9284	ε. Γκνάνασκ 16/8
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Βαλτική 5/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Άμφιλοχία 22/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	πρός Έλλάδα 19/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	πρός Σ. Άραβία 22/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	πρός Ραμπίχ 19/8
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	πρός Ιαπωνία 23/8
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	ε. Μπριντζί 11/8
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Μήλο 20/8
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Γαλλία 20/8
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Μαντυλουότο 21/8
ΡΗΛΑ'ΑΝΤ	77	9774	πρός Πόρτο Πάττα 18/7
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16586	πρός Καράτσι 8/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Σοράλ 11/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Γιβραλτάρ 22/8
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Μπιζέρτα 17/8

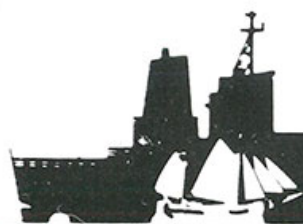
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	α. Σάν Νικόλας Μπαϊ 12/8
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρός Όδησσό 19/8
ΣΑΜΟΣ	74	13633	πρός Ταϊβάν 5/7
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Νιούκαστλ 12/8
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	πρός Ουλάσν 7/8
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Κωνσταντίνα 15/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	ε. Άλγκεθίρα 13/8
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Γιοκοχάμα 16/8
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Λευκάδι 13/8
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	πρός Ιαπωνία 7/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	πρός Ν. Υόρκη 11/8
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρός Άλγερ 3/8
ΣΑΡΛΑ	77	15533	α. Χιούστον 8/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	πρός Ρίο Γκράντε 15/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	έπισκ. Πειραιά 4/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Άντεν 5/8
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	πρός Άμφιλοχία 20/8
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	ε. Ίντσον 15/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός ΗΠΑ 23/8
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631	πρός Γκουανγκουίλ 17/8
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρός Σόμο 22/8
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Πειραιά 5/8

ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866	πρός Ίνδονησία 30/7
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Ταϊλάνδη 24/8
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Ζανζιβάρη 1/8
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	έπισκ. Μανίλα 13/8
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 6/8
ΣΙΧΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Χιλιά 17/8
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239	μετ. «Κόσθρα» (ε.)
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	έπισκ. Πειραιά 3/7
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Maleson»
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	πρός Ιαπωνία 18/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Βιρτζίν Άϊλ. 31/7
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517	μετ. «Παξοί»
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Λάρνακα 5/8
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	πρ. «Γκόλντεν Χάρβεστ»

ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Γιβραλτάρ 5/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	ε. Δουκέρη 18/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	στό Σαλέμο 8/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Μπ. Άιρς 8/8
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Χίμπ 13/8
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρ. «Jovian Laurei»
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Νιγηρία 24/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Σαουδική Άραβία 16/8
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Μακείο 31/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρός Παρετέ 9/8
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φουτζέιρα 20/8
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	α. Ταρραγκόνα 21/8
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Γκάνδη 20/8
ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Χόγκ Κόγκ 13/8
ΤΑΝΤΑ	73	16997	πρός Άμβούργο 9/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. Όρλεάν 17/7
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	α. Ν. Όρλεάν 13/7
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Κασσιούγκ 12/8
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Βενετία 19/8
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΟΥ	76	10801	μετ. «Έμερλιν» (ε.)
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	πρός Άρούμα 23/3
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Χοντίντα 3/8
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Ντάρμπαν 16/8
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Χάμπτον 19/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στον Ίνδικό (αποθήκη)
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ρός Τανούρα 27/6
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός ΗΠΑ 30/7
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Κασσιούγκ 6/8
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρός Κασσιούγκ 22/7
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Όζκα 2/7
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ	68	2760	αργεί Πειραιά
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	πρός Λάγος 5/8
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639	πρός Ρότερνταμ 14/8
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	ε. Μονφακόνε 16/8
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	ε. Ντουάλα 1/8
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Χοντίντα 19/8
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Πόρτο Κουέτδαλ 29/7
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	μετ. «Άλφα Τσάλλετς» (ε.)

ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Χάμπτον 20/8
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Δεμεράρα 20/8
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 17/7
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	πρ. «Zainab Sky»
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΦΑΙΑΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281	πρ. «Nurek»
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	79	26973	πρ. «Phillips Venezia»
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάν 15/8
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	πρός Άρούμα 15/8
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	πρός Γιβραλτάρ 22/8
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Χίμπ 10/8
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	πρός Τζουμπάιλ 13/8
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	πρός Ντουμπάι 25/7
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	α. Κασσιούγκ 9/8
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ I	83	17217	πρός Μπαγκόκ 28/7
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ II	84	19049	πρός Βανκούβερ 21/8
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ III	84	19049	πρός Νορβηγία 14/8
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ IV	84	19049	α. Κολούμπια ρίβερ 18/8
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Άσταντ 16/8
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	πρός Αϊντοπο 21/7
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Τζουμπάιλ 10/8
ΦΙΝΝΕΚΑΣ	79	15379	πρός Ν. Όρλεάν 24/7
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	ε. Ν. Όρλεάν 4/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	πρός Άρούμα 16/8
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	ε. Γιούροπορτ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Ντόρντρεχτ 21/8
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Σάν Φραντσίσκο 17/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	πρός Βενεζουέλα 31/7
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός Ν. Αμερική 3/8
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	πρός Γαλλία 13/8
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Νάπολη 15/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	α. Άσταντ 19/8
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΙΑΝΤ	66	12098	πρός Ίταλία 19/8
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	πρός Τόμα 19/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	πρός Ν. Όρλεάν 15/8
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Ν. Όρλεάν 31/7
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	πρός Ιαπωνία 1/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Τζάνκσονβιλ 17/7
ΦΟΙΝΕ	77	64971	ε. Πόρτ Κέμπελ 20/8
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	α. Τέξας Σίτυ 28/7
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	υπό ναυπήγηση
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ	76	18933	πρ. Πόττ 7/8
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	ε. Ν. Όρλεάν 11/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρός Άλμέρια 19/8
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	α. Ρός Τανούρα 1/8
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Άμβέρσα 25/8
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Βενεζουέλα 1/8
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Τζουάμα Τέρμ. 28/7
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	πρός Άλγερ 7/8
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	α. Λούπ Τέρμιναλ 6/8
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Κορβ 6/7
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρ. Άλγερ 1/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928	πρ. Έλλάδα 15/8

ΧΣΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438	πρός Γκλάντστον 22/7
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	πρ. ΗΠΑ 18/8
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	στό Πόρτο Λιμαν 15/7
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	πρ. Παναμά 3/8
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Ταγιόχσι 9/8
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	πρ. «Γουώτερτορεν»
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Κπέμε 9/8
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	πρ. «Phillips Mexiko»
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Κόντον 19/8
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρ. Μουμπάσα 22/8
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850	πρ. Σάλλου Βόε 17/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22885
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ (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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.).....	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.).....	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9889
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΜΗΤΟΣ (κ.).....	75	15684
ΑΔΟΝΙΣ (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
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΓΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΓΓΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΓΓΑΣΑ (κ.).....	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.).....	69	9086
ΑΓΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΓΝΗΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΓΡΗΝΣ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΓΡΟΝ ΑΔΟΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤΖΗΝΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	72	9710
ΑΙΤΖΗΝΑ ΣΑΝ (δ.).....	74	80930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9864
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ *.....	72	82701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.).....	74	15756
ΑΛ ΤΑ'Φ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.).....	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.).....	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.).....	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16787
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14866
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.).....	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.).....	77	18356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.).....	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ.).....	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.).....	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.).....	65	5080
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
ΑΝΑΔΕΕ (Μηχ.).....	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713

ε. Ρότερνταμ 22/8		
επιπλοήθη Έλληνας		
ε. Όσλο 19/8		
πρός Μαυρίκιο 25/7		
πρ. «Confidence»		
πρός Άσντον 19/8		
ε. Βέντισπις 19/8		
ε. Μπουεναβεντούρα 18/8		
ε. Σχίζαν 22/8		
α. Μόντρε ντέ Ντέους 14/8		
μετ. «Kos» (π.)		
πρός Γιάννου 3/8		
μετ. «Alimos I» (π.)		
μετ. «Plover» (μ.)		
ε. Ν. Όρλεάν 20/8		
πρός Νιγηρία 13/7		
ε. Γλασκώβη 28/8		
πρ. «Άγιος Σπυρίδων»		
επισκ. Πειραιά 1/5		
α. Χόγκ Κόγκ 21/8		
πρός Άμβέρσα 14/8		
α. Άμβέρσα 22/8		
πρός Ρουέν 8/8		
πρός Ίράν 21/5		
πρός Βικτόρια 7/8		
ε. Ρουαίξ 19/8		
πρός Ν. Όρλεάν 14/8		
α. Χουέλβα 21/8		
πρός Φουτζέιρα 26/7		
πρός Πειραιά 20/8		
πρός Ίνδια 19/8		
πρός Βουστύνη 19/8		
ε. Μοχαμέντια 18/8		
πρός ΗΠΑ 20/8		
ε. Βουρβά 18/8		
ε. Βηρυτό 7/8		
α. Άμβέρσα 24/8		
μεταφορές Περισκοφ		
δ. Ντόβερ 17/8		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
α. Πειραιά 18/8		
πρός Μπαγκόκ 28/7		
πρός Μπ. Άιρς 6/8		
ε. Άντεν 29/7		
στο Γκντάνσκ 31/7		
πρός Άμστρονγκ 13/8		
πρός Χιόστον 7/8		
πρ. «Akita»		
πρός Τζέντα 22/8		
πρ. «Σαρωνικός II»		
επιπλοήθη		
πρός Ρίτσαντς Μπαίη 18/7		
α. Κλέμε 10/8		
μετ. «Akto»		
δργετ Ραβέννα 21/8		
στο Χορμούζ		
πρός Όσιτ 8/8		
πρός Κοβίν 14/8		
πρός Μαπούτο 17/7		
επισκ. Κωνσταντίνα 23/8		
πρός ΗΠΑ 1/8		
ε. Σάλλουμ 23/8		
ε. Πειραιά 13/8		
πρ. «Huron»		
πρός Όδησσό 18/8		
πρός Πένκο 23/7		
πρός Πενάγκ 22/8		
πρός Σάν Αντόνιο 1/8		
μετ. «Lase Boam» (κ.)		
πρός Ντιτρερό 13/8		
α. Σάο Σεμπασιάνο 29/7		
πρός Ίνδια 25/7		
πρός Γιβραλτάρ 19/8		
πρός Χαλκίδα 10/8		
πρ. «On Lee»		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
πρός Μαπούτο 22/8		
δργετ Πειραιά		
πρός Κουανγκάμ 5/8		
ε. Γιβραλτάρ 8/8		
πρός Μπ. Χομείνι 11/8		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 11/8		
ε. Λίττελτον 21/8		
α. Φόξ 8/8		
πρός Άσντον 12/8		
α. Λονδίνο 12/8		
πρός Βαλτιμόρη 18/8		
ε. Ρίγα 7/8		
πρός Φουτζέιρα 23/8		
πρός Αυστραλία 3/8		
υπέστειλε ελληνική		
πρός Σάν Ντιέγκο 28/7		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-		
ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.).....	78	9485
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.).....	71	8741
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
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N.(κ.).....	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.).....	72	98905
ΑΠΙΛ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΤΕΡ (κ.).....	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.).....	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.).....	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.).....	73	67914
ΑΠΕΡΑ (κ.).....	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).....	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μηχ.).....	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).....	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.).....	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ.....	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).....	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.).....	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).....	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.).....	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.).....	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.).....	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).....	66	30647
ΑΡΟ (κ.).....	68	2571
ΑΡΟΣΙΑ (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	18349
ΑΞΙΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).....	82	20537
ΑΞΙΠΙΔΟΣ (δ.).....	76	56003
ΑΞΙΠΙΣ (κ.).....	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.).....	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).....	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.).....	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.).....	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ.....	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).....	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ(κ.).....	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).....	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.).....	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.).....	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).....	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).....	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.).....	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.).....	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.).....	70	10818
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).....	66	36522

μεσογειακές μεταφορές		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 8/8		
στο Κόμπος Φήλντ (άποθήκη)		
πρός Χάρκ 22/7		
α. Λού Τέρμιναλ 13/8		
πρός Γερμανία 16/8		
πρός Μπ. Άμπας 22/7		
πρ. «ΑΙ Ομαρία»		
πρός Τάμπα 17/8		
ε. Σάνκ Άνκορατζ 12/8		
ε. Κουήνμπουρου 26/8		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 18/7		
πρός Κασσιούκ 10/8		
πρός Ίτοζάι 9/8		
πρός Δ. ΗΠΑ 7/8		
ε. Φιλαδέλφεια 20/8		
ε. Βουρβά 10/8		
πρός Ρας Τανούρα 3/8		
πρός Χοντίντα 29/7		
πρός Ποχάγκ 6/8		
πρός Ελλάδα 18/8		
α. Πειραιά 21/8		
ε. Θεσσαλονίκη 17/8		
α. Πειραιά 19/8		
ε. Μασσαλία 29/7		
πρ. «Ntevl»		
πρός Ν. Κορβ 1158		
πρός ΗΠΑ 29/7		
πρός Βραζιλία 19/8		
πρός Λάγος 18/8		
ε. Ρίο Τανέιρο 14/8		
στο Χορμούζ		
πρός Ρότερνταμ 5/8		
ε. Βενετία 20/8		
ε. Πειραιά 22/8		
επισκ. Μπαλμπίνα 21/8		
ε. Πειραιά 8/1		
πρός Πόρτο Βέσμε 28/7		
πρός Μπουσάν 12/8		
πρός Ντόρ ες Σαλάου 14/8		
πρός Μπρινόβι 14/8		
ε. Γιβραλτάρ 8/8		
α. Χιόστον 11/8		
ε. Θεσσαλονίκη 13/8		
ε. Βιάννα ντέ Καστέλο 8/7		
πρός Μπ. Χομείνι 21/8		
α. Ντάρμαν 19/8		
πρός Ρεσίφ 18/7		
πρός Χόγκ Κόγκ 13/8		
α. Πόρτ Σουδάν 10/7		
πρός Καρατί 19/8		
α. Τσίμπα 17/8		
ε. Ρίο Γκράντε 15/8		
ε. Ζανζάγκ 11/8		
ε. Πειραιά 23/7		
πρός Καταμπλάνκα 10/8		
ε. Ν. Όρλεάν 20/8		
ε. Φορταλέζα 29/7		
πρός Άντεν 6/8		
πρός Μανασούς 9/8		
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 16/7		
α. Φουτζέιρα 15/8		
πρός Μέιλ Άιλαντ 18/7		
α. Χιόστον 20/8		
μεταφορές Ίνδονησίας		
επισκευές Πειραιά 1/8		
δ. Πόρτ Σάις 20/7		
πρός Πόρτο Καμπίλλο 8/8		
πρός Σιγκαπούρη 22/4		
πρός ΕΣΣΔ 19/8		
ε. Βαλέντια 19/8		
επιπλοήθη Έλληνας		
μεταφορές Πάτρας		
πρός Σάν Πέντρο 31/5		
α. Ν. Όρλεάν 17/8		
πρός Τσιταγκόνγκ 27/6		
ε. Τάμπα 25/7		
πρ. «Ενάλιος Αίθρα»		
πρός Πάτρα 20/8		
πρός Γαλλία 16/8		
ε. Ν. Όρλεάν 19/8		
πρός Όκρικα 30/7		
πρός Λαβύη 10/7		
πρός Ίνδια 22/8		
ε. Άσντον 6/8		
πρός Βραζιλία 16/7		

ΒΑΪΝ (δ.π.).....	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.).....	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).....	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.).....	74	8925
ΒΑΛΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).....	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.).....	70	1257

ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	76	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (κ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (κ.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1084
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (κ.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΛΑ (κ.)	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.μ.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.μ.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (κ.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΤΙΤΣΟΡ (δ.μ.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (κ.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.μ.)	66	24896
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΙΤ (δ.μ.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (κ.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (κ.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (κ.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (κ.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (κ.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (κ.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (κ.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (κ.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (κ.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (κ.)	81	11503
ΓΟΥΕΥΒ ΚΡΕΣΤ (κ.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΝ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΔΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΟΞΟΚΟΥΡΟΙ (κ.)	66	2547
ΔΕ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΘΥΕΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.μ.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (κ.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (κ.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788

προς Τονιάμα 17/7	
προς Σιγκαπούρη 17/8	
προς Δακάρ 23/7	
προς Σεϋχέλες 9/8	
προς Κάντα 17/8	
πρ. «Παναγής Βερώνης»	
προς Μπ. Άμπας 12/8	
α. Κολόμπα 2/8	
πρ. «Μηλούτανκ Τζούνιορ»	
προς Ρεσίφε 16/8	
πρξο Νορβηγία 16/8	
α. Λουάντα 25/6	
προς Δ. Αφρική 17/7	
προς Κίμωλο 19/8	
α. Λά Γκουαρά 27/12	
στών Περσικό 9/1	
α. Άκομα 10/8	
πρξο Ιταλία 13/8	
πρξο Μπαγκόκ 7/8	
πρξο Μαυρία 16/8	
πρξο Βραζιλία 17/7	
πρξο Τζακάρτα 6/8	
α. Ρεσίφε 8/8	
έπισκ. Πειραιά 10/7	
α. Πόντα ντ'ε Μαδέιρα 11/8	
α. Σιγκαπούρη 11/8	
πρξο Άγγλια 10/8	
πρξο Βενεζουέλα 30/7	
πρξο Παρανάγουα 10/8	
α. Βανκούβερ 19/8	
α. Καβάλλα 17/8	
πρξο Ουλάαν 9/8	
πρξο Άγ. Θεόδωρος 7/8	
α. Λεμεσός 23/8	
πρξο Λά Χάβρη 24/8	
πρξο Σφάξ 7/8	
πρξο Ταυλάνδη 19/8	
α. Μποχαίρη 16/8	
πρξο Χοντίντα 18/8	
πρξο Περσικό 19/8	
πρξο Ιταλία 22/8	
πρξο Χοντίντα 30/7	
α. Πόρτ ντ'ε Μπούκ 22/8	
α. Γκάρτσον 24/8	
πρξο Πειραιά 11/8	
πρξο Χάμπτον 17/8	
πρξο Γιοκοχάμα 24/7	
πρξο Πόιντ Νουάρ 31/7	
α. Σάντος 14/8	
α. Ίντσον 8/8	
α. Σαλβαντόρ 14/8	
α. Πόρτ Κέλακ 15/8	
πρξο Ντάρμαν 30/6	
πρξο Μαράκκιμο 14/8	
πρξο Μαρόκο 8/8	
πρξο Πόρτο Άλφρεντ 15/8	
πρξο Σάντος 13/8	
α. Χόμπτον 13/8	
α. Κόρπον Κρίστι 2/7	
α. Παρανάγουα 26/7	
πρξο Ρουίν 19/8	
α. Σάντα Μάρτα 13/8	
α. Χιότσον 8/8	
α. Ν. Ύορκ 11/8	
α. Χόμπτον 16/8	
α. Καζομπλάνκα 6/8	
α. Ν. Όρλεάν 5/8	
πρξο Κίνα 20/8	
α. Μαράκκιμο 28/4	
α. Ν. Όρλεάν 16/8	
α. Αλεξάνδρεια 10/8	
πρξο Νιγηρία 26/7	
πρξο Γουάιντα 8/8	
πρξο Βίλα Ντ'ε Κόντε 1/8	
πρξο Ντουμάμ 31/7	
πρξο Κούβα 7/8	
α. Ντάς Άλταν 7/8	
α. Τσίμα 16/8	
α. Ρίο Ίανέιρο 10/8	
α. Πρίνς Ρούπερτ 9/8	
α. Σιγκαπούρη 16/8	
α. Βενετία 11/8	
πρξο Σιγκαπούρη 22/7	
πρξο Βραζιλία 10/8	
α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 23/7	
α. Νικόσια 7/8	
δ. Μάλτα 15/8	
α. Καρατά 20/6	
πρξο Ρίσαρντς Μπαίλ 29/7	
πρξο Αύλα 27/7	
πρξο Μόντνυ 22/1/90	
σπξο Γκάνδη 27/8	
πρξο Καζομπλάνκα 16/8	
πρξο Μπ. Άμπας 18/7	
πρξο Κουαντάν 3/8	
α. Άντεν 1/8	
α. Άντεν 6/8	
α. Γέλα 7/8	
πρξο Τρίπολη 10/8	
πρξο Άσντον 16/8	
α. Γένοβα 18/8	
πρξο Σάντος 15/8	
πρ. «Ντουμπάι Στάρ»	
πρξο Λουάντα 28/6	
πρξο ΗΠΑ 7/8	
α. Βηρυτό 6/7	
πρξο Ίνδονησία 20/8	
α. Άμβέρσα 19/8	
α. Άγ. Ευστάθιο 3/8	
πρξο Πόρτ Σουάντα 24/8	
σπξο Λός Πάμπος	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.μ.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.μ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.μ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.μ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.μ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.μ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.μ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΞΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	76	23980
ΕΛΛΙΝΑ ΙV (μ.)	71	15723
ΕΛΛΙΝΑ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΕΟΝΗ ΙΙ (κ.)	72	15871
ΕΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (κ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΙΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (κ.)	68	19044
ΕΡΥΘΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (κ.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΑΛΟΣ (κ.)	67	1220
ΕΥΔΑΛΟΣ ΙΙ (κ.)	79	29875
ΕΥΔΑΛΟΣ ΙΙΙ (κ.)	79	29875
ΕΥΔΑΛΟΣ ΙV (κ.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (κ.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (κ.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (κ.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (κ.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (κ.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (κ.)	60	17447
ΖΕΥΣ ΙΙ (κ.)	69	16379
ΖΕΥΣ ΙΙΙ (κ.)	79	16390
ΗΡΑ *	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (κ.)	70	12916
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	64	3904
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Σ. (κ.)	74	35540
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	72	28021
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	64	1579
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	70	55032
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.μ.)	77	995
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.μ.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.μ.)	73	54481
ΙΛΙΠΕΤΟΣ (κ.)	72	8016
ΙΛΙΟΝ (κ.)	73	25045
ΙΝΑΧΟΣ	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	20436
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	72	17697
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.μ.)	78	23230
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΙΣ (κ.)	72	25035
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	76	8372
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΤ' ΡΗΦΕΡ (κ.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (κ.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

έπισκ. Σιγκαπούρη 9/8
πρὸς Ουλάαν 13/8
α. Τζέντα 9/8
α. Γίβραλτάρ 4/8
πρὸς Φουτζέιρα 10/6
στὴν Ἀρούμα (ἀποθήκη)
α. Τῆς Μπαίλ 24/8
α. Λούτ Τέρμιναλ 16/8
πρὸς ΗΠΑ 26/7
πρὸς Γκάλφορτ 12/8
πρὸς Περσικό 31/7
στὴν Ἀρούμα (ἀποθήκη)
πρὸς Ρὸς Τανούρα 15/8

α. Ν. Ὁρλεάνη 19/8
πρὸς Χώρ Φακάν 10/6
πρὸς Ἀγκόλα 26/7
πρὸς Μπατάγκας 9/8
πρὸς Γίβραλτάρ 10/8
α. Σιγκαπούρη 27/8
μετ. «Μπέλλα» (μ.7
α. Φέβ 20/8
πρὸς Μπ. Χομεϊνί 9/7
α. Ρίο Ἰανέιρο 22/7
α. Μανζάνιλο 31/7
α. Ρὸς Μεσούνιο 7/8
α. Ρὸς Τανούρα 28/7
α. Λέικ Τσάρλς 30/7
πρ. «Sunward II»
ἐπιυλήθη
α. Κοζίν 16/8
α. Τενερίφ 22/8
πρὸς Ντουαί 28/7
α. Βανκούβερ 21/8
α. Ἀσντντ 14/8
δ. Θέραντντ Αἰλιαν 14/8
α. Μπουρκὸς 23/7
α. Ραζόριο 26/7
α. Ν. Ὁρλεάνη 3/8
πρὸς Ἰντσόν 12/8
α. Μπαγκκόκ 27/7
στὸ Ντῶρμπαν 14/8
πρὸς Φουτζέιρα 2/8
α. Πειραιά 19/8
πρὸς Ἀλγίρη 19/8
πρὸς Παρανάγουα 13/8
πρὸς Ἀλγίρη 5/7
πρ. «Sila»
πρὸς Σιγκαπούρη 29/7
ὑπέστειλε σημάδι Μάττας
πρὸς Γιοκοχάμα 30/7
πρὸς Μομπάι 19/8
α. Σαντακάν 11/8
πρὸς Χονιάρα 13/8
α. Λέικ Τσάρλς 12/8
α. Σιγκαπούρη 23/7
α. Γιανγκνόν 27/7
μετ. «Πηλέυς» (κ.7
πρ. «Τζίλι II»
α. Σάφι 12/8
πρὸς Κατόνια 13/8
στὴ Νικισία 21/8
στὴ Σεμάδα (ἀποθήκη)
α. Σάντος 9/8
στὴ Σαράγκα (ἀποθήκη)
α. Μόγκλα 19/8
α. Κληβελαντ 17/8
α. Κων/πολί 14/8
α. Σάντος 1/8
έπισκ. Ναγκασάκι 31/7
στὴ Βασούρα
μετ. «Euensanta» (π.)
στὴ Μομπάι 24/8
δρύνει Πειραιά
πρὸς Ρότερνταμ 9/8
έπισκ. Πειραιά 30/7
πρὸς Ἀσντντ 18/8
α. Ἀμστερνταμ 25/8
πρὸς Μπεγκόζι 12/8
α. Ταϊταγκόν 12/8
πρὸς Μοχαμέτινα 17/8
στὸ Λιβάνο 23/8
πρὸς Καζαμπλάνκα 17/8
πρὸς Ταραγκόνα 30/7
πρὸς Ρότερνταμ 15/8
α. Μοντοίρ 9/8
α. Φουτζέιρα 3/7
πρὸς Κισαρρόζου 12/8
πρὸς ΗΠΑ 22/8
α. Φιλαδέφεια 7/8
α. Χόγκ Χόγκ 20/8
πρὸς Τάμα 31/7
πρὸς Μπαγκκόκ 28/7
πρὸς Σινγκά 12/8
α. Παρανάγουα 6/8
μετ. «M. Hass» (Μηχ.)
πρὸς Ποχάγκ 12/8
α. Ἀλεξάνδρεια 19/8
πρὸς Ὀκρίπα 13/8
πρὸς Ἰαπωνία 1/8
πρὸς Ἰσραήλ 16/8
α. Βρέστη 27/7
πρὸς Μπαγκκόκ 14/7
πρὸς Κασίμα 28/7
πρὸς Γένοβα 13/8
έπισκ. Πειραιά 6/7
α. Καρατίνα 13/8
α. Ν. Ὁρλεάνη 14/8
πρὸς Δ. Ἀφρική 22/7

πρὸς Ταρτούς 22/8
πρὸς Ἰαπωνία 16/8
πρὸς Ν. Ἀμερική 10/8

ΚΑΛΥΦΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21867
ΚΑΝΑΡΙΑ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1858
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10888
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1215
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
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	9828
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41585
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11886
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995
ΚΙΝΑΡΟΣ Υ (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800
ΚΙΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΙΛΕΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265
ΚΑΙΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13805
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΑΣΣ ΑΡΡΟΥ (Ν.Μ.)	73	63618
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΤΥ Ι (π.)	62	2635
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΕΪΤΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (κ.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.)	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (κ.)	74	9192
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135

μεταφορές Μπρίντζι	
προς Ρίσαρντς Μπρίντζι 20/7	
ε. Ν. Όρλεάν 20/8	
α. Βαλέντσια 5/8	
α. Λας Πάλμας 5/8	
δ. Κων/πολη 31/7	
προς Κακινάδα 10/8	
α. Σεβίλλη 17/8	
προς Άμβερ 13/8	
προς Σεπετίμα 8/8	
ε. Μπείλου 10/8	
πρ. «Καπετάν Κ.»	
προς Κασσιούγκ 24/7	
μετ. «Άγία Θαλασσινή» (ε.7	
α. Λόγος 6/8	
έπισκ. Πειραιά 9/8	
α. Ν. Όρλεάν 29/7	
α. Νταβό 8/8	
ε. Σάο Φρανσίσκο 18/8	
ε. Κασσιούγκ 11/8	
ε. Γκντάνακ 14/8	
ε. Λεμεσό 23/8	
ε. Δεμερά 18/7	
ε. Αγ. Βικέντιο 10/8	
προς Γιάννι 22/8	
ε. Βαγκόβερ 20/8	
δργεί Πειραιά	
ε. Μοντεβιδέο 30/7	
α. Αλεξάνδρεια 14/8	
ε. Λάρνακα 20/8	
προς Λαύριο 19/8	
προς Πειραιά 23/8	
προς Ν. Κορέα 10/8	
προς Περσικό 16/8	
προς Σιγκαπούρη 17/7	
προς Σιγκαπούρη 8/8	
προς Χιόστια 28/5	
προς Άγγλια 9/8	
προς Άλγερ 23/8	
προς Καλάδο 9/8	
προς Τουμπάρο 7/8	
προς Λιβύη 6/8	
προς Τόγκο 7/8	
α. Άκαμα 28/5	
ε. Έρεγκλί 11/7	
μετ. «Sols» (π.)	
προς Γκεμλίκ 20/8	
προς Μιζουράτα 17/8	
προς Λιβύη 26/7	
α. Όμοιά 12/8	
προς Τσιβάν 7/8	
προς Κίνα 10/8	
προς Σιγκαπούρη 8/8	
μεταφορές Ν. Γουίνεας	
ε. Κολούμπια ρίβερ 16/8	
προς Άσσομ 19/8	
προς Βόλο 14/7	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 16/8	
πρ. «Hansa Star»	
πρ. «Hansa Lubeck»	
πρ. «Hansa Bremen»	
προς Άλγερ 14/8	
προς Βαλπαράισο 12/8	
προς Νταμμά 16/8	
α. Φός 24/7	
α. Γιούρπορτ 11/8	
ε. Σ. Άννα Μπρίντζι 19/8	
α. Ρόττερταμ 17/8	
α. Τζουάιμα Τέρμινταλ 31/7	
α. Νταμμά 4/8	
ε. Κωνσταντίνος 5/8	
α. Πόρτο Κουεϊλά 6/8	
α. Κόγκ (άποθήκη)	
προς Άργεντινή 6/8	
προς Φλόρενς 16/8	
ε. Μπέντι 24/7	
προς Μπαντρά Άμπας 6/8	
ε. Λέγκχορν 22/8	
προς Παλάου Σαμπού 31/7	
ε. Ναμπί 20/8	
ε. Πειραιά 8/8	
ε. Νέσσον 13/8	
μετ. «Πατριάρχης 2» (κ.7	
προς Τρίπολη 25/8	
προς Πειραιά 9/8	
προς Χόγκ 10/8	
προς Βανκούβερ 9/8	
προς Πόρταμπαου 9/8	
ε. Φουτζέρα 8/8	
προς Μαυρίκιο 5/8	
προς Μακκί 5/8	
προς Λονδίνο 16/8	
πρ. «Merry Dolphin»	
προς Μήλο 20/8	
προς Σεράγκκα Μπρίντζι 9/8	
προς Καράτσι 8/8	
προς Λός Άντζελες 10/8	
α. Βαλτιμόρη 11/8	
α. Ντουμπάι 17/8	
έγκταταλέφθηκε 5/4	
προς Σφός 9/8	
πρ. «Ιντέγκριτυ»	
προς Πέμα 25/6	
προς Ντέρνα 12/8	
προς Ραβέννα 20/8	
προς Ρόττερταμ 6/8	
προς Πάτρα 21/8	
ε. Μαντράς 8/8	
προς Ρόττερταμ 22/8	
έπισκ. Πειραιά 6/6	

ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΟ (π.)	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	70	14786
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΥΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΥΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΥΛΟΥ (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
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΕΩΡΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΝΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ		
ΡΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ		
(δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ		
(δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ		
(Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΤΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563

α. Τενερίφ 11/8	
ε. Μπουσάν 2/8	
ε. Ρεσίφ 4/8	
προς Μανσάο 2/8	
προς Άμστερν 3/8	
προς Ρεσίφ 8/8	
προς Όκρια 20/7	
προς Ισπανία 13/8	
α. Ραβέννα 17/8	
ύψωσε ελληνική	
ύψωσε ελληνική	
α. Μουπάσα 19/7	
προς Χόγκ 2/8	
προς Βανκούβερ 31/7	
προς Κούβα 14/8	
πρ. «Bogey»	
προς Κόστα Ρίκα 31/7	
προς Μπ. Άμπας 28/7	
α. Βανκούβερ 15/8	
ε. Ν. Όρλεάν 7/8	
προς Ζήμπαρ 19/8	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
προς Καναδά 13/8	
ε. Πειραιά 13/8	
προς Ινχαμπάν 4/5	
προς Πειραιά 26/8	
προς Τσέκα 24/7	
ε. Χάιφα 25/7	

ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)...	73	31861
ΜΠΡΑ'Τ ΣΤΑΡ (κ.)...	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)...	67	41524
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)...	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)...	61	7950
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)...	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)...	72	1480

N. ΜΕΡΙΣΗΝ (π.)...	74	8558
ΝΑ'ΤΑ (κ.)...	70	9089
ΝΑ'ΤΤ ΛΑ'ΤΤ (Μηχ.)...	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)...	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)...	68	1498
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ (κ.)...	73	11645
ΝΑΡΕ'ΤΟΡ(κ.)...	80	10982
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)...	65	1000
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)...	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)...	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)...	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)...	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)...	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)...	77	19186
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)...	72	6868

ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)...	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)...	72	6868
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)...	75	10153
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)...	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)...	75	65459
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)...	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)...	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)...	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)...	74	10089
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)...	73	6846
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...	73	117178

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)...	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)...	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)...	72	16402
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)...	69	4773
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)...	79	16432
ΝΤΕ'ΥΜ Μ. (κ.)...	72	6987
ΝΤΕΡΜΠ ΝΟΡΘ (κ.)...	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)...	74	8788
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (κ.)...	71	9348
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)...	70	11889
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)...	73	113778

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ...	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)...	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...	68	9003
ΝΤΟΥ'Τ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)...	77	997
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)...	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.)...	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)...	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)...	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)...	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)...	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)...	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)...	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)...	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)...	70	22912

ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΝΤ (κ.)...	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)...	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)...	75	39856
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)...	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)...	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)...	69	35.284
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)...	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'ΥΚ (κ.)...	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)...	73	13831
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)...	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)...	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)...	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ...	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)...	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)...	69	9827
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)...	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)...	79	9427

ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)...	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)...	71	41961
ΠΑΝΑΓΙΩΣ (κ.)...	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)...	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)...	78	19820
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)...	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)...	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)...	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.)...	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)...	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)...	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ...	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)...	84	4085
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)...	70	14851
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)...	74	124871
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)...	75	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)...	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)...	69	9907

πρός Ταϊβάν 10/6	
πρός Λάνος 11/8	
πρός Καβάλα 21/8	
πρός Οκρίνα 9/7	
πρός Ίψωγίτις 22/8	
στο Κόμοπος Θάλην (άποθήκη)	
α. Ίντσον 18/8	
πρός Λας Πάμας 12/7	

μετ. «Κυριακούλα D.»	
α. Σόουθεντ "Ανκορατζ 22/8	
πρός Σάντος 4/8	
πρός Ρόττερνταμ 25/7	
πρός Βανκούβερ 6/8	
α. Σούσα 17/8	
στήν Ίμπιτούμα 22/8	
στή Μπαγκόγκ 5/8	
αργεί Πειραιά	
πρός Πόρτο Μπριλβάρ 28/7	
μετ. «Βάνους Τ.» (μ.)	
πρός Γιβραλτάρ 24/7	
μεταφορές Άγκολας	
πρός ΗΠΑ 23/7	
πρός Μομπά 14/8	
πρός Βανκούβερ 3/8	
α. Πόρτο Μπριλβάρ 5/8	

α. Μότζ 19/8	
α. Μομπά 4/8	
πρός Ίντσον 9/8	
πρός Βραζιλία 14/8	
πρός Γιβραλτάρ 16/8	
α. Γένοβα 12/8	
α. Μπωμόντ 31/7	
στο Τόρ Μπαί 13/7	
α. Πειραιά 16/8	
α. Ρόσ Τανούρα 31/7	
πρός Ίαπωνία 4/8	
πρός Βουβόδη 22/8	
πρός Ντόρ ες Σαλάμ 12/8	
μετ. «Σρίπια» (π.)	
α. Άιν Σούκνα 9/6	
πρός Πόρτ Σουδάν 22/8	
δ. Ντόβερ 19/8	
πρός Γκράντ Καυμάν 13/8	
πρός Γκράντ Καυμάν 5/8	
μετ. «Παναγιώτης» (μ.7	
πρός Βραζιλία 17/8	
πρός Χοντίντα 8/8	
μετ. «Τόμ Κάτ» (μ.7	
α. Γκουαγιακούιλ 8/8	
πρός Τάιτσούγκ 23/7	
αργεί Πειραιά	
α. Δαμιέττα 15/8	
α. Μαντράς 13/8	
α. Ταμπίκο 8/8	
πρός Σαγκά 8/8	
α. Μπουναβεντούρα 18/8	
στο Παλάδο Σαμπού (άποθήκη)	
πρός Σουσίπε 31/7	
α. Ρίο Ίαντίρο 18/8	
πρός Κορέα 9/8	
α. Παλεμπόγκ 4/8	
α. Σιμπενίτ 21/8	
πρός Σουνταλάρα 14/8	
πρός Χάργκ "Άλιαντ 2/7	
πρός Σιγκαπούρη 10/8	
πρός Μπαχράιν 23/7	
έπισκ. Βαλλέττα 8/7	
α. Μπιλμπάο 10/7	
ναυπηγ. Τσίτα	
μεσογειικές μεταφορές	
έπιωλήθη	
πρός Κούβα 20/7	
πρός Θεσσαλονίκη 9/8	
δ. Ντόβερ 17/8	
α. Γιούρσορτ 24/8	
α. Βόλο 18/8	
πρός Ραβέννα 22/8	
πρός Αλγούστα 13/8	
πρός Μπαγκόγκ 18/8	
α. Ντάρμαν 18/8	
πρός Ρουέν 20/8	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 29/7	
πρός Άγ. Θεόδωρος 10/8	
στο Χάργκ (άποθήκη)	
πρός Ματαουίγια 5/8	
μεταφορές Κιόυνκα	
στο Κάδιξ 16/8	
έπιωλήθη "Έλληνες	
έψωσε κυπριακή	

έπισκ. Πειραιά 23/5	
πρός Βενεζουέλα 17/8	
α. Καλλάο 16/8	
πρός Μασσαλία 15/8	
πρός Χαλκίδα 20/8	
πρός Μπουσάν 9/8	
πρός Κορέα 5/8	
πρός Σιγκαπούρη 10/8	
πρός Ίραν 5/8	
α. Ντάρμαν 22/8	
πρός Πόρτσμουθ 24/8	
α. Λομ 7/7	
α. Σαντάντερ 8/8	
α. Γκντνσκ 19/8	
πρός Ίαπωνία 18/8	
μετ. «Stephanies» (π.)	
α. Σάφι 13/8	
έπιωλήθη δολοδοπούς	
δ. Γιβραλτάρ 10/8	
έπιωλήθη Έλληνες	
πρός Μαδαγασκάρη 7/7	

ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)...	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)...	77	36411
ΠΕΛΑ'ΤΝΕΡ (κ.)...	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)...	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)...	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)...	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΝΕΡ (κ.)...	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)...	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)...	74	36914
ΠΕΡΑΑ (κ.)...	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)...	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)...	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)...	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)...	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)...	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)...	73	9749
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)...	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)...	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)...	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)...	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)...	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)...	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)...	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)...	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)...	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)...	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑ'ΥΤΙΣΙΑ (μ.)...	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)...	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)...	72	14675
ΠΡΑ'ΤΜ (κ.)...	70	10469
ΠΡΑ'ΤΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)...	76	1596
ΠΡΑ'ΤΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)...	75	1599
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)...	73	15963
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)...	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)...	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΝ (κ.)...	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)...	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)...	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)...	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)...	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)...	68	18525
ΠΡΟΥΣΑ (κ.)...	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)...	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)...	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)...	84	28959
ΠΥΘΙΑ (κ.)...	73	65885
ΡΑΒΕΝ (κ.)...	71	9646
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)...	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)...	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)...	71	11758
ΡΕΑ (κ.)...	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (π.)...	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)...	78	11875
ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)...	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)...	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)...	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)...	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)...	65	8021
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
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)...	75	9702
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)...	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)...	67	37625
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)...	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)...	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)...	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)...	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)...	66	39695
ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)...	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)...	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)...	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)...	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)...	75	29088
ΣΑΝ II (π.)...	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)...	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)...	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)...	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)...	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΤΖ (κ.)...	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)...	70	13907
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)...	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)...	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΤΛΑΝΤ (π.)...	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)...	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)...	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.)...	72	14095
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)...	74	164758
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΒΙΑΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)...	86	15933
ΣΕ'ΤΑΜΑΝ (κ.)...	80	17798
ΣΕ'ΤΑΛΟΡ (δ.Μηχ.)...	75	117143
ΣΕ'ΤΑΛΟΡ (κ.)...	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)...	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)...	72	1547

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.Μηχ.)...	75	51898
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ...	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)...	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)...	76	18124

ΡΑΦΑΝΤΥ (κ.).	71	11758
ΡΕΑ (μ.).	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.).	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μμχ.).	78	11875
ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.).	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μμχ.).	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΟΠ (μ.).	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.).	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.).	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ .	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.).	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΙΑΝ (τ.).	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (ι.).	75	9702

ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.).	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685
ΣΗΒΕΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ΄ΙΣ II (κ.).	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.).	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15284
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.).	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.).	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (μ.).	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.).	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).	71	5899
ΣΗΜΠΗΝ (κ.).	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ΄ΙΒΥ (δ.μ.).	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.).	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ΄ΙΒ (κ.).	82	18709
ΣΗΠΕ΄ΙΣ (μ.).	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).	68	18224
ΣΗΠΡΑ΄ΙΝΤ II (δ.μ.).	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.).	76	16432
ΣΗΡΑ΄ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310
ΣΗΡΕ΄ΙΝΤΖΕΡ (κ.).	79	19081
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619
ΣΗΣΟΓΚ (κ.).	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.).	71	11089
ΣΗΤΟ΄Υ (κ.).	74	18819
ΣΗΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	18095
ΣΗΦΑ΄ΙΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29783
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41766
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΥ (δ.μ.).	71	80824
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.).	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ΄ΙΤΟΡ (κ.).	76	20654
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μπχ.).	75	13835
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617
ΣΚΑ΄ΥΛΑ΄ΙΝ (δ.Μ.).	73	17466
ΣΚΑ΄ΥΜΑΝ (κ.).	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.).	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.).	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.).	77	8989
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.).	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.).	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.).	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.).	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.).	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.).	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.).	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.).	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.).	69	1502
ΣΤΑΡΛΑ΄ΙΤ (κ.).	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.).	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.).	62	1133
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.).	85	4710
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.).	78	3405
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).	70	1586
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.).	77	4656
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).	71	2940
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.).	70	999
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.).	85	4711
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	85	4711
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΣ (δ.π.).	69	1453
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.).	80	3627
ΣΤΕ΄ΙΝΛΕΣ ΣΕ΄ΙΛΟΡ (δ.π.).	85	4710
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.).	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.).	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.).	75	12376
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.).	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ.	76	31725
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.).	72	9076

πρός Σάν Λορέντζο 3/8
πρός Φιλαδέλφεια 20/8
ε. Φός 22/8
πρ. «D.L. Bower»
πρός Ίκουικε 31/7
α. Άμστερνταμ 12/8
δ. Δαρδανέλλια 5/8
πρός Γιβραλτάρ 6/8
πρός Άλκατ 20/8
πρός Βραζιλία 19/8
πρός Άβονγουσσ 21/8
πρός Μερσίνη 2/8
πρός Γιβραλτάρ 19/8
ε. Καράτσι 4/8
πρζάντος 8/8
ε. Σεπετίμα 11/8
πρός Κύπρο 7/8
στο Ούμ Κουάαρ 2/8
πρός Ίραν 25/5
πρός Πειραιά 29/7
έπισκ. Χαλκίδα 14/8
έπισκ. Πειραιά 4/1
δ. Ντόβερ 14/8
ε. Παρανάγουα 5/8
πρ. Ν. Όρλεάν 20/8
ε. Λισαβώνα 16/8
ε. Γκντάνσκ 12/8
ε. Ρίο Γραντέ 6/8
α. Μπλάδα 1/8
πρ. Ίραν 5/8
ε. Ρεσίφ 9/8
πρ. Μπιχάμα 24/8
ε. Φός 15/8
α. Ντάρμπαν 12/8
α. Χιοστάν 13/8
ε. Μπουρκάς 22/8
πρ. Κούβα 19/8
α. Φός 17/8
πρ. Γκντάνσκ 21/8
πρ. Ίραν 21/6
πρ. Πειραιά 23/7
πρ. Μπαντάρ Χομείνι 29/7
ε. Μπουρκάς 21/8
α. Άλεξάνδρεια 19/8
ε. Μουμβάσα 5/8
α. Χιοστάν 15/8
πρ. Μπ. Χομείνι 4/7
α. Βομβάη 9/8
πρ. Ίραν 5/5

α. Ρός Τανούρα 15/8
ε. Ν. Όρλεάν 11/8
α. Μπιχάμα 15/8
πρ. Βαλτιμόρη 19/8
μετ. «Captain Jim» (κ.)
πρ. Καλλάο 9/8
πρ. Ν. Άμερική 18/8
πρ. Σιγκαπούρη 31/7
α. Χάμιλτον 22/7
πρ. «Nyholt»
πρ. Ποχάγκ 7/7
πρ. Ντάρμπαν 6/8
στο Μπαντάρ Χομείνι
πρ. Σιλκάπ 10/8
ε. Σιγκαπούρη 11/8
ε. Ντάρμπαν 22/8
πρ. Κορφα 13/8
α. Βανκούβερ 23/7
α. Χιοστάν 29/7
α. Λόγος 12/8
πρ. Φάδισσιγ 9/8
πρ. Άλεξάνδρεια 2/8
στη Βομβάη 3/7
στη Σεμάκα (άποθήκη)
στον π. Όρινόκο 23/8
α. Πειραιά 28/7
ε. Γιούροπορτ 22/8
διάλυση Μπαγκλαντές
πρ. Ίνδία 16/8
πρ. Άβδνα 25/7
ε. Ρουέν 22/8
ε. Νάπολη 20/8
πρ. Κύπρο 21/8
πρ. Μπρεζιλ 2/8
πρ. Τρίπολη 15/8
α. Ρότερνταμ 17/8
α. Ν. Όρλεάν 5/8
πρ. «John A. MacCone»
πρ. Σάρφα 18/8
α. Τέξας Σμιτ 30/7
πρ. Γαλλία 2/8
ε. Μπαγκάγκ 3/8
ε. Κορούνα 23/8
ε. Πειραιά 22/8
α. Πειραιά 19/8
στο Καράτσι 2/8
πρ. Μπ. Άϊρες 14/8
πρ. Παναμά 9/8
πρ. Χόγκ όγκ 8/8
πρ. Ρότερνταμ 18/8
έπισκ. Πειραιά
ε. Σάντος 15/8
ε. Σάο Φραντίσκο 17/8
πρ. Ρίσαρντς Μπαλ 20/7
πρ. Ίραν 12/8
πρ. Νουακός 8/8
πρ. Ρότερνταμ 13/8
ε. Άχαμα 7/8

ΤΑΕΣΧΟΡΝ.	70	18736
ΤΑ΄ΓΚΕΡ (δ.μ.).	68	68113
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.).	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.).	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.).	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.).	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ΄ΙΝ (κ.).	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.).	78	10372
ΤΑ΄ΥΓΕΤΟΣ (μ.).	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.).	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.).	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.).	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.).	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.).	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.).	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (κ.).	83	35762
ΤΖΙΟΦΑ (Μ.).	81	3375
ΤΖΟ΄Υ (Ον.).	78	5868
ΤΖΟΥΠΤΕΡ (κ.).	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣ (κ.).	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.).	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.).	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.).	69	5406
ΤΗΝΟΣ Α΄ΛΑΝΤ (κ.).	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.).	65	15090
ΤΟΕΑ (κ.).	71	9082
ΤΡΑΣΤ (κ.).	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.).	77	17339
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.	76	18953
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.).	75	23785
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.).	80	30502
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΓΟΥ΄ΙΛΛ (κ.).	74	23757
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.).	71	109197
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.).	73	43867
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΛΑ΄ΙΤ (κ.).	75	13567
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.).	74	43867
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ΄ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.).	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.).	77	10763
ΤΡΟΥ΄ΙΝΤΕΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΣΑ΄ΥΚΟΦΚΥ (κ.).	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (κ.).	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.).	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).	82	15953

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.).	74	1.954
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20608
ΦΑΝΤΑΖΥ (κ.).	76	9059
ΦΕΞΙΕΝΤ (κ.).	69	8767
ΦΕΛΙΑ (κ.).	72	13690
ΦΕΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).	54	1598
ΦΕΝΙΞ (δ.μ.).	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	76	4817
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.).	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580
ΦΛΑ΄ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.).	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.).	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.).	72	16398
ΦΛΟΡΑ V (π.).	81	8917
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.).	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ΄ΙΝΤ (κ.).	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.).	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.).	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.).	80	26512
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ΄ΙΤ (π.).	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.).	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.).	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ΄ΙΣ (μ.).	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.).	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).	63	28759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.).	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.).	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.).	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8085
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.).	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.).	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).	77	6880
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.).	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.).	80	2162
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.).	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.).	82	1500

πρ. Μπουσάν 16/7
στη Φουτζέιρα (άποθήκη)
έπισκ. Πειραιά 14/6
στη Βραζιλία (άποθήκη)
ε. Λειζόες 15/8
ε. Μπουναβεντούρα 17/8
πρ. Κοστανδόβλος 30/7
πρ. Μπ. Άμπας 14/8
πρ. Τουρκία 5/8
πρ. Ίταλία 7/8
πρ. Τρίπολη 14/8
άργεϊ Πειραιά
ε. Πόρτο Όρντοζ 29/6
έπισκ. Πειραιά
ε. Ρεϊνιόν 12/8
πρ. Γιοκαχάμα 9/8
α. Πειραιά 9/8
ε. Ντουάδα 8/7
ε. Πειραιά 24/7
ε. Γκουαγιακούιλ 10/8
πρ. Μαυρίκιο 9/8
ε. Τζιμπουτί 5/8
ε. Ρίο Ίανέιρο 15/8
πρ. Σάν Άντονιο 1/8
πρ. Μπαντάρ Χομείνι 28/7
α. Πόρτ Μιχ. μπιν Κασίμ 28/7
ε. Κασσιόγκ 13/6
στη Σιγκαπούρη 13/6
πρ. Εύρωπη 28/7
πρ. Ίαπωνία 18/8
πρ. Κορφα 21/8
πρ. Γάνδη 5/8
πρ. Σιγκαπούρη 23/7
πρ. Ίαπωνία 21/7
α. Φαλκονέρα 22/7
πρ. Κίνα 3/8
πρ. Χάμπτον 11/8
πρ. Ούλσάν 24/8
πρ. Ίνδία 20/8
έπισκ. Σιγκαπούρη 23/8
πρ. Τουμπουράο 17/8
α. Μαρακίζιμο 16/8
πρ. Φουτζέιρα 14/8
πρ. Περσικό 16/7
ε. Ν. Όρλεάν 15/8
πρ. Ρότερνταμ 1/8
α. Άμβέρσα 23/8

ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	88	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.).....	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.).....	73	8627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.).....	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.).....	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΑΝ (κ.).....	73	8863
ΧΑΒΑΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698
ΧΑΒΑΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.).....	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	14988
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33287
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.).....	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).....	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266

ε. Σάντος 12/8	
πρός Μπαγκόγκ 18/7	
πρός Άμβερσα 22/8	
πρός Νταλίν 11/8	
α. Λάγος 20/7	
ε. Κασσιούγκ 12/8	
πρός Μοντεβιδέο 958	
ε. Μπαγκόγκ 13/7	
πρός Καρίντο 22/8	
στή Σιγκαπούρη 5/8	
πρός Σιγκαπούρη 10/8	
πρός Γιάνμπο 19/8	
ε. Βηρυτό 18/8	
πρός Μπ. Άμπας 18/7	
ε. Κωνσταντίνα 19/7	
πρός Άμβερσα 14/8	
πρός Ρότερνταμ 9/8	
πρ. «Βιμπρέσ Βαχάμας»	
πρός Πόρτο Κομπίλλο 14/8	
ε. Ρουαί 21/8	
α. Χόγκ Κεγκ 19/8	
πρός Νιγηρία 13/7	

ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.).....	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.).....	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).....	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.).....	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.).....	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ	79	12598
(π.).....	78	5386
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.).....	74	19451
ΧΩΚ (κ.).....	72	17674
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.).....	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΤΜΟΝΤ.....	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.).....	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ.....		

α. Πόρτ ντέ Μπούκ 13/8	
α. Μπαχράιν 5/8	
πρός Κωνσταντίνα 20/8	
πρός Άρούμα 20/8	
α. Ν. Όρλεάνη 15/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 6/8	
ε. Μπαγκόγκ 21/7	
ε. Άλεξάνδρετα 8/8	
α. Γιούροπορτ 20/5	
ε. Άλεξάνδρετα 19/8	
πρός Ντάρμπαν 7/8	
θέση 40.35 Β, 10.03 Α 24/7	

πρός Βενετία 18/8	
ε. Μανφρεντάνια 17/8	
ύψωσε ελληνική	
πρός Κούβα 26/6	
πρός Ταϊβάν 9/8	
α. Κοτονού 10/8	
πρός Ιταλία 13/8	
έπισκ. Ντουάλα 27/8	

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

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

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



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



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





Afloat and Ashore

LR ensures quality
and reliability –
through ship
classification and
industrial inspection
services

Piraeus: 87, Atki Miaouli, 185 38 Piraeus
Phone: (01) 4523 529/30/31 Telex: 212244 LRS GR
Fax: (01) 452 3943

Thessaloniki: 13, Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 512987 Telex: 418622 LRTH GR