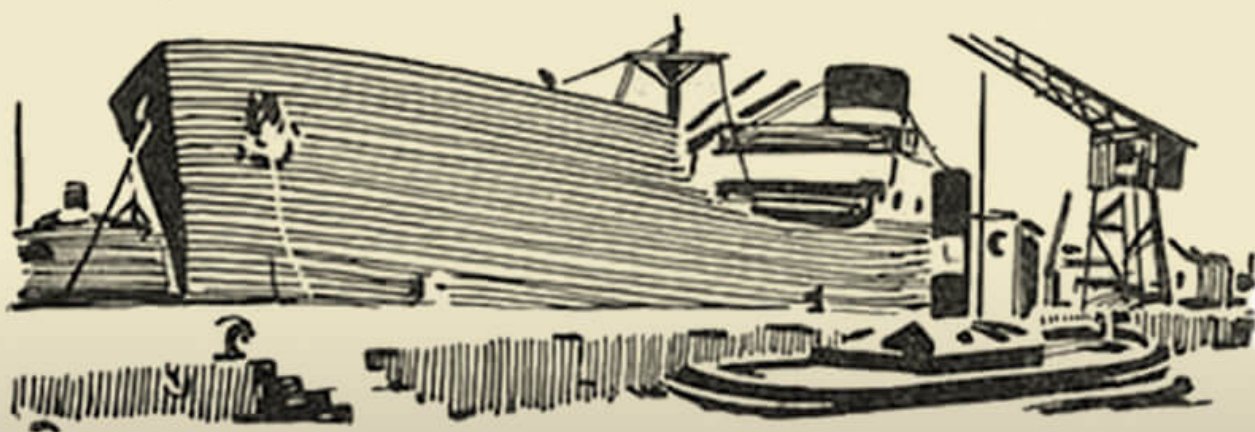


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1991
Αρ. Φύλλου 1352/1111



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1352 / 1111
1 NOEMBPIOY 1991
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

Hellespont Steamship Corporation

Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811

Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

Papachristidis Limited Papachristidis Ship Management Services Limited

"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom

Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS G
Telefax: (071) 828 9122

Manila Ship Management & Manning Inc

Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines

Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75



MEMBER



•HELMEPA•

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE

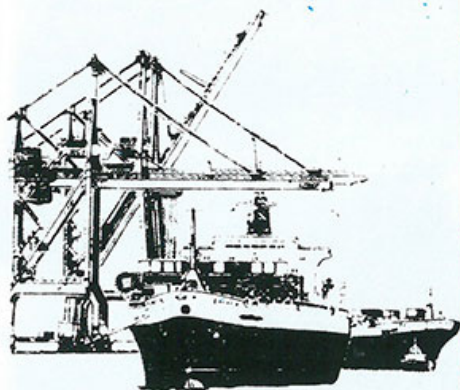
NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΝΟΝΕΜΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1352/1111**

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)
Έσωτεριού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτεριού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1352/1111 November 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

9 Τά Ατυχήματα στα πλοία.
Έπισημάνσεις από τό Σεμινάριο της Ίντερκάργκο.

11 Οί Έλληνοσοβιετικές ναυτιλιακές συνομιλίες.

14 Νέοι διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί γιά
τήν προστασία πλοίων και θαλασσίου περιβάλλοντος.
Όμιλία του Προέδρου της HELMEPA κ. Βασ. Παπαρη-
στίδη στη Λέσχη Πλοιάρχων.

17 Ένα γεύμα μέ τον κ. Γεώργ. Π. Λιβανό.

19 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

22 Η Νομοθεσία Μισθολογικών Απαιτήσεων των ΗΠΑ.
Του Καπτάν Ήλία Α. Κατσαρού.

25 Οί Αγοραπωλησίες πλοίων τον Οκτώβριο.
Από την Overseas Agency Ltd.

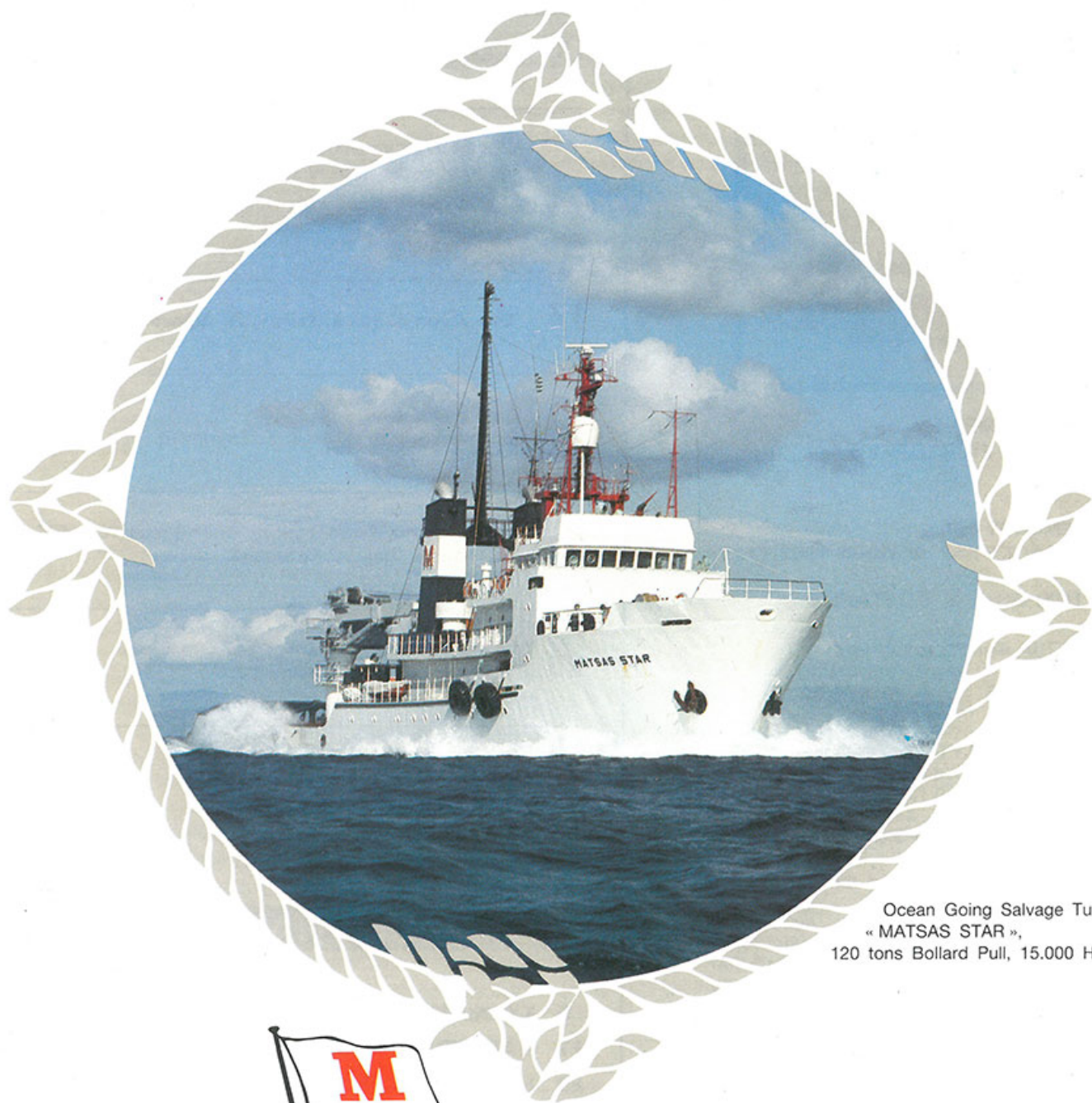
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

**5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ENGLISH SUPPLEMENT
43 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

Τό Κράτος νά πληρώσει γιά τό NAT

Ἡ ἐπαναβεβαιωμένη καί ἀπό τή μελέτη τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν διαπίστωση ὅτι τὰ πλείστα τῶν αἰτίων πού ὀδήγησαν τό NAT στό σημερινό ἀδιέξοδο ὀφείλονται σέ παρεμβάσεις τοῦ Κράτους πού προκαλοῦσαν αὐξηση τῶν ἐξόδων χωρίς πρόβλεψη γιά τήν κάλυψή τους δείχνει καί τόν δρόμο πού πρέπει νά συνεχισθεῖ γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ καί νά ξεπερασθεῖ τό σημερινό ὀξύτατο πρόβλημα τοῦ Ταμείου καί γιά νά μὴν πληρώσουν γιά μία φορά ἀκόμη μόνον οἱ ναυτικοί μας — στήν κατεύθυνση αὐτή πρέπει νά ἐπιμένουν μέ σταθερότητα καί χωρίς τήν παραμικρή παρέκκλιση ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας: Τό Κράτος νά πληρώσει τίς εὐθύνες του γιά τήν κατάντια τοῦ NAT.

Τά σχετικά στοιχεῖα τὰ ὁποῖα περιέχονται στή μελέτη πού κατήρτισε τό Ἰνστιτοῦτο Οἰκονομικῶν καί Βιομηχανικῶν Ἑρευνῶν γιά λογαριασμό τῆς Ε.Ε.Ε., ἂν καί κατὰ τήν ἀντίληψή μας δέν εἶναι πλήρη γιατί παραλείπονται — τό πιθανότερο ἀπό ἀγνοία — ἀρκετές οὐσιαστικές συνιστώσες τοῦ προβλήματος, δίνουν μία καταθλιπτική εἰκόνα καί ταυτόχρονα δείχνουν καί τίς εὐθύνες τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας πού ἐπὶ μακρά σειρά ἐτῶν ἀνέχθηκαν τοὺς πάντες νά ἀσχημονοῦν σέ βάρος τοῦ NAT. Ἀναφέρεται, συγκεκριμένα, γιά τό θέμα αὐτό στή μελέτη:

«Ἡ αὐξηση τῶν συνταξιούχων π.χ. κατὰ 108% (ἀπὸ 23.671 σέ 49.322) μεταξύ τῶν 1975 καί 1990 ὀφείλεται σέ κρατικές παρεμβάσεις (στόν καθορισμό τῶν προϋποθέσεων συνταξιοδότησης καί τρόπο ὑπολογισμοῦ τοῦ συνταξίου μισθοῦ καί τῆς συντάξεως, στίς αὐξήσεις τῶν συντάξεων, στήν ἐφαρμογή τῶν θεσμῶν τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισης καί τῆς ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας, στήν ἐνταξη στό NAT συνταξιούχων μὴ ναυτικῶν).

Οἱ ἴδιοι προκάλεσαν τήν αὐξηση τῆς δαπάνης γιά συντάξεις μεταξύ τῶν ἐτῶν 1978 καί 1990 ἀπὸ 2.610 ἐκατ. σέ 58.246 ἐκατ. δηλαδή κατὰ 2.131,6% ἐνῶ στήν ἴδια περίοδο οἱ εἰσφορές αὐξήθηκαν ἀπὸ 3.011 σέ 10.672 ἐκατ. ἤτοι μόνο κατὰ 255%. Μόνο ὁ Ν. 152/74 προκάλεσε αὐξηση τῆς δαπάνης γιά συντάξεις κατὰ 30%, ὁ θεσμός τῆς ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας κατὰ 8%, ἡ δὲ ἐτήσια ἐπιβάρυνση γιά ὅσους συνταξιοδοτήθηκαν μέ τίς διατάξεις περὶ διαδοχικῆς ἀσφάλισης ἀνέρχεται σέ 13,3 δισεκ. δηλαδή στό 23% τῆς συνολικῆς δαπάνης γιά συντάξεις. Ἡ μεγάλη βέβαια ἐπιβάρυνση προκλήθηκε ἀπὸ τήν βελτίωση τῶν προϋποθέσεων συνταξιοδότησης καί ὑπολογισμοῦ τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ καί τῆς σύνταξης. Τά ἀνωτέρω ἀναφέρονται ἐνδεικτικά, σαφῶς ὅμως προκύπτει ὅτι τὸ Κράτος ὄχι μόνο ἀσκήσε τήν κοινωνικὴ του πολιτικὴ χωρίς νά ἐξασφαλίσαι ἀντίστοιχους πόρους στό NAT, ἀλλὰ ἀγνοήσε καί βασικούς παράγοντες ὅπως:

- α) Οἱ δημογραφικὲς ἐξελίξεις.
- β) Οἱ ἰδιαιτερότητες τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος (π.χ. μείωση ἀριθμοῦ πλοίων λόγω ναυτιλιακῆς κρίσεως 1982-1985 μέ ἀνάλογη μείωση ἐργαζομένων ναυτικῶν, τεχνολογικὲς ἐξελίξεις μέ σχετικὴ μείωση ναυτικῶν κλπ.).
- γ) Ἡ ἀδυναμία του νά ἐπηρεάσει τίς ἐξελίξεις στό διεθνὴ ναυτιλιακὸ χώρο.

δ) Ἡ ἀποφασιστικὴ σημασία τῆς ἀνταγωνιστικότητος στὴ Ναυτιλία.

Γιά τήν ἐξυγίανση τοῦ NAT ἡ μελέτη προτείνει διάφορα μέτρα, μεταξύ τῶν ὁποίων περιλαμβάνεται ἡ αὐξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας γιά τὴ θεμελίωση συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος καί ἡ αὐξηση τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας. Συγκεκριμένα, προτείνεται:

- Αὐξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας θεμελιώσεως συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος ἀπὸ 50 σέ 55 ἢ 60 καί ἐναλλακτικὰ σέ 55 γιά τοὺς ποντοπόρους καί 60 γιά τοὺς ἀκτοπλόους καί ἀπασχολούμενους σέ ναυτιλιακὰ γραφεῖα κλπ. (ἐναλλακτικὰ ἀντὶ τῆς ἡλικίας ἡ διαφοροποίηση μπορεῖ νά γίνει στήν ἀπαιτούμενη συνθετικὴ ὑπηρεσία).

- Αὐξηση τῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας. Αὐξηση τῆς συνθετικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ 15 χρόνια σέ 20 γιά τοὺς ποντοπόρους (τά 15 χρόνια νά ἔχουν ἀποκτηθεῖ σέ ποντοπόρα πλοῖα) καί 23 γιά τοὺς ἀπασχολούμενους στὸν ἐλλαδικὸ χώρο. Τό ἄθροισμα ἡλικίας καί ὑπηρεσίας 75 γιά τοὺς ποντοπόρους καί 80 γιά τοὺς ἀκτοπλόους.

Ἡ αὐξηση τῆς πραγματικῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας θά προέλθει ἀπὸ: α) μείωση τῆς ἐτήσιας ἀδειας σέ 30 ἡμέρες β) κατάργηση τῶν συντελεστῶν πού χρησιμοποιοῦνται γιά τὸν ὑπολογισμό τῆς συνθετικῆς ὑπηρεσίας ἢ τήν αὐξηση τῆς ἀπαιτούμενης συνθετικῆς ὑπηρεσίας. Σήμερα εἶναι ἰδιαίτερα χαμηλὴ ἡ ἀπαιτούμενη πραγματικὴ ὑπηρεσία 11-13 χρόνια (ἀντίστοιχη μέ ἀπαιτούμενα 15 χρόνια συνθετικῆς ὑπηρεσίας).

- Αὐστηροποίηση τῶν προϋποθέσεων διαδοχικῆς ἀσφάλισης: Προτείνεται: α) 20ετῆς συνθετικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία καί ἄθροισμα μέ ἡλικία 80.

- Ὁρθολογικοποίηση συστήματος ἀπονομῆς συντάξεων ἀναπηρίας: Νά διατηρηθεῖ ὁ τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς σύνταξης (συνήθους ἀνικανότητος καί ἀνικανότητος ἀτυχήματος) ἀλλὰ τό ἐλάχιστο ποσοστὸ ἀναπηρίας ἀπὸ 33% νά γίνει 50% καί νά ἐφαρμοστεῖ ἡ ἀνατομοφυσιολογικὴ βάση προσδιορισμοῦ τῆς ἀνικανότητος γιά ἐργασία, ὅπως καθορίσθηκε μέ τὸν Ν. 1902/90 γιά τό ΙΚΑ.

Ἐπίσης προτείνεται ἡ ἀξιοποίηση τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου, ἡ ὀρθολογικοποίηση τοῦ συστήματος συνεισπράξεως εἰσφορῶν, ἡ βελτίωση τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος, ἡ ἀνάληψη ἀπὸ τὸν κρατικὸ προϋπολογισμό τῶν τυχόν μελλοντικῶν αὐξήσεων τῶν συντάξεων ἐφ' ὅσον θά ἀφοροῦν κοινωνικὴ πολιτικὴ, ἡ ὀρθολογικοποίηση τοῦ θεσμοῦ τῆς ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας καί ἡ ρύθμιση τοῦ χρέους τοῦ NAT ἀπὸ τό Κράτος, ἐνῶ γιά τήν ἀπόδοση τῶν προτεινομένων μέτρων ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς:

- Ἡ αὐξηση ὁρίου ἡλικίας καί συνθετικῆς ὑπηρεσίας ἐκτιμᾶται ὅτι θά ἀποδώσει 1,5 δισεκ. δρχ. τὸν πρῶτο χρόνο, μετὰ ὅμως ἀπὸ 7-10 χρόνια θά ἀποδίδει ἐτησίως 20 δισεκ. δρχ. (σέ τιμές 1990).

- Τά μέτρα γιά τὴ διαδοχικὴ ἀσφάλιση, τὴν ἐλάχιστη ἀσφαλιστικὴ προστασία καί τίς συντάξεις ἀναπηρίας θά ἔχουν μικρὸ σχετικὰ οἰκονομικὸ ὄφελος σέ βραχυπρόθεσμο χρονικὸ διάστημα. Ἄν ὅμως βάσει τῶν μέτρων ἐπανεξεταστοῦν καί οἱ περιπτώσεις τῶν ἤδη συντα-

ξιούχων τότε πιθανόν τό οικονομικό όφελος νά είναι σημαντικό.

Τέλος καί στά πλαίσια τοῦ νέου συστήματος κοινωνικής ασφάλισης πού έχει εξαγγείλει ή κυβέρνηση από τό προηγούμενο έτος, προτείνεται ή δημιουργία ενός

«Νέου NAT» γιά τούς ναυτικούς αλλά καί ή συνέχιση τῆς λειτουργίας τοῦ σημερινοῦ NAT μέ τήν παράλληλη έξασφάλιση τῆς καταβολῆς τῆς συντάξεων στούς ἤδη συνταξιούχους.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (I)

Ὁ Καπτάν Γεράσιμος Ἀγούδημος, ὁ ὁποῖος μέ τά τέσσερα ἐν ἐνεργεία πλοῖα τοῦ «Μιλένα», «Νταλιάν», «Ροδάνθη», καί «Δήμητρα» ἔφερε — ὅπως ἔχουν σημειώσει ἐπανειλημμένα τά «Ναυτικά Χρονικά» — μιά νέα ἐποχή στήν Ἀκτοπλοῖα καί χάραξε καινούργιους δρόμους στόν τομέα τῆς ἐξυπηρέτησης τῶν λεγόμενων ἀγώνων γραμμῶν — πρότεινε μόνος τους νά προσεγγίζουν τά πλοῖα του σέ ἀγωνα νησιά χωρίς κρατική ἐπιχορήγηση καί ἔδωσε τήν εὐχέρεια στόν σημερινό Ὑπουργό νά ἀξιῶναι τήν ἐκτέλεση καί ἀγώνων δρομολογίων χωρίς ἐπιδότηση κατά τή χορήγηση τῶν νέων ἀδειῶν σκοπιμότητας — δίνει τώρα μιά ἄλλη διάσταση στά γενικότερα θέματα τῶν ἐσωτερικῶν θαλάσσιων συγκοινωνιῶν ζητώντας τήν ἀπελευθέρωση τῆς Ἀκτοπλοῖας γιά τούς Ἕλληνες ὥστε μέ τόν ὑγιή καί θεμιτό ἀνταγωνισμό ὁ τομέας αὐτός νά παραμείνει σέ ἑλληνικά χέρια καί μετά τήν εὐρωπαϊκή ὁλοκλήρωση.

Ὁ Καπτάν Γεράσιμος ἔδωσε αὐτή τή διάσταση σέ συνέντευξη τύπου στίς 14 Ὀκτωβρίου μέ ἀφορμή τήν ἀπόρριψη ἀπό τό Ὑπουργεῖο τῆς αἰτήσεώς του γιά τή χορήγηση ἀδείας σκοπιμότητας γιά τό πέμπτο πλοῖο του, τό «Μαρίνα».

Στή συνέντευξη αὐτή ὁ Καπτάν Γεράσιμος:

Κατήγγειλε — δίνοντας στή δημοσιότητα καί ὅλη τή σχετική ἀλληλογραφία μέ τό Ὑπουργεῖο ἀλλά καί μέ τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη — τήν κωλυσιεργία τοῦ Ὑπουργείου ἐπὶ 15 μήνες γιά τή χορήγηση τῆς ἀδείας σκοπιμότητας στό «Μαρίνα», παρά τό γεγονός ὅτι εἶχε ἀποδεχθεῖ καί τήν ἐξυπηρέτηση δύο ἀγώνων νησιῶν.

Ἐπισήμανε ὅτι σ' αὐτό τό χρονικό διάστημα δόθηκαν ἀδειες σκοπιμότητας γιά πλοῖα πού ὄχι μόνον δέν βρίσκονταν στήν Ἑλλάδα ἀλλά οὔτε εἶχαν καν ἀγορασθεῖ!

Δήλωσε ὅτι θά ἐγείρει ἀγωγή κατά τοῦ Δημοσίου γιά τή ζημιὰ πού ὑπέστη ἀπό τήν ὀλιγωρία τοῦ Ὑπουργείου — δυστυχῶς, εἶπε, ὁ νόμος δέν δίνει δικαίωμα προσφυγῆς κατά τῶν προσώπων — καί ταυτόχρονα θά προσφύγει στό Εὐρωπαϊκό Δικαστήριο.

Τόνισε ὅτι μέ τήν νοοτροπία πού διέπει τό Κράτος ἐπενδύσεις πού ἐπιζητεῖ ή Κυβέρνηση γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ ή ἐπενδυτική ἀπνοια πού ἐπικρατεῖ ἀποκλείεται νά πραγματοποιηθοῦν.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (2)

Ὁ Ὑπουργός, ὁ ὁποῖος σύμφωνα μέ ἀσφαλεῖς πληροφορίες ἔδειχνε ἦταν ἰδιαίτερα ἐκνευρισμένος μόλις μαθεύθηκαν στό Ὑπουργεῖο ὅσα ἀναφέρθηκαν στήν προαναφερθεῖσα συνέντευξη τύπου, ἀντέδρασε σπασμωδικά στίς καταγγελίες τοῦ Καπτάν Γεράσιμου δίνοντας στή δημοσιότητα στοιχεῖα γιά τίς ἐπιδότησεις τῶν μετασκευῶν τῶν πλοίων τῆς G.A. Ferries, τά ὁποῖα ὅμως διαψεύσθηκαν ἀπό τόν κ. Ἀγούδημο πού ἐπίσης ὑπογράμμισε ὅτι κανένα πλοῖο δέν ἐκτελεῖ τή γραμμή γιά τήν ὁποία ζητήθηκε ή δρομολόγηση τοῦ «Μαρίνα». Καί σάν νά μήν ἔφθανε αὐτό καί ἀντί νά προχωρήσει στήν πλήρη ἀπελευθέρωση τῆς Ἀκτοπλοῖας γιά τούς Ἕλληνες ἐπιχειρηματίες ὁ Ὑπουργός δήλωσε ὅτι ή κυβέρνηση σχεδιάζει ριζική ἀναθεώρηση τοῦ νομοθετικοῦ πλαισίου τῆς Ἀκτοπλοῖας καί ὅτι «οἱ ἀδειες σκοπιμότητας θά δίνονται μιά φορά στά τόσα χρόνια καί εἶναι καιρός

νά μποῦν τά πράγματα σέ πρόγραμμα — «πρόγραμμα» στά μέτρα τοῦ ὁ σημερινός Ὑπουργός, «προγράμματα» στά μέτρα τοῦ ὁ προηγούμενος ἀλλά καί οἱ ἐπόμενοι Ὑπουργοί καί θά βρεθοῦμε κάποια στιγμή, σέ πολύ σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα καθώς ἐλάχιστος πλεόν χρόνος μᾶς χωρίζει ἀπό τήν εὐρωπαϊκή ὁλοκλήρωση, στή δυσάρεστη θέση νά ὁρמוῦν οἱ ξένοι καί νά μήν μποροῦμε νά κάνουμε τό παραμικρό. Ἀλλά βεβαίως τότε δέν θά βρίσκουμε οὔτε τούς προηγούμενους, οὔτε τόν σημερινό καί οὔτε τόν ἐπόμενο ἢ τούς ἐπόμενους Ὑπουργούς γιά νά νά τούς ζητήσουμε καί νά τούς ἐπιμερίσουμε τίς εὐθύνες πού θά τούς ἀνήκουν — παρ' αὐτό καί κούρευτο, δηλαδή, ὅπως ἔλεγε ὁ πρῶην Ὑπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (3)

Μία ἰδιαίτερα ἐνδιαφέρουσα πρόταση διατύπωσε πρό ἡμερῶν ὁ κ. Ἀντώνης Ἀγαπητός πού μέ τόν πρῶτο ἐξάδελφό του Κώστα Ἀγαπητό — εἶναι γιοί τῶν ἀδελφῶν Βασίλη καί Γιάννη Ἀγαπητοῦ — ἀναλαμβάνουν τό μάνατζμεντ τῆς οἰκογενειακῆς ἐταιρίας «Ἀγαπητός Λαῖνς»: Σέ συνέντευξή του πρὸς τόν κ. Σάββα Ἀθανασίου πού δημοσιεύθηκε στό «Κέρδος» τήν περασμένη Κυριακή πρότεινε νά καθιερωθοῦν δύο περίοδοι — χαμηλή, μέ φθηνότερα εἰσιτήρια, καί ὕψηλή μέ κανονικά (γιατί ὄχι καί ἀκριβότερα, προσθέτουμε ἐμεῖς) εἰσιτήρια.

Πρέπει νά δοθοῦν κίνητρα στούς ἐργαζομένους γιά νά κάνουν διακοπές στά νησιά, ὥστε νά παραταθεῖ ή τουριστική σεζόν τοῦ καλοκαιριοῦ, ὑποστηρίζει ὁ κ. Ἀντώνης Ἀγαπητός. Καί προσθέτει ὅτι μιά σκέψη, εἶναι νά ὑπάρχει χαμηλή καί ὕψηλή περίοδος. Δηλαδή, ὅσοι θά ταξιδεύουν τό μήνα Ἰούνιο ἢ Σεπτέμβριο νά προμηθεύονται πιό φθηνά τά εἰσιτήρια ἀπό αὐτοῦς πού θά μετακινοῦνται τούς μήνες Ἰούλιο ἢ Αὐγουστο.

Τό Ὑπουργεῖο πρέπει νά μελετήσῃ τό θέμα καί νά καθιερώσῃ χαμηλή καί ὕψηλή περίοδο στά ἀκτοπλοϊκά εἰσιτήρια. Εἶναι ὁλοφάνερο ὅτι δέν μποροῦμε μέσα στούς μήνες Ἰούλιο - Αὐγουστο νά ἐξυπηρετήσουμε ὅλη τήν κίνηση τῶν τουριστῶν τόσο τῶν Ἑλλήνων, ὅσο καί τῶν ξένων, κατέληξε.

Στήν ἴδια συνέντευξη ὁ κ. Ἀντώνης Ἀγαπητός διατύπωσε τήν πρόβλεψη ὅτι ή κίνηση ἐπιβατῶν στήν Ἀκτοπλοῖα θά παρουσιάζῃ μιά μικρή μὲν ἀλλά σταθερή ἀνοδο.

ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Νέες καταγγελίες προκάλεσαν οἱ ἐπιση-

CAPRIMAR OVERSEAS LIMITED



We supply the best Filipino tradesmen for seagoing maintenance & repair. Our personnel are available for both long and short term employment. We welcome your enquiry.

Singapore Office:

Tel: (65) 7531188

Fax: (65) 7585252

Tlx: RS 37032 CAPMAR

Manila Office:

Tel: (63) 2-587064/586276

Fax: (63) 2-522-3644

Tlx: 65019 ALUMS PN.

Representative — Greece: Marine Brokers Co. Ltd.

Tel: 1-4220537/8 — Fax: 1-4128262 — Tlx: 211956 MARB GR

μάνσεις των στηλών αυτών για τό άπαράδεκτο καθεστώς πού έχουν επιβάλει οι λαντζέρηδες στην Πύλο αλλά και για τή γενικότερη έξυπνέτηση των πλοίων.

Μās κατηγγέλλθη, λοιπόν, ότι αυτοί οι κύριοι, πέρα από τή διάθεση δύο λαντζών ήμερησίως, ανεξάρτητα από τον αριθμό των πλοίων πού περιμένουν νά έξυπνηρηθούν, χρεώνουν πολλαπλά δρομολόγια για τή μεταφορά των εκπροσώπων των αρχών, ανεξάρτητα αν όλοι αυτοί μεταφέρονται μαζί και μέ άλλους — πλοιοκτήτες, εκπροσώπους των εταιριών, ναυτικούς, συγγενείς κλπ. — σέ ένα δρομολόγιο! Όπως καταγγέλλουν οι παθόντες, οι λαντζέρηδες τής Πύλου έχουν επιτύχει ειδική ρύθμιση μέ τή συμπαράσταση του Νομάρχη Μεσσηνίας, ό όποιος για νά εύνοήσει μία δράκα ανθρώπων δέν σκέφθηκε ότι μπορεί νά νεκρώσει όλόκληρη τήν Πύλο — γνωστός πλοιοκτήτης πού είχε και άλλες περιπέτειες στην Πύλο, γιατί κάποιος τελωνειακός σταματούσε τή δουλειά του μόλις βασίλευε ό ήλιος, μās είπε ότι όρκίστηκε νά μήν ξεπεράσει βαπόρι του από εκεί — πράγμα πού θά γίνει μέ μαθηματική ακρίβεια αν δέν καταλάβουμε όλοι ότι τό πλοίο διέρχεται για νά έξυπνηρηθεί και όχι για νά λεηλατηθεί μέ όποιονδήποτε τρόπο.

Πρέπει νά προσθέσουμε ότι ή κατάσταση μέ τούς τελωνειακούς έχει διορθωθεί, όπως μās διαβεβαίωσαν πλοιοκτήτες πού τά πλοία τους πέρασαν πρόσφατα από τήν Πύλο. Σύμφωνα μέ τήν καταγγελία του προαναφερθέντος πλοιοκτήτη, τό πλοίο του, κατά τή διέλευση από τήν Πύλο, καθυστέρησε 18 ώρες. Τώρα, όπως έπαναλαμβάνουμε, μās διαβεβαίωσαν, ή έξυπνέτηση των πλοίων γίνεται σέ 24ωρη βάση και ως έκ τούτου δέν υπάρχουν πλέον άδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Ευθύς μετά τήν είσβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ, ή Διοίκηση τής διώρυγας του Σουέζ άρχισε νά έξετάζει μέ ιδιαίτερη προσοχή τά υπό διέλευση πλοία πού μετέφεραν τεικτά. Σέ πολλά από αυτά απαγόρευσε τελικά τή διόδο. Ό λόγος ήταν ότι ή Διοίκηση είχε τις πληροφορίες τής πώς θά γινόταν προσπάθεια άποκλεισμού τής διώρυγας μέ τήν καταβύθιση πλοίου μέ πλήρες φορτίο τσιμέντου. Στο τέλος όλα πήγαν καλά και κανένα έπεισόδιο δέν σημειώθηκε, ή δέ παρουσίασθείσα μείωση τής κινήσεως για μικρό χρονικό διάστημα όφειλόταν στην αύξηση των ασφαλίστρων.

Η ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η γιουγκοσλαβική κρίση πού μήνες τώρα κρατεί σέ άνησυχία τον κόσμο, δέν ήταν δυνατό νά αφήσει αδιάφορους τούς ασφαλιστές των Λούδς. Ό άποκλεισμός των λιμένων τής Κροατίας, ό από άέρος και θαλάσσης βομβαρδισμός του λιμένος Sibenik από τον όμοσπονδιακό στρατό ή απαγόρευση του απόπλου από τον λιμένα

του Locse και άλλα παρόμοια γεγονότα προκάλεσαν τις άνάλογες αντιδράσεις ως προς τήν ασφάλεια τής περιοχής.

Η άμεση επίδραση επί τής ασφαλιστικής αγοράς φαίνεται ήδη στο επίπεδο καλύψεως των πολεμικών κινδύνων τόσο στην ασφάλιση πλοίων όσο και στην ασφάλιση φορτίων. Η κατά κινδύνων πόλεμου ασφάλιση για ταξίδια προς και από τή Γιουγκοσλαβία άναθεωρήθηκε έξαιτίας των κινδύνων πού παρουσιάζει ή περιοχή. Οι ασφαλισταί του Λονδίνου, μέσω τής οικείας έπιτροπής τής Lloyd's Association και του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου, κήρυξαν τήν περιοχή τής γιουγκοσλαβικής χωρικής θαλάσσης ως «υπό κάλυψη». Η ρήτρα αυτή, γνωστή μέ τον άγγλικό όρο «held cover» σημαίνει ότι τά ασφαλιστρα για ταξίδια προς και από τις γιουγκοσλαβικές άκτές θά καθορίζονται από τούς ασφαλιστές κατά περίπτωση. Καί άπόκειται πλέον στον καθένα νά αποφασίσει αν θά διατηρήσει τήν κάλυψή του μέ τήν τιμή του κινδύνου στον όποιο εκτίθεται.

ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΣΤΑ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΑ

Η άπελευθέρωση του καμποτάζ στην Εύρυνη των Δώδεκα, παράλληλα μέ τά άλλα γνωστά προβλήματα, έπηρεάζει άμέσως και τις μεταφορές των εύρωπαϊκών ποταμοπλοίων. Σύμφωνα μέ πρόσφατη άπόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών τής ΕΟΚ θά έπιτραπεί ό έλεύθερος άνταγωνισμός στις μεταφορές διά των έσωτερικών ύδάτων επί εύρωπαϊκού έπιπέδου. Αυτό σημαίνει ότι στο πλωτό ποτάμιο δίκτυο τά πλοία ενός κράτους - μέλους θά μπορούν νά μεταφέρουν φορτία και έπιβάτες μεταξύ λιμένων ενός άλλου κράτους - μέλους. Έτσι π.χ. ένα βελγικό ποταμόπλοιο θά μπορεί νά φορτώνει στη Χάβρη και νά ξεφορτώνει στο Παρίσι ή τή Ρουέν.

Προς τό παρόν ή άπόφαση ίσχύει μεταξύ Βελγίου και Όλλανδίας. Στα άλλα ένδιαφερόμενα εύρωπαϊκά κράτη και συγκεκριμένα στη Γαλλία και στη Γερμανία, υπάρχουν σήμερα περιορισμοί προς όφελος των εθνικών σκαφών. Γι' αυτό και ή άπόφαση προβλέπει μεταβατικές προθεσμίες βαθμιαίας έφαρμογής. Συγκεκριμένα οι υπάρχοντες εθνικοί κανονισμοί θά διατηρηθούν μέχρι τό τέλος του 1992. Από τό 1993 μέχρι τέλους του 1994 θά έπιτραπούν περιορισμένες διαδρομές (δύο στη Γαλλία και μία στη Γερμανία) και από τήν 1

Ιανουαρίου του 1995 ή πλήρης άπελευθέρωση του καμποτάζ θά έφαρμοσθεί σέ όλόκληρο τό δίκτυο των εύρωπαϊκών έσωτερικών ύδάτων.

Μολονότι θεωρείται βέβαιο ότι τό νέο καθεστώς τής ποτάμιας ναυσιπλοίας θά παράσχει στους φορτωτές πολύ μεγαλύτερες δυνατότητες μεταφοράς, άναγνωρίζεται ότι οι ιδιοκτήτες των ποταμοπλοίων τής Εύρώπης θά βρεθούν άντιμέτωποι σέ έναν όξύτατο συναγωνισμό.

ΠΛΩΤΑ ΝΗΣΙΑ

Η Ιαπωνία μέ τό περιορισμένο έδαφός της και τούς έλάχιστους φυσικούς πόρους, βάλθηκε τώρα νά αξιοποιήσει τον τεράστιο θαλάσσιο χώρο πού τής προσέφερε ή οικονομική ζώνη των 200 μιλίων τής Διεθνούς Συμβάσεως του δικαίου τής θαλάσσης.

Μέ τήν πρόθεση νά άποικίσει τις παράκτιες θαλάσσιες έκτάσεις της συνέστησε τήν «Ένωση Πλωτών Κατασκευών» ή όποία περιέλαβε 14 μεγάλες έπιχειρήσεις κατασκευών, σιδηρουργίας, ναυπηγείων, ασφαλίσεων, τραπεζιτικών έργων κ.λ.π. μέ σκοπό τήν προώθηση στο έσωτερικό και τό έξωτερικό σχεδόν τεχνητών πλωτών νησιών για διάφορους σκοπούς. Οι σκοποί αυτοί καλύπτουν τους ακόλουθους τομείς: Μεταφορές (άεροδρόμια, έλικοδρόμια, πλωτοί αυτοκινητόδρομοι), Τουρισμός (κέντρα παραθερισμού, συνεδρίων), Ένέργεια (ήλεκτρικοί σταθμοί, άποθήκευση άερίου και πετρελαίου), Επιστημονική Έρευνα (κέντρα ναυτικών έρευνών άναπτύξεως φυσικών πηγών, αλιείας), Κατοικία (οικίες, χώροι σταθμεύσεως, ξενοδοχεία, έστιατόρια, πάρκα, στάδια), Λιμένες (άγκυροβόλια, τέρμιναλ, κέντρα διαμετακόμισης και διανομής) και Περιβάλλον (Κατατροφή λυμάτων, εργοστάσια έπικινδύνων ύλών, ανακύκλωση).

Η Ιδέα των πλωτών νήσων είναι ιδιαίτερα έλκυστική όχι μόνο γιατί μπορούν νά εγκατασταθούν όπουδήποτε και δέν διαταράσσουν τή ζωή των παρακτίων αλλά και γιατί είναι οικονομικότερα των ήρσαίων οικοδομών και δέν απαιτούν έδαφολογικές μελέτες και δαπάνες οικοπέδου.

Ός τώρα ξέραμε ότι μόνον ή Όλλανδία κέρδιζε συνεχώς έδαφος στον διηκεκή άγώνα της μέ τή θάλασσα. Νά όμως πού και ή Ιαπωνία σύντομα, όπως φαίνεται, θά περιβάλλεται από άπειρία νησίδων στη θάλασσα οικονομική ζώνη της πού είναι δωδεκαπλάσια από τή χερσαία της έπιφάνεια.

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

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ**ΤΟΥ 15θήμερου**

Μιά παράξενη αντίδικία έχει φέρει αντιμέτωπες τη Δανία και τη Φινλανδία μολονότι ούτε κοινά σύνορα έχουν ούτε πλησιόχωρες είναι αφού τις χωρίζει ολόκληρη η Βαλτική Θάλασσα.

Η διαμάχη προέρχεται από την απόφαση της Δανίας να κατασκευάσει μία μόνιμη σύνδεση με γέφυρα και σήραγγα στο στενό Store Bælt που αποτελεί έναν από τους τρεις διέκπλους προς τους πορθμούς του Κάτεγατ και Σκάγερακ και από εκεί στη Βόρεια Θάλασσα και τον υπόλοιπο κόσμο.

Κατά τις αιτιάσεις των Φινλανδών η γέφυρα αυτή που προβλέπεται να έχει ύψος 65 μ. θα είναι απαγορευτική για τη διέλευση των πλωτών εξεδρών που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία Rauma - Repola της Φινλανδίας με ύψος 160 μ. Και ζητούν να περιλάβει τουλάχιστον η γέφυρα ένα κινητό ανυψούμενο τμήμα που να επιτρέπει τη διέλευση των εξεδρών. Σημειώτεον ότι οι δύο άλλοι διέκπλοι της Βαλτικής, τα στενά Sund και Lille Bælt είναι πολύ μικρά και ακατάλληλα για τό σκοπό αυτό. Τελικά η Φινλανδία, πρό της άρνήσεως των Δανών, προσέφυγε στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, βασιζόμενη στη συνθήκη του Sund του 1954 που επιβάλλει στη Δανία να εξασφαλίζει την διά των στενών της ελεύθερη διακίνηση των πλοίων της διεθνούς ναυτιλίας.

Σε όλα αυτά οι Δανοί απαντούν ότι η τροποποίηση του σχεδίου της γεφύρας θα απαιτήσει πλήρη αναθεώρηση της μελέτης κατασκευής και επιπλέον δαπάνη πολλών δισεκατομμυρίων. Υποστηρίζουν εξάλλου ότι η διάταξη της συνθήκης περί αβλαβούς διελεύσεως δεν αφορά τις πλωτές εξέδρες οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται ως πλοία.

Τό παράξενο είναι ότι οι Βόρειοι έχουν δύο αντιφατικές παροιμίες. Η μία λέει: «Όποιος έχει καλό γείτονα δε χρειάζεται φράχτη», ενώ η άλλη συμβουλεύει: «Αγάπα τό γείτονα σου αλλά μή γκρεμίζεις και τό φράχτη». Ποιά από τις δύο θα άκολουθήσουν άραγε οι Δανοί;

ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Σε μία προσπάθεια να ξεφύγει από τό σημερινό αδιέξοδο η Κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, προτάθηκε άρμοδίως η δημιουργία ενός Εύρωπαϊκού Όργανισμου Ναυτιλίας, που θα συγκεντρώνει όλους τους ενδιαφερόμενους (έφοπλιστές, ναυπηγούς κλπ.), ώστε να έχει την απαιτούμενη βαρύτητα για τη κατάσταση μιας συνολικής πολιτικής.

Η Πρόταση, που έγινε από τον αντιπρόεδρο της Κομισσιόν και τον επί των Μεταφορών Έπιτροπο, θα εξετασθεί από την Έπιτροπή για να υποβληθεί εν συνεχεία στο Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Κοινότητας.

Η πρωτοβουλία αυτή σχολιάσθηκε θετικά, δεδομένου ότι εκφράζει για πρώτη φορά την Κοινοτική βούληση προσδιορισμού μιας πολιτικής που αποβλέπει στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, πέρα από τα μεμονωμένα μέτρα αύξησεως του ανταγωνισμού σε ένα τομέα ευρύτατα διεθνοποιημένο.

Μολονότι είναι πολύ χωρίς γιό να προβλεφθεί τί ακριβώς θα είναι ένας τέτοιος οργανισμός και πώς θα παίρνονται οι αποφάσεις του, θεωρείται πολύ πιθανή η ενεργοποίηση των ενδιαφερομένων επαγγελματιών (π.χ. θαλάσσιοι, μεταφορείς και ναυπηγικές επιχειρήσεις) για τη προβολή των ειδικών προβλημάτων τους.

**ΕΥΧΡΗΣΤΟΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΙ
ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ**

Η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει σήμερα να επιδείξει πολύ εύχρηστες ηλεκτρονικές συσκευές, απλούστατες στην εγκατάσταση, οι οποίες ελέγχουν τα εισερχόμενα άτομα σε ένα γραφείο ή μία επιχείρηση, εάν φέρουν μαζί τους φονικά όργανα.

Οι νέοι αυτοί ηλεκτρονικοί μεταλλικοί ανιχνευτές μπορούν να διαχωρίζουν από την επισήμανση τα μεταλλικά μικροαντικείμενα και επισημαίνουν μόνο φονικά όργανα, όπλα, μαχαίρια, κλπ. με αποτέλεσμα να καθίστανται ιδιαίτερα χρήσιμοι για εταιρίες με μεγάλη διάκινηση επισκεπτών ή περι-

πτώσεις εξασφάλισης ατόμων από τρομοκρατικές ενέργειες.

Ήδη παρόμοιοι ανιχνευτές έχουν τοποθετηθεί σε ένα μικρό άριθμό ναυτιλιακών εταιριών του Πειραιά, σε όρισμένα κρουαζιερόπλοια και συζητείται η εγκατάστασή τους και σε αρκετά επιβατηγά πλοία της ακτοπλοΐας.

Η γνωστή εταιρία «Αντωνιάδης Άτλας Α.Ε.», η οποία αντιπροσωπεύει στη χώρα μας άλλοδαπους οικους που κατασκευάζουν και εγκαθιστούν παρόμοιους ηλεκτρονικούς ανιχνευτές, είναι στη διάθεση των ενδιαφερομένων να παράσχει περισσότερες διευκρινήσεις και πληροφορίες.

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ

Όπως ανακοίνωσε τό Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau) εντός του προσεχούς τριμήνου να εγκατασταθεί στην Άπω Άνατολή μία τοπική αντιπροσωπεία του Γραφείου για να ενισχύσει και να συντονίσει τά μέσα της πάλης κατά της σύγχρονης πειρατείας. Παράλληλα τό προσεχές Νοέμβριο θα πραγματοποιηθεί στη Μαλαισία ειδική σύσκεψη με μοναδικό θέμα την έναρμόνιση των διαφόρων εθνικών νομοθεσιών που άφορούν τη καταπολέμηση της πειρατείας.

Το παγκόσμιο ρεκόρ πειρατείας διατηρούν τά ύδατα της Νοτιοανατολικής Άσίας και κυρίως η περιοχή της Κινεζικής Θάλασσας, η οποία από την άποψη αυτή θεωρείται πολύ πιό επικίνδυνη από τις άκτές της Δυτικής Άφρικής, της Καραϊβικής και της Βραζιλίας.

Σε πρόσφατη έκθεση που κυκλοφόρησε τό IMB προς τις άστυνομικές Άρχές της Άπω Άνατολής επεξηγούνται λεπτομερώς οι παράνομες πράξεις της έκτροπής των πλοίων, της κλοπής έμποροκιβωτίων και των εικονικών πωλήσεων φορτίου, που συνθέτουν τη σύγχρονη πειρατεία και ναυταπάτη. Άναλύεται επίσης τό φαινόμενο του πλοίου — φαντάσματος που φορτώνει και εξαφανίζεται χωρίς ίχνη. Οι ύπάιτιοι των πράξεων αυτών κινούμενοι, σε διάφορες περιοχές έπωφελούνται από τά κενά που υπάρχουν στις εθνικές νομοθεσίες των χωρών της περιοχής. Σ' αυτά

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

**MILTIDIS 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: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

πρέπει να προστεθεί και η έλλειψη συνεχούς συνεργασίας των έφοπλιστών, πολλοί από τους οποίους δεν αναφέρουν καντά εις βάρος τους εγκλήματα είτε από το φόβο αντιποίνων είτε από το φόβο των αρνητικών συνεπειών της σχετικής δημοσιότητας.

Πρέπει πάντως να τονισθεί ότι σοβαρές

προσπάθειες για το περιορισμό του κακού έχουν καταβάλει ήδη οι κυβερνήσεις της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και των Φιλιππίνων. Αναφέρεται μάλιστα ότι πολλοί πειρατές υπαίτιοι φυσικής βίας έχουν συλληφθεί, στίς δέ Φιλιππίνες ένας από τους προταίτιους καταδικάσθηκε στην έσχάτη των ποινών.

ποδεχθούν τους υψηλότερους ναύλους που θα συνοδεύουν τη βελτίωση στην ασφάλεια και αξιοπιστία της θαλάσσιας μεταφοράς των φορτίων τους, ενώ οι φορτοεκφορτωτές έχουν το σημαντικό καθήκον να εξασφαλίσουν ότι η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης δεν θα προκαλεί υπερβολικές ή παράλογες κοπώσεις στη δομή των μεταλλικών του πλοίου. Επίσης είναι σημαντική η σωστή και τακτική επίστρωση των κυττών των πλοίων ώστε να εξασφαλίζεται η προστασία τους από διάφορες μορφές διάβρωσης.

Τό σεμινάριο παρακολούθησαν περισσότεροι από 150 αντιπρόσωποι δλων των ενδιαφερομένων τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας προερχόμενοι από διάφορες χώρες.

Σχολιάζοντας το σημαντικό θέμα των πιστοποιητικών διαχείρισης πλοίων, ο πρόεδρος της Ίντερκάργκο Δρ. Φράνκ Τσάο ανέφερε ότι η Ένωση υποστηρίζει τη θέσπιση υψηλών προδιαγραφών λειτουργίας και διαχείρισης των πλοίων, αλλά τα πρότυπα αυτά θα πρέπει να καθορισθούν βάσει μίας διεθνούς συνεργασίας, σέ διακρατικό επίπεδο και προέτρεψε τα μέλη της Ίντερκάργκο να υποστηρίξουν πλήρως τις προσπάθειες του IMO προς αυτήν την κατεύθυνση.

Μέχρις ότου οι εθνικές ναυτιλιακές αρχές αποδεχθούν τα μέτρα αυτά,τόνισε ο κ. Τσάο, οι νηογνώμονες πρέπει να συγκεντρώσουν τις προσπάθειές τους στίς κατευθύνσεις της μέχρι τώρα καθιερωμένης δραστηριότητάς τους, αντί να αναμινγνούνται σέ νέες δραστηριότητες πέραν του καθιερωμένου ρόλου τους.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Σεμινάριο της Ίντερκάργκο στο Χόγκ Κόγκ

Η Διεθνής Ένωση Πλοιοκτητών Πλοίων Ξηρού Φορτίου (Ίντερκάργκο) σέ συνεργασία μέ τό ναυτιλιακό περιοδικό «International Bulk Journal» όργάνωσε τό δεύτερο Σεμινάριο μέ θέμα τίς απώλειες και τά άτυχήματα τών μάλκερς, στό Χόγκ Κόγκ στίς 15 Οκτωβρίου.

Στήν όμιλία του ό προεδρεύων του Σεμιναρίου κ. Σπύρος Πολέμης, ύπογράμμισε ότι είναι έπιτακτική ανάγκη ή έξεύρεση κάποιας άμεσης λύσης για τή μείωση τών άτυχημάτων και στή προσπάθεια αυτή όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη — πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ασφαλιστικοί όργανισμοί και νηογνώμονες, φορτοεκφορτωτές, ναυπηγοί και ασφαλιστές, έχουν ύποχρέωση να παίξουν ουσιαστικό ρόλο.

Οί Πλοιοκτήτες πρέπει να συνεχίζουν να διαθέτουν στήν αγορά ασφαλή πλοία, έπανδρωμένα μέ άξια και έμπειρα πληρώματα, οί ναυπηγοί πρέπει να έπανεξετάσουν τά παλαιά δεδομένα, να αναλύσουν τό σύγχρονο θαλάσσιο έμπόριο, τίς διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης τών φορτίων

και να επανεξετάσουν τή χρήση όρισμένων ύλικών, καθώς και τίς προδιαγραφές τών σιδηροκατασκευών που χρησιμοποιούν στίς ναυπηγήσεις τών πλοίων.

Οί Νηογνώμονες πρέπει να επαναξιολογήσουν τά ναυπηγικά σχέδια σέ συνεργασία μέ τούς πλοιοκτήτες, τούς ναυλωτές και τούς ναυπηγούς και να ανακαλύψουν τρόπους βελτίωσης τής άρχιτεκτονικής τών πλοίων αλλά και τής συντήρησής τους. Η άσφαλιστική βιομηχανία πρέπει να συνεργασθεί μέ τούς πλοιοκτήτες και τούς νηογνώμονες στήν άνάλυση τών στατιστικών τών άτυχημάτων, ώστε ή γνώση που άπορρέει από τήν μελέτη αυτή να βοηθήσει στή βελτίωση τής άσφάλειας τών πλοίων.

Σέ είδική έκκλησή του προς τίς ναυτιλιακές χώρες μέ τά σημαντικά νηολόγια, ό κ. Πολέμης προέτρεψε τίς χώρες αυτές να έπιθεωρούν έντατικά τά πλοία καθώς και να δημοσιεύουν τά άποτελέσματα τών έρευνών που διεξάγονται σέ περίπτωση άτυχήματος.

Οί Ναυλωτές θα πρέπει έπίσης να ά-

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

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

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φύλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς.
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 Απόσυρση
 - Συμφέρουσες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς.
Τηλ. 4138.194, 4171.815, 4171.998, Fax: 4176.249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! 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.

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

Ἡ Ἀσφαλιστική Ἐταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ἀσφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τῶν ἐργαζομένων γιά σᾶς.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, ὅπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ἀσφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ἢ κα Ἡλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

ΟΙ ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΟΜΙΛΙΕΣ

Συζητείται κάθε θετική πρόταση συνεργασίας

Με αυτή τη βασική θέση επισκέφθηκε τη χώρα μας τήν περασμένη εβδομάδα η σοβιετική ναυτιλιακή αντιπροσωπεία, με επικεφαλής τόν αναπλ. υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Γκεράσιμτσιουκ. Γενική διαπίστωση από τις συζητήσεις και τις διάφορες επαφές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη παραμονή των Σοβιετικών στη χώρα μας είναι ότι εμφανίζονται με άσφαεις απόψεις, καθώς όπως φαίνεται η κατάσταση που επικρατεί στους άλλους τομείς της Σοβιετικής Ένωσης επικρατεί και στο ναυτιλιακό χώρο.

Ήδη έχουν αποσπισθεί τρεις εταιρίες των Βαλτικών Χωρών, ενώ δεν αποκλείεται να τις μιμηθούν και κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες της Ουκρανίας και της Γεωργίας.

Έτσι, όλα δείχνουν ότι οι κινήσεις των Έλλήνων Έφοπλιστών θα είναι προσεκτικές. Γεγονός, πάντως, είναι ότι εξέλιπε ο ένθουσιασμός που χαρακτήριζε τις επαφές των δύο μερών πριν από το πραξικόπημα του περασμένου Αυγούστου, ενώ πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στους κόλπους της Σοβκομφλότ υπάρχουν έντονες διαφωνίες για την ανάθεση της διαχείρισης των νέων πλοίων στην έλβετική εταιρία Acomarit.

Κατά τη συνάντηση των δύο υπουργών και των συνεργατών τους συζητήθηκαν οι προοπτικές περαιτέρω συνεργασίας στη ναυτιλία, αλλά και την κοινή στάση των δύο χωρών στους διεθνείς οργανισμούς, όπου τόν τελευταίο καιρό βρίσκονται σε έξαρση πολλά, κοινού ενδιαφέροντος, θέματα.

Συζητήθηκαν ακόμη και θέματα διευκολύνσεων των πλοίων Ελλάδος και ΕΣΣΔ στα λιμάνια των δύο χωρών, καθώς και η προοπτική δημιουργίας μικτών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στή σοβιετική αντιπροσωπεία μετείχαν οι κ.κ. Γ. Μίσκοβ, πρόεδρος της



Οι Έλληνοσοβιετικές συνομιλίες στο Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος.

Far East Shipping, Σ. Νικούλιν, αντιπρόεδρος της Black Sea Shipping, Β. Τισιάσνικοφ, αναπληρωτής διευθυντής διεθνών σχέσεων του σοβιετικού υπουργείου Ναυτιλίας, Τ. Άχμέντοβ, πρόεδρος της Caspian Shipping, Ζ. Πλάχοβ της Transmed Shipping και Β. Μπορότσεβ, ακόλουθος της Σοβιετικής Πρεσβείας στην Αθήνα.

Η σοβιετική αντιπροσωπεία επισκέφθηκε στις 22 Οκτωβρίου τα γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, όπου τήν υποδέχθηκε κλιμάκιο της ΕΕΕ υπό τόν πρόεδρο κ. Γιαν. Γκούμα.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, σέ σύντομο χαιρετισμό, αναφέρθηκε στη στενή και μακρόχρονη συνεργασία των δύο χωρών στη ναυτιλία.

Ακολούθησαν συνομιλίες και ενημέρωση από σοβιετικής πλευράς σχετικά

μέ τις εξελίξεις στην ΕΣΣΔ. Έγινε αναφορά στην ανεξαρτησία των δημοκρατιών και στη σταδιακή ανεξαρτητοποίηση των ναυτιλιακών τους εταιριών.

Όπως αναφέρει η ανακοίνωση της ΕΕΕ, η ελληνική πλευρά ζήτησε από τους Σοβιετικούς να διατυπώσουν εκτενέστερα τις προθέσεις τους ώστε να δοθεί η δυνατότητα στους Έλληνες έφοπλιστές να εκδηλώσουν τό συγκεκριμένο τους ενδιαφέρον.

Τήν επομένη η ναυτιλιακή αντιπροσωπεία της ΕΣΣΔ είχε συνομιλίες με τή διοίκηση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, όπου τό ενδιαφέρον περιστράφη κυρίως γύρω από τήν επιβατηγό τουριστική ναυτιλία.

Καλωσορίζοντας τους Σοβιετικούς, ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς αναφέρθηκε στο γεγονός ότι η ελληνική

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

ναυτιλία, πρώτη ναυτιλιακή δύναμη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας φιλοδοξεί να είναι η πρώτη μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών που θα συνεργασθεί στενότερα με τους Σοβιετικούς στο πλαίσιο Joint ventures, bare boat chartering, κοινή εκμετάλλευση λιμένων κλπ.

Από τους Έλληνες επιχειρηματίες που έλαβαν μέρος στις συζητήσεις στο Ναυτικό Επιμελητήριο, επισημάνθηκε στους Σοβιετικούς η ανάγκη δημιουργίας ενός «Κέντρου Πληροφόρησης» στην Αθήνα, από όπου οι ενδιαφερόμενοι θα μπορούν να αντλούν ακριβείς πληροφορίες για τις προϋποθέσεις που υπάρχουν στην ΕΣΣΔ για τη πραγματοποίηση συγκεκριμένων επενδύσεων.

Στη συνέχεια οι Σοβιετικοί συναντήθηκαν με το προεδρείο της Ένώσεως Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. Εκεί συζητήθηκαν θέματα συνεργασίας και μεταξύ άλλων συμφωνήθηκε η εκπαίδευση σε ελληνικά επιβατηγά πλοία, αλλά και η απασχόληση Σοβιετικών ναυτικών, στα όρια των εγκριτικών πράξεων και κυρίως ως τεχνικό

και ξενοδοχειακό προσωπικό.

Οι Σοβιετικοί ζήτησαν από τους Έλληνες έφοπλιστές να επενδύσουν, όχι μόνο στη θάλασσα, αλλά και στον γενικότερο τουριστικό χώρο (ξενοδοχεία — μανάτζμεντ κλπ.). Επίσης, συζητήθηκε η πιθανότητα αξιοποίησης των σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων από τους Έλληνες έφοπλιστές αλλά η πρόταση αυτή θεωρείται μάλλον απίθανη καθώς υπάρχει πρόβλημα λόγω της παλαιότητας των σοβιετικών πλοίων και της κακής συντηρήσεώς τους.

Οι δύο αντιπροσωπεΐες συμφώνησαν να εγκατασταθεί στη Μόσχα εκπρόσωπος της ΕΕΠ, ο οποίος θα ασχολείται με τις σχέσεις της ένωσης με τους Σοβιετικούς.

Κατά τη κοινή συνέντευξη τύπου που παραχώρησαν οι δύο υπουργοί Ναυτιλίας κ.κ. Άριστ. Παυλίδης και Γ. Γκεράσιμτσιουκ στις 24 Οκτωβρίου, άφησαν να εννοηθεί ότι έχει ολοκληρωθεί το πλαίσιο της συνεργασίας, το οποίο εκτός από μικτές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορεί να περιλάβει:

— Έπισκευές σοβιετικών πλοίων σε

ελληνικά ναυπηγεία.

— Συνεργασία στη χρήση των λιμένων των δύο χωρών.

— Απασχόληση Σοβιετικών ναυτικών σε ελληνικά πλοία.

Ακόμη ανακοινώθηκε η ίδρυση κοινού Έμποροναυτιλιακού Κέντρου στη Μόσχα, από το οποίο θα παρέχονται πληροφορίες για την ελληνική ναυτιλία ενώ θα δημιουργηθεί θέση ναυτιλιακού επιτετραμένου στη σοβιετική πρεσβεία της Αθήνας.

Όπως έγινε γνωστό ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης θα επισκεφθεί την ΕΣΣΔ τον έρχόμενο Μάρτιο.

Τέλος, επισημαίνεται ότι ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας κ. Γκεράσιμτσιουκ, ο οποίος στις συνομιλίες που πραγματοποιήθηκαν ομιλούσε ως εκπρόσωπος και τεσσάρων άλλων ναυτιλιακών εταιριών της ΕΣΣΔ, εξέφρασε τη πεποίθηση ότι τελικά η ελληνική ναυτιλία θα συνεργασθεί με τη σοβιετική και τα αποτελέσματα θα είναι έπωφελη και θεαματικά και για τις δύο πλευρές.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



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

Νέοι διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ, Προέδρου της HELMEPA

Δημοσιεύεται άμεσα εν συνεχεία η όμιλία του κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη, ο οποίος με την ιδιότητά του του Προέδρου της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), προσκλήθηκε από τη Λέσχη Πλοιάρχων στις 2 Οκτωβρίου 1991.

Ευχαριστώ για την πρόσκλησή σας. Η ευκαιρία που μου δίνετε να βρεθώ ανάμεσά σας σήμερα τιμά την HELMEPA και έμένα προσωπικά.

Μου ζητήσατε να μιλήσω για τους νέους διεθνείς κανονισμούς στο τομέα αυτό και δέν σ'ας κρύβω ότι έχετε έντοπίσει ένα από τα πλέον άνησυχητικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα. Πρίν αρχίσουμε, επιτρέψατέ μου να σ'ας υπενθυμίσω ότι οι νόμοι επιβάλλονται εκεί που διαπιστώνει ή κοινωνία ότι υπάρχει ανάγκη. Τα πρώτα σχέδια SOLAS και MARPOL δέν έγιναν μόνα τους αλλά μετά από σειρά ναυτικών άτυχημάτων όπως τό «Torrey Canyon», «Betgeleuse» και «Amoco Cadiz». Νά είσθε βέβαιοι ότι εάν δέν είχε γίνει τό έπεισόδιο του «Exxon Valdez» δέν θά βρισκόμαστε θύματα των νομοθετικών πειραμάτων που γίνονται σήμερα. Η ναυτική οικόγένεια και προπαντός έσείς οι πλοίαρχοι και άρχιπλοίαρχοι που έχετε μία πρακτική προσέγγιση του έπαγγέλματος, συχνά παραπονιέται για την πληθώρα κανονισμών που τόσο συχνά έχουν τό αντίθετο άποτέλεσμα από εκείνο που επιδιώκουν. Τώρα όμως μιλάμε για κανονισμούς οι όποιοι κινδυνεύουν ν' αλλάξουν ριζικά τά έργαλεία μας και τά ίδια τά συστήματα έργασίας. Βεβαίως δέν πρέπει ν' αντισταθούμε σε βελτιώσεις που όπωσδήποτε πρέπει νά γίνουν και ατά πλοία και στη διαμόρφωση των όργανώσεών μας. Άλλά εκεί που επιβάλλονται άδοκίμαστες τεχνολογίες χωρίς νά ρωτηθούν οι έπαγγελματίες, εκεί που υποβαθμίζεται ή ναυτική εκπαίδευση και απαλλάσσεται από ουσιαστική έπαγγελματική ευθύνη ό ναυτικός και ό έφοπλιστής αναγκά-



ζοντας αυτούς ν' ανατρέξουν σε διαφυγή ποινικής και οίκοκομικής ευθύνης διά μέσου τεχνητών νομικών κατασκευασμάτων — εκεί είμαστε καταδικασμένοι ν' αποτύχουμε.

Άλλά άς δούμε ποιοί είναι οι νέοι αυτοί κανονισμοί:

1. Πρώτα είναι ή γνωστή μονομερής πρωτοβουλία της Άμερικής — τό Oil Pollution Act του 1990. Τό πρώτο σκέλος του άτυχούς αυτού νόμου άφορά τίς διπλές γάστρες. Δέν είμαι ίκανός νά εκφέρω γνώμη στό διάλογο που γίνεται γύρω από τά λεγόμενα double hulls. Όπωςδήποτε ή διπλή γάστρα είναι μία λύση άν όχι ή μόνη λύση. Θέλω μόνο νά πώ τά έξής: μέ τό νά επιβάλουν διπλές γάστρες σε νεότευκτα δεξαμενόπλοια χωρίς παράλληλα μέτρα, οι Άμερικανοί δέν έχουν προσφέρει τίποτα στη προστασία των θαλασσών τους για μία δεκαετία. Άναγκασμένοι νά δώσουν πίστωση χρόνου στη διεθνή ναυτιλία για νά συμμορφωθεί σ' αυτή τή δρακόντια νέα άπαίτηση, δέχθηκαν ρητά έλαστικές προθεσμίες και έτσι τελικά έπεκτείνανε την κοινώς άναγνωρισμένη οικονομική ζωή των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων. Τό άποτέλεσμα, εάν τό σκεφθούμε είναι νά αποθαρρυνθεί ή άνανέωση του υπάρχοντος στόλου διότι λίγοι θά έχουν τό θάρρος νά ανταγωνισθούν παλαιά δεξαμενόπλοια

που έχουν άποσβεσθεί μέ καινούργια έργαλεία των όποιων τό ήδη ύψηλό κόστος είναι αύξημένο κατά 15 έως 20%.

Έπρεπε παράλληλα τό Κογκρέσσο νά επιβάλει τή ρύθμιση της φορτώσεως των δεξαμενοπλοίων έκμεταλλεύοντας την ύδροστατική ίσορροπία για τόν έλεγχο της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης. Η άνάλογη πτώση του μεταφορικού δυναμικού του στόλου δεξαμενοπλοίων θά είχε φέρει βελτίωση στην ναυλαγορά, δίνοντας ώθηση σε ναυπηγική δραστηριότητα.

Τό μεγάλο σφάλμα των Άμερικανών δέν είναι όμως ή παράλειψη παράλληλων μέτρων μέ τίς διπλές γάστρες. Είναι μάλλον ή άρνηση υπό τόν ίδιο περίφημο νόμο του 1990, έπικυρώσεως των διεθνών πρωτοκόλλων του IMO του 1983 για την άστική ευθύνη λόγω ρυπάνσεως. Η θρησκευτική άφοσίωση στ' ότι ό έφοπλιστής πρέπει νά φέρει όλη την ευθύνη μιας καταστροφής — και χωρίς όριο — δέν είναι ούτε δίκαια και ούτε έχει βάση στη λογική. Η ύπεροπτική στάση αυτή προσβάλλει κάθε έπιχειρηματικό νόμο και άποθαρρύνει τή συμμετοχή σοβαρών έφοπλιστικών συγκροτημάτων μέ οικονομική έπιφάνεια στη θάλασσα μεταφορά πετρελαίου. Δηλαδή τό Oil Pollution Act του 1990 αντιπροσωπεύει άπαράδεκτο νόμο όχι μόνο για τόν μονομερή χαρακτήρα του αλλά και για τό άνεύθυνο περιεχόμενό του.

2 Τό δεύτερο — και πιό έγκυρο πεδίο δράσεως για νομοθετική ένεργητικότητα είναι τό IMO. Έκεί, έκτός από την πολύπλευρη έργασία του MSC (Marine Safety Committee) και του MEPC (Marine Environmental Protection Committee), άσχολούνται διάφοροι σύμβουλοι και άπεσταλμένοι κυρίως μέ δύο θέματα.

(α) Μέ την τεχνολογική άναπροσαρμογή που θά ένδεικνυται για τά μελλοντικά πετρελαιοφόρα. Ό διάλογος αυτός έπεβλήθη έφ' όσον ή Άμε-

ρική εφήρμοσε δικές της προδιαγραφές. Οι αρχικές συνομιλίες δείχνουν πώς το θέμα της διαμορφώσεως των μελλοντικών δεξαμενοπλοίων εξετάζεται πιο αντικειμενικά. Μάλιστα περιλαμβάνεται εκτός από τη διπλή γάστρα ή εναλλακτική λύση του ενδιάμεσου καταστρώματος (Mid deck solution) ή όποια υποστηρίζεται σαν εξ' ίσου αποδοτική από πολλούς έγκυρους κύκλους. "Όποιο όμως και να είναι τό αποτέλεσμα των έρευνών του IMO (πού παραδόξως επιχορηγούνται από 'Αμερικανικά πετρελαϊκά συμφέροντα) κάθε άλλη λύση εκτός από τη διπλή γάστρα φαίνεται καταδικασμένη εκ των προτέρων διότι δεν πρόκειται ή 'Αμερική να υποχωρήσει σε αυτή την άπλοϊκή και πολιτικώς έξυπνη ρετική λύση.

Παράλληλα με τις απαιτήσεις για νεότευκτα δεξαμενόπλοια, τό IMO εξετάζει ποιές αναπροσαρμογές ένδεικνυνται για τά υπάρχοντα πλοία, θέμα τό όποιο οι 'Αμερικανοί δέν θεωρήσαν σκόπιμο νά θίξουν. 'Η περιφρόνηση του θέματος αυτού από τό 'Αμερικανικό Κογκρέσσο όφείλεται στην αναπόφευκτη μείωση της υπάρχουσας μεταφορικής Ικανότητας την όποία θά επέφερε μία ανακατάταξη των χώρων των υπάρχόντων δεξαμενοπλοίων (μεταξύ φορτίου και καθαρής σαβούρας) και μία εφαρμογή του ευνοϊκού για τό περιβάλλον νόμου της ύδροστατικής Ισορροπίας. Μάλιστα μία έντελώς τίμια αντιμετώπιση του κινδύνου πού διατρέχει τό θαλάσσιο περιβάλλον από τη μεταφορά πετρελαίου θ' απαιτούσε πριν από κάθε άλλη τεχνολογική λύση μία αυστηρή αναθεώρηση της χρήσεως των έσωτερικών χώρων των υπάρχόντων δεξαμενοπλοίων άσχέτως πιθανών επιπτώσεων για τη μεταφορική δυναμικότητα του στόλου. Πάλι οι ρυθμίσεις πού θά μπορούσαν νά συσταθούν από τόν IMO κατά πάσα πιθανότητα θά υποβαθμισθούν λόγω των έμπορικων συμφερόντων κυρίως της 'Αμερικής.

(β) 'Εκτός από τεχνολογικά θέματα, τό IMO συνεχίζει νά εξετάζει την πλέον σοβαρή άπειλή πού παρουσιάζει ή ναυτιλιακή δράση στο παγκόσμιο θαλάσσιο περιβάλλον — Τό 'Ανθρώπινο στοιχείο. Κατά έγκυρες στατιστικές πλέον του 90% των θαλασσίων άτυχημάτων και ρυπάνσεων όφείλονται στον άνθρωπο παράγοντα. Δικαίως λοιπόν υπογραμμίζει τό IMO την άνάγκη σωστής κατάρτισεως, εκπαίδευσης και εύασθητοποιήσεως του έμψυχου υλικού όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στη στεριά. "Όπως είπε κάποιος γνωστός έφοπλιστής, άν ή διεθνής ναυτιλία έξόδευε μόνο τό 10% του κόστους των double hulls (15-20 εκατομμύρια σε κάθε νεότευκτο VLCC) για ναυτική εκπαίδευση, τά χρήματά μας θά πιάνανε πολύ περισσότερο τόπο. 'Η άπασχόληση αυτή πήρε άπτή μορφή με τη άπόφαση Α647 του 1989 του IMO και συνεχίζεται σήμερα σε ζωντανό διεθνή διάλογο πάλι γύρω από τόν IMO. Δυστυχώς γίνεται έκμετάλλευση από όρισμένα συμφέροντα για κερδοσκοπικούς λόγους της γενικής συνειδητοποιήσεως στο τομέα αυτό. "Ας έλπissουμε ότι τό IMO δέν θά παρασυρθεί σε παρέμβαση τόν Ιερό χώρο της ναυτιλιακής διαχειρίσεως με αναπόφευκτο αποτέλεσμα νά καταστραφεί ή εύσυνειδησία και υπεύθυνη πρωτοβουλία των άναγνωρισμένων ναυτικών όπως οι "Έλληνες.

Ποιά λοιπόν είναι ή θέση της 'Ελληνικής ναυτιλίας άνάμεσα σ' αυτή τη διεθνή νομοθετική πραγματικότητα;

«'Εμείς, ή 'Ελληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια, πού περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, έφοπλιστές, διαχειριστές και πράκτορες, πλοιάρχους, άξιωματικούς και πληρώματα, πού αντιπροσωπεύει μία δραστηριότητα με Ιστορία χιλιάδων χρόνων με τη θέλησή μας αναλαμβάνουμε την ύποχρέωση νά εξαλείψουμε τη ρύπανση των θαλασσών πού προέρχεται από πλοία...»

'Η φράση αυτή προέρχεται από την

Διακήρυξη 'Εθελοντικής Δέσμευσης με τίτλο: «Νά σώσουμε τις θάλασσες» πού συνυπογράφηκε από εκπροσώπους της ΠΝΟ και της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών στις 4 'Ιουνίου 1982, όταν συστάθηκε ή HELMEPA.

Είναι προφανές τό συμπέρασμα ότι έμείς οι "Έλληνες Ναυτικοί σωστά προβλέψαμε πώς μόνο ό άνθρωπος παράγοντας με σωστή πληροφόρηση και ενημέρωση μπορεί νά βοηθήσει στην άποτελεσματική έφαρμογή της Νομοθεσίας. Καί άκόμη περισσότερο νά περιορίσει την καταστροφή των θαλασσών από τη ρύπανση πού από άδιαφορία, άμέλεια και άγνοια μπορούν νά προκαλέσουν.

Τό 1982 στη Διακήρυξή μας άναφέραμε ότι οι κυρωμένες συμβάσεις, νομοί και κανονισμοί δέν μπορούν νά έφαρμοσθούν άποτελεσματικά μέχρι πού κάθε ένας από τούς τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναλάβει την ύποχρέωση νά εξαφανίσει τη ρύπανση των θαλασσών. Καί προσθέτουμε ότι αυτή ή άπόλυτη άνάληψη ύποχρεώσεων μπορεί νά γίνει πράξη μόνον άν τό νομοθετικό πλαίσιο συμπληρωθεί από ένα ύψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής συνείδησης.

Τά θετικά για τά πλοία μέλη διεθνών στατιστικά στοιχεία από τις 'Επιθεωρήσεις των έμπορικων πλοίων στη Β. 'Αμερική και τόν Εύρωπαϊκό χώρο, άποδεικνύουν ότι ή HELMEPA έχει κάνει σημαντικά βήματα στην άλλαγή της νοοτροπίας, όπως αντικατοπτρίζει ή γενική άπόδοση/ συμπεριφορά (performance) των μελών της, ναυτικών πλοίων και εταιριών.

'Η Διακήρυξη της 'Εθελοντικής Δέσμευσης εφαρμόζεται με σχολαστικότητα μέχρι σήμερα, γεγονός πού προκάλεσε τη διεθνή άναγνώριση αυτής της 'Ελληνικής πρωτοβουλίας. Καί ή άναγνώριση αυτή προσφέρει τη δυνατότητα στην HELMEPA νά είσακούεται στις διεθνείς ναυτιλιακές νομοθετικές ρυθμίσεις στο χώρο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

καί τής ασφάλειας τών πλοίων στή θάλασσα.

Ἡ Ἐπιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος καί ἐκεῖνη τής Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ IMO -MEPC καί MSC ἀντίστοιχα — μελετοῦν τώρα ἀπό κοινοῦ τή θέσπιση νέων ἀπαιτήσεων στίς δύο βασικές Συμβάσεις MARPOL καί SOLAS. Ἰδιαίτερα στόν τομέα τής Ἀσφαλείας ἡ πρόθεση τών Ἐπιτροπῶν εἶναι ἡ υιοθέτηση νέου Κεφαλαίου στή SOLAS πού μέ τίς ἀπαιτήσεις του γιά σύστημα ἀσφαλοῦς διαχείρισης ἐταιριῶν καί πλοίων θά κινητοποιήσει τόν ἀνθρώπινο παράγοντα.

Στόν τομέα αὐτῆς τής κινητοποίησης ἡ HELMEPA ἔχει νά ἐπιδείξει σέ ἐθελοντική βάση ὀκτώ ἐτήσιους Εἰδικούς Ἐκπαιδευτικούς / Ἐνημερωτικούς Κύκλους Σεμιναρίων πού παρακολούθησαν μέχρι σήμερα περίπου 6.000 ἀξιωματικοί τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πού ἐπανδρώνουν κυρίως τά πλοῖα μέλη.

Στήν προσπάθειά της γιά γρήγορη καί ἀπλή ἐνημέρωση τών Ἀξιωματικῶν στά πλοῖα κωδικοποίησε τίς ἀπαιτήσεις τών Συμβάσεων MARPOL, SOLAS καί STOW, διαδικασίες πετρέλωσης καί εἰδικές ἀπαιτήσεις δεξαμενολοίων ἐκδίδοντας καί διανέμοντας στά μέλη ἀντίστοιχες ἐκδόσεις στήν ἐλληνική καί ἀγγλική γλώσσα.

Τήν ἀκόμη πιό ἀπλοποιημένη καί

συνοπτική μορφή αὐτῶν τῶν βοηθημάτων συμπεριέλαβε σέ πρόγραμμα ηλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν πού τό διανέμει στίς ἐταιρίες καί πλοῖα μέλη μέ τόν τίτλο HELMEPA — INDEX.

Πιστεύουμε ὅτι ἡ σωστή διαχείριση τῶν πλοίων μέ στόχο τήν προστασία τῶν θαλασσῶν ἀπό τή ρύπανση καί τήν ἀσφάλεια στή θάλασσα, περνᾷ μέσα ἀπό τίς ἀνθρώπινες σχέσεις αὐτῶν πού ἐλέγχουν καί αὐτῶν πού ἐπανδρώνουν τά πλοῖα. Στά ἐννέα χρόνια πού πέρασαν ἀπό τήν ἰδρυση τῆς HELMEPA τά μέλη της κινούνται σ' αὐτήν τήν κατεύθυνση ἀναπτύσσοντας περιβαλλοντική συνείδηση μέ συντονισμένη προσπάθεια γιά τήν ἐπιμόρφωση καί πληροφόρηση ὅλων τῶν τομέων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης, ἀπό τόν πλοιοκτήτη μέχρι τόν τελευταῖο ναῦτη, σύμφωνα μέ τή Διακήρυξη τοῦ 1982.

Ὅπως εἶπαμε ἡ ἐπιβάρυνση τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας μέ διαρκῶς αὐστηρότερα πλέγματα Κανονισμῶν Ἀπαιτήσεων καί Ἀστυνόμευσης πού ὁμοιοι τους δέν ὑπάρχουν γιά τίς ἀνθρώπινες δραστηριότητες στή ξηρά, προκαλεῖ πάντοτε ἀναταραχή καί ἀντιδράσεις. Ἡ πείρα ἔχει ἀποδείξει ὅτι ἡ ναυτιλία, τό δυναμικότερο ἴσως κομμάτι τῶν ἐπιχειρηματικῶν δραστηριοτήτων τοῦ ἀνθρώπου, διαθέτει τήν εὐελιξία καί τοὺς μηχανισμούς πού θά ὁδηγήσουν τελικά σέ

μιά νέα μορφή λειτουργίας. Ἐχομε ὁμῶς λόγους στήν HELMEPA νά πιστεύουμε πῶς τά μέλη μας εἶναι ἤδη προετοιμασμένα γιά νά ἀντιμετωπίσουν μέ ἐποικοδομητικό τρόπο νέες ἀπαιτήσεις.

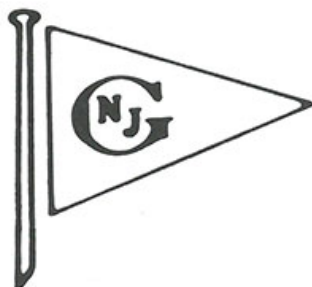
Εἶναι κρίμα πού ἡ πρωτοβουλία αὐτή, ὅπως οἱ τωρινές ἐξελίξεις ἀποδεικνύουν δέν βρῆκε ἀπήχηση σέ ὅλους στή μεγάλη Ἑλληνική Ναυτική Οἰκγένεια. Ἄν αὐτό εἶχε συμβεῖ, ὁλόκληρη ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά εἶχε κατακτήσει τώρα τήν πρωτοπορεία στόν εὐρύτερο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Ἡ HELMEPA παρακολουθεῖ στενά τίς διεθνείς ἐξελίξεις στό IMO. Θέλω προσωπικά νά σᾶς διαβεβαιώσω ὅτι τό ἔργο της συνεχίζεται στό πνεῦμα τῆς Ἑθελοντικῆς Διακήρυξης τοῦ 1982 καί προετοιμάζει ἀνάλογες πρωτοβουλίες μέ ἐντατικό ρυθμό. Πρόθεσή μας εἶναι ἡ ἐμπειρία πού ἀποκτήθηκε ὅλα αὐτά τά χρόνια νά εἶναι πάντοτε στήν ὑπηρεσία τοῦ Ἑλλήνα ναυτιλλόμενου καί τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἡ δική μας συμμετοχή εἶναι ἀναμφίβολα τό πιό ἀπαραίτητο στοιχεῖο στήν προσπάθεια ὅλων μας νά προστατέψουμε τήν ἀνθρώπινη ζωή στή θάλασσα καί νά προφυλάξουμε ἐμεῖς οἱ ἴδιοι τό θαλάσσιο περιβάλλον, τό φυσικό χώρο τῆς δραστηριότητάς μας.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

“Ένα γεῦμα μέ τόν Γιώργο Π. Λιβανό

Δέν είναι ασφαλώς ρουτίνα νά γευματίζεις μέ τόν Γεώργιο Π. Λιβανό, έναν από τούς τρείς μεγαλύτερους Έλληνες έφοπλιστές, πρώην πρόεδρο τής BIMCO, ιδρυτή τής HELMEPA (μολονότι ό ίδιος μετρίοφρονα τό άρνεϊται) καί προσωπικότητα του Seatrade για τό 1990, ό όποιος έχει τιμηθεί από τή Γερουσία των ΗΠΑ για τήν προσφορά του στίς Έν. Πολιτείες, στήν ανθρωπότητα καί στή ναυτιλία. Κι αυτά για νά μνημονεύσουμε ένα μέρος μόνο από τά έπιτεύγματά του.

Στό θαλασσινό έστιατόριο «Ζέφυρος» στό Μικρολίμανο του Πειραιά — ένα ανάμεσα στήν ντουζίνα των δμοιων κέντρων πού είναι άραδιασμένα στήν παραλία του μικρού καί γραφικού αυτού λιμανιού — τό τραπέζι μας προστατευόταν από τόν Αύγουστιάτικο ήλιο μέ μία τέντα από καραβόπανο. Καθόμαστε κυριολεκτικά ένα βήμα από τή θάλασσα πού άσκησε πάντα ισχυρή επίδραση τόν συνομιλήτή μου. «Έμεις οι Έλληνες» μου λέει «Δέν έχουμε αίμα στίς φλέβες μας, έχουμε θαλασσινό νερό».

Η ναυτιλιακή παράδοση τής οικογένειάς του έχει παίξει ασφαλώς τό ρόλο της στήν ανάπτυξη του στή ναυτιλία. Ωστόσο, γεννημένος στή Νέα Όρλεάνη, ό Γιώργος Λιβανός είχε αγαπήσει τή θάλασσα από τότε πού μικρό παιδί απολάμβανε τή θέα των βαποριών πού ανέπλεαν τόν Μισισσιππί.

Αρχίζουμε τό φαγητό μας μέ άθερί-



να καί καλαμαράκια, καλοτηγανισμένα καί τραγανά καί συνεχίζουμε μέ χταποδάκι στή σχάρα μέ λαδόξιδο καί ρίγανη.

Ο κ. Λιβανός αρχίζει τήν κουβέντα μέ τήν BIMCO, πού τήν περιγράφει σαν μία εξαιρετική όργάνωση ή όποία υπογραμμίζει τή σημασία τής άκεραιότητας, τής ύπευθυνότητας, τής έντιμότητας καί των ύποχρεώσεων τής ναυτιλίας. «Ο σκοπός μας» λέει «είναι νά εξυπηρετήσουμε τά μέλη μας σέ επίπεδο ύψηλης άκεραιότητας, ώστε

νά είναι σέ θέση, μέ τήν πληροφόρηση καί τήν ύποστήριξη μας, νά έπιτελούν τήν άποστολή τους κατά τόν πιό έντιμο καί εύρύ τρόπο».

Παρατηρεί μέ απογοήτευση ότι πολύ λίγοι από τούς συναδέλφους του στήν Ελλάδα αναγνωρίζουν τή σημασία τής BIMCO καί έλάχιστοι χρησιμοποιούν τίς εύκολές πού προσφέρει. Άκόμα καί τό γεγονός ότι ένας συμπατριώτης τους κράτησε τό τιμόνι αυτής τής όργάνωσης, πέρασε σχεδόν άπαρατήρητο. Τώρα πού ή θητεία του λήγει είναι καιρός για έναν απολογισμό του έργου του. «Έκείνο πού ή BIMCO είδε, κάτω από τήν προεδρεία μου είναι ή ανάγκη για τή νέα τεχνολογία, τήν ηλεκτρονική εποχή, τήν άμεση επικοινωνία, πού άποτελούν τό μέλλον». Θυμάμαι πώς κάποιος είχε πεί ότι ή πληροφορική άποτελεί τό βουτυρωμένο ψωμί τής BIMCO, αλλά κανείς από μάς δέν άγγίζει τίς ροδισμένες φρυγανιές, γιατί τά νοστιμότατα hors d'oeuvres μονοπωλούν τήν προσοχή μας.

Ρώτησα τόν κ. Λιβανό για τήν BIMCO καί τά προβλήματά της. «Μέ τίς ιδέες πού είχαμε πρό έτών» μου άπαντά «δεδομένης τής ταχύτατης ανάπτυξης τής τεχνολογίας, ότι σχεδιάσαμε, ώσπου νά τό ξεκαθαρίσουμε νομικά καί νά τό φτάσουμε στά μέλη μας — αυτή τή γραφειοκρατική διατύπωση πού άκόμα καί ή BIMCO έχει — βρισκόμαστε μπροστά σέ καινούργιες έ-

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

ξελίζεις. Τώρα έχουμε προσαρμοσθεί προς τις νέες συνθήκες, αναδιαρθρώσαμε την εισδοχή στην BIMCO, διατηρώντας την ίδια φιλοσοφία που συνίσταται στην άμεσότητα προσέγγισης και τό φθηνότερο κόστος της διαθέσιμης τεχνολογίας για όλα τα μέλη μας και γενικότερα για τη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών». Και πρόσθεσε ότι αν και κουραστική ή έμπειρα της BIMCO υπήρξε αποδοτική με την έννοια ότι σου δίνει την ικανοποίηση να προσφέρεις μέσω αυτής την δική σου πείρα στη παγκόσμια ναυτιλία. Και θα ήθελε να δει πολλούς από τους Έλληνες συναδέλφους του να ακολουθήσουν το παράδειγμά του.

Τόν ρώτησα τι προτίθεται να κάνει ύστερα από την BIMCO και την HELMEPA. Μου απάντησε πως νοιώθει ανακουφισμένος γιατί θα έχει τον καιρό να κάνει κάτι άλλο εξίσου εποικοδομητικό, αλλά δεν ξέρει ακόμα τι θα είναι αυτό τό κάτι άλλο. Περιμένει την εμπνευση.

Ήρθε ή ώρα για τό κύριο πιάτο μας. Ψητό μπαρμπούνι για τό Γιώργο και ψητή τσιπούρα για μένα. Φτιάχνει τη σάλτσα για τά ψάρια μας μέ λαδολέμονο και αλάτι και μ' αφήνει να τον μιμηθώ.

Βλέπει τό μέλλον της ναυτιλίας λαμπρό όπως πάντα. Είναι κήρυκας της ποιοτικής ασφάλειας σαν μέσο της

διαχειριστικής βελτίωσης της ναυτιλιακής εκμετάλλευσης. «Η ανάγκη αυτή» μου λέει «ανακύπτει γιατί έξαντλούνται οι ειδικοί. Οι άνθρωποι σαν κι έμένα χάνονται και στη θέση τους έρχονται νέοι. Αυτούς τούς νέους πρέπει να τούς εκπαιδεύσουμε διαφορετικά. Ότι ήταν καλό για τον πατέρα μου, είναι άπηρχαιομένο για τό γιό μου».

Θεωρεί τόν αποκαλούμενο κώδικα του Γκρούπ των Πέντε σαν μία άπλη έμπορική άποψη. «Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι τό όλο θέμα πρέπει να λείψει. Η ναυτιλία τό χρειάζεται, και είναι σημαντικό να δοϋμε πως θα χρησιμοποιηθεί ώστε να είναι αποδοτικό για τη ναυτιλία. Οι νηογνώμονες παραδέχτηκαν ότι δεν είναι σε θέση να αναλάβουν τό σχετικό έλεγχο. Κάποιος άλλος λοιπόν θα πρέπει να τό κάνει». Η έλληνική κοινότητα πρέπει να τό αναγνωρίσει και να αναπτύξει μία συνεισφορά που θα είναι παραγωγική και όχι καταστροφική.

Μιλάει για τούς ναυτικούς της γενιάς του. «Ήταν θαλασσόλυκοι» λέει «Ήταν άξιοι να κρατήσουν μέ τά δόντια μία σκισμένη λαμαρίνα για να σώσουν τό καράβι. Σήμερα θα τό άφηναν να βουλιάξει».

Ό Γιώργος Λιβανός βλέπει πέρα από τά άμεσα συμφέροντά του. Πιστεύει ότι οι έφοπλιστές πρέπει να δίνουν

τό παράδειγμα. Δεν πρέπει να βλέπουν τό επάγγελμά τους μόνο από την άποψη του κέρδους αλλά σαν λειτουργία άρρηκτα δεμένο μέ την ευημερία της ανθρωπότητας. Του αντιλέγω πως θα είναι δύσκολο να βρεΐμιμητές. Στην αρχή συμφωνεί αλλά ευθύς άμέσως μου αντιτείνει, θυμίζοντας ότι και η HELMEPA στό ξεκίνημά της κατακρίθηκε σαν άπραγματοποίηση οϋτοπία.

Έκπαιδεύει τό γιό του ένσταλάζοντας μέσα του τη δικιά του αγάπη για τη ναυτιλία ώστε να μπορέσει να συνεχίσει τό έργο του. Ό ίδιος όμως δεν πρόκειται να άποσυρθεί. «Θα πεθάνω όρθιος» μου έκμνησθηρείται.

Πίνοντας τόν καφέ μας, μου διηγείται πως έμαθε να τρέφει κουνέλια στη γερμανική κατοχή για να προσφέρει τροφή σ' αυτούς που πέθαιναν της πείνας. Τώρα φυσικά δεν πεθαίνουμε της πείνας. Δεν μ' αφήνει να πληρώσω τό λογαριασμό μου. «Τό επόμενο γεϋμα σε σένα» μου λέει. Και ευχομαι να τό έννοει.

ΠΕΤΡΟΣ Α΄ΒΑΤΖΙΔΗΣ

Σημ. Συντ.: Τό παραπάνω άρθρο δημοσιεύθηκε στό περιοδικό Fairplay, τεϋχος 5 Σεπτεμβρίου 1991, και μεταφράστηκε ελεύθερα στην έλληνική.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΦΙΛΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ, αναφερόμενοι στην πρόσκληση (καί πρόκληση) τῆς στήλης πρὸς τοὺς ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας νά παρεμβαίνουν καί αὐτοὶ συνεχῶς καί πρὸς κάθε κατεύθυνση γιὰ τὴν ὑποστήριξη τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, μᾶς παρέπεμψαν σέ δημοσίευμα τῆς «Καθημερινῆς» τῆς 17ης Ὀκτωβρίου σύμφωνα μέ τό ὁποῖο ὁ ΕΛΟΕΝ, ἡ Ἑστία Ναυτικῶν, τό ΝΑΤ, ὁ Οἶκος Ναύτου, τό Ταμεῖο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. καί τό Ταμεῖο Ἐπικουρικῆς Ἀσφαλίσεως Προσωπικοῦ Ἰδρυμάτων Ε.Ν. περιλαμβάνονται στὸν κατάλογο ἐπιχειρήσεων, ὀργανισμῶν καί φορέων τοῦ Δημοσίου πού πρόκειται νά ἀποκρατικοποιηθοῦν, παρατηρῶντας ὅτι δέν ὑπῆρξε ἡ παραμικρή ἀντίδραση, οὔτε ἀκόμη καί ἀπὸ τῆς ναυτεργατικῆς ὀργανώσεως!

ΟΠΩΣ ΣΗΜΕΙΩΝΟΥΝ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καί σέ ἄλλη στήλη, συνεχίζεται ἀμείωτο τό ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν σύνοδο «Ναυτιλιακή Κύπρος 1991», ἐνδιαφέρον πού ἐπικεντρώνεται ὄχι μόνον στίς ὁμιλίες πού ἐγίναν στή διάρκεια τῆς συνόδου ἀλλὰ καί στή νέα γενιά πού διαδέχεται τοὺς παλαιότερους καί τοὺς ἰδρυτές στή διεύθυνση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐξέχουσα θέση σ' αὐτὴ τὴν γενιά κατέχει ὁ Στέλιος Χατζηϊωάννου. Αὐτός ὁ 24χρονος νέος πού μετὰ τὴ «συνταξιοδότηση» τοῦ Λουκά Χατζηϊωάννου, ἰδρυτοῦ καί δημιουργοῦ τῆς «Τρόδος», βρίσκεται μαζί μέ τὸν μεγαλύτερο ἀδελφό του Πόλι στο πηδάλιο τῆς μεγαλύτερης ἐταιρίας διαχειρίσεως πετρελαιοφόρων στὸν κόσμο, μόλις τελείωσε τῆς σπουδῆς του βρέθηκε σέ μία δύσκολη φάση τῆς ζωῆς του: Ἐπρεπε νά διαλέξει μεταξὺ τῆς ἀκαδημαϊκῆς σταδιοδρομίας πού τόσο τὸν ἔθελγε καί τὸν τραβοῦσε καί τῆς συνεχίσεως τοῦ ἔργου τῆς αὐτοκρατορίας τῆς «Τρόδος». Τελικὰ τὸν κέρδισε ἡ Ναυτιλία στήν ὁποία προσφέρει ὅσα θὰ πρόσφερε καί σέ μία ἰδιαίτερα ἐπιτυχημένη ἀκαδημαϊκὴ σταδιοδρομία καί αὐτὸ εἶναι σαφέστατο στὰ κείμενά τους, στίς ὁμιλίες του καί τὸν τρόπο λειτουργίας τῆς «Τρόδος» πού φέρει ἤδη τὴν προσωπικὴ του σφραγίδα.

Εἶναι χαρακτηριστικῆς δύο ἐπιση-

μάνσεις του στὴν ὁμιλία του στὴ σύνοδο «Ναυτιλιακή Κύπρος 1991». Ἡ πρώτη ἀφορὰ τίς σχέσεις μέ τὸν τύπο — οἱ διαχειριστὲς δεξαμενοπλοίων πρέπει νά ἐνημερώνουν συστηματικὰ τὸν τύπο γιὰ τῆς ἀπώλειες καί τὰ ἀτυχήματα ὥστε νά ἀκούγεται ἄμεσα καί ἡ δική τους ἀποψη. Ἡ δεύτερη ἀναφέρεται στήν ἀποδοχὴ τῶν συστημάτων ἐγγυήσεως ποιότητας καί διαχειρίσεως (Quality Assurance and Quality Management Systems) — ἡ «Τρόδος» εἶναι ἡ πρώτη (καί μοναδική μέχρι τὴ στιγμὴ, προσθέτουμε ἐμεῖς) ἐλληνικὴ ἐταιρία πού κάλεσε τὸν Lloyds Register νά ἐπικυρώσει τῆς διαδικασίες τῆς μέ βάση τὸν ISO 9002. Ἡ ἰδέα αὐτὴ, ὑπογράμμισε, συνήθως παρεξηγεῖται, ἀλλὰ ἡ πιὸ συγκεκριμένη περιγραφή πού ἔχω ἀκούσει εἶναι «πές μου τί κάνεις, κάνεις αὐτὸ πού λές». Κανείς δέν θὰ σοῦ μάθει τὴ δουλειά σου (καί οὔτε θὰ ἐπιχειρήσει νά μάθει τὰ μυστικά σου, προσθέτουμε ἐμεῖς), τό μόνον πού θὰ κάνουν εἶναι νά ἐπικυρώσουν μέ βάση γραπτὲς ἀποδείξεις ὅτι πράγματι κάνεις, ὅ,τι λές ὅτι κάνεις. Παρέχει δηλαδή κάποια ἐξασφάλιση ὅτι ἡ ὑπηρεσία πού παρέχεις καλύπτει τῆς ἀπαιτούμενες προδιαγραφές γιατί μειώνει τὰ ἀνθρώπινα λάθη.

ΝΑ ΤΟ ΔΟΥΜΕ καί ἐμεῖς ἀλλὰ περισσότερο οἱ ναυτικοί μας καί νά μὴν τό πιστέψουμε: Σύμφωνα μέ ἀνακοίνωση τοῦ Οἴκου Ναύτου, ἐνεργοποιεῖται πλέον ἡ δωρεὰ τοῦ ἀείμνηστου

Διαμαντὴ Πατέρα καί στήν ὁμώνυμη πτέρυγα τοῦ «Εὐαγγελισμοῦ» θὰ νοσηλεύονται ἐφεξῆς κατὰ ἀπόλυτη προτεραιότητα καί μάλιστα δωρεάν οἱ ἀσφαλισμένοι ναυτικοί μας.

ΥΠΕΡΒΟΛΩΝ συνέχεια: Ἀνθρωποὶ τῆς Ναυτιλίας μᾶς ἐπισήμαναν ἀνακοίνωση τοῦ Ὑπουργείου μας σύμφωνα μέ τὴν ὁποία ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος Γ. Βασόπουλος ἐπρόκειτο νά ἡγηθεῖ τῆς ἀντιπροσωπείας τοῦ ΥΕΝ στὴ 17η σύνοδο τῆς ὁλομελείας τοῦ IMO πού θὰ ἐπραγματοποιεῖτο στὸ Λονδίνο μέ κυριότερο θέμα πού εἶχε καί τό μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον γιὰ τὴ χώρα μας τῆς ἐκλογῆς γιὰ τὴν ἀνάδειξη νέου συμβουλίου τοῦ Ὁργανισμοῦ στὸ ὁποῖο ἡ Ἑλλάδα ἔχει ὑποβάλει ὑποψηφιότητα γιὰ τὴν Α' κατηγορία.

Σέ ἄλλη ὁμως ἀνακοίνωση τοῦ Ὑπουργείου, μᾶς ἐπισήμαναν οἱ ἴδιοι ἀνθρωποὶ τῆς Ναυτιλίας, ἀναφερόταν ὅτι ὁ Ὑπουργός, ὁ ὁποῖος παρέστη στήν ἐναρξη τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐν λόγῳ συνόδου, ἀπευθυνόμενος στήν ὁλομέλεια τοῦ IMO τόνισε τό ἐνδιαφέρον τῆς χώρας μας γιὰ τὴν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος καί τὴν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, θέματα μέ τὰ ὁποία κατ' ἐοχὴν ἀσχολεῖται ὁ IMO, ὑπογράμμισε τὴ σημασία πού ἀποδίδει ἡ Ἑλλάδα στὴ λειτουργία του καί ἀνέπτυξε τῆς βασικῆς ἐλληνικῆς θέσεις.

ΝΕΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΒΑΡΟΥΣ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΑΥΤΟΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΑ SCAN SENSE



ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΒΑΡΟΥΣ LL-100

- ἰδανικοὶ γερανοζυγοὶ γιὰ ἐμπορικὲς καί βιομηχανικὲς ἐταιρεῖες, μονάδες κατασκευῶν, καί μεταλλεῖα.
- μικρὰ, ελαφρὰ, φορητὰ, ἀπλὰ καί γρήγορα στὴ χρήση τους.
- δὲν ἐπηρεάζονται ἀπὸ τῆς καιρικῆς συνθήκης.
- οἱ διαφοροὶ τύποι τοῦ LL-100 μποροῦν νὰ ζυγίσουν ἀπὸ 1 μέχρι 150 τόνους.
- ἔχουν ἐνσωματωμένη, ἐπαναφορτιζόμενη μπαταρία (ἐκτὸς τοῦ LL-100IS).
- ἀκρίβεια 0,2% (πλήρη κλίμακα).
- δυνατότητα σύνδεσης με ἐκτυπωτὴ.
- πρόσθετο ὄργανο ἐνδείξεως βάρους ἀπὸ ἀπόσταση.
- τὸ πλήρες σύστημα παραδίδεται μέσα σὲ εἰδικὸ προστατευτικὸ βαλίστακι.

**Sigma
HELLAS** LTD



ΦΙΛΩΝΟΣ 98Β • 18536-ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΑΧ. ΘΥΡΙΑ 77188 • 175 10 Π. ΦΑΛΗΡΟ
• ΤΗΛ: 4137923 4180167 • FAX: 4519020 • TELEX: 241498 SIGM GR



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



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
SUFLNORSA 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

Η Νομοθεσία Μισθολογικών Απαιτήσεων των Ην. Πολιτειών

Του Καπτάν Ηλία Κατσαρού,

(Βοηθού Αντιπροέδρου (Κόλπου) της GENERAL STEAMSHIP CO.)

Αμέριστο συνεχίζεται το ενδιαφέρον που προκάλεσε η διεθνής σύνοδος Ναυτιλιακή Κύπρος 1991. Απόδειξη περίτρανη το γεγονός ότι μας ζητήθηκε από πάρα πολλούς αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» να δημοσιεύσουμε την εισήγηση του Καπετάν Ηλία Κατσαρού, βοηθού αντιπροέδρου (Κόλπου) της GENERAL STEAMSHIP CORPORATION για τη Νομοθεσία Μισθολογικών Απαιτήσεων των ΗΠΑ. Η ομιλία του κ. Κατσαρού, η οποία αποτελεί μια ιδιαίτερα πρακτική (και γι' αυτό ιδιαίτερα χρήσιμη) προσέγγιση του ειδικού αυτού θέματος, έχει ως εξής:

Με την ιδιότητά μου ως βοηθού αντιπροέδρου (Κόλπου) της GENERAL STEAMSHIP CORP. LTD, μίας ναυτιλιακής εταιρίας της οποίας τα κεντρικά γραφεία είναι εγκατεστημένα στο Σαν Φραντσίσκο και με 22 τοπικά γραφεία που καλύπτουν όλα τα μεγάλα λιμάνια των ΗΠΑ, Καναδά και Αλάσκας, μου ζητήθηκε να αναφερθώ στην πρακτική προσέγγιση και ειδικότερα, στο πως οι πλοιοκτήτες/διαχειριστές πλοίων θα αποφύγουν την δυσάρεστη περιπέτεια (του να έχουν τα πλοία τους υπό κατάσχεση λόγω του εν λόγω θέματος) επίσης τις ενέργειες/διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν για την ταχύτερη αποδέσμευση του πλοίου (σε περίπτωση που η εν λόγω κατάσχεση είναι αναπόφευκτη).

Καθώς είμαι κάτοικος της Νέας Ορλεάνης εδώ και τέσσερα χρόνια και παρακολουθώ όλη την κίνηση των πλοίων στα Αμερικανικά λιμάνια του Κόλπου και ειδικά στον ποταμό Μισισσιππή είχα την ευκαιρία να συμπεράνω ότι όλες οι περιπτώσεις κατάσχεσης - λόγω διαφωνιών σε μισθολογικές απαιτήσεις - προέρχονται από

τους τρεις παρακάτω κύριους λόγους:

Πρώτον: Παύση ή εκτεταμένη καθυστέρηση των μηνιαίων εμβασμάτων των μελών του πληρώματος, είτε από την πλοιοκτήτρια εταιρία, είτε από τους Crew Agents της χώρας των ναυτικών.

Δεύτερον: Μη καταβολή της αιτηθείσης προκαταβολής χρημάτων, όταν το πλοίο είναι σε ένα λιμάνι των ΗΠΑ.

Επ' αυτού του θέματος επιτρέψατέ μου να σας προειδοποιήσω ότι το παλιό διαμορφωθέν γνωμικό «μην εξοφλείς τους ναυτικούς για να προλάβεις πιθανή λιποταξία» όχι μόνον δεν είναι χρήσιμο σήμερα, αλλά αντιθέτως θα σας οδηγήσει στη Νομοθεσία Μισθολογικών Ποινών, εάν όλες οι προκαταβολές χρημάτων (που δικαιούνται) ζητήθηκαν από τους ναυτικούς, δεν τους αποδοθούν με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, εντός 24 ωρών από τον κατάπλου.

Τρίτον: Απρεπής συμπεριφορά και κακομεταχείριση ή προσβολή (των αλλοδαπών ναυτικών) από τους Αξιωματικούς του πλοίου.

Διακρίσεις εναντίον της εθνικότητάς τους και το χρώμα ή την κανονική διάπλαση του σώματός τους, χρησιμοποιώντας εκφράσεις όπως «μαϊμού» ή «νάνος» κ.λ.π. όχι μόνον δεν εμποδίζουν τη δημιουργία μελλοντικών απαιτήσεων αλλά αντίθετα τις προσελκύουν, και τις ενισχύουν.

Δευτερεύοντα συνήθη λάθη που κάνουν οι πλοιοκτήτες - διαχειριστές όταν αναφύεται θέμα μισθολογικών απαιτήσεων:

1. Ασυνεπή μισθολογικά έγγραφα.

— Τα ασυνεπή μισθολογικά έγγραφα είναι η κύρια πηγή αυτών των μισθολογικών απαιτήσεων.

— Είναι απολύτως σημαντικό όλα τα σχετικά έγγραφα να παρουσιάζουν το ίδιο μισθολόγιο.

— Τα συμφωνητικά εργασίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον βασικό μισθό που θα ορίζεται στα ατομικά συμβόλαια πρόσληψης.

— Αποφεύγετε να αναφέρετε συλλογικές συμφωνίες διαπραγμάτευσης στα συμφωνητικά εργασίας αντί να καθορίζετε ακριβή μισθολόγια.

— Εάν τα συμβόλαια ή τα συμφωνητικά εργασίας αναφέρονται σε συλλογικές συμφωνίες διαπραγμάτευσης, ακολουθείστε πιστά αυτή τη συμφωνία.

— Εξασφαλίστε ότι οι Πλοίαρχοι εξετάζουν προσεκτικά τα συμβόλαια πρόσληψης για την ύπαρξη σημείων διόρθωσης όταν οι ναυτικοί επιβιβάζονται στο πλοίο.

— Εξασφαλίστε ότι οι Πλοίαρχοι καταγράφουν προσεκτικά και με ακρίβεια το μισθολόγιο στο συμφωνητικό εργασίας.

— Ελέγχετε περιοδικά για να εξασφαλίσετε ότι τηρούνται οι όροι των συμφωνητικών εργασίας και των συμβολαίων.

— Ελέγχετε συχνά τα αρχεία των Crew Agents, ειδικά στις Φιλιππίνες, για να εξασφαλίσετε ότι δεν αλλοιώνουν τα συμβόλαια απασχόλησης των ναυτικών.

— Όταν απασχολείτε Φιλιππινέζους ναυτικούς εξασφαλίστε ότι οι μισθοί που πληρώνετε σ' αυτούς τους ναυτικούς είναι ισοποσοί, με αυτούς που είναι καταγεγραμμένοι στα συμβόλαια των αρχείων της POEA.

2. Μην απολύετε τους διαμαρτυρόμενους ναυτικούς στις ΗΠΑ.

— Αυτό είναι ένα σημαντικό λάθος.

— Αν οι ναυτικοί επιθυμούν να παραμείνουν - επιτρέψτε τους να παραμείνουν μέχρι να μπορέσουν να απολυθούν εκτός των ΗΠΑ.

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

— Η απόλυση εντός των ΗΠΑ εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί θα έχουν δικαίωμα να διεκδικήσουν δικαστικώς μισθολογικές απαιτήσεις.

— Επίσης μπορεί να είναι αφορμή για απαιτήσεις εξαιτίας άδικης απόλυσης, απόλυση εξαιτίας αντεκδίκησης καθώς και άλλες απαιτήσεις που να εξασφαλίζουν στους ναυτικούς αποζημιώσεις πέραν των μισθών και ποινικών αποζημιώσεων στην Δικαιοσύνη.

— Κυριολεκτικά εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί θα προσλάβουν ένα δικηγόρο των ΗΠΑ.

— Επίσης έχει άσχημο αντίκτυπο στην εικόνα του πλοιοκτήτη - στηρίζει τους ισχυρισμούς των ναυτικών ότι ο πλοιοκτήτης τους κακομεταχειρίζεται.

3. Εάν οι ναυτικοί αρνηθούν να εργασθούν και απαιτήσουν την απόλυση στις ΗΠΑ:

— Μην καταγράψετε βλαβερά σχόλια στα ναυτικά τους φυλλάδια.

— Μην απειλείτε ότι θα τους βάλετε σε «μαύρη λίστα».

— Κάνετε τις γρηγορότερες δυνατές ενέργειες για να εξασφαλίσετε αντικαταστάτες του πληρώματος.

— Επαναπατρίστε τους ναυτικούς το γρηγορότερο δυνατόν.

Εάν παρά τις προαναφερθείσες προφυλάξεις η κατάσχεση του πλοίου είναι γεγονός, τότε:

Κατάθεση εγγύησης:

Αυτή είναι η πλέον σημαντική άποψη της διαδικασίας των μισθολογικών απαιτήσεων.

— Η εγγύηση πρέπει να κατατεθεί για να είναι δυνατή η απελευθέρωση του πλοίου από δικαστική κατακράτηση.

— Οι δικηγόροι των εναγόντων γνωρίζουν ότι ενόσω το πλοίο παραμένει υπό

κατάσχεση, ο πλοιοκτήτης βρίσκεται κάτω από ισχυρή οικονομική πίεση να τακτοποιήσει τις απαιτήσεις.

— Η σύλληψη του πλοίου είναι το ισχυρότερο όπλο των ναυτικών και των δικηγόρων τους.

— Οι ναυτικοί μπορεί να ζητούν μισθολογικές απαιτήσεις χωρίς αξία, λανθασμένες ή απατηλές.

— Μπορεί να πετύχουν από τον πολιτειακό δικαστή να απαιτήσει ένα υπερβολικά μεγάλο ποσό εγγύησης να κατατεθεί για να ελευθερωθεί το πλοίο.

— Υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη είτε να υποστεί τη καταβολή μεγάλης εγγύησης είτε να αφήσει το πλοίο υπό κατάσχεση.

— Οι καθυστερήσεις και τα έξοδα που προκαλεί η κατάσχεση του πλοίου μπορεί να αναγκάσουν τον πλοιοκτήτη να εξοφλήσει λανθασμένες ή άκυρες μισθολογικές απαιτήσεις.

— Αντιθέτως η έγκαιρη κατάθεση της εγγύησης επιτρέπει στο πλοιοκτήτη να αγωνισθεί εναντίον των μισθολογικών απαιτήσεων.

Σημαντικό πρόβλημα:

Οι μισθολογικές απαιτήσεις συνήθως δεν καλύπτονται από την ασφάλεια των αλληλασφαλιστικών οργανισμών (P & I).

— Μερικά από τα κλάμπς θα καταβάλουν την εγγύηση για λογαριασμό μερικών πλοιοκτητών.

— Αλλά σε πολλές περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης πρέπει να καταβάλει την εγγύηση μόνος του.

— Μπορεί να είναι πολύ δύσκολο και πολυέξοδο, ακόμα και αδύνατο για μικρές εταιρίες.

Η κατάθεση εγγύησης στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι χρονοβόρα για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες.

— Συνήθως παίρνει 1-3 ημέρες να κατα-

τεθεί η εγγύηση στην Λουιζιάνα αφού ανοίξουν οι Τράπεζες στην Ευρώπη.

— Εάν το σκάφος συλληφθεί περί το τέλος της εβδομάδας, μπορεί να είναι δύσκολο να κατατεθεί εγγύηση πριν το τέλος του Σαββατοκύριακου - πρόσθετη καθυστέρηση.

— Αυτό και μόνο μπορεί να εξαναγκάσει τους πλοιοκτήτες να εξοφλήσουν τις απαιτήσεις του ναυτικού ακόμα και εάν οι απαιτήσεις δεν έχουν κανένα κύρος.

— Είναι απολύτως σημαντικό το ότι με την σύλληψη του πλοίου βάσει μισθολογικών απαιτήσεων, οι πλοιοκτήτες πρέπει αμέσως να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για τη κατάθεση εγγυητικής επιστολής για την απελευθέρωση του πλοίου.

— Τα περισσότερα δικαστήρια των ΗΠΑ θα κάνουν αποδεκτές εγγυητικές επιστολές από ειδικές εταιρίες εγγυητικών επιστολών που είναι αναγνωρισμένες σ' αυτήν ειδικά την Πολιτεία.

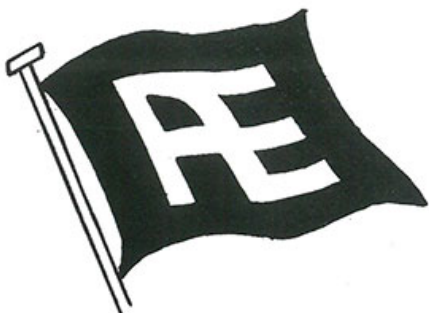
— Οι περισσότερες Αμερικανικές εταιρίες εγγυήσεων απαιτούν την ύπαρξη παράλληλης εγγύησης κατατιθεμένης σε Τράπεζα των ΗΠΑ.

— Κατ' αυτόν τον τρόπο αν ο πλοιοκτήτης δεν διαθέτει λογαριασμό σε Τράπεζα των ΗΠΑ, πρέπει το γρηγορότερο δυνατόν να διευθετήσει την μεταφορά των ανάλογων κεφαλαίων σε μία Τράπεζα των ΗΠΑ.

— Η μεταφορά χρημάτων από μία Ευρωπαϊκή σε μία Αμερικανική Τράπεζα διαρκεί τουλάχιστον μία ημέρα.

— Συνεπάγεται ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει όσον το δυνατόν ενωρίτερα να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες προς τις Ευρωπαϊκές τους Τράπεζες για να επικοινωνήσουν με τις Αμερικανικές Τράπεζες ώστε να εξασφαλισθεί η σύντομη κατάθεση της εγγυητικής επιστολής και η ταχεία απελευθέρωση του πλοίου.

— Η αποτυχία στην ανάληψη άμεσης ενέργειας για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα



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

AEOLIS MANAGEMENT S.A.

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

την εξόφληση άκυρων, λανθασμένων ή απαιτητών μισθολογικών απαιτήσεων.

Συμπέρασμα:

Κανένας πλοιοκτήτης δεν είναι εντελώς ασφαλής.

— Οι απαιτήσεις ανακύπτουν συχνότερα από λάθη ή παρανοήσεις.

— Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει βάση για μισθολογικές απαιτήσεις, έξυπνοι δικηγόροι των ναυτικών μπορεί να παρουσιάσουν έξυπνα επιχειρήματα.

Γενικά, το γαύγισμα είναι χειρότερο από τη δαγκωνιά.

— Στις περισσότερες περιπτώσεις οι ναυτικοί δεν εισπράττουν δικαστικές μισθολογικές απαιτήσεις.

— Μόνο εκεί όπου υπάρχει συνειδητή απατηλή συμπεριφορά υπάρχει ρεαλιστική

πιθανότητα πληρωμής δικαστικών απαιτήσεων.

— Όπως στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης τηρεί δύο βιβλία μισθοδοσίας ή ο πλοιοκτήτης παράνομα αλλάζει το μισθολόγιο στα συμβόλαια των ναυτικών.

— Στις περισσότερες περιπτώσεις το μοναδικό όπλο των ναυτικών είναι η απειλή πολύ υψηλών πρόστιμων και η οικονομική πίεση που μπορούν να επιβάλλουν στον πλοιοκτήτη.

Ελαχιστοποιείτε την οικονομική πίεση.

— Καταθέστε την εγγυητική επιστολή.

— Προσλάβετε ένα νέο πλήρωμα.

Αναλύστε προσεκτικά τις απαιτήσεις των ναυτικών.

— Εάν δεν έχουν κανένα κύρος - πολεμήστε τις.

— Εάν έχουν ελεγχόμενο κύρος - εξετάστε τη περίπτωση πληρωμής των οφειλό-

μενων μισθών και εγείρετε δικαστικό αγώνα κατά των δικαστικών απαιτήσεων.

— Εάν η απαίτηση έχει φαινομενικό κύρος - εξερευνήστε τη πιθανότητα ενός λογικού διακανονισμού, με τους ενάγοντες ναυτικούς.

Πριν ολοκληρώσω, ελπίζω ότι αυτή η ευρύτερη παρουσίαση της Νομοθεσίας Μισθολογικών Απαιτήσεων όπως παρουσιάστηκε από τους κυρίους C.J. HEAD της WINSTON και STRAWN, PETER SLOSS της CHAFFEE, MCCALL, PHILLIPS, TOLER AND SARPY και PATRIC J. BONNER της FREUHL, HOGAN, και MAYAR, θα βοηθήσει στην ομαλότερη και ταχύτερη παραμονή όλων των πλοίων σε οποιοδήποτε λιμάνι των ΗΠΑ, όπως επίσης ότι οι δικές σας προσπάθειες - για την εξουδετέρωση του κινδύνου κατάσχεσης των πλοίων σας (λόγω μισθολογικών απαιτήσεων) θα υλοποιηθούν με επιτυχία.

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

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:
7766585 - 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 (NANICO) - 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)

* (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: POSHIP/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)

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΟΙΩΝ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η συνεχής άνοδος της ναυλαγοράς και κατά τον Οκτώβριο δημιούργησε ένα κλίμα περαιτέρω αισιοδοξίας στην διεθνή έφοπλιστική κοινότητα.

Τό Biffex συνεχίζει να ανεβαίνει σταθερά φθάνοντας στις 1.650 μονάδες και οι ναύλοι που συμφωνούνται στην περιοχή του Ατλαντικού είναι σέ αρκετά υψηλά επίπεδα, μέ τους Σοβιετικούς και τους Κινέζους νά δραστηριοποιούνται σέ μεγάλες μεταφορές σιτηρών και άναζήτηση νέων πιστώσεων από Αμερική και Εύρώπη.

Οί ναυλομεσιτικοί οίκοι διατηρούν μεγάλη αισιοδοξία για συνέχιση της άνόδου και σταθερότητα της ναυλαγοράς και τόν επόμενο χρόνο.

Καί κατά τόν Οκτώβριο οί Έλληνες πλοιοκτήτες συνέχισαν νά έχουν τά πρωτεία στις αγορές πλοίων, παρουσιάζοντας δύο διαφορετικές σχολές αγοραστών.

Τήν παλιά καλή μέθοδο του Low Capital Investment έπικεντρώνοντας τή προσοχή τους σέ πλοία μεγαλύτερης ηλικίας μέ χαμηλή τιμή προσκτήσεως και ύψηλό scrap value μέ προοπτική τή συντομότερη απόσβεση.

Καί σέ πλοία μικρής ηλικίας μέ μεγάλη τιμή αγοράς αλλά και πιθανότητα επαναπώλησης μέ μεγάλο κέρδος.

Από τήν άλλη πλευρά τό κόστος του τραπεζικού χρηματός μέ τά έπιτόκια νά διατηρούνται σέ πολύ χαμηλά επίπεδα δίνει άνεση στους πλοιοκτήτες νά απευθύνονται στις Τράπεζες για σύναψη δανείων μέ εύνοϊκότερους όρους.

Όλα τά παραπάνω αρχίζουν πλέον νά σκιαγραφούν τις προοπτικές μιας σταθερής αγοράς που ήρθε για νά μείνει και ίσως για πρώτη φορά οί ύψηλές τιμές των πλοίων νά δικαιολογούνται από τήν συνεχώς άνοδική πορεία της.

Μήπως αυτή είναι ή κατάλληλη στιγμή για πωλητές και αγοραστές νά πάρουν τις αποφάσεις τους, πριν τό πρώτο τρίμηνο του 1992, όταν αναμένεται από όλους οί ναύλοι νά δείξουν για τά καλά τά δόντια τους.

Ας σκεφτούμε...

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Western Trial	38.406	1974	6.500.000	Έλληνες
Handy Carrier	26.646	1971	enblock	Έλληνες
Welkin	26.249	1971	5.700.000	Έλληνες
Seneca	84.790	1975	9.500.000	Έλληνες

C.S. Ocean	18.317	1977	4.900.000	Τούρκοι
Seahope	33.009	1983	13.300.000	Νομικός
Romanee	29.337	1977	7.200.000	Έλληνες
Lake Shidaka	27.500	1984	12.500.000	Investa
Esquire	19.297	1968	2.000.000	Έλληνες
Monte Chiaro	80.583	1974	7.500.000	—
Lapland	34.072	1982	13.250.000	Χόγκ Κόγκ
Carlomagno	29.000	1972	3.500.000	—
Star Skarven	16.900	1977	enbloc	Νορβηγοί
Star Skoganger	16.900	1978	15.750.000	Νορβηγοί
Pan Oak	108.649	1968	2.700.000	at Auction
Star Delaware	130.370	1979	22.500.000	Eddie steams
Aries	18.649	1982	6.750.000	Jollister
Orchid Sea	52.580	1990	16.700.000	at acution
Ionian Prince	41.829	1983	15.820.000	Χόγκ Κόγκ
Ming Jade	38.506	1983	13.500.000	Έλληνες
Wani Forest	37.528	1978	8.500.000	Τούρκοι
Master T	34.062	1983	14.150.000	Χόγκ Κόγκ
Arethousa II	34.054	1972	4.500.000	Έλληνες
Canadian Rain-bow	30.001	1985	22.000.000	Star Shipping
Bronson	28.645	1981	10.000.000	Τούρκοι
Pacific Trader	27.038	1973	3.450.000	—
Van Hawk	24.323	1980	9.500.000	Frangos
Formentera	78.075	1974	10.000.000	Έλληνες
Mosstar	16.016	1978	4.500.000	Έλληνες
Sea King	25.230	1972	4.200.000	Έλληνες
Silver Sorel	25.404	1983	10.300.000	Fortuna Nav.
Tokyo Comman-der	26.523	1985	13.000.000	Most
Fjord Trader	50.550	1974	7.000.000	Propontis
ABT Hana	45.779	1976	8.000.000	Έλληνες
Angelic Hope	42.183	1987	enbloc	Μεξικανοί
Angelic Power	42.183	1985	41.000.000	Μεξικανοί
Ascanius	38.172	1981	12.800.000	—
Sara J	29.107	1972	4.000.000	Έλληνες
Orsola B	68000	1969	3.900.000	Ιταλοί
Wani Bird	26.354	1981	enblock	Έλληνες
Wani Falcon	26.354	1981	18.700.000	Έλληνες
Aegir	82.028	1968	3.400.000	Έλληνες
Atlantica	26.350	1981	9.000.000	Τούρκοι
Kepui Meru	25.909	1973	4.250.000	—
Santa Maria I	26.858	1968	1.900.000	—
Yrapanti	30.330	1982	12.200.000	Χόγκ Κόγκ
Tokyo Comman-der	25.589	1985	13.000.000	Mosk
Montarik	21.916	1972	Private terms	Private terms
Leontari	26.620	1975	Private terms	Private terms

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

Goldentank	32.615	1973	6.800.000	Έλληνες
Sana	268.424	1973	19.800.000	Interocean
Ocean Ranger	123.246	1975	13.000.000	—
Freesia	71.283	1980	23.250.000	C. Itoh
Varano	21.118	1969	4.000.000	—
Jarabella	274.938	1981	24.100.000	A.S. Ambra

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.

Lucor Manor	7.845	1974	enblock	Τούρκοι	Abulfeda	8.266	1960	175	Ινδοί
Lucor Wickliffe	6.599	1975	8.500.000	Τούρκοι	Marine Container	2.830	1972	—	Κινέζοι
Alandia Trader	98.420	1970	3.600.000	Ρολεμβρός	Mauritius	2.474	1955	136	Μεταπράτες
Asia marine	60.805	1976	11.500.000	Έλληνες	Kirki	97.083	1969	120	Κινέζοι
Maratha Elegance	17.066	1975	4.350.000	Έλληνες	Kolymales	4.054	1963	—	Έλληνες
Stephanie	6.691	1984	6.900.000	K.I. Larsen	Adonis	81.469	1966	1.600.000	Πακιστανοί
Nordic	19.980	1981	14.000.000	Νορβηγοί	Anna	96.989	1969	188	Ινδοί
Otaru	4.196	1969	3.000.000	—	Medstar	25.358	1971	220	Ινδοί
Alice G	37.797	1974	enbloc	Έλληνες	Finesse	15.999	1970	163	Πακιστανοί
Elizabeth S.K.	31.707	1975	13.000.000	Έλληνες	Trade Star	138.538	1970	—	—
Orduna	111.219	1973	8.250.000	Pegasus	Naryan Mar	6.532	1965	176	Ινδοί
Maria C	109.651	1970	7.000.000	Έλληνες	Nordvik	6.532	1965	176	Ινδοί
Xin Hu	11.518	1975	3.500.000	—	Walter Dehmel	1.320	1963	162	Πακιστανοί
Wind Spirit	32.389	1977	11.000.000	Απ. Ανατολή	Splendor	52.589	1963	170	Ινδοί
Bay Ridge	224.428	1978	10.000.000	Έλληνες					
Selva	227.784	1973	19.000.000	Yukong Line					
Oslo Empress	89.986	1977	12.700.000	Ιταλοί					

ΤΟΥΗΝΤΕΚΕΡΣ:

CMB Summit	24.424	1977	6.900.000	Έλληνες
Baffin Bay	15.084	1969	1.100.000	Έλληνες
Hebe	12.720	1980	6.000.000	—
Joy	16.213	1976	3.300.000	Έλληνες
Pal Dragon	15.187	1977	3.250.000	Κύπριοι
Agas	20.351	1970	2.300.000	—
Mostween 4	21.196	1975	4.100.000	Έλληνες
Marine Sky	17.420	1982	enbloc	Έλληνες
Marine Blue	17.420	1982	14.000.000	Έλληνες
Link Target	15.022	1974	2.500.000	Έλληνες
Makhtum Kuli	15.090	1969	—	Utmar Mar
Tozan	16.952	1977	3.700.000	—
Montreux	15.175	1972	private terms	—
Aghia Efymia	15.241	1969	925.000	Έλληνες

ΔΙΑΦΟΡΑ:

Neptune Garnet	43.403	1986	41.000.000	Νορβηγοί
Neptune Jade	43.400	1986	41.000.000	Νορβηγοί
Fredro	16.698	1979	3.600.000	Έλληνες
Crhistina K.	10.026	1975	2.700.000	—
North Rock	8.189	1976	2.800.000	—
Zafiro	7.114	1983	3.500.000	—
Gunvor	5.011	1989	—	Έλληνες
Minneapolis	2.310	1968	—	Έλληνες
Minnesota	2.823	1968	enblock	Έλληνες
Stilo	4.921	1977	—	Έλληνες
Sofoula	6.302	1976	2200.000	—
Thanssakis S	5.525	1964	60.000	Ισπανοί
Coral	3.885	1979	2.170.000	—

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ:

American Non-Arch	13.285	1969	—	Ινδοί
Cracker State	13.624	1954	—	Ινδοί
Mariner	—	1945	—	Ινδοί
Destroyer	19.111	1969	175	B' desh
Alyn	38.397	1967	180	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πρίν 20 χρόνια — Οκτώβριος 1971

Όνομα		TDW	Έτος	Δολλάρια
Besna	BC	16.650	1950	440.000
Frernbank	TD	9.900	1955	215.000
Bruse	TD	1.100	1961	enblock
Bure	TD	1.917	1962	570.000
Nordvaer	TD	487	1954	91.000
Thorsheimer	MT	74.865	1965	10.800.000
Tank Duches	MT	21.090	1956	1.020.000
Thordis	MT	17.400	1955	613.000
Olau Mark	MT	5.300	1966	1.850.000

Πρίν 10 χρόνια — Οκτώβριος 1981

Hoegh Rider	OBO	95.187	1968	enblock
Hoegh Rover	OBO	95.187	1968	12.500.000
Hoegh Ranger	OBO	69.644	1966	6.500.000
Master Stefanos	BC	32.313	1971	9.750.000
Santa Anna Prima	MT	84.880	1966	enblock
Santa Augusta	MT	84.880	1966	3.000.000
Hoegh Swift	LPG	75.000	1977	40.000.000

Πρίν 1 χρόνο — Οκτώβριος 1990

Maritime Challenge	BC	64.800	1984	15.200.000
Interbulk Vision	BC	63.000	1983	13.700.000
Tayabs Bay	BC	61.897	1979	10.000.000
Maria C	BC	31.689	1971	3.500.000
Athloforos	BC	27.098	1975	5.100.000
Marina Mistral	BC	27.891	1968	2.450.000
Federal Saguenav	BC	30.300	1978	8.250.000
Federal St. Laurent	BC	30.300	1978	8.250.000
Pacific Islander	BC	18.726	1976	4.400.000
Maya No. 7	BC	10.175	1977	3.000.000
Jahre Energy	MT	37.282	1975	8.250.000
Oscos Anne	MT	31.691	1977	10.200.000
Jedah Progress	MT	11.196	1975	4.000.000
Fujikaze	MT	9.149	1980	7.000.000
Chemical Trader I	MT	7.088	1984	7.100.000
Johore Express	MT	6.243	1984	6.250.000

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.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Η επιστροφή του «Μονάρχη»

Δέκα μήνες μετά τη μεγάλη πυρκαϊά που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στο υπό κατασκευή κρουαζιερόπλοιο «Μονάρχης των Θαλασσών» τα ναυπηγεία του Σ. Ναζαίρ παραδίδουν το ολοκληρωμένο υπερπολυτελές σκάφος στην πλοιοκτήτρια εταιρία Royal Caribbean Cruise Line. Το «Μονάρχη» των Θαλασσών έχει χωρητικότητα 74.000 τον. γκρός και μπορεί να μεταφέρει 2.766 επιβάτες και μετά από μία σειρά διαφημιστικών προσεγγίσεων σε λιμάνια της Αγγλίας και ΗΠΑ θα δρομολογηθεί σε κρουαζιέρες στην Καραϊβική Θάλασσα.

Παρά τις έκτακτες ζημιές από την πυρκαϊά που κόστισε στο ναυπηγείο περί τα 86-100 εκατ. δολλ. το πλοίο παραδίδεται πριν από την προκαθορισμένη ημερομηνία παράδοσης του συμβολαίου. Η σειρά των κρουαζιερόπλοιων αυτού του τύπου περιλαμβάνει το αδελφό σκάφος «Κυρίαρχος των Θαλασσών» που έχει δρομολογηθεί από το 1987 και θα συνεχισθεί με το «Μεγαλειότης των Θαλασσών» που αναμένεται να παραδοθεί τον Μάρτιο του επομένου έτους.

Τα Ναυπηγεία του Ατλαντικού διαθέτουν ένα πλήρες κάρνέ παραγγελιών που περιλαμβάνει τέσσερις Γαλλικές φρεγάτες, δύο κρουαζιερόπλοια των 41.000 τον. γκρός και συνολικής αξίας 440 εκατ. δολλ. για την Norwegian Cruise Line καθώς και μία σειρά πέντε υγραεριοφόρων LNG μεταφο-

ρικής ικανότητας 130.000 κυβικών μέτρων, συνολικής αξίας 1,3 δισεκ. δολλ. για λογαριασμό της Μαλαισίας.

Κομμουνιστικές επενδύσεις

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής που συστήθηκε στη Μόσχα από τη συνέλευση των επιχειρηματιών για την έρευνα της περιουσίας του Κομμουνιστικού Κόμματος της ΕΣΣΔ, τα τοποθετημένα στο εξωτερικό κεφάλαια του Κόμματος υπολογίζονται της τάξεως των 100 δισεκ. δολλ. από τα οποία το σημαντικότερο μέρος έχει επενδυθεί στη Γαλλία και κυρίως σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

Δεδομένης της οργανωτικής δομής των γαλλικών λιμένων, διερωτάται ο γαλλικός τύπος πού και πώς μπόρεσαν να επενδυθούν τα δισεκατομμύρια αυτά των σοβιετικών κεφαλαίων. Το μόνο πεδίο που συγκεντρώνει τις μεγαλύτερες πιθανότητες είναι οι λιμενικές εγκαταστάσεις που διαθέτει η Intergra, επιχείρηση της οποίας η οικονομική κατάσταση δεν είναι ιδιαίτερα ανθηρή.

Πάντως με τους επτά χιλιάδες σοβιετικούς εμπιστευτικούς λογαριασμούς που, σύμφωνα πάντα με την ως ανω Επιτροπή, υπάρχουν στην Εύρωπη, τίποτα δεν μπορεί να αποκλειστεί. Και δεν αποκλείεται επομένως ο πακτωλός αυτός με διάφορες συμμετοχές να έχει καταλήξει και στις εγκαταστάσεις των γαλλικών λιμένων. Όπωςδήποτε για τη διαλεύκανση του μυστηρίου αναμένεται τώρα με ανυπομονησία η συνέχιση της έρευνας της εν λόγω Επιτροπής.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων

Ύστερα από μακρές διαπραγματεύσεις ο Όργανισμός Ιδιωτικοποιήσεως Treuhandanstalt και ο Όργανισμός DMS που χειρίζεται τα θέματα της ναυπηγοβιομηχανίας της τέως Ανατ. Γερμανίας, ήλθαν σε συμφωνία για την ακολουθητέα πολιτική.

Τό πρόγραμμα της DMS προέβλεπε πρώτα την ανασυγκρότηση των ναυπηγείων και ύστερα την Ιδιωτικοποίησή τους. Τώρα όμως συμφωνήθηκε να προχωρήσει ο Treuhandanstalt στην άμεση ιδιωτικοποίηση πριν εγκριθούν τα προγράμματα επιβιώσεως. Ο εν λόγω οργανισμός ανέλαβε την υποχρέωση να διατηρήσει όρισμένα ναυπηγεία στο κρατίδιο του Μεκλεμβούργου, όπου είναι όλα συγκεντρωμένα. Ανέλαβε επίσης σε συνεργασία με την όμοσπονδιακή κυβέρνηση να ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη διατήρηση των υπάρχουσων εγκαταστάσεων ώστε να παρασχεθεί ο αναγκαίος χρόνος για την ανασυγκρότηση της περιοχής ή οποία εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τη ναυπηγοβιομηχανία.

Κατόπιν της οριστικοποιήσεως αυτής φαίνεται ότι το συγκρότημα Bremer - Vulkan θα είναι ο αγοραστής των τριών ναυπηγείων της τέως Ανατ. Γερμανίας, ήτοι του Mathias - Thesen, του Neptun - Warnow και του Diselmototen του Ροστόκ. Την πρόθεση αυτή επιβεβαίωσε η Bremer Vulkan χωρίς όμως να προσδιορίσει την τιμή της αγοράς, την αναγκαία χρηματοδότηση και το κόστος της ανασυγκροτήσεως.

ΙΤΑΛΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, ο εμπορικός στόλος στις 19 Απριλίου περιελάμβανε 2.092 πλοία 8.765.517 τον. d.w. από τα οποία 1.744 πλοία ξηρού φορτίου (5.236.809 τον. d.w.) και 348 δεξαμενόπλοια (3.528.708 τον. d.w.).

Την ίδια ημερομηνία τελούσαν σε παρο-

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

πλισμό 58 πλοία 204.256 τον. d.w. από τὰ ὅποια 53 πλοία ξηροῦ φορτίου 170.836 τον. d.w. καὶ 5 δεξαμενόπλοια 33.420 τον. d.w. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 2,33% τοῦ συνολικοῦ τοννάζ καὶ τὸ 2,77% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων.

Τὰ πλοία τοῦ Ἰράκ

Ἀπὸ τὰ 10 πλοία πού εἶχαν παραγγελθεῖ στὰ ναυπηγεῖα Φινκαντιέρι γιὰ τὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ τοῦ Ἰράκ καὶ τὰ ὅποια ποτὲ δὲν παραδόθηκαν, τὰ ἐξί πιθανολογεῖται ὅτι θὰ ἀγορασθοῦν ἀπὸ τὴν Ἀλγερία στὸ πλαίσιο τῆς συμφωνίας τοῦ 1990 ἢ ὅποια προβλέπει ἐγγυημένη πίστωση 4,5 δισεκ. δολλ. στὴν Ἀλγερινή κυβέρνησι. Μεταξύ αὐτῶν θὰ εἶναι ὁπωσδήποτε τέσσερις ἑτοιμες κορβέτες, ἐνῶ γιὰ τίς ἄλλες δύο ὑπάρχουν ἀμφιβολίες, δεδομένου ὅτι εἶχαν τακτοποιηθεῖ οἰκονομικῶς ἀπὸ τὴν Κυβέρνησι τοῦ Ἰράκ καὶ ἦταν ἑτοιμες νὰ ἀναχωρήσουν ἀπὸ τὴ Σπέτσια ὅταν ξέσπασε ἡ ἐισβολὴ στὸ Κουβέιτ. Τέλος οἱ ὑπόλοιπες 4 κορβέτες θὰ διατεθοῦν κατὰ πᾶσα πιθανότητα στὸ Ἰταλικὸ Πολεμικὸ Ναυτικὸ.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Οἱ ἀπώλειες πετρελαίου

Σύμφωνα μὲ δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ πε-

τρελαίων τοῦ Κουβέιτ, οἱ ἀπώλειες τοῦ πετρελαϊκοῦ τομέα τῆς χώρας λόγω τοῦ πολέμου τοῦ Κόλπου ὑπολογίζονται σὲ 75 δισεκ. δολλάρια. Ἀπὸ τὸ ποσόν αὐτὸ τὰ 43 δισεκατ. δολλ. ἀντιπροσωπεύουν τὴν τιμὴ τοῦ πετρελαίου πού κήκε στὰ καταστραφέντα φρέατα. Ὑπολογίζεται ἐξάλλου ὅτι ἀπωλέσθη ἐπίσης τὸ 3% τῶν πετρελαϊκῶν ἀποθεμάτων τοῦ Ἐμιράτου.

Ἀναφερόμενος στὸ μέλλον τῆς πετρελαϊκῆς παραγωγῆς, ὁ ἀνωτέρω Ὑπουργὸς δήλωσε ὅτι τὸ Κουβέιτ χωρὶς νὰ ζητήσει τὴν ἄδεια κανενὸς θὰ ἐπαναφέρει τὴν παραγωγὴ στὰ προπολεμικὰ ἐπίπεδα, ἤτοι τὸ 1,5 ἑκατομ. βαρελίων ἡμερησίως. Ἀπλῶς, συνεπλήρωσε, θὰ εἰδοποιήσουμε σχετικῶς τὸν OPEC, δεδομένου ὅτι ὑπάρχει συμφωνία μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ καρτέλ καὶ κυρίως ἐκείνων πού εἶχαν αὐξήσει τὴν παραγωγὴ τους γιὰ νὰ καλύψουν τὴν ἀπουσία τοῦ Κουβέιτ ἀπὸ τὴν πετρελαϊκὴ ἀγορά. Ὑπεγράμμισε τέλος ὅτι τὸ Κουβέιτ ἐνδιαφέρεται νὰ διατηρήσει τὴν ἐνότητα τοῦ OPEC καὶ νὰ συνεχισθεῖ ἡ ροὴ σὲ κανονικὰ ἐπίπεδα, οὔτε πολὺ χαμηλὰ γιὰ τοὺς ἐξαγωγεῖς οὔτε πολὺ ὑψηλὰ γιὰ τοὺς καταναλωτές.

Πρὸς τὸ παρόν τὸ Κουβέιτ παράγει 180-200.000 βαρέλια ἡμερησίως καὶ θὰ μπορέσει νὰ τὰ αὐξήσει μέχρι 400.000 ἔως τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Ἀπὸ τὰ 732 φρέατα πού κατέστρεψαν τὰ Ἰρακινὰ στρατεύματα κατὰ τὴν ἀποχώρησή τους ἀπὸ τὸ Ἐμιράτο, τὰ 450 ἔχουν ἤδη σβύσθῃ.

NOTIA KOREA

Εἰδίκευση τῶν ναυπηγείων.

Ὅλο καὶ περισσότερο τὰ μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα τῆς χώρας ἐξειδικεύουν τὰ ναυπηγεῖα τους γιὰ νὰ βελτιώσουν τὴ ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν τους καὶ νὰ μειώσουν τὸ κόστος τους.

Κατὰ τίς δημοσιευθεῖσες πληροφορίες στὸν τοπικὸ τύπο οἱ νοτιοκορεατικὲς ἐταιρίες που προωθοῦν τέτοια προγράμματα εἶναι ἡ Hyundai, Daewoo, Samsung καὶ Halla.

Εἰδικότερα ἡ Hyundai μὲ κόστος 30 δισεκ. won θὰ διαρρυθμίσει τὰ πέντε ναυπηγεῖα της, μὲ τρόπο ὥστε νὰ ἐξειδικεύεται τὸ καθένα στὴ ναυπήγησι μόνον ἑνὸς τύπου.

Τὸ συγκρότημα Daewoo ἀποφάσισε νὰ διατηρήσει μία μονάδα, ἡ ὅποια ἔχει ἐτήσια παραγωγὴ ἑνὸς ἑκατ. τον. γκρός, ἀποκλειστικά γιὰ τὴ ναυπήγησι VLCCs, ἐνῶ ἡ δευτέρη μονάδα της θὰ κατασκευάζει μόνον φορτηγὰ καὶ μπάλκ κάρριερς.

Τὸ συγκρότημα Samsung ἐπίσης διαχωρίζει τίς δύο μονάδες του μιμούμενο τὸ Daewoo, ἀλλὰ τὸ μᾶξιμου μέγεθος τῶν πρὸς ναυπήγησι πλοίων θὰ διατηρηθεῖ περὶ τοὺς 150.000 τον. d.w. .

Τέλος τὸ μεσαίου μεγέθους ναυπηγεῖο Halla θὰ προσαρμόσει τίς ἐγκαταστάσεις του γιὰ τὴ ναυπήγησι πλοίων μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων τῶν 40.000 τόννων.

Πύλος καὶ Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

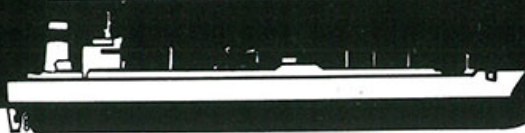
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82885

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό τήν κυανόλευκο

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

— «Λένι», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τή σημαία Μπαχάμας, 79.249 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Inel Transmarine Ltd.» (Troodos Shipping Co. Ltd.).

— «Κράουν», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τή σημαία Μπαχάμας, 88.886 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Newcrown Setransport Ltd.» (Troodos Shipping Co. Ltd.).

— «Μοντερέϊ», μικτό σκάφος, πρώην «Formentera» με σημαία Μάλτας, 42.825 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Alborada Shipping Company» (κ. Κων. Γλυνός).

— «Άσιαν Ρήφερ», φορτηγό, που υπέστειλε τή Νορβηγική σημαία, 8.837 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Costale Marfil Compania Naviera S.A.» (Leandros Shipping Company).

— «Ρέα» μπάλκερ πρώην «Μιχάλης Λεμός» υπό Ελληνική σημαία, 16.726 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Mystery Maritime Corporation» (κ. Νικ. Φραγκίστας).

— «Αντζελίνα Λ.», μπάλκερ, πρώην «Mostween 4» υπό Νορβηγική σημαία, 12.804 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Venetico Maritime Inc. S.A.» (κ. Βασ. Λεοντάρας).

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Καλλιόπη Τ.» 62.535 τον. d.w., 32.237 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Χιλής μπάλκερ «Atacama» 26.098 τον. d.w., 14.885 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Fjord Trader» 50.550 τον. d.w., 6.316 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974, σέ άγνωστη τιμή.

Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό κυ-

πριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Λίνκ Τάρκετ» 15.022 τον. d.w., 9.090 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Μαρία Κ.» 109.561 τον. d.w., 51.601 τον. γκρός, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 7 εκατομ.δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Asia Marine» 59.543 τον. d.w., 34.075 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 11,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό παναμαϊκό φορτηγό πλοίο «Tozan» 16.952 τον. d.w., 9.872 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οί αγοραστές του 'Ινδικού πλοίου μεταφορής φωσφορικού οξέος «Maratha Elegance» 17.066 τον. d.w., 10.641 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 4,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Άρεθούσα II» 34.054 τον. d.w., 18.782 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία Λιβερίας μπάλκερ «Bronson» 28.645 τον. d.w., 18.237 τον. γκρός, ναυπήγησης 1981, μέ δυνατότητα μεταφορής 828 κοντέινερς, έναντι τιμής 10 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οί αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκερ «Santa Maria» 26.858 τον. d.w., 14.673 τον. γκρός, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Μον-

τρώ» 15.175 τον. d.w., 9.784 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό παναμαϊκό μπάλκερ «Ming Jade» 38.500 τον. d.w., 22.073 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης του πλοίου μέχρι τά μέσα του 1992, πρós δολ. 8.875 τήν ημέρα.

— Έλληνες αγόρασαν σέ πλειστηριασμό τό σοβιετικής ναυπήγησης μπάλκερ «Orchid Sea» 52.580 τον. d.w., 31.643 τον. γκρός, κατασκευής 1990, έναντι τιμής περί των 16,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Van Hawk» 24.712 τον. d.w., 14.059 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, μέ δυνατότητα μεταφορής 619 TEU, έναντι τιμής περί των 9 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Χρυσοβαλάντου Γκρέϊς» 16.641 τον. d.w., 12.294 τον. γκρός, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Όλύμπικ Ντίγκνιτυ» 29.692 τον. d.w., 17.879 τον. γκρός, ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 12,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκερ «Lancelot Sun» 22.245 τον. d.w., 11.956 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 7,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκερ «Orsola B.» 67.925 τον. d.w., 35.284 τον. γκρός, δυτικογερμανικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επί τή βάσει ως έχει Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκερ «Asgir» 82.445 τον. d.w., 39.869 τον. γκρός, δυτικογερμανικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του υπό σημαία Βενεζουέλας μπάλκερ «Kerui Meru» 25.900 τον. d.w., 14.868 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τά δύο άδελφά μπάλκερ «Wani Bird» και

FLAT FOR RENT AT PASSALIMANI

SEA VIEW — AIRCONDITIONED — WITH OR WITHOUT FURNITURE —
TWO TELEPHONE LINES — TWO BEDROOMS — TWO BATHROOMS —
BIG LIVING AND KITCHEN - 97m²
INFORMATION: 8134568 or 8134704 Mr. VASSILIOU

«Wani Falcon» 26.354 τόν. d.w. 15.743 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 682 TEU, βρετανικής ναυπήγησης 1981, ξαναντι τιμής περί τών 18,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν τό υπό γαλλική σημαία φορτηγό πλοίο «Hebe» 12.720 τόν. d.w., 10.224 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1980, μεταφορικής ικανότητας 428 TEU μέ μπίγα 40 τόν., ξαναντι τιμής περί τών 6 εκατομ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— «Βίκυ Ρούσσος» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν φορτηγό πλοίο «Gynnos» 5.011 τόν. d.w., 2.822 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1985.

— «Γουνάϊντ Γκλόρυ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν σοβιετικό φορτηγό πλοίο «Makhtun-Kuli» 15.090 τόν. d.w., 100.152 τόν. κρός, ναυπήγησης 1969.

— «Ρωμιάς» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν Ιταλικό φορτηγό πλοίο «Minnesota» 2.820 τόν. d.w., 1.589 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968.

— «Νηρέυς» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν Ιταλικό φορτηγό πλοίο «Minneapolis» 2.310 τόν. d.w., 1.598 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969.

— «Μπίλλυς» μετονομάσθηκε τό μεταξυ Έλλήνων πωληθέν υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Πορταϊτσα» 962 τόν. γκρός.

— «Βασίλης ΙΧ» μετονομάσθηκε τό υπό σημαία Μάλτας αγορασθέν φορτηγό πλοίο «Stilo» 4.921 τόν. d.w., 2.996 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977.

Νέα εταιρία διαχείρισης πλοίων

Έγκатаστάθηκε στόν Πειραιά, βάσει τών διατάξεων του Ν. 89/67 ή εταιρία «Marinserv Maritime Co.», υπό τήν διεύθυνση του Καπτάν 'Ηλία Σ. Λυγνού.

Τήν εταιρία επανδρώνουν στελέχη μέ πολυετή ναυτιλιακή πείρα στη διαχείριση

καί έκμετάλλευση έμπορικών πλοίων καί στεγάσθηκε στήν οδό Φίλωνος 113, 5ος όροφος, τηλέφ.: 4282000, φάξ: 4280079, τέλεξ: 240144.

Οί Ναυτιλιακοί Έπιθεωρητές

Όπως γράψαμε στό προηγούμενο τεύχος μας, στίς 15 Όκτωβρίου ανακοινώθηκε ή ίδρυση του Διεθνούς 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Έπιθεωρητών, μέ πρωτοβουλία έπιθεωρητών από 22 χώρες.

Διευκρινίζεται ότι ή σχετική έκδήλωση πραγματοποιήθηκε στό 'Αμφιθέατρο τής Ceres Shipping στόν Πειραιά, καί όχι όπως έσφαλμένα ανακοινώθηκε στήν αίθουσα τής HELMEPA.

Έξειδικευμένα Ναυτιλιακά Προγράμματα

Η Computer Expert Systems πού αποτελεί τά δύο τελευταία χρόνια τή κορυφαία εταιρία στό τομέα τών ναυτιλιακών Software άνεπτυγμένων μέ γλώσσα προγραμματισμού 4ης Γενεάς, συνεχίζει τήν άνοδική πορεία της στόν ελληνικό καί διεθνή χώρο.

Τά προσφερόμενα προγράμματα Shipmanagement, Shipbroking καί Telex είναι πολύ εύκολα στή χρήση καί άπορρέουν άπό πολυετή πείρα καί είναι φτιαγμένα μέ άρθρωτό τρόπο, γιά τή μηχανογραφική όργάνωση όποιουδήποτε μεγέθους εταιρίας.

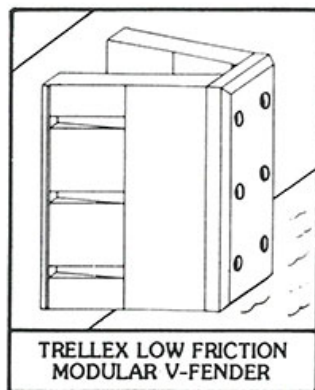
Τό έξειδικευμένο στή ναυτιλία καί τήν έπιστήμη τών ηλεκτρονικών ύπολογιστών προσωπικό της είναι έτοιμο νά συζητήσει τίς μηχανογραφικές άνάγκες κάθε εταιρίας καί νά προσφέρει πρακτικές, οικονομικές καί λειτουργικές λύσεις.

Έλαστικοί προσκρουστήρες στό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης

Η Βρετανική εταιρία Trellex Burleigh, σέ συνεργασία μέ τόν αντιπρόσωπό της στήν Έλλάδα, εταιρία Seamark E.Π.Ε., το-

ποθέτησαν 132 έλαστικούς προσκρουστήρες σέ τέσσερις προβλήτες του λιμανιού τής Θεσσαλονίκης, καλύπτοντας συνολικά 1.600 μέτρα κρηπιδωμάτων.

Οί προσκρουστήρες πού τοποθετήθηκαν είναι προϊόντων τής σύγχρονης τεχνολογίας, όμοιοι μέ εκείνους πού έξοπλίζονται τά λιμάνια τής Εύρώπης, 'Ην. Πολιτειών καί 'Απω 'Ανατολής, καί άπορροφούν τήν ένέργεια προσκρούσεων τών πλοίων, προστατεύοντας τό πλοίο καί τό κρηπιδότιχο.



Οί προσκρουστήρες πού τοποθετήθηκαν έχουν σχεδιασθεί γιά πλοία έκτοπίσματος μέχρι 50.000 τόννων, πού προσεγγίζουν μέ ταχύτητα 150 mm άνά λεπτό καί υπό γωνία 10 μοιρών. Η παραμετρική κατασκευή τους άπό δύο άναδιπλούμενα έλαστικά πόδια καί μία μεγάλη άντιτριβική μετώπη άπό πολυαιθυλένιο προσφέρει εύκαμψία καί άντοχή στή κρούση καί στή φθορά.

Τό συντονισμό παράδοσης καί έγκατάστασης τών προσκρουστήρων είχε ή εταιρία Seamark, ή όποία ολοκλήρωσε τό έργο έντός τών προθεσμιών, πριν τό τέλος Αυγούστου 1991.

Τό 'Έντράστ Φέϊθ

Τό 65.000 τόννων μάλκερ «Έντράστ Φέϊθ», πρώην «'Ιστανμπούλ Ζ.», τό όποίο είχε παραληφθεί στίς 22 Σεπτεμβρίου στόν Σκαρμαγκά, άναχώρησε προχθές Τετάρτη άπό τή Σαροηνία γιά τό Πουέρτο Όρντάζ τής Βραζιλίας. Άμέσως μετά τήν παραλαβή του τό «Έντράστ Φέϊθ» ύψωσε τήν Έλληνική άφου προηγήθηκε άγισμός παρουσία του 'Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη.

Η έναρξη του νέου έτους στίς δημόσιες σχολές

Στίς έγκатаστάσεις τών Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού Άσπροπύργου, έγινε παρουσία του ύπουργού κ. Άριστ. Παυλίδου, ή τελετή έναρξης του νέου εκπαιδευτικού έτους τών ΑΔΣΕΝ.

Ό κ. 'Υπουργός σέ σύντομη όμιλία του πρós τούς σπουδαστές άφου άναφέρθηκε στήν πρόοδο πού έχει σημειωθεί σήμερα στή ναυτική εκπαίδευση μέ τήν είσαγωγή του συστήματος τής έναλλασσόμενης εκπαίδευσής ύπογράμμισε ότι ό ελληνικός

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0723) 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

έμπορικός στόλος είναι τό θαύμα της φυλής καί κάλεσε τούς νέους σπουδαστές νά συνεχίσουν τήν παράδοση τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ διαδικασία εἰσπράξεως τοῦ ἐνσήμου ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων

Ἡ ἐπαναφορά τοῦ ἐνσήμου ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων τῆς ἀκτοπλοῖας πού καταργήθηκε μέ τό Π.Δ. 320/91 «περί ἀσφαλιστροῦ τῶν διακινουμένων μέ πλοῖα μεταξύ ἑλληνικῶν Λιμένων Ἐπιβατηγῶν», ἦταν τό ἀντικείμενο διαδοχικῶν συναντήσεων πού εἶχε μέ τόν ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη καί τόν πρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ κ. Γρ. Τιμαγένη τό διοικητικό συμβούλιο τοῦ Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικῶν Πρακτόρων.

Ἡ διοίκηση τοῦ ΠΣΝΠ στή διάρκεια τῶν συναντήσεων, ὑποστήριξε ὅτι ὁ τρόπος εἰσπράξης πού ρυθμίζεται μέ τό παραπάνω Προεδρικό Διάταγμα εἶναι χρονοβόρος καί ἀλυσιστελής καί τό ΝΑΤ μέ τόν τρόπο αὐτό πολλά ἔχει νά χάσει ἀπο κεφάλαιο καί τόκους ὅταν μάλιστα βρίσκεται ἀνάγκη νά δανείζεται ἔντοκα γιά πληρωμή τῶν συντάξεων στούς συνταξιούχους του.

Τό νέο ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα τῆς HELMEPA

Ἡ Ἑλληνική Ἐνωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), πρόκειται νά παρουσιάσει στίς 6 Νοεμβρίου τό νέο ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα 1991, 1992 γιά τούς Ἑλληνες ναυτιλλομένους.

Ἡ ἐκδήλωση πού διοργανώνεται στή πλαίσια τοῦ προγράμματος MEDSPA τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, θά γίνει στό χώρο τῆς μόνιμης ἐκθέσεως τῆς HELMEPA στόν Πειραιᾶ.

Ἡ ἄδεια σταθμοῦ τηλεπικοινωνιῶν

Ἡ Διεύθυνση Ἐλέγχου Ἐμπορικῶν Πλοίων, μέ ἐγκυκλό τους προσδιορίζει τά δικαιολογητικά πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν ἔκδοση ἄδειας ἐγκατάστασης καί λειτουργίας σταθμοῦ τηλεπικοινωνίας στά Ἑλληνικά πλοῖα.

Τιμήθηκε ἡ ἑλληνική ναυτοσύνη



Σέ εἰδική ἐκδήλωση στήν αἴθουσα τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης Πειραιῶς, τήν Παρασκευή 18 Ὀκτωβρίου, ὁ Πρόεδρος καί τά μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνωσης Ἑλλήνων Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καί ἡ διοίκηση τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης τίμησαν ἀντίστοιχα τόν πρῶτον Πρόεδρο τῆς ΕΠΑΕΠ κ. Μηνᾶ Σιγάλα καθώς καί τά στελέχη τῆς ΔΑΝΕ κ.κ. Ἡλία Κωτιάδη, Ἀντώνη Πρίντζη, Μιχάλη Μισό, Ἐμμανουήλ Διόλη καί Κώστα Πόκια.

Ὁ κ. Σιγάλας τιμήθηκε γιά τήν προσφορά του στήν Ναυτιλία καί οἱ ὑπόλοιποι γιά τήν ἐπιχείρηση διάσωσης τῶν ἐπιβατῶν καί τοῦ πλοίου «Ρόδος».

Μιλώντας ὁ πρόεδρος τῆς ΕΠΑΕΠ Κώστας Χατζηγιαντωνίου γιά τήν προσφορά τοῦ κ. Μηνᾶ Σιγάλα εἶπε ὅτι «Κατά τήν κρίση γιά τήν Ἑλληνική Ἀκτοπλοῖα δεκαετία μέσα στήν ὁποία συντελέστηκαν ριζικές μεταρρυθμίσεις στό χώρο τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὁ κ. Σιγάλας ὑπηρέτησε μέ ἀνιδιοτέλεια, πίστη καί ἀφοσίωση τούς στό-



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

χους της Ένωσης και συνέβαλε δυναμικά στην επίλυση θεμάτων που αναβάθμισαν τόν κλάδο σε όλους τους τομείς.

Απαντώντας ο κ. Σιγάλας χαρακτήρισε στη βράβεισή του «πολύ συγκινητικές στιγμές». «Νοιώθω, είπε υπέροχα σαν άτομο, είναι τό αισθημα της Ικανοποίησης που μέ έχει πλημμυρίσει και πολλά ευχάριστα συναισθήματα που μέ διακατέχουν».

Στή συνέχεια ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς Νίκος Κοτζίδης αναφέρθηκε στη ναυτοσύνη των στελεχών της ΔΑΝΕ και υπογράμμισε: «Συγκεντρωθήκαμε εδώ για να τιμήσουμε αυτή τη ναυτοσύνη του Έλληνα, του αειναύτη κατά Ανδρέα Λαϊμό. Αυτό γίνεται σήμερα στο πρόσωπο των λαμπρών αυτών ναυτικών μας».

Βεβαίως βοήθησε ο συνονόματός μου Άγιος Νικόλαος, αλλά τό ίδιο πολύ βοήθησε ή εκπαίδευση του πληρώματος, ή όργάνωση στο πλοίο και τό κυριότερο ή ψυχραιμία και ό επαγγελματισμός των ναυτικών αυτών».

Στή φωτογραφία, στιγμιότυπο από τήν βράβευση του κ. Μηνά Σιγάλα από τόν πρόεδρο της ΕΠΑΕΠ κ. Κώστα Χατζηνατωνίου.

Διάσωση Κουβανών

Δέκα Κουβανούς πρόσφυγες που επέβαιναν σε σχεδία περισυνέλεξε τό Έλληνικό πλοίο «Marcuise» και τούς απέβιβασε στο Μαϊάμι. Τή διάσωση γνωστοποίησε στο Υπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος του πλοίου κ. Σταύρος Κιαμέτης.

Εισαγωγή Κυπρίων στις δημόσιες σχολές

Μέ απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη εισάγονται στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού δώδεκα Κύπριοι, ένας όμογενής από Τουρκία και έξι άλλοδαποί σπουδαστές (3 από Συρία και 3 από Λίβανο).

Στό μεταξύ τοιχοκολλήθηκαν στο κεντρικό κατάστημα του υπουργείου και στή Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως Ναυτικών οι πίνακες μέ τά όνόματα των 79 έπιλαχόντων σπουδαστών που εισάγονται έφέτος στις ΑΔΣΕΝ.

Ή Σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Άπό τήν Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροβεστικών Μέσων Ν. Μηχανιώνας άποφοίτησαν τόν Σεπτέμβριο 171 ναυτικοί.

Νέα φυλλάδια

Άπό τίς αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Σεπτέμβριο 322 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ό ύγειονομικός έλεγχος δεξαμενοπλοίων

Καταρτίσθηκε από τό υπουργείο Ναυτιλίας προσχέδιο κανονισμού για τόν ύγειονομικό έλεγχο των δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν ύγρo τρόφιμα τό όποιο και στάλθηκε προς μελέτη στήν ειδική όμάδα έργασίας που έχει συγκροτηθεί για τό σκο-

πό αυτό από τό υπουργείο Υγείας Πρόνοιας.

Θάνατος ήλεκτρολόγου

Στό λιβεριανό φορτηγό «Πρωτεύς» πέθανε στις 27 Οκτωβρίου ένν τό σκάφος κατευθυνόταν προς τό λιμάνι Σαίντ Κρουά των Παρθένων Νήσων ό ήλεκτρολόγος του πλοίου Ίωάν. Θεοδωρακόπουλος, 45 έτών. Ό θάνατος του ναυτικού, ό όποιος αποδίδεται σε άνακοπή, γνωστοποιήθηκε στο Υπουργείο από τόν πλοίαρχο του σκάφους κ. Θ. Άσημακόπουλο.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη ό ύποπλοίαρχος Νικ. Ραδίτσας και στο βαθμό του ύποπλοίαρχου ό άνθυποπλοίαρχος Ίωάννης Άδάμ.

Τροποποίηση της Πράξεως Διοικητού Τράπεζας Ελλάδος

Με απόφαση του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος τροποποιήθηκε η ΠΔ/ΤΕ 1963/29.7.91, ή όποια άφορā τίς διατάξεις τηρήσεως των λογαριασμών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και άντικαθίστανται οι παράγραφοι 4α και δ ως έξης:

— Οι λογαριασμοί της κάθε έπιχείρησης τηρούνται σε Τράπεζες της έπιλογής της έπιχείρησης.

— Οι δραχμοποιήσεις συναλλάγματος για



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

Phone: (617) 527-5880

Cable: Paralia

FAX: (617) 527-8249

Telex: 94 0656

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

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»

κάλυψη πληρωμών που άφορούν δαπάνες στην Ελλάδα από ναυτιλιακή δραστηριότητα πραγματοποιούνται υποχρεωτικά στις Τράπεζες όπου τηρούνται οι λογαριασμοί ταμειακής διαχείρισης. Έξαιρούνται οι πληρωμές για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στην Ελλάδα, εφόσον πραγματοποιούνται μέσω της χρηματοδότησης Τράπεζας. Κατά τα λοιπά η ΠΔ/ΤΕ 1963/29.7.91 παραμένει αμετάβλητη.

Τό σύστημα Wake Equalising Duct σέ πέντε ακόμη πλοία

Όπως μάς πληροφόρησε ο κ. Γεώργ. Μπούγιας, εκπρόσωπος για την Ελλάδα του συστήματος Wake Equalising Duct, τό σύστημα αυτό, που χαρακτηρίζεται τό πλέον σύγχρονο καί φθηνότερο σύστημα εξοικονομήσεως καυσίμων στά πλοία, θά τοποθετηθεί σέ πέντε μπάλκ κάρριερς τών 65.000 τόν. d.w. τής εταιρίας Ermis Maritime του Όμίλου Άλαφούζου. Ή τοποθέτηση του συστήματος, σύμφωνα μέ πληροφορίες του κ. Μπούγια, θά γίνει σέ όλα τά πλοία στην Ελλάδα κατά τό χρονικό διάστημα από 15 Νοεμβρίου μέχρι τίς 15 Ιανουαρίου του νέου έτους.

Ή γενική συνέλευση τής FEMAS

Στό τέλος Σεπτεμβρίου 1991, πραγματοποιήθηκε στό Άμβουργο ή γενική συνέλευση τής Συνομοσπονδίας τών Εύρωπαϊκών Ναυτικών Έπιθεωρητών καί Συμβούλων Μηχανικών, Federation of European Associations of Surveyors and Consulting Engineers (FEMAS). Αυτή ή συνέλευση ήταν ή τέταρτη μετά από αυτές του Άμστερνταμ (1988), Παριίων (1989) καί Λονδίνου (1990), όπου καθορίστηκαν οι κανόνες επί τής βάσει τών οποίων ή FEMAS θά γίνει μία πλήρης Εύρωπαϊκή Συνομοσπονδία.

Ή Συνομοσπονδία περιλαμβάνει μέλη από τήν Άγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ίρλανδία καί Όλλανδία.

Κατά τή διάρκεια τής γενικής συνέλευσης ή χώρα μας έγινε πλήρες μέλος καί έτσι οι έξι από τίς 12 χώρες τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας εκπροσωπούνται στή Συνομοσπονδία. Γίνονται επίσης επαφές μέ τήν Ιταλία, τήν Ίσπανία καί τή Πορτογαλία. Τό Βέλγιο καί ή Δανία εκπροσωπούνται προς τό παρόν από παρατηρητές.

Κατά τή διάρκεια τής συνέλευσης αποφασίστηκε επίσης όπως ξεκαθαριστεί ο όρισμός του Ναυτικού Έπιθεωρητή καί Συμβούλου Μηχανικού, ο όποιος είναι ύψηλης μόρφωσης καί εμπειρίας επαγγελματίας καί ενεργεί έντελώς ανεξάρτητα από τόν έντολοδόχο του.

Ειδικά προγράμματα τής Celebrity Cruises για τούς Εύρωπαίους πελάτες τής

Ή Celebrity Cruises του Όμίλου Χανδρή, όργάνωσε δύο ειδικά προγράμματα που απευθύνονται στην αγορά τής Εύρώπης καί προσφέρουν ένα πολύ ανταγωνιστικό πρόγραμμα άεροπορικού ταξιδιού, διαμονής καί κρουαζιέρας μέ τά πολυτελή κρουαζιερόπλοία τής « Χοράϊζον » καί «Μερίντιαν».

Ειδικά ναυλωμένο άεροπλάνο Μπόϊγκ 757 θά πετάει κάθε εβδομάδα από τίς 9 Νοεμβρίου 1991 έως τόν Άπρίλιο 1992 από τήν Φρανκφούρτη στό Σάν Χουάν από όπου αναχωρεί τό «Χοράϊζον» για εβδομαδιαία κρουαζιέρα στά νησιά τής Καραϊβικής.

Ένα δεύτερο πρόγραμμα περιλαμβάνει

άεροπορική μεταφορά μέσω Ρώμης, παραμονή δύο νύχτες στό Μαϊάμι καί κρουαζιέρα είτε για Μεξικό είτε για Καραϊβική καί Μπαχάμες.

Τά κρουαζιερόπλοια «Χοράϊζον» καί «Μερίντιαν» έχουν ήδη κερδίσει τήν έμπιστοσύνη τών επιβατών που τά γνώρισαν καί τό 1990 ή Celebrity Cruises άναδείχθηκε κορυφαία εταιρία στίς διεθνείς θαλάσσιες περιηγήσεις, γεγονός που τιμά τόν ελληνικό έφοπλισμό.

Περισσότερες πληροφορίες για τά πολύ ενδιαφέροντα χειμερινά προγράμματα τής Celebrity Cruises παρέχονται από τήν εταιρία «Ναβιγκέιτορ» τηλ. 3609801-3, φάξ: 3634271.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΔΕΠΑΣΤΑ «THE ADOGMATIC STATE»

Γνωστός στό ναυτιλιακό κόσμο από τή μακρά ευδόκιμη ύπηρεσία του ως μάντζερ μίας από τίς μεγαλύτερες ναυτιλιακές φίρμες του Πειραιώς καί από τή θητεία του ως Προέδρου τής Ναυτιλιακής Λέσχης, ο κ. Άπόστολος Δεπάστας, ούδέποτε άπεσύρθη από τήν ενεργό πνευματική ζωή του τόπου, ένδιαφερόμενος για τά πολιτικά καί κοινωνικά προβλήματα τής εποχής του. Έχει γράψει δύο βιβλία στά ελληνικά καί άλλα δύο στά αγγλικά: Τό «Nuclear Age Thinking» καί τό «Adogmatic State» που έκδόθηκαν από τόν οίκο Vantage Press τής Ν. Ύόρκης. Για τό δεύτερο αυτό έργο δημοσιεύτηκε πρόσφατα έκτενέστατη έπαινετική κριτική του Haris Livas στό περιοδικό «The Greek American» (3. Αυγούστου 1991).

Στό βιβλίο του αυτό ο κ. Δεπάστας, μέ πλουσιότατη Ιστορική αναδρομή, αναφέρεται στό Ιδανικό άδογματιστο κράτος. Ένα κράτος ελεύθερο από τόν φανατισμό τών διαφόρων πολιτικών, θρησκευτικών καί κοινωνικών δογμάτων, στό οποίο ή μετριοπάθεια καί ο κριτικός διάλογος σέ συνδυασμό μέ τή σωστή εκπαίδευση τή βασισμένη στην ελεύθερη ανταλλαγή ιδεών, θά είναι τά κύρια αντίδοτα του δογματισμού.

Συγχαίρουμε τον φίλο συγγραφέα για τήν πνευματική του δραστηριότητα καί τή συμβολή του στην αντικειμενική σκέψη καί τήν έναντίωση κατά τής άδιαλαξίας.

«EUROPEAN SHIPPING DIRECTORY»

Οι Έκδόσεις Σκολαρίκου βρίσκονται στό τελικό στάδιο τής έκδοσης του μοναδικού καταλόγου «European Shipping Directory». Έχει τήν ίδια δομή μέ τόν ΟΔΗΓΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ καί συμπεριλαμβάνει επί πλέον όλα τά πλοία καί Ναυτ. Γραφεία τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας. Τά πληροφοριακά στοιχεία (ταυτότης πλοίων, γραφείων, ειδικά, τεχνικά κ.α.) που προσφέρει ο Εύρωπαϊκός αυτός οδηγός είναι πλουσιώτατα.

Τό European Shipping Directory θά κυκλοφορήσει τόν Νοέμβριο καί θά τιμάται 20.000 δρχ.

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Ιουλίου — Αυγούστου — Σεπτεμβρίου 1991 του δημοσιογραφικού όργάνου τής Ένωσης Άποστράτων Άξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Μεταξύ τών περιεχομένων περιλαμβάνονται πληροφορίες για τήν Ε.Α.Α.Λ.Σ. καί τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες στην Έκτακτη Γενική Συνέλευση για τήν ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου, βιβλιοκριτική ναυτικών εκδόσεων, λογοτεχνικές σελίδες καθώς καί ειδήσεις καί ένδιαφέροντα θέματα από τή ζωή καί τή δράση του Λιμενικού Σώματος.

Ο «ΑΠΟΜΑΧΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ»

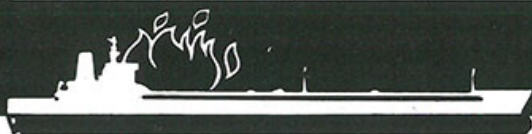
Μέ κύριο θέμα τήν άπόδοση του 70% τής σύνταξης στίς χήρες τών ναυτικών κυκλοφόρησε τό τεύχος Νοεμβρίου του μηνιαίου όργάνου τής Πανελληνίας Όμοσπονδίας Συνταξιούχων Ε.Ν.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	Έλληνική	14.103	1984	Συγκρούστηκε με τη βυθοκόρο «Cornelis Zanen» στο Χόγκ Κόγκ στις 20/10.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Κυπριακή	12.590	1977	Επιθεωρήθηκε στο Ντάρμπαν συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/10.
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	6.933	1977	Επιθεωρήθηκε στη Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 11/9.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	11.954	1973	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη στις 17/10.
ΜΑΡΤΑ	Μάλτας	1.202	1960	Κατά το ταξίδι Άσντοντ για Λισσαβώνα έμφορτο ποτάσσας, υπέστη εισροή υδάτων και κλίση ανοικτά του Γέλα στις 22/10 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	Έλληνική	16.505	1977	Κατά το ταξίδι για Νιούκαστλ ανέφερε βλάβη στην προπέλλα, στις 21/10.
ΦΛΩΡΑ V	Παναμαϊκή	8.917	1981	Επιθεωρήθηκε στην Άμβερσα συνεπεία ζημίας στην προπέλλα που υπέστη στις 9/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Έλληνική	16.439	1973	Επιθεωρήθηκε στο Τέξας συνεπεία ζημίας σε γερανό που υπέστη στις 22/10.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	Λιβεριανή	12.291	1975	Επιθεωρήθηκε στη Βερακρούζ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 12/9.
ΕΡΑΤΩ	Μάλτας	16.978	1968	Κατά το ταξίδι Ισραήλ για Κόντινεντ, έμφορτο φωσφάτων, βυθίστηκε σε θέση 37.35 Β, 08.07 Α στις 21/10. Πέντε ναυτικοί χάθηκαν στο ναυάγιο, ενώ το υπόλοιπο πλήρωμα παραλήφθηκε από παραπλέοντα σκάφη.
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ	Κυπριακή	19.373	1977	Κατά το ταξίδι Σάν Φρανσίσκο για Δακάρ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 9/10.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Κυπριακή	16.128	1970	Κατά την φορτοεκφόρτωση στο Λιανουγκάγκ, στις 6/10, υπέστη βλάβη στη μηχανή.
ΣΚΥΡΟΣ	Μάλτας	19.920	1966	Κατά την άγκυροβόληση στην Ίντσόν, στις 26/10, συγκρούστηκε με τα φορτηγά «Sound Bay» και «Pacific Beauty» και υπέστη έλασμα-τουργικές ζημιές.
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ	Κυπριακή	6.172	1975	Κατά την εκφόρτωση στο Ρίο Ιανέιρο, στις 16/10, υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή.
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	Λιβεριανή	31.725	1976	Επιθεωρήθηκε στο Λόγκ Μπήτς συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στην Άμβερσα στις 2/9.
ΦΙΛΙΑ	Έλληνική	7.201	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά της Κρήτης στις 15/10 και ρυμουλκήθηκε στο Άσντοντ.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΑΡΟΣ	Έλληνική	17.355	1973	Υπέστη απώλεια της άγκυρας στο Μπιλμπάο στις 30/9.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Έλληνική	6.471	1984	Κατά το ταξίδι για Κεηπάουν υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 20/10.
ΜΙΚΤΟ:				
ΡΟΔΟΣ	Έλληνική	70.282	1977	Κατά το ταξίδι Δουνκέρκη για Τουμπαράο υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 15/10.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερή σέ υψηλά επίπεδα ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Ὀκτωβρίου, μέ προφανή τή προσπάθεια τῶν ναυλωτικῶν οἰκῶν νά καθυστερήσουν φορτώσεις ή νά τεμαχίσουν φορτία σέ μικρότερες παρτίδες γιά νά ἐπιτύχουν χαμηλότερους ναύλους.

Οἱ ἐγκρίσεις τοῦ Ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Γεωργίας γιά ἐξαγωγές δημητριακῶν πρὸς τήν ΕΣΣΔ συνεχίζονται, ἡ Καναδική κυβέρνηση συζητᾷ τή πώληση στοῦς Σοβιετικούς πλέον τῶν ἑξὶ ἐκατομ. δημητριακῶν, καί παράλληλα ὑπάρχουν τά φορτία πρὸς τή Σαουδική Ἀραβία, τήν Αἴγυπτο καί τήν Κίνα, μέ ἀποτέλεσμα κανεῖς νά μήν μπορεῖ νά ὑπολογίσει τό συνολικό μέγεθος τῶν πρὸς μεταφορά φορτίων τοῦς προσεχεῖς δύο μῆνες.

Στόν Ἀτλαντικό ὑπῆρξε ἐμφανής ἀπουσία πλοίων πάναμαξ μέ ἀμεσες παραδόσεις καί οἱ ναῦλοι μέ προορισμό τήν Ἀπὼ Ἀνατολή ἐφθασαν καί σέ ὀρισμένες περιπτώσεις ξεπέρασαν τά δολ. 27,00.

Στόν Εἰρηνικό παρατηρήθηκε κάποια μείωση τῆς ροῆς φορτίων, ἀλλά κατά τοῦς παρατηρητές τῆς ἀγορᾶς τό φαινόμενο κρίνεται ὡς παροδικό καί ἀναμένεται μεγαλύτερη κινητικότητα τόν Νοέμβριο.

Ἐκτός ἀπό τόν τομέα τῶν δημητριακῶν, ἐνθαρρυντική εἶναι ἡ συμφωνία πού συνήσαν οἱ Ἰάπωνες μέ τοῦς Νοτιοαφρικάνους, βάσει τῆς ὁποίας θά εἰσάγουν περί τοῦς 4 ἐκατομ. τόννους σιδηρομετάλλευμα τό χρόνο, κατά τήν ἐπόμενη πενταετία.

Μικρή ὑπῆρξε ἡ συνεισφορά τῶν ὑπολοίπων κατηγοριῶν φορτίων στήν ἐξέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ ὑπὸ ἐξέταση δεκαπενθήμερου, ἀν καί οἱ πληροφορίες ὁμιλοῦν γιά ἀνοδο τῆς ζήτησης γαιανθρά-

κων ἀπό τίς χαλυβουργίες τῆς Εὐρώπης ἀπό τά μέσα Νοεμβρίου.

Ξεφεύγοντας ἀπό τά στενά ὄρια τοῦ παρόντος δελτίου, ἀξίζει νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι οἱ τιμές τῶν πάναμαξ ἔχουν ἀνέβει πλέον σέ πολύ ὑψηλά επίπεδα πού δέν δικαιολογοῦνται ἀπό τοῦς σημερινούς ναύλους — ἤδη τά 30 ἐκατομ. δολ. λάρια γιά πλοῖα ναυπηγήσεως 1989 - 90 ἔχουν ξεπερασθεῖ — μέ δικαιολογημένο πλέον τό ἐρώτημα, πῶς θά ἀποσβεστοῦν τά πλοῖα αὐτά σέ τέτοιες τιμές ἐάν δέν ἀνέβουν οἱ ναῦλοι;

Ἄς δοῦμε ὅμως πῶς διαμορφώθηκαν τά επίπεδα τῶν ναύλων κατά τό διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερο στίς βασικές κατηγορίες φορτίων.

Σιτηρά:

- 60.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24,50.
- 54.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 26,60.
- 53.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Κόντινεντ, δολ. 14,62.
- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 27,50.
- 50.000 τόν. Κόντινεντ γιά Σαουδ. Ἀραβία, δολ. 26,00.
- 33.000 τόν. Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ γιά Σαουδ. Ἀραβία, δολ. 23,50.
- 30.000 τόν. δύο λιμάνια Νοτ. Ἀμερικῆς γιά Κόντινεντ, δολ. 20,25.
- 18.000 τόν. Μεγ. Λίμνες γιά Λισαβώνα / Ἀμβούργο, δολ. 28,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τόν. Μπόκα Γκράντε γιά Ἰαπωνία, δολ. 12,35.
- 120.000 τόν. Τουμπαρό γιά Κίνα, δολ. 13,25.
- 110.000 τόν. Νιοῦ Σάουθ Γουέιλς

γιά Ταραγκόνα, δολ. 13,85.

— 110.000 τόν. Πόρτ Καρτιέ γιά Ρότερνταμ, δολ. 6,00.

Γαιάνθρακες:

- 150.000 τόν. Πόρτ Κέμπλα γιά Χάβρη, δολ. 13,75.
- 100.000 τόν. Βαλτιμόρη γιά Μάνεϋποϊντ, δολ. 7,20.
- 60.000 τόν. Ρόμπερτς Μπάνκ γιά Γκιζόν, δολ. 14,00.
- 60.000 τόν. Χέϊ Πόϊντ γιά Καοσιούγκ, δολ. 7,95.
- 58.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Ἰσπανία, δολ. 11,00.
- 55.000 τόν. Μαρακάϊμπο γιά Φός, δολ. 10,30.
- 55.000 τόν. Βαλτιμόρη γιά Γκέντ, δολ. 9,75.

Λιπάσματα:

- 25.000 τόν. Ντακάρ γιά Ἰνδία, δολ. 37,00.
- 25.000 τόν. Ἀκαμπα γιά Ρότερνταμ, δολ. 9,00.
- 14.500 τόν. Ἀλ Τζουμπάιλ γιά Ἰνδία, δολ. 18,00.

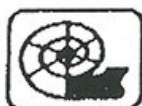
Ζάχαρη:

- 28.000 τόν. Ντῶρμπαν γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 28,00.
- 15.000 τόν. Αὐστραλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 19,25.
- 14.400 τόν. Ἀγ. Μαυρίκιο γιά Λονδῖνο, λίρες 16,75.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στήν Ἀπὼ Ἀνατολή τά ἡμερήσια μισθώματα τῶν πάναμαξ κυμάνθηκαν περί τά δολ. 12.000 τήν ἡμέρα καί στό Κόντι-

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

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

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

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

νεντ περί τὰ δολ. 13.000 τήν ημέρα.

Στόν 'Ατλαντικό οι απαιτήσεις της πλοιοκτησίας ήταν σαφώς υψηλότερες και βελτίωσε αρκετά και τὰ μισθώματα των handymax και των handy, ενώ εκδηλο ὑπῆρξε τό ενδιαφέρον των ναυλωτῶν γιά κλεισίματα 3-6 μηνῶν.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 65.800 τον. d.w. τοῦ 1981, παράδοση 'Ιαπωνία γιά διάρκεια 4-6 μηνῶν δολ. 13.250 τήν ημέρα.

— 61.600 τον. d.w. τοῦ 1980, παράδοση Ταγκακόνα γιά διάρκεια 3-5 μηνῶν μέ ἐπαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 12.900 τήν ημέρα.

— 48.300 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση 'Απω 'Ανατολή γιά διάρκεια 3-5 μηνῶν, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

— 41.400 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση Βραζιλία, ἐπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 13.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 160.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

— 37.700 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση Μαλαισία, ταξίδι μέσω Βορ. Αὐστραλίας μέ ἐπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

— 28.600 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Βρετανία, ἐπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

— 22.700 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Βορ. Εὐρώπη, ἐπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ ἐξαίρεση τήν ἀγορά τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ὅπου τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων τῶν VLCC's σημείωσαν ἀνοδική ἐξέλιξη, ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων παρέμεινε ἀτονη στίς ἄλλες βασικές περιοχές φορτώσεων κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Ὀκτωβρίου.

'Αρχίζοντας ἀπό τόν Περσικό Κόλπο, τὰ καθαρά VLCC τῶν 280.000 τόνων πληρώθηκαν WS 65 γιά τή Δύση, μέ ὀψιόν WS 70 γιά 'Ερυθρά Θάλασσα.

Κάποια ἀναλαμπή δραστηριότητας σημείωσε καί ἡ Βόρεια Θάλασσα μέ ὀρισμένα φορτία 70.000 τόνων στά WS 134-137.

'Ιδιαίτερη ἡρεμία παρουσίασαν οἱ ἀγορές τῆς Μεσογείου καί τῆς Δυτικῆς 'Αφρικῆς, ὅπου ἐμφανῶς ἡ προσφορά πλοίων ξεπερνοῦσε τή ζήτηση καί οἱ ναῦλοι παρουσίασαν μεγάλες αὐξομειώσεις.

Τέλος, σέ ἀργούς ρυθμούς κινήθηκε καί ἡ ἀγορά τῆς Καραϊβικῆς μέ ναύλους περί τὰ WS 130-145 γιά τὰ συνήθη φορτία τῶν 50-70.000 τόνων, ἐνῶ ἀντίθετα αὐξηση σημείωσε ἡ ροή καθαρῶν φορτίων ἀπό τή περιοχή.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 30.000 τον. Περσικό Κόλπο γιά τή Δύση, WS 58,75.

— 245.000 τον. Περσία γιά 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 65.

— 235.000 τον. Περσικό Κόλπο γιά Ταϊβάν, WS 57.

— 130.000 τον. Δυτ. 'Αφρική γιά Καραϊβική, WS 67,5.

— 120.000 τον. Αἴγυπτο γιά 'Αγγλία, WS 75.

— 80.000 τον. Λιβύη γιά 'Ιταλία, WS 95.

— 72.000 τον. Βορ. Θάλασσα γιά Νορβηγία, WS 135.

— 70.000 τον. 'Ανατολ. ἀκτή Μεξικοῦ γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 122,5.

— 50.000 τον. Καραϊβική γιά Βορ. 'Αμερική, WS 117,5.

Στά καθαρά φορτία:

— 40.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Βορ. Εὐρώπη / Μεσόγειο, WS 130.

— 36.000 τον. Σαουδ. 'Αραβία γιά Βορ. 'Αμερική, WS 135.

— 30.000 τον. Καραϊβική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 240.

— 30.000 τον. 'Αλγερία γιά Βορ. Εὐρώπη, WS 120.

βρίου 15-30.

ΚΑΣΣΟΣ: Τουμπαρό 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 13,25 φίο, φόρτωση κλίμακας /25.000 τον. ἐκφόρτωση, Νοεμβρίου 3-17.

Α'ΤΡΟΝ ΑΝΤΩΝΗΣ: Πόντα ντό Οὔμπο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 8 φίο, 5 ἡμέρες, Νοεμβρίου 10-20.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαίη 58.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ισπανία, δολ. 11 φίο, φόρτωση κλίμακας /10.000 τον. ἐκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-15.

ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ: Μισισσιππί 48.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 14,75 φίο, 9 ἡμέρες, Νοεμβρίου 2-10.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Ρόττερνταμ 23.000 τον. σκράπ Βομβάη, δολ. 34 φίο, 10.000 /1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 14.625 φίο, 10 ἡμέρες, Ὀκτωβρίου 26-31.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ: Τάραντο 25.000 τον. σίδερα Νότιο Κορέα, δολ. 41,50 φίο, 1.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ὀκτωβρίου 24-30.

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. σιτηρά Λισαβώνα / 'Αμβούργο, δολ. 660.000 κατ' ἀποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Νοεμβρίου 2-10.

ΝΙΤΣΑ: Χέϊ Πόιντ 36.000 τον. γαϊάνθρακες Βισακαμπατάμ, δολ. 17,50 φίο, 17.500/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-30.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Τίλμπουρι 49.000 τον. κριθῆς 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 22,50 φίο, ὀψιόν 'Αραβ. Κόλπο δολ. 26,00 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-11.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.500 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση Πάσσερο ἀρχές Ὀκτωβρίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικοῦ, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 37.700 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση 'Ιαπωνία ἄμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Εἰρηνικοῦ, δολ. 9.000 τήν ημέρα.

ΕΚΤΩΡ: 33.650 τον. d.w. τοῦ 1974, παράδοση 'Ινδία ἀρχές Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικῆς μέ ἐπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.300 τήν ημέρα.

ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤΣ Ν.: 28.600 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση ΗΒ Ὀκτωβρίου 20, ἐπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 70.280 τον. d.w. τοῦ 1986, παράδοση 'Ιαπωνία ἄμεση, κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 1 2.500 τήν ημέρα.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.: 35.430 τον. d.w. τοῦ 1975, παράδοση Κόντινεντ Ὀκτώβριο, ἐπανα-

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 27,50 φίο, 11 ἡμέρες, Νοεμβρίου 14-25.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τον. γεννήματα Σοβιετικό λιμάνι Μαύρης Θά-

λασσας δολ. 24,50 φίο, 5 ἡμέρες /3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΠΥΘΙΑ: Νιού Σάουθ Γουέιλς 110.000 τον. γαϊάνθρακες Ταγκακόνα, δολ. 14 φίο, 40.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμ-

Τά ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

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

παράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: 22.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τής τέλη Όκτωβρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Άπωνία, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Τερνεύζεν Όκτωβρίου 10, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 16.500 τήν ημέρα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Καοσιούνγκ Νοεμβρίου 7-15, κυκλικό ταξίδι μέσω Ίνδίας, δολ. 15.900 τήν ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ Νοεμβρίου 4-12, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 6.300 τήν ημέρα, πλέον δολ. 137.000 για πλού υπό έρμα.

ΒΗΤΑΓΚΡΕΊΝ: 26.960 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. Άφρική Όκτωβρίου 26-31, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 τήν ημέρα.

ΚΟΡΑΛ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Δυτική άκτή Καναδά Νοεμβρίου 1-10, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 6.150 τήν ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΑΦΝΗ: 64.870 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Κόντινεντ με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 12.750 τήν ημέρα.

ΜΥΡΙΝΑ: 65.860 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ Όκτώβριο ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 17.000 τήν ημέρα.

ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ: 15.175 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη Όκτωβρίου, έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 8.100 τήν ημέρα.

ΑΛΚΙΜΟΣ: 41.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σάντος άρχές Νοεμβρίου, έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 13.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.975 τήν ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 61.632 τον. d.w. του

1980, παράδοση Ταραγκόνα μέσα Όκτωβρίου, ταξίδια 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 12.900 τήν ημέρα.

ΜΗΛΟΣ: 48.280 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άπωνία άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

ΠΑΝΘΕΑ: 61.90 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γδύνια Όκτωβρίου 20-30, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρόττερταμ τέλη Όκτωβρίου, ταξίδια 100 ημερών με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.400 τήν ημέρα τής πρώτες 60 ημέρες, δολ. 13.000 τήν ημέρα τής υπόλοιπες.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΊΖ: Περσικό Κόλπο 310.000 τον. Δύση, WS 52,5, Νοέμβριο.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ταϊβάν, WS 57, Όκτωβρίου 28.

ΧΟΥΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 265.000 τον. Βραζιλία, WS 53, Όκτωβρίου 26.

ΧΑΒΑΊ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Περσικό Κόλπο 71.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 105, Όκτώβριο.

ΚΩΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Μομπάσα, WS 90, Όκτωβρίου 90.

ΓΟΥΊ'ΣΝΤΟΜ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 54,5, Όκτωβρίου 29.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Κάργκ Αϊλαντ 260.000 τον. Δύση, WS 52,5, Όκτωβρίου 15.

ΓΙΟΥΡΟΠ: Ράς Ίσα 240.000 τον. Ίσπανία, WS 61, άρχές Νοεμβρίου.

ΛΗΓΚΑΣΥ: Ράς Τανούρα καί Κάργκ Αϊλαντ 255.000 τον. Βραζιλία, WS 53,75, Όκτωβρίου 22.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. Καραϊβική / Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 77,5, Όκτώβριο.

ΜΠΡΗΤΕΝ: Σιντί Κερρί 60.000 τον. Ίταλία, WS 100, Όκτωβρίου 22.

ΠΡΟΣΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 31.000 τον. διάφορες άψιόν, WS 165, Όκτωβρίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Πουέρτο λά Κρούζ 85.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 92,5, Όκτωβρίου 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Άμουαΰ Μπαίη 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 85, Όκτωβρίου 22.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 31.000 τον. διάφορες άψιόν, WS 170, Όκτωβρίου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Γιαμπού καί Ράμπιξ Μπαίη 113.000 τον. Πόρτ Στανβάκ, WS 77,5, Όκτωβρίου 30.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Ές Σάϊντερ 80.000 τον. Ίταλία, WS 96, Όκτωβρίου 21.

ΣΗΓΟΥΊ'ΝΤ ΙΙ: Ταρτούς 50.000 τον. Τριέστη, WS 145, Όκτωβρίου 31.

ΦΙΝΕΣ Λ.: Βενεζουέλα 37.000 τον. Άνατολ. άκτή Μεξικού, WS 170, Όκτωβρίου 24.

ΑΡΑΜΙΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 50, Νοεμβρίου 3.

ΧΩΚ: Καραϊβική 50.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Όκτωβρίου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΞΣ: Σκίκντα 27.500 τον. νάφθας, ΗΒ/ Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 130, Όκτωβρίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΊ'Υ: Μπράς Ρίβερ 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 75, Νοεμβρίου 1.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 58.000 τον. άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 115, Όκτωβρίου 24.

ΒΥΤΙΝΑ: ΔΥτ. Άφρική 120.000 τον. ΗΠΑ, WS 70, Όκτωβρίου 20.

ΚΑΣΣΟΣ: Μπράς Ρίβερ 120.000 τον. Ίταλία, WS 67,5, Νοεμβρίου 1.

ΑΞΩΝ: Περσικό Κόλπο 136.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 85, Όκτώβριο.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 105, Όκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Γιαμπού 30.000 τον. νάφθας ΗΒ/ Κόντινεντ δολ. 550.000 κατ' άποκοπή.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 76.000 τον. Λαβέρα, WS 97,5, Όκτωβρίου 26.

ΟΘΩΝΗ: Μαύρη Θάλασσα 29.000 τον. Μεσόγειο, WS 140, Όκτώβριο.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Μίνα έλ Χαρίγκα 80.000 τον. Ίταλία, WS 90, Όκτωβρίου 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Δυτ. Άφρική 120.000 τον. Ίταλία, WS 70, Νοεμβρίου 3.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σάιντ Κρούα 42.000 τον. καθαρά

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

Νέα Υόρκη, WS 179, Νοέμβριο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άμουαυ Μπαή 30.000 τον. καθαρά Πόρτ Έβεργκλεϊτς, WS 270, Όκτωβρίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ: Σκίνα 27.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 130, Όκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: Νοβοροσίσκ 35.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 130, Όκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Ιταλία 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 120, Όκτώβριο.

ΣΟΠΕΝ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά Άκτιή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 175, Όκτώβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 380.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 58,75, Νοεμβρίου 6.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 280.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 62,5, Νοεμβρίου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Μπετζάια 80.000 τον. Λαβέρα, WS 105, Όκτωβρίου 31.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Άνατολ. άκτιή Μεξικού 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 145, Όκτωβρίου 28.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Νοεμβρίου 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σιντί Κερύ 120.000 τον. Ιταλία, WS 67,5, Νοεμβρίου 2.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Όκτωβρίου, 1991

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	96.00	183.00
Γένοβα	98.00	238.00
Άμβούργο	102.00	204.00
Χάβρη	103.00	232.00
Πειραιάς	104.00	230.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαϊδ	100.00	265.00
Τζέντα	99.14	223.51
Ράς Τανούρα	92.42	196.35
Ήν. Άρ. Έμιράτα	92.00	213.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	98.00	226.00
Ντακάρ	114.00	230.00
Λάς Πάλμας	97.00	216.00
Θέουτα	96.00	224.00

Ντάρμπαν 86.00 218.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	100.00	300.00
Σίδνεϋ	100.00	210.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	198.00
Σιγκαπούρη	97.00	183.00
Τόκιο	91.00	225.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	86.00	206.00
Νέα Υόρκη	92.00	205.00
Χάμπτον Ρόουντς	98.00	204.00
Χιούστον	78.00	175.00
Νέα Όρλεάνη	78.00	175.00
Λός Άντζελες	90.00	200.00
Κρίστομπαλ	94.00	210.00
Ρίο Ιανέιρο	112.00	329.50
Μπουένος Άϊρες	112.00	221.00
Μοντεβιδέο	110.00	230.00

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



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 185 36 Piraeus Tel 4519266 4180593 4516195 4180916
Tlx 241150 213207 GMS GR 213025 SSK GR
Teletax 4182432

As you approach the threshold of a new century, we THE MASTERS of the PASSENGER / CRUISE / FERRY/RO-RO / CATAMARAN ship markets can steer your passage to the Horizon of Success.

What's more, our team of Brokers possess of unique knowlegde of the International Dry Cargo and S + P market and can lead you on a Great Circle Course through the provision of our FIVE STAR quality service.



MASTERS SHIPPING CO.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

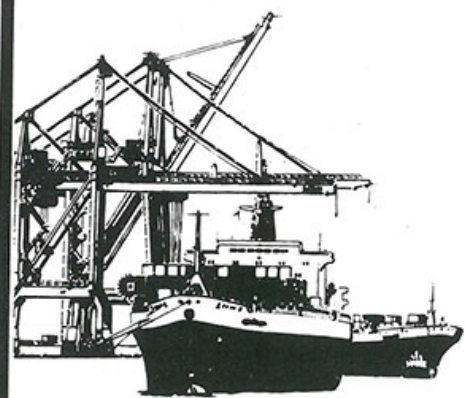
TELEPHONES: 4131883, 4131884, 4131885, 4520252, 4518652, 4525421, 4137091
4184637, 4184951, 4184738, 4184739, 4184740

TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776, 213455, 212427, MAST GR.

TELEFAX: 4531053, 4511240

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

NAFTIKA CHRONIKA



PIRACY AND MARITIME FRAUD

The International Maritime Bureau has announced that within the next three months it will set up a local office in the Far East to promote and coordinate the battle against modern piracy. At the same time, next November, a special meeting will be held in Malaysia to harmonise the legislation of various countries on the subject.

The world record for piracy is held by the waters of south-east Asia and mainly the China Sea area which is considered far more dangerous in this respect than the shores of West Africa, the Caribbean and Brazil.

In a recent report distributed by the IMB to police authorities in the Far East, details are given on illegal acts such as the deviation of ships, the theft of containers and the fraudulent sale of cargoes which make up modern piracy and maritime fraud. The ghost-ship phenomenon is also analysed — the case of a ship that loads a cargo and then disappears without a trace. Those responsible for such acts move in various areas, taking advantage of the loopholes that exist in the legislation of countries in the area.

It should be stressed, however, that serious efforts to restrict this evil have already been made by the governments of Singapore, Malaysia and the Philippines. It is said, also, that many pirates who have committed acts of violence have been arrested and in the Philippines, one of the ringleaders of a pirate gang has been sentenced to death.

SHIPPING COOPERATION WITH THE SOVIETS

A Soviet maritime delegation visited Greece last week headed by the deputy minister of mercantile marine, Mr. G. Gerasimshiouk. The impression gathered was that the delegation did not have anything specific in mind but was prepared to discuss any positive proposals for cooperation.

The confusion that now prevails in the Soviet Union appears to have affected the maritime scene as well. Three Baltic shipping companies have seceded and there is the likelihood that the shipping companies of other republics such as the Ukraine and Georgia will follow suit. Thus, Greek shipping men are resolved to proceed with caution and the enthusiasm that marked contacts between both sides before last August's attempted coup appears to have waned.

Nevertheless, both sides agreed to discuss prospects of further cooperation and to adopt a common stand with regard to shipping matters that crop up internationally. Also discussed were facilities to be extended to Soviet ships in Greek ports and to Greek ships in Soviet ports.

The Soviet delegation also visited the offices of the Greek Shipowners' Union where they were greeted by the president, Mr. Yannis Goumas and other GSU executives. An announcement released later by the GSU stated that the Soviets has been asked to give a broader definition of their intentions to make it possible for Greek shipowners to respond accordingly.

A NEW PROPOSAL

In an effort to escape from the present impasse regarding a common EC policy on shipping, the setting up of a European Shipping Organisation has been proposed which would group together all the interested parties (shipowners, shipbuilders, etc.) to lay down an overall policy.

The proposal was made by the vice-president of the European Commission and the Transport commissioner. It will be examined by the Commission and then submitted to the EC's Council of Transport ministers.

There were positive reactions to the proposal since it expresses, for the first time, the EC's will to define a

It was also agreed that Soviet crews would be trained on Greek ships and also employed on them within the limits of the acts of approval, mainly as technicians and catering personnel. The Soviets asked Greek shipowners to invest not only in shipping but in the tourist field as well (hotels, hotel management, etc.). The possibility of Greeks using Soviet ships was also discussed but the difficulty there is the age of these ships and their bad maintenance.

Finally, it was agreed to install a representative of the GSU in Moscow who would occupy himself with the GSU's Soviet relations.

At the joint press conference held by the Greek minister, Mr. A. Pavlides and the Soviet deputy minister on October 24, those attending were given to understand that the framework of cooperation, besides the institution of joint shipping enterprises, could include:

- the repair of Soviet ships at Greek yards.
- cooperation in the use of the ports of both countries
- the employment of Soviet seamen on Greek ships.

Also announced was the establishment of a Shipping and Trade Centre in Moscow which would give information on Greek shipping, and the appointment of a mercantile marine attache to the Soviet Embassy in Athens.

Mr. Pavlides is to visit the Soviet Union next March.

policy aimed at developing European shipping activity, beyond the isolated measures for boosting competitiveness, in an area which is becoming increasingly internationalised.

Although it is still too early to say what such an Organisation will consist of exactly and how its decision-making would be carried out, it is considered likely that the interested parties will be activated and asked to outline their particular problems.

THE YUGOSLAV CRISIS

The crisis in Yugoslavia, which has now gone on for months, is causing much concern to Lloyds underwriters. The blockade of Croatian ports, the air and sea bombardment of the

SULZER DIESEL ENGINES AT THE NORTH POLE



On September 7th, 1991 the Swedish icebreaker «Oden» reached the North Pole. Powered by her four Sulzer 8ZA40S medium-speed diesel engines totalling 18 000 kW (24 500 bhp) output, the «Oden» thus became the first nonnuclear powered ship to reach the North Pole.

Operated by the Swedish National Administration of Shipping and Navigation, the «Oden» was built by Götaverken at Arendal. When she was completed in 1989, she embodied the latest icebreaker technology with a hull form that was designed for great manoeuvrability in ice and to leave a smooth-sided clear channel. She is also notable as the first Baltic icebreaker to have a mechanical transmission from her main diesel engines instead of the electric transmissions previously used.

During the voyage through the Arctic ice, the Sulzer diesel engines ran to the full satisfaction of the operators. Shipboard electrical supplies on the «Oden» are also maintained by Sulzer diesel engines, namely four 6AT25H auxiliary diesel engines, each of 1270kW (1730 bhp) output at 1000 rev/min.

The journey to the Pole involved pushing through pack ice 3 - 4 m thick with route-finding being aided by pictures from satellites and by observation from two helicopters. The «Oden» was part of an international scientific expedition, that included icebreakers from Germany and the USA, to undertake meteorological and oceanographic research in the Arctic Ocean. She carried some 50 scientists from Sweden, Canada, Germany, Finland and Norway.

port of Sibenik by the federal army, the closure of the port of Loce and other, similar developments have provoked corresponding reactions with regard to insurance coverage in the area.

The immediate effect on the insurance market had already become apparent in the level of war risks insurance both in ship insurance and in cargo insurance. War risks insurance for voyages to and from Yugoslavia was revised because of the dangers in the area. The London underwriters, via Lloyds Association and the London Underwriters Institute have declared the Yugoslav sea area as «held cover», meaning that premiums for voyages to and from the Yugoslav coast will be set by insurers on a case by case basis.

FLOATING ISLANDS

Japan, with its restricted land space and its meagre natural resources, now intends to use the large sea area accorded to it by the 200 mile limit.

To this end, it has set up the Union of Floating Constructions which includes 14 large construction companies, iron works, shipyards, insurance companies, banks, etc. with the aim of setting up floating islands upon which would be built such things as airports, heliports, floating expressways, holiday resorts and conference centres, power stations, gas and petroleum products storage facilities, shipping and fishery research centres, houses, hotels, restaurants, parks, stadiums, anchorages, port terminals transshipment centres, wa-

ste disposal centres, recycling plants, etc.

The idea of these floating islands is attractive, not only because they can be installed anywhere and do not disturb the life of coastal settlements, but because they are cheaper than land installations and do not involve soil surveys and land costs.

So far, only the Netherlands have fought and won the battle against the sea. Perhaps Japan is next in line.

THE 9TH ANNUAL INTERNATIONAL MEETING

The present condition and prospects of the world economy and the shipping markets, the outlook for shipbuilding and the viewpoint of the financiers are among the issues to be addressed this year at the 9th annual international meeting, organised by the Piraeus Marine Club with the cooperation of the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School, London.

Shipping personalities and experts from wide spectrum will exchange views and ideas regarding the challenges facing the shipping industry, during the two-day meeting which will take place on November 14th and 15th at the Piraeus Marine Club.

ELDERLY VESSELS INVOLVED IN MORE SERIOUS MARINE CASUALTIES

Over a third of all serious marine casualties reported to Lloyd's Information, a division of Lloyd's of London Press, last month involved elderly vessels running aground.

Last month, vessels running aground were almost twice as frequent an occurrence as the next most frequent casualty type. Machinery damage accounted for 20% of all reported serious casualties, fire and/or explosion for 12% and hull damage for 9%.

The analysis by age shows that the older a vessel becomes the more likely she is to be involved in a serious casualty.

Vessels under 10 years old accounted for an average of only 8% of accidents reported last month (up to four years old 7.5%, between five and nine year 9%). Ships of 10 to 14 years of age were responsible for 21% of casualties

SHIP CASUALTIES: A MATTER FOR ALL

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) in conjunction with the International Bulk Journal held its second Seminar on bulk ship losses and casualties in Hong Kong on October 15th. The first was in Oslo last June.

Speaking in Hong Kong, Spyros Polemis, who chaired the Seminar emphasised that some means had to be found of eliminating casualties. This need was urgent. But all parties — shipowners, cargo interests, classification societies, stevedores, shipbuilders and insurers — had a part to play.

«Shipowners» he said «had to continue to provide well found and safe vessels with good and experienced crew» «Shipbuilders had to reassess old assumptions, carefully analyse modern trading, loading and unloading procedures and reconsider materials and scantlings in this context».

«Classification societies, had to reevaluate designs with owners, operators and builders and how these, together with operation and maintenance, could be improved». «The insurance industry had to cooperate with owners and class societies when reviewing casualties, seeing what lessons are to be learned and how safety can be enhanced».

Mr. Polemis issued a special appeal to Flag states «They must» he urged «monitor vessels and hold full and open public enquiries publishing all details in the event of casualties».

«Charterers also» he explained «had to accept that increased safety and reliability inevitably meant higher freight rates». «Stevedores, both loading and discharging, had a vital role in ensuring that both operations did not put impossible or unreasonable

Commenting on the related and important subject of «quality» in management, Intercargo's Chairman Dr. Frank Chao said that «the Association stands for the highest standards in operation and management. But standards have to be set, not on a piece-



strains on vessels nor damage the ships structure. They are an essential element in the chain». «It remained» he added «as important as ever that protective coatings on all cargo and other spaces were properly applied and maintained to afford guaranteed protection».

The Seminar was attended by over 150 representatives of all interests from a number of different countries and regions.

meal or ad hoc basis but at full international intergovernmental level».

He urged that full weight be put behind IMO's work in this regard. It would be up to national administrations to audit compliance. Meantime he suggested «Classification societies should concentrate their efforts along the lines of their well established expertise rather than being drawn into new areas outside their proper role».



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

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 αμνητό 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 αντίτυπο..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενογλώσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε - δ. = δέχθηκε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA GALHNH	73	8243
AGIA ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
AGIA EYΘYΜΙΑ	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA ΤΡΙΑΣ	74	18819
AGIASOS	82	38000
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS MHNAΣ	75	32760
ADAMAS	83	45293
AEIOS	72	3085
AEIOS EEPPEΣ	69	8326
AEIΩNAI	67	9443
AEIΩNAI	74	55783
AEIΩNAI SKAY	76	11084
AEIΩNAI SKIPER	84	16800
AEIΩNAI TSEM	85	16800

AIOΛIK PHΦEP	78	6933
AIPHNH EMEPANNT	77	9136
AIPHNH NTETITNY	71	78021
AIPHNH ΣΑΦAIP	77	9136
AITZIAN ΓΟΥTNT	83	20960
AITZIAN ΛA'TON	77	38484
AITZIAN NTOLAFIN	83	35000
AITZIAN ΣH	73	53964
AITZIOS (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAT	78	13889
AKPO	83	35911
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTH	77	14998
AEAEANAP	74	10058
AEAEANAPPIA	75	22575
AEAEANAPPIA	81	14641
AEAEANAPPOΣ II	77	1598
AEAEANAPPOΣ III	77	1584
AEAEION XOOYΠ	68	9084
AEIKPATOP	83	15857
AEIN II	69	10650
AEKAIOS	77	11213
AEKIMOΣ	85	24700
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIS	73	13631
AEKYONIS (δ.)	91	56580
AEAMA	80	11584
AEAMPETA	84	17882
AEI AMALIA	84	14103
AEI ΔANAOC	84	14103
AEΦA ΣAN (δ.)	72	52440
AEΦA SKAY	74	52459
AEΦA CTAP (δ.)	72	51818
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TΣAΛΛENTZ	84	10511
AEΦA ΦEITΘ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMANTEOYΣ	84	36958
AMILLA	72	13631
AMOLIANH	75	34366
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAPΓEA AΠOΛAO	79	10996
ANAPΓEA APKONAT	81	36081
ANAPΓEA APHΣ	80	10996
ANAPΓEA ATΛAZ	84	10511
ANAPΓEA BENTZOYP	89	36781
ANAPΓEA BIKTOYP	79	10996
ANAPΓEA ΓKΛOPY	74	13633
ANAPΓEA ΓOY'INTOM	74	13348
ANAPΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAPΓEA EEPPEΣ	82	29487
ANAPΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAPΓEA ΛHNTEP	85	14400
ANAPΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAPΓEA MAIT	78	13889
ANAPΓEA NTIKKNITY	84	24643
ANAPΓEA ONECTY	83	18641
ANAPΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAPΓEA ΠITΣ	74	13631
ANAPΓEA ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAPΓEA ΠPOΠEPITY	76	13633
ANAPΓEA TAEZ	84	24643
ANAPΓEA SKAY	79	10993
ANAPΓEA SKIPIT	78	13889
ANAPΓEA TPATOMΦ	76	13633
ANAPΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAPΓEA ΦINTEAITY	79	13883
ANAPΓEA ΦOPTIOYH	74	13633

πρός Μωχαμέντια 21/8
ε. Νιούκαστλ 10/9
πρός Πειραιά 3/9
μεσογειοιακές μεταφορές
πρός Τσάρλεστον 29/8
ε. Βάρνα 9/9
πρός Κέηπ Ρέις 8/9
πρός Μπάνιμουρ 8/9
ε. Ν. Όρλεάν 7/9
πρός Ρόττερνταμ 8/9
ε. Σάντος 7/9
πρός Μιλδζ 30/8
πρός Μπάρ 8/9
μεταφορές Πάτρας
ε. Λέγκχορν 10/9
α. Σίνες 29/7
πρός Μαλακία 6/9
πρός Ίντσον 31/8
πρός Μπουσάν 4/9

ε. Πλάσε 10/9
πρός Ίταλια 30/8
πρός Μπελόν 26/8
α. Πόρτ Άρθουρ 1/9
πρός Τουρκία 10/9
προς Ίσπανία 14/8
πρός Ίντσον 23/8
ε. Σιγκαπούρη 18/7
μεσογειοιακές μεταφορές
ε. Λαττάκια 19/8
πρός Βανκούβερ 2/9
πρός Μομπιλ 29/8
ε. Πειραιά 28/7
ε. Μπαγκόκ 21/7
πρός Γιαντί 11/8
πρός Όζδα 5/9
α. Τσιτσρούκ 20/8
πρός Μομπάσα 25/8
ε. Πειραιά 1/4
αργεί Πειραιά
προς Μπαντάρ Άμπας
προς Τουρκία 24/8
πρός Μομπάσα 11/9
ε. Νόμμουρκ 4/9
πρός Μπουσάν 5/9
πρός Κουμάν 11/9
ε. Μπουσάν 16/8
προς Βαλπαράϊζο 10/9
α. Τσαραγκόνα 10/9
α. Ντάρμπαν 12/9
α. Μαυρίκι 8/9
πρός Ίταλια 28/8
ε. Χάμπτον 11/9
α. Ζήμπαγκ 1/9
πρός Κίλαγκ 4/9
πρ. «Τεφεού»
πρός Ντάρμπαν 29/8

ε. Άσαλμπορκ 11/9
ε. Άμστερνταμ 11/9
πρός Δ. Αφρική 22/8
πρ. «Αντοία»
πρός Ν. Όρλεάν 4/9
πρός Χιόστον 10/9
πρός Μαρακάιμπο 21/8
πρός Σαγκάη 29/7
ε. Πόρτο Κέμπελ 17/8
πρός Σιγκαντίγκ 11/8
πρός Γιοκοχάμα 22/8
πρός Ν. Όρλεάν 10/8
α. Ήστ Λόντον 4/9
α. Σιγκαπούρη 28/8
πρός Γάνδη 28/8
πρός Άλσκα 23/8
πρός Ίσπανία 23/8
ε. Πρίνς Ρομπερτ 11/9
πρός Κίνα 7/8
πρ. Μανίλα 23/8
ε. Νιούκαστλ 5/9
ε. Ρόττερνταμ 14/9
πρός Τσιουάν 7/9
α. Καλ 4/9
α. Ν. Όρλεάν 8/9
πρός Ρόττερνταμ 2/9
ε. Ν. Υόρκη 1/9
πρός Χό Τσι Μίνχ Σιτ 9/9
πρός Μανίλα 10/9
ε. Τζακάρτα 30/8
πρός Μασάουα 11/9
α. Γεράντον 22/8
ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/9

ANAPΓEA XONOP	76	13633
ANAPΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAPΓEA XOPATIZON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANAE ΛA'TON (δ.)	82	3356
ANAE TA'ΓKEP (δ.)	83	5280
ANASTAZIΣ (δ.)	75	69222
ANAPH	85	34400
ANAPPAΣ	77	15592
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOΣ	85	34500
ANAPPOΣ APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOΣ MEATEMI	73	32781
ANAPPOΣ OKEAANIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA Λ	79	12214
ANNITZA Λ	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK ΣΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOYΠ	85	25300
ANTIMHΛOC (δ.)	72	17355
ANTIPAPPOΣ (δ.)	76	28059
ANTIPOLIE (δ.)	81	30822
ANTONHΣ I. APΓEAIKOYHΣ	89	70000
AOYOPPA ΠEPΛ	76	6051
APAKON	73	10713
APAMIS (δ.)	77	75124
APAMPPEAA	83	13508
APKOY (δ.)	76	19016
APONAYTHΣ (δ.)	78	75588
APONHΣI (δ.)	77	19378
APYPOHNEHΣ (δ.)	91	29500
APΓO EΠEΛOPEP	78	20328
APΓO TPETHTEP	78	20328

ARETH	73	13631
ARETH	89	23454
AREOYΘZA II	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTEAHΣ	85	13600
ARION	73	13633
ARKADI	83	4097
ARKADIA (δ.)	82	30042
ARKAZ	88	36309
ARMENITHEΣ	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEAA	75	22575
ARTEMIS	87	36648
ARTEMIS	77	66259
ΓAPOPYAΛΛIDH (δ.)	65	8344
ARTEMON	84	22172
APXAPΓEΛOC	76	30149
APXAPΓEΛOC	84	25063
APXIMHNAΣ	66	35001
ASHMINA	81	30500
ASKONA	70	13633
ASLEY	74	13633
ASHTP	70	17485
ASUTYPAΛIA (δ.)	76	18343
ASPAANT ΛHNTEP (δ.)	62	18033
ASPAANT TPETHTEP (δ.)	74	128399
ATΛANTIK EMΠEPOP (δ.)	78	35315
ATΛANTIK ΣAN (δ.)	83	37452
ATΛANTIK ΣENBOP	77	37456
ATΛANTIK CEITAP	86	35954
ATΛANTIK COBEPE'IN	81	31654
ATΛANTIK CTEHTEMAN	81	35840
ATΛANTIS (δ.)	75	44601
ATΛAZ	77	11804
AYIΣ	79	10993
AFPIKAN ΓKΛOPY	77	6096
AFPOAITH	66	2335
AFPOIΣ	70	18328

BAΛIAH	72	11076
BAΛIPATIZO PHΦEP	72	5882
BANKOYBEP	77	35716
BANBEΛC	76	11802

πρός Άμβέρσα 5/9
πρός Μπαγκόκ 8/9
πρός Αυστραλία 4/9
ε. Κουνταλ 5/8
πρ. «Vulcanus II»
πρός Τεκριντάγκ 6/9
ε. Τερνέστη 10/9
πρός Άλγερία 25/8
ε. Όζακα 10/9
πρός Ίσπανία 1/9
πρός Ίσπανία 8/9
πρός Χάργκ 17/8
πρός Ίσπανία 29/8
α. Ρόσ Ταουόρα 3/9
πρός Βανκούβερ 2/9
πρός Πακιστάν 1/9

πρός Κοπέ 10/9
πρός Μπουσάν 21/7
ε. Τζιμπούτι 27/8
πρός Πύλο 4/9
πρός Χιόστον 24/8
πρός Νοβοροσίσκ 7/9
πρός Όρν 29/8
πρός Πόντα ντό Ούμπου 31/8
πρός Κασσιούκ 10/9
πρός Κίλαγκ 20/7
α. Δαμίστα 5/9
πρός Χέι Πόιντ 25/8
ε. Ρουέν 12/9
πρός Αύγουστα 10/9
πρός Ούλσάν 18/8
πρός Άρούμα 6/9
πρός Καμάρ 8/8
πρός ΗΠΑ 30/8
πρός Πουέρτο Σαντίνο 20/8
α. Σίνες 7/8
α. Μανίλα 1/9
ε. Γέλα 7/9
ε. Γένοβα 10/9
ε. Ν. Υόρκη 10/9
προς Βανκούβερ 25/8
προς Μπουσάν 21/8

πρός Τζέντα 6/9
πρ. «Gath»
α. Λόρ Άντζελες 6/9
πρός Ίντσον 21/7
ε. Χάιφα 12/9
πρός Μπαγκόκ 10/9
ε. Λισαβόνα 13/8
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μπαλό Τέρμιναλ 17/8
ε. Τζέντα 25/8
ε. Τζουμάι 23/8
α. Βανκούβερ 2/9
α. Φουτζέιρα 9/8
α. Κόμπε 30/8*

α. Κόμπε 30/8
πρός Άντεν 6/9
ε. Μίλανερ Μπαί 10/9
πρός Τσιβάν 31/8
πρός Δ. ΗΠΑ 29/8
πρός ΗΠΑ 10/9
πρ. Κέι Γουέστ 6/9
πρός Ματάν 26/8
πρ. Άντοφαγκάστα 6/8
ε. Άμβέρσα 14/9
ε. Μόντρεαλ 26/8
α. Κουαγιαλίλα 1/9
ε. Νιουμπί 7/8
πρός Αύγουστα 10/9
πρός ΗΠΑ 6/9
πρ. Τσιβάν 3/9
πρ. Γκλάντσον 6/9
πρ. Ίσπανία 1/9
πρ. Ρόττερνταμ 28/8
ε. Βαλλέτα 2/9
πρ. Ύμενη 25/8
α. Μανγιούλ 8/9
αργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάν 31/8

αργεί Πειραιά
ύψιστα σημαία Μάλτας
πρ. Ρόττερνταμ 8/9
πρ. Μπ. Άμπας 23/7

ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΑΝΑΧΙ	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57627
ΒΙΒΗ Μ.	78	16000
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	15889
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΙΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30087
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΠΑΜΑΡΙΑ (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
ΓΚΛΟΜΠΛΑ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΛ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19287
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΞ	74	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40850
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

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
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	89	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
ΕΛΙΞ (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
ΕΜΕΡΑΛΔ	78	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘ.	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208

πρός 'Αλιβέρι 9/9		
α. Πειραιά 10/9		
πρός Ρόδο 7/9		
πρ. «Sunlight»		
πρ. «Noral Cherry»		
υπό ναυπήγηση		
ε. Χιούστον 6/9		
πρός Γαλλία 5/9		
α. Ραβέννα 5/9		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Σιρία 8/9		
πρός ΗΠΑ 27/8		
αργεί Πειραιά		
α. Νταμμά 20/8		

μεσογειακές μεταφορές		
δ. 'Ελσινόρη 22/8		
ε. Λύττελτον 7/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/8		
μεταφορές Φουτζέιρας		
ε. Τερνούζιν 9/9		
πρός Βόλο 28/8		
πρός 'Οδύσσει 10/9		
στή Φουτζέιρας (αποθήκη)		
α. Ράς Σουκχέρ 31/8		
πρός Βαντί Φείραν 10/9		

ε. Τζουμπάιλ 26/8		
πρός 'Αβνά 14/8		
πρός Βενεζουέλα 12/9		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/9		

α. Ν. 'Ορλεάνη 28/8		
πρός Κοστανδόπολη 5/9		
ε. Κεμπέκ 11/9		
ε. Πόρτο Καμπέλο 27/8		
ε. Βερκρούξ 27/8		
ε. Ν. 'Υόρκη 31/8		
πρός Μεξικό 9/8		
πρός ΗΠΑ 6/9		
μετ. «Αχιονέστιν» (μ.)		
πρός 'Αλεξάνδρεττα 29/8		
πρός Πούντα Καρντόν 7/9		
αργεί Πειραιά		
α. Τέμα 8/9		
πρός Ρίσαρντ Μπαίλ 2/9		
πρός Πουάγκ 1/9		
πρός 'Αλεξάνδρεττα 12/9		
πρός Νάντη 11/9		
ε. 'Αβονβούθ 6/9		
πρός Γκαλβεσσόν 7/9		
πρός Τελβάν 9/8		
ε. Γκντάνσκ 10/9		
πρός Κορέα 12/9		
ε. Κασσιόπου 22/8		
α. Ντάρμπαν 26/8		
πρός Περισκό Κόλπο 6/9		
πρός Βομβάη 14/8		
πρός Σκίνα 6/9		
α. Νάπολι 3/9		
α. Φόξ 10/9		
πρός Σκίνα 7/9		
πρός Βραζιλία 1/9		
πρός Γιάσου 12/8		

πρός Χόγκκ 31/3		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Ιαπωνία 3/9		
αργεί 'Αλιβέρι		
πρός 'Αβνά 11/6		
πρός Φουτζέιρας 15/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8		
α. Μαμονάλ 4/9		
ε. Πόρτ Χέντλαντ 10/9		
πρός Πόρτο Τορέζ 16/8		
πρός Φουκουγιμά 4/9		
α. Καρατί 26/8		
ε. Λίβανο 2/9		
πρ. «Μπουκαδούρα»		
πρός Χώρ Φακάν 17/8		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σαγκάη 28/8		
πρός Βαρκελώνη 4/9		
ε. Φουτζέιρας 8/9		

αργεί Βασούρα		
ε. Τζάκσονβιλ 8/9		
ε. Σιγκαπούρη 3/9		
α. Βανκούβερ 5/9		
πρός Κάλχακ 28/8		
πρός Σάλλομ Βόε 3/9		
πρός Πόρτ Χουεμένε 9/9		
ε. Κισαρόζου 5/9		
α. Ροζάριο 19/7		
α. 'Αλεξάνδρεττα 15/8		
πρός 'Αγ. Θεοδώρους 5/9		
ε. Πειραιά 8/9		
στή Πάχη (αποθήκη)		
πρός Νταλιάν 1/9		
ε. Καρατί 20/8		
επιπλήρη αλλοδαπούς		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Βραζιλία 3/8		
πρός Μπουσάν 14/9		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 29/8		
πρ. «Τζόου»		
πρός Πειραιά 2/9		
ε. Πειραιά 5/9		
πρ. «Nerptune Leo»		
α. Πειραιά 7/9		
πρός 'Ιντσόν 15/8		
πρ. «Istanbul Z.»		
πρός Πρίνς Ροζπερ 28/8		

ΕΞΠΡΕΣ	78	12888
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	75	57160
ΕΦΕΣΙΟΣ (δ.)	73	18958
ΕΦΕΣΙΟΣ		

ZANET	66	4503
ZANNH	81	22857
ZEYU	71	87667
ZEPYPOC II	77	18838
ZHNU	81	23100
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΡΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΚΛΟΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΑΞΥ	72	9984
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ	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 Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35718
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	74	12489
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	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	68	22836

πρός Ἀλγκεθίρας 10/9
ἐπισκ. Πειραιᾶ 21/12
ἀργεῖ Πειραιᾶ
πρός Ἰρλανδία 10/9
ε. Τέμα 6/9
πρός Πορτογαλία 7/9
πρός Ὁσλο 8/9
ε. Σ. Ἄννα Μπαίλ 25/8
πρός Μπ. Αἶρες 10/9
πρός Σάντος 19/8
α. Ἀκαρπα 4/9
πρός Μανίλα 10/9
πρός Μπόννου 10/8
πρός Χοντύντα 4/8

ΚΟΝΙΣΤΕΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).	80	19982	πρός Γκλάντσταουν 22/8	MINI ΛΑΜΑ.	70	1591	ε. Χιούστον 10/9
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ.	70	8201	πρός Μασάν 28/8	MINI ΛΑΝΤ.	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 6/9
KOPIANA (δ).	84	38000	α. Τζουμπίλ 17/8	MINI ΛΑΠ.	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 7/9
KORINΘIA (δ.).	69	1579	ε. Μπιγίελα 4/9	MINI ΛΑΞ.	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
KΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.	72	40720	α. Μπρένχαβεν 8/8	MINI ΛΑΤΡΙΑ.	70	1591	ε. Ν. Όρλεάν 14/8
KΡΑΝΤΟΡ.	71	8630	ε. π. w λ θ η	MINI ΛΕ'ΙΜΠΟΡ.	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
KΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).	74	18744	ε. Άλεξάνδρεια 9/9	MINI ΛΕ'ΙΣ.	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
KΡΕΘΝ.	70	18164	ε. Πόρτ Κόλιντ 11/8	MINI ΛΗ.	71	1557	πρός Άράγια 9/8
KΡΗΤΗ (δ.).	73	116104	ε. Φουτζέιρα 2/9	MINI ΛΗΓΚ.	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 20/8
KΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).	86	24900	ε. Ν. Υόρκη 29/8	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1588	πρός Σουρινάμ 21/8
KΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).	86	24900	πρός Αύγουστα 1/9	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ.	72	1562	ε. Σίβιταβέσια 11/9
KΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).	68	14923	α. Φόξ 30/8	MINI ΛΙΜΠΡΑ.	70	1592	α. Μουπίλ 5/9
KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΪΒ (δ.).	74	42470	πρός Καβάλλα 10/9	MINI ΛΙΝΚ.	71	1592	ε. Πειραιά 16/8
KΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).	67	14928	πρός Πειραιά 9/9	MINI ΛΙΝΤ.	70	1592	αργεί Πειραιά
KΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).	86	26874	δ. Γιβραλτάρ 9/9	MINI ΛΟΟΥΦ.	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).	73	42470	ε. Τζέντα 31/8	MINI ΛΟΥΥ.	71	1598	ε. Πόρτο Έβεργκλίντς 31/8
KΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).	86	24000	πρός Γιάνμου 10/9	MINI ΛΟΤ.	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 1/9
KΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 29/8	MINI ΛΟΤΖΙΚ.	70	1587	ε. Ν. Όρλεάν 28/8
KΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).	74	61054	πρός Ρόξ Σουκχέρ 5/9	MINI ΛΟΥΜ.	74	1577	αργεί Ν. Όρλεάν
KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).	73	61054	πρός Γιβραλτάρ 4/9	MINI ΛΟΥΝΑΡ.	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 8/8
KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).	73	42470	ε. Πειραιά 5/9	MINI ΛΥΜΦ.	75	1587	δ. Πανσά 7/9
KΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).	86	24000	α. Φόξ 12/9	MINI ΛΩΝΤ.	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 8/9
KΡΗΤΗ ΦΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).	86	24000	ε. Φιλέκ 13/9	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ.	70	1580	ε. Ν. Όρλεάν 9/7
KΡΗΤΗ ΦΙΛΕ'ΙΤΜ (δ.).	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι	ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ.	64	4575	ε. Νταμμό 5/9
KΡΙΟΣ.	71	11101	πρός Ισραήλ 17/8	ΜΙΝΟΣ.	75	28082	ε. Ρίγα 5/9
KΡΙΤΙΑΣ.	67	9549	ε. Γκνάνσον 9/9	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.	66	22217	ε. Κωνσταντίνζα 31/8
KΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).	80	19882	α. Σινκαπούρη 28/8	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.	74	28082	δ. Κων/πολή 27/8
KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.	78	21194	πρός Αρμπάταξ 22/8	ΜΙΧΑΗΛ (δ.).	76	51977	ε. Τέξας Σίτυ 15/8
KΥΘΗΡΑ (δ.).	74	67289	πρ. «Σκύρων»	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.	68	23087	ε. Βενετία 5/9
KΥΘΝΟΣ (δ.).	71	17355	πρός Άγγιλα 9/9	ΜΙΧΑΛΗΣ Β..	72	20715	πρός Ν. Όρλεάν 29/8
KΩΣ (δ.).	76	43681	πρ. «Πλακούρας»	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.	78	16726	επιwallθη Έλληνας
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.	81	29710	πρός Γιοαοχόμδα 24/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Π..	82	32239	πρός Κορέα 27/8
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).	77	18658	πρός Πειραιά 10/9	ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ.	69	8047	ψώσσε σημαία Μάλτας
ΛΑΜΚΟΣ.	61	5643	πρός Δρέπανον 10/9	ΜΟΡΙΑΣ.	77	13357	ε. Πειραιά 8/9
ΛΑΚΟΝ.	69	8825	ε. Λάγος 3/9	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.	77	5785	πρός Βερακρούξ 6/9
ΛΑΜΥΡΑ.	83	36000	ε. Νίχδρα 31/8	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500	πρός Πειραιά 5/9
ΛΑΡΑ Σ..	72	8848	α. Ν. Όρλεάν 29/8	ΜΠΑΛΤΙΚΙΟΥΝΤ.	66	3881	πρός Θεσσαλονίκη 9/9
ΛΑΡΡΥ Λ..	70	16306	πρός Κότα Κινουμάλου 12/8	ΜΠΑΤΗΣ.	73	78373	α. Βανκούβερ 5/9
ΛΑΣΙΘΙ.	77	4965	πρός Κόρπαθο 10/8	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.	70	18799	πρός Ν. Υόρκη 10/9	ΜΠΟΕΜ.	72	17728	πρός Κορέα 28/9
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	72	11076	πρ. «Valiant»	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΞΑ (δ.).	63	32029	πρός Κορέα 18/8

ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81108
ΠΑΛΟΜΑ	77	29457
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	18237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.	77	15480
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42238
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΗΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31824
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2798
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'Τ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'Τ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3186
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	15169
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348

ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΙΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΠΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΓΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800

έπωλήθη Έλληνες		
ε. Μπαγκόκ 9/8		
μετ. «Symple» (κ.)		
ε. Αλεξανδρέττα 31/8		
α. Χάιφα 2/9		
ε. Φός 10/9		
σημεία Κύπρου		
πρόξ Λέιβ 9/9		
α. Ακαμπα 29/8		
πρόξ Ιαπωνία 17/8		
πρ. «World Adventure»		
πρόξ Χάμπτον 2/9		
πρόξ Λακάρ 24/8		
α. Μιλγουόκι 22/8		
ε. Πόρτ Κέμπλα 10/9		
πρ. «Σηηλίδας»		
α. Χιοσάτον 17/8		
πρόξ Χόγκ Χόγκ 14/8		
πρόξ Σιγκαπούρη 5/9		
πρόξ Ρότερνταμ 11/9		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/8		
α. Σ. Τζών 27/8		
ε. Άμσδερν 14/9		
πρόξ Πόρτο Έβεργκλιτς 9/9		
πρόξ Γιοκαχάμα 1/9		
πρόξ Θεσσαλονίκη 7/5		
πρόξ Μόντρεαλ 5/9		
πρόξ Περσικό 5/9		
α. Χοντίντα 17/8		
πρόξ Πειραιά 30/8		

ε. Ραβέννα 29/8		
πρόξ Μπ. Άιρες 30/8		
πρόξ Θεσσαλονίκη 9/9		
πρόξ Πειραιά 7/9		
πρόξ Πειραιά 8/9		
πρόξ Άνκονα 9/9		
πρόξ Κασσιούγκ 10/8		
πρόξ Σαφί 4/9		
ύψωση σημαία Μάλτας		
πρόξ Πειραιά 29/8		
πρόξ Γιοκαχάμα 3/9		
πρόξ Ρίτσαντ Μπαϊν 20/8		
πρόξ Ιαπωνία 13/8		
δραγεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 4/9		
δραγεί Πειραιά		
δραγεί Πειραιά		
δραγεί Πειραιά		
δραγεί Πειραιά		
πρόξ Μιζουσίμα 14/8		
α. Βανκούβερ 25/8		
πρόξ Κεπτάουν 11/8		
πρόξ ΗΠΑ 25/8		
ε. Ντ'Ορμπαν 10/9		
στό Λομπίτο		
πρόξ Μπαγκόκ 30/8		
πρόξ Ιταλία 8/9		
πρόξ Δρέπανον 7/9		
ύπερταίλε κυπριακή		
πρ. «Jonian Luzon»		
ολική τεκμαρτή άπώλεια		
πρόξ Αύγουστα 20/8		
πρόξ Χιοσάτον 28/8		
πρόξ Γιοκαχάμα 9/9		
πρόξ Θεσσαλονίκη 10/9		
πρόξ Βόλο 7/9		
στό Σουέζ (άποθήκη)		
πρόξ Ουλσάν 28/8		
ε. Γίβραλτάρ 24/8		
α. Κόρπους Κρίστι 18/8		
α. Φουτζέιρα 4/9		
ε. Σουέζ 10/9		
πρόξ Μαυρίκι 31/8		
ε. Πάτρα 31/8		
ε. Γκντίνσκ 16/8		
πρόξ Βαλτική 5/8		
πρόξ Άγ. Θεοδώρου 2/9		
πρόξ Ρόμπι 9/9		
ε. Πειραιά 4/9		
πρ Ρομπί 7/9		
πρόξ Κόμπε 13/9		
μεταφορές Πάτρας		
ε. Πειραιά 9/9		
πρόξ Χάμπτον 6/9		
ε. Γκντίνσκ 31/8		
ε. Πόρτ Έβεργκλιτς 27/8		
ε. Καράτσι 29/8		
πρ. «Ζαρνάτα»		
ε. Σχέζιν 10/9		
α. Σ. Τζών 10/9		
πρόξ Άμπτιζάν 24/8		
πρόξ Άμσδερν 10/9		
α. Σάρροχ 30/8		
πρόξ Τσιβάν 5/7		
πρόξ Γκνάντ 23/8		
πρόξ Μεράκ 30/8		
πρόξ Πειραιά 11/9		
ε. Λέ Χάβρη 28/8		
ε. Τσίμα 1/9		
ε. Τσιβαβέτσια 7/9		
ύψωση άιθριανή		
πρόξ Άμουα Μπαϊν 25/8		
πρόξ Λευκάδι 7/9		
ε. Στοβόγκερ 25/8		
ε. Ρίο Γκράντε 3/9		
πρόξ Άκαμπα 22/8		
έπισκ. Πειραιά 4/1		
πρόξ Ιταλίδι 4/9		
α. Πειραιά 7/9		
α. Πρίνς Ροσέρτ 8/9		
πρόξ ΗΠΑ 23/8		
πρόξ Τοκοπίλα 24/8		
πρόξ Χίο 10/9		
α. Κυπέμπε 24/8		
ε. Τζακάρτα 30/8		
πρόξ Ταϊλάνδη 24/8		

ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13038
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΕ	76	56192
ΦΑΙΔΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	46862
ΦΙΝΝΕΓΚΑΣ	79	15379
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΓΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΞΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Τ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΩΝ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16936
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

ε. Ναγκόγια 11/9
πρόξ Μανίλα 30/8
α. Άλεξάνδρη 6/9
πρόξ Χιλή 17/8
πρόξ Βοστώνη 10/9
πρ. «Molleson»
ε. Κασίμα 2/9
πρόξ Σ. Κρουάζ 1/9
ε. Ζαχαρόνι 2/9
πρόξ Γουατεμάλα 28/8
πρόξ Τάουν 11/9
ε. Άκαμα 5/9
ε. Φουκουγιάμα 28/8
ε. Άγκνις 5/9
ε. Γιοκοχάμα 3/9
πρόξ Αυστραλία 4/9
πρόξ Βάρρι 1/9
α. Τζουάμα Τέρμιναλ 23/8
ε. Κερμέλ 11/9
ε. Άντοφαγκάστα 7/9
πρόξ Φουτζέιρα 20/8
ε. Μπιουόντ 8/9
α. Γάνδη 20/8
πρόξ Σιγκαπούρη 10/9
ε. Άμστερνταμ 11/9
ε. Μπιουονβεντούρα 25/8
πρόξ Ν. Όρλεάν 11/9
πρόξ Ίντσον 3/9
πρόξ Πέσκο 23/8
μεσογειακές μεταφορές
πρόξ Αρούμα 23/9
πρόξ Ουλάαν 1/9
ε. Μομπάσα 28/8
ε. Χόμπτουν 9/9
στον Ίνδικό (άποθήκη)
στο Γκζιν (άποθήκη)
ε. Μπαχραϊν 8/9
ε. Ν. Όρλεάν 9/9
α. Νιούκαστλ 6/9
ε. Κάλγκα 19/8
πρόξ Προβιντένς 13/9
δρυεϊ Πειραιά
πρόξ Ασάλμποργκ 12/9
α. Ρότερνταμ 14/9
πρόξ Θεσσαλονίκη 31/8
πρόξ Νόρνχουμ 9/9
α. Χοντζίνα 3/9
πρόξ Γιαντίλ 23/8
πρόξ Γαλλία 31/8
ε. Ν. Όρλεάν 5/9
ε. Πειραιά 17/7
πρ. «Arrow Combiner»
πρ. «Sainab Sky»
πρ. «Konkad»
πρ. «Nurek»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόιντ Φόρτιν 7/9
ε. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/9
πρόξ ΗΠΑ 30/8
πρόξ Τοκουάμα 7/9
πρόξ Σιγκαπούρη 9/9
πρόξ Περαικό 4/9
μεσογειακές μεταφορές
πρόξ Άπω Ανατολή 8/9
πρόξ Μαλαισία 9/9
α. Βανκούβερ 4/9
ε. Άβιλς 8/9
πρόξ Φιλιππίνες 29/8
πρόξ Γάνδη 2/9
πρόξ Πόρτλαντ 9/9
ε. Άντεν 24/8
σωστό όνομα «Φοίνικας» (ε.
πρόξ Στέφενβιλ 23/8
ε. Λός Άντζελες 8/9
πρόξ Ν. Όρλεάν 29/8
α. Βαλέντια 9/9
ε. Σάν Φρανσίσκο 17/8
πρόξ Βερμούδα 8/9
α. Σάν Λορέντζο 1/9
α. Γλασκώβη 14/9
ε. Νάπολη 5/9
πρόξ Ίταλία 11/9
α. Βενετία 9/9
α. Ν. Όρλεάν 2/9
δρυεϊ Πειραιά
α. Ν. Όρλεάν 6/9
ε. Ντραμμό 9/9
πρόξ Σιγκαπούρη 24/8
ε. Τέμα 3/9
πρόξ Γαλλία 22/8
α. Τέζος Σίτυ 28/7
υπό ναυπήγηση
πρόξ Ν. Όρλεάν 9/9
α. Ν. Όρλεάν 23/8
ε. Γκνάντακ 8/9
α. Ράς Τανούρα 1/8
πρόξ Κασσιόυγκ 8/9
α. Χιούστον 2/9
α. Τζουάμα 28/7
πρόξ Όδησσό 1/9
πρόξ Περαικό 26/8
πρόξ Ίνδονησία 8/9
πρόξ Άλγερία 1/8
πρόξ Ήράκλειο 9/9
διαγράφεται
ε. Ν. Υόρκη 29/8
στο Πόρτο Λυών 15/7
πρόξ Πειραιά 31/8
πρ. «Κάσος Ρήφερ»
πρόξ Βαλτιμώρη 2/9
πρόξ Ίντσον 3/9
πρόξ Λαζάρ Καρντένας 27/
μεταφορές Περαικό
πρ. «Αουρόρα Αυστραλίας»
πρόξ Κόρποου Κράσι 27/8
α. Γιούρπορτ //9
πρόξ Μομπάσα 4/9
ε. Χάλιφοξ 5/9.



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.).....	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.).....	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΓΚΡΑΡ (κ.).....	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΜΗΤΟΣ (κ.).....	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΙΣ (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
ΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).....	71	19747
ΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).....	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.).....	69	9066
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	63	22181
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	81	10720
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	68	50817
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	9710
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	74	60930
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	74	64820
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	69	5694
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	78	9664
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	9943
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	62701
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	73	14765
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	71	24956
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	18724
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	75	93108
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	16134
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	75	8896
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	69	7993
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	76	9784
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	75	40633
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	9984
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	78	16767
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	70	12578
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	77	14856
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	73	14384
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	77	16356
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	77	9875
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	65	29196
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	71	19375
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	63	9404
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	5150
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	69	20819
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	76	30277
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	79	12775
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	65	5060
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	113287
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	9824
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	78	12598
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	74	28640
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	81	30747
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	84	35209
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	69	1924
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	83	14069
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	43243
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	75	20879
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	72	122926
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	81	2856
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	80	15570
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	77	4713
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....		
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	69	3826
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	71	40572
ΑΓΓΕΛΙΑΣ I (κ.).....	81	7950

πρός Ν. Αφρική 30/8
πρός Φιλιππίνες 8/9
πρός Κύμα 30/8
υπέστειλε ελληνική
δ. Ντόβερ 27/8
πρός Βαυαρία 3/9
ε. Άντοντ 3/9
πρός Κ. Ρέις 8/9
πρός Λά Λιμπερντάντ 2/9
πρός Τσιτακόγκ 10/9
α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/9
πρός Άργεντινή 7/9
μετ. «Αλμωσ» (π.)
α. Ν. Όρλεάντ 30/8
πρός Πόρτο Τζεντίλ 23/8
ε. Σιγκαπούρη 12/9
πρός Μπ. Άμπας 11/9
ε. Πόρτο Χόρκουρτ 20/8
πρός Όδισσά 6/9
πρ. «Μαρε Λιγυα»
α. Χόγκ Κόγκ 21/8
πρός Άλγερια 2/9
πρός Ασάμ 5/9
πρός Γιοκχάμα 6/9
πρός Ιράν 21/5
πρός Βιτόρια 7/8
ε. Βενετία 9/9
πρός Ν. Όρλεάντ 14/8
πρός Ισραήλ 31/8
πρός Γιάμπου 10/9

πρός Ταϊάσε 8/9
πρός Ινδία 10/9
πρός Νιουφάντλαντ 1/9
πρός Φάινγκ 6/9
πρός Νουφολοντλάντ 3/9
α. Τζουμπά 30/9
ε. Βηρούτ 29/8
πρός Χοντίντα 9/9
μεταφορές Περσικού
α. Σαίντ Τζών 29/8
πρός Έρβούθ 23/8
ε. Πειραιά 6/9
πρός Μπαγκκόκ 28/7
πρός Μπ. Άμπας 6/8
α. Άντεν 17/8
έπισκ. Γεντάντα 5/9
πρός Πόρτο Καστίλ 30/8
ε. Χιόσττον 27/8
ε. Φιλαδέλφεια 1/9
πρός Πόρτ Σαίτ 1/9
πρός Μπ. Άμπας 28/8
πρός Λουάντα 5/9
ε. Γουίλελμσχαβεν 7/9
πρός Άβαντα 11/9
αργεί Ραβέννα
α. Βαυαρία 18/7
πρός Όϊτα 8/8
ε. Κοβίν 27/8
ε. Μπέρτα 7/8
έπισκ. Κωνσταντίντσα 23/8
πρός Τάμα 23/8
στό Σάλλομ Βοκ 14/9
ε. Πειραιά 13/8
πρός Μόντρεαλ 2/9
πρός Τζέντα 7/9
πρός Ντιλσάλεσι 3/9
ε. Πενάγκ 5/9
α. Κοκούμπο 2/9
πρός Φορταλέα 29/8
πρός Κάμπας 21/8
ε. ΠΟΝΤΙΣΕΡ 11/8
πρός Θεσσαλονίκη 10/9
πρός Ταϊτζία 4/9
ε. Πειραιά 31/8
πρός Ιντσόν 30/8
πρός Μπέρτα 6/9
πρός Κίνα 27/3
πρός Κουνγιάγκ 5/9
ε. Γιβραλτάρ 8/8
πρός Μπ. Χομείνι 11/6
α. Χιόσττον 9/9
πρός Σακάντε 26/8
ε. Άντοντ 5/9
πρός Μεξικό 3/9
πρός Λανία 1/9
μετ. «Αλεξάντερ» (μ.)
πρός Φουτζέρα 23/8
πρός Αυστραλία 3/8
ε. Χόγκ Κόγκ 8/9
πρός Γκλάντστοουν 6/9

μεσογειακές μεταφορές
α. Ν. Όρλεάντ 5/9
στό Κάμπας Φάλντ (άποψη/κη)

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΣΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.).....	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.).....	78	9485
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.).....	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΕΡΣ (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
ΑΠΙΑ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.).....	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.).....	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.).....	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.).....	73	67914
ΑΠΤΕΡΑ (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
ΑΡΟΣΑ (κ.).....	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.).....	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).....	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).....	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).....	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.).....	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).....	82	20537
ΑΣΠΙΣ (δ.).....	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.).....	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.).....	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).....	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.).....	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.).....	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ.....	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.).....	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΚΑΪ (κ.).....	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΤΟΥ (κ.).....	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.).....	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ).....	61	1354
ΑΤΤΙΚΗΣ (π.).....	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).....	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.).....	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.).....	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.).....	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).....	66	36522
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.).....	78	17656

ΒΑΪΝ (δ.π.).....	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.).....	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).....	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.).....	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....	85	16823
ΒΑΣΙΛ (κ.).....	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ IX (κ.).....	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ II (κ.).....	70	14671
ΒΕΜΑΟΥΤ Α (δ.κ.).....	72	2913
ΒΕΜΟΥΣ (κ.).....	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.).....	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).....	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.).....	70	16224
ΒΕΝΤΙΣΟΥΡΕΡ (δ.κ.).....	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΝΗ (κ.).....	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).....	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.).....	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.).....	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.).....	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).....	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).....	78	10411

πρός Χάργκ Άιλαντ 22/7
πρός Περσικό 1/9
πρός Γερμανία 16/8
πρ. «Ρόζα»
ε. Ρεϊνιόν 8/9
έπισκ. Ντ. Γκαρσία 6/9
πρός Τάμα 8/9
πρός Ν. Ζηλανδία 10/9
ε. Ραβέννα 30/8
ε. Πόρτο Τσέρλεϊ 8/9
πρός Άνναμπα 17/8
πρός Ποχάγκ 24/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 6/9

πρός Ντάρμπαν 2/9
α. Τολέδο 6/9
ε. Βαυαρία 10/8
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 26/8
πρός Βεγγάλη 1/9
ε. Ιντσόν 21/8
πρός Χαλκίδα 30/8
πρός Άσπρα Σπίτια 10/9
α. Μασσαλία 10/9
ε. Πειραιά 2/9
πρός Κόρινθο 4/9
πρός Κοκούμπο 10/9
πρός Ν. Κορέα 11/8
πρός Λός Άντζελες 24/8
πρός Βραζιλία 19/8
ύψωσε Κυπριακή
ε. Σάντος 10/9
διάλυση Πακιστάν
α. Ρότερνταμ 24/9
πρός Κωνσταντίντσα 30/8
πρός Μιλκ 28/8
πρός Ναντόρ 31/8
ε. Πειραιά 8/1
πρός Άλεξάνδρεια 13/9
πρός Τόκιο 4/9
ε. ΝΤάρ ες Σαλάμ 29/8
πρός Κάμπας 28/8
α. Ραβέννα 10/9
ε. Ρεσίφ 26/8
πρός Μπιλμπάο 7/9
πρός Σάφι 6/9
α. Νταμ 11/9
α. Ντάρμπαν 19/8
ε. Ρεσίφ 22/8
πρός Ιντσόν 10/9
πρός Τσιτακόγκ 8/9
ε. Καρασί 5/9
πρός Σιγκαπούρη 3/9
πρός Ιταλία 5/9
ε. Ζανσάγκ 11/8
ε. Πειραιά 23/7
πρός Μαρίνα ντί Καρόρα 9/9
ε. Ν. Όρλεάντ 20/8
πρός Κουίντρεο 18/8
πρός Άντεν 6/8
πρός Μανούς 17/8
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 16/7
πρός Άλγκόα Μπαίλ 14/9
ε. Μέλ Άιλαντ 1/8
α. Χιόσττον 25/8
μεταφορές Ίνδονησίας
έπισκ. Πειραιά 1/8
α. Κόρπους Κρίστ 24/8
α. Καρταγόνα 30/8
πρός Σιγκαπούρη 22/4
πρ. «Subiceneas»

πρός Άλγερία 7/9
α. Γιβραλτάρ 10/9
έπισκ. Έλληνες
μεταφορές Πάτρας
πρός Σάν Πέντρο 31/5
πρός Λά Σέιμα 25/8
πρός Τσιτακόγκ 27/6
πρ. «Stilo»
ε. Παριζιάνο 19/8
ε. Γιβραλτάρ 5/9
ε. Μπάρι 11/9
πρός Τζέντα 10/9
α. Ν. Όρλεάντ 10/9
πρ. «Ναυτίλος»
πρός Όκρια 4/9
πρός Ινδία 8/9
πρός Ινδία 22/8
δ. Ντόβερ 7/9
α. Σάντος 26/8
πρός Σιγκαπούρη 5/9
ε. Πόρτ Κέλαγκ 1/9
ε. Σάντος 2/9

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΞΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑΪ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΛΑ	71	54810
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΣ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54998
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	18815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	18421
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	108286
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΑΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	18819
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	8614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19844
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΑΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510

πρός Μαυρίκιο 14/9	
πρός Μουπάσα 6/9	
ε. Μπ. Άϊρες 3/9	
πρός Μπαντάρ Άμπας 12/8	
ε. Μόγκλα 29/8	
πρός Σιγκαπούρη 29/7	
πρός Σαλβαντόρ 5/9	
ε. Σχέζιν 2/9	
ε. Πόρτ Μωχ. μίν Κασίμ 23/8	
πρός Γένοβα 8/9	
πρός Πεσάρα 6/9	
ε. Λά Γκουάρα 27/12	
στον Περαικό 9/1	
α. Άκαμπα 28/8	
πρός Θεσσαλονίκη 4/9	
πρός Φιλιππίνες 25/8	
α. Μανίλα 7/9	
πρός Ρεσίφ 3/9	
πρός Τζακάρτα 6/8	
πρός Καλλάο 4/9	
πρός Τουρκία 24/8	
πρ. «Makhtum Kul»	
έπισκ. Φερρόλ 29/8	
πρός Μπαγκόκ 24/8	
ε. Υμουίν 11/9	
πρός Νοβοροσίσκ 10/9	
πρός Παρανάγουα 10/8	
πρός Σάντος 4/9	
πρός Καβάλλα 6/9	
πρός Φουτζέιρα 2/9	
ε. Βηρυτό 7/9	
πρός Μιλάο 11/9	
πρός ΗΠΑ 29/8	
ε. Άλεξάνδρεια 9/9	
πρός Ταυλάνδη 19/8	
πρός Μπαχράιν 31/8	
πρός Χοντίντα 18/8	
ε. Τζιμπουτί 3/9	
πρός Ο'υλοσόν 9/9	
πρός Ίνδία 3/9	
ε. Γκαίμης 5/9	
πρός Άλεξάνδρεια 3/9	
α. Ν. Όρλεάν 8/9	
πρός Γαλλία 8/9	
πρός Γιοκοχάμα 24/7	
πρός Μαυριτανία 6/9	
α. Ροζάριο 26/8	
ε. Ίντσόν 8/8	
πρός Ταϊβάν 30/8	
α. Λονδίνο 7/9	
πρός Ιαπωνία 8/9	
πρός Μακαό 14/8	
πρός Βιτόρια 28/8	
ε. Ν. Όρλεάν 9/9	
πρός Ιαπωνία 2/9	
ε. Σάντος 9/9	
πρός Πόρτ Άλφρεντ 5/9	
ε. Γδύνια 11/9	
ε. Καστέλ ντε Στάμπα 4/9	
πρός Ταμπό 20/8	
ε. Ρίο Ίανέιρο 5/9	
ε. Ν. Όρλεάν 6/9	
ε. Ν. Όρλεάν 9/9	
πρός Μ. Μαγκάνουι 23/8	
πρός Άκασιούτα 5/9	
πρός Κίνα 20/8	
ε. Μακαό 28/4	
πρός Βενεζουέλα 4/9	
ε. Προβιντένς 8/9	
έπισκ. Πειραιά 6/9	
πρός Κάδιξ 8/9	
ε. Αρατού 6/9	
πρός Νταμμά 31/7	
πρός Κούβα 7/8	
πρός Μιζουσίμα 3/9	
πρός Κεηπτάουν 1/9	
πρός Βιτόρια 24/8	
πρός Σιγκαπούρη 27/8	
πρός Γίνμπου 22/8	

στη Βηρυτό 9/9

ε. Γιούροπορτ 10/9	
πρός Βραζιλία 10/8	
α. Βάντι Φεϊράν 28/8	
πρός Ίράν 15/8	
α. Τερνέστη 9/9	
ε. Καράσι 20/8	
πρός Ρίσαρντς Μπαί 29/7	
πρός Άλγερία 8/9	
πρός Μπόου 22/1/90	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/8	
πρός Καράσι 10/9	
α. Τζουμπάι 27/8	
πρός Ρόττερταμ 8/9	
ε. Κασσιόπ 27/8	
α. Άντεν 25/8	
πρός Μουκάλα 25/8	
πρός Χοντίντα 12/9	
πρός Χαλκίδα 11/9	
πρός Άσντοντ 16/8	

πρός Πόρτ Σουδάν 2/9	
πρός Άρούμα 28/8	
μεταφορές Περαικού	
πρός Λουάντα 28/8	
ε. Νάπολη 12/9	
πρός Νικολάγιε 4/9	
πρός Ίνδονησία 26/8	
πρός Μπ. Άμπας 12/9	
α. Σάν Φραντσέσκο 9/9	

ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΞΟΝΗ ΙΙ (κ.)	72	15871
ΕΞΠΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	15198
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΑΝΘΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΑΝΘΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΑΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΛΑΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1558
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Λβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079

ε. Πόρτ Σουδάν 28/8	
στη Λας Πάλας	
πρός Φουτζέιρα 21/8	
πρός Ούλασάν 13/8	
πρός Γιάμπου 31/8	
ε. Γιβραλτάρ 4/8	
α. Γιούροπορτ 12/9	
στην Άρούμα (άποθήκη)	
πρός Ν. Όρλεάν 30/8	
έπισκ. Πειραιά 16/9	
ε. Φιλαδέλφεια 3/9	
πρός Γκάλοπ 12/8	
α. Τζουαίμα 28/8	

στην Άρούμα (άποθήκη)

ε. Τζουαίμα 1/9
πρός Σιγκαπούρη 29/8
πρός Χάργκι Άιλαντ 1/9
πρός Άγκλόα 26/7
α. Σιγκαπούρη 1/9
πρός Σιγκαπούρη 26/8
ρός Σιγκαπούρη 30/8
ε. Άμυδούργο 8/9
πρός Μπ. Χομεϊνί 9/7
α. Ρίο Άνελίρο 22/7
πρός Μανζανίλο 14/8
πρός Παναμά 4/9
πρός Φουτζέιρα 25/8
πρός Γκόντενμποργκ 13/9
ε. Κονακρύ 5/8
μετ. «Εξπλόρερ» (μ.)
Μπαβανγκάρ 19/8
πρός Κονακρύ 24/8
πρός Ντουαί 28/7
πρός Μπαγκλαντές 23/8
πρός Καναδά 2/9
πρός Άιπινγία 3/9
α. Μπουργκάς 23/7
πρός Ρίο Γκράντε 10/9
έπιυλήθθι Έλληνας
ε. Άντσόν 18/8
πρός Κάντλα 6/9
στό Ντάρωμπα 14/8
πρός Φουτζέιρα 2/8
πρός Έλλάδα 10/9
πρός Άλγέρι 19/8
πρ. «Swan»
ε. Παρανόγουσα 19/8
πρός Ν. Ορλεάνη 10/9
δ. Π. Σοϊς 6/9
α. Άίν Σούκνα 21/8
πρός Θεσσαλονίκη 11/9
πρός Γιοκοχάμα 30/7
πρός Μομπιλί 19/8
πρό Φλάσσιχ 1/9
πρός Χονοιά 13/8
πρός Σ. Άραβία 10/9
ε. Σιγκαπούρη 23/7
έπιυλήθθι Κινέζους
πρός Νταλιάν 1/9
πρός Γκένιμπου 3/9
πρ. «Aleksandr Serafimovich»
έπιυλήθθι 20/9
πρός Σάν Κάρλος 8/8
στή Σεμάγκα (άποθήκη)
ε. Σαλβαδόρ 6/9
στή Σαράγκα (άποθήκη)
ε. Μόνγκλα 19/8
α. Μόντρεαλ 9/9
ε. Πειραιά 2/9
ε. Χιουσόν 8/9
έπισκ. Ναγκασάκι 31/7
στή Βασούρα
μετ. «Palmer»
άργέλι Πειραιά
πρός Ν. Άμερική 5/9
έπισκ. Πειραιά 30/7
α. Χάφιρα 30/8
ύπεστέιλε ελληνική
ε. Χάμπτον 8/9
πρός Βεγκλά 12/8
ε. Σιγκαπούρη 17/8
ε. Άγαθόρ 21/8
στήν Τρίπολη 23/8
ε. Άνκόνα 7/9
πρό Ταρρακόνά 30/7
α. Ρόττερνταμ 11/9
πρός Μοντορί 9/8
ε. Φουτζέιρα 3/7
πρός Άμβέρσα 4/9
ε. Ν. Ορλεάνη 9/9
πρός Ν. Κορέα 30/8
α. Χόγκ Κόγκ 20/8
πρός Νταλιάν 21/8
πρός Μπαγκκόκ 28/7
πρό Καραάτι 2/9
ε. Ρίο Γκράντε 22/
έπιυλήθθι Χόγκ Κόγκ
πρός Τρίπολη 5/9
ε. Λάγας 4/9
πρός Βανκούβερ 26/8
α. Άοντοντ 5/9
πρός Άταλία 2/9
πρός Κήλαγκ 30/8
πρός Κινούρα 7/9
α. Λά Σπέζια 10/9
έπισκ. Πειραιά 6/7
α. Κεράτσι 13/8
πρός Γιοκοχάμα 28/8
ε. Κονακρύ 10/8

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).	65	3801
ΚΑΜΑΡΑ (κ.).	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ). ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (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
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 Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).*	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379
ΚΑΡΙΤΑ (κ.).	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ονδ.).	65	1219
ΚΑΪΣ (κ.).	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).	76	19044
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.).	66	38878
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898
ΚΕΝ Α'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.).	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.).	66	8995
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.).	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.).*	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.).	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.).	77	20265
ΚΛΙΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.).	77	13608
ΚΛΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.).	78	13899
ΚΛΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.).	78	13605
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.).	79	10322
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΥ (Ν.Μ.).	73	63818
ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (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 ΚΕ'Π (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
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).	76	88886
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.).	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.).	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.).	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ).	70	1437
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.).	76	19803
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757
ΚΩΣ (π.).	72	8936
ΚΩΣ Α'ΛΑΝΤ (κ.).	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.).	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (κ.).	74	9192

ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	68	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	78	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714

ἐπιωλήθη Ἑλληνες
μεταφορές Μπρίντζι
πρὸς ΗΠΑ 5/9
α. Ν. Ὁρλέανη 24/8
πρὸς Καλίνινγκραντ 3/9
α. Λὰς Πλάμας 31/8
πρὸς Ὁσλο 4/9

πρὸς Πειραιά 8/9
α. Σεβίλλη 17/8
πρὸς Χάμπτον 30/8
ε. Σάν Λορέντζο 11/9
πρὸς Φουκουγιόμα 7/9
πρὸς ΗΠΑ 21/8
πρὸς Κασσιούγκ 24/7
ε. Σάντος 2/9
ἐπισκ. Πειραιά 9/8
α. Ν. Ὁρλέανη 29/7
α. Μανίλα 7/9
πρὸς Μπαγιόν 10/9
ε. Σιγκαπούρη 1/9
πρὸς Σιγκαπούρη 8/9
πρὸς Μιλδζο 2/9
ε. Ντεμεράρα 1/9
ε. Πόρτο Πράντα 19/8

πρὸς Βουβάδη 5/9
α. Βανκούβερ 1/9

ε. Πειραιά 22/8
πρὸς Ἰταλὶ 30/8
α. Κεμπέκ 10/9
πρὸς Ἀλγερία 29/8
πρὸς Λαβρία 19/8
ἐπισκ. Πειραιά 7/9
πρὸς Ν. Κορέα 10/8
πρὸς Σουέζ 1/9
α. Μορμουκάο 3/9
πρὸς Κορέα 25/8
πρ. «Κατίνα»
πρὸς Χιόστρον 28/5
ε. Δουνκέρκη 11/9
πρὸς Ἀλγερία 23/8
ε. Δεμεράρα 8/9
πρὸς Γκάνδη 26/8
πρὸς Λιβύην 6/8
πρὸς Τόγκο 7/8
α. Ἀκαμα 28/5
πρὸς Ταϊβάν 26/8
μετ. «Σολ» (π.).
πρὸς Γκεμλίκ 20/8
πρὸς Μιζουράτα 17/8
πρὸς Σίντ Κερρί 31/8
πρὸς Ἔς Σιντερ 4/9
ε. Ταϊσούγκ 30/8
πρὸς Κίνα 10/8
ε. Μ. Μαγκανούϊ 29/8
μεταφορές Ν. Γουίνιας
πρὸς Πακιστάν 27/8
πρὸς Ἀσσάμ 9/9
πρὸς Μπράνσβικ 28/8
πρὸς Πακιστάν 22/8
ε. Πενάγκ 1/9

ἐπισκ. Καρδίσι 23/8
πρὸς Κασσιούγκ 14/8
πρὸς Ἀλγερία 16/8
πρὸς Γιοκχάμα 5/9
α. Ντάρμπαν 10/9
μετ. «Πάν Μάπα» (NM)

α. Γιούροπορτ 11/8
πρὸς Νάντη 12/9
πρὸς Αὐγούστα 11/9
α. Τζουάμα 31/7
πρὸς Ντάρς ἔς Σαλάμ 2/9
πρὸς Κίνα 2/9
α. Ν. Ὁρλέανη 24/8
στὸ Κόρχυ (ἀποθήκη)
ε. Σάν Λορέντζο 10/9
ε. Ἀβονμαουθ 6/9
πρὸς τζέντα 3/9
πρὸς Μπ. Ἀμπάς 6/8
α. Μαρίνα ντὶ Καράρα 28/8
πρὸς Παλάου Σαμπού 31/7
α. Βαγκαρέϊ 5/9
ε. Πειραιά 8/8
ε. Βαγκαρέϊ 16/8
πρὸς Ἀλμράντε 29/8
πρὸς Πειραιά 9/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 11/9
α. Βανκούβερ 29/8
πρὸς Ζήμπραγκε 27/8
α. Φουτζέιρα 30/8
ε. Σάουθερν Ἀνκοράτζ 13/9
πρὸς Κιουρασάο 26/8
πρὸς Μπουλὼν 14/9
ε. Πειραιά 21/8
ε. Πόρτο Νεγάρο 31/8
α. Σιλκάπ 30/8
πρὸς Βουβάδη 30/8
ε. Σιγκαπούρη 27/8
ε. Χάμπτον 9/9
α. Ντουμπάϊ 17/8
πρ. «Ἅγιος Μάρκος»
ἐγκαταλείφθηκε 5/4
πρὸς Πειραιά 8/9
σωστό δόγμα «Κώστας Η.»

πρὸς Πέμα 25/6
ε. Θεσσαλονίκη 27/8
α. Ραβέννα 27/8
α. Γιούροπορτ 30/8

ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	76	4123
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.).*	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.).	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.).	73	14171
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980
ΛΑΡΚ (μ.).	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046
ΛΑΤΩ (π.).	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648
ΛΕ'ΤΣΕΡΜΠΗΜ (κ.).	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.).	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.).	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.).	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.).	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.).	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.).	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΜΜΟΣ ΡΕΞ (Βα.).	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.).	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.).	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.).	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
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (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 ΕΡΟ'ΓΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.).	68	4400
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.).	73	31427
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	18992
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
ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263
ΜΑΡΙΟΥΛΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.).	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΙΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.).	72	9250
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.).	67	13540
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857
ΜΗΛΟΣ Λ. (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 ΜΑΡΙΑ (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.7)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.).	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΣ Μ. (κ.).	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.).	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (κ.).*	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ (μ.).	69	23919
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.).	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ ΡΟ'ΥΣ (δ.κ.).	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.).	74	5105

πρὸς Ρόδο
ε. Μαντράς 8/8
πρὸς Ρόττερταμ 10/9
ἐπισκ. Πειραιά 6/6
α. Ν. Ὁρλέανη 7/9
πρὸς Μοχόχο 20/8
πρὸς Χιούστον 8/9
πρ. Μπόν Λάκ
πρὸς Μαπούτο 2/8
πρὸς Ἀμπιζάν 3/8
ε. Σάντος 5/9
πρὸς Ὁκρίκα 26/8
ε. Σεβίλλη 10/9
α. Ραβέννα 17/8
πρ. «Ἀλέξης»
α. Μομπάσα 19/7
πρὸς Χάργκ 11/9
πρὸς Καλλάο 29/8
πρὸς Κούβα 14/8
πρὸς Χάμπτον 11/9
πρὸς Πόιντ Λάας 1/9
πρὸς Μπ. Ἀμπάς 29/7
πρὸς Ταϊτανόγκ 15/8
ε. Ἀλεξάνδρεια 8/9
πρὸς Πόρτσμουθ 6/9
πρὸς Τελὸς Ραμουάνια 14/8
πρὸς Καναδά 13/8
ε. Πειραιά 13/8
πρὸς Ἰνχαμπάνε 4/5
πρὸς Εὐεῖνο Πόντο 9/9
ε. Τσιότσια 24/8
ε. Γιβραλτάρ 6/9
μετ. «Link»
πρὸς Ντοῦρες 2/8
ἐπισκ. Κιουρασάο 12/9
πρὸς Πόρτο Λά Κρούζ 8/9
α. Σάν Φραντσέσκο 9/9
πρὸς Κούβα 2/8
πρὸς Βαντὶ Φεϊράν 7/9
πρὸς Σάφι 8/9
ε. Πόρτ Ὑ Πρίν 6/9
ε. Ν. Ὁρλέανη 9/5
πρὸς Ἀμβέρσα 31/8
ε. Πειραιά 3/9
πρὸς Μπαλμπόσα 28/8
πρὸς Νταμμόν 5/9
πρὸς Ἀγγλία 20/8
πρὸς Σιγκαπούρη 4/8
ἐπισκ. Πειραιά 11/9
πρ. «Μακεδονία»
πρὸς Μαρακάμπο 21/8
πρὸς Ρόττερταμ 27/8
πρὸς Τσάλεστον 17/8
πρὸς Ἀναμπα 7/8
α. Ντάρμπαν 2/9
πρὸς Κόμπος 25/8
πρὸς Λοῦ Τσομπάγκ 13/8
πρὸς Σάν Πέντρο 10/8
πρὸς Μπ. Ἀίρης 3/9
πρὸς Ἰαπωνία 22/8
πρὸς Σαλλάβερο 5/9
ε. Γκουάντα 26/8
ἐπιωλήθη ἀλλοδαπός
πρὸς Παλάου Σαμπού 15/7
πρ. «Garden Green»
πρὸς Παρανάουα 5/9
α. Σάο Σεμπαστιάο 3/9
ε. Πειραιά 29/7
πρὸς Φουτζέιρα 18/8
πρὸς Ἴλο 6/9
πρ. «Nante City»
ε. Ρίο Ἰανέιρο 6/9
πρὸς Ζανζιβάρ 31/8
πρὸς Ν. Ἀφρική 26/7
α. Χόγκ Κόνκ 17/8
ἐπισκ. Σύρο 7/9
ε. Τέμα 9/9
πρὸς Κούβα 27/5
πρὸς Ρίο Ἰανέιρο 10/9
διὰ λουτὸν Ἰνδία
ε. Βουβάδη 6/8
πρὸς Βενεζουέλα 4/9
πρὸς Τέξας Σίτυ 2/9
ε. Καλλὰο 11/8
ἐπισκ. Ν. Ὁρλέανη 14/9
πρὸς Ν. Ἀφρική 26/8
πρὸς Γιαντζί 6/8
πρὸς Φόρτ ντὶ Φράντς 7/9
πρὸς Ἀντρέ 13/8

α. Λὸς Ἀντζέλες 10/9
πρὸς Ἀμστερνταμ 1/9
πρὸς Αὐστραλία 29/8
πρὸς Παρανάουα 9/9
πρὸς Νιγηρία 26/8
πρὸς Κωνσταντῖνα 8/9
πρὸς Σουραμπάνγια 28/8
πρὸς Μπελιόου 10/8
πρὸς ΗΠΑ 26/7
πρὸς Σουραμπάνγια 10/8
ε. Μπρίντζι 7/8
πρὸς Ματάνι 20/8
στὴ Σιμόντα (ἀποθήκη)
ὕψωσε σημαία Μπαχάμας
πρ. «Ἑλλά»
ε. Σουέζ 24/8
ε. Γκντάνσκ 28/8
πρὸς Μαρίνα ντὶ Καράρα 30/8

πρὸς Ἀρχάγγελο 4/9
πρὸς Βερνακούζ 14/8

ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	88	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α΄ΓΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ΄ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑ΄ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ΄ΙΤ ΛΑ΄ΙΤ (Μπχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ΄ΙΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ΄ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΣΙΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ΄ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μπχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥΟΥ (Μπχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μπχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	75	10153
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΕ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	4773
ΝΤΑ΄ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ΄ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ΄ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΕ (κ.)	75	35764
ΝΤΕΡΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΕΡΚΝΙΤΥ V (κ.)	71	9348
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΟΛΣ (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	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ΄ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΣΕΑΝ ΒΟ΄ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ΄ΙΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ΄ΙΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ΄ΙΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μπχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759

πρός Σαγκάη 9/9
προς Ρας Λανούφ 5/9
προς Ρας ελ Μουγκ 28/8
ε. Πόρτο Λιμόν 29/8
προς Σαλέρνο 7/9
προς Κορέα 7/9
προς Ουόσάν 1/9
έπισκ. Πειραιά 27/6
ε. Γκουαγιακουίλ 28/8
προς ΗΠΑ 8/8
ε. Λάγος 19/8
ε. Πειραιά 4/9
στό Λάγος 27/8
ε. Πειραιά 9/9
στό Κάμπος Φίλην (άποθήκη)
ε. Βανκούβερ 11/9
α. Λομέ 21/8

μετ. «Κυριάκου D.»
πρ. «Navios Unique»
προς Νάπολη 8/9
α. Σάντος 29/8
α. Φόξ 26/8
προς Βανκούβερ 6/8
προς Θεσσαλονίκη 29/8
ε. Λάγος 31/8
προς Ισπανία 1/9
έπωλήθη άλλοδαπούς
α. Κόλουμπουργκ 8/9
προς Σκάνκεν 3/9
μεταφορές Άγκολας
προς ΗΠΑ 23/7
πρ. «Roto Highway»
πρ. «Rainpearl»
προς Ταϊβάν 7/9
προς Κορέα 26/8
ε. Πόρτο Μπολιβάρ 5/8
ε. Γκουαγιακουίλ 29/8
προς Νταβό 6/9
προς Άλγκι 9/9
προς Ίντσον 9/8
προς Βραζιλία 14/8
προς Γιβραλτάρ 16/8
προς Μπ. Άμπας 12/9
α. Μπωμόντ 31/7
προς Παρανάγουα 5/9
ε. Κωνσταντίνα 6/9
ε. Φουτζέιρα 27/8
προς Ντάρμιν 7/9
προς Βομβάη 22/8
προς Ντάρμιν 12/8
μετ. «Sripina» (π.)
α. Αϊν Σούκνα 9/6
α. Πόρτ Σουδάν 30/8
ε. Γκντάνσκ 2/9
προς Γκράντ Καϊμάν 10/9
προς Καϊμάν Άλχαντ 2/9
προς Βραζιλία 17/8
ε. Τζέντα 30/8
προς Ουόσάν 28/8
πρ. «Harpy»
α. Κήλαγκ 14/8
άργει Πειραιά
ε. Πειραιά 17/8
προς Σιγκαπούρη 5/9
ύψωσε σημαία Μόλτας
προς Σαγκάη 8/8
προς Άντοφγκάστα 3/9
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
προς Ίτακού 5/9
προς Παρανάγουα 31/8
ε. Ίντσον 19/8
προς Σιλικάτ 17/8

ε. Θεσσαλονίκη 28/8
προς Λατβία 4/9
α. Λέ Χάβρη 7/9
προς Κασσιούγκ 31/8
ε. Μπαχραϊν 4/9
έπισκ. Βαλλέτα 6/9
α. Ν. Όρλεάνη 28/8
ναυπηγ. Ταίτα
μεσογειακές μεταφορές
άργει Πειραιά
προς Κούβα 20/7
πρ. «Veritas»
προς Πειραιά 8/9
προς Μπαγκλαντές 31/8
α. Φόξ 3/9
προς Λατβία 7/9
ε. Βαλλέτα 8/9
προς Αιγύπτου 13/8
προς Μπαγκόγκ 18/8
προς Μοντεβιδέο 2/9
προς Μαυρίκιο 2/9
προς Καμπάνα 31/8
προς Γιβραλτάρ 10/9
προς Περσικό 6/8
προς Ίαπωνία 29/8
διαγράφεται
προς Ρεσίφ 1/8
ε. Άβοντισού 7/9
ύψεστελε σημαία Βανουάτου
έπισκ. Πειραιά 23/5
πρ. «Νόρβ Μπρτζ»

ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41981
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	78	19820
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	70	14851
ΠΑΙΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ΄ΙΚΟΣ 2 (κ.)	79	12470
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ΄ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ΄ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (κ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (ΑΒ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (Μπχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΟΝΙΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΞΙ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑ΄ΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ΄ΙΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ΄ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑ΄ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΪΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	73	11387
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΑΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΑΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885

ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646
ΡΑ΄ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (κ.)	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕ΄ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	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
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΥΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΥΥΖ 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΄ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΐΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΐΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΐΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144

ε. Φιλαδέλφεια 4/9
προς Ματαράνι 24/8
προς Ίρλανδία 9/9
προς Χαλκίδα 20/8
προς Μπουσάν 29/8
ε. Νταμπρί 29/8
προς Σιγκαπούρη 10/8
προς Ίρλν 5/8
α. Ντάρμιν 24/8
α. Πόρτσμουθ 10/9
ε. Βηρυτό 4/9
προς Τεκριντόγκ 6/9
προς Σιγκαπούρη 11/9
προς Μαϊζούρου 5/9
α. Σάφι 13/9
α. Πόρτ Ρόαντς 31/8
πρ. «Κουάγκσι»
μετ. «Πατρία» (κ.)
προς Ίταλία 30/8
ε. Σινγκάπ 16/8
α. Σουίνουα 28/8
προς Θεσσαλονίκη 4/9
ε. Βαλτιμόρη 3/9
προς Ν. Όρλεάνη 6/9
α. Τζουάμα Τέμρ. 23/8
ε. Πειραιά 1/9
ε. Πειραιά 16/8

ε. Χόγκ Κόγκ 4/9
προς Σαγκάη 7/8
α. Ντάρμιν 18/8
άργει Πειραιά
ε. Άλεξάνδρεια 10/9
προς Τένες 8/8
έπισκευές Πειραιά 10/1
ε. Λομέ 20/8
ε. Πειραιά 22/8
πρ. «Ευρύδοτος»
προς Κάμπος 11/9
έπισκ. Μπαχραϊν 17/5
προς Ίαπωνία 8/6
προς Ίαπωνία 8/7
προς Νουαντίνμπου 22/8
προς Κούβα Ίμπε 11/8
προς Άγκολα 12/9
προς Κούβα 20/8
ε. Πόρτο Κοντεζάλ 3/9
ε. Άμβέρσα 14/9
α. Λισαβώνα 27/8
ε. Ρίο Γκράντε 24/8
προς Φλάσινγκ 31/8
προς Βομβάη 13/6
ε. Ίντσον 15/8
ε. Άρατού 6/9
ε. Λεμεσός 9/9
προς Θεσσαλονίκη 10/9
α. Βανκούβερ 26/8
προς Ρότερνταμ 29/8
προς Ίαπωνία 9/9
προς Σουά 8/8
α. Ν. Όρλεάνη 6/9
προς Αλγυπτο 29/8
προς Άρούμα 3/9
ε. Σουάμα 21/8
προς Κούβα 27/8
στή Σιγκαπούρη 20/6
προς Σαγκάη 25/8
προς Άφρική 25/8
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 21/8
α. Πόρτο Μπαρλός 3/9
προς Ίντσον 23/8
προς Ν. Όρλεάνη 31/8
α. Ν. Όρλεάνη 6/9

έπωλήθη Έλληνες
προς Μαρακάιμπο 6/9
ε. Πειραιά 6/9
προς Πόρτ Άλέγκρε 28/8
ε. Νταμβό 3/9
προς Κοτονό 6/8
ε. Νικόσια 7/9
προς Μαλαισία 25/8
α. Μπρέμερβαν 9/9
προς Ρεσίφ 3/9
στό Ρότερνταμ 5/9
α. Ντάρμιν 4/9
προς Ίρλν 29/8
α. Σεπετίμα 28/8
προς Άμβέρσα 15/8
προς Μπ. Άμπας 23/8
προς Γκιζών 24/8
προς Άλγερία 5/9
στό Γκιζών
προς Βαντί Φοιράν 30/8
προς Γιβραλτάρ 3/9
ε. Σάν Λορέντο 8/9

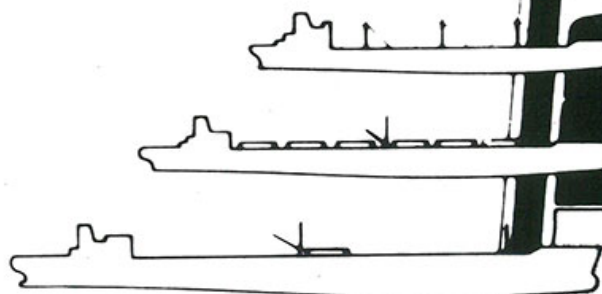
ε. Πόρτο Καμπέλλο 21/8
προς Λαρότσε 28/8
προς Γιάννιμο 1/9
στό Χάργκ
α. Κωνσταντίνα 6/9
προς Αιγύπτου 5/9
ε. Ρίο Γκράντε 27/8
ε. Κασσιούγκ 26/8
ε. Σεβίλλη 5/9

ΣΑΥΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29088	πρός Κορέα 6/9	ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	ε. Θεσσαλονίκη 29/8
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	πρός 'Ινδία 4/9	ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	ε. Βόλο 27/8
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	πρός Βομβάη 11/9	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 11/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειανές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στό Τζέμπελ 'Αλι 15/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	ε. Ροδάριο 31/8	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	ε. Ντόχα 7/9
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρός Μουκάλα 6/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ			
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	πρός Σάντος 28/8	(δ.π.)	85	4710	ε. Τέξας Σίτυ 30/7
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	ε. Τζιμπουτί 21/8	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Βηρυτό 9/9
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	εγκταλείφθηκε Μοσταγκανέμ	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Σιγκαπούρη 3/9
ΣΑΟΥΘ Α΄Τ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	πρός Κουβέιτ 19/8	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Τζιμπουτί 1/9	(δ.π.)	77	4656	πρός Τζιμπουτί 5/9
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	πρός Καρμπονέρας 1/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. εϊραϊά 22/8
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	ε. Πόρτο Κέλαγκ 9/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρός Βαλέντσια 11/9
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811	πρός Φορτάλεζα 2/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Κωνσταντίνα 10/9
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	πρός Λονδίνο 8/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Ν. 'Αφρική 20/8
ΣΕΪΓΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. 'Αμστερνταμ 11/9
ΣΕΪΓΛΟΡ (δ.Μπ.)	75	117143	πρός Φουτζέιρα 10/9	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Χουάγκου 31/8
ΣΕΪΓΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Πειραιά 12/8	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ			
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	πρός Μογκαντίνα 19/8	(δ.π.)	80	3627	πρός Ρουέν 14/9
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	ε. Πόρτο Χάρκουρτ 7/8	ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΓΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Χουέλα 29/8
ΣΕΝΣΕΪ (κ.)	75	18837	πρ. «Mare Dorico»	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	διαγράφεται
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	πρ. «Visby»	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Σάν Λορέντζο 4/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ				ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	πρός Ντάρμπαν 3/9
(δ.Μπ.)	75	51898	ε. Σιγκαπούρη 18/7	ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	ε. Νάντη 7/9
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7)	70	1598	πρός Τουρκία 8/9	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	πρός 'Ιράν 12/8
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	ε. Γκντάνσκ 23/8	ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Γιβραλτάρ 11/9
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	πρός Μπουένος 'Αίρες 17/8	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρός Χάμπτον 4/9
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	πρός Λισαβώνα 6/9	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπ.)	77	29729	πρ. «White Eagle»
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. Φουτζέιρα 3/9	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Κακούτα 8/9
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	α. Χιούστον 9/9				
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. 'Αλεξάνδρεια 9/9				
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	α. Λός Πάλας 23/8				
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρός Κέλη Τάουν 24/8				
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Γιβραλτάρ 2/9				
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	πρός Τυνησία 31/8				
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	α. Τεργέστη 7/9	ΤΑΞΕΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Μπουσάν 7/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΝ (μ.)	76	30343	πρός 'Ανω 'Ανατολή 25/8	ΤΑΪΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	68113	στη Φουτζέιρα (αποθνήκη)
ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886	πρός Τουμπάρδο 7/9	ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	μετ. «Prosperity»
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. Λά Σπέιρα 9/9	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στό Κάμπονς Φόλντ (αποθνήκη)
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρός Θεοδοσία 4/9	ΤΑΜΑΡΑ (κ.)	74	18907	μετ. «Flecha» (μ.7
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	πρός Ρας Τανούρα 9/9	ΤΑΡΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Σάντα Μάρτα 30/8
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	α. Κάρτσι 20/8	ΤΑΡΙΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	πρός Λάζαρο Καρντένας 21/8
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.)	74	18963	ε. Παριανόγυα 26/8	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρός Μπ. 'Αμπάς 14/8
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρός Λά Πλάτα 19/8	ΤΑΪΓΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	πρός Γκπέμπε 30/8
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)	77	14275	πρός Βραζιλία 6/9	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	πρός Πόρτο Σαΐδ 12/9
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III(μ.)	77	14275	πρός Ούμ Κουάδρ 5/9	ΤΖΑΝΤ (κ.)	67	1498	ε. Τρίπολη 19/8
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	πρός 'Ιράν 25/5	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	άργεϊ Πειραιά
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	πρός 'Αγία Πετρούπολη 13/9	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	ε. Πόρτονο 'ορντάζ 29/6
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	έπισκ. Χαλκίδα 14/8	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	πρός Ντάρμπαν 15/8
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	πρ. «Cerveto»	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	ε. Πειραιά 19/8
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	έπισκ. Πειραιά 4/1	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Ρεϊνιόν 8/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. 'Ελαινόρη 29/8	ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)	83	35762	πρός Γιοκαχάμα 26/8
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρός Χιούστον 28/8	ΤΖΟΖΕΦΑ (μ.)	81	3375	πρός 'Οράν 3/9
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/9	ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)	78	5868	πρός Πειραιά 9/9
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Καμαρό 26/8	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Μπ. 'Αίρες 4/9
ΣΗΜΠΡΕΪ'ΒΥ (δ.μ.7	73	17795	πρός Ρότερνταμ 6/9	ΤΖΟΥΤ ΕΠΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Κίνα 8/9
ΣΗΜΠΡΗΣ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	α. Σάν Λορέντζο 28/8	ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/9
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	πρός Ρότερνταμ 1/9	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15680	ε. Ρεϊνιόν 9/9
ΣΗΝΤΡΑΪ'Β (κ.)	82	18709	πρός 'Ιράν 5/8	ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	πρός Μαριουπόλ 7/9
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	ε. Σαλβαντόρ 2/9	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣΣ	83	21000	ΕΤΑ Κελητόδων 12/9
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	α. Καστέλλον 9/9	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Σάν 'Αντόνιο 31/8
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Γκντάνσκ 4/9	ΤΗΝΟΣ Α΄Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός Μπ. Χομείνι 26/8
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	α. Ντάρμπαν 12/8	ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 28/7
ΣΗΡΑΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρός Νόβοροσίσκ 5/9	ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	πρ. «Νορθήστερν Μπρήζ»
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Νάπολη 7/9	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	ε. Μπουσάν 19/8
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Κούβα 19/8	ΤΟΥΤΙ ΦΟΥΥΤΙ I (ΑΒ.)	64	1598	πρ. «Κομνηνός Σ.»
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Ρότερνταμ 11/9	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	στη Σιγκαπούρη 13/6
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Γκντάνσκ 10/9	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. 'Ιμνιγκχαμ 9/9
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	πρός 'Ιράν 21/6	ΤΡΕΪΝΤ ΑΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Γιοκαχάμα 3/9
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	71	11069	στόν Πειραιά 23/7	ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρός Κορέα 29/8
ΣΗΤΖΟΥ'Υ (κ.)	74	16819	πρός Μπ. Χομείνι 24/8	ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Κάλουντμπορκ 7/9
ΣΗΤΡΕΪ'ΝΤ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. 'Οδησσό 25/8	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪ'ΑΛ (κ.)	74	23757	πρός Ν. 'Ορλεάνη 27/8
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9	ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Φουκουγιμά 23/8
ΣΗΦΑΪ'ΤΕΡ (μ.)	75	18794	πρ. Γκνάνδη 3/9	ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	α. Γιούροπορτ 8/9
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Δομίστα 10/9	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Κίνα 3/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρ. Μπ. Χομείνι 4/7	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρός Βραζιλία 23/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ. 'Ιταλία 5/9	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	πρός Ουλάσν 5/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός 'Ιράν 5/5	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρός 'Ινδία 28/8
				ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	επισκ. Σιγκαπούρη 23/8
				ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	ε. Σεπερία 2/9
				ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Πόρτο Σαντίνο 22/8
				ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Φουτζέιρα 14/8
				ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	108776	πρός Περσικό 16/7
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Τζιμπουτί 19/8	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/9
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	76	12440	ε. 'Αντονίν 12/9	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12483	α. Τακόμα 5/9
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	ε. Πόρτ Σαΐδ 7/9	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός 'Ιλο 5/9
ΣΙΑΒΕΡ ΕΠΠΡΕΣΣ (π.)	79	12750	πρός Βαλπαράϊζο 3/9	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Σαγκάι 31/7
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΗΡΜ (π.)	85	13911	πρός Λός 'Αντζέλες 7/9	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	α. Σαλβαντόρ 9/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρ. Ν. 'Αμερική 18/8	ΤΡΟΥ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρ. Μπ. 'Αμπάς 6/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρ. Δ. ΠΑ 28/8	ΤΣΑΪ'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	ε. Νουκατοσί 9/7
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)	75	13835	α. Ντάρμπαν 30/8	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	έπισκ. Ρινιέκα 8/9
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Σιγκαπούρη 2/9	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρ. Σριράμα 2/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7	75	17645	α. Χιούστον 9/9	ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907	έπισκ. Μάλτας 2/8
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρ. Μ'κρί 28/8	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059	έπισκ. Γκντάνσκ 22/7
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Ντάρμπαν 2/9	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. Π. Χουενέμ 1/9
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	επιωλήθη Κινέζους
ΣΚΑ'Υ ΛΑΪ'Ν (δ.Μ.)	73	17466	πρ. Μουδρά Χάρμπον 25/8				
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρ. Πόρτ Σουδάν 31/8				
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Ντάρμπαν 26/8				
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Λός 'Αντζέλες 27/8				
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρ. Βανκούβερ 9/9				
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Χιούστον 29/7				
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	α. Λόγος 12/8				
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Λονδίνο 14/9				
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	ε. 'Αλεξάνδρεια 6/9				
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	στη Βομβάη 3/7				
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθνήκη)				
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στόν π. 'Ορνικό 23/8				
ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595	ε. Σ. ΜΜπεν ντέ Τρόντο 30/8				
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρ. Ν. 'Αμερική 28/8				
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρ. 'Ινδία 16/8				
ΣΠΥΡΙΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. 'Αβάντα 25/7				
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρ. 'Αλγερία 27/8				
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρ. Καζαμυλνάνκα 9/9				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρ. 'Αλικάντε 25/8				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρ. Παρανόγυα 29/8				

ΦΛΩΡΑ V * (π.)	81	8917	πρός Τσαμασάνα 4/9
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452	€ Σάντος 27/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Χιοθστον 29/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	28512	€ Γκνάνσκι 26/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Καλλία 20/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρός Όδησσό 9/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	28512	πρός Παρνόγουα 24/8
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	αγορά από Κύπρο
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	€ Ριγέκα 1/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	α. Ντάρμπαν 15/8
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	πρός Μπ. Άμπας 10/7
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	στο Τζέμπελ Άλι 30/8
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15888	πρός Μπαντάρ Χομενί 24/7
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15888	πρός Μπ. Άμπας 9/8
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	€ Σάο Σεμπασιτίο 31/8
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Σιγκαπούρη 5/9
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Μοντεβιδέο 9/9
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	πρός Μπουσάν 15/8
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	πρός Μπελίζ Σίτυ 29/8
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	€ Λορέ 25/8
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Σιγκαπούρη 7/9
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	πρός Άναδίο 4/9
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρός Λας Πάλμας 10/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρός Κορίντο 11/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Όκλαντ 5/9
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Σιγκαπούρη 28/5
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6880	€ Ρίο Ίανέιρο 26/8
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Κούβα 29/8
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	€ Γκαέτα 31/8
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Λας Πάλμας 6/9
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρός Φάλλκλαντ 8/9
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρός Βιλαγκαρσία 4/9
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	πρός Ρίο Ίανέιρο 31/8
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Λας Πάλμας 12/5
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	€ Χάτσινχοχ 4/9
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	α. Λας Πάλμας 14/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5844	€ Ρόττερταμ 11/9
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	πρός Μπαγκόκ 18/7

ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρός Μπρέμεν 12/9
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρός Νταλάν 11/8
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάγος 20/7
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	€ Σιγκαπούρη 3/9
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	€ Μπερκέλυ Σάουντ 5/9
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	€ Μπαγκόκ 13/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρός Κορίντο 3/9
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Τζακάρα 27/8
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	€ Σιγκαπούρη 21/8
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρός Γιάνμπου 1/9
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Τουάπσε 6/9
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/7
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	€ Πειραιά 6/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	€ Φεντερόνια 10/9
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Γιούρορτ 5/9
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	€ Πειραιά 21/8
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρός Κάδιξ 11/9
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρός Πόρτ Σουδάν 3/9
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	€ Τσίμα 10/9
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Νιγηρία 13/7
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρός Ρας Λανούφ 8/9
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Μπαχράιν 5/8
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρός Κωνσταντίνα 26/8
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρός Άρούμπα 27/8
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	πρός τσίμα 10/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	€ Πόρτο Κουετζάλ 4/9
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρός Πειραιά 9/9
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Άλεξανδρέττα 2/9
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Γιουρορτ 20/5
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Άλεξανδρέττα 10/9
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	α. Ντάρμπαν 26/8
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	€ Πειραιά 14/9
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598	πρός Κίνα 28/8
ΧΡΥΣΙΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	€ Μανφρεντόνια 6/9
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	πρός Ρόττερταμ 13/9
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Ίνδια 27/8
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	€ Τούρμπο 31/8
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049	πρός Νάντη 11/9
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366	πρός Ίταλία 18/8
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	€ Πισκοές Ντακόρ 9/9

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333