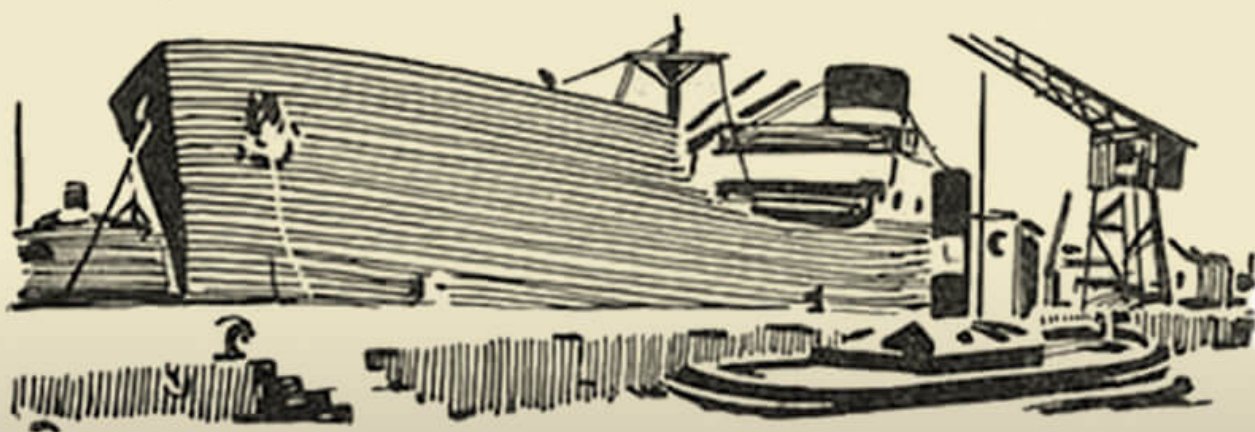


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1993

Αρ. Φύλλου 1382/1141

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1382 / 1141
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
- A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
- A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY



GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

- We are Greeks, and understand Shipping
- Our charges are competitive and actually reduce your Operating Costs
- We have the best Crew/Supply Boats to service your Vessels at Anchorage
- Our experience in Shipping, Local and International, Onboard vessels and in the Shipmanager's Office, is the best Warranty for our Reliability, Effectiveness and High Standards of Service



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

AL FATTAN BUILDING
P.O. BOX 234
Tel.: 00971 4 368123
Fax: 00971 4 379214
Tlx: 47547 GALAXY EM
Cables: GALAXY - DUBAI

OUR FUJAIRAH OFFICE

SANYO BUILDING
P.O. BOX 1107
Tel.: 00971 9 229905
Fax: 00971 9 229904
Tlx: 89126 GALAXY EM
Cables: GALAXY - FUJAIRAH

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



Securing Ship Lines.

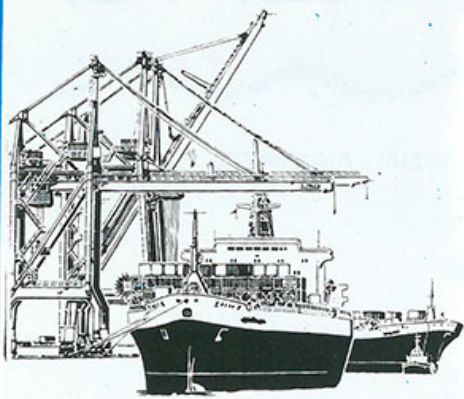
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1381/1140

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος,

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Κολοκοτρώνη 133 - Πειραιάς
Τηλ.: 4184049 - 4182708-9
Φάξ: 4182786

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. 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)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

62st Year
Issue No. 1381/1140 March 15th, 1993

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) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 Σκέψεις με αφορμή τον ΟΡΑ '90
Από τον κ. Χρήστο Ντούνη.
- 17 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 20 Κανονισμοί ασφαλείας της ακτοφυλακής
των ΗΠΑ.
Του κ. Αντώνη Γρυπαίου.
- 25 Η Μάχη του Ατλαντικού.
Ενας παλιός πλοίαρχος θυμάται.
Του κ. Νικ. Χαλκιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 28 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39 ENGLISH SUPPLEMENT
- 42 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

1963 - 1993

30 ΧΡΟΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



Έτος Ιδρύσεως 1963

Τηλεγραφική Δ/σις: EGRELSHIP, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλ.: 4173993 - 4128530 - 4122789 - 4174437 - 4131219
Τηλ. DIASY: 1014103
Fax: 4121506

Φίλωνος 97-99, Πειραιεύς 185 35
Τ.Θ. 80081, Πειραιεύς 185 10
Τηλέτυπα: 212246 - 212197 - 213948
Ενδεικτικόν Κλήσεως: EGRL GR

Οι κανόνες του παιχνιδιού

Μπορεί να έχει κανείς χίλιες διαφορές με τον άλλοτε «τσάρο της οικονομίας» και νυν βουλευτή του ΠΑΣΟΚ κ. Γερ. Αρσένη. Αλλά, εάν προέρχεται μάλιστα από τον χώρο της Ναυτιλίας, θα συμφωνήσει απολύτως τουλάχιστον με την πρώτη από τις τρεις προϋποθέσεις που έθεσε για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και που είναι η σταθερότητα κανόνων για την επιχειρηματική λειτουργία (οι άλλες δύο προϋποθέσεις είναι κατά τον κ. Αρσένη η επίτευξη μακροοικονομικής ισορροπίας και η συνεννόηση της Πολιτείας με τις παραγωγικές τάξεις για τη χάραξη κοινής πορείας).

Η σταθερότητα των κανόνων για την επιχειρηματική λειτουργία είναι εκ των ων ουκ άνευ για την Ναυτιλία.

Πρέπει, δηλαδή, ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας:

— Να είναι απολύτως σίγουρος ότι δεν θα ξυπνήσει κάποιο πρωί και θα βρεθεί μπροστά σε μία εγκύκλιο του πλέον έστω αρμοδιότερου Υπουργού ή και του ίδιου του Πρωθυπουργού της χώρας με την οποία θα αμφισβητείται η ισχύς νόμων και διατάξεων που συνθέτουν το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο στηρίζεται η ναυτιλιακή επιχείρηση και κατ' επέκταση η Ναυτιλία.

— Να είναι απολύτως σίγουρος ότι τίποτε απολύτως, καμμία εξουσία — είτε η νομοθετική, είτε η εκτελεστική, είτε η δικαστική — δεν μπορεί να μεταβάλει, να στρεβλώσει, να αλλοιώσει ή να ακυρώσει

τις συμβάσεις που έχει υπογράψει με την Ελληνική Πολιτεία και για την εγκατάσταση της επιχειρήσεώς του στην Ελλάδα, αλλά και για την εγγραφή των πλοίων που διαχειρίζεται στο εθνικό νηολόγιο.

— Να είναι απολύτως σίγουρος ότι κάθε μεταβολή που θα είναι αναγκαία, που θα επιβάλλεται εκ των πραγμάτων για την προσαρμογή στις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες, δεν θα γίνεται ερήμην του αλλά κατόπιν συνεννοήσεως με την Πολιτεία για την χάραξη κοινής πορείας ωφέλιμης και για τις δύο πλευρές.

Δυστυχώς, οι κανόνες αυτοί του παιχνιδιού δεν τηρούνται από την Ελληνική Πολιτεία. Και η εκτελεστική (βλέπε «βόμβα» Μάνου και παλαιότερα την εισφορά Τσοβόλα) και η δικαστική εξουσία (βλέπε αμφισβήτηση των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων με ξένες σημαίες των οποίων η διαχείριση γίνεται από εταιρίες του Ν. 89 ή και την δικαστική αμφισβήτηση ακόμη και όρων της εγκριτικής πράξεως νηολογήσεως) παρεμβαίνουν και ανατρέπουν ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν για να επιτευχθεί η προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Και εφ' όσον δεν ξεκαθαρίζονται, θα καρκινοβατούμε με τα οκτακόσια περίπου βαπόρια και με την φυγή του μεγαλύτερου όγκου των νεοαγοραζόμενων πλοίων σε άλλες λύσεις, πάντοτε φυσικά εκτός του εθνικού νηολογίου.

ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΟΧΙ

Σε όλες τις κατηγορίες των φορολογουμένων δόθηκαν και εφέτος όπως άλλωστε γίνεται κάθε χρόνο, επισημες ή σιωπηρές παρατάσεις των προθεσμιών για την υποβολή των φορολογικών δηλώσεων εκτός από τους εφοπλιστές. Και όχι μόνον αυτό: Το Υπουργείο Οικονομικών θεωρεί εκπρόθεσμες και τις δηλώσεις για τη φορολογία πλοίων που υποβλήθηκαν στις 2 Μαρτίου, παρά το γεγονός ότι η τελευταία ημέρα του Φεβρουαρίου ήταν Σάββατο, και η επομένη, η 1 Μαρτίου, Κυριακή, είναι δε γνωστό σε όλους ουδεμία προθεσμία χάνεται σε παρόμοιες περιπτώσεις οπότε έχουμε νόμιμη μεταφορά στην αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα.

Το γεγονός που έχει προκαλέσει εύλογες αντιδράσεις δεδομένου ότι επιβάλλεται και προσαύξηση της φορολογίας κατά 5% και για ολόκληρο μάλιστα το ποσό του φόρου και όχι για την πρώτη από τις τέσσερις δόσεις που προβλέπονται, δείχνει είτε την πρεμούρα του Δημοσίου για την είσπραξη εσόδων, είτε και την βλακεία των εν προκειμένω αρμοδίων, οι οποίοι εμφανίζονται να μην γνωρίζουν ότι υπάρχουν και αλλού πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκάλια και ότι τα

πλοία, εκτός από τις υποχρεώσεις, έχουν και προπέλλες. Μία βλακεία, η οποία σε τελευταία ανάλυση στρέφεται εναντίον των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εκπροσωπούν εν Ελλάδι εγκατεστημένους στο εξωτερικό πλοιοκτήτες, τα οποία ενδέχεται να θεωρηθούν υπεύθυνα για τις συνέπειες και να συγκεντρώσουν την μήνη των προϊσταμένων τους και ως εκ τούτου είναι αυτονόητο ότι όχι μόνο δεν θα αντιδράσουν, όπως γίνεται συνήθως, αλλά θα υποδουλίσουν κάθε σκέψη για την απομάκρυνση των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο για να σταματήσει ο «μπελάς του ελληνικού Δημοσίου».

Πρέπει να αναφερθεί ότι πέρυσι αλλά και όλα τα προηγούμενα χρόνια εδίδετο μία παράταση της σχετικής προθεσμίας μέχρι τις 10 Μαρτίου και δεν υπήρχε το παραμικρό πρόβλημα. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι οι αρμόδιοι της οικείας δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας αναγνωρίζουν ως νόμιμη την υποβολή των δηλώσεων φορολογίας των πλοίων την πρώτη εργάσιμη ημέρα μετά την αργία της τελευταίας ημέρας του Φεβρουαρίου αλλά οι μανδαρίνοι του Υπουργείου Οικονομικών έχουν εντελώς αντίθετη άποψη και θέλουν να κάψουν τα κεφάλια εκείνων που δεν μπόρεσαν να

υποβάλουν τις δηλώσεις τους το Σάββατο 28 Φεβρουαρίου....

«FIFTY - FIFTY»

Οι επισημάνσεις των «Ναυτικών Χρονικών» για το λιμάνι της Γένοβας προκάλεσαν το γενικό ενδιαφέρον και οδήγησαν σε μία απροσδόκητη αποκάλυψη: Οι «συνδικαλιστές» που ελέγχουν το λιμάνι της Γένοβας, πέρα από την υποκίνηση Ασιατών κυρίως ναυτικών να εγείρουν αξιώσεις σε βάρος των πλοίων στα οποία υπηρετούν, εφαρμόζουν και άλλη «μέθοδο» για να απομυζούν τα πλοία: Επιζητούν τη «συνεργασία» των πλοιάρχων ή των εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιριών που σπεύδουν επί τόπου και τους τάζουν τα μισά από τα ποσά που θα αποσπάσουν με αυτή τη «συνεργασία» τους.

Είναι αυτονόητο ότι η διατύπωση παρόμοιων προτάσεων που γίνεται ωμά δεν θα ήταν δυνατόν να υπάρξει εάν δεν υπήρχε προσδοκία ή και βεβαιότητα αποδοχής τους. Και αυτό είναι, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, εκείνο που πρέπει να μας προβληματίσει και να μας απασχολήσει, ταυτόχρονα βεβαίως με τις πρακτικές και τις μεθοδεύσεις των «συνδικαλιστών» του λιμανιού της Γένοβας.

ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΕΣ

Το έχουμε ξαναπεί αλλά θα το επαναλάβουμε: Ταυτόχρονα με την υπογραφή των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως από τους αρμοδίους Υπουργούς (Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας) πρέπει να λαμβάνεται αριθμός φύλλου της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ώστε η υπογραφή της εγκριτικής πράξεως και η δημοσίευσή της να συμπίπτουν για να αποφεύγονται τα προβλήματα που δημιουργούνται σε βάρος των πλοίων από την χρονική διαφορά που υφίσταται μεταξύ της υπογραφής της εγκριτικής πράξεως και της δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Εχει εντοπισθεί ότι ορισμένοι δικηγόροι επισημαίνουν αυτή τη χρονική διαφορά που υπάρχει λόγω του συστήματος που εξακολουθεί να εφαρμόζεται μακαρίως και για αυτό το χρονικό διάστημα διεκδικούν για λογαριασμό ξένων ναυτικών τη διαφορά που υπάρχει μεταξύ της συμβάσεως που έχουν υπογράψει και της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως, δεδομένου ότι τα δικαστήρια δέχονται — και έχουν απολύτως δίκαιο, φυσικά — ότι κατά το εν λόγω κρίσιμο χρονικό διάστημα δεν έχει εφαρμογή ο όρος της εγκριτικής πράξεως για το ύψος της αμοιβής των αλλοδαπών ναυτικών αλλά η ελληνική συλλογική σύμβαση.

Εχει επίσης εντοπισθεί ότι οι ξένοι ναυτικοί, για λογαριασμό των οποίων ενεργούν ένιοι δικηγόροι, λαμβάνουν ένα μικρό ποσό κατά την υπογραφή της εξουσιοδοτήσεως και φεύγουν για τις πατρίδες τους ή για να μπαρκάρουν με άλλα πλοία και έτσι τη μερίδα του λέοντος εισπράττουν οι ούτως εξουσιοδοτημένοι δικηγόροι. Ταυτόχρονα έχει εντοπισθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις οι διευθύνσεις περι-

μόνιμου κατοικίας που δίνουν οι εν λόγω ναυτικοί δεν ανταποκρίνονται προς την πραγματικότητα — λέγεται ότι η προτίμηση στρέφεται σε ένα συγκεκριμένο ξενοδοχείο του Πειραιώς, όπου όμως είναι εντελώς άγνωστοι, όπως έχει αποκαλύψει σχετική έρευνα.

Για να εκλείψουν τα σχετικά παρατράγουδα πρέπει, πρώτον, να ρυθμισθεί το θέμα της ταυτόχρονης δημοσίευσής των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως — η ρύθμιση είναι ευκολότατη και η περίπτωση που αφορά την εντός 24ώρου αποστράτευση του πλοιάρχου κ. Φατούρου επιβεβαιώνει του λόγου το αληθές — και, δεύτερο, να υπάρξει η επιβεβλημένη προσαρμογή στο θέμα της εξουσιοδοτήσεως — και σ' αυτό το ζήτημα μπορεί να βρεθεί η κατάλληλη φόρμουλα, εάν φυσικά θέλουμε.

ΝΑ ΕΝΤΟΠΙΣΘΟΥΝ ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ

Στο θέμα της προμήθειας περιπολικών (και τεσσάρων ελικοπτέρων που ορισμένοι στο Υπουργείο τα θεωρούν απαραίτητα ενώ υπάρχει και αντίθετη άποψη) με κονδύλι που διέθεσε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας υπάρχει και μία άλλη διάσταση: Η καθυστέρηση που σημειώθηκε μέχρι τώρα στην υλοποίηση της σχετικής αποφάσεως με αποτέλεσμα να προχωρούμε ήδη στην απ' ευθείας ανάθεση, λύση στην οποία λέγεται ότι έχει συμφωνήσει εκ των άκων και ο Υπουργός κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας για να μην χαθούν οι πιστώσεις που διέθεσε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για την θωράκιση των ανατολικών συνόρων μας ώστε να αποφευχθεί η είσοδος και άλλων λαθρομεταναστών μέσω Τουρκίας.

Ως αυτή τη στιγμή είναι άγνωστο εάν η καθυστέρηση που σημειώθηκε και α-

ποκλείει την περίπτωση διαγωνισμού για την προμήθεια των περιπολικών (και των ελικοπτέρων, εάν συνεχισθεί η εμμονή στην άποψη ότι θα είναι χρήσιμα) οφείλεται σε εσκεμμένη ενέργεια ή στην γνωστή τάση ωχαδερφισμού που τόσο είναι διαδεδομένη στη δύστυχη αυτή χώρα και μας στοιχίζει πάντοτε πανάκριβα: Εκείνο που είναι σαφές είναι ότι οι υπεύθυνοι — όποιοι και αν είναι αυτοί — πρέπει να εντοπισθούν και να λογοδοτήσουν.

Εν πάση περιπτώσει, για το θέμα της προμήθειας και ελικοπτέρων του τύπου των «γλόμπων» υπάρχουν δύο απόψεις: Η μία, η «επίσημη» που θεωρεί ότι τα ελικόπτερα αυτά θα αποδειχθούν πολλαπλώς χρήσιμα. Και η άλλη, η ανεπίσημη, που αποφαίνεται ότι τα ελικόπτερα αυτά τελικώς θα χρησιμοποιούνται για βολτίτσες και ταυτόχρονα θα μας στοιχίζουν ο κόκος αηδόνι. Διότι, όπως υποστηρίζουν οι γνώστες του αντικειμένου:

Ανεξάρτητα από το χαμηλό κόστος προμήθειας — γύρω στα 60 εκατ. δραχμές το ένα — τα αεροσκάφη του τύπου αυτού έχουν υψηλό κόστος λειτουργίας αφού έπειτα από πενήντα ώρες πτήσεως πρέπει να υφίστανται συστηματική και ιδιαίτερα δαπανηρή συντήρηση και για τον λόγο αυτόν χαρακτηρίζονται σαν τα ελικόπτερα των πλουσίων. Εκτός όμως από το υψηλό κόστος συντηρήσεως, υπάρχουν και ουσιαστικά προβλήματα αναφορικά με τη χρήση και τη χρησιμότητά τους: Δεν πετούν με οποιοδήποτε καιρό και ούτε τη νύκτα, γεγονός που αποδεικνύεται από τα καθημερινά σχεδόν φαινόμενα της αδυναμίας παραλαβής ασθενών από νησιά επειδή ο καιρός δεν επιτρέπει τη χρήση και μεγαλύτερων ελικοπτέρων από τους «γλόμπους». Δεν μπορούν να βοηθήσουν αποφασιστικά στη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, δεν μπορεί, δηλαδή, με τα ελικόπτερα αυτά να γίνει ανέλκυση κινδυνευόντων και το μόνο που μπορούν να κάνουν είναι να ρίχνουν ... σωσίβια και να στηρίζουν... ηθικά τους ναυαγούς με την παρουσία τους.

Η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται και από την περίπτωση των ναυαγών του «Κότυ Ουάν» που βρίσκονταν σε σωστική λέμβο και δεν κατέστη δυνατή η περισυλλογή τους από το δεξαμενόπλοιο που είχε σπεύσει στον τόπο του ναυαγίου.

Ετσι, οι περισσότεροι — υπενθυμίζοντας και άλλα συγκεκριμένα περιστατικά, όπως της διασώσεως όλων των επιβατών και του πληρώματος του κρουαζιεροπλοίου «Ωκεανός» στη Νότιο Αφρική, που δεν είναι και ναυτική χώρα, ή της πρόσφατης διασώσεως των ευρισκομένων επί πλατφόρμας στη Βόρειο Θάλασσα, κλπ., κλπ. — υπο-

For your

«VESSEL RESPONSE PLAN»

please call us



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

TEL. (617) 527-5880 Cable: Paralia FAX (617) 527-8249 Telex: 94 0656

στηρίζουν ότι αντί για αθύρματα οφείλουμε επιτέλους σαν η πρώτη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο να διαθέτουμε τα μέσα εκείνα που είναι απαραίτητα για την διάσωση αυτών που κινδυνεύουν στη θάλασσα και μέσα αυτά είναι τα ελικόπτερα παντός καιρού, που πετούν ημέρα και νύκτα με οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες και έχουν τη δυνατότητα ανεγκύσεως αφού, όπως λέγεται, μπορούν να αιωρούνται επί τέσσερις συνεχείς ώρες στο ίδιο σημείο.

ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ

Την τελευταία στιγμή λέγεται ότι διεσώθη και διατηρήθηκε στη θέση του (προς το παρόν) ο νυν Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος — η κινητοποίηση απέδωσε και αυτή τη φορά...

Όσοι παρακολουθούν όμως από πολύ κοντά τις εξελίξεις στο Λιμενικό εκτιμούν ότι αυτή η φορά ήταν και η τελευταία. Γιατί, όπως υποστηρίζουν, κάτι από την εν γένει συμπεριφορά του νυν Αρχηγού του Λ.Σ. έχει ενοχλήσει τον Υπουργό κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα, ορισμένοι μάλιστα ομιλούν για μία κρίση αξιοπιστίας που προήλθε από ορισμένες πολύ πρόσφατες διαπιστώσεις του Υπουργού και επιμένουν ότι αυτή η κρίση αξιοπιστίας, μαζί και με ενδεχόμενες άλλες εξελίξεις, θα είναι ο καταλύτης που θα δώσει και το τέλος, ίσως δε η διαπίστωση ότι αυτό το τέλος δεν μπορεί πλέον να αποφευχθεί οδηγεί τον κ. Χιασιώτη στην αναζήτηση — και την

κατάκτηση με τη συμπράσταση μερίδας εφοπλιστών — κάποιας θέσεως σε διεθνή οργανισμό...

Στο μεταξύ λέγεται ότι παρά τις σαφείς αντιρρήσεις ορισμένων παραγόντων, διαπιστώνεται εμμονή του νυν Αρχηγού στην απόφαση για δυσμενή κρίση σε βάρος συγκεκριμένων αξιωματικών που θα δημιουργήσει όμως οξύτατο πρόβλημα γιατί θα βγουν στην επιφάνεια πάρα πολλά που τελικώς θα είναι σε βάρος του Λιμενικού Σώματος ολοκλήρου, μία παράμετρο την οποία δεν φαίνεται να λαμβάνει υπ' όψιν ο κ. Χιασιώτης.

Καταλήγοντας υπογραμμίζουμε ότι δεν θέλουμε να πιστέψουμε την πληροφορία που περιήλθε στα «Ναυτικά Χρονικά», σύμφωνα με την οποία έχουν τεθεί υπό επιτήρηση τα γραφεία ορισμένων λιμενικών αξιωματικών και καταγράφονται οι επισκέπτες — πραγματικά δεν θέλουμε να δεχθούμε ότι είναι δυνατόν να υπάρχουν στις ημέρες μας παρόμοιες μεθοδεύσεις που θυμίζουν εποχές τις οποίες θέλει να ξεχάσει ο ελληνικός λαός.

ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΟΥΝ

Υποστηρίζουν μερικοί ότι στο ΝΑΤ τα πάντα έχουν ανατραπεί, αλλά δεν έχουν καθόλου δίκαιο. Μπορεί, βέβαια, το Ταμείο να συντηρείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή από τον ελληνικό λαό επειδή λόγω της συρρικνώσεως του υπό Ελληνική σημαία στό-

λου έχουν μειωθεί δραματικά τα έσοδά του, αλλά παρ' όλα αυτά το ΝΑΤ εξακολουθεί να καλοπληρώνει — και μάλιστα σε συνάλλαγμα — υπαλλήλους του που δεν έκαναν ποτέ τίποτε αλλά ούτε και σήμερα κάνουν το παραμικρό εκτός από το να εισπράττουν τους παχυλούς μισθούς τους. Μιλάμε για τους υπαλλήλους των προξενικών λιμεναρχείων οι οποίοι δεν έχουν αντικείμενο απασχόλησεως δεδομένου ότι, πρώτον, καταβολές για εξόφληση ναυτολογίων γίνονται μόνον στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου και Νέας Υόρκης, και, δεύτερον, οι αντικαταστάσεις των ναυτολογίων γίνονται πλέον από τον πλοίαρχο ακόμη και εν πλώ βάσει της νέας νομοθεσίας.

Υπενθυμίζουμε ότι οι υπάλληλοι των προξενικών λιμεναρχείων έπαιρναν παλαιότερα ένα αντιμισθίο με τη μορφή των αντιγραφικών. Σήμερα όμως καλύπτουν οργανικές θέσεις, είναι μόνιμοι και εισπράττουν γύρω στις 3.000 — 4.000 δολάρια μηνιαίως χωρίς όμως να προσφέρουν και ανάλογο έργο που θα δικαιολογούσε και την ύπαρξή τους στα προξενικά λιμεναρχεία και την αμοιβή τους.

Είναι αυτονόητο ότι με το νόμο που πρόκειται να ρυθμίσει τα θέματα του ΝΑΤ πρέπει να καταργηθούν οι θέσεις των υπαλλήλων του Ταμείου στα προξενικά λιμεναρχεία με μόνη ίσως εξαίρεση τις θέσεις στα προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου και Νέας Υόρκης, στα οποία, όπως προαναφέρθηκε, γίνεται και εξόφληση ναυτολογίων. Να μην γίνουν

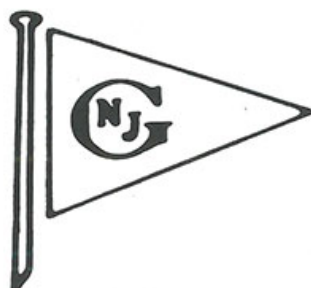
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
1- 11 JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

οικονομίες μόνον σε βάρος των ναυτικών μας αλλά να κοπούν και οι δαπάνες που δεν εξυπηρετούν κανέναν σκοπό, όπως είναι οι δαπάνες για τους υπαλλήλους των προξενικών λιμεναρχείων, οι οποίοι μπορούν να μετακληθούν στην κεντρική υπηρεσία και αν δεν το επιθυμούν να πάνε στα σπίτια τους.

ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Δραστηριοποιείται και ο εφοπλισμός της Νέας Υόρκης, ο οποίος μέχρι τώρα ήταν στο περιθώριο. Όπως είχαν γράψει πρόσφατα τα «Ναυτικά Χρονικά», στη Νέα Υόρκη συνεστήθη ανάλογη οργάνωση με το Κομμίτη του Λονδίνου που εκπροσωπεί τα εγκατεστημένα στην αμερικανική μεγαλούπολη ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία.

Το New York Shipping Cooperation Committee συνεστήθη με πρωτοβουλία του Καπτάν Τάκη Τσεβδού, ο οποίος ανέλαβε και προσωρινός πρόεδρος μέχρις ότου εντός τεσσάρων μηνών διεξαχθούν αρχαιρεσίες για την ανάδειξη της πρώτης αιρετής διοικήσεως.

Η αναγγελία συστάσεως του Κομμιτή της Νέας Υόρκης έγινε σε ειδική εκδήλωση στην οποία μεταξύ άλλων είχαν παραστεί ο τέως Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Πολύδωρας, ο Γεν. Πρόξενος της Ελλάδος στη Νέα Υόρκη κ. Δούκας και άλλοι. Μεταξύ των ομιλητών στην εκδήλωση ήταν και ο δικηγόρος κ. Στρατάκης ο οποίος υπογράμμισε ότι για πολλά χρόνια η ελληνική ναυτιλιακή παροικία της Νέας Υόρκης ήταν μία άμορφη μάζα χωρίς κατεύθυνση και χωρίς να προκαλεί το ενδιαφέρον της Ελληνικής Πολιτείας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Την καθιερωμένη επίσκεψη κάθε Υπουργού στο Λονδίνο πραγματοποίησε στις 11 και 12 Μαρτίου ο Υπουργός

κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας έπειτα από σχετική πρόσκληση της διοικήσεως του Κομμιτή προκειμένου να συναντηθεί με τα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας που είναι εγκατεστημένα στο Λονδίνο.

Στη συνάντηση με τη διοίκηση του Κομμιτή ετέθησαν στον Υπουργό τα θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία, μεταξύ των οποίων κυρίαρχη θέση κατέχουν η προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα, η συνεχής βελτίωση του συστήματος της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, η διάσωση του NAT κλπ. Μετά τη συνάντηση με τη διοίκηση του Κομμιτή στην οποία παρίσταντο ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Νικ. Χασιώτης και ο προξενικός λιμενάρχης στο Λονδίνο πλοίαρχος κ. Κων. Χαρτοφύλλης, παρετέθη γεύμα στο Ironmonger's Hall, στο οποίο παρέκάθησαν τα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου.

Την επομένη (12 Μαρτίου) ο κ. Παπαδόγγονας επισκέφθηκε τον Βρετανό ομόλογό του Λόρδο Caithness και τον γεν. γραμματέα του IMO κ. W. O' Neil, εν συνεχεία δε επρόκειτο να αναχωρήσει για τις Βρυξέλλες για να συμμετάσχει σε σύνοδο των Υπουργών Ναυτιλίας της ΕΟΚ που συνέρχεται σήμερα εκεί για να συζητήσει την έκθεση της Κομισιόν για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ε.Ε.Ε. ΖΗΤΕΙ ΠΛΗΡΗ ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΥΚΛΙΟΥ

ΜΕ νέα προσφυγή της προς το Συμβούλιο της Επικρατείας η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ζητεί — ορθότατα — την ακύρωση της γνωστής εγκυκλίου — «βόμβας» Μάνου με την οποία επιχειρήθηκε η κατάργηση νόμου (του Ν. 27/1975) με αυξημένη μάλιστα ανταγωνιστική ισχύ. Δεν είναι φυσικά οι απалλαγές και οι μειώσεις φόρου για τις

επισκευές και μετασκευές πλοίων εκείνο που προκαλεί την αντίδραση του ελληνικού εφοπλισμού, αλλά η αμφισβήτηση του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας που επιχειρήθηκε με την εγκύκλιο Μάνου και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο χαρακτηρίστηκε «βόμβα».

Με τη νέα προσφυγή ζητείται να ακυρωθεί ως αντισυνταγματική η υπ' αριθ. 1133991 εγκύκλιος του κ. Μάνου σύμφωνα με την οποία οι προβλεπόμενες από τον Ν. 27/75 απαλλαγές και μειώσεις φόρου για επισκευές και μετασκευές πλοίων σε ναυπηγεία αντίκεινται στο κοινοτικό δίκαιο. Με τη νέα προσφυγή της, που είναι η δεύτερη κατά σειρά, η Ε.Ε.Ε. υποστηρίζει ότι οι διατάξεις του Ν. 27/75 περί φορολογίας πλοίων δεν αντίκεινται στο κοινοτικό δίκαιο.

ΑΥΞΗΣΗ ΓΥΡΩ ΣΤΟ 15%

Ενώ συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις της διοικήσεως της Ναυτικής Ομοσπονδίας με τις εφοπλιστικές Ενώσεις για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων διαπιστώθηκε ότι οι πλοιοκτήτες της Ακτοπλοΐας υπολογίζουν ότι η αύξηση των αποδοχών των εργαζομένων στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά που θα προέλθει από τη νέα σύμβαση θα κυμαίνεται γύρω στο 15%.

Συγκεκριμένα, το ποσοστό αυτό προκύπτει από το αίτημα της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας για περαιτέρω αύξηση του ναυολογίου επιβατών και οχημάτων.

Ειδικότερα, η Ένωση αναφέρει ότι το κόστος διαχείρισεως των ακτοπλοϊκών επιβατηγών που αυξήθηκε κατά 20,7% θα επιβαρυνθεί και με ένα επιπλέον ποσοστό 5,3% που θα προέλθει από την αύξηση των αποδοχών των ναυτικών από τη νέα σύμβαση — το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε αύξηση αποδοχών κατά 15% και σε μία επιβάρυνση 2% επί πλέον για τις εισφορές προς το NAT, τα άλλα Ταμεία και Λογαριασμούς.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
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»

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627800. TELEX: 212880 - 212503-NIKA GR. FAX: 4626268 - 4619631

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενος σε άρθρο του έγκριτου περιοδικού σας στο ετήσιο τεύχος Ιανουαρίου 1993, με τίτλο «Ελληνικά δικαστήρια τινάζουν στον αέρα τις εταιρίες του Νόμου 89», θα μου επιτρέψετε να σημειώσω ότι για το θιγόμενο θέμα υπάρχει συγκεκριμένη απάντηση στο βιβλίο μου «Ναυτιλιακές Εταιρίες Α.Ν. 89/67/Β Έκδοση, σελ. 78, η οποία λόγω της σπουδαιότητας του θέματος αλλά και του ενδιαφέροντος που επιδεικνύεται γι' αυτό, αξίζει νομίζω να ακουστεί.

Το σχετικό κείμενο βέβαια του βιβλίου και οι αναφερόμενες σ' αυτό νομοθετικές ρυθμίσεις, οδηγούν ευθέως σε συμπεράσματα αντίθετα από εκείνα που εξαγονται από το δημοσίευμά σας.

Ειδικότερα μεταξύ άλλων αναφέρονται τα ακόλουθα:

«Κατά το παρελθόν και συγκεκριμένα το έτος 1970 εκδόθηκε η υπ' αριθ. 549/70 Απόφαση του Πολ. Πρωτ. Πειραιώς, η οποία στο σκεπτικό της έλεγε ότι: η Α.Ε. έχει έδρα τον τόπο, όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις στη λειτουργία αυτής αποφάσεις και ασκείται η διεύθυνση της επιχείρησης / τόπος διοίκησης, και όχι τον τόπο που αναγράφεται στο καταστατικό, βάσει του άρθρου 2 του Ν. 2190/1920, ως επίσης ότι το άρθρο 10 του Α.Κ. υπολαμβάνει τον όρο «έδρα» ως τόπο διοίκησης, κατέληγε δε στο συμπέρασμα ότι,

Πρώτον: Α.Ε. συσταθείσα κατά τις διατάξεις του Παναμαϊκού νόμου, αλλά έχουσα ως πραγματικό τόπο διοίκησης τον Πειραιά, είναι Ελληνική.

Δεύτερον: Η Ελληνική αυτή Α.Ε. είναι άκυρη, γιατί δεν τηρήθηκαν οι διατυπώσεις του Ν. 2190/1920.

Η απόφαση αυτή μαζί με άλλες όμοιες που ακολούθησαν, την άποψη μάλιστα των οποίων επεκύρωσε και η ολομέλεια του Αρείου Πάγου, έθετε κυριολεκτικά δυναμίτιδα στο όλο οικοδόμημα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Τούτο δε, γιατί οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες, που είχαν πλοία με ελληνικά σημαία, νηολογημένα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, εφ' όσον είχαν συσταθεί βάσει του αλλοδαπού τύπου, διοικούσαν όμως τα πλοία αυτά από την Ελλάδα — κατά το σκεπτικό και την κατάληξη των δικαστικών αποφάσεων — ήταν άκυρες.

Και όπως είναι γνωστό η συντριπτική πλειοψηφία των πλοιοκτητριών εταιριών των ελληνικών πλοίων είναι αλλοδαπές.

Επίσης, και οι εγκαθιστάμενες στην Ελλάδα αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες με το καθεστώς του Α.Ν. 89/67 κλπ., ήταν τα την ίδια σκέψη άκυρες, εφόσον είχαν τόπο διοίκησης την Ελλάδα χωρίς να έχουν συγχρόνως και κάποιον άλλο τόπο διοίκησής τους στο εξωτερικό.

Από την παραπάνω γραμμή των ελληνικών δικαστηρίων τεράστια ήταν τα

δημιουργούμενα προβλήματα και εμφάνις η απειλή για κατάρρευση του υφιστάμενου και λειτουργούντος οικοδομήματος της Ελληνικής Ναυτιλίας. Εμπρός στην κατάσταση αυτή η Πολιτεία για να δώσει άμεση, ριζική και ρεαλιστική λύση στο τεράστιο τούτο νομικό πρόβλημα, ψήφισε τον Νόμο 791/1978, με τον οποίο σαν λύση του γόρδιου δεσμού ρυθμίστηκε κατά τρόπο σαφή, απλό, λογικό, αλλά και αποφασιστικό, το θέμα του κύρους των αλλοδαπών αυτών ναυτιλιακών εταιριών, που είχαν και έχουν πράγματι την διεύθυνση των υποθέσεών τους στην Ελλάδα, όπου κατά την επικρατούσα θεωρητική άποψη υποστηριζόταν ότι βρίσκεται και η έδρα τους, με τις αναφερθείσες θεμελιακές νομικές συνέπειες, όσον αφορά την εγκυρότητα της σύστασης και ύπαρξής τους.

Συγκεκριμένα με τον εν λόγω νόμο ρυθμίστηκε και καθορίστηκε ρητά, ότι οι ναυτιλιακές αυτές εταιρίες διέπονται ως προς την σύσταση και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της χώρας της έδρας, που αναφέρεται στο καταστατικό τους, αδιαφόρως του τόπου, από τον οποίο διευθύνονται ή διευθύνοντο οι υποθέσεις τους.

Ετσι το θέμα είχε λυθεί και αποσαφηνισθεί πλήρως. Ήταν επομένως και είναι έγκυρες όλες αυτές οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, τόσο οι πλοιοκτήτριες του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, όσο και οι εγκαθιστάμενες — ή αυτές που θα εγκατασταθούν — βάσει των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68 και Ν. 27/75, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 814/78.

Ήταν και είναι έγκυρες χωρίς κανένα περιθώριο για αμφισβήτηση, σύμφωνα με τη ρύθμιση του ψηφισθέντος καινοτόμου και θαρραλέου αυτού νόμου, διεπόμενες — όπως αναφέρθηκε — ως προς την σύσταση και την ικανότητα δι-



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piræus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

καίου, από το δίκαιο της χώρας της έδρας που αναφέρεται στο καταστατικό, αδιάφορα από τον τόπο από τον οποίο διευθύνονται ή διευθύνοντο, εν όλω ή εν μέρει, οι υποθέσεις τους, αδιάφορα δηλαδή εάν οι υποθέσεις τους διευθύνοντο ή διευθύνονται από την Ελλάδα και η καταστατική τους έδρα βρίσκεται στην αλλοδαπή.

Ο εν λόγω νόμος 791/78 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 109Α/6.7.78, έχει ως εξής:

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 791

Περί διατάξεων αφορωσών το εν Ελλάδι καθεστώς των κατά το δίκαιον αλλοδαπής Πολιτείας συσταθεισών ναυτιλιακών εταιριών.

Άρθρον 1

1. Ναυτιλιακαί εταιρίες, αιτίνας συνεστήθησαν κατά τους νόμους αλλοδαπής πολιτείας, εφόσον είναι ή ήσαν πλοιοκτητήτριαι ή διαχειρίστριαι πλοίων υπό Ελληνική σημαία, ή είναι εγκατεστημένοι ή ήθελον εγκατασταθῇ εν Ελλάδι δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 ή των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, διέπονται ως προς την σύστασιν και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της χώρας της εν τω καταστατικῷ έδρας των, αδιαφόρως του τόπου όθεν διευθύνονται ή διευθύνοντο εν όλω ή εν μέρει αι υποθέσεις των.

2. Αι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν έχουν εφαρμογήν προκειμένου περι εταιριών αι οποιαί είναι πλοιοκτητήτριαι ή διαχειρίστριαι αποκλειστικῶς και μόνον σκαφών αναψυχής.

Άρθρον 2

Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεώς του δια της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως.

Ο παρών νόμος ψηφισθείς υπό της Βουλής και παρ' Ημών σήμερον κυρωθείς, δημοσιευθήτω δια της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως και εκτελεσθήτω ως νόμος του Κράτους».

Τέλος, για μια, αναγκαία ίσως, αποσαφήνιση, κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί ότι, ο Α.Ν. 89/67 δεν θεσπίζει ένα νέο τύπο νομικού προσώπου ή μια νέα μορφή εταιρίας. Απλώς εγκαθιδρύει ένα προνομιακό καθεστώς με το οποίο υφιστάμενες αλλοδαπές βασικές εταιρίες μπορεί να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματά τους, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ήτοι, για να ονομασθεί, να υπάρξει και για να λειτουργήσει στην Ελλάδα, ένα γραφείο ή υποκατάστημα σαν ναυτιλιακή εταιρία του Α.Ν. 89/67 — όπως επεκράτησε να αποκαλούνται — απαραίτητα θα πρέπει προηγουμένως να υπάρχει ήδη μια αλλοδαπή εταιρία ή επιχείρηση, οποιουδήποτε νομικού τύπου ή μορφής, η οποία τελικά με την εγκατάσταση γραφείου της ή άλλης μορφής εκπροσώπησης στην Ελλάδα, θα καλυφθεί και θα διέπεται — για την Ελλάδα — από τις διατάξεις του ειδικού αυτού καθεστώτος και θεσμού, για τις εν γένει πράξεις, ενέργειες και δραστηριότητές της. Για δε τις υπαγόμενες κατ' αναλογία στο καθεστώς αυτό Ελληνικές Επιχειρήσεις / ατομικές ή Νομικά Πρό-

σωπα), για τις οποίες βέβαια δεν πρέπει να υπάρχουν σχετικά νομικά προβλήματα, αυτές διαχειρίζονται αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες ή ίδια πλοία, είτε ενεργούν πράξεις, που όλα έχουν ή αφορούν δραστηριότητες πλοίων στην αλλοδαπή.

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 1993

Σημ. Συντ.: Ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Χ. Τσαπράλης, συντάκτης του άρθρου στο οποίο αναφέρεται ο κ. Σπαρτιώτης, παρατηρεί ότι ο ναύαρχος κάνει ένα μικρό λάθος, λάθος που παρατηρήθηκε και κατά την αντιγραφή του σχετικού κειμένου από ημερησία εφημερίδα των Αθηνών χωρίς να αναφερθεί η πηγή: Όσα επισημαίνονταν στο εν λόγω άρθρο αφορούσαν τις πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες των οποίων η διαχείριση γίνεται από εταιρίες του Ν. 89 κλπ. Για τις εταιρίες αυτές υπάρχουν μεταγενέστερες αποφάσεις από αυτή που αναφέρει ο κ. Σπαρτιώτης, οι οποίες υιοθετούν αυτά που αναφέρονται στο συγκεκριμένο άρθρο — η προσεκτικότερη ανάγνωση και η έρευνα αποδεικνύουν του λόγου το αληθές που είναι ότι οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες των οποίων η διαχείριση γίνεται από εταιρίες του Ν. 89 κλπ. παραμένουν ξεκρέμαστες μέχρις ότου γίνουν οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγосωστικών Πλοίων κοινοποίησε στα «Ναυτικά Χρονικά» την επιστολή που απέστειλε στον Υπουργό

Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγο, με κοινοποίηση και προς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στην οποία καταγγέλει με εντονότατο ύφος τον Κανονι-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 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: 3272063 - 3271371 - 3270226
Telex: 26621 HELLAS
Cables: HELLASMAR BAIREIS

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696
Telefax: 541/3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

σμού Λιμένος Πειραιώς σχετικά με την χορήγηση αδειών για ρυμουλκικές εργασίες.

Την επιστολή αυτή δημοσιεύουμε αυτούσια για την ενημέρωση της ναυτιλιακής μας κοινότητας:

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Με κατάπληξη και απογοήτευση πληροφορηθήκαμε ότι ο ισχύων υπ' αριθ. 178 Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς, τροποποιήθηκε δια του νεωτέρου υπ' αριθ. 188 (ΦΕΚ 708/12.2.93), με τον οποίο παρατείνεται μέχρι 15.3.93 η προθεσμία υποβολής αιτήσεων για άδειες ρυμουλκών και ταυτόχρονα αποκτούν δικαίωμα απόκτησης αδείας όλα τα υπάρχοντα Ελληνικά ρυμουλκά ανεξαρτήτως ηλικίας ή προϋπηρεσίας.

Διερωτώμεθα ποια έννοια είχαν οι συσκέψεις στο ΥΕΝ για την μεταβολή του Κανονισμού 178, όταν είχε ήδη επέλθει τροποποίηση του σε ένα από τα πλέον κρίσιμα σημεία, εν αγνοία μās και χωρίς

να μας ανακοινωθεί τίποτε περί τούτου στις συσκέψεις.

Υπενθυμίζουμε την έντονη αντίδραση των ενδιαφερομένων Ενώσεων στην ρύθμιση αυτή, μοναδικό αποτέλεσμα της οποίας θα είναι η συσσώρευση άχρηστων και ακατάλληλων ρυμουλκών υποβαθμίζοντας επί καιρό ρυμουλκικές υπηρεσίες χωρίς την παραμικρή ελπίδα βελτιώσεως των συνθηκών εξυπηρέτησεως της ναυτιλιακής κινήσεως των Ελληνικών λιμανιών. Επισημαίνουμε ότι για την έκδοση του Κανονισμού 188, δεν ζητήθηκε όπως συνέβαιναν στο παρελθόν η επιβαλλόμενη εκ της περί Ν.Ε.Ε. νομοθεσίας γνώμη του Ν.Ε.Ε., αφού πρόκειται περί θέματος αμέσου ενδιαφέροντος για την ναυτιλία και ότι κατά τούτο αμφισβητείται και αυτή ακόμη η νομιμότης του κανονισμού.

Διαμαρτυρόμεθα για τον εμπαιγμό που υπέστημεν καλούμενοι στο Υπουργείο να εκφέρουμε γνώμη επί μέτρου ήδη θεσπισθέντος καθώς και για το ανυπόστατο των Κρατικών Κανονισμών οι οποίοι

στερούνται πλέον αξίας, αφού είτε κατά καιρούς τροποποιούνται ανάλογα με τις πιέσεις ιδιωτικών συμφερόντων ή εκτός Υ.Ε.Ν. κομματικών παραγόντων προς τους οποίους τα εν λόγω συμφέροντα έχουν προσβάσεις.

Πρόκειται περί απαράδεκτης για ευνομούμενη πολιτεία κατάστασης, που μας δημιουργεί το ερώτημα αν υπό τις αντιλήψεις των σημερινών καιρών θα πρέπει και οι επί 100ετίαν πλοιοκτήτες ρυμουλκών να καταφεύγουν σε ίδιες μεθοδεύσεις αφού εκ των πραγμάτων αποδεικνύεται αδυναμία του Υ.Ε.Ν. και των υπηρεσιών του να ακολουθούν διαδικασίες συμβαδίζουσες προς το καλώς νοούμενο συμφέρον του κλάδου και της ναυτιλίας.

Με τιμή
ΝΙΚΟΣ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ
Πρόεδρος Ενώσεως
Ρ/Κ & Ν/Γ Πλοίων

Πειραιάς, 2 Μαρτίου, 1993

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) - Fax: 2684432
Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS
AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros
5641459 Steven Sim
4591586 Anthony Fong

★ (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)
W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong
Jongro-Ku Seoul, South Korea
Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee
(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION LTD.

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

★ (JAPAN)

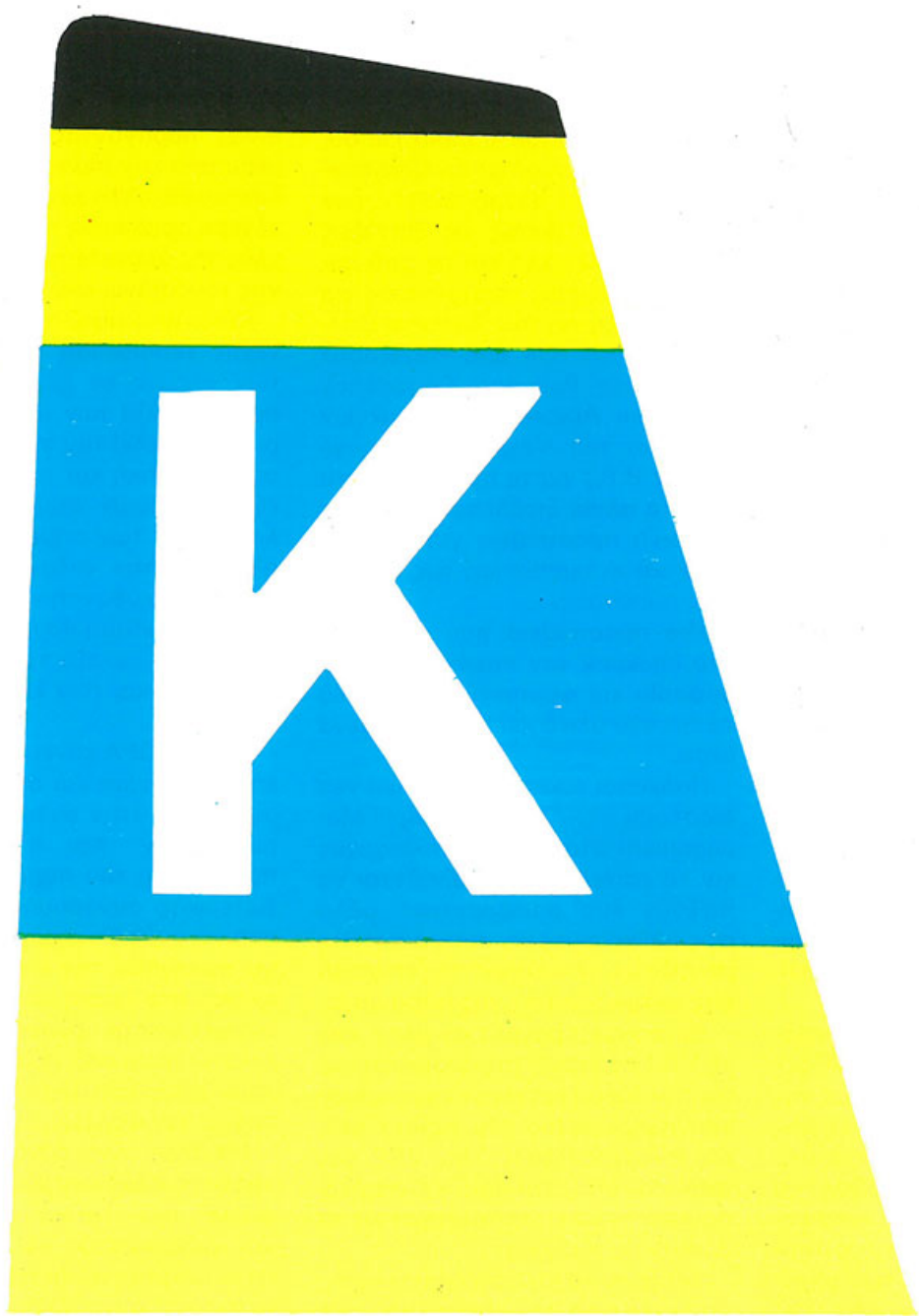
POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619
28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku
Yokohama 231 - Japan
Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884
Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA
AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE
(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

★ APPOINTED SURVEYORS FOR:

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT



Athenian Group of Companies

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

Σκέψεις με αφορμή τον OPA '90

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό με την εφαρμογή του Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) στις ΗΠΑ, οι Έλληνικές εταιρίες που διαχειρίζονται πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς επικινδύνων φορτίων έχουν προβεί σε μια τεράστια προσπάθεια οργανωτικής κυρίως μορφής προκειμένου να προετοιμαστούν (υποβάλλοντας μέχρι τις 18 Φεβρουαρίου 1993 για έγκριση το VRP) για τις υποχρεώσεις που συνεπάγεται η συμμόρφωσή τους προς τις διατάξεις του νόμου αυτού και συνακόλουθα η δυνατότητά τους να προσεγγίζουν σε Αμερικανικά λιμάνια μετά την 18 Αυγούστου 1993.

Όμως θα πρέπει να παρατηρήσουμε το αισιόδοξο μήνυμα ότι όλοι επιθυμούν να ανταποκριθεί η ναυτιλία των Ελλήνων και στην νέα αυτή πρόκληση των καιρών με την έννοια ότι ζωηρό εκδηλώνεται το ενδιαφέρον και της Coast Guard για ενημέρωση της Ελληνικής Ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και το ενδιαφέρον πολλών Αμερικανικών κυρίως εταιριών να παρέχουν συμβουλές και υπηρεσίες στον Ελληνικό εφοπλισμό.

Το ότι η μονομερής πράξη εφαρμογής του OPA '90 στις ΗΠΑ δημιούργησε έντονες αντιδράσεις της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας οφείλεται όπως είναι γνωστό στο γεγονός κυρίως ότι οι διατάξεις του νόμου αυτού υπερβαίνουν κατά πολύ τα διεθνώς ισχύοντα όπως αυτά έχουν καθιερωθεί μέσω των μηχανισμών και διαδικασιών του IMO και προπαντός σε ότι αφορά τα Doubleskin και την απεριόριστη οικονομική ευθύνη του προκαλούντος ρύπανση.

Χωρίς να υπεισέλθουμε στα κατασκευαστικά θέματα αλλά και αυτά του εφοδιασμού με το Certificate of Financial Responsibility των πλοίων, μελετώντας τις διατάξεις του OPA '90 αλλά και τις από αυτές απορρέουσες υποχρεώσεις για την σύνταξη και του National Contingency Plan (Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan) των Αμερικανικών Λιμένων αλλά και του Vessel's Response Plan (V.R.P.) για τα προσεγγίζοντα σ' αυτά πλοία διαβλέπει κανείς μια ειλικρινή προσπάθεια για την ουσιαστική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Μια προσπάθεια που αξιολογεί στο έπακρον τον παράγοντα πληροφορία και αξιοποιεί οργανωτικά το έμπυχο υλικό και τα διατιθέμενα μέσα.

Πρόκειται ουσιαστικά για μια νέα διάσταση στον χώρο του Spill Management στον οποίο ο πλοίαρχος και το επιτελείο του καλούνται να παίξουν ένα αποφασιστικό ρόλο στις πιο κρίσιμες και αποφασιστικές στιγμές για την πορεία της επιχείρησης αντιμετώπισης της ρύπανσης.

Βλέπουμε πραγματικά μέσα από το VRP να περνά το μήνυμα ότι χωρίς την άμεση και σωστή αντίδραση του πληρώματος στα πρώτα στάδια ενεργοποίησης του VRP δεν φαίνεται ότι μπορούμε να επηρεάσουμε πάντοτε αποτελεσματικά τις δυσμενείς εξελίξεις.

Και αυτό το μήνυμα περνά πραγματικά σιγά σιγά στην σκέψη και στην πράξη των επιτελείων της ξηράς τα οποία όλο αυτό το προπαρασκευαστικό διάστημα που επεξεργάζονται τα σχέδια ανάγκης συνειδητο-

ποιούν περισσότερο ότι ο άνθρωπος παράγοντας εκφραζόμενος μέσα από την συνεχή εκπαιδευτική διαδικασία αλλά και την συστηματικότερη οργάνωσή του γίνεται ο μοχλός της αποτελεσματικής εφαρμογής τους πάνω στο πλοίο.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η συνεχής εκπαίδευση των στελεχών των πλοίων σε ειδικά θέματα με πρωτοβουλία των ιδίων των εταιριών αποτελεί την σύγχρονη έκφραση - πρακτική και της δημιουργίας εξειδικευμένων στελεχών για την λειτουργία των σημερινών πλοίων αλλά και την ενέργεια προς την σωστή κατεύθυνση για την μεγαλύτερη κατανόηση που αμφίδρομα οικοδομείται μεταξύ των επιτελείων της ξηράς και των επιτελείων των πλοίων.

Όμως ο OPA κάνει μια διαφορετική προσέγγιση και στην από ξηρά συνδρομή στην αντιμετώπιση των ρυπάνσεων. Και η διαφορετική προσέγγιση του παράγοντα της εξωτερικής συνδρομής εντοπίζεται στο γεγονός ότι η οργάνωσή του έχει προηγηθεί της επισκέψεως του πλοίου στο λιμάνι και η ετοιμότητα αντιμετώπισης ρύπανσης αποδεικνύεται μέσα από συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ πλοίου (εταιρία) και φορέων της ξηράς.

Με άλλα λόγια ο Νόμος θεωρώντας ότι ο παράγων χρόνος στην εμφάνιση περιστατικού ρύπανσης είναι καθοριστικός και τελώνοντας σε γνώση του πόσο πραγματικά δύσκολο και χρονοβόρο είναι (και για τεχνικούς αλλά και για διαπραγματευτικούς ακόμη λόγους) να εντοπιστούν και να ενεργοποιηθούν οι φορείς της ξηράς για την άμεση αν-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

τιμετώπιση της ρύπανσης απαιτεί την εκ των προτέρων οργάνωση της ετοιμότητάς τους.

Και ακόμη βλέπουμε μέσα και από τα Σχέδια ανάγκης και λιμένος (NCP) και των πλοίων (VRP) ότι στο Κράτος ανήκει ο συντονιστικός ρόλος (Federal on Scene Coordinator — FOSC) της επιχείρησης, ενώ το ουσιαστικό σκέλος της αντιμετώπισης αποτελούν οι ιδιωτικοί φορείς που στην περίπτωση του OPA '90 είναι οι Qualified individuals και οι Clean up contractors που έχουν επιλεγεί από τους πλοιοκτήτες και έχουν οριστεί με συμβασιακή δέσμευση για να παρέξουν τις υπηρεσίες τους καθόλη την διάρκεια της παραμονής του πλοίου στις ΗΠΑ. Σημειώνεται ακόμη ότι οι clean - up contractors χρησιμοποιούνται από τις Αρχές για το έργο της απορρύπανσης και όταν ακόμη ο προκαλέσας την ρύπανση είναι άγνωστος ή αυτός δυστροπεί ή καθυστερεί να αναλάβει πρωτοβουλία.

Με άλλα λόγια παρατηρούμε ότι στις ΗΠΑ ο ρόλος των κρατικών υπηρεσιών είναι καθαρά συντονιστικός — κατευθυντήριος και υποστηρικτικός αλλά όχι όμως εκτελεστικός. Το εκτελεστικό έργο ανατίθεται σε ιδιωτικούς φορείς τους Clean - up contractors που αναλαμβάνουν κάτω από την άμεση κατεύθυνση και άμεση παρακολούθηση των κρατικών φορέων το έργο της απορρύπανσης.

Γιατί το Κράτος στις ΗΠΑ δεν διαθέτει ούτε δικό του προσωπικό ούτε και δικά του πλωτά και λοιπά μέσα για την απορρύπανση.

Παρόλο που και η εσωτερική μας νομοθεσία προβλέπει ότι σε περίπτωση ρύπανσης ο πλοίαρχος υποχρεούται να λάβει κάθε πρόσφορο μέτρο για τον περιορισμό και την εξουδετέρωσή της φαίνεται ότι στην κοινή γνώμη έχει καλλιεργηθεί η αντίληψη ότι την ρύπανση είναι υποχρεωμένο να την αντιμετωπίζει το ίδιο το Κράτος αφού για το σκοπό αυτό έχει ιδρύσει ειδικές υπηρεσίες (σταθμούς απορρύπανσης), έχει προσλάβει ειδικό προσωπικό και από πλευράς εξοπλισμού διαθέτει σήμερα:

- α) Σκάφη απορρύπανσης 12.
- β) Συσκευές εκτόξευσης Χ.Δ.Ο. τεμ. 46.
- γ) Πλωτά φράγματα 6650 μέ-

τρα.

δ) Συσκευές περισυλλογής τεμ. ε) Χημικές διασκορπισμένες ουσίες 2000 βαρέλια.

στ) Ρυμουλκούμενες δεξαμενές 35.

ζ) Ανοδευτήρες θαλάσσης 296.

Πέρα από τα παραπάνω έχουν ενταχθεί στο κοινοτικό πρόγραμμα Eivireg και τα ακόλουθα:

α) Τρία σκάφη καταπολέμησης ρύπανσης.

β) Γερανοφόρο όχημα ανυψωτικής ικανότητας 30 τόννων.

γ) Εξι πλωτές ρυμουλκούμενες δεξαμενές προσωρινής αποθήκευσης πετρελαιοειδών.

δ) 3.900 μέτρα φράγματος ανοικτής θάλασσας.

ε) 16 φορητές συσκευές περισυλλογής πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας.

στ) Αντλητικό συγκρότημα απάντλησης πετρελαιοειδών.

ζ) 12 συστήματα εκτόξευσης Χ.Δ.Ο.

η) 4 συστήματα παραγωγής ζεστού νερού.

θ) 500 βαρέλια Χ.Δ.Ο.

— ι) Απορροφητικά και προοροφητικά ελαιόφυλλα υλικά.

Κατά μία άποψη η αντίληψη που έχει περάσει στην κοινή γνώμη ότι το ίδιο το Κράτος είναι υποχρεωμένο με δικά του μέσα και προσωπικό (ως clean - up contractor) να αναλαμβάνει τις ρυπάνσεις φαίνεται να οφείλεται κυρίως στην ευμενή απήχηση που έχει για το ευρύ κοινό η άμεση παρέμβαση του κράτους και η αντιμετώπιση του περιστατικού με τα δικά του μέσα, η ευρεία δημοσιότητα που δίνεται από τα μαζικά μέσα ενημέρωσης και η κατά φυσικό επακόλουθο προβολή προσώπου και υπηρεσιών.

Αντίθετα η χρησιμοποίηση ιδιωτικών μέσων συνδεόμενη με τον πλοιοκτήτη περνά απαρατήρητη και υποβαθμίζεται συμπαρασυρόμενη στο αρνητικό κλίμα που δημιουργείται για το ρυπαίνον πλοίο.

Και ίσως θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι το παραπάνω ευμενές κλίμα για τον κρατικό παράγοντα μας έλκει συνεχώς και περισσότερο στην διεύρυνση και του προσωπικού αλλά και των αναγκαίων των μέσων και υλικών που ουσιαστικά μας παρασύρει σε ένα απεριόριστης έκτασης κρατισμό που φαίνεται ότι μετά την πτώση του Ανατο-

λικού μπλόκ δεν απαντάται σε καμιά χώρα (είναι όμως αμφίβολο εάν τέτοια αυτοτελής υπηρεσία να υπήρχε και στα κομμουνιστικά κράτη).

Με άλλα λόγια η διατήρηση και ανάπτυξη ενός ξεχωριστού κρατικού φορέα πολυδάπανου για την καθαρά εργολαβική ανάληψη του έργου της θαλάσσιας απορρύπανσης, δημιουργεί πέρα των άλλων και μια πεποίθηση στους προκαλούντες την ρύπανση ότι σε περίπτωση που αυτοί την προκαλέσουν αρμόδια για την απορρύπανση είναι οι Κρατικές υπηρεσίες με το προσωπικό και με τα μέσα που διαθέτουν.

Το γεγονός αυτό στην πράξη οδηγεί αν όχι σε αρνητική θέση τουλάχιστον σε αναβλητικότητα για την άμεση χρησιμοποίηση από τους υπεύθυνους της ρύπανσης ιδιωτικών φορέων, με όλες τις συνέπειες από μια τέτοια καθυστέρηση.

Και θα πρέπει ακόμη να αναφερθεί ότι σ' αυτή την αντίληψη και νοοτροπία οδηγούν ακόμη και τα υψηλά πρόστιμα που επιβάλλονται σε περίπτωση ρύπανσης.

Αλλά ειδικά για τα υψηλά πρόστιμα είναι πολλοί που υποστηρίζουν ότι περισσότερο ενέχουν την σκοπιμότητα της ικανοποίησής της κοινής γνώμης παρά συμβάλλουν στην καλύτερη αντιμετώπιση της ρύπανσης που είναι και το ζητούμενο. Το υψηλό πρόστιμο δημιουργεί μια πολύ αρνητική εικόνα για το πλοίο και τον εφοπλιστή και προκαλεί αντιδράσεις και ωρισμένες φορές αρνητικό κλίμα για την Ελληνική Ναυτιλία κυρίως όταν η ρύπανση δεν προέρχεται από πρόθεση αλλά είτε είναι αποτέλεσμα ανωτέρας βίας ή τυχαίου γεγονότος ή ακόμη οφειλόμενη και σε ανθρώπινο λάθος.

Είναι ακόμη ενδεχόμενο το υψηλό πρόστιμο το οποίο καλύπτεται από τα Clubs να μην αφήνει τ' αναγκαία χρηματικά υπόλοιπα για δαπάνες που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του έργου της απορρύπανσης.

Ομως ίσως είναι ευκαιρία ακόμη να αναφερθεί εδώ ότι η άμεση γενίκευση της ποινικοποίησης των περιστατικών ρύπανσης συμβάλλει στο να αποκρύπτονται πολλές ρυπάνσεις από τον φόβο της ποινικο-

ποίησης. Και περισσότερο ο μη εκ προθέσεως προκαλών ρύπανση με έχοντας τον φόβο «του να σύρεται στο Λιμεναρχείο για ανακρίσεις» ο ίδιος ίσως θα επιζητούσε με πρωτοβουλία του την συνδρομή και θα ήταν περισσότερο συνεργάσιμος. Το γεγονός βεβαίως ότι το αξιόπιστο αίρεται σ' αυτές τις περιπτώσεις όταν οικεία βουλήσει εξουδετερώνεται η ρύπανση δεν φαίνεται να μεταβάλλει στον χώρο αυτό την προς τα έξω εικόνα της ποινικοποίησης.

Πάντως φαίνεται ότι η εικόνα της γενικευμένης ποινικοποίησης να μην δημιουργεί θετικό κλίμα για την Ελληνική επισκευαστική βιομηχανία, αφού ειδικά όσοι είχαν κάποια περιπέτεια δεν φαίνονται πάντοτε πρόθυμοι και χωρίς προβληματισμό να προτιμήσουν τις ελληνικές επισκευαστικές βάσεις για τα πλοία τους.

Παρά το γεγονός ότι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί κοινωνικό αλλά και πολιτικό στόχο, υψηλής προτεραιότητας όπως ακριβώς θα μπορούσε να λεχθεί για την προστασία της ανθρωπίνης ζωής στην θάλασσα, και για το λόγο αυτό δύσκολα θα μπορούσε να τοποθετηθεί στην βάση του «κόστος - όφελος» εν τούτοις όμως φαίνεται ότι διατήρηση σε ετοιμότητα ενός ειδικού φορέα με δίκτυο σταθμών ανά την χώρα με εξειδικευμένο προσωπικό, πλωτά μέσα, συσκευές και συστήματα αλλά και αναλώσιμα υλικά για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης συνεπάγεται τεράστιες δαπάνες.

Χωρίς αμφιβολία το επιτελούμενο έργο από το ΥΕΝ στον τομέα της καταπολέμησης είναι πολύ σοβαρό και αναγνωρίζεται από το κοινωνικό σύνολο. Ιδιαίτερα σε μικρής έκτασης ρυπάνσεις, όπου υπάρχει το προσωπικό και ο εξοπλισμός, η παρέμβασή του είναι πολύ αποτελεσματική.

Ομως με μια τεχνολογία που καθημερινά εξελίσσεται αλματωδώς και με ανάγκες που δημιουργούν συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις για την κάλυψή τους θα εξακολου-

θήσει το κράτος να επωμίζεται δαπάνες που πέρα από ωρισμένα όρια θα μπορούσαν να μεταπηδήσουν στον ιδιωτικό τομέα;

Σήμερα η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα τεράστιο χώρο με πάρα πολλές επιχειρηματικές δραστηριότητες μεταξύ των οποίων και η καταπολέμησή της ρύπανσης.

Ο ιδιωτικός τομέας με έρευνα οργάνωση και εφαρμογή νέας τεχνολογίας και νέες μεθόδους εξελίσσεται συνεχώς και μάλιστα λόγω του ανταγωνισμού σε συμπιεζόμενα επίπεδα κόστους παροχής υπηρεσιών προς τρίτους αλλά και με ένα πολύ ευρύ φάσμα υπηρεσιών που και αυτό καθημερινά διευρύνεται.

Από τα πράγματα φαίνεται ότι ο Κρατικός φορέας δεν μπορεί να κινηθεί με τους ρυθμούς του ιδιωτικού τομέα και σε επίπεδο εξέλιξης αλλά και σε επίπεδο κόστους παροχής υπηρεσιών με την έννοια κυρίως ότι το προσωπικό και ο εξοπλισμός του ιδιωτικού τομέα δεν χρησιμοποιείται μόνο για τη καταπολέμηση της ρύπανσης αλλά παράλληλα καλύπτει και παρεμφερείς δραστηριότητες.

Και λογικό είναι να διερωτηθεί κανείς αφού ο κρατικός φορέας δεν μπορεί να τον παρακολουθήσει σε οργάνωση και εξοπλισμό γιατί να εξακολουθούμε τον ασφυκτικό κρατισμό σε ένα τομέα που είναι βέβαιο ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να είναι περισσότερο αποτελεσματική και όπου ζητηθεί η συνδρομή της από το κράτος και τότε ακόμη είναι βέβαιο ότι στην διαχρονική θεώρηση της ετήσιας ή πενταετούς ή δεκαετούς βάσεως θα στοιχίζει λιγότερα στον φορολογούμενο πολίτη.

Το γεγονός βεβαίως ότι το 1992 βεβαιώθηκαν πρόστιμα 537.450.000 δραχμών για παραβάσεις της νομοθεσίας για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν φαίνεται να είναι πειστικό επιχείρημα για να γιγαντώνουμε συνεχώς μια κρατική δραστηριότητα επικαλούμενοι πάντοτε την κοινωνική ευαισθησία που υπάρχει για

το περιβάλλον. Δεν είναι δυνατόν οι επιχειρήσεις που ασχολούνται και ζουν από το περιβάλλον να θεωρούνται APRIORI ότι στερούνται ευαισθησίας.

Το γεγονός ότι για να επιζησουν αυτές αποβλέπουν και σε ένα νόμιμο, λογικό και αποδεκτό κέρδος, κατ' ουδένα τρόπο δεν σημαίνει αυτό ότι η κοινωνική προσφορά τους είναι μικρότερης εμβέλειας από το εάν το ίδιο έργο το παρήγαγε κάποιος κρατικός φορέας.

Μετά από τα παραπάνω εύλογα μπορούν να διερωτηθούν πολλοί μήπως είναι σκόπιμο το θέμα της καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, επαναλαμβάνουμε της καταπολέμησης και μόνο μήπως πρέπει να επαναπροσδιοριστεί.

Διευκρινίζεται ότι άλλο θέμα είναι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και άλλο η καταπολέμηση των ρυπάνσεων.

Η προστασία αντιπροσωπεύει το όλον ενώ η καταπολέμηση είναι το εκτελεστικό — κατασταλτικό — τεχνικό μέρος των διαδικασιών απαλλαγής της θάλασσας από τις ρυπογόνες ουσίες.

Εαν λάβουμε απόψη μας ότι και αυτή η Αμερική δεν διαθέτει ξεχωριστό φορέα δημόσιο ή δημοτικό για το έργο της απορρύπανσης μήπως και αυτός είναι ένας βάσιμος λόγος να επανεξετάσουμε και στην χώρα μας το θέμα αυτό;

Και θα θέλαμε να επισημάνουμε ακόμη ότι επαναπροσδιορισμός δεν σημαίνει κατ' ανάγκη απόρριψη του σημερινού μοντέλου και εισαγωγή κάποιου νέου και αγνώστου. Σημαίνει όμως επανεξέταση του προβλήματος και από το φως των σημερινών αλλά και των αλματωδώς συντελουμένων εξελίξεων ο προσδιορισμός στόχων και των μέσων επίτευξής τους να γίνει με βάση την αρχή της οικονομικότητας στα πλαίσια βεβαίως του υπάρχοντος πολιτικού — οικονομικού και κοινωνικού συστήματος.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΑΡΚΕΤΟΙ αναγνώστες, αναφερόμενοι στο άρθρο του προηγούμενου τεύχους (1ης Μαρτίου) για το πως θα γίνει ελκυστικό το εθνικό νηολόγιο, επισήμαναν μία παράλειψη: Είπαν, δηλαδή, ότι δεν αναφερθήκαμε στο θέμα της προσαρμογής της φορολογίας και στα υπόλοιπα πλοία, αλλά το θέμα αυτό το έχουμε θίξει επανειλημμένως στο παρελθόν και για τον λόγο αυτόν επιμείναμε στην ανάγκη να υπάρξει επιτέλους ένας σύγχρονος κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας που θα προβλέπει και την ενοποίηση των πτυχίων του κατωτέρου πληρώματος για να είναι δυνατή η εκτέλεση βάρδιας και στη γέφυρα και στη μηχανή. Βεβαίως και η προσαρμογή της φορολογίας και στα υπόλοιπα πλοία είναι ένα μέτρο απαραίτητο για να καταστεί ελκυστικό το εθνικό νηολόγιο.

Ο ΣΤΡΟΥΘΟΚΑΜΗΛΙΣΜΟΣ στο μεγαλείο του με τη σφραγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο υποτίθεται ότι είναι ο φορέας που επιδιώκει, που πρέπει να επιδιώκει την προσέλκυση ΟΛΩΝ των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Είναι σαφές ότι: Για να προσελκυσθούν τα ελληνόκτητα πλοία στο εθνικό νηολόγιο πρέπει να έχει εξασφαλισθεί μία ουσιαστική προϋπόθεση: Ότι δηλαδή θα έχει εξασφαλισθεί η δυνατότητα επανδρώσεώς τους με Έλληνες τακτικούς έστω στις κύριες θέσεις, ή ότι θα έχει εξευρεθεί (και εφαρμοσθεί στην πράξη) η φόρμουλα που θα επιτρέπει την επανδρωσή τους με τη φροντίδα και τη μέριμνα των εφοπλιστών χωρίς την παραμικρή ανάμιξη του Κράτους, εκτός από κάποια αξίωσή του να είναι, λόγου χάρη, ο πλοίαρχος και ο νόμιμος αντικαταστάτης του Έλληνας και τίποτε άλλο.

Για την δεύτερη προϋπόθεση δεν γίνεται ούτε καν λόγος: Οι εδώ αρμόδιοι και αναρμόδιοι θεωρούν έγκλημα καθοσίωσης ρυθμίσεις στις οποίες δεν θα έχουν αυτοί τον πρώτο λόγο, με αποτέλεσμα οι ξέ-

νοι να τρυγούν και να απολαμβάνουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό όσα προσφέρει η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων. Αλλά ούτε και για την πρώτη προϋπόθεση μπορεί να γίνεται λόγος — είναι πλέον σαφές ότι οι αρμόδιοι στο Υπουργείο Ναυτιλίας, παρά τις φραστικές διακηρύξεις τους δεν ενδιαφέρονται για την προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Φαίνεται ότι τους αρκούν τα 800 περίπου βαπόρια που υπάρχουν αυτή τη στιγμή και δεν θέλουν άλλα.

Και ιδού η απόδειξη: Η Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως Ναυτικών, απαντώντας στο χιλιοδιατυπωμένο αίτημα ναυτικών να αναγνωρισθεί και σαν προαγωγική η υπηρεσία που πραγματοποιήσαν σε πλοία με ξένες σημαίες μετά την υποχρεωτική απόλυσή τους από τα πλοία με Ελληνική σημαία στα οποία υπηρετούσαν βάσει του Νόμου 1370 περί ανακυκλώσεως, αναφέρει σε

σχετικό έγγραφό της με ημερομηνία 9 Φεβρουαρίου τρέχοντος έτους:

«Σε απάντηση των ανωτέρω επιτολών σας σας γνωρίζουμε ότι για τη ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση δαπανώνται σημαντικά κεφάλαια, προερχόμενα από εισφορές πλοίων με Ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και είναι επιβεβλημένο το προϊόν αυτής της προσπάθειας να το καρπούται η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, για λογαριασμό της οποίας άλλωστε γίνονται και οι προαναφερθείσες υψηλές δαπάνες και όχι η ναυτιλία άλλων χωρών και κυρίως οι σημαίες ευκολίας, οι οποίες όχι μόνο δεν επιβαρύνονται οικονομικώς για την εκπαίδευση ναυτεργατικού δυναμικού, αλλά αντίθετα προσπαθούν να καλύψουν τις ανάγκες τους σε έμπειρο και κατάλληλο έμψυχο υλικό εκμεταλλευόμενες το έτοιμο δυναμικό άλλων χωρών».

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps

A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22

TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444

FAX: 718-482-8372

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.

Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49

Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

Τα ίδια ακριβώς έλεγε σε έγγραφό του προς τον Γενικό Διευθυντή του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού στις 2 Δεκεμβρίου 1992 και ο Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματοπούλος, από αυτό δε το ταυτόσημο κείμενο επιβεβαιώνεται απολύτως η διαπίστωση ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν ενδιαφέρεται για την προσέλκυση άλλων ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και για τον λόγο αυτόν η μέριμνά του περιορίζεται στην επάνδρωση μόνον των υπό Ελληνική σημαία — που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, βεβαίως — πλοίων. Και ουδείς φυσικά είναι σε θέση να απαντήσει τι θα γινόταν

αν οι Έλληνες εφοπλιστές αποφάσιζαν μία ωραία πρωία να φέρουν όλα τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο — ο γράφων θεωρεί ότι μία ομαδική κίνηση επιστροφής όχι αναγκαστικά όλων αλλά μεγάλου αριθμού πλοίων θα έλυne αυτομάτως όλα τα προβλήματα και δεν θα υπήρχε πλέον ανάγκη καταφυγής σε λύσεις εκτός του εθνικού νηολογίου: Είναι μία σκέψη η οποία πρέπει να προβληματίσει, γιατί, βεβαίως, η ξένη σημαία μπορεί να δίνει διέξοδο σε ορισμένες καταστάσεις αλλά δεν είναι η λύση εκείνη που συμφέρει πραγματικά και διαχρονικά στην Ελληνική Ναυτιλία και που βρίσκεται μόνον στο εθνικό

νηολόγιο.

ΥΠΗΡΧΑΝ πληροφορίες ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δεν πρόκειται να αναμειχθεί στο θέμα που έχει δημιουργηθεί με τη μη παράταση της προθεσμίας για την υποβολή των δηλώσεων για το οποίο γίνεται αναφορά στη στήλη των σχολίων του παρόντος τεύχους...

ΕΥΛΟΓΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ είναι το αίτημα των εφοπλιστών της Ακτοπλοΐας — που διατυπώθηκε μετά

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: Tonlo - 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



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

**AT CONSTANTZA AND
ALL ROMANIAN PORTS**

**SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING
REPAIRS - GENERAL TRADE**

(E.G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES)

Telephones: (40-91) 614742 - 614200
Telex: 14456 - 14977 EGRL R
Fax: (40-91) 614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

το αίτημα της ANEK να πραγματοποιεί δρομολόγια και προς τη Μήλο και τη Σαντορίνη — να τους δοθεί η δυνατότητα να εξυπηρετούν και αυτοί την Κρήτη. Κατά την άποψη του γράφοντος, οι εταιρίες λαϊκής βάσεως που εκμεταλλεύονται τις αποδοτικές γραμμές, πρέπει να εξυπηρετούν και άγονες γραμμές, όπως κάνουν οι άλλοι εφοπλιστές της Ακτοπλοΐας και φυσικά χωρίς επιδότηση.

Για την δραματική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η Ακτοπλοΐα είναι χαρακτηριστικά τα στοιχεία που έθεσε στη διάθεση μας εταιρία του χώρου. Λοιπόν, συγκεκριμένο πλοίο που τον Φεβρουάριο του 1992 είχε μεταφέρει σε συγκεκριμένο δρομολόγιο 10.075 επιβάτες και 1.014 φορτηγά και 531 ιδιωτικής χρήσεως ακίνητα, τον περασμένο μήνα, τον Φεβρουάριο του τρέχοντος έτους δηλαδή, μετέφερε στο συγκεκριμένο επίσης δρομολόγιο 4.376 μόνον επιβάτες και 609 φορτηγά και 259 αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα...

ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΜΦΙΣΒΗΤΗΤΟ ότι εάν δεν επιτευχθεί η ναυτολόγηση όλων των πρωτοετών σπουδαστών των ναυτικών σχολών σε πλοία για να πραγματοποιήσουν από την 1 Απριλίου μέχρι το τέλος Οκτωβρίου το δεύτερο μέρος της εκπαίδευσής του θα έχει καταφερθεί ισχυρό πλήγμα στο σύστημα της επάλληλης εκπαίδευσής των σπουδαστών που ήταν επίμονο αίτημα του εφοπλισμού. Πρέπει, συνεπώς, όλοι να μεριμνήσουν για τη ναυτολόγηση μεριμνών για να μην έχουν τη φροντίδα αυτή μόνον οι πρωτοπόροι και οι καλοί Σαμαρείτες.

ΓΙΟΡΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΝΗΓΥΡΙΑ, λοιπόν, για τα εκατόχρονα της Διώρυγας της Κορίνθου. Χρειάζονται, δεν λέμε, αλλά πριν από τα πανηγύρια θα έπρεπε να είχαν ρυθμισθεί τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει η εταιρία που εκμεταλλεύεται τη διώρυγα με τις επανειλημμένες (και αδικαιολόγητες) αυξήσεις των τελών διελεύσεως που έχουν καταστήσει προβληματική τη διέλευση πολλών πλοίων.

ΤΟ ΕΧΟΥΜΕ ΠΕΙ επανειλημμένως αλλά θα το επαναλάβουμε για μία ακόμη φορά: Όλοι μας ενδιαφερόμαστε για το περιβάλλον, η προστασία του οποίου πρέπει να αποτελεί μόνιμη μέριμνα όλων μας, αλλά ταυτόχρονα πρέπει να αποφεύγουμε τις υπερβολές. Διότι οπωσδήποτε υπερβολή ήταν η επιβολή προστίμου — δεν έχει σημασία το ύψος του — στον πλοίαρχο λιβανέζικου πλοίου στον Βόλο γιατί το σκάφος προκάλεσε — «ρύπανση από πετρέλαιο στη θαλάσσια περιοχή του λιμανιού συνολικής έκτασης 50 τ.μ. περίπου»! Όσοι έχουν πάει για ψάρεμα με βάρκα εφοδιασμένη με εξωλέμβια μηχανή θα έχουν παρατηρήσει οπωσδήποτε ότι από τις ελάχιστες σταγόνες βενζίνης που χύνονται στη θάλασσα κατά τον ανεφοδιασμό της μηχανής με καύσιμα εμφανίζεται στην επιφάνεια «ρύπανση» αρκετών τετραγωνικών μέτρων και από αυτό συμπεραίνεται εύκολα ότι για τη ρύπανση των 50 τ.μ. θα αρκούσε και ένα κύπελο καυσίμου...

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ εφημερίδα, η «Ναυτεμπορική», με βίο παράλληλο προς τα «Ναυτικά Χρονικά» (είναι ελάχιστα χρόνια «μεγαλύτερη») εισήλθε προ ημερών στο 70ό έτος της ζωής της, μιας ζωής αφιερωμένης εξ ολοκλήρου στην πρόοδο και στην ανάπτυξη του τόπου. Η είσοδος της «Ναυτεμπορικής», στο 70ό έτος έχει συνδυασθεί με ριζοσπαστικές αλλαγές στην εμφάνιση και στην κατάταξη και στον εμπλουτισμό της ύλης, γεγονός που δίνει το δικαίωμα να μιλήσει κανείς για μια νέα «Ναυτεμπορική» που καλύπτει πλέον κατά τον ικανοποιητικότερο τρόπο τις σύγχρονες τάσεις και τις νέες απαιτήσεις των καιρών μας. Στην «Ναυτεμπορική» δεν μπορεί βεβαίως κανείς να ευχηθεί μακροήμερευση, αυτή είναι δεδομένη, και έτσι δεν απομένει παρά να μιλήσουμε για νέες επιτυχίες και συνέχιση της τεράστιας προσφοράς της προς την εθνική οικονομία και τον τόπο.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού έχει στην κυριότητά του το εις την πλατεία Καραϊσκάκη και επί της οδού Άστιγγος 6 μέγαρον (πρώην μέγαρον Γιαννουλάτου) το οποίον δεσπόζει το λιμένος Πειραιώς.

Το κτίριο έχει κύρια οικοδομικά χαρακτηριστικά τα εξής: Εμβαδόν ανά όροφο 569 τμ. εμβαδόν συνολικό 2.845, τμ. με μαρμαρίνες σκάλες και την παλιά αριστοτεχνική διακόσμηση.

Το κτίριο είναι γωνιακό και βλέπει προς την πλατεία Καραϊσκάκη.

Το κτίριο έχει κριθεί διατηρητέο δια της αποφάσεως του αρμοδίου Υπουργείου οικ. 40382/382/88 ΦΕΚ 165 /Δ/ 1988 απόφαση του αναπληρωτού Υπουργού Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.

Το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. προσφέρει το μέγαρο τούτο κατά προτίμηση σε Έλληνες ή Έλληνες της διασποράς, αλλά όμως και ξένους επενδυτές για την επισκευή του) όπως επιβάλλει ο σχετικός νόμος) και περαιτέρω τη μίσθωση ή εκμετάλλευσή του.

Για προκαταρκτικές ή πληροφορίες τεχνικής φύσεως μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να απευθύνονται προς τον κύριο Νούση τηλ. 4222209 ή σε περίπτωση απουσίας του στον κύριο Πολύδωρα τηλ. 4222209. Με προκαθορισμένη συνάντηση με τον Πρόεδρο ή με τον Πρόεδρο και το Δ.Σ.

Το Ταμείο θα δεχθεί να μελετήσει οποιαδήποτε συγκεκριμένη μελέτη, χωρίς ουδεμία επιβάρυνση του ΤΠΚΠΕΝ κα θα συσχεφθεί για τυχόν προτάσεις επί συγκεκριμένης σοβαρής θέσεως.

Το κτίριο είναι κατάλληλο να χρησιμοποιηθεί κυρίως ως Τράπεζα - Υποκατάστημα Τραπεζής — Οικονομικό Οργανισμό Ν.Π. Δημοσίου ή Ιδιωτικού δικαίου Κεντρικά γραφεία Μεγάλης Ναυτιλιακής Εταιρίας — Χρηματιστηριακής εταιρίας ή Χρηματιστηριακό Κέντρο — Γραφεία Αντιπροσωπειών — Εκθετήριο — Έκθεση — Κεντρικά Γραφεία Ασφαλιστικού Ιδιωτικού Οργανισμού — Κεντρικά γραφεία Μεγάλης Ναυτιλιακής Ενώσεως — οποιαδήποτε γραφεία διεθνούς ανταποκρίσεως κλπ.

Η προθεσμία υποβολής προτάσεων θα είναι 30 ημέρες από την δημοσίευση της παρούσας πρόσκλησης.

Ο Πρόεδρος
ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΑΒΔΕΛΑΣ

Κανονισμοί ασφαλείας της ακτοφυλακής των Η.Π.Α.

(Τμήμα Δεξαμενοπλοίων)

Του κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Με την άφιξη ενός πλοίου σε λιμάνι των Η.Π.Α. όπως είναι γνωστό υπόκειται σε επιθεώρηση από επιθεωρητές της Ακτοφυλακής.

Με τη λήξη της επιθεώρησης, οι αρμόδιοι επιθεωρητές της Ακτοφυλακής συμπληρώνουν ένα έντυπο, γνωστό σαν «Tanker vessel examination letter», το οποίο πρέπει να φυλάσσεται υπό του Πλοίαρχου στο φάκελο μαζί με τα άλλα πιστοποιητικά του πλοίου, προς επίδειξη όποτε ήθελε ζητηθεί, από κάθε ενδιαφερόμενο.

Εάν η Ακτοφυλακή μείνει ικανοποιημένη με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και τη καλή κατάσταση του πλοίου, τότε — και μόνο τότε — θα δώσει άδεια για να γίνουν πράξεις φορτοεκφορτώσεως του πλοίου.

Εάν η Ακτοφυλακή δεν μείνει ικανοποιημένη από τη κατάσταση του πλοίου, τότε το πλοίο θα υποστεί σημαντικές καθυστερήσεις, και θα επιβληθούν βαρύτατα πρόστιμα στον Πλοιοκτήτη.

Κατόπιν αυτού, ο Πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του πλοίου, πρέπει να καταβάλουν σκληρές προσπάθειες στη προετοιμασία του πλοίου για επιθεώρηση, ώστε να είναι έτοιμο με την άφιξη, να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της Ακτοφυλακής.

Η επιθεώρηση της Ακτοφυλακής για ένα δεξαμενόπλοιο αποτελείται και αναλύεται σε τρία τμήματα:

- α) Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
- β) Συστήματα φορτοεκφορτώσεως του φορτίου, και εξαερισμός

των δεξαμενών.

γ) Μέθοδοι μεταφοράς υγρών φορτίων και αποφυγή και πρόληψη ρύπανσης.

Αφού η Ακτοφυλακή εκτελέσει και τα τρία τμήματα της επιθεώρησης, τότε θα εκδώσει το «Tanker vessel examination letter» μέσα στο οποίο οι επιθεωρητές θα αναφέρουν, είτε «δεν παρατηρήθηκαν ελλείψεις» είτε «παρατηρήθηκαν ελλείψεις».

Στη δεύτερη περίπτωση, θα αναφέρουν αριθμητικώς αυτές τις ελλείψεις και ανεπάρκειες του πλοίου στους κανονισμούς ασφαλείας.

Από τα παραπάνω καθίσταται φανερό, ότι η προσπάθεια της πλοιοκτήτριας εταιρίας και του πλοίαρχου είναι το πλοίο να περάσει ικανοποιητικά την επιθεώρηση της Ακτοφυλακής και να λάβει καθαρό πιστοποιητικό χωρίς παρατηρήσεις και για τα τρία τμήματα, όπως αναφέραμε πιο πάνω, με την ένδειξη «No deficiencies».

Με σκοπό να επιτύχουμε την έκδοση, ενός τέτοιου ικανοποιητικού πιστοποιητικού, αναφέρουμε εν συνεχεία γενικές οδηγίες και αναλύουμε τις απαιτήσεις της Ακτοφυλακής τις οποίες πρέπει το προσωπικό του πλοίου να ακολουθήσει, συνεπικουρούμενο βεβαίως και από το επιτελείο της ναυτιλιακής επιχείρησης.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

A) Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

- 1) Να υπάρχουν στο πλοίο οι τε-

λευταίες ναυτιλιακές εκδόσεις, όπως:

α) Ναυτιλιακοί χάρτες, που να καλύπτουν προσεγγίσεις στο λιμάνι κατάπλου (approaches), μέχρι την άφιξη στη προβλήτα προσδέσεως, επίσης

β) Βιβλία πλοήγησης στις ακτές των Η.Π.Α. (U.S. Coast Pilot Books),

γ) Φαροδείκτες, (Coast Guard Light List).

δ) Βιβλία παλιρροιών (Tide Tables)

ε) Πίνακες και χάρτες ρευμάτων και παλιρροιών (Tidal Streams charts) κ.λ.π. όλα διορθωμένα, με βάση τις πιο φρέσκιες εκδόσεις αγγελιών προς τους ναυτιλλομένους.

2) Όλα τα όργανα και εφόδια ναυσιπλοΐας Γεφύρας, να είναι σε άριστη κατάσταση, π.χ.

α) Τα ραντάρ να λειτουργούν καλώς.

β) Η Γυροσκοπική πυξίδα να λειτουργεί καλώς.

γ) Η Μαγνητική πυξίδα να είναι καλώς φωτισμένη με επιτυχημένο ανακλαστήρα ώστε να καθρεπτίζονται ευκρινώς οι ενδείξεις μέσα στο χώρο πηδαλιουχίας.

δ) Εν ισχύει πίνακας παρεκτροπών μαγνητικής πυξίδας.

ε) Καλά φωτισμένος ενδείκτης πηδαλίου και στροφών προπέλας.

ζ) Καλώς λειτουργούν ηχοβολιστικό μηχανήμα.

η) Διαγράμματα πληροφοριών ελιγμών του πλοίου ανηρτημένα μέσα στη γέφυρα.

θ) Καλώς λειτουργούν LORAN-C.

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

1) Δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας SATNAV. κλπ.

3) Να υπάρχουν καταχωρήσεις μέσα στο Ημερολόγιο Γεφύρας και εγγραφές που να έγιναν προ της αφίξεως, ότι τα πιό κάτω όργανα, επιθεωρήθηκαν και λειτουργούν καλώς

α) Μηχανισμός πηδαλίου και εφεδρικός μηχανισμός εκτάκτου ανάγκης.

β) Σύστημα εσωτερικής επικοινωνίας του πλοίου και συναγερμοί εκτάκτου ανάγκης.

γ) Γεννήτρια παραγωγής ρεύματος εκτάκτου ανάγκης.

δ) Μπαταρίες παροχής ρεύματος εκτάκτου ανάγκης.

ε) Κυρία Μηχανή δοκιμάστηκε πρόσω-ανάποδα.

4) Για το μηχανισμό πηδαλίου και το χώρο πηδαλίου, απαιτούνται:

α) Να είναι ανηρτημένο σχέδιο λειτουργίας και μέθοδος λειτουργίας του μηχανισμού πηδαλίου, μέσα στη Γέφυρα αλλά και στο χώρο πηδαλίου.

β) Να λειτουργούν καλώς τα μέσα επικοινωνίας μεταξύ Γεφύρας και χώρου πηδαλίου.

γ) Καλή εμφάνιση του χώρου πηδαλίου, με καθαρό δάπεδο χωρίς λάδια και ελεύθερο παντός χύδην αντικειμένου ή εμποδίου.

δ) Το σύστημα μηχανισμού πηδαλίου να λειτουργεί καλώς.

ε) Οι συναγερμοί κακής λειτουργίας να λειτουργούν καλώς.

5) Τα πιστοποιητικά κλάσεως του Νηογνώμονα να είναι εν ισχύ, όπως π.χ.

α) Πιστοποιητικό I.O.P.P. (αντιρρυπάνσεως).

β) Πιστοποιητικό ασφαλείας (Safety)

γ) Πιστοποιητικό ασφαλούς κατασκευής (Safety Construction)

δ) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως (Load Line).

ε) Βιβλία Πετρελαιοίου γραμμένα σωστά (Oil Record Books).

Επίσης οι επιθεωρητές της Ακτοφυλακής ζητούν να υπάρχουν:

ζ) Εγχειρίδιο συστήματος αδρανούς αερίου (I.G.S Manual)

η) Trim & Stability Manual — εγκεκριμένο από τον Νηογνώμονα.

θ) Εγχειρίδιο διαχωριστικών δεξαμενών έρματος (S.B.T. Manual) κλπ.

6) Η Βιβλιοθήκη του πλοίου να είναι εφοδιασμένη με όλες τις γνω-

στές και απαραίτητες ναυτιλιακές εκδόσεις και βιβλία τα οποία ζητούν οι επιθεωρητές, όπως:

— Tide Tables (all volumes) — ετήσια έκδοση.

— Tidal Current tables — All volumes — ετήσια έκδοση.

— Nautical Almanac — ετήσια έκδοση.

— Ocean Passages for the World.

— Worldwide Marine Distance tables.

— Catalogue of Admiralty Charts — ετήσια έκδοση.

— Symbols & Abbreviations of B.A. Charts (Chart No. 5011).

— Charts Folio index & Charts correction log.

— Radio signals (all volumes).

— Sailing directions and supplements.

— Guide to port entry (Volume I & 2).

— The ship Captain's Medical Guide

— International safety guide for oil tankers & terminals (ISGOTT).

— Ship to ship transfer guide

— Master's night order book

— International code of signals

— Clean seas guide for oil tankers

— Peril at sea and salvage

— Ship's routing charts & tables

— Compass error book

— Radar log book

— Satellite positions book

— Chronometer Rate journal

— Inventory book for fire fighting & life saving equipment

— Company's operating Manual

— Guidelines for shipboard management

— Safety of life at Sea (Solas)

— Prevention of pollution at sea (MARPOL)

— International regulations for preventing collision at sea.

— International conference of loadline.

— Merchant ship search and rescue manual.

— International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW).

— Bridge procedure guide.

Όλα τα παραπάνω βιβλία ανεφέρθησαν στην αγγλική διότι έτσι έχουν εκδοθεί και έτσι είναι γνω-

στά από τους ναυτιλλομένους.

Β) Απαιτήσεις ασφαλείας συστημάτων μεταφοράς φορτίων — εξαερισμός — μέθοδοι μεταφοράς υγρών φορτίων — και ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας.

1) Πινακίδες κινδύνου τοποθετημένες στη σκάλα επιβιβάσεως του πλοίου και στο χώρο χειρισμών φορτίων (Cargo Control Room).

2) Τα ανοίγματα κενών δεξαμενών φορτίου (Ullage openings) να διατηρούνται κλειστά με τα ορειχάλκινα δικτυωτά ασφαλείας (flame screens) καλώς τοποθετημένα.

3) Τα εφόδια εκτάκτου ανάγκης να είναι έτοιμα για άμεση χρήση, όπως:

— Ο Διεθνής συνδετήρας παροχής ύδατος πυρόσβεσης ξηράς - πλοίου (International Shore connection).

— Τα κανόνια εκτόξευσης νερού πυρόσβεσης να είναι καλώς συντηρημένα (Fireguns ή Firemonitors).

— Μάνικες πυρκαϊάς συνδεδεμένες με τις λήψεις πυρκαϊάς έτοιμες για άμεση χρήση.

— Εργαλεία ασφαλείας προς άμεση χρήση στο κατάστρωμα (Non Sparking).

— Σταθμοί πυρκαϊάς να περιλαμβάνουν, μάνικες - προφύσια - εργαλεία - κλειδιά κάβουρες, κλπ.

— Αναπνευστικές συσκευές.

— Στολές πυροσβεστών.

— Φιάλες πεπιεσμένου αέρος, για άμεση χρήση των πυροσβεστών και οι ενδείκτες των φιαλών να δείχνουν τη σωστή πίεση, κλπ.

4) Η αντλία πυρκαϊάς εκτάκτου ανάγκης (Emergency fire pump) να είναι πάντα σε άριστη κατάσταση.

5) Τα σχοινία πρόσδεσης του πλοίου, καλώς διευθετημένα και πάντοτε τεταμένα.

6) Τα «Μπούνια» στο κατάστρωμα, και οι βαλβίδες θαλάσσης να είναι καλώς κλεισμένα.

7) Αξιοματικός και ναύτες φυλακής ασφαλείας πάντοτε στο κατάστρωμα.

8) Φορητά Ραδιοτηλέφωνα ασφαλείας (Walkie Talkies), έτοιμα για άμεση χρήση.

9) Όλες οι υδατοστεγείς πόρτες ασφαλείας να είναι καλώς κλεισμένες, με τις «πεταλούδες» ασφαλείας πολύ καλά συντηρημένες.

Αντλιοστάσιο: Καθαρό, χρωμα-

τισμένο λευκό, και σε άριστη κατάσταση, χωρίς σκουπίδια.

Οι σεντίνες να μη έχουν λάδια - πετρέλαια, και να είναι καλώς «στριπαρισμένες». Να μην υπάρχουν διαρροές από τις αντλίες φορτίου.

Οι σωληνώσεις φορτίου να είναι σε άριστη κατάσταση, στεγανές, και χωρίς εμφανή σημεία επισκευής.

Εξαερισμός:

α) Οι βαλβίδες ανοίγματος - κλεισίματος των αγωγών εξαερισμού (dampers) να λειτουργούν καλώς.

β) Τα μπρούτζινα δικτυωτά ασφαλείας να είναι σε καλή κατάσταση και τοποθετημένα στη σωστή θέση τους, επάνω στις αναρροφήσεις των αγωγών εξαερισμού.

γ) Τα συστήματα - βαλβίδες εξαερισμού φορτίου/IGS επάνω στους ιστούς να είναι σε καλή κατάσταση και να λειτουργούν καλά, με τα Flame Arrestors σε άριστη κατάσταση.

δ) Τα αναπνευστικά συστήματα εξαερισμού του φορτίου (Relief/P.V. Valves) επάνω στο κατάστρωμα, να λειτουργούν καλά και άριστα συντηρημένα.

ε) Τα αναπνευστικά συστήματα εξαερισμού (αγωγοί - dampers - δικτυωτά), των εγκαταστάσεων διαμονής - παραμονής του πληρώματος (accomodation) να λειτουργούν καλά.

Οι πλευρές του πλοίου και το κα-

τάστρωμα, να είναι καθαρές και χρωματισμένες.

Οι σωσσίβιες βάρκες και τα Καπόνια, να είναι καθαρά και καλά συντηρημένα.

Επίσης ο μηχανισμός καθελκύσεως των βαρκών (βίντσια), να είναι καλά συντηρημένα και να λειτουργούν άψογα.

Τα εφόδια των βαρκών να είναι πλήρη, και η ισχύς τους μέσα στα επιτρεπόμενα χρονικά όρια. Οι μηχανές των βαρκών, καλά συντηρημένες, να λειτουργούν άψογα.

Το σύστημα αδρανούς αερίου (IGS), να λειτουργεί πολύ καλά καθώς και όλοι οι συναγερμοί του.

Οι παρακάτω συναγερμοί του IGS θα ελεγχθούν και πρέπει να είμαστε βέβαιοι ότι λειτουργούν καλά.

α) Το σταθερό οξυγονόμετρο να είναι ρυθμισμένο.

β) Ο συναγερμός υψηλής περιεκτικότητας οξυγόνου.

γ) Ο συναγερμός χαμηλής πίεσεως αδρανούς αερίου.

δ) Ο συναγερμός χαμηλής στάθμης νερού στη μονάδα scrubber.

ε) Ο συναγερμός χαμηλής στάθμης νερού στο deck water seal.

ζ) Ο συναγερμός υψηλής θερμοκρασίας αερίου.

Οι σεντίνες επίσης του μηχανοστασίου, να είναι καθαρές και στριπαρισμένες.

Τα σήματα μεταφοράς επικινδύνων υγρών φορτίων, να εμφανίζονται ευκρινώς ημέρα- νύκτα επί του ιστού.

Καταχωρήσεις και εγγραφές στο Ημερολόγιο Γεφύρας, μέσα στους τελευταίους 1-2 μήνες, ότι οι σωληνώσεις φορτίου δοκιμάστηκαν και αντέχουν σε υψηλές πιέσεις, σύμφωνα με τους κανονισμούς, και ότι δεν παρατηρήθηκαν διαρροές.

Τα φορητά Γκαζόμετρα και Οξυγονόμετρα να είναι καλά συντηρημένα, να φυλάσσονται σε ασφαλή ερμάρια, και να λειτουργούν σωστά με τις μπαταρίες τους.

Τα συστήματα μετρήσεως κενών των δεξαμενών να λειτουργούν καλά.

Τα «Emergency Shutdown» των αντλιών φορτίου να λειτουργούν καλά, και να είναι «μαρκαρισμένη» η θέση τους.

Η γεννήτρια παραγωγής ρεύματος εκτάκτου ανάγκης, (emergency generator) να λειτουργεί άψογα, και να είναι η θέση της «μαρκαρισμένη» με κόκκινα γράμματα. Επίσης στο ημερολόγιο μηχανής να αναγράφεται η πρόσφατη ημερομηνία δοκιμής.

Η πρόσφατη δοκιμή λειτουργίας και χειρισμού της κυρίας αντλίας πυρκαϊάς να αναγράφεται στα ημερολόγια Γεφύρας - Μηχανής.

Η πρόσφατη δοκιμή της αντλίας πυρκαϊάς εκτάκτου ανάγκης (emergency fire pump), να αναγράφεται στα ημερολόγια Γεφύρας - Μηχανής και η θέση της επί του πλοίου να είναι «μαρκαρισμένη» με κόκκινα γράμματα.

Το σύστημα «Foam» κατάσβεσης πυρκαϊάς, να είναι άψογα συν-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205

ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956

ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL

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
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

τηρημένο και σε καλή λειτουργία με τα απαραίτητα πιστοποιητικά εν ισχύ.

Το σύστημα «CO₂» πυρόσβεσης να είναι πολύ καλά συντηρημένο όπως επίσης και το σύστημα «Halon» (εάν υπάρχει), πυρόσβεσης, με τα πιστοποιητικά τους εν ισχύ.

Τέλος να γίνει λειτουργική δοκιμή της αντλίας πυρκαϊάς εκτάκτου ανάγκης, με ταυτόχρονη εναλλαγή αφρού/ νερού.

Αποφυγή ρύπανσης: Μέθοδοι μεταφοράς υγρών φορτίων:

1) Το σύστημα φορτίου ελέγχου αντιρρύπανσης (oil content monitor) (O.C.M.) που είναι τοποθετημένο μέσα στο Cargo control room να λειτουργεί καλά.

Ο Πλοίαρχος και οι αξιωματικοί να είναι ενήμεροι με την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος. Πρόσφατες εγγραφές του συστήματος θα ζητηθούν από το Coast Guard.

2) Ο διαχωριστής ελαίου - ύδατος σεντινών Μηχανοστασίου (Bilge separator) να λειτουργεί ικανοποιητικά και οι συναγερμοί στα 15 PPM να λειτουργούν καλά.

3) Το σύστημα βιολογικού καθαρισμού των αποχετεύσεων (Sewage treatment plant) να λειτουργεί καλά.

4) Οι σωλήνες μεταφοράς υγρών φορτίων που είναι τοποθετημένες επί του καταστρώματος, πρέπει να αναγράφουν με μεγάλα γράμματα τη μεγίστη επιτρεπόμενη πίεση ροής των υγρών.

Ο κανονισμός επίσης απαιτεί όπως η ημερομηνία κατασκευής και η ημερομηνία της πρόσφατης δοκιμής πίεσεως των σωλήνων να αναγράφονται επάνω στις σωλήνες, ή να καταχωρηθούν κάπου αλλού, σε εμφανές σημείο, προς έλεγχο και άμεση παρατήρηση υπό των ενδια-

φερομένων.

Η πίεση θραύσεως των σωλήνων να αναγράφεται επίσης ευκρινώς, όχι επί των σωλήνων αλλά σε κάποιο άλλο ευκρινές σημείο επί του πλοίου, π.χ. Cargo control room, προς άμεσον έλεγχο υπό των ενδιαφερομένων.

5) Ευκρινές σχεδιάγραμμα (Πλάνο) των κυκλωμάτων μεταφοράς υγρών φορτίων και καυσίμων, να είναι ανηρτημένο στο γραφείο πλοίου και στο Cargo Control Room για άμεση ενημέρωση των ενδιαφερομένων.

6) Η λεπτομερής ανάλυση της διαδικασίας μεταφοράς υγρών φορτίων και καυσίμων να είναι γραμμένη αναλυτικά και ανηρτημένη σε εμφανή σημεία στο γραφείο πλοίου, και στο Cargo Control Room.

7) Σε περίπτωση ατυχήματος ρύπανσης, ο Νόμος των ΗΠΑ, «The Clean Waters Act» απαιτεί ότι, όταν χυθεί πετρέλαιο στα πλεύσιμα ύδατα των ΗΠΑ, τα υπεύθυνα πρόσωπα πρέπει αμέσως να γνωστοποιούν το ατυχές γεγονός στην Ακτοφυλακή των ΗΠΑ και στο Εθνικό κέντρο άμεσου επεμβάσεως.

Ο Νόμος αυτός υδάτων είναι γραμμένος έτσι ώστε να ενθαρρύνει το κοινό να αναφέρει όλα τα ατυχήματα ρύπανσης ώστε σε άμεση σύντομο χρόνο να προστατευθεί το περιβάλλον.

8) Πίνακας (πλακάτ) με οδηγίες αποφυγής ρύπανσης να τοποθετείται κοντά στις αντλίες σεντινών του Μηχανοστασίου.

9) Ενα πλακάτ με οδηγίες αποφυγής απόρριψης απορριμάτων (σκουπιδιών), να τοποθετείται σε εμφανές σημείο στο πρυμναίο κατάστρωμα (poor-deck Aft).

10) Ο υπεύθυνος αξιωματικός φορτίου, πριν τον κατάπλου του πλοίου να έχει καταρτίσει πλήρη αναλυτική μελέτη με σχεδιάγραμμα

της εκφορτώσεως του πλοίου, όπου θα περιγράφει με λεπτομέρεια όλη τη διαδικασία εκφορτώσεως του πλοίου, όπως ακριβώς θα ακολουθηθεί κατά την εκτέλεση όλων των λειτουργιών εκφορτώσεως του πλοίου.

Το έργο αυτό της πλήρους και αναλυτικής περιγραφής της διαδικασίας εκφόρτωσης των φορτίων, να φέρει την υπογραφή του Πλοιάρχου.

11) Στις 28 Απριλίου 1989 η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ έθεσε σε εφαρμογή τη παράγραφο V της διεθνούς σύμβασης δια την αποφυγή ρύπανσης, γνωστή σαν MARPOL 73/78. Το τμήμα της παραγράφου V ασχολείται με την απόρριψη από τα πλοία διαφόρων αντικειμένων που ονομαστικά καταχωρούνται με τις απαγορευτικές αποστάσεις από τις ακτές των ΗΠΑ, για κάθε είδος αντικειμένου.

Κάθε παραβίαση του Νόμου, έχει σαν αποτέλεσμα την επιβολή προστίμου μέχρι του ποσού των 25.000 δολλαρίων.

Σε περίπτωση που η ρύπανση κριθεί υπό των αρχών σαν εγκληματική, τα πρόστιμα ανέρχονται στο ποσό των 50.000 δολλαρίων και επιβάλλεται προσωποκράτηση - φυλάκιση 5 ετών υπό του δικαστηρίου.

Οι παραπάνω ποινές επιβάλλονται όχι μόνο σε περίπτωση απόρριψης πετρελαιοειδών, αλλά και σε κάθε περίπτωση απόρριψης σκουπιδιών σε απαγορευμένα ύδατα.

Ο Πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του πλοίου πρέπει να είναι ενήμεροι της κείμενης νομοθεσίας, αλλά και των απαιτήσεων των αρχών λιμένος, προς αποφυγή δυσάρεστων συνεπειών για το πλοίο και τους ιδίους.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Τι
ενώνει
την Αθήνα
με τις
μεγαλύτερες
πόλεις
της Αμερικής;

Η UNITED κάθε μέρα!

Τώρα, με τη United η Αμερική δεν είναι πια μακριά, αφού κάθε μέρα στις 7.00 το πρωί πετάμε, μέσω Παρισιού, στις μεγαλύτερες πόλεις των Η.Π.Α.: Ουάσινγκτον, Λ. Άντζελες, Σαν Φρανσίσκο, Σικάγο, Μαϊάμι, Ντένβερ. Και από εκεί στη Νέα Υόρκη, στη Βοστώνη και σε 240 πόλεις σ' όλη την Αμερική.

Ταξιδέψτε κι εσείς μαζί μας για την Αμερική και απολαύστε τη γνωστή σ' όλο τον κόσμο Τέχνη της Εξυπηρέτησης της United. Αν μάλιστα προτιμάτε να ταξιδεύετε στη Business Class, στη United σας περιμένει η Connoisseur Class.

Και ειδικά για σας που ταξιδεύετε συχνά με τη United έχουμε ετοιμάσει ένα ειδικό πρόγραμμα, το "Mileage Plus", με το οποίο μπορείτε να κερδίζετε δωρεάν ταξίδια και άλλες δελεαστικές προσφορές σε πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής.

Για περισσότερες πληροφορίες και για κρατήσεις, τηλεφωνήστε μας στο 9242646-7, ή επικοινωνήστε με τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.

Ελάτε να πετάξετε με την αεροπορική εταιρία που ενώνει τον κόσμο. Ελάτε να πετάξετε σε φιλικούς ουρανούς.



 UNITED AIRLINES

ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ 50 ΧΡΟΝΩΝ

Η Μάχη του Ατλαντικού

Ο ΕΠΙΖΗΣΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΣΙΔΕΡΗΣ ΠΑΛΗΟΣ ΘΥΜΑΤΑΙ

Του δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Οι Βρεταννοί ετοιμάζονται να γιορτάσουν τα 50 χρόνια από την περίφημη μάχη του Ατλαντικού, που κατέληξε στη συντριβή των γερμανικών υποβρυχίων, κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η αποκοπή της Βρεταννίας από τον εφοδιασμό της με τις συμμαχικές νηοπομπές θα είχε σαν αποτέλεσμα να εξαναγκασθεί να συνθηκολογήσει με τον Χίτλερ.

Στον αγώνα αυτό οι συμμαχικές δυνάμεις ενίκησαν. Και μεγάλο μερίδιο της νίκης αυτής ανήκει στους Έλληνες ναυτικούς.

Πολλοί απ' αυτούς έχουν απολεσθεί με τα τορπιλλισθέντα πλοία τους τα οποία έγιναν ο τάφος τους στα απύθμενα νερά του Ατλαντικού.

Και η Πολιτεία και οι επιζώντες με τα Μνημεία του Αφανούς Ναύτου και Αφανούς Ναυτικού που έστησαν στις ναυτικές πατρίδες, τους εναποθέτουν τα λουλούδια ευλαβίας στην αιωνία μνήμη τους.

Όμως φέτος με την συμπλήρωση των 50 χρόνων από τη Μάχη του Ατλαντικού, που έκρινε και την έκβαση του Μεγάλου Πολέμου, θα πρέπει οι ναυτικοί Δήμοι της Χίου και η Νομαρχία να προγραμματίσουν εκδηλώσεις σεβασμού στη Μνήμη των πεσόντων Χίων ναυτικών, για παραδειγματισμό και φρονιματισμό των νέων.

Ανάμεσά μας κυκλοφορούν θαρραλέοι και ατρόμητοι γέροντες που πάλεψαν με τον Ωκεανό, τις τορπίλλες, τις βόμβες και τις νάρκες του εχθρού.

Οι συνάδελφοί τους της εποχής οι πιο πολλοί υπέκυψαν στο πέρας του χρόνου.

Όσοι φυσικά επέζησαν.

Λίγοστοι οι επιζήσαντες μέχρι σήμερα.

Και ανάμεσά μας ο Καπτάν Σιδεράς Παλαιός. Ο γενναίος και πατριώτης ναυτικός που εκύβερνησε πολλά πλοία που χάθηκαν στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Και που εθεώ-

ρησε χρέος τιμής όταν με κάποιο πλοίο που κυβερνούσε, προσέγγισε στην Κορέα, να μεταβεί στο Νεκροταφείο που ετάφησαν Έλληνες στρατιώτες του επιστρατευτικού Ελληνικού Σώματος και να καταθέσει στεφάνι στη μνήμη τους.

Το 1960 με την συμπλήρωση 100 χρόνων από την εποχή που ο Βροντάδος άρχισε να συγκροτεί πυρετωδώς τον εμπορικό του στόλο. Έγιναν λαμπρές τελετές και διήμερες εκδηλώσεις για να τιμηθεί ένας αιώνας δημιουργικής δραστηριότητας στα θαλάσσια έργα των Βρονταδουσών. Κύριος ομιλητής ο μακαρίτης καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης.

Σ' ένα σημείο της ομιλίας του ο Στρατής Ανδρεάδης αναφέρει:

«Ο Βροντάδος υπερηφανεύεται δικαίως διότι συνέβαλε εις την δημιουργίαν του Αλβανικού Έπους και την απελευθέρωση της πατρίδας και προσέφερε το αίμα των νεαρών βλαστών του δια των νικών...»

«Κατά τας παραμονάς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ο Βροντάδος διέθετε πολλά πλοία τα οποία εις το συντριπτικόν ποσοστόν απωλέσθησαν τορπιλλισθέντα.

Το μνημείο του Αφανούς Ναύτου εκφράζει τας εκατόμβας τού αίματος, τας οποίας τα τέκνα του Βροντάδου προσέφεραν εις τους Θεούς του Πολέμου και της θαλάσσης ως ακριβόν τίμημα της ελευθερίας και της Προόδου.

Οι επιζώντες αποτίομεν τον οφειλόμενον φόρον τιμής και ως παραδειγματισθώμεν από την θυσίαν των...».

Αυτὸν τὸν φόρον τιμῆς θα πρέπει η Πολιτεία δια της Νομαρχίας και οι ναυτικοί Δήμοι ν' αποτίσουν εφέτος να τιμήσουν τους λιγοστούς εκείνους ηρωικούς συμπολίτες που τους εσεβάσθησαν οι τορπίλλες, οι νάρκες και οι βόμβες του εχθρού και ζουν ανάμεσά μας, με τις αναμνήσεις τους, ξεχασμένοι α-

πὸ τους παλιούς και άγνωστοι στους νέους, που δεν έμαθαν ποτέ για τη δράση τους. Κι αν στο λεωφορείο κάθονται μερικοί απ' αυτούς δεν θα σηκωθούν να τους προσφέρουν θέση. Ένας τέτοιος ήρωας του πολέμου είναι και ο Βρονταδούσης Καπτάν Σιδεράς Παλαιός.

Ας τον αφήσουμε να μας διηγηθεί μερικές περιπέτειές του για την εποχή του μεγάλου Πολέμου που η πατρίδα μας ήταν σκλαβωμένη «κι όλα τ' σκίαζε η φοβέρα και τα πλάκωνε η σκλαβιά» κατά τον ποιητή.

Διηγείται ο καπτάν Σιδεράς:

«Κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου πλοίαρχος επί διαφόρων Ελληνικών πλοίων της εταιρίας Ιωάννου Χανδρή.

Επίσκεψη αδελφού μου

Ευρισκόμενος εις λιμένα του Χάλιφαξ του Καναδά υποπλοίαρχος επί του Α/Τ «Margarita Chandris» φορτώνοντας πολεμοφόδια δια λιμένα της Αγγλίας, ήλθεν από την Νέα Υόρκη ο αδελφός μου Μιχάλης Παλαιός να με πείσει να φύγω και να πάγω εις την Αμερική λέγοντάς μου δίπλα στο βαπόρι σου εις την ιδίαν Νηοπομπή (Convoy) πνίγηκε ο θεός ο Δημήτρης Μενής γ' μηχανικός επί τω S/t «Νικόλαος Άγγελος» που τορπιλλίσθηκε και πήγε αὐτανδρo.

Η απάντησή μου αὐτὸ δεν γίνεται, διότι εγὼ νομίζω πως ευρίσκομαι στο μέτωπο της Αλβανίας, ζήτησα από τον Έλληνα Πρόξενο του Λονδίνου να μεταβῶ εις την Ελλάδα δια να καταταχθῶ στον Στρατὸ για την Αλβανία, και η απάντησή του ἦτο ἐδὼ εἶναι η Αλβανία για σένα. Έπειτα αὐτὴ τη στιγμή η πατρίδα εἶναι ὑπὸ Γερμανικὴ Κατοχή και η μητέρα μας κι ἀδελφὴ μας υποφέρουν πως να μην συνεχίσω ἐκδικούμενος.

Αφού ἐπείσθη ὅτι δεν φεύγω ἀπὸ τα βαπόρια και ὅταν τον πήγα

εις τον σιδηροδρομικόν σταθμό να πάρει το τραίνο για την Νέα Υόρκη, τότε έβγαλε από την τσέπη του ένα μικρό Κονισματάκι την Ευαγγελίστρια που το του είχε δώσει η γιαγιά μας όταν έφυγε για την Αμερική εις ηλικίαν τότε, 17 ετών και μου είπε αυτό το είχα μαζί μου στον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο στρατιώτης στον Αμερικανικό Στρατό στην Γαλλία και αυτό με έσωσε από τους πολέμοντας στο Γαλλικό μέτωπο και μου διηγείται είμεθα 17 στρατιώτες μεταξύ αυτών και εγώ και πηγαίναμε εμπρός από τον στρατό με ανιχνευτή, εμένα μου φώναζαν και γύρισα πίσω και μου φωνάζει ο Λοχαγός μου τι συμβαίνει με εμένα έχομε ένα Γράμμα από τους γονείς σου και παραπονιούνται ότι δεν λαμβάνουν γράμμα σου. Του είπα το στέλνω στην Αμερική στον αδελφό μου και αυτός το στέλνει διότι η μητέρα μου δεν θέλω να μάθει πως είμαι στο μέτωπο με αυτή την καθυστέρηση γλύτωσε από τους 17 δεν γύρισε κανένας πίσω. Σκοτώθηκε και ένας Βρονταδόουσης από τον Προφήτη Ηλία Ηρακλής Κωστάλας.

Από το κονισματάκι εγώ το κρατούσα επάνω μου κατά την διάρκεια του πολέμου και βγήκα σώος. Και όταν βγήκα σε σύνταξη πλέον το έδωσε του γιού μου Αντώνη που ταξιδεύει Πλοίαρχος στην εταιρία Χανδρής όταν το είχα επάνω μου σαν τίμιο Σταυρό η πίστις σώζει».

Και συνεχίζει ο καπτάν Σιδερός.

«Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο από την Αρχή μέχρι τέλους του πολέμου συνέχιζε ταξίδια μεταφέροντας πολεμοφόδια στους συμμάχους ιδίως από Καναδικούς λιμένες εις αγγλικούς λιμένες διασχίζοντας τον Βόρειο Ατλαντικό. Οι απώλειες ήσαν σημαντικές και μεγάλες. Χιλιάδες από τα πληρώματα έχασαν τη ζωή των κατά τις συνεχείς επιθέσεις υποβρυχίων του εχθρού.

Θυμάμαι, πλοίαρχος επί του υπό Παναμαϊκή Σημαία Α/Τ «Ισαβέλα» της εταιρίας Ιωάννη Γ. Χανδρή κατά τον πλουν από Αγγλία δια Ανατολικούς λιμένες του Καναδά και ευρισκόμενοι ακριβώς εις το ακρωτήριο Φέρ Γουέλ της Γροιλανδίας της νηοπομπής και πήγαμε μέσα εις το Γραφείο των χαρτών να το χαράξομε επί του χάρτου επαναλαμβάνω μία ηλιόλουστη ημέρα, μας έ-

γινε η επίθεση από τα γερμανικά υποβρύχια, ας σημειωθεί ότι η νηοπομπή συνοδευόταν και από πολεμικά πλοία συμμαχικά, το θέαμα ήτο τρομακτικό, άλλα πήγαιναν εις το βυθό με την πλώρη, άλλα πήγαιναν με την πρύμνη παίρνοντας και εις τον βυθό και τα πληρώματα για μία στιγμή έμοιαζε με εικόνα σαν τη Ναυμαχία του Ναυρίου με φλόγες και καπνούς. 13 πλοία βυθίζονται την κύκτα της ίδιας ημέρας. Έγινε ετέρα επίθεση υποβρυχίου κατά τα μεσάνυχτα. Αυτή η εικόνα ήτο πίο τρομακτική διότι μέσα στο σκότος άκουγες τρομακτικές κραυγές των ναυαγών περιμέοντασ και την σειρά σου να βρεθείς μέσα στα κύματα του Ατλαντικού.

Στην ίδια νηοπομπή βυθίστηκε και το Α/Τ «Νικόλαος Άγγελος». Μέσα ήτο και ο αδελφός της μητέρας μου θεός Δημήτρης Μενής πολύ πλησίον του ιδικού μας πλοίου αφού νωρίς ανταλλάξαμε για χειρός χαιρετίσματα διότι επί του ιδικού μου πλοίου εγώ είχα τον γιό μου Στέλιο ανθ'ρχον.

Φαντασθείτε όταν ξημέρωσε και το Α/Τ «Νικόλαος Άγγελος, δεν υπήρχε είπα ότι πλοίο αυτό άλλαξε θέση και το πλοίο αυτό πήγε εις την άλλη πλευρά της νηοπομπής, του είπα ψέματα.

Το ΟΧΙ που βροντοφώναξε η πατρίδα μας τότε το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό το **βάστηξε μέχρι τέλους του πολέμου:**

Την ημέρα του Victory Day, την ημέρα της Νίκης, νύκτα εισερχόμενος στον λιμένα Φάλμουθ της Αγγλίας που ακριβώς εκείνη την στιγμή άναψαν τα Φώτα της Πόλεως για πρώτη φορά Βεγγάλες πανηγυρίζοντες οι Άγγλοι την ημέρα της Νίκης, είπα στον Άγγλο πιλότο. Πάϊλοτ, σε αυτό το λιμάνι βομβαρδίστηκε εις το Α/Τ «Μαρί Χανδρή» και πέσαμε στην θάλασσα για να σωθούμε και τότε με αγκάλιασε και μου είπε εγώ ήμουν ο πιλότος του Α/Τ «Μαρί Χανδρής» τον Ιούλιο την 10ην 1940 και βγάζει και μου δίδει την φωτογραφία του βαποριού καίόμενου με φορτίον βαμβάκι».

Αλλά ο Καπτάν Σιδερός θα μας αφηγηθεί και διηγήσεις άλλων συναδέλφων του. Να μία.

«Σήμερα, ημέρας της Σταυροπροσκηνήσεως πήγα εις την εκκλησία πρώτον σαν Χριστιανός, δεύτε-

ρον την σημασία που έχει αυτή η ημέρα για τους Χριστιανούς και τρίτο αφού είμαι επίτροπος στο εκκλησιαστικό συμβούλιο.

Πάντοτε τώρα τελευταίως η επιθυμία μου είναι να διαβάζω, να πιάνω χαρτιά που έχουν σχέση πάντοτε με τη ναυτική μου ζωή, ως επί το πλείστον και ευρισκόμενος εις την Σέρα του σπιτιού μου και βλέποντας τονχάρτην που έχω κρεμασμένον εκεί ρίχνω καμμιά ματιά, διότι αυτό τον χάρτη τον είχα επάνω στο Γραφείο μου, εις όποιο πλοίο εναυτολογούμουν. Σήμερα το μάτι έπεσε εις τον χάρτη, στην ακτή της Νοτίου Αμερικής και ακριβώς στον λιμένα του Μοντεβιδέο και μου θύμισε κάτι το καταπληκτικό:

Υποπλοίαρχος επί του «Μαρί Χανδρής» και πλοίαρχος ο Ιωάννης Μιχ. Φαράκλας, στις 6 Ιανουαρίου 1940 προσεγγιζόμενο σε λιμάνι του Μοντεβιδέο για εκφόρτωση κάρβουνου. Ήτο πρωί, είχα βάρδια άρχισε να ξημερώνει φάνηκε ο φάρος του λιμένα Μοντεβιδέο, ο φάρος Lobos. Παίρνω αντιστοιχία να χαράξω βεβαίως επί του χάρτου αλλά βλέπω εκτός από του φάρου το φως διακρίνω και κάτι άλλο σαν βράχο, χώρια από φανάρι, ειδοποιώ τον καπετάνιο και εν τω μεταξύ είχε επέλθει και το φως της ημέρας, «ξημέρωσε» και διαπιστώσαμε ότι ήτο ναυάγιο επιφανείας της θάλασσας.

Αυτό το ναυάγιο ήτο γερμανικό πολεμικό ονόματι «Admiral Craft Spee» το οποίο στις 17 Δεκεμβρίου 1939 ο κυβερνήτης προτίμησε να το βυθίσει για να μη παραδοθεί στους Άγγλους, τα πολεμικά τους τον περίμεναν να βγει έξω του λιμένα Μοντεβιδέο που είχε εισέλθει μόνο για παραμονή δύο ημερών να επισκευάσει τις ζημίες του και αφού βγήκε έξω που τον περίμεναν τα αγγλικά πολεμικά προτίμησε να το βυθίσει για να μην παραδοθεί, όπως και έγινε. Ύστερα από 50 χρόνια μου ήλθε να θυμηθώ κάτι τέτοιο και να το περιγράψω εις ηλικία 84 ετών.

Παντελής Τουρνής
Χίος 20.3.1990

Αλλά οι ναυτικές περιπέτειες του Καπτάν Σιδερά δεν έχουν τέλος γιατί μας έχει γράψει και άλλες που πρέπει να έλθουν στην δημοσιότητα σε άλλη ευκαιρία.

ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΙΑΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΤΑΛΙΑ

Ναυπήγηση κοντεϊνερόπλοιου για το Συγκρότημα Vlasov

Το Συγκρότημα Vlasov του Μονακό ανέθεσε την ναυπήγηση ενός μεγάλου κοντεϊνερόπλοιου μεταφορικής ικανότητας 3.000 TEU στα Ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri. Το πλοίο που θα ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία Castellamare της Νάπολης θα χρονοναυλωθεί μετά την παράδοσή του τον Οκτώβριο του 1994, στην ναυτιλιακή εταιρία Norasia Line και θα δρομολογηθεί στις γραμμές Ευρώπης - Άπω Ανατολής, νηολογημένο στο Ιταλικό νηολόγιο και επανδρωμένο με Ιταλούς ναυτικούς. Το συγκρότημα του Μονακό διαθέτει ήδη ένα στόλο άνω των 20 πλοίων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, φορτηγά, υγροεμφυλά και πλοία ρο-ρό.

Το Συγκρότημα Vlasov έχει αναθέσει επίσης την ναυπήγηση δύο κρουαζιερόπλοίων των 13.000 τον. γκρός στα Ιταλικά ιδιωτικοποιημένα ναυπηγεία της SEC που ανήκουν στην οικογένεια Lefebvre, με ημερομηνία παράδοσης τον Μάρτιο του 1994.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Σύστημα Ελέγχου της Κυκλοφορίας της RAYTHEON

Η RAYTHEON πρόκειται να εγκαταστήσει μετά από παραγγελία της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, στο Πρίνς Γουίλιαμς Σάουντ της Αλάσκας, ένα σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας των πλοίων συνολικής αξίας περί τα 5,6 εκατ. δολλ. Το σύστημα ελέγχου θα έχει την κύρια βάση του στο λιμάνι Βαλντέζ που είναι το μεγαλύτερο τέρμιναλ διαχείρισης πετρελαϊκών φορτίων των ΗΠΑ, ενώ ο έλεγχος θα καλύπτει και τα 4.000 τετρ. μίλλια του Κόλπου παρέχοντας πολλές υπηρεσίες που είναι σχεδιασμένες για να προσφέρουν ασφάλεια στα πλοία και προστασία στην οικολογική ευαίσθητη αυτή περιοχή.

Αυτό το σύστημα VTS θα βασίζεται

στην τεχνολογία της RAYTHEON και στην εμπειρία της στο αυτόματο σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας που έχει αναπτύξει καθώς και στα άλλα παρόμοια συστήματα VTS που έχει εγκαταστήσει η εταιρία σε άλλα λιμάνια του κόσμου.

Πληροφορίες σχετικά με την θέση και την κίνηση του πλοίου από ειδικές συσκευές παροχής στίγματος επί του πλοίου (GPS) θα συνδυάζονται με τις αναφορές 3 υποσυστημάτων ναυτιλιακών ραντάρ και θα παρέχουν στο Κέντρο Ελέγχου της Κυκλοφορίας μία ολική εικόνα της ναυτιλιακής κίνησης στην περιοχή του Πρίνς Γουίλιαμς Σάουντ, σε οθόνες υψηλής ανάλυσης όπου συγχρόνως θα παρουσιάζονται πληροφορίες από ηλεκτρονικούς χάρτες και τράπεζες πληροφοριών. Με το σύστημα αυτό η Ακτοφυλακή θα είναι ικανή να εντοπίσει την θέση ενός πλοίου με ακρίβεια 33 ποδών ενώ το σύστημα μπορεί να διαχειρίζεται τις θέσεις και τα στοιχεία πλοήγησης 100 πλοίων.

ΛΑΤΒΙΑ

Επέκταση του στόλου της

Η ναυτιλιακή εταιρία Columbia Shipmanagement Ltd πρόκειται σύντομα να αναλάβει την διαχείριση πέντε δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που ανήκουν στην Εθνική Ναυτιλιακή Εταιρία της Ρίγας. Πρόκειται για πλοία μεγέθους της τάξεως των 16.500 τον. d.w. και ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών.

Συγχρόνως οι δύο εταιρίες ίδρυσαν στην Κύπρο μία θυγατρική που θα αναλάβει την επάνδρωση και την τεχνική διαχείριση καθώς και τις εμπορικές επιχειρήσεις ενός μεγάλου τμήματος του εμπορικού στόλου της Λατβίας.

Συνολικά θα διαχειρίζεται περί τα 15 πλοία, μέσης ηλικίας τριών ετών, όλα πρόντακτ κάρριερς εκτός από δύο νεο-ναυπήγητα πλοία-ψυγεία. Όλα τα πλοία θα είναι επανδρωμένα με Λατβίους ναυτικούς ενώ μέσα στους σκοπούς της εταιρίας είναι και η παροχή Λατβίων ναυτικών στην διεθνή αγορά.

Η Columbia έχει ήδη λάβει το πιστοποιητικό συμβατότητας με τον Κώδικα Προτύπων διαχείρισης πλοίων ISMA, μετά από επιθεωρήσεις σε επτά κατηγορίες πλοίων που διαχειρίζεται. Η εταιρία επεκτείνεται ταχέως στον τομέα της διαχείρισης πρόντακτ κάρριερς και πρόσφατα παρέλαβε άλλο ένα παρόμοιο πλοίο από ένα ναυπηγείο της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Επιστροφή στις ναυπηγήσεις

Στροφή προς τις ναυπηγήσεις εμφανίζει το ναυπηγείο Jurong της Σιγκαπούρης καθώς υφίσταται σημαντική μείωση των εσόδων του από τις επισκευαστικές εργασίες που ήταν η κύρια απασχόλησή του.

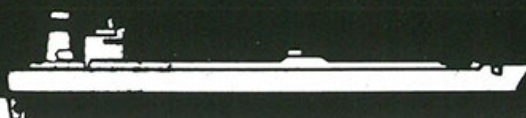
Σχεδιάζονται να ναυπηγηθούν τρία δεξαμενόπλοια των 6.500 τον. d.w. τα οποία θα χρονοναυλωθούν για περίοδο 15 ετών είτε στην Ινδονησιακή εταιρία Pertamina είτε στην ναυτιλιακή εταιρία Petronas της Μαλαισίας.

Εκτός από τις ναυπηγήσεις το ναυπηγείο στρέφεται επίσης και προς τις μετατροπές πλοίων καθώς αναμένει άνοδο της ζήτησης για παρόμοιες εργασίες από το 1994. Σύντομα πρόκειται να εγκατασταθεί και μία νέα δεξαμενή που θα αυξήσει τη συμμετοχή στα έσοδα από τις μετατροπές και τις ναυπηγήσεις στο 40% των ολικών εσόδων του ναυπηγείου. Αν και το ναυπηγείο έχει την δυνατότητα να ναυπηγήσει πλοία μέχρι 90.000 τον. και VLCC δεν μπορεί να ανταγωνισθεί σοβαρά τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας καθώς το κόστος της εισαγωγής των πρώτων υλών στην Σιγκαπούρη είναι απαγορευτικό για ναυπηγικές εργασίες τέτοιου μεγέθους. Έχει όμως εξασφαλίσει παραγγελίες για την επιμήκυνση τριών πλοίων της ναυτιλιακής εταιρίας της Ταϊβάν Evergreen καθώς και για εργασίες μετατροπής φορτηγών σε κοντεϊνερόπλοια και δεξαμενοπλοίων σε πλωτές αποθήκες πετρελαίου.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ ΜΗΧΑΝΗ CATERPILAR, ΑΔΕΙΑ
ΓΡΙ ΓΡΙ, ΠΑΡΑΓΑΔΙΑ κλπ.
ΜΕ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ
ΤΗΛ.: 0287 21979 - 4325467

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

— «Βιργίνια», μπάλκ κάρριερ, πρ. «Caledonia», υπό κυπριακή σημαία, 36.031 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Prado Transport Corporation» (κ. Γεώργ. Γιαννάτος).

— «Βαρονές», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Yuhō Maru» υπό ιαπωνική σημαία, 49.880 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Shipping Baroness Ltd.» (Troodos Shipping Co. Ltd.).

— «Μοντέγκο», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Πολυξένη Κ.» υπό λιβεριανή σημαία, 60.937 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Merlin Trading Inc.» (κ. Κων. Γλυνός).

— «Σαβόϊ», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Nemea», 60.930 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Springwood Holdings Inc.» (κ. Κων. Γλυνός).

— «Βεργίνα», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Pinewell Spirit» υπό παναμαϊκή σημαία, 37.288 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Meandros Shipping Company Limited» (κ. Ανάστ. Κάντζος).

— «Φλάγκ Ρολάκο», μπάλκ κάρριερ, πρ. «Kee Navigator» υπό σημαία Ταϊβάν, 34.928 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «May Navigation Inc.» (κ. Μιχ. Σγούρος).

— «Μενήτες», μπάλκ κάρριερ, πρ. «Gortys» υπό λιβεριανή σημαία,

30.826 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Solid Navigation Ltd.» (κ. Ευστ. Βροντίσης).

— «Πελφίσερ», κοντεϊνερόπλοιο, πρ. «Transport Douro» υπό κυπριακή σημαία, 4.046 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «ΠΕΛΩΡ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Μιχ. Σαρλής).

— «Πελχάντερ», φορτηγό, πρ. «Transport Tejo» υπό κυπριακή σημαία, 4.051 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Πελασγός Ναυτική Εταιρία» (κ. Μιχ. Σαρλής).

— «Ολύμπικ Λόγιαλτ», δεξαμενόπλοιο ναυπηγούμενο, 160.129 τόν. γκρό, με ημερομηνία παράδοσης το 1993, που ανήκει στην εταιρία «Obelisk Navigation S.A.» (Springfield Shipping Co. Panam'a S.A.).

— «Αρέθουσα», μπάλκ κάρριερ, πρ. «Star Dragon» υπό σημαία Χόγκ Κόγκ, 19.895 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Sea Promise Shipping Corporation» (κ. Παυ. Βεκρής).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Golar Liv» 139.750 τόν. d.w., 79.544 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1988, έναντι τιμής περί των 31,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε επίσης το νορβηγικό υπερδεξαμενόπλοιο «Oslo Countess» 318.754 τόν. d.w., 149.293 τόν. γκρό, ολλανδικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 10,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Λιβερίας επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό - ψυ-

γείο «Ariel» 9.529 τόν. d.w., 7.571 τόν. γκρό, δανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 1,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Αλκυστis» 7.365 τόν. d.w., 5.150 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972.

— Σε Τούρκους επωλήθη το υπό σημαία Παναμά φορτηγό πλοίο «Λιπαρίτ Μπαίη» 15.111 τόν. d.w., 8.766 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968.

— Έλληνες αγόρασαν το τουρντέκερ «Neptune Tourmaline» 15.059 τόν. d.w., 9.524 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το φορτηγό πλοίο «Silver Star», 15.883 τόν. d.w., 9.379 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν το τουρντέκερ «Slembe» 16.175 τόν. d.w., 9.002 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Pan Edvarda» 27.088 τόν. d.w., 15.090 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 5,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το υπό σημαία Βραζιλία handymax μπάλκ «Rio Acre» 38.760 τόν. d.w., 27.012 τόν. γκρό, πολωνικής ναυπηγήσεως 1986, έναντι τιμής περί των 13,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αμαρυλīs» 23.440 τόν. d.w. 14.069 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Gortys» 61.636 τόν. d.w., 30.826 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες κατέληξε το νορβηγικό μπάλκ «Kongsfjord» 37.675 τόν. d.w. 22.009 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 14,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Petrobulk Pilot» 39.000 τόν. d.w. 25.425 τόν. γκρό, COW/

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

IGS/SBT, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 15 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Κέα Εξπλόρερ» 18.700 τόν. d.w., 10.804 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Miyata» 254.036 τόν. d.w. 130.670 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το κουβιετιανό ULCC «Al Jabriyah» 339.104 τόν. d.w. d.w., 158.797 τόν. γκρός, IGS/ COW/ SBT, σουηδικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το πρόντακτ κάρριερ «Kobe Spirit» 38.896 τόν. d.w., 25.368 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1989, έναντι τιμής 20 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το handyman μπάλκερ «Western Lion» 34.600 τόν. d.w., 20.277 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 12,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες φέρονται ως οι αγοραστές του μπάλκερ «Skautorp» 42.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1990, έναντι τιμής περί των 22,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Furia» 26.425 τόν. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής 5,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Nortank Adriatic» 36.829 τόν. d.w., ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 8,9 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— «Δάφνη» μετονομάστηκε το πωληθέν μεταξύ Ελλήνων, υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Αγγελική Λ.» 1.130 τόν. d.w., 497 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1965.

— «Πάτρα» μετονομάστηκε το αγορασθέν από Έλληνες φορτηγό πλοίο ro-ro «Surrey» 5.925 τόν. d.w. 4.061 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Ομόνοια» μετονομάστηκε το αγορασθέν από Έλληνες δεξαμενόπλοιο «Tago» 3.264 τόν. d.w., 1.595 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970.

— «Βασίλειος XVI» μετονομάστηκε το αγορασθέν από Έλληνες δεξαμενόπλοιο «Ziyed» 3.100 τόν. d.w. 1.561 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν το υπό σημαία Λιβερίας δεξαμενόπλοιο «Έλλε-

Νέοι αντιπρόσωποι της A.P. Appledore για την Ελλάδα



Το βρετανικό ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα A.P. Appledore Shiprepairs ανακοίνωσε στις 4 Μαρτίου 1993, την ανάθεση της αντιπροσωπείας του στην Ελλάδα στην εταιρία Proton Marine Services Ltd.

Όπως είναι γνωστό, η A.P. Appledore είναι το μεγαλύτερο ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα στη Βρετανία, όπου λειτουργεί εννέα δεξαμενές διαφόρων μεγεθών, σε τέσσερις μονάδες στρατηγικά τοποθετημένες και απασχολεί 2.000 εργαζόμενους.

Συγκεκριμένα, στις εικονιζόμενες στη φωτογραφία εγκαταστάσεις του συγκροτήματος στο Φάλμουθ, υπάρχουν τρεις δεξαμενές κατάλληλες για πλοία μέχρι 100.000 τόν. d.w., ενώ στις εγκαταστάσεις του Σαουθάμπτον υπάρχει η μεγαλύτερη δεξαμενή της Βρετανίας κατάλληλη για πλοία έως 120.000 τόν. d.w. Στο Νιούκασλ. Στο συγκρότημα διαθέτει άλλες πέντε δεξαμενές σε δύο τοποθεσίες, οι οποίες δεξαμενίζουν πλοία έως 50.000 τόν. d.w. και τέλος στο Τσάθαμ υπάρχουν επισκευαστικές αποβάθρες για επισκευές μικρότερων πλοίων, μήκους μέχρι 145 μέτρων. Επίσης εκεί είναι η βάση της «ιπτάμενης» επισκευαστικής ομάδας του συγκροτήματος που εξυπηρετεί ταχύτατα τα

πλοία που διαπλέουν τον Τάμεση ή προσεγγίζουν στο Τίλμπουρι.

Οι γιάρδες της Appledore εξυπηρετούν περί τα 300 πλοία το χρόνο, εκτελώντας πληθώρα εργασιών από μικρές επισκευές εν πλω έως και πολύπλοκες μετασκευές, κλίμακα με ανταγωνιστικό κόστος. Ειδικά με τις κρατούσες συναλλαγματικές ισοτιμίες οι γιάρδες της Appledore είναι σημαντικά φθηνότερες από τις άλλες γιάρδες της Ν.Δ. Ευρώπης.

Το συγκρότημα δίνει μεγάλη έμφαση στην υψηλή ποιότητα γεγονός που αποδεικνύεται και από το πιστοποιητικό AWAP που έχει λάβει από το Υπουργείο Άμυνας, που ισοδυναμεί με το ISO 9002.

Ο πρόεδρος του ναυπηγοεπισκευαστικού συγκροτήματος Mr. Donald McLean επισκέφθηκε την Ελλάδα ξανά επ' ευκαιρία της ανάθεσης της αντιπροσωπείας τους στην Proton Marine Services. Η P.M.S. διοικείται από τους Δ. Βρανόπουλο και Α. Κεφαλογιάννη και έχει σαν κύρια δραστηριότητα την προμήθεια μηχανημάτων και ανταλλακτικών για την ναυτιλία και την αντιπροσωπεία ναυτιλιακών - βιομηχανικών οίκων στην Ελλάδα.

σποντ Άρροου» 44.396 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, αντί δολ. 153 ανά τόννο βάρους.

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Μήλος Λ.», 8.501 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1967, αντί δολ. 159 ανά τόννο βάρους.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό

σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Κίμωνος III», 6.999 τόν. γκρός του 1966, αντί ποσού περί των 500.000 δολλαρίων.

Το Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Αύξηση κατά 11,8% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα την 11μηνή περίοδο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 1992,

φθάνοντας συνολικά τα 1.790,6 εκατ. δολάρια. Την αντίστοιχη περίοδο του 1991, η συνολική συναλλαγματική πρόσδοος είχε φθάσει τα 1.601,4 εκατ. δολάρια.

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Δεκεμβρίου 1992 και Ιανουαρίου 1993, υπογράφηκαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Οσεάνικ Τρέιντερ», με σημαία Μπαχάμας, 9.755 τον. γκρός, από 6.11.92, εκπρόσωπος κ. Αλέξ. Πούλμαν.

— «Ολύμπικ Λόγιαλτυ», παναμαϊκό, 156.000 τον. γκρός, από 12.1.93, εκπρόσωπος «Springfield Ship.».

— «Ιόνιαν Κόρτι», με σημαία Μάλτας, 1.403 τον. γκρός, από 1.1.93, εκπρόσωπος κ. Νικ. Ζούλης.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Ρόγιαλ Πασίφικ», με σημαία Μπαχάμας, 13.176 τον. γκρός, από 30.11.92, λόγω βύθισης.

— «Ποσειδών» ονδουριανό, 979 τον. γκρός, από 31.12.92, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Φόρουμ Ακασάκα», κυπριακό, 20.452 τον. γκρός, από 31.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Φόρουμ Πάουερ», κυπριακό, 16.736 τον. γκρός, από 31.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Φόρουμ Τρέιντερ», κυπριακό, 31.972 τον. γκρός, από 31.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Φόρουμ Γουϊντ», κυπριακό, 20.493 τον. γκρός, από 31.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Φόρουμ Πρίνς», κυπριακό, 17.673 τον. γκρός, από 31.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Δε Βικτόρια», παναμαϊκό, 11.541 τον. γκρός, από 24.12.92, λόγω πώλησης.

• Στις 31.1.93 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 150, συνολικής χωρητικότητας 2.278.199 τον. γκρός.

Εκδήλωση προς τιμήν του κ. Παυλίδη

Ο Πρέσβης της Φινλανδίας στην Ελλάδα, κ. Ράλφ Φρίμπεργκ παραχώρησε το βράδυ της 11 Μαρτίου, γεύμα στην πρεσβεία προς τιμήν του πρώην υπουργού Εμπορ. Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλη Παυλίδη. Στην όμορφη εκδήλωση παραβρέθηκαν εκπρόσωποι της ναυτιλιακής κοινωνίας του Πειραιώς και εκδότες ναυτιλιακών εντύπων.

Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.

Στις 25 και 26 Φεβρουαρίου 1993 διεξήχθησαν οι δοκιμές θάλασσας της πρώτης κανονιοφόρου του Πολεμικού Ναυτικού που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε στα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. - Σκαμαγκά.

Η κανονιοφόρος που κατελκύστηκε τον περασμένο Σεπτέμβριο και πήρε το όνομα «Πυρπολητής» σε ειδική τελετή από την Ολυμπιονίκη Βούλα Πατουλίδου είναι το πρώτο πολεμικό πλοίο που σχεδιάζεται εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα κυριολεκτικά από «Λευκό Χαρτί». Στην επιτυχία της προσπάθειας συνέβαλαν το τμήμα Ναυπηγών - Μηχανολόγων του Ε.Μ. και η διεύθυνση εξοπλισμού του Γ.Ε.Ν.

Τα αποτελέσματα των Δοκιμών υπήρξαν εξαιρετικά και μάλιστα υπερέβησαν τις απαιτήσεις των προδιαγραφών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

Ταχύτητα σκάφους στη μέγιστη συνεχή ισχύ μηχανών 25 κόμβοι (έναντι προβλεπόμενης 23 κόμβων), ανυπαρξία κραδασμών σε όλες τις περιοχές στρωφών, ελάχιστη κλίση στην διάρκεια ελιγμών ακόμη και στην μέγιστη ταχύτητα, μεγάλη ευστάθεια, ευελιξία και αυτονομία.

Πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι οι εκπρόσωποι του Π.Ν. που επέβαιναν του πλοίου εξέφρασαν τα πλέον κολο-

κευτικά σχόλια για την απόδοση και ιδιαίτερα για τα ελκτικά χαρακτηριστικά του σκάφους.

Το γεγονός αυτό όπως είναι προφανές αποδεικνύει για μια ακόμη φορά τις μελετητικές — σχεδιαστικές και κατασκευαστικές ικανότητες των Ελληνικών Ναυπηγείων που συναγωνίζονται επί ίσοις όροις και τα πλέον προηγμένα Ναυπηγεία του εξωτερικού και ανοίγει τον δρόμο για άλλες απαιτητικότερες Ελληνικές σχεδιάσεις.

Ο «Πυρπολητής» θα ολοκληρώσει τον εξοπλισμό του και την τοποθέτηση των βασικών του όπλων μέχρι τα τέλη Μαρτίου οπότε και θα παραδοθεί σε επίσημη τελετή στο Πολεμικό Ναυτικό.

Η δεύτερη κανονιοφόρος θα κατελκυσθεί περί τα τέλη Μαΐου 1993 και θα παραδοθεί στο Π.Ν. εξοπλισμένη με σύγχρονα οπλικά συστήματα μέσα στο 1993.

Επίσης το καλοκαίρι 1993 θα γίνει και η καθέλκυση της πρώτης εκ των τριών φρεγατών.

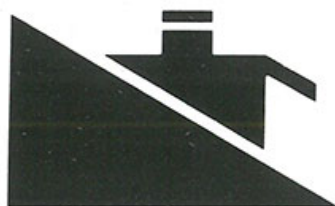
Πλωτό διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο

Πλωτό διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο και έκθεση με θέματα που αφορούν τα φέρυ, τα κρουαζιερόπλοια, τους τουριστικούς προορισμούς και τις συναφείς δραστηριότητες θα πραγματοποιηθεί στο επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ν. Καζαντζάκης» των Μινωϊκών Γραμμών από τις 30 Μαρτίου έως 1 Απριλίου 1993.

Στο συνέδριο, που όπως είπε ο αρμόδιος οργανώσεως κ. Ανδρέας Βομβογιάννης, τελείω υπό την αιγίδα του Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, θα μετάρχουν 90 περίπου εταιρίες από τη Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία, Εσθονία, Αγγλία, Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία, Ελβετία, Ιταλία, Κύπρο, ΗΠΑ, Αίγυπτο και ΕΟΚ.

Την πρώτη ημέρα του συνεδρίου στον Πειραιά θα γίνει η πρώτη παγκόσμια επίδειξη μεταφοράς φωνής και εικόνας από το «Μοέμπους Κονσόρτιουμ» και θα εγκατασταθεί η πρώτη τηλεφωνική επικοινωνία με εικόνα μεταξύ

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piræus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

πλοίων με την διεθνή έκθεση στο Αννόβερο και το «Ν. Καντζάκης».

Οι οργανωτές αισιοδοξούν ότι η «Θάλασσα 93» θα γίνει θεσμός που θα συγκεντρώνει το ενδιαφέρον όσων ασχολούνται με τον τουρισμό, την κρουαζιέρα, τα φέρις, τους τουριστικούς προορισμούς και τις συναφείς βιομηχανίες και θα προβάλλει όλες αυτές τις δραστηριότητες κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο συνδυάζοντας εργασία, ενημέρωση, επαφές και αναψυχή.

Μεταθέσεις Λιμενικών

Με απόφαση του αρχηγού Λ.Σ. κ. Ν. Χασιώτη, ο πλωτάρχης Α. Ιορδανίδης μετατέθηκε από την Επιθεώρηση Εμπορ. Πλοίων στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, σε αντικατάσταση του Πλωτάρχη Δημ. Φωκά που τοποθετήθηκε στην Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπ. Πλοίων.

Αποχαιρετιστήριο γεύμα προς τιμή κ. Γ. Παπούλια

Ο Πρόεδρος και το Συμβούλιο του Κομμιττέ του Λονδίνου παρέθεσαν στις 18 Φεβρουαρίου, στο Ξενοδοχείο Savoy, επίσημο γεύμα προς τιμή του αποχωρούντος, λόγω συνταξιοδότησεως του Πρέσβη κ. Γ. Παπούλια.

Ο Πρόεδρος του Κομμιττέ κ. Γ.Α. Χατζηπατέρας σε ομιλία του εξήρε την προσωπικότητα του κ. Γ. Παπούλια και την προσφορά του στην προάσπιση θεμάτων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου. Στον κ. Παπού-

Εκδήλωση του Προπέλλερ Κλάμπ



Μεγάλη επιτυχία σημείωσε το γεύμα εργασίας που διοργάνωσε το Προπέλλερ Κλάμπ για τα μέλη του στις 12 Φεβρουαρίου στο Ξενοδοχείο Χίλτον Αθηνών. Καλεσμένος ομιλητής ο κ. Ιάσων Στράτος, πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών. Θέμα της ομιλίας του: «Η Ελληνική Οικονομία σ' ένα Νέο Οικονομικό και Πολιτικό Πλαίσιο της Ευρώπης».

Την ομιλία παρακολούθησαν: ο επιτετραμένος των Ηνωμένων Πολιτειών κ. James Williams, ο πρεσβευτής της

Κορέας κ. Seung Hwan Lee, ο πρόεδρος του Προπέλλερ Κλάμπ κ. Γεώργιος Μπέζη, οι πρόεδροι του Ελληνοαμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου κ.κ. Δημ. Πετσιάβας και Κώστ. Ιωάννου, ο πρόεδρος του Ελληνογερμανικού Επιμελητηρίου κ. Θεόδ. Σαραντόπουλος, ο πρόεδρος της Αμερικαν Εξπρές κ. Γεώργ. Καλαμοτσάκης, ο α' αντιπρόεδρος του Προπέλλερ κ. Σάβ. Καλαφατίδης και πολλά μέλη και φίλοι του Προπέλλερ Κλάμπ.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ**

24ΩΡΟ

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.**

Βράβευση ναυτικών και παιδιών ναυτικών

Σε ειδική εκδήλωση που έγινε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών βραβεύθηκε ο ναυτικός Παντελής Βόϊκος, που κατ'αρχήν από τη Ερμούπολη και συνταξιοδοτήθηκε το 1990 με τη μακρότερη θαλάσσια υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας άνω των 4.500 dwt. Η βράβευση αυτή γίνεται για δέκατη έβδομη συνεχή χρονιά.

Επίσης βραβεύθηκαν από την εταιρία Anangel Shipping Enterprises με χρηματικά ποσά 200.000 δρχ. ο καθένας οι πρωτεύσαντες στις εξετάσεις του ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση διπλώματος υποπλοιάρχου και μηχανικού Β' καθώς και οι αριστεύσαντες στις ΑΔΣΕΝ Γ' πλοίαρχοι και Γ' μηχανικοί. Συγκεκριμένα τα βραβεία απονεμήθηκαν:

Στους υποπλοιάρχους Αντώνη Καλμούκη, Γεώργιο Οικονόμου, Ευάγγελο Γιαννακίδη, Ιωάννη Σαλτάφερη, Αλεξάνδρο Πάμπουρα και Δημήτρη Θεοδώρελο και στους Β' μηχανικούς κ.κ. Μάρκο Ρούσσο, Κωνσταντίνο Αλεξιάδη, Νί-

κόλαο Πάπαδόπουλο, Δημήτρη Σαρρή, Ιωάννη Γεροντάρη και Αναστάσιο Συραγάκι.

• Στους ανθυποπλοιάρχους Φώτη Τερζή, Ιωάννη Τσαντάκη και Γεώργιο Αγιασοφίτη και στους γ' μηχανικούς Εμμανουήλ Μπουζουνιέρη, Ευάγγελο Κόκκινη και Σπυρ. Βαλλιανάτο.

Επίσης από την Anangel απονεμήθηκε χρηματικό βραβείο ύψους 300.000 δρχ. στον Θεοχάρη Θεοχάρη, παιδί ναυτικού της εταιρίας που πέτυχε τη μεγαλύτερη βαθμολογία στις εισαγωγικές εξετάσεις των ΑΕΙ το 1992 και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στα κατωτέρω παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις του 1992:

Μαρία Καλλισπέρη, Λητώ Μπαξεβανή, Μενέλαος Κανάκη, Δάφνη Πιπιτσούλη, Ειρήνη Καρρά, Παναγιώτα Καραβάντα, Χριστίνα Σαράντου, Σταυρούλα Αντωνάτου, Ιωάννη Μυλωνάκη και Αλέξανδρο Χουσακό.

**Αρχαιρεσίες στη
«Ναυτιλιακή Λέσχη»**

Την ερχόμενη Πέμπτη 4 Μαρτίου θα γίνει γενική συνέλευση των μελών της Ναυτιλιακής Λέσχης και αρχαιρεσίες προκειμένου να εκλεγεί το νέο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης.

**Τραγικό ατύχημα σε
επισκευαζόμενο πλοίο**

Τραγικό θάνατο βρήκε ο ελασματογράφος Αντ. Αρβανίτης, 28 ετών, όταν έπεσε από σκαλωσιά ύψους 15 μέτρων κατά τις εργασίες επισκευών στο δεξαμενόπλοιο «Κάλαμος» στις 3 Μαρτίου, το οποίο βρισκόταν στα Αμπελάκια Σαλαμίνας.

Στο ίδιο ατύχημα τραυματίστηκε και ο εργοδηγός Γεώργ. Καλογεράς, που ήταν και ο υπεύθυνος για θέματα ασφαλείας του συνεργείου «Ναβακάρ» ΕΠΕ, το οποίο είχε αναλάβει τις επισκευαστικές εργασίες.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΣΤ. ΤΣΕΛΕΜΑΡΚΟΥ
«ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΟΥ»**

Κυκλοφόρησε για πρώτη φορά προ τριμήνου το βιβλίο με τίτλο «Τεχνολογία Πλοίου» και υπότιτλο «Συγκολλήσεις η τεχνική επί των κατασκευών και των επισκευών πλοίων» του ναυπηγού και μηχανολόγου μηχανικού και καθηγητού ΚΕΣΕΝ κ. Σταμάτη Τσελεμάρκου, που είναι το μοναδικό στο είδος του με 300 αναλυτικά σχήματα και πλήθος τωμών.

Το βιβλίο αναφέρεται πάνω στις συγκολλήσεις όλων των μερών του πλοίου.

Το ενδιαφέρον βιβλίο του κ. Τσελεμάρκου διατίθεται: 9838929.

για προσεφέρθησαν σε ανάμνηση της συνεργασίας δύο παλαιές χαλκογραφίες του City του Λονδίνου. Ο κ. Παπούλιας ευχαρίστησε τον Πρόεδρο και το Συμβούλιο για την γόνιμη και αγαστή συνεργασία στο διάστημα της εκεί παραμονής του και ευχήθηκε κάθε πρόοδο στην Ελληνική ναυτιλία.

KOUANIS LIMITED
Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129852
Cables: Efkouanis

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ**ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ****ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

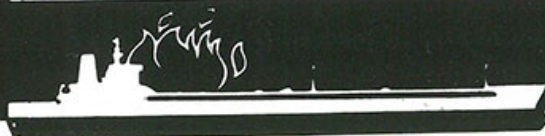
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 Φάξ: 4294749 — Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 — Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321 — Τέλεξ: 282268

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ XII	Κυπριακή	1.582	1977	Υπέστη μετατόπιση του φορτίου σε θέση 41.07 Β, 03.59 Α στις 5/3, και ζήτησε τη συνδρομή σωστικών σκαφών.
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ	Αγ. Βικεντίου	2.987	1965	Υπέστη πυρκαϊά στο Άντεν, στις 1/3. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο και παραλήφθηκε από σωστικά σκάφη.
ΖΕΡΒΟΣ	Παναμαϊκή	9.123	1981	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/3 και ρυμουλκήθηκε στο Μπέργκεν.
ΚΟΜΕΤ	Ελληνική	14.374	1978	Κατά το ταξίδι για Λόγκ Μπήτς υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 15/2 και ρυμουλκήθηκε στο Βανκούβερ για επισκευές.
ΠΥΛΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Ελληνική Παναμαϊκή	9.284 8.932	1972 1967	Προσάραξε στο Πόρτ Σάϊν στις 28/2. Επιθεωρήθηκε στο Ιταζάϊ συνεπεία ζημιών από πυρκαϊά που υπέστη στη γέφυρα στις 23/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ANNA	Κυπριακή	15.111	1976	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 25/2.
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ	Μάλτας	14.591	1976	Κατά τον απόπλου από τα Χανιά στις 22/2, προσάραξε και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΓΑΛΗΝΗ	Ελληνική	39.236	1977	Κατά το ταξίδι Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ευρώπη έμφορτο άνθρακος, υπέστη βλάβη στο πηδάλιο στις 16/2 και ρυμουλκήθηκε στο Ρίτσαρντς Μπαϊν.
ΕΥΡΥΑΛΗ	Μάλτας	16.229	1969	Κατά τον κατάπλου στην Καέν, στις 10/3, προσέκρουσε σε ναύδετο χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΟΡΑΛ	Μάλτας	15.397	1981	Επιθεωρήθηκε στο Πέραμα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 16/2.
ΛΑΟΔΙΚΗ II	Κυπριακή	14.171	1973	Υπέστη απώλεια του πηδαλίου στις 3/3 και ρυμουλκήθηκε στο Μπρεμερχάβεν.
ΜΠΑΝΤΡΥ	Ελληνική	35.282	1977	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ζημιών από προσάραξη που υπέστη στις 2/1 στο Ματάνζας. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ	Κυπριακή	30.639	1980	Προσάραξε ανοικτά της Προβιντένς, στις 4/3 και αποκολλήθηκε αυθημερόν.
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	Ελληνική	13.639	1974	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά, στις 12/3.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΚΙΜΩΛΟΣ	Ελληνική	2.899	1962	Προσάραξε στη Σίφνο, στις 25/2 και ζητήθηκε τη συνδρομή ρυμουλκού.

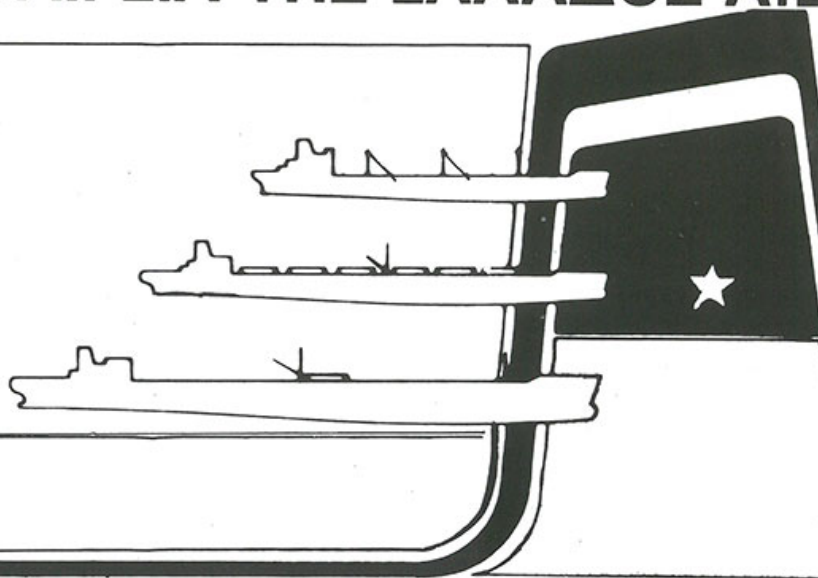


AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ανοδική εξέλιξη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου συνεχίστηκε και κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, ενώ σε ορισμένες περιοχές και κατηγορίες πλοίων οι ναύλοι έφθασαν σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Με κύριο μοχλό ανέλιξης τα φορτία σιτηρών με ποικιλία προορισμών, καθώς και τις παρτίδες προϊόντων σιδήρου με προορισμό την Άπω Ανατολή, τα μπάλκερς από μέγεθος πάναμαξ μέχρι handy εξακολούθησαν να δραστηριοποιούνται υπό συνθήκες υψηλής ζήτησης και πρωτόγνωρων για αρκετά χρόνια ναύλων, παρά τις έκδηλες προσπάθειες των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να καθυστερήσουν άμεσες φορτώσεις για να ανατρέψουν την ανοδική πορεία της αγοράς.

Πριν αναφερθούμε σε ορισμένες πράξεις οι οποίες παρουσιάζουν έκδηλα ότι η πλάστιγγα έχει γείρει υπέρ του πλοίου, θα υπογραμμίσουμε το συνεχιζόμενο ενδιαφέρον των ναυλωτών για χρονοναυλώσεις περιόδου από 3-6 μήνες, καθώς και την αναζωογόνηση της αγοράς του Ειρηνικού από την άνοδο της διακίνησης φορτίων από Αυστραλία για Ιαπωνία, ιδιαίτερα στο μέγεθος πάναμαξ.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις του δεκαπενθημέρου:

Σιτηρά:

- 66.000 τον. Μισισισιππί για Λισαβόνα / Αμβούργο, δολ. 12,80.
- 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 13,00.

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,50.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άλκαμπα, δολ. 23,50.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νορβηγία, δολ. 18,25.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καζαμπλάνκα, δολ. 19,50.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 27,25.
- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 20,50.

Γαϊάνθρακες:

- 150.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Κόντινεντ, δολ. 7,80.
- 115.000 τον. Βαλτιμόρη και Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ιαπωνία δολ. 10,00.
- 93.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρόττερταμ, δολ. 6,30.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 120.000 τον. Τουμπαράο για Κασσιούγκ, δολ. 7,80.
- 70.000 τον. Πόρτ Καρτίε για Αμβέρσα, δολ. 6,85.

Σκράπ:

- 48.500 τον. Βορ. Χαττέρας ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 31,75.
- 38.000 τον. Αμβούργο και Μπρουνσμπουτέλ για Ινδία, δολ. 16,00.

Λιπάσματα:

- 20.000 τον. Μπιντουλού για 1-2 λιμάνια Δυτ. Ακτές ΗΠΑ, δολ. 16,00.
- 18.000 τον. Χερόγια για Τζουρόγκ και Μπαγκόγκ, δολ. 44,00.

Ζάχαρη:

- 17.500 τον. χύδην Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, λίρες 20.000.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικός ο αριθμός των πλοίων που απασχολήθηκαν με τη μέθοδο της χρονοναυλώσεως σε Δύση και Ανατολή, ενώ αναλίσκωτο παρέμεινε το ενδιαφέρον των ναυλωτών να εξασφαλίσουν μπάλκερς καλών προδιαγραφών στο μέγεθος rapanax και handymax για αρκετή χρονική περίοδο.

Στις συμφωνίες που ακολουθούν εμφανίζονται χαρακτηριστικά τα υψηλότερα μισθώματα που πληρώθηκαν σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων και ανάλογα με τον τόπο επαναπαράδοσης:

- 69.750 τον. d.w. από Ιαπωνία για περίοδο 12 μηνών, δολ. 10.500 την ημέρα.
- 68.640 τον. d.w. από Κόντινεντ για περίοδο 12 μηνών, δολ. 10.750 την ημέρα.
- 61.450 τον. d.w. από Σαγκάη μέσω Αυστραλίας, Αραβικού Κόλπου και Ινδίας για Άπω Ανατολή, δολ. 10.800 την ημέρα.
- 54.700 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό ταξίδι Ανατολ. ακτής Νότιας Αμερικής, δολ. 9.250 την ημέρα.
- 43.575 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.
- 41.380 τον. d.w. από Ιαπωνία για περίοδο 75-160 ημερών, δολ. 9.500 την ημέρα.
- 37.600 τον. d.w. από Τίλμπουρι για Μαδράς, δολ. 15.000 την ημέρα.
- 25.630 τον. d.w. από Κόντινεντ



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 002-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1088 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

για Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

— 22.000 τον. d.w. από Γαλλική ακτή Ατλαντικού για Ινδία, δολ. 12.500 την ημέρα.

— 20.950 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Σιγκαπούρη, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε υποτονική ατμόσφαιρα κινήθηκε κατά γενική διαπίστωση η αγορά των πετρελαιοφόρων τις πρώτες εβδομάδες του Μαρτίου, με πτωτική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες βασικές περιοχές φορτώσεων.

Στον Περσικό Κόλπο, παρά τον αρκετά σημαντικό αριθμό των ναυλώσεων VLCC's, οι ναύλοι μετά βίας συγκρατήθηκαν άνω των WS 40, ενώ η σημαντική ανοικτή χωρητικότητα στην περιοχή αυτή προοιωνίζει περαιτέρω πτώση των επιπέδων

το δεύτερο δεκαπενθήμερο του μήνα.

Μικρή πτώση των ναύλων σημειώθηκε και στα κλεισίματα των Σουέζ-μαξ πλοίων από τη Δυτική Αφρική, περί τα WS 85, έναντι WS 92 που πληρώνονταν στις αρχές του μήνα.

Πτωτική εξέλιξη των επιπέδων παρατηρήθηκε και στην περιοχή της Καραϊβικής με τα συνήθη φορτία των 75.000 τόννων περί τα WS 97, έναντι των WS 102-105 που είχαν πληρωθεί πριν λίγες ημέρες.

Τα Άφραμαξ στο χώρο της Μεσογείου κυμάνθηκαν περί τα WS 87,5, ενώ ένα μικρότερο φορτίο 65.000 τον. από τη Βορ. Θάλασσα για τον Αμερικανικό Κόλπο πληρώθηκε WS 115.

Τέλος, τα πρόντακτ κάρριερς εξακολούθησαν να κινούνται κάτω από υποτονικές συνθήκες με τα ημερήσια έσοδά τους να κυμαίνονται μεταξύ δολ. 10.500 - 11.000 την ημέρα.

εκφόρτωση αντίστοιχα, Μαρτίου 5-15.

ΣΤΑΜΟΣ: Γουέιπα 57.000 τον. βωξίτη Σταντέ, δολ. 12,65 φίο, 25.000 / 17.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΑΓΙΟΓΚΑΛΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Βερακρούζ, δολ., 12,60 φίο, άμεση.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: Κέηπ Λαμπερτ και Σαλντάνχα Μπαϊ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Φός, δολ. 6,75 φίο, 6 ημέρες, Μάρτιο.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Νουαντχίμπο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ζεμπρίγκε, δολ. 3,45 φίο, 5 ημέρες, Μαρτίου 10-20.

ΑΓΡΑΠΙ: Αμβέρσα 60.000 τον. σιτηρά Νοβοροσίσκ, δολ. 14,75 φίο, 10.000 τον. φόρτωση / συνήθης εκφόρτωση, άμεση.

ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Αγκία, δολ. 26,50 φίο, 5 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 5-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά Μάρκο, δολ. 23,50 φίο, 4 ημέρες / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-15.

ΤΖΙΟΥΕΛ 1: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 15-26.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ: Ποταμό Μισισσιππί 11.500 τον. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 29,25 φίο, 3 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 3-5.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ: Ρίβερ Πλέϊτ και Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. σιτηρά για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 28 φίο, 4.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 150.000 τον. γαιάνθρακες Κόντινεντ, δολ. 7,80 φίο, φόρτωση κλίμακας / 30.000 τον. εκφόρτωση, Απριλίου 5-15.

ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. γαιάνθρακες Ίμμιγκχαμ, δολ. 5,75 φίο, 3 ημέρες / 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 13-20.

ΠΑΣΧΑΛΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 23 φίο, 5 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΦΗ: 65.280 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κινούρε τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ: 113.826 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρόττερνταμ Μάρτιο 10-20, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής και Εσθονίας, με επαναπαράδοση διερχόμενο Σκώ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 37.390 τον. d.w. του 1975, παράδοση Άβονμαουθ αρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ: 43.200 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κριστομπάλ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Δυτικής ακτής Μεξικού με επαναπαράδοση Κέηπ Χάττερρας / Κριστομπάλ, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ: 31.774 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Μάρτιο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ: 31.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βορ. Γαλλία Μαρτίου

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 57.000 τον. γεννήματα Αμβούργο, δολ. 12,65 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 12-18.

ΔΙΑΠΟΡΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 6,15 φίο, φόρτωση κλίμακας / 25.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 8-18.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Χάμπτον Ρόουντς 115.000 τον. γαιάνθρακες Φός, δολ. 5,35 φίο, 3 ημέρες / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-25.

ΑΣΤΟΡ: Γκλάντσοουν 65.000 τον. γαιάνθρακες Ίμμιγκχαμ και Γκέντ, δολ. 13,80 φίο, 25.000 / 15.000 τον. φορτο-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48

12-20, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ.: 34.370 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Αμβέρσα άμεσα, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 61.450 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Κίνα Μαρτίου 10, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου, Ινδίας και Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.800 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Αμβέρσα αρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ: 29.500 τόν. d.w. του 1981, παράδοση ποταμό Ορινόκο Μάρτιο επαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 92.500.

ΘΕΜΙΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 61.187 τόν. d.w. του 1981, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Μάρτιο, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 67.794 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Κακογκάβα Μαρτίου 5-15, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαρτίου 10-25, φορτίου κώκ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.250 την ημέρα πλέον δολ. 297.500 για πλου υπό έρμα.

ΙΟΛΚΟΣ Π.: 61.890 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Μαρτίου 1-5, κυκλικό ταξίδι μέσω Λόγκ Μπής, δολ. 9.900 την ημέρα.

ΑΛΚΙΝΟΗ: 34.200 τόν. d.w. παράδοση στον πιλότο Πλύμουθ, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.450 την ημέρα.

NIMPONT: 72.540 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ιντσόν άμεσα, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ρωσική ακτή Ειρηνικού, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΡΕΤΗ: 40.315 τόν. d.w. του 1989, παράδοση Άμστερνταμ Μαρτίου 10-25, περίοδος 12 μηνών, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 71.920 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν τέλη Μαρτίου, περίοδος 12 μηνών, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΣΗ ΛΑΙΔΗ: 282.057 τόν. d.w. του 1991, παράδοση Δυτ. Αφρική, περίοδος 3 με οψιόν άλλων 3 μηνών για πλωτή αποθήκη, δολ. 33.000 την ημέρα.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Μαρτίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	86.00	164.00
Τζένοα	96.00	196.00
Αμβούργο	90.00	166.00
Χάβρη	100.00	193.00
Πειραιάς	99.00	190.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	93.00	220.00
Τζέντα	87.47	237.88
Ρας Τανούρα	80.27	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	88.00	209.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	213.00
Λας Πάλμας	89.00	177.00
Θέουτα	90.00	183.00

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 130.000 τόν. μέρος φορτίου Κίνα, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή, Μαρτίου 15.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 257.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 41, Μαρτίου 20.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κοβένας 68.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 130, Μαρτίου 15.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 200, Μαρτίου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίγκντα 25.000 τόν. νάφθας ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 185, Μαρτίου 1.

ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 30.000 τόν. καθαρά Σιγκαπούρη, WS 150, Μαρτίου 1-3.

ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ: Περσικό Κόλπο και Ερυθρά Θάλασσα 55.000 τόν. ΗΠΑ, WS 100, Μαρτίου 15.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περσικό Κόλπο 400.000

Ντάρμπαν 80.00 205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	91.00	291.00
Σίδνεϋ	120.00	230.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	200.00
Σιγκαπούρη	85.00	165.00
Τόκιο	101.00	238.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	110.00	205.00
N. Υόρκη	97.00	195.00
Χάμπτον Ρόουντς	97.00	195.00
Χιούστον	80.00	164.00
Νέα Ορλεάνη	80.00	164.00
Λος Άντζελες	84.00	201.00
Κρίστομπαλ	98.00	201.00
Ρίο Ιανέιρο	94.00	241.00
Μπουένος Άϊρες	109.00	193.00
Μοντεβιδέο	117.00	232.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, Τηλ. 4223760 (6 lines).

Τέλεξ: 241478 TRANS GR
Φάξ: 4223769

τόν. Ερυθρά Θάλασσα, WS 40, Μαρτίου 4.
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Ρας Μπουντράν 80.000 τόν. Σικελία, WS 95, Μαρτίου 7.

ΙΛΙΑΝΤ: Αρζού 80.000 τόν. Τριέστη, WS 97,5, Μαρτίου 2.

ΑΔΑΜΑΣ: Δυτ. Μεσόγειο 74.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 90, Μαρτίου 7.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καρίπιτο 38.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 192,5 Μαρτίου 5.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Μπετζάια 76.000 τόν. Λαβέρα, WS 92,5 Μαρτίου 10.

ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 95, Μαρτίου 8.

ΑΘΗΝΑ: Πουέρτο Μιράντα 56.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 125, Μαρτίου 3.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Αρζού 60.000 τόν. Βραζιλία, WS 90, Μαρτίου 10.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Αφρική 127.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, Μαρτίου 20.

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



MARITIME CYPRUS 1993

**Theme: FLEET
REPLACEMENT**

**International
Conference Centre
Nicosia**

4-6 October 1993

Every two years, leading professionals from the world of shipping gather in Cyprus to consider crucial topics affecting the industry. In 1991, nine hundred delegates from more than 34 countries spent a profitable three days in collective and individual discussion with their colleagues. Most of them will be back again in 1993.

With more than 22,5 million tons on the Cyprus Register, this eastern Mediterranean country is now a major force in global shipping. Many leading shipmanagement companies have relocated to the island, reaping the benefits of the wide range of professional services and advantageous terms offered to offshore enterprises.

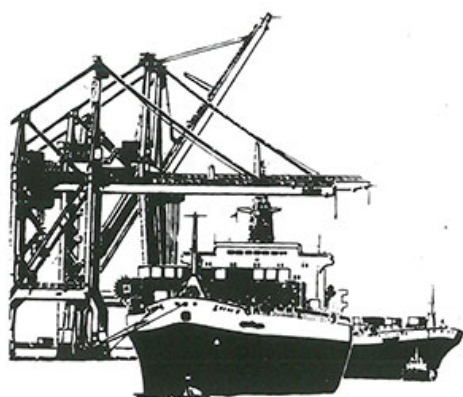
On Monday October 4, 1993, Maritime Cyprus 1993 opens at the International Conference Centre in Nicosia. Under the theme of 'Fleet Replacement', keynote issues to be discussed include protection of the marine environment, the role of insurers and bankers in fleet replacement, and the function of owners and shipmanagement companies in helping to reduce the age of ships. Conference proceedings will take place on the mornings of October 4, 5 and 6, leaving the afternoons free for further business or relaxation. There will be a pre-conference reception hosted by the President of the Republic of Cyprus on Sunday, October 3.

Distinguished speakers to address the conference will include the Secretary-General of the IMO, the President of the ISF, the Chairman of the IACS and leading marine underwriters, bankers and ship owners.

A legal workshop will be open to all Maritime Cyprus '93 participants on the day after the conference (October 7, 1993). Eminent lawyers from the United States and Europe will discuss the issue of Corporate Liability of Shipowners in cases of oil pollution damage.

The attendance fee is C£150 per delegate, or US Dollar equivalent. For further information, please contact:

Department of Merchant Shipping, Limassol, Cyprus
Tel: (357-5) 330320 Fax: (357-5) 330264
Tlx: 2004 MERSHIP CY



NAFTIKA CHRONIKA

All Greek-owned ships to assist the educational effort

It is evident that all the first year students of shipping academies (493 officers and 312 engineers) must be recruited in ships over 1,000 gross tons for a six-month period so as to complete the required training on board, after the end of the first cycle of studies at school. Only in this way do they have the right to proceed to the B' class in the next school year which begins on November 1. This recruitment must begin from April 1; in other words in one month, and ends on October 31.

The Union of Greek Shipowners justly stresses that the functioning of this system of alternating education is totally dependent on the response and cooperation of the Greek shipping community.

It is a fact that many companies, in their effort to attract future personnel, hurry to recruit a certain number of deck and engine students, despite the additional cost of such recruitments for the ship. However, it is also a fact that a number of shipowners are not responsive to the calls of the Union of Greek Shipowners and await for others to train the staff which they will need in the future.

This problem once again brought to the forefront an old proposal of the Committee in London, recently posed by «Naftika Chronika», to oblige all the Greek-owned ships, regardless of flag, to insure in NAT a minimum number of seamen. This would secure the required funds to continued the campaign to attract young Greeks to the shipping profession and will make it possible to give students the opportunity to train on board.

INTERTANKO supports rational measures to enhance protection of the marine environment

The Chairman of the International Association of Independent Tanker Owners, Mr. Andreas Ugland, outlined at a press conference in Washington on 25th February, the Association's support for rational measures to protect the marine environment, stating that INTERTANKO supports

- Rational, uniform vessel design criteria and standards;
- well-conceived and organized vessel routing requirements;

— stringent, mandatory insurance requirements to provide coverage for worst-case oil spills;

— strenuous inspection requirements for aging, substandard vessel; and

— correcting regulations and duties which discriminate against environmentally friendly vessels (for example, increased tonnage duties on tankers with double hulls or segregated ballast tanks).

Mr. Ugland underlined that INTERTANKO favours clear, strict safety and anti-pollution standards which can protect the public against substandard vessels.

INTERTANKO believes these standards must be developed through the International Maritime Organization. However, Mr. Ugland expressed concern over the length of time between reaching an agreement in IMO, ratification and implementation. This process in some cases lasts over twenty years. In this context, Mr. Ugland referred to the special responsibilities IMO member governments have both as flag states and port states in developing, ratifying, implementing and enforcing IMO conventions.

G.S.C.C. Delegation in Brussels

A delegation representing the Greek Shipping Cooperation Committee and headed by the Vice-Chairman Mr. E.G. Embiricos, with Mr. J. Hatgis, visited Brussels on 18th February 1993, and presented to appropriate EEC authorities a memorandum on tankers operated by Independent Owners.

The delegation had the opportunity to visit various political and administrative persons of the Transport and Environment Departments of the Commission.

On the other hand, the Council of the Committee has invited in London the Greek MEP, Mr. P. Sarlis and Mr. D. Petropoulos, Head of Division in the Maritime Transport Policy Unit, for discussions.

Memorandum of Understanding on Port-State Control (MOU)

The Memorandum of Understanding on port-state control (MOU) has held talks to encourage areas of Africa, India and the Middle East to adopt the principles of port-state control. Discussions to boost and coordinate port inspections in South Africa, India, Kenya, Tanzania and some Middle East Gulf states through a MOU-type agreement have already started and more talks are planned in the future. The regional initiative would be based in the Indian Ocean and

would include only strong maritime nations at the outset. The 23 member countries of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (Escap) have shown an interest in the plan. But is though unlikely that all 23 Escap members countries will be asked to participate. Efforts by the MOU to develop the concept of port-state control outside European waters have been relatively successful.

Are the days of cheap oil transport numbered?

Brendan Martin, a director of shipping research company E.A. Gibson Shipwise, says that the next few years could mark the end of an era in bulk oil shipping.

«The days of very cheap, long haul oil transport are numbered because of the huge investment required to replace the ageing fleet of very large crude carriers», he said.

Martin points out that the cost of transporting oil from the Middle East to Rotterdam in recent years has been around \$ 1 a barrel or less, a small fraction of petrol pump prices.

But the cost of building 200 VLCCs in the second half of this decade simply to replace those super tankers more than 20 years old, the notional life span of such ships, could be at least \$20 billion. In addition to the VLCCs, there are 87 ultra large crude carriers of over 300,000 dwt, 48 of which will be at least 20 years old by 1996.

Martin accuses the major oil companies, who bet-

ween them charter large volumes of tonnage, of being «tardy in recognizing the industry's need for a modern fleet in the foreseeable future».

He adds: «At a time of greater environmental awareness and sensitivity, and increasing regulatory stringency, there appears to be a dangerous game strategy being adopted by the chartering oil companies».

A revolutionary new computer database system

Lloyd's Register is set to launch a revolutionary new computer database system which will give easy and immediate access to both LR's Classification Rules and associated international statutory regulations, and national flag interpretations.

The new system, Rulefinder, is not just comprehensive but also user-friendly to an unprecedented degree. Ship builders and designers, LR's own plan approval surveyors and field surveyors will all be able to access data in the format most directly relevant to their particular needs.

Whatever the starting point, the user specifies details about the ship he is interested in, such as ship type and flag state; and the system responds instantly by compiling the relevant classification and statutory rules and regulations on to one computer screen. Unwanted information is filtered out, but can be easily retrieved. Extensive cross-reference links are also provided.

In addition, the system will include the LR. PASS

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

**INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET**



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

(Lloyd's Register Plan Appraisal System for Ships) programs, enabling users to access these directly and perform Rules calculations should they wish to do so.

ECU 17 billion offered to Greece by the European Community

Greece expects to receive almost ECU 17 billion in transfers from the European Community structural funds between 1993 and 1999, under the Delors II package for improving infrastructure in the four poorer Community member-states.

Greece would be entitled to draw down 24 percent of the total ECU 17 billion available under the seven year programme to Community members whose per capita income is below 90 percent of the EC average.

The lion's share of the Delors II package will go to Spain, eligible for 36 percent, followed by Portugal with 25 percent. Ireland will take the remaining 15 percent.

In addition, Greece is also entitled to between 16 and 20 percent of another ECU 15.1 billion available from the new cohesion fund approved at the December EC summit. The fund will provide backing for projects to boost environmental protection and transport in the four poorer member-states.

Germanischer Lloyd Launches quality awards company

Germanischer Lloyd, the international classification society, has launched an independent, specialist subsidiary company to meet the growing demand for the certification of quality assurance systems for manufacturing and service industries, including ship components and design, and seas and overland transport.

The new company, «OS-Zertifizierung GmbH» (GLQZ) has a staff of 63 auditors and experts with special training and experience in a wide variety of technologies and industries. Many of them are based in different countries throughout the world. Audits will be carried out in the local language of each country.

World Fleet Replacement the main topic of «Maritime Cyprus '93»

«Fleet Replacement» will be the main topic of the biennial Maritime Cyprus 1993 Conference, which will be held on October 4-6 at the International Conference Centre in Nicosia.

The conference is being organised by a Committee comprised of senior officers of the Ministries of Communications & Works and Finance, the Department of Merchant Shipping, the Central Bank of Cyprus, the Press and Information Office, and representatives of the Cyprus Shipping Council.

The aim of the Conference is to provide an international forum for the discussion of crucial topics concerning world shipping.

RAYTHEON to Supply Vessel Traffic System to U.S. Coast Guard

Raytheon Company has won a \$ 5.6 million contract from the U.S. Coast Guard for the development and delivery of a Vessel Traffic Services (VTS) system for use at Prince William Sound, Alaska.

From the Vessel Traffic Center in Valdez, Alaska, the state-of-art system, known as the Automated Dependent Surveillance System, will provide Coast Guard personnel with accurate and up-to-date information on marine traffic in the Prince William Sound area.

Prince William Sound spans approximately 4,000 square miles in the Gulf of Alaska, and includes Valdez, one of the largest oil ports in the United States. Raytheon's VTS system includes many features that are designed to insure safety and protect the environment in this ecologically sensitive area.

The new VTS system will be built on technology from Raytheon's successful air traffic control automation systems, Raytheon Marine Company's operational VTS system, and Raytheon Service Company's world wide installation experience.

«This integration of the expertise from three Raytheon divisions will provide the Coast Guard with a superior vessel traffic system», said Walter H. Stowell, Raytheon senior vice president and general manager of the company's Equipment Division. «This project shows potential customers that whatever the challenge, Raytheon has the expertise to find solutions».

Information about a vessel's position will be relayed to the Vessel Traffic Center from shipboard differential Global Positioning System (GPS) units. This information will then be combined at the center with reports from three Raytheon Marine Company radar subsystems to provide a concise picture of the marine traffic operating in the Prince William Sound area.

The information will be presented on 2,048 line by 2,048 pixel color computer displays. Navigation chart information and vessel data will be simultaneously displayed on these 20 inch square color computer screens using information from an electronic chart display and information database.

Using this process, the Coast Guard will be able to monitor marine traffic in the area and indicate the location of a ship to an accuracy of 33 feet.

Under terms of the contract, Raytheon's Equipment Division in Marlborough, Mass, will serve as the prime contractor and will provide software, processing hardware, and the large display screens.

Raytheon Marine Company, located in Hudson, N.H., will provide three radar target extractors / maintenance displays that have been updated to allow the location of up to 100 vessels to be reported to the Vessel Traffic Center. In addition, Raytheon marine will provide training for the system.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΣ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΣ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (6.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (6.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΓΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΓΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΤΝΤΑ (6.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (6.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (6.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (6.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΑΙΤΖΕΝΣ (6.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΓΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (6.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (6.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΣΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΓΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993

προς Λαύμ Τσαμπάγκ 19/12
προς Κασσιούγκ 20/12
προς Ελλάδα 12/12
προς Κασσιούγκ 2/12
πρ. «Ocea»
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 18/12
μεσογειακές μεταφορές
προς Λός 'Αντζελες 27/11
προς Κίνα 13/12
προς Σιγκαπούρη 7/12
ε. Χόγκ Κόγκ 23/12
προς Σμύρνη 12/12
προς Μιζουσίμα 3/12
προς Ντόρ ες Σαλάμ 29/11
προς Ρόττερνταμ 6/12
προς Ν. Αφρική 12/12
προς Ελλάδα 17/12
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Co-or Grape»
προς Σάντος 1/12
δ. Ντόβερ 11/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 10/12
προς Ναγκόγια 22/11
προς Ποχάγκ 19/12
στη Βερακρούζ 10/12

προς Ραβέννα 16/12
προς Αμπτιζάν 19/12
ε. Τερνευέν 19/12
ε. Λάγος 17/12
προς Ν. Ορλεάνη 12/12
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/11
προς Ιαπωνία 13/12
προς Νταλν 9/11
α. Τζουσίμα Τέρμ. 13/11
προς Ν. Αφρική 30/11
ε. Ρόττερνταμ 21/12
ε. 'Ασντον 14/12
πρ. «Orsola»
α. Κασσιούγκ 22/11
προς Αλγκεθίρας 13/12
προς Σ. Μπράντς Μπ. 7/12
ε. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
ε. Ντουμπάι 20/12
στο Καράτσι 22/12
προς Μπαγκόγκ 9/12
ε. Χόγκ Κόγκ 18/12
προς Σιδνέϊ 11/12
προς Κόστα Ρίκα 5/12
προς Νοβοροσίσκ 13/12
ε. Τάμπα 11/12
προς Κήλαγκ 17/12
ε. Ντάρμπαϊν 15/12
ε. Μαυρίκιος 18/12
επισκ. Πειραιά 3/12
προς Μπουλόν 18/12
προς Οδησσό 14/12
προς Τάραντα 17/12
προς Ισραήλ 6/12
προς Σαν Νικόλας 30/11
προς Τζακάρτα 20/12
προς Αίγυπτο 4/12

προς Νουακτάν 12/12
ε. Μαρονά 9/11
προς Τζενεράλ Σαν Μαρτίν 26/11
ε. Ταμπό 8/12
ε. Ραβέννα 16/12
προς Σακάλινε 7/12
ε. Παλόν 12/12
ε. Μορμουγκά 22/12
α. Χιούστον 18/12
προς 'Ακαμπα 16/12
προς Κασσιούγκ 23/11
προς Βιεννά 19/12
α. Γλασκώβη 6/12
α. Μασσαλία 14/12
α. Διλιγκάλεσι 10/12
προς Χαβίρα 22/12
α. Χιούστον 15/12
προς Ρόττερνταμ 23/12
ε. Νιούκαστλ 10/12
ε. Βανκούβερ 17/12
α. Σιγκαπούρη 1/12
ε. Δουκέρρη 20/12
προς Μακέδο 12/12
προς Γιοκχάμα 4/12
προς Καζαμπλάνκα 5/12
προς Μπάρνι 23/12
ε. Νιούκαστλ 1/12

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑ'ΤΚΕΡ (6.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (6.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (6.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (6.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (6.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (6.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΩΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (6.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (6.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (6.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (6.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (6.)	91	29500
ΑΡΓΩ-ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (6.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (6.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (6.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13633
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (6.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (6.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (6.7.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (6.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (6.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (6.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (6.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (6.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (6.)	59	1599

α. 'Ακαμπα 21/12
προς Ιασινομάκι 16/12
ε. Κάντλα 12/11
προς Ν. Ορλεάνη 16/12
προς Σουρία 7/12
προς Τίμα 30/11
προς Ταϊτσούγκ 14/11
προς Ταϊβάν 7/12
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/12
προς Ν. Ορλεάνη 22/12
προς Φιλαδέλφεια 21/12
προς Κασσιούγκ 9/12
ε. Γκνάνσας 8/12
προς Γιοκχάμα 4/12
προς Χιούπλιντ 6/12
προς Κουανγιάγκ 11/11
προς Σιγκαπούρη 21/10
α. Ρας Τανούρα 7/12
α. Χιούστον 8/12
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/12

προς Περσικό 7/12
ε. Πασαγιές 20/12
προς Κινούρα 12/12
προς Ν. Αφρική 29/11
ε. Λομπίτο 17/12
επισκ. Ραβέννα 24/12
α. Ντάρμπαϊν 22/11
προς Πακιστάν 28/11
α. Ν. Ορλεάνη 15/12
α. Κοτονά 6/12
ε. Αμβέρσα 22/12
α. Σιγκαπούρη 16/12
υπό ναυπήγηση
α. Μπωμόντ 6/12
προς Νιούκαστλ 9/12
προς Λάγος 12/12
προς Ταϊβάν 20/11
προς Λούι Τέρμινάλ 21/11
ε. Νιούκαστλ 18/12
προς Χάρκ 19/11
προς Χάμπτον 10/12
προς Μπουλντ Μπαϊ 11/12
α. Βέστον 11/12
ε. Μασούτο 12/11
προς Βομβά 26/11

προς Μπαγκόγκ 14/12
προς Κουανγιάγκ 15/11
ε. 'Αντεν 1/11
ε. Πειραιά 18/12
ε. Λάγος 7/12
ε. Ν. Ορλεάνη 20/12
μεταφορές Ρεθύμνου
προς Χονολούλου 25/11
προς Κινούρα 20/12
ε. Χάστιγκς 22/12
προς Κέρτς 5/12
προς Κίνα 5/11
υπό ναυπήγηση
προς Κουίνχουαγκάτο 13/12

προς Ρας Γκαρίμπ 20/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/11
προς Κουανγιάγκ 10/11
προς Μπείρα 14/12
ε. Γκουανγκοούιλ 18/12
προς Τζακάρτα 29/11
α. Ν. Ορλεάνη 21/12
α. Κεητάν 27/11
προς Αλεξάνδρεια 19/12
προς Κιουρασάο 13/12
προς Βενεζουέλα 22/12
ε. Φουτζέιρα 28/11
α. Αρατού 17/12
ε. Λος 'Αντζελες 19/12
προς Ταϊβάν 28/11
ε. Γιοκάιτσι 16/12
α. Ν. Ορλεάνη 18/12
προς Κασίμα 8/12
προς Ραβέννα 28/10
ε. Γένοβα 18/12
προς Μπ. Αμπάς 15/12
προς Ασσάμ 7/12
α. Πόρτ Χάρκουρτ 11/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 25/11

προς Καράτσι 28/11
προς Μπ. Αμπάς 17/12
προς Θεσσαλονίκη 12/12
α. Πειραιά 9/12
α. Ρόττερνταμ 22/12

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII (δ.)	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVI (δ.)	69	1561
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1800
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	18489
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑ ΛΙΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΓΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ.	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΕ	75	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	15	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΔΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΙΥΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502

προς Πειραιά 20/12
προς Πειρία 3/12
υπό ναυπήγηση Ελσόν
προς Μπουεναβεντούρα 10/12
πρ. «Βεργό»
α. Ν. Ορλεάνη 9/12
προς Βενγάζη 25/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Άσντοντ 27/11
α. Τακόμα 19/12
αργεί Πειραιά

μεσογειακές μεταφορές
προς Ν. Κορέα 8/12
προς Νακόντκα 6/11
προς Ραβέννα 23/12
προς Τυνησία 11/12
προς Ριον 19/12
δ. Γιβραλτάρ 5/10
προς Ντορτούλ 19/12

προς ΗΠΑ 11/12
προς Σαγκάη 19/12
προς Χάμπτον 12/12
α. Τέμα 26/10
προς Π. Λίβας 30/11
α. Ν. Ορλεάνη 11/12
α. Ν. Ορλεάνη 17/12
α. Λα Γκουαίρα 1/12
προς Τέξας Σίτυ 16/12
α. Λός Άντζελες 22/12
α. Χιούστον 17/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/12
α. Ν. Ορλεάνη 18/12
α. Μπυμόντ 8/12
μετ. «Αττίκα» (μ.)
προς Μπουλέν Μπαι 2/12
αργεί Πειραιά
προς Ποχάγκ 19/11
α. Όγκινς 20/12
α. Γιοκοχάμα 22/12
προς Σιγκαπούρη 19/12
προς Φλόσσινγκ 17/12
α. Χόγκ Χόγκ 11/12
προς Τσιτσάουγκ 20/12
α. Γκεμλίκ 25/11
προς Κίνα 19/12
προς Κίνα 23/12
προς Τσιβάν 17/11
προς Χουάμπου 10/12
προς Ινδία 25/11
α. Μομπάσα 26/11
προς Φρημάντλ 1/12
προς Ιαπωνία 24/11
προς Βομβάη 18/12
προς Ρόττερνταμ 14/12
προς Αλγκεθίρας 18/12
προς Αμβέρσα 19/12
α. Σελχόβεν 22/12
α. Τζουαίμα 19/12

α. Χάργκ Άιλαντ 6/11
μεσογειακές μεταφορές
προς Πόρτλαντ 15/12
προς Μεξικό 19/12
α. Πειραιά 15/12
προς Ίμνιγκχαμ 22/12
α. Άκαμπα 14/12
α. Γιούροπορτ 20/12
α. Ν. Υόρκη 22/12
προς Τσιβάν 8/12
α. Σάο Σεμπαστιάν 8/12
προς Σαλντάν Μπαι 28/12
προς Τζέντα 23/8
προς Μπαγκλαντές 10/12
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπ. Αμπάς 20/12
προς Ισπανία 17/12
προς Μπ. Χομίνι 9/12
προς Μπ. Αμπάς 15/12

αργεί Βασύρα
α. Σχέσιν 21/12
α. Τζουαίμα Τέμα 29/10
προς Κόλπο ΗΠΑ 3/12
α. Μομπιλ 21/12
προς Ρόττερνταμ 19/12
προς Σόλσμ Βόε 17/12
προς Τσιβάν 11/12
προς Γκόνδη 15/12
α. Μαριουπόλ 5/12
α. Πειραιά 20/12
επισκ. Πειραιά 10/10
α. Λεμεσό 21/12
προς Σαν Χουάν 17/12
αργεί Πειραιά
α. Τζουαίμα 26/10

α. Τζουαίμα 14/11
μεσογειακές μεταφορές
δ. Νόβερ 25/11
α. Κολούμπια 14/12
προς Γιοκοχάμα 17/12
προς Μακίβιο 15/12
α. Πειραιά 20/12
επισκ. Πειραιά 18/11
προς Ουλσάν 26/11

ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΤΣΙΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	18935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ.	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΗ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΣΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΑΛΕΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
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	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΝΤΑ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΥΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΑΝΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΠΙΝ.	73	114543

προς Μαυρίκιο 10/12
προς Πειραιά 20/12
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
προς Μπ. Αμπάς 11/11
α. Λισαβώνα 12/12
α. Μπαγκόκ 21/10
προς Ρίτσαρντ Μπαι 8/12
προς Φορταλέζα 13/12
προς Κορέα 17/12
α. Μαπούτο 18/11
πρ. «Diego»
α. Σιγκαπούρη 11/12
προς Κήλαγκα 22/11
προς Δ. Αφρική 29/11
προς Ινδία 15/12

επιβλήθη αλλοδαπούς
α. Ροζάριο 21/12
α. Βανκούβερ 4/12
α. Χάιφα 21/12
προς Σιγκαπούρη 24/12
προς Θεσσαλονίκη 14/12
α. Χάιφα 22/12
α. Χάιφα 20/12
προς Κήλαγκ 24/12
προς Κιγκτον 18/12
α. Πειραιά 18/12
προς Κούβα 13/12
α. Βανκούβερ 24/11
προς Μπαβναγκάρ 16/12
προς Ουαλέντο 29/11
προς Πόρτ ντε Μπουκ 16/12
προς Πόρτ Τάμπος 19/12
προς Πειρία 21/12
προς Άμπος Πόιντ 20/12
προς Σαμάριντα 10/12
προς Μπίζερα 11/12
προς Σιγκαπούρη 8/12
προς Μπλάφ 15/12
προς Ιράν 23/5
προς Σιγκαπούρη 7/10
δ. Νόβερ 21/12
προς Οδησσό 16/12
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Πειραιά
α. Λάος 1/12
δ. Πόρτ Σάι 13/12
προς Οδησσό 18/12
προς Πόρτλαντ 9/12
α. Βαγκαρτί 20/12
α. Μπέρτα 19/10
α. Ίστο Λόντον 20/11
αργεί Πειραιά
προς Ρόττερνταμ 30/11

α. Μόντρεαλ 15/12
προς Ρίο Ιανέιρο 9/12
προς Μομπάσα 19/11
προς Τζακάρα 21/12
α. Άμστερνταμ 27/11
α. Ταραγκόνα 9/12
προς Χιούστον 17/12
προς Κέιτλουν 22/12
προς Λε Χάβρη 20/12
προς Ρουέν 11/12
προς Σορέλ 28/11
προς Κόμπε 3/12
προς Κόλπο ΗΠΑ 23/10
προς Τζουαίμα 18/11
προς Ρουμανία 10/12
προς Πόρτο Καμπίλλο 12/12
προς Βανκούβερ 25/11</

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40070
ΚΡΑΟΥΝ (δ.).....	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).....	74	18744
ΚΡΕΩΝ.....	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.).....	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.).....	72	17506
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.).....	73	18843
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.).....	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355
ΚΩΣ (δ.).....	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).....	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.....	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΓ'ΝΤ.....	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	72	11076
ΛΕΝΙ (δ.).....	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830
ΛΕΩΝ.....	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ.....	84	20494
ΛΗΤΩ.....	77	11264
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191
ΛΙΚΑ.....	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ.....	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.....	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ.....	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	13	63287
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.....	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΣΕΙΡΑΣ.....	77	38991
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.....	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).....	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ.....	80	11584
ΜΑΝΑ.....	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.7.).....	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ.....	80	1599
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ.....	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ.....	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙ.....	78	19974
ΜΑΡΩ Α.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391

ε. Λούλα 17/12.....	
προς Σουηδία 18/12.....	
προς Κορέα 15/12.....	
α. Κόρπος Κρίστι 4/12.....	
α. Ρας Τανούρα 19/12.....	
ε. Πειραιά 17/12.....	
προς Ρότερνταμ 4/12.....	
α. Μπιλμπάο 19/12.....	
προς Μπ. Άιρες 6/12.....	
ε. Σάντος 8/12.....	
προς Γαλλία 13/11.....	
α. Ταραγκόνα 16/12.....	
προς Νοβοροσίσκ 19/12.....	
ε. Φόρ 19/12.....	
ε. Βηρυττό 14/12.....	
πρ. «Conastoga».....	
προς Νοβοροσίσκ 3/12.....	
προς Αγ. Θεόδωρους 28/11.....	
προς Αλγέρι 16/12.....	
α. Νάπολη 19/12.....	
α. Βαλέντσια 16/12.....	
προς Βενεζουέλα 1/12.....	
πρ. «Sequoya».....	
προς Περσικό 19/12.....	
α. Φουτζέιρα 11/12.....	
ε. Πειραιά 19/12.....	
προς Γαλλία 14/12.....	
στο Λάγος 15/12.....	
ε. Πειραιά 8/12.....	
ε. Άγκρα ντο Ρέις 16/12.....	
προς Ρότερνταμ 16/12.....	
προς ΗΠΑ 7/12.....	
προς Ρας Τανούρα 12/12.....	
προς Ζαβία Τέρμ. 15/12.....	
προς Περσικό 21/11.....	
α. Χιούστον 12/12.....	

προς Ραμνίχ 19/12.....	
προς Δρέπανον 19/12.....	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 21/10.....	
προς Αλιβέρι 16/12.....	
προς Γιοκοχάμα 8/12.....	
προς Παρανάγουα 20/12.....	
προς Σιγκαπούρη 24/11.....	
στον Πειραιά 4/12.....	
στον Πειραιά 4/12.....	
στον Πειραιά 4/12.....	
προς Ιράν 15/11.....	
αργεί Πειραιά.....	
προς Σιγκαπούρη 6/12.....	
προς Τζακάρτα 23/12.....	
προς Ταμπόκο 26/11.....	
ε. Ιλεούς 16/12.....	
προς Ταϊβάν 5/11.....	
θέση 59.18 Β, 05.37 Α 24/12.....	
προς Χάιφα 22/12.....	
προς Σ. Βιέντε 5/12.....	
αργεί Πειραιά.....	
στη Βασίρα.....	
προς Ινδία 16/12.....	
α. Μπαντζούλ 15/12.....	
α. Άσντον 20/12.....	

προς Σουάκουσκ 6/12.....	
ε. Χόγκ Κόγκ 23/12.....	
προς Κλαϊπέδα 16/12.....	
προς Ίμνγκχαμ 18/12.....	
προς Πασαγκούλα 4/12.....	
ε. Βάρνα 10/11.....	
προς Ιαπωνία 30/11.....	
προς Κασσιούγκ 21/12.....	
προς Σουγκέϊ Πανκινίγκ 27/11.....	
προς Ινδία 30/10.....	
ε. Πειραιά 22/12.....	
προς Μαδρίτα 22/12.....	
προς Μπ. Άιρες 8/12.....	
ε. Ν. Ορλεάν 9/12.....	
α. Ντάρμπαν 17/11.....	
ε. Λουάντα 17/12.....	
ε. Αμβούργο 23/12.....	
προς Σαλίνα Κρούς 10/12.....	
α. Χιούστον 20/12.....	
προς Ιαπωνία 12/12.....	
προς Ταϊβάν 16/12.....	
ε. Γένοβα 14/12.....	
ε. Τάραντα 10/12.....	
ε. Ρίο Ιανέιρο 20/12.....	
στα Καράτσι 19/12.....	
επισκ. Πειραιά 16/12.....	
προς Μπαγκκόγκ 22/12.....	
προς Γαλλία 22/12.....	
προς Ραμνίχ 19/7.....	
ε. Άσντον 18/12.....	
ε. Φιλαδέλφεια 18/12.....	
προς Σαν Φραντσίσκο 26/11.....	
προς Αγγλία 14/11.....	
αργεί Πειραιά.....	
προς Σάο Φραντίσκο 14/12.....	
ε. Χαλδία 22/12.....	
προς Σάο Φραντίσκο 27/11.....	
προς Τζέντα 27/11.....	
προς Μασσαλία 18/12.....	
προς Μασσαλία 18/12.....	
προς Τζέντα 17/12.....	
προς Σαντάντερ 22/12.....	
α. Ν. Ορλεάν 14/12.....	
προς Σιγκαπούρη 22/12.....	
προς Ρίτσαρντς Μπαιν 5/12.....	
ε. Φουτζέιρα 22/12.....	
ε. Σιγκαπούρη 21/12.....	
α. Γιβραλτάρ 7/12.....	

ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916
ΜΕΓ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.....	77	13620
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).....	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΝΕΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΤΤ.....	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΓΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΓΣ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΡ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΚ.....	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕΥ.....	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282
ΜΠΙΛΛΗΣ.....	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΛ. Γ.....	71	4077
ΜΠΟΕΜ.....	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233
ΝΑΝΗ.....	78	14651
ΝΑΟΣ.....	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622
ΝΕΔΑ.....	81	19425
ΝΕΝΑ.....	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ.....	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ.....	67	1598
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.).....	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).....	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.).....	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.).....	78	40894
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.).....	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).....	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΓΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.).....	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	121165
ΟΘΩΝ (δ.).....	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178908
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (μ.).....	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΖΥ (μ.).....	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥ.....	80	29710

προς Μαντράς 25/11.....	
προς Μαντράς 27/11.....	
ε. Χιούστον 20/12.....	
προς Βόλο 22/12.....	
προς Μπουσάν 17/12.....	
προς Ρίτσαρντς Μπαιν 7/12.....	
α. Σαιντ Τζών 19/12.....	
προς Αμβέρσα 1/12.....	
προς Τουάπσε 18/12.....	

ε. Λίβερπουλ 21/12
αργεί Ν. Ορλεάν
προς Αϊτή 17/11
προς Τέξας Σίτυ 16/12
αργεί Ν. Ορλεάν
προς Μεξικό 15/12
α. Ν. Ορλεάν 16/12
προς Αγκουαντούλας 1/12
αργεί Ν. Ορλεάν
αργεί Ν. Ορλεάν
αργεί Ν. Ορλεάν
αργεί Ν. Ορλεάν
προς Ν. Ορλεάν 13/12
προς Πόρτο Καμπίλλο 16/12
προς ΗΠΑ 19/12
ε. Σ. Άννα Μπαιν 29/11
α. Πόρτ Κάιζερ 4/12
α. Ν. Ορλεάν 21/12
α. Ν. Ορλεάν 20/12
ε. Σ. Άννα Μπαιν 26/11
προς Γκουάντα 6/12
προς Αγκουαντούλας 11/12
προς Σουρινάμ 20/11
ε. Ν. Ορλεάν 16/11
προς ΗΠΑ 20/12
προς Γιβραλτάρ 22/12
προς Αίγυπτο 1/12
α. Χιούστον 15/12
προς Χιούστον 28/11
ε. Ν. Ορλεάν 15/12
προς Αργεντινή 12/12
ε. Ν. Ορλεάν 16/12
προς Νοβοροσίσκ 21/12
προς Πειραιά 18/12
προς Φουτζέιρα 11/12
προς Ν. Αφρική 22/11
α. Γκνάθ 10/12
ε. Βαλλέτια 8/12
μετασχηματίζεται Πειραιά
προς Ιαπωνία 28/11
ε. Κύπρος Κρίστι 6/12
προς Βραζιλία 2/12
προς Μπ. Άιρες 20/12

ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΤ'ΟΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	14962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	15201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'ΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	86	2927
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663
ΚΑΔΜΟΣ (Ιλβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ V(κ.)	74	26316
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
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

στο Βάλβις Μπαι 2/12	
€ Πειραιά 12/12	
προς Αλεξάνδρεια 4/12	
€ Ν. Ορλεάνη 13/12	
προς Ρίο Γκράντε 16/12	
επισκ. Σιγκαπούρη 12/12	
πρ. «United Progress»	
α. Τζέμπελ Άλμ 14/12	
€ Ν. Ορλεάνη 8/12	
προς Δ. ΗΠΑ 7/12	
προς Γιβραλτάρ 11/12	
€ Ν. Ορλεάνη 9/12	
προς Φιλιππίνες 24/10	
προς Αυγούστα 22/11	
προς Ουομέντο 5/12	
ETA Βενετία 21/12	
προς Τουρκία 4/12	
πρ. «Απολλωνία Μπάννερ»	
προς Σουραμπάγια 9/12	
προς Ρότερνταμ 4/12	
α. Πενάγκ 4/12	
προς Τρίπολη 15/12	
προς Παχάγκ 16/12	
προς Ιντσόν 9/12	
προς Μουρμπάνακ 10/12	
€ Αμβούργο 19/12	
προς Μπαγκκόγκ 27/11	
€ Σάν Νικόλας 16/12	
αργεί Πειραιά	
προς Ν. Νουάρ 4/12	
€ Ν. Ορλεάνη 11/12	
προς Λα Γκουαίρα 20/11	
€ Λειζόρ 10/12	
προς Ιντσόν 28/11	
στο Πόρτ Σάιτ 21/12	
€ Αγ. Πετρούπολη 27/11	
€ Τερνεουζέν 14/12	

προς Ντάρμπαν 17/12	
προς Αμβέρσα 18/12	
προς Κούβα 11/12	
πρ. «Bistret»	
πρ. «Cidra»	
πρ. «Κάβο Ματαράς»	
πρ. «Branesti»	
α. Βουβάη 4/11	
προς Καζαμπλάνκα 11/12	
€ Ντηνρόϊτ 7/12	
δ. Κων/πολη 2/12	
μεταφορές Μπριντιζ	
προς Σιγκαπούρη 5/12	
προς Ολλανδία 4/12	
προς Λος Άντζελες 9/12	
προς Χοντζίντα 6/12	
€ Ν. Ορλεάνη 12/12	
α. Λας Πάμας 24/8	
προς Ελλάδα 18/12	

προς Καλίνινγκραντ 20/11	
προς Μισαοισπη 1/12	
€ Σιγκαπούρη 26/11	
προς Κίνα 17/11	
προς Βραζιλία 13/12	
α. Φουτζέιρα 20/12	
αργεί Πειραιά	
€ Σιγκαπούρη 22/11	
υπεστείλε σημ. Μόλτας	
α. Μπαλμπα 12/12	
προς Τζάμσι 9/12	
προς Σιμπούι 11/12	
α. Φιλαδέλφεια 16/12	
προς Ρότερνταμ 13/12	
€ Πρίνς Ρούπερτ 2/12	
€ Ρότερνταμ 17/12	

α. Ν. Ορλεάνη 26/10	
πρ. «Άγιος Νικόλαος»	
αργεί Πειραιά	
προς Κωνσταντίνα 15/12	
προς Βραζιλία 28/11	
προς Πειραιά 13/12	
α. Λάρνακα 16/12	
προς Σαν Νικόλας 7/12	
προς Τζουμπάιλ 10/12	
στο Λάγος 3/12	
μεταφορές Ιρλν	
προς Μπέρβεκ 13/12	
προς Βομβάη 14/12	
προς Κανάρης 18/12	
€ Ρίο Ιανέιρο 16/12	
€ Νάντη 4/12	
προς Μπ. Αμπάς 14/12	
α. Μαυρίκι 21/11	
προς Φουτζέιρα 1/12	
προς Τσιταγκόγκ 30/11	
προς Τζέντα 18/12	
προς Ντερίν 15/12	
προς Φιλιππίνες 15/11	
€ Πόρτ Κέλαγκ 11/12	
προς Λομέ 28/10	
προς Ελλάδα 13/12	
υπεστείλε παναμαϊκή	
προς Ποντιανάκ 11/12	
προς Κο Σιάγκ 3/12	
προς Αλγέρι 13/11	
προς Ιαπωνία 2/12	
€ Ναυρόρ 23/11	
μεταφορές Ν. Γουινέας	
προς Μανίλα 30/11	
προς Αλγέρι 17/11	
€ Ρίο Ιανέιρο 5/12	
προς Κοζίν 25/11	

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜΠΛΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΟΣ I. (π.)	71	1594
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ.)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙ'ΤΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΥ I (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΕΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604

προς Βαλπαράϊζο 22/11	
προς Κολομβία 17/12	
επισκ. Νιτερόϊ 18/11	
προς Βενεζουέλα 26/11	
α. Όκλαντ 16/12	

προς Τσίμπα 9/12	
προς Φέλιξτσου 16/12	
προς Μωρήν Φλάντ 12/11	
προς Πειραιά 26/11	
αργεί Πειραιά	
€ Χόγκ Κόγκ 10/12	
€ Κάντλα 20/11	
προς Πολωνία 9/12	
€ Πόρτ Χάρκουρτ 13/12	
πρ. Ρεσίφ 4/12	
€ Ν. Ορλεάνη 17/12	
προς Μπελαγουάν 23/11	
€ Ν. Ορλεάνη 12/12	
προς Μπαντάρ Αμπάς 4/12	
προς Γιοκοχάμα 5/12	
προς Κύπρους Κρίστι 11/12	
προς Αρζόνα Τέρμιναλ 8/12	
πρ. «Αλεξάντερς Αμπίλιτ»	

ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΤΩΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	14962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	15201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'ΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	86	2927
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΤ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663
ΚΑΔΜΟΣ (Διβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ Γ. (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ V (κ.)	74	26316
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΤΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
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

στο Βάλβις Μπαί 2/12	
€ Πειραιά 12/12	
προς Αλεξάνδρεια 4/12	
€ Ν. Ορλεάνη 13/12	
προς Ρίο Γκράντε 16/12	
επισκ. Σιγκαπούρη 12/12	
πρ. «United Progress»	
α. Τζέμπελ Άλι 14/12	
€ Ν. Ορλεάνη 8/12	
προς Δ. ΗΠΑ 7/12	
προς Γιβραλτάρ 11/12	
€ Ν. Ορλεάνη 9/12	
προς Φιλιππίνες 24/10	
προς Αυγούστα 22/11	
προς Ουομέντο 5/12	
ETA Βενετία 21/12	
προς Τουρκία 4/12	
πρ. «Απολλωνία Μπάννερ»	
προς Σουραμπανιά 9/12	
προς Ρόττερνταμ 4/12	
α. Πενάγκ 4/12	
προς Τρίπολη 15/12	
προς Παράγκ 16/12	
προς Ιντσόν 9/12	
προς Μουρμπάνακ 10/12	
€ Αμβούργο 19/12	
προς Μπαγκκόγκ 27/11	
€ Σάν Νικόλας 16/12	
αργεί Πειραιά	
προς Ν. Νουάρ 4/12	
€ Ν. Ορλεάνη 11/12	
προς Λα Γκουαίρα 20/11	
€ Λεϊδς 10/12	
προς Ιντσόν 28/11	
στο Πόρτ Σάιτ 21/12	
€ Αγ. Πετρούπολη 27/11	
€ Τερνεουζίν 14/12	

προς Ντάρμπαν 17/12	
προς Αμβέρσα 18/12	
προς Κούβα 11/12	
πρ. «Bistret»	
πρ. «Cidra»	
πρ. «Κάβο Ματαράς»	
πρ. «Branesti»	
α. Βουβάη 4/11	
προς Καζαμπλάνκα 11/12	
€ Ντηνρόϊτ 7/12	
δ. Κων/πολη 2/12	
μεταφορές Μπριντιζ	
προς Σιγκαπούρη 5/12	
προς Ολλανδία 4/12	
προς Λος Άντζελες 9/12	
προς Χονγκκόνγκ 6/12	
€ Ν. Ορλεάνη 12/12	
α. Λας Πάλμας 24/8	
προς Ελλάδα 18/12	

προς Καλίνινγκραντ 20/11	
προς Μισισσιππί 1/12	
€ Σιγκαπούρη 26/11	
προς Κίνα 17/11	
προς Βραζιλία 13/12	
α. Φουτζέιρα 20/12	
αργεί Πειραιά	
€ Σιγκαπούρη 22/11	
υπόστειλε σημ. Μόλτας	
α. Μπαλμπίνα 12/12	
προς Τζάμσι 9/12	
προς Σιμπούι 11/12	
α. Φιλαδέλφεια 16/12	
προς Ρόττερνταμ 13/12	
€ Πρίνς Ρούπερτ 2/12	
€ Ρόττερνταμ 17/12	

α. Ν. Ορλεάνη 26/10	
πρ. «Άγιος Νικόλαος»	
αργεί Πειραιά	
προς Κωνσταντίνα 15/12	
προς Βραζιλία 28/11	
προς Πειραιά 13/12	
α. Λάρνακα 16/12	
προς Σαν Νικόλας 7/12	
προς Τζουμπάιλ 10/12	
στο Λάγος 3/12	
μεταφορές Ιρλντ	
προς Μπέρβεβικ 13/12	
προς Βομβέι 14/12	
προς Κανάριες 18/12	
€ Ρίο Ιανέιρο 16/12	
€ Νάντη 4/12	
προς Μπ. Αμπάς 14/12	
α. Μαυρίκι 21/11	
προς Φουτζέιρα 1/12	
προς Τσιταγκόνγκ 30/11	
προς Τζέντα 18/12	
προς Ντερίν 15/12	
προς Φιλιππίνες 15/11	
€ Πόρτ Κέλαγκ 11/12	
προς Λομέ 28/10	
προς Ελλάδα 13/12	
υπόστειλε παναμική	
προς Ποντιανάκ 11/12	
προς Κο Σιάγκ 3/12	
προς Αλγερία 13/11	
προς Ιαπωνία 2/12	
€ Ναυρόϊ 23/11	
μεταφορές Ν. Γουινέας	
προς Μανίλα 30/11	
προς Αλγερία 17/11	
€ Ρίο Ιανέιρο 5/12	
προς Κοζίν 25/11	

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13805
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜΠΛΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΟΣ I. (π.)	71	1594
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ.)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙ'ΤΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΙΠΙΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC ΜΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	70	7958
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΥ I. (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604

προς Βαλπαράϊζο 22/11
προς Κολομβία 17/12
επισκ. Νιτερόϊ 18/11
προς Βενεζουέλα 26/11
α. Όκλαντ 16/12
προς Τσίμα 9/12
προς Φέλιξτσου 16/12
προς Μυρλήν Φόλντ 12/11
προς Πειραιά 26/11
αργεί Πειραιά
€ Χόγκ Κόγκ 10/12
€ Κάντλα 20/11
προς Πολωνία 9/12
€ Πόρτ Χάρκουρτ 13/12
πρ. Ρεσίφ 4/12
€ Ν. Ορλεάνη 17/12
προς Μπελαγούαν 23/11
€ Ν. Ορλεάνη 12/12
προς Μπαντάρ Αμπάς 4/12
προς Γιοκοχάμα 5/12
προς Κόρπους Κρίστι 11/12
προς Αρζούνα Τέρμιναλ 8/12
πρ. «Αλεξάντερς Αμπίλιτυ»
προς Βανγκαρέρ 21/11
€ Βανγκαρέρ 6/12
€ Μπρίτςπορτ 15/12
α. Πασιρ Γκουντάνγκ 19/11
δ. Παναμά 26/11
προς Φουτζέιρα 27/8
πρ. «Αγγελική Κ.»
α. Ρότερνταμ 17/12
α. Μπάχια Μπλάνκα 14/12
€ Πασιγιέ 12/12
προς Σουζέ 6/12
προς Αλγκεθίρας 5/12
€ Μπέιρα 27/11
πρ. Ν. Αφρική 12/11
προς Σαγκά 26/11
προς Καναδά 15/12
€ Λάρνακα 18/12
α. Ν. Ορλεάνη 17/12
εγκαταλείφθηκε 5/4/91
προς Λιβύη 10/12
€ Πειραιά 7/12
προς Τρίπολη 4/12
α. Φόξ 12/12
μετ. «Lady Star» (κ.)
α. Πειραιά 21/10
€ Χιούστον 9/11
πρ. «Ρέα Στάρ»
€ Λάγος 11/12
α. Αντοφάγκαστα 12/12
α. Ντάρμπαν 8/9
δ. Παναμά 8/12
προς Μπαγκκόγκ 12/12
€ Παράνγουσα 9/12
α. Γιβραλτάρ 20/11
α. Πειραιά 21/10
α. Χιούστον 10/12
προς Λαττάκια 3/12
διάλυση Κίνα
€ Σπλίτ 7/12
€ Μαρακάμπο 21/11
α. Μπουργκάς 11/11
επισκ. Πασιρ Γκουντάνγκ 13/10
€ Άιν Σούκνα 30/10
€ Λας Πάλμας 15/12
προς Λίβερπουλ 11/12
€ Φάλμουθ 18/12
€ Κων/πολη 1/12
€ Σάντος 7/12
αργεί Πειραιά
€ Τέρα 8/12
προς Πειραιά 11/12
€ Βομβάη 6/12
€ Οζάκα 17/12
α. Σαν Φρανθίσκο 13/12
προς Σινγκαπούρη 12/11
α. Κασσιόυγκ 23/11
στον Πειραιά 15/11
προς Ραβέννα 14/12
προς Μπαγκκόγκ 1/12
α. Ν. Ορλεάνη 30/11
€ Ρεϊνιόν 14/12
προς Τσαμασίνα 14/12
προς Μαϊάμι 2/12
€ Προγκρέσο 15/12
προς Πράια Μόλε 13/12
πρ. Πειρία 26/11
προς Οδησσό 10/11
προς Μπ. Αμπάς 21/12
προς Τζήρμπουτ 12/12
προς Ιαπωνία 8/11
στη Σινγκαπούρη 19/11
€ Σάντος 22/10
προς Κορίντο 8/12
επισκ. Πειραιά 2/8
α. Βαλένθια 7/12
προς Μπανγινιαρασίν 14/12
προς Κεληπάνον 21/12
€ Αγ. Πετρούπολη 28/10
πρ. Ρεσίφ 4/12
€ Σάντος 27/10
προς Μπελαγούαν 13/12
€ Ν. Ορλεάνη 13/12
προς Τουάπες 14/12
€ Βαλλέτα 8/12
α. Χιούστον 12/12
προς Βανκούβερ 28/11

ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΑΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑ'ΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μπχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΩΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΝΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	73	10227

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΣ (δ.Μπχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14866
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΡΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΔΕΚ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΤΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΣΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑ'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μπχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.Σ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728

ε. Πόρτλαντ 14/12	
πρ. «Ρέα Σή»	
προς Τζακόρτα 22/11	
προς Βομβήν 14/10	
ε. Κρηττάουν 12/12	
προς Ντουάλα 10/12	
προς Σεπετίμα 9/12	
αργεί Πειραιά	
επισκ. Σιγκαπούρη 21/11	
ε. Σάο Σεμπασιάν 4/12	
προς Σ. Τζών 3/11	
προς Κίρες 27/11	
ε. Αμβέρσα 4/12	
α. Τσαμσάνα 19/11	
προς Σ. Κάρσσι 11/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 14/12	
ε. Βιζακαπάναν 13/11	
πρ. «Copper Yale»	
ε. Βαλέντσια 29/11	
ε. Τεργέστη 18/12	
στο Σαν Φραντσίσκο 19/12	
μεταφορές Περισκοί	
ε. Χάμπτον 13/12	
προς Ούντ 23/11	
ε. Γιβραλτάρ 11/12	
προς Βουλγαρία 12/6	
προς Ντάρμπαϊν 17/12	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 12/12	
ε. Βιτόρια 4/12	
ε. Καράτσι 4/12	
ε. Φουτζέιρα 1/10	
α. Λέικ Τσάρλς 1/12	
α. Τέξας Σίτυ 5/12	
προς Μομπάσα 26/11	
πρ. Όννε 20/11	
προς Ναντρά 3/12	
προς Αλγερία 29/11	
προς Βανκούβερ 5/12	
ε. Βοστώνη 6/12	
δ. Κων/πολη 5/12	
α. Ν. Ορλεάνη 24/10	
αργεί Πειραιά	
προς Φιλιππίνες 29/11	

ε. Ρουαίξη 17/12	
στον Πειραιά 3/11	
ε. Κρηττάουν 31/10	
ε. Λουάντα 10/12	
προς Μπόννυ 17/12	
επισκ. Πειραιά 8/12	
προς Μπαλκασάν 14/10	
προς Τζέντα 15/12	
αργεί Κολομβία	
ε. Σιγκαπούρη 13/12	
αργεί Μπρέμερχαφεν	
πρ. Ρουέν 14/12	
στη Σεμάνκα (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
ε. Ήστ Λόντον 15/12	
προς Ιταλία 21/12	
α. Χιόστια 1/12	
πρ. «Αρης»	
προς Ιλντρίβακ 19/12	
α. Ν. Ορλεάνη 30/11	
α. Βενετία 4/12	
πρ. «Μαϊόμι Ρήφερ»	
επισκ. Φερόλ 24/12	
προς Αλγίρι 3/12	
α. Λορέ 23/9	

ε. Σιγκαπούρη 17/12	
προς Πειρία 30/11	
προς Κωνσταντία 20/12	
προς Ιταλία 16/12	
αργεί Πειραιά	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Κάδιξ 22/11	
προς Τακόμα 10/12	
προς Μακτίο 10/12	
ε. Λάγος 12/12	
α. Βοστώνη 4/12	
στο Κάμπο Φίλντ (αποθήκη)	
ε. Ιταΐ 18/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 12/12	
πρ. «Σάρα Μπέτσετ»	
προς Χόργκ 12/11	
α. Δακάρ 8/11	

προς Νακόντα 12/12	
προς Πόρτο Ορνάτς 23/11	
πρ. Κάδιξ 10/7	
πρ. Θεσσαλονίκη 22/11	
πρ. Ευρώπη 12/12	
ε. Μαπούτο 22/11	
α. Σουλίνα 29/11	
ε. Αμβέρσα 18/12	
α. Ν. Ορλεάνη 5/12	
επισκ. Πειραιά 16/8	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/12	
πρ. Ινδονησία 3/12	
μεταφορές Αγκόλας	
δ. Γιβραλτάρ 20/11	
πρ. Ισπανία 17/12	
ε. Ηράκλειο 12/12	
πρ. Πειραιά 14/12	
πρ. Τάραντα 3/12	
πρ. «World Texas»	

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μπχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΣΗΛΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΕ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ Ν. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'ΙΜ Ν. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (Μπχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΕ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙΚ	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (π.)	71	112306
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΔΩΝ (δ.κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	77	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΣΟΙ ΡΕΣ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ.)	69	15688
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (ΑΒ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΑΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914

αργεί Μπρέμερχαφεν
πρ. Βερακρούς 4/12
πρ. Σ. Άννα Μπαϊν 17/12
πρ. Μπ. Αμπάς 17/10
πρ. Ισπανία 29/11
α. Ν. Ορλεάνη 6/12
ε. Ντάρμπαϊν 28/11
α. Χάλιφας 14/12
πρ. «Νικκ Στάρ»
πρ. Ρουέν 9/12
πρ. Φιλιππίνες 18/11
πρ. Ματαράνι 20/11
στο Λάγος 6/11
πρ. Πιομπίνο 16/12
επισκ. Γιοκοχάμα 19/12
ε. Κολομβία Ρίβερ 14/12
πρ. Σιγκαπούρη 27/11
α. Τέμα 11/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/11

ε. Έξμπεργκ 17/12
ε. Τάμπα 11/12
ε. Γκράντ Καϊμάν 10/12
ε. Λειζόες 15/12
ε. Χοντίντα 5/12
αργεί Μπρέμερχαφεν
πρ. Ισπανία 26/10
ε. Βάρνα 5/12
στο Χόργκ (αποθήκη)
ε. Ντάρμπαϊν 14/12
αργεί Πειραιά
α. Άκαμπα 14/12
ε. Ν. Ορλεάνη 13/12
ε. Μοντοίρ 15/12
στο Θορικό Μπαϊν 12/12
πρ. Ιμπίτουμπα 10/12
ε. Αλεξάνδρεια 6/12
αργεί Πειραιά
πρ. Λάγος 14/12
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Ρίο Ιανέριο 16/12
πρ. Γαλλία 17/12
ε. Σαβόννα 12/12
πρ. «Euro Trident»
πρ. Ντέρνα 12/12
πρ. Λαττάκια 15/12
ε. Φιλαδέλφεια 2/12
ε. Φουτζέιρα 16/12
πρ. Χάργκ 17/12
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
στη Σιγκαπούρη 21/11
επισκ. Βαλλέττα 30/11
πρ. Κούβα 29/10
ε. Ν. Ορλεάνη 11/12
στο Κολόμπο 19/12
πρ. Νοβοροσίσκ 16/12
πρ. Σεβαστούπολη 26/11
πρ. Μοστανγκάνεβ 23/11
ε. Ταϊτόν 13/12
α. Ν. Ορλεάνη 24/9
δ. Κων/πολη 12/12
μετ. «New Growth» (π.ι)
ε. Σάντος 3/11
ε. Μπέρια 7/11
πρ. «Ocean Pride»
πρ. Άμπου Ντάμι 12/12
επισκ. Σ. Μόλις 3/11
αργεί Φουτζέια
ε. Λορέ 14/10
ε. Ντάρ ε. Σαλάου 25/11
πρ. Αμβέρσα 19/12
ε. Παρανάγουα 7/12
ε. Ν. Ορλεάνη 15/11
ε. Πειραιά 17/12

στον π. Ορινόκο 18/12
πρ. Μεξικό 29/11
διάλυση Κίνα
μετ. «Mac Leader» (λιβ.)
α. Κοντονώ 5/12
α. Λάγος 25/11
πρ. Τρίπολη 28/11
πρ. Μπελέμ 9/12
πρ. Κίνα 16/12
πρ. Γκίζον 27/11
ε. Γιοκοχάμα 11/12
πρ. Ινδία 30/11
πρ. Αομπίρ 11/12
α. Φάλμουθ Μπαϊν 4/12
πρ. «Αραγκόν»
πρ. Βεγκόζη 30/11
πρ. Γαλλία 9/12
πρ. Χο Τσι Μίνχ Σιτ 12/12
πρ. Θεσσαλονίκη 11/12
πρ. Βαλτιμώρη 4/12
ε. Μπουλών 8/12
πρ. «Φρή Πλις»
ε. Σαν Φρανσίσκο 8/12
στον Κρότωνα 24/4/1992
ε. Δαμπίττα 10/12
ε. Ιντσόν 5/12
ε. Πειραιά 13/12
ε. Κωνσταντίνα 28/11
α. Ρας Τανούρα 11/12
ε. Πειραιά 15/12

α. Ρίο Χάινα 26/11
πρ. Μανζανίλο 28/11
δ. Γιβραλτάρ 4/12
ε. Αμβέρσα 13/12
πρ. Μπουκουσούγκ 9/11

ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
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
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑ'ΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΛΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΣ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥ'ΥΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΕΚΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΤΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΣΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480

ΝΑΒΙΟΚ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑ'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.Σ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728

ε. Πόρτλαντ 14/12	
πρ. «Ρέα Σή»	
προς Τζακόρα 22/11	
προς Βομβάη 14/10	
ε. Κελητάουν 12/12	
προς Ντουάλα 10/12	
προς Σεπετίμα 9/12	
αργεί Πειραιά	
επισκ. Σιγκαπούρη 21/11	
ε. Σάο Σεμπασιάνο 4/12	
προς Σ. Τζών 3/11	
προς Κίρες 27/11	
ε. Αμβέρσα 4/12	
α. Τσαμπίνα 19/11	
στο Κάρατσι 11/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 14/12	
ε. Βιζακαστανόμ 13/11	
πρ. «Copper Yale»	
ε. Βαλέντσια 29/11	
ε. Τεργέστη 18/12	
στο Σαν Φραντσίσκο 19/12	
μεταφορές Περισκοί	
ε. Χάμπτον 13/12	
προς Ούνε 23/11	
ε. Γιβραλτάρ 11/12	
προς Βουλγαρία 12/6	
προς Ντάρμπαϊν 17/12	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 12/12	
ε. Βιτόρια 4/12	
ε. Κάρτασι 4/12	
ε. Φουτζέιρα 1/10	
α. Λέικ Τσάρλς 1/12	
α. Τέζας Σίτυ 5/12	
προς Μομπάσα 26/11	
πρ. Όννε 20/11	
προς Ναντρά 3/12	
προς Αλγερία 29/11	
προς Βανκούβερ 5/12	
ε. Βοστώνη 9/12	
δ. Κων/πολη 5/12	
α. Ν. Ορλεάνη 24/10	
αργεί Πειραιά	
προς Φιλιππίνες 29/11	

ε. Ρουαίξη 17/12	
στον Πειραιά 3/11	
ε. Κελητάουν 31/10	
ε. Λουάντα 10/12	
προς Μπόννυ 17/12	
επισκ. Πειραιά 8/12	
προς Μπαλκασπάν 14/10	
προς Τζέντα 15/12	
αργεί Κολούμπια	
ε. Σιγκαπούρη 13/12	
αργεί Μπρέμερχαβεν	
πρ. Ρουέν 14/12	
στη Σεράγκα (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
ε. Ήστ Λόντον 15/12	
προς Ιταλία 21/12	
α. Χιούστον 1/12	
πρ. «Αρης»	
προς Ιλντρίβακ 19/12	
α. Ν. Ορλεάνη 30/11	
α. Βενετία 4/12	
πρ. «Μαϊόμ Ρήφερ»	
επισκ. Φερόλ 24/12	
προς Αλγίρι 3/12	
α. Λορέ 23/9	
ε. Σιγκαπούρη 17/12	
προς Πειρία 30/11	
προς Κωνσταντία 20/12	
προς Ιταλία 16/12	

αργεί Πειραιά	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Κάδιξ 22/11	
προς Τακόμα 10/12	
προς Μακτίο 10/12	
ε. Λάγος 12/12	
α. Βοστώνη 4/12	
στο Κάμπους Φήλντ (αποθήκη)	
ε. Ιταλίας 18/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 12/12	
πρ. «Σάρα Μπέτσετ»	
προς Χόργκ 12/11	
α. Δακάρ 8/11	
προς Νακόντα 12/12	
προς Πόρτο Ορνάτς 23/11	
πρ. Κάδιξ 10/7	
πρ. Θεσσαλονίκη 22/11	
πρ. Ευρώπη 12/12	
ε. Μαπούτο 22/11	
α. Σουλίνα 29/11	
ε. Αμβέρσα 18/12	
α. Ν. Ορλεάνη 5/12	
επισκ. Πειραιά 16/8	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/12	
πρ. Ινδονησία 3/12	
μεταφορές Αγκόλας	
δ. Γιβραλτάρ 20/11	
πρ. Ισπανία 17/12	
ε. Ηράκλειο 12/12	
πρ. Πειραιά 14/12	
πρ. Τάραντα 3/12	
πρ. «World Texas»	

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙΚ	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (π.)	71	112306
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΣΑΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35,284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ.)	69	15688
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (ΑΒ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΑΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914

αργεί Μπρέμερχαβεν
πρ. Βερακρούς 4/12
πρ. Σ. Άννα Μπαϊν 17/12
πρ. Μπ. Αμπάς 17/10
πρ. Ιαπωνία 29/11
α. Ν. Ορλεάνη 6/12
ε. Ντάρμπαϊν 28/11
α. Χάλιφας 14/12
πρ. «Νίκκο Στάρ»
πρ. Ρουέν 9/12
πρ. Φιλιππίνες 18/11
πρ. Ματαράνι 20/11
στο Λάγος 6/11
πρ. Πιομπίνο 16/12
επισκ. Γιοκοχάμα 19/12
ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/12
πρ. Σιγκαπούρη 27/11
α. Τέμα 11/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/11

ε. Έξιπεργκ 17/12
ε. Τάμα 11/12
ε. Γκράντ Καυμάν 10/12
ε. Λειζόες 15/12
ε. Χονγκκόνγκ 5/12
αργεί Μπρέμερχαβεν
πρ. Ιαπωνία 26/10
ε. Βάρνα 5/12
στο Χάργκ (αποθήκη)
ε. Ντάρμπαϊν 14/12
αργεί Πειραιά
α. Άκαμα 14/12
ε. Ν. Ορλεάνη 13/12
ε. Μοντορίο 15/12
στο Θορικό Μπαϊν 12/12
πρ. Ιαπωνία 10/12
ε. Αλεξάνδρεια 6/12
αργεί Πειραιά
πρ. Λάγος 14/12
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Ρίο Ιανέριο 16/12
πρ. Γαλλία 17/12
ε. Σαβόννα 12/12
πρ. «Euro Trident»
πρ. Ντέρνα 12/12
πρ. Λαττάκια 15/12
ε. Φιλαδέλφεια 2/12
ε. Φουτζέιρα 16/12
πρ. Χάργκ 17/12
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
στη Σιγκαπούρη 21/11
επισκ. Βαλλέττα 30/11
πρ. Κούβα 29/10
ε. Ν. Ορλεάνη 11/12
στο Κολόμπο 19/12
πρ. Νοβοροσίσκ 16/12
πρ. Σεβαστούπολη 26/11
πρ. Μοσκάγκανις 23/11
ε. Ταϊτόν 13/12
α. Ν. Ορλεάνη 24/9
δ. Κων/πολη 12/12
μετ. «New Growth» (π.Ι)
ε. Σάντος 3/11
ε. Μπέιρα 7/11
πρ. «Ocean Pride»
πρ. Άμπου Ντάμι 12/12
επισκ. Σ. Μάιλις 3/11
αργεί Φουτζέια
ε. Λορέ 14/10
ε. Ντάρ ε. Σαλάμο 25/11
πρ. Αμβέρσα 19/12
ε. Παράναγους 7/12
ε. Ν. Ορλεάνη 15/11
ε. Πειραιά 17/12

στον π. Ορινόκο 18/12
πρ. Μεξικό 29/11
διάλυση Κίνα
μετ. «Mac Leader» (Αιβ.)
α. Κοντονώ 5/12
α. Λάγος 25/11
πρ. Τρίπολη 28/11
πρ. Μπελέμ 9/12
πρ. Κίνα 16/12
πρ. Γκίζον 27/11
ε. Γιοκοχάμα 11/12
πρ. Ινδία 30/11
πρ. Αορμί 11/12
α. Φάλμουθ Μπαϊν 4/12
πρ. «Αραγκόν»
πρ. Βεγκόζη 30/11
πρ. Γαλλία 9/12
πρ. Χο Τσι Μινχ Σιτ 12/12
πρ. Θεσσαλονίκη 11/12
πρ. Βαλτιμώρη 4/12
ε. Μπουλών 8/12
πρ. «Φρή Πλις»
ε. Σαν Φρανσίσκο 8/12
στον Κρότωνα 24/4/1992
ε. Δαμπίττα 10/12
ε. Ιντσόν 5/12
ε. Πειραιά 13/12
ε. Κωνσταντίνα 28/11
α. Ρας Τανούρα 11/12
ε. Πειραιά 15/12

α. Ρίο Χάινα 26/11
πρ. Μανζανίλο 28/11
δ. Γιβραλτάρ 4/12
ε. Αμβέρσα 13/12
πρ. Μπουκουσούγκ 9/11

ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 2/12
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Γιογκόν 6/11
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	ε. Ματρίλ 8/12
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Κολόμπα 15/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Ιταλία 5/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Σδο Σμπασιτάο 6/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	ε. Μπουεναβεντούρα 19/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	α. Ναγκόνια 19/12
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	πρ. «Κατερίνα II»
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ρας Τανούρα 13/10
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Γιαγκόν 24/11
ΠΙΠΙΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Αμβέρσα 16/12
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ιράν 17/12
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	α. Πόρτ Σάι 26/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Γιβραλτάρ 5/11
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	ε. Ιτακού 16/12
ΠΟΛΥΔΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Ν. Ορλεάν 4/12
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Γιβραλτάρ 12/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	78	60937	α. Φιλαδέλφεια 6/12
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ναυτάρ 23/11
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Χουαλίν 2/11
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	επιβλήθη Έλληνες
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Βραζιλία 8/12
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Κων/πολη 2/12
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Μαπούτο 10/12
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	δ. Παναμά 12/12
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	α. Σάντος 9/12
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Μπέντι 13/9
ΠΡΑΤ'Μ (κ.)	70	10469	προς Ν. Ορλεάν 2/12
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Λεμσάο 16/12
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	ε. Αλεξάνδρεια 14/12
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Χουαγκου 1/12
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	α. Ιντσόν 7/12
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Ρουέν 27/11
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Μιλφροντ Χάβεν 16/12
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	προς Ν. Ορλεάν 15/12
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Ν. Ορλεάν 17/12
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝ (δ.μ.)	74	61901	α. Γιούροπορτ 3/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Αυστραλία 7/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Παρανάγουα 11/12
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Περσικό 4/12
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Αμβέρσα 18/12
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Μουμπάσα 10/11
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Οδσάο 17/12
ΠΡΟΞΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Καλέρα 17/12
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Πόρτ Άρθουρ 11/12
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Μουπίλ 8/12
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Αμβέρσα 17/12
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Χερσάουα 29/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Λέικ Τσάρλς 7/12
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	ε. Λε Χάβρη 17/12
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Βραζιλία 11/12
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Πόρτο Κουετζάλ 3/12
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	ε. Μιλάο 7/12
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Βιτόρια 28/11
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	προς Πόρτο Ορντάς 30/11
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	ε. Καζαμπλάνκα 6/12
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Πειραιά
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Ρίο Γκράντε 29/10
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Τσαμασίνα 18/11
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Νιγνρία 4/12
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	αργεί Πειραιά
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Ροζάριο 25/11
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	ε. Ιντσόν 8/12
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Κουσίρο 12/12
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	α. Μαπούτο 12/11
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Λαμπούαν 1/12
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Μαπούτο 8/12
ΡΟΥΥΣ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Άιν Σούκνα 29/11
ΡΟΞΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Κάμορ 1/12
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	πρ. «Nordic Trader»
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Σέτε 11/12
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Σαγκουίντο 10/12
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Σαγκάη 10/5
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	ε. Σετουμπάλ 14/12
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάρκ
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Δουνκέρκη 15/12
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	ΕΤΑ επισκ. Ντουμπάι 18/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	α. Βέντισιας 13/12
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Κολόμπα 2/12
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)*	77	19199	μετ. «Βλοχέρνα» (κ.)
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Μανίλα 23/11
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Βάρνα 9/12
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	ε. Βάρνα 27/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	ε. Ρίο Ιανέιρο 15/12
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	προς Θεοδοσία 17/11
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	πρ. «Arola»
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Όκλαντ 15/12
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκέμ
ΣΑΟΥΘ Α'ΙΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Νταβό 22/11
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΓΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Μπαγκόγκ 15/11
ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761	ε. Μαντράς 3/12
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	προς Γιβραλτάρ 28/11
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Βαρκελώνη 1/12
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Αυστραλία 16/12
ΣΕ'ΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Ρότερνταμ 9/12
ΣΕ'ΓΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/12
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	προς Πόρτ Ελίζαβέθ 13/11
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Αλεξάνδρεια 9/12
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.)	75	18837	προς Ματάνζες 27/11
ΣΕΝΤΟΞΑ (κ.)	75	15684	α. Ν. Υόρκη 14/12
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Ν. Ορλεάν 1/12
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Τζέντα 17/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Βαλέττα 14/12
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	προς Ρεσίφ 4/12
ΣΗ ΕΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413	προς Νοβοροσίσκ 12/12

ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674	προς Κελητάου 9/11
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	προς Νοβοροσίσκ 10/9
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Βισακαπαντάν 10/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Κάτα Μπάρον 16/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	ε. Τέμα 11/12
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η.(κ.)	72	5450	πρ. «Σή Ντάιμοντ»
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	προς Κλαϊπέδα 13/12
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Κωνσταντίν 16/12
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123	προς Πάτρα 15/12
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Νταμμά 10/12
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Πειραιά 19/11
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	προς Μπαντάν 9/12
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Τσιταγκόγκ 2/12
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	ε. Τσιταγκόγκ 18/12
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Χούμπολντ Μπαι 11/12
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Ν. Ορλεάν 17/12
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. Λονδίνο 14/12
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Λάγος 11/11
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Λονδίνο 17/12
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Αμπτζάν 14/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	προς Πειραιά 15/12
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Ντερίνς 29/11
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	πρ. «Κόλντεν Πρόμης»
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	ε. Βεραβόλ 12/9
ΣΗΜΟΥΖΙΚ II(μ.)	77	14275	επιβλήθη Έλληνες
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Προβιντίνες 5/12
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	α. Φουτζέιρα 26/11
ΣΗΜΠΑΛΑΚ Ι. (π.)	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
ΣΗΜΠΑΛΑΚ II (π.)	69	3472	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΠΑΛΑΚ III (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Πειραιά 7/12
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Ιταλία 3/12
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	ε. Βίλελμοχάβεν 16/12
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Βαλτιμόρη 17/12
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Καραϊβική 9/12
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Αμπτζάν 20/11
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	ε. Μουαυενόκ 29/11
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	α. Μπουεναβεντούρα 2/12
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	ε. Γκεμλίκ 3/12
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Γιβραλτάρ 9/12
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	δ. Κων/πολη 16/12
ΣΗΠΡΑΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Λάγος 7/11
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	προς Μπέρτα 30/11
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ν. Ορλεάν 10/12
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Γιβραλτάρ 10/12
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	προς Αγγλία 14/12
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Φώλεϊ 16/12
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	προς Ιράν 30/11
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Αμβέρσα 10/12
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Τουάπες 18/12
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Βάρνα 17/10
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Μουπίλ 3/12
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Χόγκ Κόγκ 5/12
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Πειραιά 17/12
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Κάρντι 9/12
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Μπουλόν 5/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Ινδία 19/9
ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.)	78	15275	ε. Ρότερνταμ 16/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Λάνος 8/12
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	επιβλήθη αλλοδαπούς
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Βαλαρακό 2/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Λιανσουγκάκ 28/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Σάντος 10/12
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Ταραγκόνα 9/12
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Νοβοροσίσκ 5/11
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Ν. Πάμμου 28/11
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7)	75	17645	προς Ν. Πάμμου 1/12
ΣΙΛΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Αμβέρσα 17/12
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	πρ. «Στάρ Δέλτα»
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	προς Γρεσίκ 24/11
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Αυγουστά 11/12
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	α. Λειζές 5/12
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Μπρεμερχάβεν 7/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Μαντράς 6/11
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Εύξεινο Πόντο 2/12
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	ε. Ρίο Ιανέιρο 12/12
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Παρίσι Γκουιντάνκ 27/11
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Αρούμα 4/12
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Τσιταγκόγκ 6/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Αϊγυπτο 1/12
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Σουραμπάνια 23/11
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	εγκαταλείφθηκε Ορινόκο
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Μπέρβεβυκ 12/12
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	προς Κόρπους Κρίστι 7/12
ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595	α. Αναδίαρ 8/12
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Άμστερνταμ 17/12
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	προς Πόρτο Μαδέρ 4/12
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Γυβείον 5/12
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Ντάρμπαρν 6/12
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	μετ. «Sofrano» (μ.)
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Τόρρε Ανουζιάτα 4/12
ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976	α. Σ. Τζών 14/12
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	προς Θεσσαλονίκη 26/11
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Πειραιά 7/12
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Παρανάγουα 6/12
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Χάρκ (αποθήκη)
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Γ'ον.δ.)	62	1133	ε. Σάρτα 28/9
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Ν. Κορέα 26/11
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Αλιάνκα 21/11
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τόρρε Γκούμπρε 14/12
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Πειραιά 13/12
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	α. Ριγκέ 12/12
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	4710	α. Χιούστον 9/12
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ήσχαμ 18/12
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Νιγκάτα 1/12

ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤ'Μ	70	10469
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΞΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΥΥΣ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)*	77	19199
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'ΙΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'ΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΞΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298
ΣΗ ΕΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11413

ε. Ντάρ ες Σαλάμ 2/12	
αργεί Πειραιά	
προς Γιαγκόν 6/11	
ε. Μοτρίλ 8/12	
α. Κολόμπο 15/11	
αργεί Πειραιά	
προς Ιταλία 5/12	
προς Σδο Σμπασιόδο 6/12	
ε. Μπουεναβεντούρα 19/12	
α. Ναγκόνια 19/12	
πρ. «Κατερίνα II»	
α. Ρας Τανούρα 13/10	
ε. Γιαγκόν 24/11	
προς Αμβέρσα 16/12	
προς Ιράν 17/12	
α. Πόρτ Σάι 26/11	
προς Γιβραλτάρ 5/11	
ε. Ιτακού 16/12	
ε. Ν. Ορλεάν 4/12	
προς Γιβραλτάρ 12/11	
α. Φιλαδέλφεια 6/12	
προς Ναυτάρ 23/11	
προς Χουαλνέν 2/11	
επιπλήθη Έλληνες	
προς Βραζιλία 8/12	
δ. Κων/πολη 2/12	
ε. Μαπούτο 10/12	
δ. Παναμά 12/12	
α. Σάντος 9/12	
ε. Μπέντι 13/9	
προς Ν. Ορλεάν 2/12	
προς Λεμεσό 16/12	
ε. Αλεξάνδρεια 14/12	
προς Χουαγκου 1/12	
α. Ιντσόν 7/12	
πρ. «Sea King»	
προς Ρουέν 27/11	
ε. Μίλφροντ Χάβεν 16/12	
προς Ν. Ορλεάν 15/12	
ε. Ν. Ορλεάν 17/12	
α. Γιούροπορτ 3/11	
προς Αυστραλία 7/11	
προς Παρανάγουα 11/12	
προς Περίκο 4/12	
ε. Αμβέρσα 18/12	
μετ. «Tenedos» (κ.)	
προς Μομπάσα 10/11	
προς Οδησσό 17/12	
προς Καλέρα 17/12	
α. Πόρτ Άρθουρ 11/12	
ε. Μομπίλ 8/12	
προς Αμβέρσα 17/12	
προς Χερσάουα 29/10	
α. Λέικ Τσάρλς 7/12	
ε. Λε Χάβρη 17/12	
προς Βραζιλία 11/12	
προς Πόρτο Κουετζάλ 3/12	
ε. Μιλάδο 7/12	
ε. Βιτόρια 28/11	
προς Πόρτο Ορντάς 30/11	
ε. Καζαμπλάνκα 6/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Ρίο Γκράντε 29/10	
προς Τσαμασίνα 18/11	
προς Νιγνρία 4/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Ροζάριο 25/11	
ε. Ιντσόν 8/12	
προς Κουσίρο 12/12	
α. Μαπούτο 12/11	
προς Λαμπούαν 1/12	
προς Μαπούτο 8/12	
στο Γκιζάν (αποθήκη)	
προς Αίν Σούκιν 29/11	
προς Κάμπο 1/12	
πρ. «Nordic Trader»	
προς Σέτε 11/12	
προς Σαγκουάντο 10/12	

ε. Σαγκάη 10/5	
ε. Σετουμπάλ 14/12	
στο Χάργκ	
ε. Δουνκέρκη 15/12	
ΕΤΑ επισκ. Ντουμπάι 18/11	
α. Βέντισπας 13/12	
προς Κολόμπο 2/12	
μετ. «Βλοχέρνα» (κ.)	
προς Μανίλα 23/11	
ε. Βάρνα 9/12	
ε. Βάρνα 27/11	
ε. Ρίο Ιανέιρο 15/12	
προς Θεοδοσία 17/11	
πρ. «Arola»	
προς Όκλαντ 15/12	
εγκαταλείφθηκε Μοστανγκνέμ	
ε. Νταβό 22/11	
ε. Μπαγκόκ 15/11	
ε. Μαντράς 3/12	
προς Γιβραλτάρ 28/11	
προς Βαρκελώνη 1/12	
προς Αυστραλία 16/12	
προς Ρότερνταμ 9/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 1/12	
προς Πόρτ Ελίζαβέθ 13/11	
προς Αλεξάνδρεια 9/12	
προς Ματάνζας 27/11	
α. Ν. Υόρκη 14/12	
προς Ορλεάν 1/12	
προς Τζέντα 17/11	
προς Βαλέττα 14/12	
προς Ρεσίφ 4/12	
προς Νοβοροσίσκ 12/12	

ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μολτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΗΣΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.)	78	15275

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19973
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20012
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183

προς Κελητάου 9/11
προς Νοβοροσίσκ 10/9
προς Βισακαπαντάν 10/11
προς Κάτα Μπάρον 16/11
ε. Τέμα 11/12
πρ. «Σή Ντάιμον»
προς Κλαϊπέδα 13/12
προς Κωνσταντίν 16/12
προς Πάτρα 15/12
ε. Νταμμά 10/12
ε. Πειραιά 19/11
προς Μπαντνέν 9/12
ε. Τσιταγκόκ 2/12
ε. Γιούροπορτ 18/12
ε. Χούμπολντ Μπαϊ 11/12
α. Ν. Ορλεάν 17/12
ε. Λονδίνο 14/12
ε. Λάγος 11/11
προς Λονδίνο 17/12
προς Αμπτζάν 14/10
προς Πειραιά 15/12
ε. Ντερίνς 29/11
πρ. «Κόλντεν Πρόμις»
ε. Βεραβά 12/9
επιπλήθη Έλληνες
προς Προβιντένς 5/12
ε. Φουτζέιρα 26/11
ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Πειραιά 7/12
προς Ιταλία 3/12
ε. Βίλελμαχάβεν 16/12
ε. Βαλτιμόρη 17/12
προς Κραϊβίχ 9/12
προς Αμπτζάν 20/11
ε. Μαρούσκιγκ 29/11
α. Μπουενβεντούρα 2/12
ε. Γκεκλι 3/12
προς Γιβραλτάρ 9/12
δ. Κων/πολη 16/12
α. Λάγος 7/11
προς Μπέρια 30/11
α. Ν. Ορλεάν 10/12
προς Γιβραλτάρ 10/12
προς Αγγλία 14/12
α. Φώλεϋ 16/12
προς Ιράν 30/11
α. Αμβέρσα 10/12
επισκ. Χαλκίδα
προς Τουάσπε 18/12
ε. Βάρνα 17/10
ε. Μουσιλί 3/12
ε. Χόγκ Κόγκ 5/12
προς Πειραιά 17/12
προς Κράντι 9/12
ε. Μπουλκών 5/12
προς Ινδία 19/9
ε. Ρότεντραμ 16/12

προς Λάνος 8/12...
επιπλήθη αλλοδαπούς
προς Βασιλαράκι 7/12
προς Λιουνοβγκάγκ 28/11
προς Σάντος 10/12
ε. Ταρραγκόνα 9/12
προς Νοβοροσίσκ 5/11
προς Ν. Πλίκουοθ 28/11
προς Ν. Πλίκουοθ 1/12
ε. Αμβέρσα 17/12
πρ. «Στάρ Δέλτα»
προς Γκρεσίτ 24/11
προς Αυγουστά 11/12
α. Λειξέις 5/12
προς Μπρεμερχάβεν 7/12
προς Μαντράς 6/11
προς Εύξεινο Πόντο 2/12
ε. Ρίο Ιανέιρ 12/12
προς Πασιό Γκουντάνγκ 27/11
προς Αρούμα 4/12
προς Τσιτσούγκ 6/10
προς Αϊμπου 1/12
ε. Σουραμπάνγια 23/11
στη Σεμάγκ (αποθήκη)
εγκαταλείφθηκε Ορίονο
ε. Μπέρβεβυκ 12/12
προς Κόρπος Κρίσι 7/12
ε. Αγαβί 8/12
ε. Άσπτερταμ 17/12
προς Πόρτο Μαδέρο 4/12
ε. Γύθειο 5/12
προς Ντάρμπαν 6/12
μετ. «Sofiano» (μ.)
ε. Τόρρε Ανουάτζα 4/12
α. Σ. Τζών 14/12
προς Θεσσαλονίκη 26/11
ε. Πειραιά 7/12
ε. Παράνγους 6/12
στο Κάργκ (αποθήκη)
ε. Χάρτα 28/9
προς Ν. Κορέα 26/11

προς Αλιάντα 21/11
ε. Τόρος Γκούμπερ 14/12
προς Πειραιά 13/12
α. Ρινγκά 12/12
α. Χιούστον 9/12
ε. Σοτμαρ 18/12
προς Νίγκιτά 1/12

ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΞΕΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΪ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243

α. Νταμμά 23/11 *	
ε. Σιγκαπούρη 16/12	
προς Μαπούτο 20/11	
ε. Κεητάνουν 26/11	
α. Ήστ Λόντον 14/12	
προς Τζέντα 1/12	
προς Βιτόρια 9/12	
προς Μπουγκάς 12/12	
προς Κουϊγκντάο 12/12	
προς Πακιστάν 26/11	
προς Μομπάσα 5/12	
α. Γκρήνοκ 11/12	
προς Ιντσόν 28/11	
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)	
στη Ν. Ορλεάνη 17/12	
προς Σιγκαπούρη 1/12	
προς Λος Άντζελες 6/12	
προς Καζομπλάνκα 23/11	
προς Μπουγκάς 14/12	
ε. Σιγκαπούρη 16/12	
α. Σιγκαπούρη 5/12	
προς Ρενί 1/12	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκάγκ 12/11	
προς Τυνησία 1/12	
ε. Πειραιά 13/12	
προς Πειραιά 15/12	
ε. Καραϊά 14/11	
προς Ολλανδικές Αντίλλες 21/11	
προς Φορταλέα 2/12	
ε. Πειραιά 13/12	
προς Βόλο 12/12	
προς Λομπότο 30/9	
προς Βανίνο 3/11	
ε. Νταρ ες Σαλάμ 6/12	
ε. Βάρνα 3/12	
ε. Κολόμπο 22/11	
προς Σιγκαπούρη 10/12	
ε. Φουτζέιρα 24/11	
προς Μιζουσίμα 16/12	
προς Μαπούτο 13/12	
προς Βουλαγάρια 17/12	
αργεί Πειραιά	
προς Χείλινζ 8/12	
ε. Γκεμπνίς 15/12	
αργεί Πειραιά	
προς Βενεζουέλα 1/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Ιαπωνία 5/12	
προς Τσιτσάου 11/11	
ε. Πόρτ Σάι 19/12	
προς Αμβέρσα 7/12	
προς Πασαγκούλα 5/10	
προς Α. Ανατολή 27/11	
προς Α. Ανατολή 8/12	
προς Κόμπε 3/12	
προς Χαϊκού 7/11	
ε. Χόγκ Κόγκ 16/12	
αργεί Πειραιά	
προς Ερεβλί 8/12	
προς Βραζιλία 24/11	
δ. Γιβραλτάρ 16/12	
προς Σαγκάη 7/12	
προς Ρίτσαρντ Μπράι 15/11	
προς Μπέιλιν 1/10	
προς Αρούμπα 12/12	
προς Χάργκ 6/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 14/12	
προς Μοσάγκανέμ 5/12	
προς Μπουεναβεντούρα 16/12	
μετ. «Kallang» (μ.)	
ε. Μπουσάν 24/9	
προς Μπ. Αμπάς 13/12	
προς Ιλνγκάν 12/11	
προς Αρζούνα Τέρμ. 14/11	
προς Γκρεσίβ 19/11	
αργεί Λας Πάλμας	
προς Βραζιλία 27/11	
προς Β. Ειρηνική 7/10	
προς Μπέιρα 7/12	
ε. Σάντος 3/12	
προς Πόρτο Ρίκο 8/12	
ε. Νταμμά 11/11	
ε. Αλεξάνδρεια 9/12	
ε. Γκούαντα 30/11	
στο Σάντος 14/12	

ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ.)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΟΥΜ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΛΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΣΟΚ (κ.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΡΙΣ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΤΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΣΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

ε. Ρότερνταμ 8/12	
προς Κανακάλε 5/12	
ε. Τάλλιν 9/12	
προς Βαλένσια 18/12	
Θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7	
ε. Μαπούτο 18/11	
ε. Νταμμά 8/12	
προς Πόρτ Κέλαγκ 12/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 4/12	
προς Μαυία 20/11	
α. Ν. Ορλεάνη 12/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 17/12	
προς Τσιτσάου 5/11	
προς Τυνησία 8/12	
α. Ν. Ορλεάνη 28/11	
ε. Αγ. Πετρούπολη 20/11	
ε. Τσιτσάου 16/12	
α. Βανκούβερ 1/12	
ε. Σ. Τζών 13/12	
στον Πειραιά 4/12	
προς Κίνα 24/11	
επισκ. Λας Πάλμας 21/11	
ε. Άσντον 26/11	
προς Σουέζ 13/12	
προς Ρότερνταμ 5/12	
ε. Αμπίζαν 2/11	
ε. Μπαγκόνκ 3/11	
προς Πειραιά 2/12	
ε. Σιγκαπούρη 4/12	
προς Σιγκαπούρη 24/11	
προς Κορίντο 10/12	
προς Λας Πάλμας 2/12	
α. Ρότερνταμ 14/11	
προς Ναγκόγια 11/12	
προς Αγαδίο 11/12	
ε. Ντουάλα 3/12	
α. Κεητάνουν 1/12	
προς Π. Ντεσάνο 15/12	
ε. Λας Πάλμας 2/11	
ε. Μπαγκόνκ 1/9	
προς Μπουσάν 7/12	
στο Ρότερνταμ 19/12	
ε. Κονοβό 7/12	
προς Κούβα 3/11	
προς Σιγκαπούρη 8/10	
προς Αργεντινή 25/11	
προς Διέπη 9/12	
ε. Λας Πάλμας 12/12	
ε. Λας Πάλμας 11/9	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 8/10	
προς Αγαδίο 16/12	
προς Σιγκαπούρη 28/11	
δ. Ντόβερ 15/12	
προς Ιαπωνία 30/11	
ε. Φουτζέιρα 13/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/12	
ε. Σιγκαπούρη 16/12	
α. Χιούστον 18/11	
α. Λάγος 8/12	
προς Ίμνιγκου 8/12	
ε. Λισαβώνα 6/11	
επισκ. Σιγκαπούρη 18/12	
προς Μπ. Άιρες 14/12	
α. Ρότερνταμ 23/11	
προς Ρας Λανούφ 7/12	
ε. Αλεξάνδρεια 5/12	
προς Α. Ανατολή 26/11	
προς Μανζανίλο 30/11	
ε. Πόρτο Κουετζάλ 24/11	
προς Καλντέρα 10/12	
προς Ρεσίφ 4/12	
προς Άντρεν 6/11	
προς Γιάνμπο 11/11	
ε. Ν. Υόρκη 12/12	
προς Γιβραλτάρ 12/12	
ε. Ντάρμπαρν 8/11	
προς Σιγκαπούρη 7/12	
α. Σεμαρόνκ 27/11	
προς Γκαίμης 12/12	
προς Γιοκοχάμα 30/11	
ε. Ραβέννα 13/12	
προς Καράτι 7/1	
προς Σαβόνα 26/11	
προς Ινδία 18/11	
προς Αμπίζαν 6/12	
προς Αμπίζαν 29/11	
προς Περισκό 12/12	
α. Ντουάλα 27/11	



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS
SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

INTERMARINE LTD.
46, FILONOS STREET
Tel.: 4111375, 4173172,
4172232, 4172201
Telexes: 21-2845, 21-1178, 21-2742,
21-1067 INMA GR
Cables: INTERMARINE
Fax: 4172268

YEMEN OFFICE:

SEIF BIN THIYAZEN STR. NR 31
ABDALA EL RAKEE BLDG.
RAKEE BLDG, NR 7, BOX 11982
SANAA YEMEN 272388
Tel.: 01-2721281
Fax: 274146
Tlx: 3334
Attn: Mr. N. PEPPE

NEW YORK OFFICE:

DAC ASSOCIATES SHIPPING
33 RECTOR STREET
NEW YORK 10006 - U.S.A
Tel.: 7859410/7859413
Tlx: 420913
Fax: 3631286
Attn: Mr. M. SALLIVAN

AT MOZAMBIQUE:

C/O ANFRENA - Telex: 6-258 FRENA MO
Cables: ANFRENA

GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242

