

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1992
Αρ. Φύλλου 1372/1131

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

1372 / 1131
BPIOY 1992
ΔPX. 400



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



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

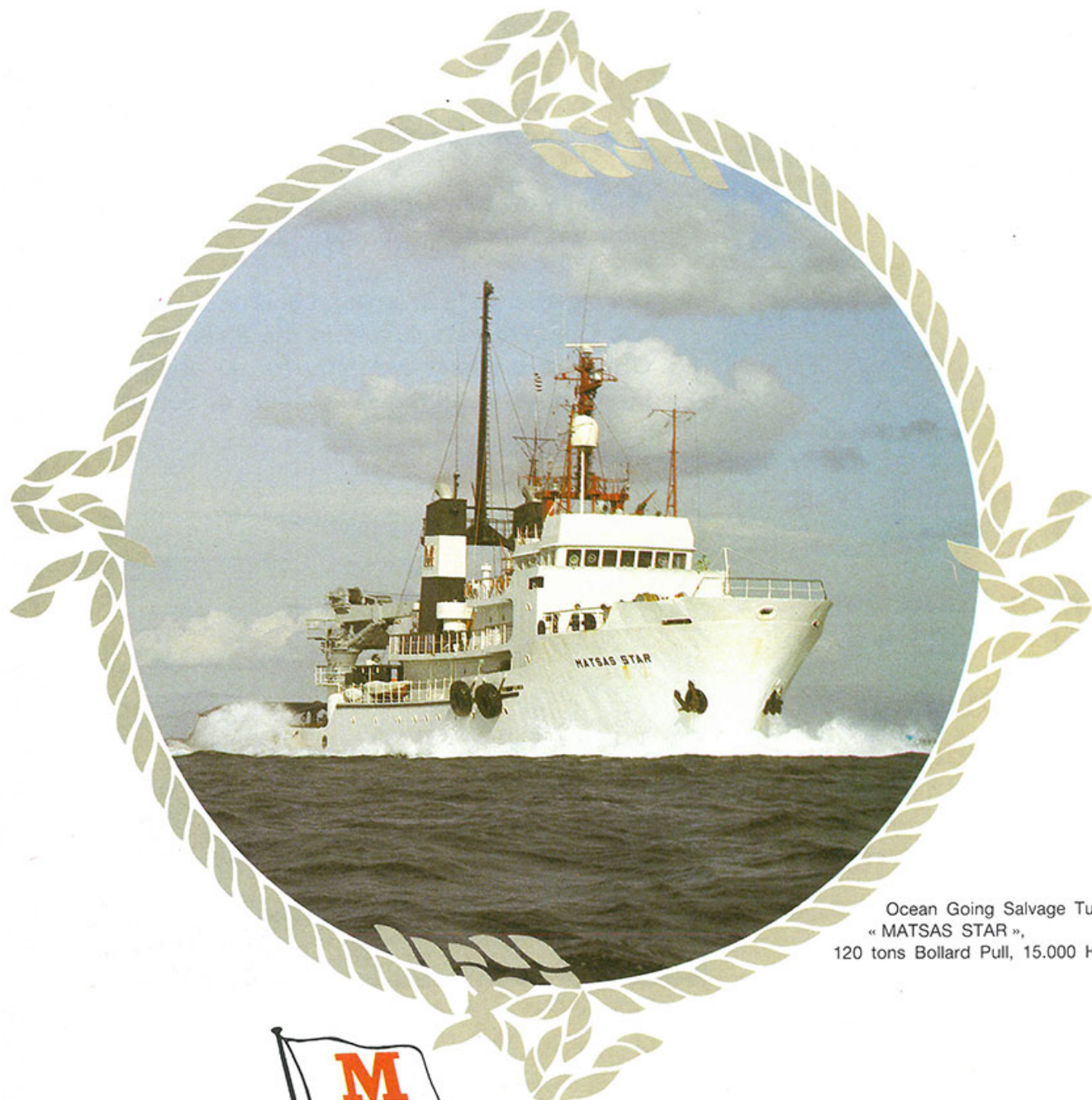
SANYO BUILDING
P.O. BOX 1107
Tel.: 00971 9 229905
Fax: 00971 9 229904
Tlx: 89126 GALAXY EM
Cables: GALAXY - FUJAIRAH

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

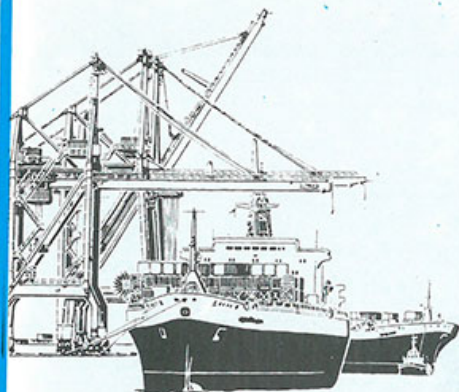
16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1372/1131

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

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
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 9.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

61st Year

Issue No. 1372/1131 October 1st, 1992

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

- 8 Η Απήχηση του Λευκώματός μας
«60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία».
- 13 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 17 Σκέψεις που μας γεμίζουν αισιοδοξία.
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.
- 21 Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας
Θαλασσιού Περιβάλλοντος (CYMEPA)
- 23 Ο άλλος ρόλος της Ελληνόκτητης
Επιβατηγού Ναυτιλίας.
- 24 Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Σεπτέμβριο.
Από την Overseas Agency Ltd.
- 27 Η Θάλασσα, η Ναυτιλία και το μέλλον
της χώρας.
Του κ. Γιάννη Ρίγου.
- 35 «Ο Έλληνας Κολόμβος» — Αφιέρωμα
στα 500 χρόνια.
Του πλοιάρχου κ. Νίκου Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 22 ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ
- 30 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 37 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 44 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 49 ENGLISH SUPPLEMENT
- 54 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**TAKE
CARE**

**TAKE
COVER**

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



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4

Η ώρα του εθνικού νηολογίου

ΝΑΙ ΜΕΝ, ΑΛΛΑ...

Αυτοί οι τρεις σύνδεσμοι εκφράζουν κατά τον πλέον παραστατικό τρόπο τον προβληματισμό που έχει προκαλέσει στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα η νέα προσπάθεια του Υπουργείου (και, βεβαίως, της Κυβερνήσεως, γενικότερα) για τον επαναπατρισμό όλων των ελληνόκτητων πλοίων η οποία εκδηλώθηκε με τη νέα διατύπωση του όρου 16 της εγκριτικής πράξεως και οδήγησε τα «Ναυτικά Χρονικά» στην επισήμανση ότι ήλθε η ώρα του εθνικού νηολογίου.

Από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα γίνεται αποδεκτό ότι πραγματικά με τη νέα διατύπωση του όρου 16:

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ ασφαλώς η πλήρης ελληνοποίηση της ελληνικής ναυτικής επιχειρήσεως και εξασφαλίζεται ο γνήσιος δεσμός πλοίου και σημαίας που σημαίνει ότι διασφαλίζεται και η κοινοτική κάλυψη και ταυτοχρόνως αποφεύγεται παντελώς ο κίνδυνος προβολής αμφισβητήσεων από τους μόνιμους καιροφυλακτούντες ανταγωνιστές της Ελληνικής Ναυτιλίας που θα μπορούσαν να μας δημιουργήσουν σε κάποια φάση ανεπίλυτα προβλήματα.

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ, επίσης, η απαλλαγή από την ανάγκη χρησιμοποίησης των σχετικών ευκολιών που παρείχαν οι σημαίες ευκαιρίας και εξασφαλίζονται και στα υπόλοιπα ελληνικά πλοία τα οφέλη που προκύπτουν από τις διμερείς συμφωνίες για την αποφυγή της διπλής φορολογίας.

Ταυτόχρονα όμως από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα προβάλλεται και μάλιστα ιδιαίτερα επίμονα το ερώτημα κατά πόσο με τη νέα διατύπωση του όρου 16 (στην οποία, όπως επισημαίνεται, πρέπει να υπάρξουν μία - δύο διορθώσεις αναφορικά με την έννοια του εγγυητού και τον τρόπο τηρήσεως των βιβλίων της Ειδικής Ναυτικής Επιχειρήσεως) επιτυγχάνεται — χωρίς προηγουμένως να υπάρξει η

ριζική τροποποίηση και η πλήρης προσαρμογή προς τα σημερινά δεδομένα — του αναχρονιστικού κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας και χωρίς να ξεκαθαρισθούν τα του NAT - η ελευθεριότητα την οποία εξασφάλιζαν (και φυσικά συνεχίζουν να εξασφαλίζουν) οι άλλες λύσεις στις οποίες είχε καταφύγει τα τελευταία χρόνια το ελληνόκτητο πλοίο.

Σχετικώς επισημαίνεται:

Πρώτο, ότι πρέπει να υπάρξει άμεση παρέμβαση της Πολιτείας στο θέμα του κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας που πρέπει να προσαρμοσθεί στα διεθνή κρατούνται — θα μπορούσαμε εν προκειμένω να αντιγράψουμε, λόγου χάρη, τους Νορβηγούς ή και άλλους — να ξεκαθαρισθεί το θέμα της αμοιβής του μαγειροκαμαρώτου για να σταματήσει το άτοπο να εξασφαλίζει ορισμένες φορές μεγαλύτερες αποδοχές και από τον πλοίαρχο και να ρυθμισθεί το ζήτημα της αποζημίωσης λόγω απολύσεως που πρέπει να είναι η ίδια για όλες τις περιπτώσεις μια που οι καιροί και οι συνθήκες άλλαξαν πλέον εντελώς.

Δεύτερο, ότι πρέπει να ξεκαθαρισθεί απολύτως το πρόβλημα της επιβαρύνσεως λόγω NAT — ήλθε ο καιρός, τονίζεται εν προκειμένω, να καταργηθεί το καθεστώς της οργανικής συνθέσεως και εισφορές να καταβάλλονται μόνον για τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε κάθε πλοίο, περιλαμβανομένων και των συνταξιούχων, που εν πάση περιπτώσει δεν μπορούν να είναι λιγότεροι, λόγου χάρη, από έξι ή οκτώ (αν συνυπολογίσουμε και δύο δοκίμους για να έχουμε την επιθυμητή από όλους εξέλιξη των νέων στελεχών), ώστε η επιβάρυνση λόγω NAT να είναι σαφέστατα γνωστή και προσιτή.

Τα ανωτέρω σημαίνουν ότι ήλθε πραγματικά η ώρα του εθνικού νηολογίου, αλλά πρέπει να διανύσουμε ακόμη αρκετό δρόμο για να φθάσουμε στο αποτέλεσμα που όλοι προσδοκούμε και επιδιώκουμε.

ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ Ν. 89

Επειδή παρά τη σχετική αλληλογραφία των Υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών για το θέμα της τύχης των εταιριών του Νόμου 89 μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 που έφεραν στην επιφάνεια τα «Ναυτικά Χρονικά» εξακολουθούν ακόμη να υπάρχουν (δικαίως ασφαλώς, γιατί το Υπουργείο Οικονομικών δεν είναι απολύτως σαφές) ορισμένες αμφιβολίες, σπεύδουμε να διευκρινίσουμε ότι το θέμα των διαχειριστριών εταιριών μπορεί να καλυφθεί απολύτως με την εταιρία του Νόμου 959 — η νέα διατύπωση του όρου 16 καλύπτει, όπως γίνεται σαφέστατα κατανοητό, μόνον τις πλοιοκτήτριες εταιρίες και όχι τις διαχειρίστριες. Εφ' όσον, λοιπόν, υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής στην εταιρία του Νόμου 959 δεν δι-

καιολογούνται και κατά την δική μας άποψη οι ανησυχίες που εκφράζονται σχετικώς στην Ακτή Μιαούλη.

NEO ΤΕΧΝΑΣΜΑ;

Αυτή τη στιγμή δεν μπορούμε, δεν είμαστε σε θέση να πούμε αν η απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ να μην προχωρήσει στην έκδοση του κανονισμού για το καμποτάζ προτού επαναδιαπραγματευθεί τη ρύθμιση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελεί κάποιο τέχνασμα των Βρεταννών για να τορπιλλισθούν οι ρυθμίσεις του περασμένου Ιουνίου. Λέμε δε μήπως αποτελεί κάποιο τέχνασμα των Βρεταννών γιατί η σχετική απόφαση ανακοινώθηκε στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το απόγευμα της Δευτέρας από τον

Βρεταννό Υπουργό Μεταφορών κ. Mac Gregor, ο οποίος αυτή την εποχή προεδρεύει του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών.

Στην Επιτροπή, ο Βρεταννός Υπουργός επικαλέσθηκε ως λόγο των νέων διαβουλεύσεων την άποψη ότι οι ρυθμίσεις οι οποίες δόθηκαν τον περασμένο Ιούνιο από το Συμβούλιο των Υπουργών στο θέμα της απελευθερώσεως του καμποτάζ είναι διαφορετικές από τις ρυθμίσεις που είχε προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Οκτώβριο του 1990, πράγμα που κατά τον Βρεταννό Υπουργό, κατέστησε αναγκαία την εκ νέου συζήτηση του θέματος.

Στο μεταξύ στο θέμα το οποίο έχει δημιουργηθεί παρενέβη και ο Ευρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής, ο οποίος προέβη στην κατωτέρω δήλωσή:

«Πρόκειται περί ασυνήθιστης ενέργειας του Συμβουλίου των Υπουργών την οποία προσωπικά θεωρώ θετική και επιδοκιμάζω. Οι προσεχείς μήνες θα δείξουν αν το Συμβούλιο Υπουργών είναι διατεθειμένο να δεχθεί ορισμένες βελτιώσεις κυρίως όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών. Ήδη το θαλάσσιο καμποτάζ θα συζητηθεί στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού τον προσεχή μήνα».

Ιδωμεν, λοιπόν.

Η ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ

Είναι απολύτως δικαιολογημένη η αντίδραση των μελών του προεδρείου του Κοινοβουλίου Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» που είναι ταυτόχρονα και οι διαχειριστές της περιουσίας που άφησε η Χριστίνα Ωνάση στην εφτάχρονη πλέον κόρη της Αθηνά στις απαιτήσεις που προβάλλει ο Τιερί Ρουσέλ, τέταρτος και τελευταίος σύζυγος της Χριστίνας, να έχει αυτός την αποκλειστική διαχείριση της κληρονομιάς. Στις απαιτήσεις του κ. Ρουσέλ, ο οποίος ταυτόχρονα επιδιώκει να επωφελείται μόνον ο

ίδιος από τους καρπούς της περιουσίας, που τις στηρίζει στους κανόνες του Γαλλικού δικαίου, τα μέλη του προεδρείου του Ιδρύματος Ωνάση κ.κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, Παύλος Ιωαννίδης, Απόστολος Ζαμπέλας και Θεόδ. Γαβριηλίδης απαντούν ότι το ζήτημα πρέπει να ξεκαθαρισθεί δια της δικαστικής οδού και με την εφαρμογή του Ελληνικού Δικαίου.

Σε συνέντευξη τύπου που έδωσε το προεδρείο του Ιδρύματος την περασμένη Δευτέρα στην Ένωση Ξένων Ανταποκριτών, ο κ. Παπαδημητρίου δήλωσε ότι η περιουσία της Χριστίνας, που στο μεταξύ έχει αυξηθεί σημαντικά, θα παραδοθεί στην Αθηνά μόλις συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας της.

Στην ίδια συνέντευξη τύπου αναφέρθηκε ότι η περιουσία του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» έχει υπερδιπλασιασθεί και ως τη στιγμή αυτή έχει δαπανηθεί ποσόν 120 εκατ. δολλαρίων για κοινωνικά έργα. Το μεγαλύτερο ποσό (75 - 80 εκατομ. δολάρια) έχει διατεθεί για τη δημιουργία του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου που θα παραδοθεί στις 6 Οκτωβρίου

στο Δημόσιο και από το ποσόν αυτό καταβάλλεται το τεράστιο, το σπουδαίο έργο που έχει επιτελεσθεί εκεί και το οποίο, δυστυχώς, κινδυνεύει να «πάει στράφι» αφού παραδίδεται στην αναξιόπιστη ελληνική δημόσια διοίκηση. Επίσης μεγάλο ποσόν δαπανάται στις υποτροφίες (12 εκατ. δολάρια), για τα διεθνή βραβεία (επτά εκατ. δολάρια) για για την ανέγερση 17 σχολείων μετά από σεισμούς (τρία εκατ. δολάρια).

Στη συνέντευξη έγινε και μια συνταρακτική, κατά την αντίληψή μας, αποκάλυψη: Το Ίδρυμα θέλει να αγοράσει τα αντικείμενα που έχουν αφαιρεθεί από τη θαλαμηγό «Χριστίνα» — η οποία, όπως είναι γνωστό, είχε δωρηθεί στο κράτος από τον αείμνηστο Αριστοτέλη Ωνάση για να χρησιμοποιείται από τον εκάστοτε Πρόεδρο της Δημοκρατίας — και τώρα βρίσκονται σε κρατικές αποθήκες. Το Ίδρυμα προβάλλει για το θέμα αυτό μια απολύτως δικαιολογημένη αξίωση: Η αγορά να γίνει χωρίς δημοπρασία γιατί αυτό θα εξευτέλιζε το όνομα Ωνάση, τα αντικείμενα δε αυτά θα τοποθετηθούν σε μια ειδικά διαμορφωμένη αίθουσα που θα γίνει το Μουσείο Ωνάση.

ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Η κακή αγορά οδήγησε ήδη αρκετά πλοία στον παροπλισμό. Αυτή την περίοδο έχουν παροπλισθεί στα αγκυροβόλια του Πειραιώς και της Ελευσίνας 92 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.772.768 τόν. γκρός.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας:

- 46 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 960.691 τόν. γκρός φέρουν την Ελληνική σημαία. Τα υπόλοιπα φέρουν διάφορες σημαίες, κυρίως Κύπρου, Παναμά και Μάλτας.
- 18 είναι δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 824.144 τόν. γκρός, από τα οποία εννέα είναι με Ελληνική σημαία, συνολικής χωρητικότητας 452.528 τόν. γκρός.
- 16 είναι επιβατηγά - οχηματαγωγά, συνολικής χωρητικότητας 83.288 τόν. γκρός, από τα οποία δέκα, συνολικής χωρητικότητας 58.429 τόν. γκρός είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο.
- Τέσσερα είναι πλοία μικτού φορτίου, συνολικής χωρητικότητας 184.892 τόν. γκρός, εκ των οποίων μόνο ένα

πλοίο χωρητικότητας 40.273 τόν. γκρός φέρει Ελληνική σημαία.

• 46 είναι φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 1.095.184 τόν. γκρός, από τα οποία 20 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 128.046 τόν. γκρός έχουν υψωμένη Ελληνική σημαία.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΡΑ '90

Η Αμερικανική Αντιρρυσαντική Νομοθεσία ΟΡΑ '90 επιφέρει επί των δεξαμενοπλοίων ένα σύνολο νέων κανονισμών επί του σχεδιασμού, της ναυπήγησης, της διαχείρισης και λειτουργίας του σκάφους, την δράση σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου και των αναγκαίων υλικών με τα οποία πρέπει να είναι εξοπλισμένο το σκάφος. Για τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές και άλλους ναυτιλιακούς παράγοντες που επηρεάζονται από την εφαρμογή των κανονισμών αυτών, η προσπάθεια ανάλυσης του ΟΡΑ '90 και ανεύρεσης του κανονισμού που πρέπει να εφαρμοσθεί στην κατάλληλη περίπτωση μπορεί να είναι μία πολύπλοκη εμπειρία. Η κατάσταση αυτή εμπλέκεται περισσότερο από την δυνατότητα που παρέχεται στις διάφορες πολιτείες των ΗΠΑ να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις και κανονισμούς.

Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας δημιουργήσε μία ειδική υπηρεσία που θα προσφέρει οδηγίες και βοήθεια προς μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας για την σωστή εφαρμογή των κανονισμών του ΟΡΑ '90. Εκτός από την παρακολούθηση του εξοπλισμού των δεξαμενοπλοίων με διπλά τοιχώματα, η νέα υπηρεσία θα παρέχει και πληροφορίες για θέματα όπως η υποχρέωση των πλοίων να διαθέτουν σχέδια αντίδρασης για την περίπτωση πετρελαιοδιαρροής από τον Φεβρουάριο του 1993 και μετά. Η ειδική υπηρεσία του Αμερικανικού Νηογνώμονα, ABS Marine Services Inc. (ABS-MSI) θα παρέχει στους πλοιοκτήτες εκτός από συμβουλές για την διαμόρφωση ενός παρόμοιου σχεδίου με βάση τις δυνατότητές τους, πληροφορίες για θέματα όπως σχέδια εκτάκτου ανάγκης, περιβαλλοντολογικούς ελέγχους και την χρησιμοποίηση ομάδων ταχείας αντίδρασης.

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ

Σε συνάντησή τους στο Λονδίνο στις 23 Σεπτεμβρίου, οι πρόεδροι της Ιντερκάργκο, της Salvage Association και της Joint Hull Committee, συμφώνησαν για την ανάγκη της κατάρτησης των επιθεωρήσεων δομικής αντοχής που διεξάγουν οι επιθεωρητές της Salvage Association, το συντομότερο δυνατόν και μόλις επανεδραιωθεί η επι-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ Ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

Νέος ισχυρότατος φορέας στο χώρο των Διεθνών Κρουαζιερών

στοσύνθη της ναυτιλιακής κοινότητας στα πιστοποιητικά των Νηογνυμένων.

Ο πρόεδρος της Ιντερκάργκο Δρ. Φράνκ Τσάο σχολίασε ευνοϊκά το γεγονός ότι η Salvage Association χρησιμοποιεί αποκλειστικούς επιθεωρητές στις περισσότερες επιθεωρήσεις που διενεργεί.

Οι τρεις ναυτιλιακοί οργανισμοί συμφώνησαν επίσης ότι είναι αναγκαία η βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ναυτασφαλιστών, των νηογνυμένων και κυρίως των πλοιοκτητών.

Στην συνάντηση συμμετείχαν επίσης ο κ. Σπύρος Πολέμης, αντιπρόεδρος της Ιντερκάργκο, ο κ. Μάικλ Στήλ της Walfen Ltd., και στελέχη της Ιντερκάργκο και της Σάλβατζ Ασσοσιέτιον.

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Δύο άνθρωποι που έχουν κατ'επαλήγηψη δείξει έμπρακτα το ενδιαφέρον τους για την Ελλάδα και το κοινωνικό σύνολο, ο Βασίλης και η Ελίζα Γουλανδρή, ανέλαβαν μια ακόμη αξιόπαινη πρωτοβουλία, να χαρίσουν στην Αθήνα ένα Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης.

Ιδρυτές οι ίδιοι του Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης στην Άνδρο, αναλαμβάνουν να χτίσουν και στην Αθήνα ένα κτίριο συνολικού εμβαδού 13.200 τ.μ., με την συμβολή του διάσημου Αμερικανού αρχιτέκτονα I.M. Πέι και να εξασφαλίσουν σ' αυτό τις προϋποθέσεις λειτουργίας του.

Το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης θα οικοδομηθεί στο οικοπέδο που περικλείεται από τις λεωφόρους Βασ. Σοφίας, Βασ. Κωνσταντίνου και τις οδούς Ρηγίλλης και Ριζάρη, το οποίο παραχωρείται δωρεάν από την Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου στο Ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή.

Η σχετική έγκριση δόθηκε κατά την συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 23ης Σεπτεμβρίου και η ανέγερση και η έναρξη λειτουργίας του μουσείου θα γίνει εντός πενταετίας από την έκδοση της οικοδομικής άδειας.

• Θετική απήχηση είχε η εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε το Σάββατο 26 Σεπτεμβρίου, στη Σαντορίνη, όπου ο διεθνούς φήμης πιανίστας Βλαντιμίρ Ασκενάζι πρόσφερε ένα ρεσιτάλ με σκοπό να βοηθήσει τις προσπάθειες του εφοπλιστή κ. Πέτρου Νομικού, ιδρυτή του Συνεδριακού Κέντρου του «Ιδρύματος Θήρας», για την πολιτιστική ανάπτυξη της Σαντορίνης και κυρίως για να δημιουργηθεί παγκόσμιο ενδιαφέρον στο θέμα των ανασκαφών που γίνονται στο ακρωτήριο του νησιού, για τη διάσωση σπάνιων τοιχογραφιών.

Εκεί, στο παλιό αρχοντικό της οικογένειας Νομικού, στα «Φηρά», το ρεσιτάλ

Ο Όμιλος Χανδρή και η μεγάλη αμερικανική ναυτιλιακή εταιρία Overseas Shipholding Group (OSG), η οποία ελέγχει στόλο πλέον των 6 εκατομ. τον d.w. και είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, συμφώνησαν να δημιουργήσουν μια ισχυρότατη εταιρία στο χώρο των διεθνών θαλάσσιων περιηγήσεων που θα φέρει την επωνυμία Celebrity Cruise Lines Inc.

Η νέα εταιρία θα προικισθεί με έξι κρουαζιερόπλοια του Ομίλου Χανδρή, συμπεριλαμβανομένων των δύο νεότευκτων πολυτελέστατων μονάδων «Ζενίθ» και «Χοράϊζον», καθώς και του πλήρως ανακαινισθέντος το 1990 πλοίου «Μερντιαν», ενώ η OSG θα καταβάλει στο ταμείο της ποσό περί των 220 εκατομ. δολλαρίων, με αποτέλεσμα το σύνολο του ενεργητικού της να εκτιμάται ότι θα υπερβαίνει τα 800 εκατ. δολάρια.

Η συμφωνία η οποία προβλέπεται να

του Ασκενάζι παρακολούθησαν ο πρωθυπουργός κ. Κωνσταντίνος Μητσοτάκης και η σύζυγός του, ο αντιπρόεδρος της κυβερνήσεως και η κ. Τζαννή Τζαννετάκη, ο υπουργός κ. Γ. Παλιαοκρασάς, εκπρόσωποι των Γραμμάτων και της Τέχνης.

ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου, κρίνεται ως ιδιαίτερα επιτυχής λαμβανομένου υπόψη αφ' ενός των δυνατοτήτων που προσφέρονται στον νέο φορέα να προχωρήσει στην περαιτέρω ανανέωση του στόλου του με την πρόσκτηση νέων πολυτελών μονάδων, ενώ παράλληλα η διατήρηση του ίδιου προφίλ μάρκετινγκ και προγραμμάτων της Celebrity Cruises και της Fantasy Cruises αντανάκλα την αποδοχή της επιτυχημένης πορείας του Ομίλου Χανδρή στο χώρο των διεθνών κρουαζιερών.

Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι ο κ. Γιάννης Χανδρής θα διατηρήσει τη θέση του προέδρου στο διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρίας, η οποία θα εξακολουθήσει να διοικείται από τα κατ'εξοχή στελέχη του Ομίλου Χανδρή, που πλαισιώνουν μέχρι σήμερα την εταιρία διαχείρισης των κρουαζιερόπλοιων.

Εκτός από τον κ. Νομικό, μίλησε και ο καθηγητής, υπεύθυνος για τις ανασκαφές κ. Ντούμας, ο οποίος τόνισε, πως μπορεί η αρχή για να σωθούν οι τοιχογραφίες της Σαντορίνης να έγινε, αλλά χρειάζονται ακόμη μεγάλοι αγώνες και δωρεές.

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS

Authorised service representations
for major marine equipment
manufacturers.

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360



Η ΑΠΗΧΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Ερχόμεθα προς την θάλασσα!

(Σκέψεις με αφορμή την πρόσφατη έκδοση του λευκώματος
«60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά, 1931-1990»)

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Τώρα που οι πρώτες συγκινήσεις και ο θόρυβος από την εμφάνιση του αναμνηστικού λευκώματος για τα εξηντάχρονα των «Ναυτικών Χρονικών» φαίνεται να καταλαγιάζει, είναι, νομίζω, καιρός να γράψω κι εγώ τις σκέψεις μου για το εγχείρημα και το αποτέλεσμα.

«Για να θυμούνται οι παλιοί και να μαθαίνουν οι νέοι» ήταν η γνωστή ρήση που στερεότυπα σχολίαζε παρόμοιες εκδηλώσεις. Και, πράγματι, πιστεύω, ότι τίποτε δεν επιτυγχάνει καλύτερα αυτόν το σκοπό από τη σχεδόν ακριβή ανάπλαση εκείνων των δυνατών στιγμών του παρελθόντος που έχουν την ικανότητα να συγκινούν, να τέρπουν και να διδάσκουν μαζί.

Να θυμούνται... Εξήντα χρόνια είναι πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και, δυστυχώς, λίγοι πια εκείνοι που μπορούν να αναχθούν στις αρχές της έκδοσης των «Ναυτικών Χρονικών» κάνοντας χρήση της μνήμης. Οι την ώριμη ηλικία διανύοντες (ανάμεσά τους και ο γράφων) έχουμε τις μνήμες της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου, των δεκαετιών του 50 και 60, τότε που η εκκίνηση για τη Μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία είχε πια δοθεί και αφού είχε ευοδοθεί ο αγώνας για τα «λίμπερ-τυ» και είχε αρχίσει «Η Νέα προς την θάλασσαν Εξόρμησης» (1945-1950).

Αν όμως το αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» αποτελεί για τη μέση ηλικία την καταγραφή των ναυτιλιακών πραγμάτων που συνδέονται με τη νιότη τους και φτάνουν μέχρι τις ώριμες μέρες τους, για τους νεώτερους είναι πρωταρχικά πηγή γνώσης, γνώσης ακριβούς, ελεγμένης, εμπεριστατωμένης, απαλλαγμένης από προσωπικά, κοινωνικά, πολιτικά και κάθε άλλου είδους πάθη, και — ως εκ τούτου — μοναδική, πολύτιμη πηγή πληροφορόφορης και αναφοράς. Και ίσως εκεί πρέπει να αναζητηθεί διαχρονικά η εξήγηση του τεράστιου κύρους, της αναμφισβήτητης αυθεντίας

που πάντοτε χαρακτήριζαν τα «Ναυτικά Χρονικά» και τον εκδότη τους, τον αείμνηστο Δημήτριο Κωττάκη, τον άνθρωπο που εξέφρασε την Ελληνική Ναυτιλία, τη βοήθησε να ανδρωθεί, να δράσει, να κατακτήσει τη Γη (κυριολεξία αυτό), και όλα αυτά μέσα από το μικρό και απέριτο γραφείο του, με όπλο μια πέννα και πολύ αγάπη.

Ηλθε, λοιπόν, προς τη θάλασσα ο Δημήτριος Κωττάκης με τα «Ναυτικά Χρονικά», συνεπής προς τον τίτλο και το περιεχόμενο του άρθρου του πρώτου φύλλου (1 Ιανουαρίου 1931), τίτλο που με άπειρο δέος και σεβασμό δανείζομαι για αυτό το άρθρο, έμεινε για περίπου μισό αιώνα κοντά σε εκείνη και τους Εργάτες της και εξακολουθεί ακόμη και εμπνέει με το παράδειγμα και τις υποθήκες του τους συνεχιστές του έργου του.

Τέτοιες σκέψεις γεννά η περιήγηση στις 444 σελίδες του αφιερώματος, όπου, πέρα από τη γλαφυρή παράθεση κειμένων και τη χρονολογικά επιτυχή παρουσίαση της ροής των γεγονότων (τροφή στον ιστορικό του μέλλοντος), πλήθος από φωτογραφίες εποχής, φωτογραφίες προσώπων, πλοίων και μεγάλων στιγμών της Ναυτιλίας μας, μιλούν με τη δύναμη χιλιάδων λέξεων.

Το να συγχαρώ τους πρωτεργάτες της έκδοσης του αφιερώματος ή και να συστήσω σε κάθε άνθρωπο της θάλασσας (σε κάθε Έλληνα) να προμηθευθεί και να μελετήσει το επιτυχές αυτό πόνημα δεν θα ήταν πια πρωτότυπο. Εκείνο που ειλικρινά εύχομαι και προσδοκώ είναι κουράγιο για τους δημιουργούς του για ακόμα περισσότερα έργα που ανάγονται στη σφαίρα του Ωραίου και του Καλού, όπως το περί ου ο λόγος αφιέρωμα.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.

MANNING FILIPINO 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



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

ΦΙΛΟΔΟΞΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΥΠΟΥ Ε3

Οι πέντε μεγάλοι Ευρωπαίοι ναυπηγοί που έχουν συνενώσει τις δυνάμεις τους για τον σχεδιασμό των δεξαμενοπλοίων τύπου Ε3, έχουν στόχο την κατάρτιση πλέον του 25% του μεριδίου της αγοράς νέων δεξαμενοπλοίων.

Αν και κανένα από τα συνεργαζόμενα ναυπηγεία δεν έχει αναλάβει την ναυπήγηση δεξαμενοπλοίου αυτού του μεγέθους λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού των μονάδων της Άπω Ανατολής, οι Ευρωπαίοι ναυπηγοί ελπίζουν ότι το σχέδιο Ε3 θα τύχει της προτίμησης των πλοιοκτητών και θα αναλάβουν την ναυπήγηση περί των 100 από τα 400 δεξαμενόπλοια που θα παραγγελθούν μέχρι το τέλος του αιώνα.

Η μελέτη για το νέο σχέδιο κόστισε περί τα τρία εκατομ. ECU, χωρίς τα πέντε ναυπηγεία να ενισχυθούν με επιχορηγήσεις, είτε από την ΕΟΚ, είτε από κυβερνήσεις, ενώ κατά τη φάση της σχεδίασης δαπανήθηκαν περί τις 25.000 εργατώρες.

Τα ισπανικά ναυπηγεία Astilleros Espanoles (AESA), τα γερμανικά ναυπηγεία Bremer Vulkan και HDW, τα γαλλικά ναυπηγεία του Ατλαντικού και η ιταλική Fincantieri έχουν μία συνδυασμένη ικανότητα επεξεργασίας ατσαλιού περί τους 500.000 τόννους ετησίως και δυναμικό ναυπήγησης δέκα υπερδεξαμενοπλοίων VLCC. Ήδη ορισμένα ναυπηγεία προσφέρουν παραδόσεις για δεξαμενόπλοια τύπου Ε3 στις αρχές του 1994.

Αλλά στο διάστημα των δύο ετών που το σχέδιο χρειάστηκε να ολοκληρωθεί, η αγορά για νέα υπερδεξαμενόπλοια έχει μειωθεί σημαντικά και το ενδιαφέρον των εφοπλιστών για σκάφη VLCC έχει μειωθεί σημαντικά.

Παράλληλα βέβαια τα ναυπηγεία που συμμετέχουν στο σχέδιο Ε3 μπορούν να εφαρμόσουν τα χαρακτηριστικά του νέου τύπου στις κατηγορίες μεγεθών Σουέζμαξ και Άφραμαξ, ενώ σύμφωνα με τον συντονιστή του σχεδίου κ. Χουάν Σαέζ της AESA, η φιλοσοφία του νέου τύπου μπορεί να εφαρμοσθεί σε οποιοδήποτε μέγεθος πλοίου, από VLCC έως μικρά τάνκερς μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Το μεγαλύτερο κέρδος των πέντε ναυπηγικών μονάδων είναι ο υψηλός

βαθμός συνεργασίας που επιτεύχθηκε και για την διατήρησή του οποίου σχεδιάζεται η δημιουργία ενός μόνιμου συγκροτήματος Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας.

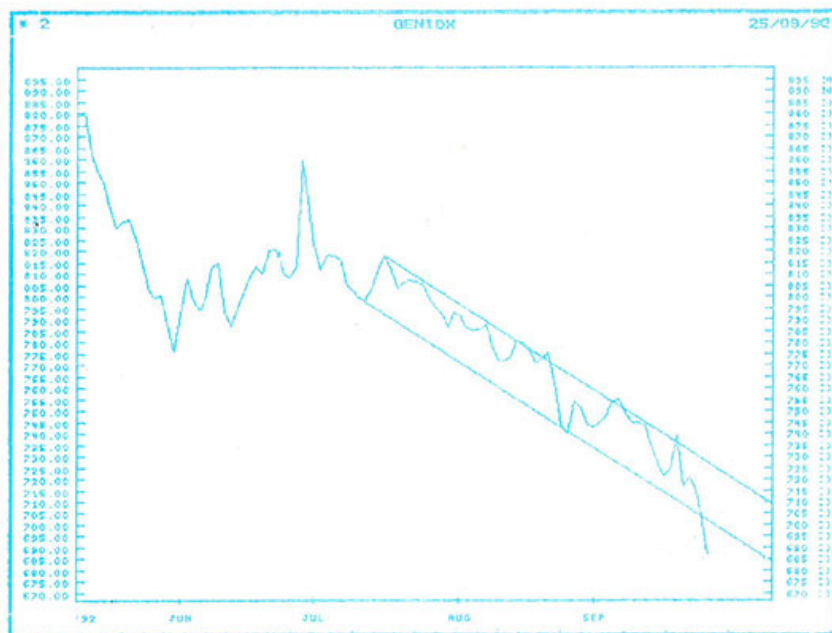
Σύμφωνα με τους σχεδιαστές του ο τύπος Ε3 είναι ανταγωνιστικός έναντι των σχεδίων των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής που αναφέρονται σε σκάφη με διπλά τοιχώματα. Στον τύπο Ε3 οι δεξαμενές φορτίου προστατεύονται

από τοίχωμα πλάτους τεσσάρων μέτρων και διπύθμενο πάχους τριών μέτρων, που είναι τοποθετημένα κατά τρόπο που να διευκολύνει τις επιθεωρήσεις και τις διαδικασίες συντήρησης.

Σαν εναλλακτική πρόταση μπορεί να προσφερθεί η γαλλική παραλλαγή στην οποία μία χαμηλότερη δεξαμενή μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως διπύθμενο αλλά και για τη μεταφορά φορτίου στις περιοχές εκτός κυρώσεων του ΟΡΑ '90.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Το Χρηματιστήριο Αθηνών



Σημαντικές αναταραχές δημιουργήθηκαν στα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια το περασμένο δεκαπενθήμερο.

Αυτές οι ανακατατάξεις στις διεθνείς αγορές επηρέασαν σε μεγάλο ποσοστό το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών που δεν φάνηκε ικανό ν' αντισταθεί σ' αυτές τις ραγδαίες εξελίξεις.

Ακόμα, η στασιμότητα στον οικονομικό τομέα καθώς και η αναμενόμενη αύξηση των επιτοκίων αποτέλεσαν ανασταλτικό παράγοντα σε τυχόν ανάκαμψη της αγοράς.

Ετσι παρουσιάστηκε πτώση κατά 6,5% στον Γενικό Δείκτη από τις 13/9 μέχρι και τις 25/9.

Το αρνητικό είναι ότι η πτώση αυτή συνεχίζεται χωρίς τυχόν διορθωτικές α-

νόδους, γεγονός που μας κάνει να περιμένουμε και περαιτέρω πτώση.

Οι τεχνικοί δείκτες βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, χωρίς όμως να φανερώνουν επιβράδυνση της πτωτικής πορείας του Γ.Δ.Χ.Α.Α.

Σύμφωνα μ' αυτά, και όπως παρατηρούμε στο διάγραμμα, πραγματοποιήθηκε καθοδική παραβίαση του κάτω ορίου του καθοδικού καναλιού στο οποίο έκανε την κίνησή του ο δείκτης από τα μέσα Ιουλίου.

Θεωρούμε πλέον νέο επίπεδο στήριξης αυτό των 650-660 μονάδων (στόχος της παραβίασης του καναλιού).

Για να υπάρξει ανάκαμψη της αγοράς, έστω και διορθωτικού χαρακτήρα, πρέπει να ανακοινωθούν τουλάχιστον ευ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

νοϊκά κυβερνητικά μέτρα για την οικονομία, να ηρεμήσουν οι ευρωπαϊκές χρηματαγορές και να παραβιάσει ανοδικά ο Γ.Δ.Χ.Α.Α. το επίπεδο αντίστασης των 710 μονάδων (άνω όριο καναλιού).

Η Αγορά Συναλλάγματος

Περίοδος μεγάλων ανακαταξέων το δεκαπενθήμερο που πέρασε, που χαρακτηρίστηκε από την άνοδο του δολλαρίου και του γιέν, αλλά κυρίως με τον κλονισμό του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος (Ε.Ν.Σ.).

Αφορμή υπήρξε το Γαλλικό δημοψήφισμα το αίτιο όμως προϋπήρχε. Το Σύστημα, των σταθερών ισοτιμιών (Ε.Ν.Σ.) δεν μπορούσε να λειτουργήσει από τη στιγμή που οι ανάγκες και οι ρυθμοί των Ευρωπαϊκών οικονομιών διαφοροποιήθηκαν σημαντικά.

Η Γερμανία μετά την ενοποίηση οδηγήθηκε σε πολιτική υψηλών επιτοκίων και δυνατόν μάρκου έτσι ώστε να αντιμετωπίσει το διογκούμενο δημόσιο έλλειμά της και τις πληθωριστικές πιέσεις που αυτό προκαλεί.

Σε αντίθεση οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα η Βρετανία και αυτές του Νότου, βρισκόμενες σε περίοδο βαθιάς ύφεσης, έχουν ανάγκη χαμηλών επιτοκίων για να δώσουν την απαιτούμενη ώθηση στις οικονομίες τους.

Η προϋπόθεση, για την ομαλή λειτουργία του Ε.Ν.Σ. των συγκλινουσών οικονομιών δεν υπήρχε πιά. Η αναθεώρηση των ισοτιμιών ήταν επιτακτική ανάγκη, έκδηλη ήταν όμως η ατομία και η ματαιοδοξία των Κεντρικών Τραπεζών.

Η δύναμη της αγοράς αποδείχτηκε για μια ακόμη φορά ισχυρότερη καθιστώντας αναποτελεσματικές τις παρεμβάσεις τους.

Η υποτίμηση της στερλίνιας και της λιρέτας και η παράλληλη έξοδος τους από το Ε.Ν.Σ. ήταν αναπόφευκτη.

Η άνοδος του δολλαρίου των τελευταίων ημερών κρίνεται ως τεχνική λόγω των αναταραχών στην Ευρώπη καθώς τα βασικά στοιχεία της αμερικανικής οικονομίας παραμένουν αρνητικά, γεγονός που πιθανολογεί την εκ νέου σταδιακή υποχώρησή του, ενώ σημαντική επίπτωση στη διαμόρφωσή του θα

έχει η έκδοση των στοιχείων για την ανεργία στις 2 Οκτωβρίου.

Η στερλίνα φαίνεται ότι θα παραμείνει υπό πίεση. Η πολιτική της Βρετανικής κυβέρνησης, τώρα που το εμπόδιο του Ε.Ν.Σ. δεν υφίσταται πλέον, θα οδηγηθεί σε διαδοχικές μειώσεις των επιτοκίων και στην συνεπακόλουθη διολίσθηση του νομίσματός της, με στόχο την αναζωογόνηση της συρρικνούμενης βρετανικής οικονομίας.

• Συγκρατημένη είναι η διολίσθηση της

δραχμής έναντι των κυριότερων ξένων νομισμάτων από τις αρχές του έτους μέχρι σήμερα.

Συγκεκριμένα, στο διάστημα από τις 2 Ιανουαρίου έως τις 28 Σεπτεμβρίου, η δραχμή υποτιμήθηκε 7,4% έναντι της ECU, κατά 6,4% έναντι του δολλαρίου και 11,1% έναντι του γιέν.

Από τα ευρωπαϊκά νομίσματα, το μάρκο ανατιμήθηκε την ίδια περίοδο έναντι της δραχμής κατά 10,5%, ενώ η λιρέτα υποτιμήθηκε κατά 0,3%.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

Τα μέλη της Πανελλήνιας Ένωσης Πολιτικών Υπαλλήλων Προστασίας Θαλασσίας Περιβάλλοντος του YEN (ΠΕΠΥ/ΠΘΑΠ) μας απέστειλαν για δημοσίευση την ακόλουθη επιστολή:

Οι εργαζόμενοι ναυτικοί στην Υπηρεσία προστασίας θαλασσίας περιβάλλοντος του Y.E.N., ευχαριστούν τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κύριο Αριστοτέλη Παυλίδη για την επίλυση των προβλημάτων τους και τον διαβεβαιώνουν ότι θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προς επίτευξη του κοινού σκοπού για καθαρές θάλασσες και ακτές.

Ο Πρόεδρος του Συλλόγου ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ

Πειραιάς, 17 Σεπτεμβρίου, 1992

ΟΙ ΣΥΝΤΗΡΗΤΕΣ Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Όλα τούτα τα χρόνια που απασχολώ το έγκριτο περιοδικό σας, εξωτερικεύοντας τα αισθήματά μου (ό,τι έχω στην ψυχή μου) και τις σκέψεις μου (ό,τι έχω στο μυαλό μου), δεν ήταν πάνω από δύο τρεις οι περιπτώσεις που ένοιωσα ικανοποιημένος και είπα «μπράβο» ή ακόμα και «ευχαριστώ», σε θετικές ενέργειες

των ιθυνόντων που ικανοποίησαν την ναυτεργατική οικογένεια.

Όλες τις άλλες φορές, γκρίνια, εκκλήσεις, παράπονα, έτσι που υπάρχει φόβος να περιπέσω στο δίστιχο του Ρίτσου: «Το να μιλάς συνέχεια για το άδικο, σαν άδικο μοιάζει», ευτυχώς που υπάρχει και το άλλο. «Μιλά η πληγή, σωστά μιλάει».

Και εδώ έχομε όχι πληγή, αλλά πληγές πυορροούσες. Τις εντοπίσαμε, τις επισήμαναμε, τις φωνάξαμε, αλλά «φωνή βοώντος εν τη ερήμω».

Τελευταία έχομε άλλη μια πληγή.

Το YEN έσπευσε να καταρτίσει Π.Δ. που προωθεί — αν δεν έχει ήδη φθάσει στο γραφείο του Προέδρου της Δημοκρατίας για υπογραφή — με το οποίο ιδρύεται τμήμα ΚΕΣΕΝ Mainteners = Συντηρητών Ε.Ν. για το σύστημα GMDSS, την στιγμή που καμιά τέτοια θέση δεν υπάρχει στο σημερινό πλοίο αλλά και δεν βλέπομε εκ μέρους της εργοδοσίας την πρόθεση να δημιουργήσει στο Ελληνικό εμπορικό πλοίο. Επιπροσθέτως, στις 29/7/92 ακούσαμε όλοι μας από την «Φωνή της Ελλάδας» ότι το NEE με έγγραφό του προς το YEN συμβουλεύει και επισημαίνει να είναι προσεχτικός ο YEN στο θέμα αυτό, ώστε να μην δημιουργήσει ΣΥΝΤΗΡΗΤΕΣ χωρίς αντικείμενο απασχόλησης, δηλαδή ανέργους.

Και εδώ ακριβώς έγινε ό,τι και στο Χιώτικο ανέκδοτο.

«Τραβούσε ο Χιώτης το σχοινί στο

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

δρόμο και φώναζε στους περαστικούς να τραβηχτούν στην άκρη για να μην τους κουτουλίσει το βόδι». Βόδι φυσικά δεν υπήρχε, αλλά πήγαινε για να αγοράσει.

Είναι οφθαλμοφανές ότι ο κ. YEN παρ'αυτήν την κατάσταση από κάποιους και βιάστηκε, δημιουργώντας το προϋστέρον. Κάθε ενέργεια όμως υπεύθυνου φορέα, θα πρέπει να εκπορεύεται μετά από εμπειριστά, μελέτη και σφαιρική μελέτη γιατί ένα λάθος δημιουργεί προβλήματα και στην προκειμένη περίπτωση, προβλήματα σε μερίδα εργαζομένων που ήδη αντιμετωπίζουν πλείστα όσα τεράστια προβλήματα που δεν λύνονται χρόνια τώρα.

Σκεφθείτε να καθήσουν 5-6 μήνες οι σημερινοί Αστυνομησιαστές στα θρανία, να κοπιάζουν, να ξοδεύουν από τα μη πλεονάζοντα χρήματά τους, να χάσουν 2-3 μηνών μισθούς και να πάρουν ένα πτυχίο που δεν θα λείει τίποτα, όντας άχρηστο για και οι Εφοπιστές δεν είπαν ξεκάθαρα αν θέλουν μια τέτοια ειδικότητα στα πλοία τους ή για να το πω πιο απλά, δεν την θέλουν γιατί αν την ήθελαν θα την είχαν δημιουργήσει πολύ πιο πριν, όπως δημιούργησαν σχολές Αστυνομησιαστών, τότε που χρειαζόνταν Αστυνομησιαστές στα πλοία τους.

Η σωστή σειρά ήταν: Να φρόντιζε το YEN να είχε την σύμφωνο γνώμη της ΕΕΕ και μετά να προχωρήσει στην ίδρυση Σχολής με το σχετικό Π.Δ. κλπ.

Φυσικά έχουμε και το προηγούμενο: Ιδρύθηκε σχολή REO, που και αυτών των 200 περίπου μετεξελεγχμένων Αστυνομησιαστών το πτυχίο, έχει την ίδια μοίρα με των υπό ίδρυση Σχολή Συντηρητών, δηλαδή, είναι άχρηστο.

Το πρόβλημα που θα αντιμετωπίσουν οι Αστυνομησιαστές κάποιας ηλικίας, υπάρχει. Πρόβλημα που με κατανόηση και περίσκεψη φροντίδα οφείλουν Πολιτεία και εργοδοσία να αντιμετωπίσουν και να επιλύσουν, γιατί έχουν ιερή υποχρέωση να το κάνουν. Τους τρόπους θα τους βρουν οι ίδιοι.

Δεν έχει το δικαίωμα το YEN να και η ΠΕΡΡΑΕΝ να δημιουργεί άλλο ένα πρόβλημα στην τάξη αυτή των ναυτανθρώπων που πρόσφεραν τόσα πολλά επί τόσα χρόνια στο οικοδόμημα που λέγεται Ελληνική Ναυτιλία, όπως δεν έχει το δικαίωμα και η εργοδοσία να αποποιείται των ευθυνών της και να μην παίρνει θέση ξεκάθαρη για το μέλλον της ειδικότητας αυτής. Αν πει κάποιος ότι τους δώσαμε την ευκαιρία να γίνουν Αξιωματικοί γεφύρας, θα πει την μισή αλήθεια γιατί δεν μπορούν όλοι να γίνουν Ανθυποπλοίαρχοι λόγω ηλικίας, μυωπίας ή αχρωματοψίας. Αυτοί δε οι κάποιες ηλικίας, έχουν παιδιά που σπουδάζουν και έχουν υποχρέωση να τα βοηθήσουν. Η εργοδοσία έχει υποχρέωση να πει ξεκάθαρα και τώρα τι θέλει, και για πόσα χρόνια.

Επικρατεί μια τρομερή και δικαιολογημένη ανασφάλεια στους ανθρώπους αυτούς. Διακατέχονται από αγωνία για το μέλλον τους και το μέλλον των οικογενειών τους. Ποιος έχει το δικαίωμα να συντηρεί και να επιτείνει αυτή την αγωνία και να φέρνει σε απόγνωση μια μερίδα ανθρώπων που η τεχνολογία (;), η ανταγωνιστικότητα του πλοίου εξοστρακίζει από τον τομέα εργασίας τους;

Ευθύνες έχουν: Το YEN, η ΕΕΕ, η ΠΝΟ, η ΠΕΡΡΑΕΝ ευθύνες που πρέπει να αναλάβουν ο καθένας μόνος τους και όλοι μαζί, χωρίς να χρησιμοποιούν την μέθοδο του πίνγκ - πόνγκ με μπαλάκι τον Αστυνομησιαστή, έναν αδύναμο εργαζόμενο.

Ευελπιστώ στην δική σας θετική τοποθέτηση μια και η φωνή σας είναι πιο δυνατή.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ
Αστυνομησιαστής

Μάλαγγα 18 Αυγούστου, 1992

ΕΝΑΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΧΑΡΤΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Δια του παρόντος τηλεγραφήματος, ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του υπό Ελληνική σημαία δεξαμενοπλοίου «Κρήτη Φιλοξενία» εκφράζουμε την αγανάκτηση και αποτροπιασμό μας διότι εις τον νεοεκδόθεντα (Απρίλιος 1992) χάρτη του Αγγλικού Ναυαρχείου Β.Α. Chart NO.4004 το κράτος των Σκοπίων αναγράφεται ως Macedonia. Παρακαλούμε όπως ενεργήσετε τα δέοντα δι' απόσυρση του ανωτέρω χάρτου.

«ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ»

Εν πλώ, 18 Σεπτεμβρίου, 1992

Σημ. Συντ.: Αντίγραφο του παραπάνω τηλεγραφήματος διαβιβάστηκε από τα «Ναυτικά Χρονικά» στον υπουργό Ε.Ν. κ. Αριστ. Παυλίδη, με την παράκληση να ενημερώσει και το Υπουργείο Εξωτερικών.

We can help...

Your agents in Jeddah
and in all Saudi Arabian ports

AL - FASSEL SHIPPING CO. JEDDAH S. ARABIA

- Ships agents
- Cargo surveyors
- Ships surveyors
- Provisions
- Bunkers

24 HOURS SERVICE
SEVEN DAYS A WEEK

TEL.: 6486224 - 6484265
FAX: 6475192
TLX: 607135 FLSLSP SJ

REPRESENTATIVES IN GREECE:

CAMEL SHIPPING LINE Co. Ltd.

102-104 Kolokotroni Str. Piraeus
Tel: 4132904-4127423
Fax: 4113372
Tlx: 211960 CORF GR.

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



“MEDOV”®

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΣΥΓΚΙΝΗΣΗ του φίλτατου Λουκά Χατζηϊωάννου καθώς δεχόταν τα συγχαρητήρια των παιδιών του (του Πόλυ και του Στέλιου καθώς και της Κλέλιας και του Γιάννη Φράγκου) για την προσφορά του προς το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας που εκφράσθηκαν με τέσσερις απλές λέξεις — «πάντα τέτοια» και «πάντα άξιος» — ήταν εμφανώς πολύ μεγαλύτερη και εντονότερη από εκείνη που του πρόσφεραν τα θερμότερα, πράγματι, χειροκροτήματα στα οποία ξέσπασε το εκλεκτό κοινό που παραβρέθηκε το βράδυ της 17ης Σεπτεμβρίου στα εγκαίνια του εν λόγω Ιδρύματος στο ξενοδοχείο της «Μεγάλης Βρεταννίας», όταν κλείνοντας την ομιλία του υπογράμμισε ότι «σήμερα δεν επιτρέπεται να πεθαίνει κανείς από την καρδιά του».

Στην ομιλία του ο κ. Χατζηϊωάννου επισήμανε τις επιπτώσεις — συναισθηματικές, οικονομικές και κοινωνικές — από τις χιλιάδες θανάτους που σημειώνονται κάθε χρόνο στην Ελλάδα από έμφραγμα και από τις χιλιάδες επίσης περιστατικά καρδιαγγειακών παθήσεων που δεν οδηγούν βέβαια στο θάνατο αλλά αναγκάζουν εκείνους που τις υφίστανται είτε να σταματήσουν εντελώς, είτε να περιορίσουν αναγκαστικά τη δραστηριότητά τους. Υπογράμμισε επίσης ότι η σύγκριση των αριθμών δείχνει ότι η αύξηση των καρδιαγγειακών νοσημάτων είναι ένα σύμπτωμα των καιρών και κατά συνέπεια είναι αναστρέψιμη, πράγμα που έγινε ήδη σε μερικές χώρες και πρέπει και εμείς να ακολουθήσουμε, να συνειδητοποιήσουμε το πρόβλημα και να το αντιμετωπίσουμε με τη βοήθεια

των γιατρών με τους οποίους πρέπει να υπάρχει άμεση επικοινωνία. Το κενό που υπήρχε στον τομέα αυτόν καλύπτει πλέον το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας που ξεκίνησε με την πρωτοβουλία επωνύμων Ελλήνων καρδιολόγων και τη συμπαράσταση των φίλων του Ιδρύματος, στόχοι του οποίου είναι κατ' αρχήν η ενημέρωση, η παροχή υποτροφιών, η υποστήριξη ερευνητικών εργασιών, η οργάνωση συνεδρίων κλπ.

Στην εκδήλωση μίλησαν επίσης οι καθηγητές κ.κ. Παύλος Τούτουζας και Ευτύχιος Βορίδης, αντιπρόεδρος - διευθυντής του ΕΛ.Ι.ΚΑΡ. και μέλος του Δ.Σ. του Ιδρύματος αντίστοιχα, ο δημοσιογράφος και διευθυντής του «Βήματος» κ. Σταύρος Ψυχάρης, γεν. γραμματέας του ΕΛ.Ι.ΚΑΡ., ο εφοπλιστής κ. Ιάκωβος Τσουνής, ο τ. Υπουργός και τ. επίτροπος ΕΟΚ κ. Γεώργιος Κοντογεώργης, μέλη του Δ.Σ. του ΕΛ.Ι.ΚΑΡ. και ο Ολλανδός καθηγητής της Καρδιολογίας του Πανεπιστημίου Erasmus του Ρότερνταμ και τ. πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Καρδιολογικής Εταιρίας και Σύμβουλος της ΕΟΚ κ. Paul Hugenholz, ενώ ειδική παρουσία έκανε με απαγγελία ποιήματος ο κ. Δημήτρης Χόρν.

Εν κατακλείδι μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι από τον τομέα της Ναυτιλίας έχει ξεκινήσει μια συστηματική προσπάθεια προς την κατεύθυνση της προλήψεως των καρδιαγγειακών νοσημάτων με το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας στο οποίο προεδρεύει (και συνεισφέρει) ο κ. Λουκάς Χατζηϊωάννου και της αντιμετώπισης των καρδιοπαθειών με το Ωνάσειο Καρδιολογικό

Κέντρο.

ΟΙ ΕΠΙΤΑΓΕΣ με τη σύνταξη του Οκτωβρίου ταχυδρομήθηκαν κανονικά (στις 24 Σεπτεμβρίου) στους συνταξιούχους του ΝΑΤ, αλλά ουδείς είναι σε θέση να γνωρίζει αυτή τη στιγμή τι θα γίνει από την 1 Ιανουαρίου 1993 και εν συνεχεία μετά την αρνητική διάθεση των εμπορικών Τραπεζών να συνεχίσουν τη δανειοδότηση των ασφαλιστικών οργανισμών και των δημοσίων επιχειρήσεων ακόμη και εάν έχει εξασφαλισθεί η εγγύηση του Δημοσίου. Το χειρότερο και το ανησυχητικότερο εν προκειμένω είναι ότι ουδείς — από εκείνους που έπρεπε — ασχολήθηκε με το θέμα αυτό που έπρεπε να έχει συνεγείρει τους πάντες για να αντιμετωπισθεί ο άμεσος πλέον κίνδυνος να παραμείνουν οι συνταξιούχοι μας χωρίς συντάξεις.

ΘΟΡΥΒΟΣ, λοιπόν, και για το κλοφέν το οποίο χρησιμοποιείται για την ψύξη των μετασχηματιστών παλαιού τύπου, μία μάλιστα εφημερίδα έσπευσε να μιλήσει για «τοξική βόμβα στο Σαρωνικό» επειδή στο μετασκευαζόμενο κρουαζιερόπλοιο «Όσσαν Μάτζεστου» το οποίο έχει μεθορμισθεί στον Όρμο της Ελευσίνας μετά τη διακοπή των εργασιών μετασκευής υπάρχουν μετασχηματιστές στους οποίους χρησιμοποιείται αυτό το τοξικό υλικό.

Σύμφωνα με πληροφορίες που υπάρχουν στον Πειραιά, το πρόβλημα με το συγκεκριμένο πλοίο δεν είναι το κλοφέν αλλά η διακοπή των εργασιών μετασκευής που γίνονταν με γενναία χρηματοδότηση

TOUMASSIS

**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

**Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA**

κρατικών Τραπεζών οι οποίες αν δεν ολοκληρωθεί η μετασκευή κινδυνεύουν να χάσουν πολλά — η διακοπή λέγεται ότι οφείλεται σε διαφορές των συμπλοιοκτητών και κυρίως στην άρνηση του ενός εξ αυτών να συνεχίσει τη χρηματοδότηση της μετασκευής εξ ιδίων.

Στο μεταξύ κάπου εγράφη ότι ο θόρυβος για το κλοφέν οφείλεται στον ανταγωνισμό ναυτιλιακών εταιριών, στο θέμα αναφέρθηκε και ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης ο οποίος είπε ότι «δεν έχουν όλα κλοφέν» (τα πλοία που είναι παροπλισμένα στον όρμο της Ελευσίνας), ενώ στο ναυτιλιακό περίγυρο

αναφέρεται μόνον το «Όσσαν Μάτζεστου» και κανένα άλλο και πρόβλημα υφίσταται στον ΟΛΠ που ανακοίνωσε ότι προχωρεί στην αντικατάσταση των παλαιών μετασχηματιστών στους οποίους εχρησιμοποιείτο το κλοφέν.

ΠΑΛΑΙΟΣ και πολύ καλός φίλος από τον ναυτιλιακό περίγυρο μας τηλεφώνησε για να παρατηρήσει ότι η ελευθεροστομία της στήλης ενοχλεί ορισμένους και ότι καλό θα ήταν όσα αναφέρονται σ' αυτήν να γράφονται ανωνύμως υπό την σκέπη των «Ναυτικών Χρονικών». Στην παρατήρηση του φίλου υπάρ-

χει ισχυρότατος αντίλογος — αν ένας δημοσιογράφος σταματήσει για οποιοδήποτε λόγο να εκφράζει ελεύθερα και με παρρησία τις απόψεις του σταματάει αυτομάτως να υπηρετεί την ελευθεροτυπία που είναι το άλφα και το ωμέγα της δημοσιογραφίας και για την οποία πρέπει να μάχεται ανελλιπώς και υπό οποιοσδήποτε συνθήκες και φυσικά ανεξάρτητα από τις συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν.

Η στήλη, λοιπόν, δεν υποστέλλει τη σημαία και συνεχίζει.

ΟΙ ΛΗΣΤΡΙΚΕΣ επιθέσεις σε υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιριών ή και σε ναυτιλιακές ή παραναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να σταματήσουν με το μαχαίρι για πολλούς και ποικίλους λόγους. Και για να σταματήσουν ένας μόνον τρόπος υπάρχει και που είναι η προστασία την οποία παρέχουν εξειδικευμένες επιχειρήσεις, δεδομένου ότι τα Σώματα Ασφαλείας δεν μπορούν να ασχοληθούν, όπως είναι αυτονόητο, με την προστασία των υπαλλήλων ιδιωτικών επιχειρήσεων κατά τις συναλλαγές τους με τις Τράπεζες κλπ.

Πρόσφατα η στήλη είχε αναφερθεί σε μια τέτοια επιχείρηση, την «Rota Marine Security», η οποία δεν ασχολείται μόνον με την προστασία πλοίων και σκαφών παντός τύπου — στην προβλήτα του λιμανιού, στις μαρίνες αλλά και στο ταξίδι — αλλά παρέχει τις υπηρεσίες της σε κάθε τομέα που απαιτείται εξειδικευμένη προστασία, όπως Τράπεζες, επιχειρήσεις παντός είδους, επιχειρηματίες, περιλαμβανομένων και των οικιών τους κλπ. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο Διοικητικό Συμβούλιο της εν λόγω εταιρίας περιλαμβάνονται ένας αντιναύαρχος του Πολεμικού Ναυτικού, ο κ. Περιανδρος Λαμπίρης, επίτιμος Υπαρχηγός του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Αμύνης, ένας υποναύαρχος, επίσης του Π.Ν., ο κ. Κων. Καρλής, δύο υποναύαρχοι του Λιμενικού Σώματος, οι κ.κ. Α. Βαστ. Δημαράκης και Ηλίας Πιερράκος, δύο υποστράτηγοι της ΕΛ.Α.Σ, οι κ.κ. Ιωάν. Φλετούρης και Γεώργ. Αναγνωστόπουλος, ένας αρχιπύραρχος της Π.Υ., ο κ. Εύστ. Γεωργούσης και δύο δικηγόροι, η κ. Shadab Mariam, ειδικευμέ-

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and
workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE
REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

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

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

νη στο ναυτιλιακό δίκαιο και ο κ. Βασ. Κουγέας, επίκουρος καθηγητής του Παντείου Πανεπιστημίου. Η Rota Marine Security διαθέτει φρουρούς — άνδρες και γυναίκες — ένστολους ή μή, άριστα εξοπλισμένους και ειδικά εκπαιδευμένους για τη φύλαξη πλοίων και σκαφών αλλά και επιχειρήσεων και επιχειρηματιών. Επίσης η εταιρία διαθέτει και θάλαμο επιχειρήσεων που λειτουργεί ημέρα και νύκτα ολοκληρωτο το έτος και εξασφαλίζει τον άμεσο συντονισμό των ενεργειών που απαιτούνται για την ασφαλή φύλαξη και προστασία εκείνων που τελούν κάτω από την προστατευτική της ομπρέλλα.

ΜΕ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού αίρονται και τα τελευταία εμπόδια που υπήρχαν για την εργασία ναυτικών υπηκόων των κρατών - μελών της ΕΟΚ (εκτός των πλοιάρχων) σε πλοία με Ελληνική σημαία ή και αντιστρόφως, δηλαδή Ελλήνων ναυτικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους - μέλους της ΕΟΚ, η υπη-

ρεσία των οποίων σε τέτοια πλοία λαμβάνεται υπ' όψει και για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αγαθό το οποίο όμως δεν απολαμβάνουν οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ.

Υπενθυμίζουμε ότι οι ενδιαφερόμενοι, που έχουν μείνει στάσιμοι, αλλά και η στήλη είχαν υποστηρίξει ότι με το προαναφερθέν Π.Δ. θα μπορούσε να τακτοποιηθεί — με μία μεταβατική διάταξη — και το δικό τους ζήτημα αλλά φαίνεται ότι και πάλι επικράτησαν αντιλήψεις που δεν έχουν καμία σχέση με τη σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα. Δυστυχώς.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ξένοι δικηγόροι από χώρες μέλη της ΕΟΚ άρχισαν να καταφθάνουν για να ασκήσουν τη δικηγορία στην Ελλάδα. Ήδη τρεις από αυτούς, δύο Γερμανοί και ένας Βέλγος, υπέβαλαν αιτήσεις για να εγγραφούν στο μητρώο του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών και όπως εκτιμούν εκπρόσωποι του

ΔΣΑ, οι εν λόγω δικηγόροι θα ασχολούνται κυρίως με υποθέσεις ναυτικού ή εμπορικού δικαίου. Επίσης εκπρόσωποι του ΔΣΑ εκτιμούν ότι οι αιτήσεις αυτές δεν θα είναι οι μοναδικές και ότι θα υπάρξουν και άλλες και όχι βεβαίως μόνον για τον Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών.

Η ΣΤΗΛΗ επαναλαμβάνει την περίπτωση της οικογενείας ναυτικού μας που χάθηκε πρόωρα και συνεπεία μιας σειράς αλληπαλλήλων ατυχιών έχει περιέλθει σε δύσκολη οικονομική κατάσταση που την οδηγεί στην ανάγκη να διαθέσει προς πώληση τα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» των τελευταίων 18-19 ετών τα οποία είχε στην κατοχή του ο προστάτης της. Και ταυτόχρονα εκφράζει την ελπίδα ότι θα βρεθεί κάποιος που χρειάζεται τη σειρά αυτή των «Ναυτικών Χρονικών» για να βοηθηθεί παράλληλα και η συγκεκριμένη οικογένεια.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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





TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



Σκέψεις που μας γεμίζουν αισιοδοξία

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗ

Αφορμή για τις σκέψεις που ακολουθούν μας έδωσε το δεύτερο τεύχος του 1992 του περιοδικού 100Α - 1 που εκδίδει ο Lloyd's Register, στο οποίο φιλοξενήθηκαν οι πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις του κ. Μιχάλη Φ. Λυκιαρδόπουλου για την Ναυτιλία, κάτω από τον τίτλο «A tradition of innovation».

«Είναι ωραίο όταν η εταιρική φιλοσοφία που υποστηρίζεις τα τελευταία 100 χρόνια, έρχεται ξανά στη μόδα», σημειώνει ο κ. Λυκιαρδόπουλος από το γραφείο του στο κτίριο του Baltic Exchange, στη θέση από την οποία ο πατέρας του και ο παππούς του διηύθυναν την οικογενειακή επιχείρηση Lykiardopoulos & Co. που ίδρυσε πριν 100 χρόνια ο αείμνηστος Νικόλαος Δ. Λυκιαρδόπουλος.

Στο δημοσίευμα ο Μιχ. Λυκιαρδόπουλος περιγράφει το πλέον πρόσφατο σχέδιο της επιχείρησης, τη ναυπήγηση του πρώτου στον κόσμο double hull υπερδεξαμενοπλοίου (VLCC). Το πλοίο που πρόκειται να παραδοθεί στις αρχές του επομένου έτους από τα ναυπηγεία της Hitachi Zosen στο Αριάκε, διαθέτει μία σειρά σχεδιαστικών χαρακτηριστικών που το ξεχωρίζουν από παρόμοια πλοία κάνοντάς το ασφαλέστερο και με μεγαλύτερη διάρκεια χρήσιμης ζωής.

Η ανάθεση της ναυπήγησης του πλοίου έγινε στις αρχές του 1990, αμέσως μετά το ναύαγιο του «Εκχον Valdez» και πριν ο OPA '90 γίνει νόμος. Το πλοίο είναι έτσι σχεδιασμένο ώστε όχι μόνο να καλύπτει τις νέες απαιτήσεις της νομοθεσίας 13F του IMO και του OPA '90, αλλά να τις υπερβαίνει. Μεταξύ των χαρακτηριστικών του «Αρόσα», όπως ονομάστηκε προσωρινά το πλοίο, είναι και η τοποθέτηση ενισχυμένου χάλυβα στο εξωτερικό κέλυφος, στο πρωαίο κάλυμμα του πυθμένος και σε άλλες περιοχές που θεωρείται ότι κινδυνεύουν περισσότερο από τη διάβρωση. Στη σχεδίαση και ολοκλήρωση των τεχνικών προδιαγραφών του νέου πλοίου η εταιρία βασίστηκε στις υπηρεσίες και υποδείξεις του Lloyd's Register για τη περαιτέρω βελτίωση της αξιοπλοΐας του πλοίου.

Επιπρόσθετα, όλες οι δεξαμενές έρματος που εφάπτονται με τις δεξαμενές φορτίου, θα εξοπλισθούν με αισθητήρες που θα ανιχνεύουν συνεχώς την ατμόσφαιρα για την ύπαρξη υδρογονανθράκων, καθώς και με συστήματα αδρανούς αερίου αλλά και με συστήματα εξαερισμού. Πέρα όμως από τις τεχνολογικές και



νοτομίες του νέου τους πλοίου, θεωρώ ότι τρία σημεία του δημοσιεύματος παρουσιάζουν ευρύτερο ενδιαφέρον για τα ναυτιλιακά μας πράγματα και μου δημιουργούν το ερέθισμα να επικεντρώσω σ' αυτά την προσοχή των αναγνωστών μας.

Ενα από τα θέματα που θίγει ο κ. Λυκιαρδόπουλος είναι: «Η κατεύθυνση προς την οποία οδηγείται σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς συνεχώς περισσότεροι πλοιοκτήτες επικεντρώνουν την προσοχή τους στο πως θ' εφοδιάσουν τα πλοία τους με τα αναγκαία πιστοποιητικά».

Και πραγματικά αυτή η τάση, η προσπάθεια και η αγωνία εφοδιασμού των πλοίων σήμερα με τα πάσης φύσεως πιστοποιητικά δημιουργεί την αίσθηση του αυτοσκοπού. Αυτό βέβαια ερμηνεύεται ως μια αγωνιώδης προσπάθεια να επιτύχουμε το συντομότερο και με τις ευνοϊκότερες προϋποθέσεις την έκδοση των πιστοποιητικών συμμορφούμενοι κάθε φορά με τις ελάχιστες απαιτήσεις. Αυτός ο στόχος ουσιαστικά μας αποστασιοποιεί από το πλοίο, μας απορροφά εξ ολοκλήρου και ελάχιστα περιθώρια αφήνει για το λειτουργικό του μέρος και την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας του. Ατυχώς κάτω από αυτό το σύνδρομο οι λειτουργικές βελτιώσεις περνούν σε δεύτερη προτεραιότητα και αναπότρεπτα οδηγούμαστε σε μια στυγνή τεχνοκρατική θεώρηση μέσα από την οποία το πλοίο ολόκληρο και η οντότητά του απεικονίζεται πλά-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

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

νω στο φύλλο χαρτιού του πιστοποιητικού. Και ακόμη θα λέγαμε αυτή η αποστασιοποίηση μας οδηγεί σιγά σιγά στην αντίληψη της καθολικής αξιολόγησης του πλοίου μέσα από την εικόνα των πιστοποιητικών.

Και όμως μέσα από την καθημερινή πρακτική αποδεικνύεται ότι ο εφοδιασμός του πλοίου με τα πιστοποιητικά είναι η αρχή της ιστορίας και μόνο η Αρχή.

Γιατί η επικέντρωση των προσπαθειών μόνο κατά την περίοδο της ανανέωσης των πιστοποιητικών υποβάθμισε τις προσπάθειες της λειτουργικής ετοιμότητας στους ενδιαμέσους χρόνους με αποτέλεσμα πολλές φορές να απέχει πολύ η πραγματική κατάσταση του πλοίου από την περιγραφόμενη στα πιστοποιητικά.

Και θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι η διατήρηση της αντιστοιχίας πλοίου - πιστοποιητικού αναπότρεπτα περνά μέσα από τον ανθρώπινο παράγοντα. Με άλλες λέξεις εάν τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και το πλήρωμα δεν ζουν το πλοίο, δεν το προσέχουν και δεν το «πονούν» είναι βέβαιο ότι το λειτουργικό του μέρος θα πάσχει και το χάσμα μεταξύ της πραγματικής κατάστασης του πλοίου και της περιγραφόμενης στο πιστοποιητικό συνεχώς θα μεγαλώνει για να καταλήξει στο υποβαθμισμένο πλοίο (sub standard vessel). Ναι πράγματι ένα substandard vessel με πιστοποιητικά σε ισχύ.

Και ίσως μας δίνεται εδώ η ευκαιρία να τονίσουμε ότι ο κίνδυνος πλέον για την πρόκληση ατυχήματος αλλά και ο κίνδυνος ρύπανσης των ακτών και καταστρο-

φής του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν είναι περισσότερο πιθανός από ένα πλοίο, που θα στερείται κάποιου πιστοποιητικού — επειδή δεν έχει εφοδιαστεί ενδεχόμενα με κάποια συσκευή ή σύστημα — από ότι είναι από ένα πλοίο λειτουργικά υποβαθμισμένο.

Δηλαδή από ένα πλοίο εφοδιασμένο με πλην όμως με μειωμένο επί καθημερινής βάσεως το ενδιαφέρον από τον πλοιοκτήτη και από το πλήρωμά του.

Ίσως ακόμη θα πρέπει να υπομνήσουμε εδώ ότι η παλιά ελληνική συνταγή που ήθελε στενά δεμένο τον πλοιοκτήτη και το πλήρωμα με το πλοίο τους και που αποτελεί ένα από τα «κοινά μυστικά» του ελληνικού τρόπου διαχείρισης των πλοίων έρχεται σήμερα η Διεθνής Κοινότητα (με τον IMO) με νέο «βέρσιον» και με τον μανδύα, του Management Certification για να καλύψει υποχρεωτικά πλέον και σε διεθνή κλίμακα τα λειτουργικά επίπεδα των πλοίων.

Σε μια δεύτερη περικοπή του άρθρου ο κ. Λυκιαρδόπουλος επισημαίνει ότι:

«Δυστυχώς φαίνεται ότι δεν είναι δυνατό να καταφέρουμε ποτέ να απομονώσουμε τα ατυχήματα στην θάλασσα εισάγοντας συνεχώς περισσότερα πιστοποιητικά για κάθε τι στο πλοίο, από το μανάτζμεντ μέχρι την επιθεώρηση των δεξαμενών έρματος».

Και ασφαλώς όσοι ζουν από κοντά το πλοίο και τα προβλήματά του κατανοούν περισσότερο πόσοι παράγοντες — ελεγχόμενοι και εκτός ελέγχου — υπεισέρχονται στην περίπτωση ενός ατυχήματος και ακόμη κατά πόσο οι συνέπειες από το ατύχημα είναι ελέγξιμες ή εκτός δυνατότητας ανθρώπινου ελέγχου.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82485
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

Και εδώ πλέον στο προσκήνιο δεν υπεισέρχεται ο αριθμός των πιστοποιητικών και το περιεχόμενό τους. Αυτά θα αναζητηθούν μεταγενέστερα ίσως για τον καταλογισμό των ευθυνών. Εδώ υπεισέρχεται το λειτουργικό στοιχείο του υλικού που αναφέρεται και περιγράφεται στα πιστοποιητικά. Και η λειτουργική ετοιμότητα του υλικού κάτω από τις πραγματικές συνθήκες δοκιμασίας του αποτελεί μια ολόκληρη φιλοσοφία. Παλαιά μεν αλλά πάντοτε επίκαιρη. Είναι αυτή η φιλοσοφία που έχει σαν άξονα το ανθρώπινο παράγοντα που δίνει το «στίγμα» της αξιοπλοΐας του πλοίου κάθε στιγμή και κάτω από όλες τις συνθήκες. Γιατί ο κίνδυνος του ατυχήματος είναι συνεχής και εκμεταλλεύεται κάθε σφάλμα, ή και αδυναμία του ανθρώπινου παράγοντα.

Και θα υποστηρίζαμε ακόμη ότι είναι αυτός ο ανθρώπινος παράγοντας του κυκλώματος πλοιοκτητή — πλήρωμα που καταξιώνει κάθε φορά ή και αντίθετα καταρρακώνει το κύρος των πιστοποιητικών.

Γιατί κατά κανόνα μαζί με κάποιο ατύχημα καταρρακώνεται συγχρόνως, και γίνεται ένα κομμάτι άχρηστο χαρτί και κάποιο από τα αμέτρητα πλέον πιστοποιητικά του πλοίου.

Το τρίτο θέμα στο οποίο αναφέρεται ο κ. Λυκιάρδopoulos αφορά το substandard tonnage για την οποία πιστεύει ότι μέσα σε μια ναυτιλιακή αγορά κυριαρχούμενη από τους ναυλωτές η αναζήτηση του quality tonnage θα απομακρύνει σταδιακά τα υποσυντμήματα πλοία χωρίς να χρειάζεται να καταφεύγουμε σε νέες νομοθεσίες.

Με άλλες λέξεις ο Μιχάλης Λυκιάρδopoulos θεωρεί ότι ο φυσικός νόμος της επιλογής θα λειτουργήσει και εδώ αφού το substandard tonnage έχοντας συνεχώς και λιγότερες ευκαιρίες απασχόλησης θα παραμεριστεί και σταδιακά θα οδηγηθεί στα διαλυτήρια.

Η σκέψη αυτή πέρα από το ότι αποτελεί μια σωστή προσέγγιση της λειτουργίας της αγοράς στις ναυτιλιακές μεταφορές σαφώς είναι επηρεασμένη και από την ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα, η οποία κατά παράδοση είχε την δυνατότητα μέσα από τις δικές της λειτουργικές δομές να συνεχίσει την εκμετάλλευση πλοίων τα οποία κάτω από την διαχείριση άλλων δεν ήταν ανταγωνιστικά.

Και θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε αυτό το ιδιότυπο ελληνικού τύπου μανάτζμεντ που δεν το χαρακτηρίζει το στεγνό τεχνοκρατικό πνεύμα αλλά αντίθετα το χαρακτηρίζει το ανθρώπινο πρόσωπό του που δημιουργεί το ζεστό κλίμα της κατανόησης, της φιλίας, της ανταπόκρισης και μαζί με αυτό της στοργής και της φροντίδας για το πλοίο και φαίνεται ότι η προηγμένη ναυτιλιακή σκέψη της νέας γενιάς ποτισμένη με την αλμύρα της ναυτικής παράδοσης βρίσκει την έκφρασή της στο ναυπηγούμενο στην Ιαπωνία VLCC «Αρόσα» του Οίκου Λυκιάρδopoulos που θεωρείται ότι είναι ένα πρωτοποριακό δεξαμενόπλοιο.

Ενα πλοίο με λειτουργικούς σχεδιασμούς τέτοιους που να παρέχουν την δυνατότητα στους επιθεωρητές να έχουν προσπέλαση στα σημεία του σκάφους τα οποία όπως αποδείχθηκε είναι ανάγκη να ελέγχονται με

ανθρώπινη παρουσία.

Χωρίς αμφιβολία η λεπτομέρεια αυτή είναι πολύ σημαντική γιατί εκφράζει μια ολόκληρη φιλοσοφία και υλοποιεί παραδοσιακές αρχές λειτουργίας, συντήρησης αλλά και μακροπρόθεσμης εκμετάλλευσης του πλοίου. Και αυτό γιατί όλοι γνωρίζουμε τις δυσκολίες που δημιουργούνται στην πράξη για την επιθεώρηση των σκαφών αυτών σε απρόσιτες περιοχές των δεξαμενών τους.

Και όμως ο πλοιοκτήτης που βλέπει μακροπρόθεσμα το πλοίο του υποβάλλεται σε μια δαπάνη — όχι ευκαταφρόνητη — για να δημιουργήσει διαδρόμους και άλλα συστήματα προσπέλασης των επιθεωρητών, που ουσιαστικά η πρακτική χρησιμότητά τους θα φανεί μετά από μερικά χρόνια.

Ενδεικτικά αναφέρθηκε αυτή η λεπτομέρεια και ενδεχόμενα να υπάρχουν πολλές περισσότερες όπου στην κατασκευή ενός πλοίου έχουμε την θετική συμμετοχή του πλοιοκτήτη.

Μια συμβολή δηλαδή που προχωρεί αρκετά μακρύτερα από τις ελάχιστες απαιτήσεις των Κανονισμών για την απόκτηση του περίφημου πλέον «πιστοποιητικού».

Όμως φαίνεται ότι ο παραδοσιακός εφοπλιστικός Οίκος Λυκιάρδopoulos ξεκινώντας από τον Γενάρχη της Νικόλαο Δ. Λυκιάρδopoulos και έχοντας μια παράδοση στις νέες κατασκευές με τα ατμόπλοια «Φώτης» κοχ. 3.526 ναυπηγήσεως του 1912 το οποίο βυθίστηκε το 1917 κατά την διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και στην συνέχεια το «Νικόλαος Δ.Λ.» κοχ. 5.486 ναυπηγήσεως του 1939 το οποίο βυθίστηκε το 1941 κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο συνεχίζει μεταπολεμικά με τους νέους βλαστούς της οικογένειας στο τιμόνι του. Το τελευταίο νέο τους απόκτημα το δεξαμενόπλοιο «Αρόσα» της νέας γενιάς των δεξαμενοπλοίων VLCC double hull έρχεται να επισφραγίσει την παράδοση της οικογένειας.

Ας ευχηθούμε ότι στην πρύμη του θα κυματίζει περήφανα η ελληνική σημαία.

Ακόμη δε θα ήθελα να προσθέσω ότι παρουσίες στην Ελληνική Ναυτιλία όπως του Μιχαήλ. Φωτ. Λυκιάρδopoulos με σκέψεις κρυστάλλινες αλλά και ποτισμένες με την αλμύρα τεσσάρων γενεών μας δημιουργούν την πεποίθηση και μας γεμίζουν με αισιοδοξία ότι η ναυτιλία των Ελλήνων «πέπρωται» να εξακολουθήσει τον ειρηνικό και δημιουργικό της έργο και την παγκόσμια παρουσία της.

Θα πρόσθετα με την μορφή χαριτολογήματος κάτι το οποίο λέγεται και το οποίο κατά την γνώμη μου απεικονίζει πραγματικά την επαγγελματικότητα των Ελλήνων στην εκμετάλλευση και διαχείριση πλοίων:

«Όταν κάποιος εφοπλιστής απώλεσε το πλοίο του και πήρε κάποια αποζημίωση τον ρώτησα τι θα κάνει τώρα; Και απάντησε με τον πιο φυσικό τρόπο: «Μα είναι πολύ απλό. Θα ασχοληθώ πάλι με τον εφοπλισμό. Δεν γνωρίζω άλλη δουλειά. Θα πεινάσω».

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σās.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί άν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, έμπορικά καί άναψυχής.

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (CYMEPA)

Ένα κορυφαίος Κύπριος περιβαλλοντιστής και ένας πρώην διευθυντής του τμήματος θαλασσιού περιβάλλοντος του IMO θα ηγούνται της Γραμματείας της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (CYMEPA).

Στη συνεδρίαση της 15 Σεπτεμβρίου, 1992 που πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο Καραγιώργη, το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης αποδέχθηκε τον διορισμό του Δρος Μιχαήλ Ιερείδη, ειδικού βιοχημικού και ηγετικού περιβαλλοντιστή στη θέση του πρώτου γεν. γραμματέα της CYMEPA.

Αναπληρωτής γεν. γραμματέας ορίστηκε ο Konstantin Voskresensky, ο οποίος αποδέχθηκε την πρόκληση της νέας θέσης μετά από διακεκριμένη υπηρεσία ως διευθυντής του τμήματος θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO.

Το διοικητικό συμβούλιο εξέφρασε τη πεποίθηση ότι οι δύο αξιωματούχοι θα προσδώσουν κύρος, τεχνική εμπειρία και αποτελεσματικότητα στις προσπάθειες της CYMEPA για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην ίδια συνεδρίαση, επιβεβαιώθηκε η εκλογή του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου ως προέδρου της CYMEPA, με αντιπροέδρους τους κ.κ. Joachim Meyer (Hanseatic) και Αντώνη Παπαδόπουλο (Interiorient / Seascope), ενώ οι κ.κ. Michael Jolliffe (Global Ocean Carriers — Πειραιάς) και Γιώργος Τσαβλέρης (Tsavleris — Λονδίνο) συμπληρώνουν την πενταμελή Εκτελεστική Επιτροπή.

Οι κ.κ. Michael Jolliffe και Γιώργος Τσαβλέρης έχουν επωμισθεί την επιπρόσθετη ευθύνη ανεύρεσης υποψηφίων μελών από την Ελλάδα και την Μεγάλη Βρετανία, τα μεγαλύτερα κέντρα διαχείρισης πλοίων με Κυπριακή σημαία εκτός Κύπρου.

Μεταξύ των μελών του 15μελούς διοικητικού συμβουλίου

της CYMEPA περιλαμβάνονται οι κ.κ. Αντώνης Κουλουκουντής της Kassos Maritime, Γεώργιος Δαλακούρας της Dalex Shipping, Χέρμαν Έντεν της Marlow Navigation, Μένης Καραγιώργης της Karageorgis Lines, Μίνως Κυριακού της Athenian Carriers, Κωστάκης Λουΐζου της Louis Cruises και Χέρμαν Μέσσερ της εταιρίας V Ships (Cyprus).

Τρεις από τις θέσεις του διοικητικού συμβουλίου καλύπτονται από μη εφοπλιστικά μέλη. Αυτές έχουν πληρωθεί από τους κ.κ. Κίκη Κωνσταντίνου, πρόεδρο της Ένωσης Κυπρίων Ξενοδόχων, Φάνο Επιφανίου, πρόεδρο του Κυπριακού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου και Κίκη Λαχαρίδη, πρόεδρο των Κυπριακών Αερογραμμών και της Κυπριακής Λαϊκής Τράπεζας.

Καθήκον του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου είναι να οδηγήσει την Ένωση στην επίσημη έναρξη εργασιών και στην πρώτη Γενική Συνέλευση, η οποία προγραμματίστηκε για τις 10 Μαΐου, 1993, οπότε θα εκλεγεί ένα νέο διοικητικό συμβούλιο με ψηφοφορία όλων των μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου.

Σε εκείνο το στάδιο η σημερινή εκτελεστική επιτροπή ευελπιστεί να αναφέρει τα πρώτα πρακτικά επιτεύγματα της CYMEPA.

Από τις πρώτες ευθύνες του Δρος Ιερείδη και του κ. Voskresensky είναι η οργάνωση ενός φιλόδοξου σεμιναρίου επιμόρφωσης των πληρωμάτων των Κυπριακών πλοίων ώστε να συμμετέχουν συνειδητά και θετικά στην προστασία των θαλασσών.

Ο κ. Χατζηγιάννου ανακοίνωσε ότι τα στοιχεία του επιμορφωτικού κύκλου είναι ήδη κάτω από λεπτομερή εξέταση για αρκετές εβδομάδες, αλλά το διοικητικό συμβούλιο προσμένει με ανυπομονησία την προσφορά στο πρόγραμμα επιμόρ-

φωσης των δύο νεοδιορισθέντων εμπειρογνομόνων της Ένωσης. Όπως υπογραμμίστηκε, βασική ιδέα των σεμιναρίων είναι η ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης στα πληρώματα των πλοίων των εταιριών μελών, καθώς και η ενημέρωσή τους για τις διεθνείς συνθήκες και κανονισμούς σε θέματα ασφαλείας και προστασίας κατά της ρύπανσης.

Η δυνατότητα που προσφέρεται στους ιδιοκτήτες πλοίων με Κυπριακή σημαία καθώς και στους διαχειριστές πλοίων με έδρα τη Κύπρο, να καταστούν πλήρη μέλη θεωρείται ζωτικής σημασίας για τους σκοπούς της CYMEPA.

Επιπλέον, η συμμετοχή στο διοικητικό συμβούλιο μελών που αντιπροσωπεύουν χερσαίες βιομηχανικές μονάδες της Κύπρου με δικαίωμα ψήφου, αποτελεί μια ακόμη διαφορά που επέφερε η CYMEPA στον πρωτοποριακό θεσμό που θέσπισε στην Ελλάδα το 1982 η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERA).

Σημειώνεται ότι η Διακήρυξη Εθελοντικής δέσμευσης της CYMEPA συντάχθηκε από τον Δρα Edgar Gold, ο οποίος είχε συντάξει και την Διακήρυξη της HELMERA.

Τέλος, μια άλλη σημαντική ευθύνη του μόνιμου προσωπικού της Ένωσης είναι η δραστηριοποίηση για επέκταση του αριθμού των μελών.

Στο γεύμα που ακολούθησε άμεσα μετά τη λήξη των εργασιών του συμβουλίου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης ανέφερε ότι η Ελληνική Κυβέρνηση υποστηρίζει πλήρως τους σκοπούς της CYMEPA, όχι μόνο γιατί κάθε προσπάθεια προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος πρέπει να ενθαρρυνθεί αλλά και γιατί η Ελληνική και η Κυπριακή σημαία είναι από κάθε άποψη συμπληρωματικές και όχι ανταγωνιστικές.

Μία πλήρης εικόνα του Κυπριακού Νηολογίου

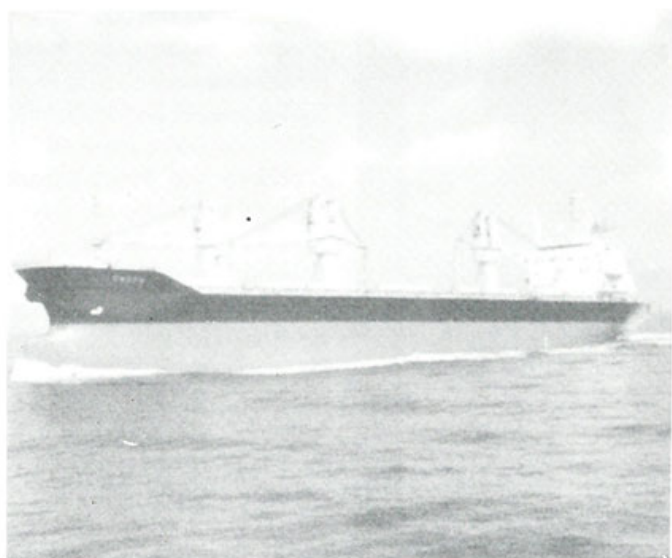
Σημαντική άνοδο παρουσίασε το Κυπριακό νηολόγιο κατά το πρώτο εξάμηνο του 1992.

Συγκεκριμένα ο αριθμός των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων στις 30 Ιουνίου, αυξήθηκε κατά 109 πλοία και έφθασε τα 2.299 με συνολική χωρητικότητα 22.489.100 τον. γκρός, έναντι 21.192.821 τον. που ήταν στο τέλος Δεκεμβρίου 1991.

Η αύξηση από πλευράς χωρητικότητας είναι της τάξεως του 6.12% και φθάνει τους 1.296.279 κόρους, ενώ από πλευράς αριθμού πλοίων είναι 4,7% για το εξάμηνο.

Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζεται η ανάλυση του υπό κυπριακή σημαία στόλου στις βασικές κατηγορίες πλοίων:

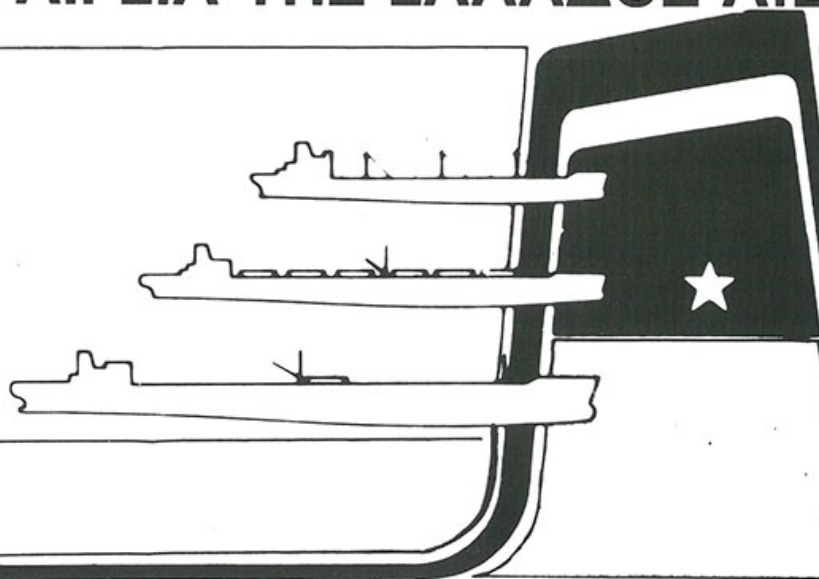
Κατηγορία πλοίου	Αριθμ. πλοίων	Τον. Γκρός
Γενικού φορτίου	646	3.709.631
Κοντεϊνερόπλοια	63	612.385
Μπάλκ Κάρριερς	438	8.978.969
Δεξαμενόπλοια	153	6.279.173
Χημικά / Υγραεριοφόρα	11	62.497
Ο.Β.Ο.΄ς	34	1.834.495
Επιβατηγά	15	73.094
Επιβατηγά/Οχηματαγωγά	16	110.754
Πλοία ψυγεία	70	351.156



Αλιευτικά	66	50.929
Σκάφη Αναψυχής	676	15.885

Αξίζει να σημειωθεί ότι από τη συνολική δύναμη του Κυπριακού Νηολογίου των 2.299 πλοίων, 22.489.100 τον. γκρός στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1992, τα 106 πλοία 661.851 τον. γκρός διατηρούσαν παράλληλα και δεύτερο νηολόγιο.

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

Ο άλλος ρόλος της Ελληνόκτητης Επιβατηγού Ναυτιλίας

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ MARLINES

Πολλές φορές λέγεται — και συνήθως εκλαμβάνεται σαν απλή φραστική διατύπωση — ότι πέραν του αυτονόητου μεταφορικού της έργου — η Ναυτιλία μας λειτουργεί και σαν ένας καλός πρεσβευτής της Ελλάδας στο εξωτερικό. Και αν αυτό πράγματι έχει μια δόση αλήθειας προκειμένου περί του Εμπορικού μας Στόλου, ασφαλώς έχει μεγαλύτερη ισχύ στον τομέα της Επιβατηγού Ναυτιλίας όπου ο ανθρώπινος παράγων, Α και Ω των δημοσίων σχέσεων, είναι καταλυτικός.

Αφορμή για τις παραπάνω σκέψεις μας δίνει η πολύ πρόσφατη περίπτωση της δραστηριότητας της λίαν γνωστής εταιρίας στον τομέα των οχηματαγωγών - επιβατηγών πλοίων Marlines S.A., με ιδιαίτερες επιδόσεις στη γραμμή Ιταλίας — Δυτικής Ελλάδος — Κύπρου.

Μιας γραμμής της οποίας η σημασία για την Ελλάδα και τον τουρισμό της είναι τόσο προφανής ώστε να μη χρειάζεται ανάλυση. Ταυτόχρονα με την άκρως επιτυχή εξυπηρέτηση επιβατών και φορτίων, η Marlines επιτυγχάνει και τη σύσφιξη των παραδοσιακών δεσμών φιλίας με την Ιταλία σε όλα τα επίπεδα.

Απόδειξη των παραπάνω η διοργάνωση των Ιταλικών Καλλιστείων επί του επιβατηγού / οχηματαγω-

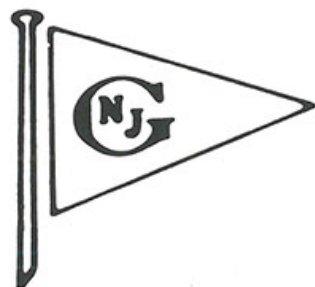


γού «Crown M.» της Marlines μεταξύ 11 και 16 Σεπτεμβρίου, από Αγκόνα μέχρι Πάτρα, όπου και πράγματι χαρήκαμε τη μεγάλη εκδήλωση της Κυριακής 13 Σεπτεμβρίου, μια εκδήλωση στα πλαίσια των Καλλιστείων που, πολύ πέρα από αυτά, έδωσε στους παρισταμένους την ευκαιρία συνάντησης και γνωριμίας μέσα σε ατμόσφαιρα που τόσο καλά ξέρουν να δημιουργούν ο ιδιοκτήτης της Marlines, κ. Μ. Μαραγκόπουλος και η αεικίνητη κ. Σόφη Μαραγκοπούλου με τη συμπαράσταση της Ιταλικής πλευράς που εκπροσωπήθηκε από ένα μεγά-

λο αριθμό προσώπων με υψηλή πολιτική και κοινωνική θέση.

Πέρα από την επιτυχία της επιλογής του συγκεκριμένου — μη ιταλικού — πλοίου εκ μέρους των Ιταλών, παραμένει, βεβαίως, και η διαπίστωση της μεγάλης και επιτυχούς διείσδυσης του Ελληνόκτητου πλοίου στη ζωτική σημασία γραμμή της Ιταλίας χάρις στις άοκνες προσπάθειες ενός αριθμού εμπνευσμένων Ελλήνων ναυτιλιακών επιχειρηματιών που — αντίθετα από τις τάσεις των καιρών μας — επιμένουν να κοιτάζουν και πέρα από το στενό προσωπικό τους συμφέρον.

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η συνεχιζόμενη πτώση της ναυλαγοράς και τον Σεπτέμβριο σε συνάρτηση με την αναταραχή που δημιουργήσαν οι απότομες διακυμάνσεις των Ευρωπαϊκών νομισμάτων επέφεραν μεγάλο προβληματισμό στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους.

Οι πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν αντικατοπτρίζουν την δυσπιστία των αγοραστών όσον αφορά την εξέλιξη της ναυλαγοράς.

Το Biffex διατηρείται στις 1.050 μονάδες αλλά η κίνηση των φορτίων παραμένει μικρή.

Δεξαμενόπλοια: Η Vela που είχε παραμείνει εκτός αγοράς για κάποιο διάστημα έκλεισε τρία ULCC, όμως με πολύ χαμηλούς ναύλους.

Τα Suezmax και Aframax παρουσίασαν κάποια κίνηση, σε κοντινά ταξίδια όμως με μειωμένα επίπεδα.

Τα Πρόντακτ κάρριερς είχαν καλύτερη τύχη και γι' αυτό συγκέντρωσαν το μεγαλύτερο αγοραστικό ενδιαφέρον.

Ξηρού φορτίου: Στα Capesize η υποτονική αγορά πιέζει τις τιμές πωλήσεως σε χαμηλότερα επίπεδα. Τα Panamax κινήθηκαν στο επίπεδο των 7.000 με 9.000 με αποτέλεσμα τα overage να εμφανίζουν την πτωτική τιμή στις πωλήσεις.

Τα Handy / Handymax δεν είχαν καλύτερη τύχη από πλευράς απασχόλησης, ενώ στις πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν παρατηρείται περαιτέρω πτώση και στα πλοία νεώτερης ηλικίας των οποίων οι τιμές συγκρατούνται σε υψηλότερα επίπεδα.

Όπως διαμορφώνεται η κατάσταση το πιθανολογούμενο σενάριο είναι μεγάλη κινητικότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών τους προσεχείς μήνες με γνώμονα την ανανέωση του overage στόλου στα χέρια της Ελληνικής πλοιοκτησίας, καθώς επίσης και ένας ικανός αριθμός πλοίων να οδηγηθεί στις Scrap Yards.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Tanglaw	51.658	1978	7.800.000	Έλληνες
Rubin Stein	37.715	1984	14.500.000	Ταϊβανοί
Singere Victory	31.499	1972	2.100.000	Έλληνες
Bao Shan	111.065	1972	3.800.000	Έλληνες
Gransol	25.886	1986	14.500.000	NYK
Hermanos Carcamo	25.568	1974	1.250.000	Χόγκ Κόγκ
Moleson	37.489	1984	15.000.000	Larsen & Turbo
Star King	34.750	1984	9.200.000	Έλληνες
Juao De Barros	32.209	1971	1.800.000	Έλληνες
Pride Star	27.480	1971	1.800.000	Άγνωστοι
Nova Cosmos	34.560	1984	11.600.000	Τούρκοι
Young Senator	65.850	1989	21.500.000	Ιάπωνες
Mosgulf	33.330	1971	2.900.000	Έλληνες
Alexandroupolis	25.108	1973	2.150.000	Άγνωστοι
Portorol	18.375	1986	7.000.000	Άγνωστοι
Consensus Wind	16.613	1976	3.000.000	Άγνωστοι
Ocean Razor	21.250	1981	6.500.000	Άγνωστοι
Wani Lake	29.446	1985	13.500.000	Νορβηγοί
Korean Topaz	19.374	1978	3.700.000	Έλληνες
Ocean Voice	19.452	1969	1.100.000	Άγνωστοι
Mare Adriacum	44.990	1973	2.100.000	Ιταλοί
Federal Bulker	43.631	1972	8.300.000	Έλληνες
Ellin	35.000	1982	8.300.000	Έλληνες
Samuel Francis	37.600	1977	5.250.000	Άγνωστοι



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

16, II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ ΣΤΡ.
GR - 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ
GREECE

TELEPHONES: 4283686 - 4283692
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283692

Τάνκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Lorado	132.285	1978	8.500.000	Έλληνες
Lensovet	55.728	1989	23.500.000	Naftomar
Mossoviet	55.729	1979	23.500.000	Naftomar
Stavanger				
Ocean	41.465	1991	29.000.000	Λιθουανοί
Seaservice	30.170	1973	3.500.000	Μεσόγειοι
British Wye	25.195	1974	3.100.000	Ιταλοί
Port Vendres	25.253	1973	3.500.000	Άγνωστοι
South Wind	125.505	1972	3.000.000	Έλληνες
Granf West	4.905	1979	2.700.000	Ινδονήσιοι
Charger	25.300	1973	4.500.000	Άγνωστοι
Karoline				
Maersk	339.300	1976	en block	— I
Kirsten Maersk	339.300	1975	26.500.000	Anangel
Unity	124.264	1974	4.500.000	Έλληνες
Sunny Duke	3.402	1977	en block	Άγνωστοι
Sunny Queen	3.402	1976	7.000.000	Άγνωστοι
Tom Mira	2.505	1975	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Esso Providence	22.710	1974	2.200.000	A. Ανατολή
Stavanger Boss	89.000	1985	28.000.000	Πακιστανοί

Τουηντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Lady Aryette	15.017	1972	1.400.000	A. Ανατολή
Kuri	14.500	1976	2.200.000	Πακιστανοί
Aster	16.921	1971	en block	Έλληνες
Mindoro Bay	16.612	1972	en block	—
Beeco Europe	13.560	1972	en block	—
Mercury Cove	12.403	1971	en block	—
Mercury Cape	12.403	1971	7.700.000	—
August	15.315	1969	1.200.000	Κινέζοι
Aquarius	16.008	1972	1.125.000	Έλληνες
Nopal Lily	23.618	1976	4.250.000	Άγνωστοι
Panormitis	14.939	1979	800.000	Έλληνες

Διάφορα

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Handy Kwong	12.192	1974	2.000.000	Έλληνες
Santa Mercedes	12.091	1974	2.750.000	Σιγκαπούρ.

General Urda-	11.644	1978	4.500.000	Άγνωστοι
neta				
Pacific Trader	10.892	1975	1.500.000	Άγνωστοι
Wind Trader	10.403	1970	1.250.000	Άγνωστοι
CGM Bretagne	8.512	1977	4.000.000	Απ. Ανατο-
				λή
Dragon Yildiz	11.723	1975	2.100.000	Έλληνες
Alexandra	4.060	1982	1.500.000	Άγνωστοι
Hai Guang	26.320	1983	15.000.000	Νοτ. Αμερ.
Eden	8.739	1971	1.600.000	Ταϊβανοί
Nathanei	7.600	1979	5.500.000	Κινέζοι
Peruvian Ree-				
fer	8.941	1970	2.400.000	Zodiac
Roman Reefer	8.941	1970	2.400.000	Zodiac
Marmo	1.029	1963	82.850	Έλληνες
Meltemi	995	1958	125.700	Έλληνες
Starogard				
Gdansk	1.881	1971	870.000	Άγνωστοι
Zoe M.	1.280	1953	—	Σύριοι
Asian Venture	36.021	1984	28.000.000	Κινέζοι

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Gryf Pomorski	13.872	1966	160	Ινδοί
Pomorte	13.875	1968	160	Ινδοί
Jaymat Trident	41.617	1966	158	Κινέζοι
Flying Pride	13.777	1965	176	Ινδοί
Pavel Dybenko	26.620	1966	170	Ινδοί
Mistral 1	117.113	1969	130	Μεταπρ.
Maria Dolores	111.224	1974	123	Άγνωστοι
Lake Dolores	290.753	1975	135	Κινέζοι
Northern Dancer	116.287	1970	155	Μπαγκλαν-
				τές
Rosa S	13.656	1969	175	Μεταπρ.
Chou Shan	115.340	1971	148	Κινέζοι
Wise Seas Trident	55.151	1971	158	Κινέζοι
Zeus	168.695	1971	140	Κινέζοι
World Hitachi Zo-				
sen	268.904	1975	133	Πακιστανοί
Global F. Sun	54.940	1972	155	Κινέζοι
Kota Fajr	17.951	1970	180.5	Μεταπρ.
Jong Pyong	12.475	1968	174	Μεταπρ.
Atlantic Patriot	114.410	1971	145	Κινέζοι
Kyrnicos	104.652	1967	147	Μπαγκλαν-
				τές
Anafarta S.	108.649	1968	145	Πακιστανοί
Matterhorn	237.365	1973	137.25	Κινέζοι
Leadership	99.590	1968	153	Μπαγκλαν-
				τές
Wisdom	238.436	1972	143.5	Μπαγκλαν-
				τές

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

So you may rely on our professional hands without reservations

and IMPORTANT

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

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

Is now at your immediate reach to meet your requirements

for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια — Σεπτέμβριος 1972

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Tylsa	TW	12.580	1958	1.043.750
Gimleskog	BC	26.450	1968	5.050.000
Gerwi	BC	25.867	1960	2.030.000
Bulk Trader	BC	16.430	1959	1.500.000
Gratian	TT	95.450	1967	11.500.000
Beau	MT	62.810	1964	7.200.000
Polarsol	MT	35.875	1960	3.145.000
Eleo Maersk	MT	31.000	1959	1.800.000
Ranhay	MT	17.080	1952	445.000
Seaheron	MT	3.106	1967	1.175.000
Seadrake	MT	3.035	1964	875.000

Πριν 10 χρόνια — Σεπτέμβριος 1982

Όνομα		TDW	Έτος	\$
John Bakke	TW	23.304	1978	10.700.000
S.A. Welteurenden	TW	16.362	1966	1.800.000
Benstac	TW	15.926	1968	1.250.000
Najma	TW	14.120	1961	525.000
Frigoartico	Tw	9.735	1974	en block
Frigoantartico	TW	9.735	1974	14.000.000
Freespirit	TW	7.463	1966	615.000
Palladio	TW	4.195	1962	1.000.000
Daitoku Maru No 31	TW	4.185	1974	2.500.000
Niihama Maru	BC	76.323	1971	2.250.000
Edera	BC	46.675	1962	650.000
Queen	BC	45.779	1976	9.300.000
Pacifico	BC	44.029	1966	1.700.000
Triabunna	BC	42.075	1971	2.700.000
Milross	BC	41.602	1974	5.400.000
Gohyo	BC	37.190	1973	1.600.000
Yugoy Maru	BC	32.931	1970	1.300.000
Toyota Maru No 14	BC	30.227	1971	2.700.000
Newhaven	BC	26.996	1966	1.250.000
Phaedra	BC	25.736	1966	1.750.000
Sugela	BC	25.589	1965	850.000
Winsom	BC	21.241	1970	2.300.000
Montigny	BC	19.112	1969	3.000.000
Icaros	BC	17.628	1970	2.550.000
Kostar	BC	16.769	1969	2.200.000

Grand Concordance

ce	TT	267.589	1976	6.000.000
Minerva	TT	236.807	1974	6.000.000
Tank Baroness	MT	132.250	1976	9.300.000
Phillips Oregon	TT	96.093	1964	1.500.000
Kai Hu	MT	86.196	1968	1.770.000
Montebello	MT	38.682	1963	2.200.000
Raffles Bay	MT	29.684	1971	en block
Sentosa Bay	MT	29.684	1971	11.500.000
Iver Swan	MT	23.928	1970	6.000.000
Shoun Maru No. 5	MT	4.837	1978	3.200.000

Πριν 1 χρόνο — Σεπτέμβριος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Atacam	TW	25.000	1976	6.000.000
Mostween 4	TW	21.196	1975	4.350.000
Marine Blue	TW	17.420	1982	en block
Marine Sky	TW	17.420	1982	14.000.000
Freedo	TW	16.698	1979	3.600.000
Yun Teng	TW	15.079	1975	3.500.000
Blue Iris	BC	139.584	1971	5.500.000
Pan Oak	BC	106.993	1968	2.800.000
Monte Chiaro	BC	80.583	1974	7.500.000
Berica	BC	63.880	1982	17.500.000
Mariloula	BC	53.161	1974	7.395.000
Orchid Sea	BC	52.580	1990	16.750.000
Azur	BC	35.136	1983	15.700.000
Transocean Merchant	BC	32.096	1972	4.250.000
Ming Zhu	BC	40.400	1976	8.200.000
Wani Forest	BC	37.528	1978	8.500.000
Master T	BC	34.062	1983	14.150.000
Philippine Victory	BC	29.496	1970	2.500.000
Carlomagno	BC	29.000	1972	3.500.000
Romanee	BC	28.000	1977	7.200.000
Bronson	BC	28.193	1981	10.000.000
Wani Bird	BC	26.354	1981	9.300.000
Ocean Master	BC	26.320	1984	11.000.000
Van Hawk	BC	24.711	1980	9.500.000
Nopal Chery	BC	18.863	1977	4.300.000
Aries	BC	18.208	1982	6.675.000
Star Skoganger	BC	16.900	1977	en block
Star Skarven	BC	16.900	1978	15.750.000
Star Delaware	OBO	129.000	1979	22.500.000
Ocean Voyager	OBO	121.812	1974	10.900.000
Orduna	MT	111.221	1973	8.300.000
Alandia Trader	MT	102.913	1970	4.100.000
Seneca	OBO	84.790	1975	9.500.000
Freesia	MT	79.999	1980	23.000.000
Oscos Sailor	MT	31.594	1974	8.250.000

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. Διεύθυνσης: PRODROMAR

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η Θάλασσα, η Ναυτιλία και το μέλλον της χώρας

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΡΙΓΟΥ

Όταν ο Κροίσος ήταν στο απόγειο της δυνάμεώς του και είχε καταλάβει τις ελληνικές πολιτείες στα παράλια της Μικράς Ασίας, αποφάσισε να πάρει και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Γι' αυτό το λόγο άρχισε να κτίζει ένα στόλο. Ήταν φυσικό αυτό να ανησυχήσει τους νησιώτες, με αποτέλεσμα ο Πιττακός ο Μυτιληναίος να ταξιδέψει στις Σάρδεις, την πρωτεύουσα της Λυδίας και να συναντηθεί με τον Κροίσο.

Όταν τον ρώτησε τι κάνουν οι συμπατριώτες του και οι άλλοι νησιώτες, ο Πιττακός του είπε: «Ετοιμάζουν ένα στρατό από 10,000 ιππείς για να επιτεθούν εναντίον των Σαρδίων». Ο Κροίσος γέλασε. «Μα μπορούν οι νησιώτες να ταβάλουν με το ιππικό του και τον άλλο στρατό μου; Θα τους λειανίσω,» είπε στον Πιττακό.

«Έτσι λένε κι αυτοί με την απόφασή σου να φτιάξεις ναυτικό και να τους επιτεθείς», του απάντησε ο ένας από τους σοφούς της Αρχαίας Ελλάδος και πολιτικός ηγέτης των Λεσβίων. Όπως ήταν φυσικό, ο Κροίσος κατάλαβε το σφάλμα του, σταμάτησε να φτιάχνει πλοία και αντ' αυτού φρόντισε να δημιουργήσει φιλικές σχέσεις με τα νησιά του Αιγαίου.

Το περιστατικό αυτό που μας αναφέρει ο Ηρόδοτος στην Ιστορίαν του, μου τόφερε στο μυαλό μου η

Ο κ. Γιάννης Ρίγος είναι ανταποκριτής του United Press International (UPI) στην Ελλάδα και έχει διατελέσει πρόεδρος της Ενωσης Ξένων Ανταποκριτών.

ανακάλυψη των παπύρων με τους Μυκηναίους, οι οποίοι είχαν πολεμήσει στην Αίγυπτο και το ατύχημα του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου στις ακτές της Μαλαισίας. Ασφαλώς, οι Έλληνες είχαν φτάσει στις ακτές της Αιγύπτου από την εποχή της ναυτοκρατίας του Μίνωα, όπως μας δείχνουν οι τοιχογραφίες της Σαντορίνης.

Αρα οι πάπυροι δεν είναι παρά μια επιβεβαίωση ότι οι Μυκηναίοι των οποίων η πολιτική δύναμη διαδέχθηκε αυτή του Μίνωα, εξακολούθησαν να διαθέτουν ισχυρή θαλάσσια δύναμη και να επιδίδονται σε υπερπόντιες επιχειρήσεις, πράγμα άλλωστε το οποίο επιβεβαιώνει ο πόλεμος της Τροίας.

Όλες οι ενδείξεις αναμφισβήτητα οδηγούν στο ότι άπαξ και οι Κρήτες και οι άλλοι νησιώτες του Αιγαίου εγκαθίδρυσαν την πρώτη θαλασσοκρατία, η θάλασσα υπήρξε η διέξοδος για τα προβλήματά του Ελληνικού Έθνους, η βάση της δυνάμεώς του και ίσως αυτό εξηγεί γιατί οι άνθρωποι οι οποίοι δημιούργησαν τον Ελληνικό Πολιτισμό, κατοικούσαν δίπλα στη θάλασσα.

Ήσαν θαλασσινοί. Ακόμη και πολιτείες οι οποίες κτίστηκαν στα μεσόγεια και διακρίθηκαν σαν στρατιωτικές και όχι ναυτικές δυνάμεις, είχαν πάντοτε στόλους — Σπάρτη, Μακεδονία. Μόνο οι Θηβαίοι δεν έγιναν θαλασσινοί, και ίσως γι' αυτό και η δική τους tour de force (περίοδος κατά την οποία έπαιξαν σημαντικό ρόλο στα κοινά) υπήρξε τόσο σύντομη.

Εξετάζοντας τα κύρια στοιχεία τα οποία βοήθησαν τους Έλληνες της αρχαϊκής και της κλασσικής περιόδου να μεγαλουργήσουν και ασφαλώς ήταν μεγαλούργημα η άμυνα κατά των Περσών και η διατήρηση της ανεξαρτησίας των Ελλήνων, όπως κατόπιν και η διάλυση της Περσικής Αυτοκρατορίας και η κατάκτηση της Μέσης Ανατολής από τους Μακεδόνες — ασχέτως αν είχαν τελικά αρνητικά αποτελέσματα για την Ελλάδα — βλέπουμε ότι στην πρώτη σειρά ήταν η Ναυτιλία και η δημιουργία πολεμικού ναυτικού. Σε δεύτερη μοίρα ήταν ο εξοπλισμός του Έλληνα οπλίτη και η δημιουργία των οργανωμένων φαλλαγών με τις οποίες έμαθαν να πολεμούν όλοι οι Έλληνες από τον έβδομο προ Χριστού αιώνα και μετά.

Διαβάζοντας τον Όμηρο, βλέπεις κανείς ότι στην εποχή του, το ναυτικό ήταν κυρίως μεταφορικό μέσο και ότι ο πόλεμος γινόταν μπουλου-

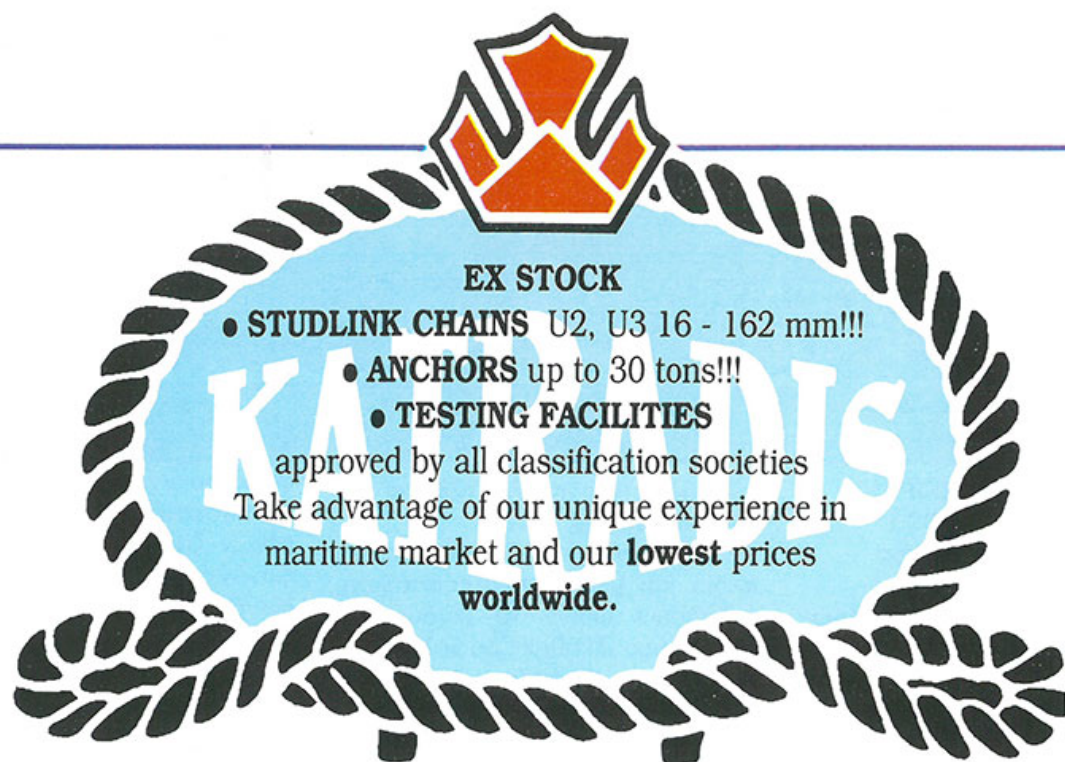
KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

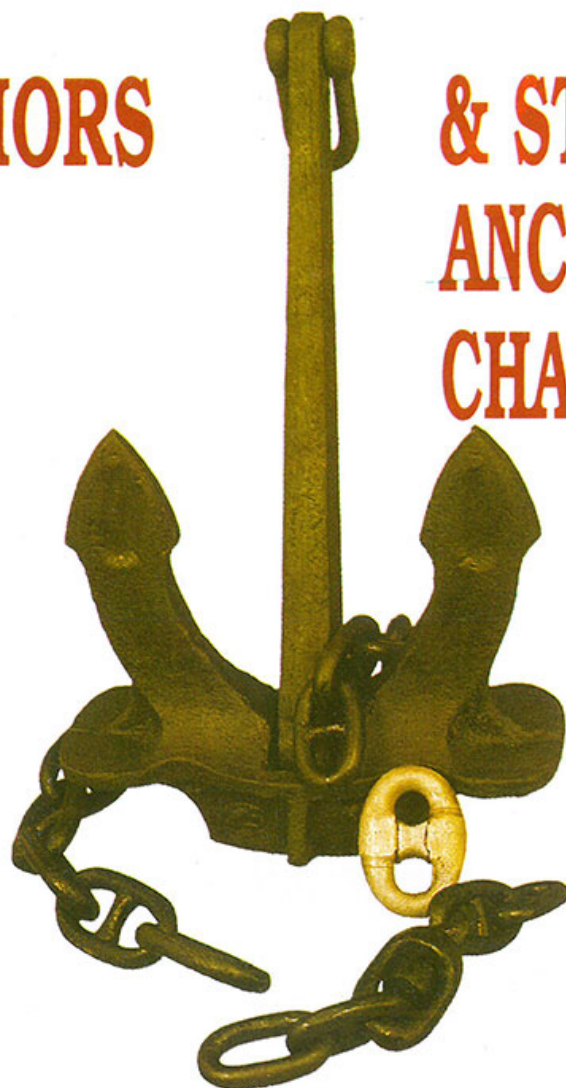
TELEX: 218028
TELEFAX: 8055044
TELEPHONE: 8055042-43, 8055421-23



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜ. ΠΡΩΤ. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΡΙΘΜ. 1825/1991

Πρόεδρος: Σπ. Λεμπιδάκης

Εισηγήτρια: Ευγ. Προγάκη

Δικηγόροι: Γ. Φασόλης, Μ. Πρωτοψάλτου

Θαλάσσια αρωγή. Έννοια. Χαρακτήρας. Στοιχεία. Καταβολή αμοιβής και εξόδων. Προσδιορισμός εξόδων και δαπανών. Μη αποκατάσταση αποθετικής ζημίας. Ρυμούλκηση. Έννοια. Στοιχεία. Δικονομικά. Ανάκληση απόφασης επιβολής ασφαλιστικών μέτρων από το Δικαστήριο της κύριας δίκης (άρθρ. 697 παρ. 1 ΚΠολΔ.).

Θαλάσσια αρωγή. Έννοια.

Αποτελεί κάθε πράξη βοήθειας ή διάσωσης πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, των επ' αυτού πραγμάτων, του ναύλου, του φορτίου ή των επιβατών εφ' όσον έχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, ανεξάρτητα αν παρέχεται σε ανοικτή θάλασσα, σε όρμο ή λιμάνι.

Χαρακτήρας. Αποτελεί ιδιότυπη σύμβαση μίσθωσης έργου, καταρτιζόμενη και σιωπηρά. (Υποστηρίζεται επίσης ότι πρόκειται περί ενοχής ευθέως από το νόμο).

Στοιχεία. Ωφέλιμο αποτέλεσμα (αποτελεσματική πράξη).

Κινδυνός. Ακόμη και όταν δεν είναι άμεσος ή επικείμενος αρκεί να είναι πολύ ενδεχόμενος και πιθανός και να δικαιολογεί την παροχή βοήθειας.

Πραγματικά περιστατικά. Μηχανική βλάβη πλοίου 6-7 μίλια από ακτές Βεγγάζης. Κλήση πλοιάρχου μέσω VHF σε παραπλέον πλοίο να δώσει σχετικό σήμα στο (αρωγό) πλοίο που εγνώριζε ότι πλέει εκεί κοντά. Ένταση ανέμων 3-4 μποφόρ. Το βάθος όπου βρισκόταν το κινδυνεύον ήταν 15-20 μέτρα σε απόσταση 6-7 μίλια από τον Κόλπο της Βεγγάζης, με θαλάσσια ρεύματα

που εκινούντο παράλληλα και όχι κάθετα προς τις ακτές.

Πρόσδεση με κάβο στο αρωγό πλοίο και μετά από προσπάθειες τεσσάρων ωρών το κινδυνεύον πλοίο ρυμουλκήθηκε ασφαλώς στο λιμάνι της Βεγγάζης. Κατά την πρόσδεση με κάβο τα δύο πλοία δεν ήλθαν σε καμία επαφή. Μη ύπαρξη κινδύνου. Στοιχεία κρίσης. Η μικρή ένταση των ανέμων. Η μη αποδοχή προσφοράς βοήθειας παρακειμένου πλοίου παρά μόνο του συγκεκριμένου (αρωγού) πλοίου που βρίσκονταν 15-20 μίλια μακριά. Η μη ύπαρξη υφάλων σε ακτίνα δύο μιλίων από το σημείο όπου βρισκόταν το κινδυνεύον πλοίο, αλλά και αυτοί που υπήρχαν βρίσκονταν σε βάθος μεγαλύτερο των 8-9 μέτρων ενώ το βύθισμα του πλοίου ήταν 2,55 μέτρα.

Αμοιβή. Ανήκει κατά το μισό στον πλοιοκτήτη, το τέταρτο στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο τέταρτο στο πλήρωμα με βάση πίνακα που συντάσσει ο πλοίαρχος κατά το λόγο της προσωπικής συμμετοχής κάθε μέλους. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, καθορίζεται από το Δικαστήριο. Καταβολή εξόδων (δαπάνες, ζημίες κλπ.). Αποκαθίστανται χωριστά. Στην αγωγή, πρέπει να προσδιορίζονται οι ζημίες και η έκτασή τους έστω και συνοπτικά καθώς και η επί μέρους δαπάνη που θα απαιτείτο για την αποκατάστασή τους. Αόριστη η απλή παράθε-

ση κάποιων εργασιών που έγιναν για αποκατάσταση μη προσδιορισμένων ζημιών. Απαίτηση για διαφυγόντα κέρδη. Μη νόμιμη. Ο αρωγός έχει αξίωση για αποκατάσταση της θετικής του μόνο ζημίας και όχι της αποθετικής.

Ρυμούλκηση. Έννοια. Η ενέργεια που καταβάλλεται με αμοιβή από πλοίο που είναι εφοδιασμένο με κινητήρια δύναμη και έχει ως σκοπό τη μεταφορά από τόπο σε τόπο είτε πλοίου, φορτωμένου ή μη, που στερείται γενικά ή κατά το ένα μέρος δικής του κινητήριας δύναμης, είτε γενικά οποιουδήποτε επιπλέοντος κατασκευάσματος, με τη βοήθεια ρυμουλκίου που ενώνει το ρυμουλκό με το ρυμουλκούμενο.

Χαρακτήρας. Αποτελεί σύμβαση μίσθωσης έργου όταν το ρυμουλκούμενο έχει δικό του επαρκές πλήρωμα και είναι κύριο των δικών του κινήσεων και δεν ακολουθεί το ρυμουλκό ως αδρανές σώμα. Στις άλλες περιπτώσεις, όταν το ρυμουλκούμενο βρίσκεται στην παραφυλακή του ρυμουλκού και υπό την εξουσία του πλοιάρχου του ρυμουλκού και το ακολουθεί ως αδρανές σώμα, η ρυμούλκηση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση ναύλωσης.

Δικονομικά. Επιβολή συντηρητικής κατάσχεσης κατά κινδυνεύσαντος πλοίου από απαίτηση λόγω θαλάσσιας αρωγής, κατά τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων. Ανάκληση απόφασης από το Δικαστήριο της κύριας υπόθεσης, με αίτηση του πλοιοκτήτη του κινδυνεύσαντος, κατ' άρθρο 697 ΚΠολΔ. Επανεξέταση υπόθεσης ως προς τις νομικές και πραγματικές πλημμελείες της. Χωρίς την επίκληση νέων στοιχείων (άρθρ. 696 παρ. 3 ΚΠολΔ). Πιθανολόγηση μη ύπαρξης απαίτησης από θαλάσσια αρωγή. Ανάκληση απόφασης ασφαλιστικών μέτρων.

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

**Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσασερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού**

SIGMA HELLAS LTD.

Φίλωνος 98β, Πειραιάς 185 36
Τηλ. 4137923. 4180167. Fax 4519020

ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ
Δικηγόρος LL.M.

ΑΠΟΦΑΣΗ 1825/1991

Επειδή κατά τη διάταξη του άρθρου 697 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. «το αρμόδιο για την κύρια υπόθεση δικαστήριο όσο διαρκεί η εκκρεμοδικία μπορεί, με αίτηση του διαδίκου που έχει έννομο συμφέρον, η οποία υποβάλλεται και αυτοτελώς, να μεταρρυθμίσει ή να ανακαλέσει ολικά ή εν μέρει την απόφαση που διατάζει ασφαλιστικά μέτρα». Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι το αρμόδιο για την κύρια υπόθεση δικαστήριο, δύναται με αίτηση του διαδίκου που έχει έννομο συμφέρον, που υποβάλλεται κατά τη διάρκεια της εκκρεμοδικίας (δηλαδή από την κατάθεση κατ' άρθρ. 215 Κ.Πολ.Δ. της αγωγής) και χωρίς την επίκληση νέων στοιχείων (μεταβολής πραγμάτων ή συνθηκών), να μεταρρυθμίσει ή ανακαλέσει ολικά ή μερικά την απόφαση που διατάσσει ασφαλιστικά μέτρα και αν αυτή επέτρεψε να διατάξει την άρση του επιτραπέντος και επιβληθέντος ασφαλιστικού μέτρου ή και να το ανακαλέσει. Με την παραπάνω διάταξη, που δεν αξιώνει την μετά την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης μεταβολή πραγμάτων, δηλαδή νέων στοιχείων που να δικαιολογούν την ανάκληση, γιατί αν ο νομοθέτης ήθελε τέτοια προϋπόθεση θα την διελάμβανε ρητά στο άρθρο 697 Κ.Πολ.Δ., όπως ακριβώς έκανε στην περίπτωση του άρθρου 696 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ., παρέχεται δυνατότητα αίτησης με την οποία επιτυγχάνεται επανεξέταση της υπόθεσης και ως προς τις νομικές και πραγματικές (κακή εκτίμηση των αποδείξεων) πλημμέλειές της (Π. Τζιφρας Ασφ. Μέτρα σελ. ίσο επ. Κ. Μπεης Πολ. Δικ. άρθρ. 697 αρ. 9.2. σελ. 202, Κ. Παναγόπουλος εις Δ. 16,444, Θ. Μαυραγάνης σελ. Δ. 16,241, ΠΠρΑΘ 40/1984 ΝοΒ

32, 1240) ΠΠρ.Πειρ 834/1989 Δ. 20,247).

Στην προκειμένη περίπτωση στην κρινόμενη αίτηση εκτίθεται ότι με την υπ' αριθ. 1755/1991 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά, που εκδόθηκε κατά την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρ. 682 επ. Κ.Πολ.Δικ.) μετά από αίτηση της καθής, πιθανολογήθηκε η ύπαρξη αξιώσεως της τελευταίας, συνολικού ποσού 24.000.000 δραχμών από υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής που προσέφερε το αλιευτικό πλοίο της «Α.Κ.Α.» στο κινδυνεύσαν ανοικτά του κόλπου της Βεγγάζης φορτηγό πλοίο της αιτούσας «Β.ΙΙ». Ότι προς εξασφάλιση της απαιτήσεως αυτής της καθής διατάχθηκε η συντηρητική κατάσχεση του διασωθέντος πλοίου της αιτούσας μέχρι του ποσού των 40.000.000 δραχμών. Στη συνέχεια ζητείται από το δικαστήριο αυτό, στο οποίο ήδη εκκρεμεί η κύρια αγωγή της καθής για την εξασφάλισή της, να διαταχθεί η ανάκληση ή μεταρρύθμιση της αποφάσεως που διέταξε το παραπάνω ασφαλιστικό μέτρο, για το λόγο ότι αυτή έχει νομικές και πραγματικές πλημμέλειες που ανάγονται στο ορισμένο της αιτήσεως επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση και σε κακή εκτίμηση των αποδείξεων. Με τέτοιο περιεχόμενο η αίτηση αρμόδια εισάγεται στο δικαστήριο αυτό, — στο οποίο ήδη συζητήθηκε η εκκρεμής περί της εξασφαλισθείσας απαιτήσεως αγωγή, — και παραδεκτά κατά την προκειμένη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, είναι δε νόμιμη και στηρίζεται στην προαναφερθείσα διάταξη του άρθρου 697 Κ.Πολ.Δ. Πρέπει λοιπόν να ερευνηθεί παραπέρα από ουσιαστική άποψη.

Επειδή από τις διατάξεις των άρθρων 246, 247 και 251 ΚΙΝΔ

προκύπτει ότι επιθαλάσσια αρωγή είναι κάθε πράξη βοήθειας ή διασώσεως πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, των επ' αυτού πραγμάτων, του ναύλου, του φορτίου ή των επιβατών, εφόσον έχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, ανεξάρτητα αν παρέχεται σε ανοικτή θάλασσα, σε όρμο ή λιμένα ή εάν ο κίνδυνος του πλοίου δεν είναι άμεσος ή επικείμενος, αρκεί να είναι πολύ ενδεχόμενος και πιθανός και να δικαιολογεί την παροχή βοήθειας (ΑΠ 86/ 1977 ΝοΒ 25, 1125, Εφ. Αθ. 3690/1981 ΕΕμπΔ ΛΒ', 545, Εφ. Πειρ. 524/1984 ΕΕμπΔ, ΛΣΤ, 157). Από τις ίδιες διατάξεις σε συνδυασμό με εκείνη του άρθρου 254 ΚΙΝΔ, προκύπτει επίσης, ότι εάν η πράξη αρωγής υπήρξε αποτελεσματική, χορηγείται, εφόσον δεν επιτευχθεί συμφωνία, δικαίωμα εύλογης αμοιβής, η οποία αν η αρωγή παρασχέθηκε από πλοίο, ανήκει κατά το μισό στον πλοιοκτήτη, το τέταρτο στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο τέταρτο στο πλήρωμα, στο οποίο το μερίδιο τούτο (1/4) κατανέμεται με βάση πίνακα που συντάσσει ο πλοίαρχος κατά το λόγο της προσωπικής συμμετοχής κάθε μέλους. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία περί της αμοιβής, αυτή προσδιορίζεται από το δικαστήριο, το οποίο ως βάση λαμβάνει κατά πρώτο λόγο το ωφέλιμο αποτέλεσμα που επιτεύχθηκε, τις προσπάθειες και το ζήλο αυτών που βοήθησαν, τον κίνδυνο που διέτρεξε το βοηθηθέν πλοίο, οι επιβάτες, το πλήρωμα και το φορτίο, οι σώστες και το αρωγό πλοίο, τον διατεθέντα χρόνο, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν και τις ζημιές που έπαθαν, τους κινδύνους ευθύνης και άλλους που διέτρεξαν οι σώστες, την αξία του υλικού που είχε εκτεθεί από αυτούς σε κινδύνους και κατά δεύτερο λόγο την αξία των διασωθέντων πραγμάτων μετά την πάροδο του κινδύνου

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

(Εφ. Αθ. 1008/1976 ΕΕμπΔ ΚΗ, 112, Εφ. Αθ. 4384/1984 ΝοΒ 33, 1189). Εκτός από την αμοιβή, παρέχεται αξίωση και για την καταβολή χωριστά και των εξόδων και των ζημιών που τυχόν υπέστησαν οι σωστές κατά την παροχή της αποτελεσματικής αρωγής (Εφ. Πειρ. 33/1979 ΕΕμπΔ Λ, 426, ΕφΑΘ. 8817/1986 ΕΝΔ 16,70). Την αγωγή για την καταβολή του μισού της αμοιβής νομιμοποιείται να εγείρει ο πλοιοκτήτης του πλοίου που παρέσχε την αρωγή, δικαιούται δε, όπως προκύπτει από το άρθρο 255 ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος να επιδιώξει και την πληρωμή από τον υπόχρεο του μεριδίου που αντιστοιχεί στο πλήρωμα, ώστε μετά, σε δεύτερο στάδιο, να επακολουθήσει η διανομή τούτου, με βάση τον καταρτισθέντα πίνακα, στα μέλη του πληρώματος (Εφ. Πειρ. 524/1984 όπ.).

Το δικαίωμα για την καταβολή της αμοιβής στο σύνολό της, γεννιέται από τη σύμβαση αρωγής, που είναι μια ιδιότυπη σύμβαση μισθώσεως έργου, καταρτιζόμενη και σιωπηρώς (βλ. Αναστασιάδη Ναυτ. Δικ. παρ. 364-365, Παπαπολίτη Επιθαλάσσιος Αρωγή σελ. 289, Εφ. Αθ. 8817/1986 όπ.π. Άλλως ότι δηλ. πρόκειται περί ενοχής ευθέως από το νόμο — Χαρλαύτης Επιθαλάσσιος Αρωγή — διάωσης κατά τον ΚΙΝΔ ΕΕμπΔ ΚΕ' 167 επ., Εφ. Πειρ. 1132/1982 ΕΝΔ 1,212) και η οποία είναι αμφιμερώς εμπορική κατά την έννοια του άρθρ. 3 του από 2/14-5-1835 ΒΔ «περί αρμοδιότητος των εμποροδικείων» (βλ. Καραβά Εγχειρ. Εμπ. Δ. παρ. 27, σελ. 35, Σ. Σταυροπούλου Εμπ. και Ναυτ. Δικ. Σελ. 498).

Εξάλλου ρυμούλκηση είναι η ενέργεια που καταβάλλεται με αμοιβή από πλοίο που είναι εφοδιασμένο με κινητήρια δύναμη και έχει ως σκοπό τη μεταφορά από τόπου σε τόπο είτε πλοίου, φορτωμένου ή όχι, που στερείται γενικά ή κατά ένα μέρος δικής του κινητήριας δύναμης, είτε γενικά οποιουδήποτε επιπλέοντος κατασκευάσματος, με την βοήθεια ρυμουλκίου (σχοινιού) το οποίο ενώνει το ρυμουλκό με το ρυμουλκούμενο. Η ρυμούλκηση έχει το χαρακτήρα της συμβάσεως μισθώσεως έργου, όταν το ρυμουλκούμενο έχει δικό του επαρκές πλήρωμα και είναι κύριο των δικών του κινήσεων, στο πλαίσιο της περιορι-

σμένης δραστηριότητάς του και δεν ακολουθεί το ρυμουλκό ως αδρανές σώμα. Στις άλλες περιπτώσεις, όταν δηλαδή το ρυμουλκούμενο δεν έχει δικό του πλήρωμα και δεν είναι κύριο των δικών του κινήσεων, αλλά βρίσκεται στην παραφυλακή του ρυμουλκέως και υπό την εξουσία του πλοίαρχου του ρυμουλκούντος πλοίου και ακολουθεί το ρυμουλκό ως αδρανές σώμα η ρυμούλκηση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση ναυλώσεως (Εφ. Αθ. 9051/1978 ΕΕμπΔ λ, 419).

Στην προκειμένη περίπτωση από τις καταθέσεις των μαρτύρων που λήφθηκαν ένορκα στο ακροατήριο και περιέχονται στα ομοιόριθμα με την παρούσα απόφαση πρακτικά, από τα έγγραφα που οι διάδικοι επικαλούνται και προσκομίζουν, τους ισχυρισμούς τους και γενικά τη διαδικασία πιθανολογήθηκαν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Η καθ' ης η αίτηση με την από 10.7.1991 αίτησή της περί λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, που κατατέθηκε στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά με αριθμό 12603/ΑΣΦ) 2303/11.7.1991, ζητούσε να διαταχθεί η συντηρητική κατάσχεση του υπό Ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου της νυν αιτούσας «Β.ΙΙ» για το ποσό των 40.000.000 δραχμών προς εξασφάλιση απαιτήσεων της κατά αυτής από επιθαλάσσια αρωγή και από αποζημίωση για την αποκατάσταση της θετικής και αποθετικής ζημίας που υπέστη κατά την παροχή των πράξεων αρωγής και εξαιτίας αυτών. Ειδικότερα στην αίτηση εξετίθετο ότι στις 2.5.1991 το υπό Ελληνική σημαία αλιευτικό πλοίο της τότε αιτούσας και τώρα καθής προσέφερε επί 6-7 ώρες αποτελεσματικές υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής στο υπό Ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο της καθ' ης και τώρα αιτούσας «Β.ΙΙ.» το οποίο από βλάβη των μηχανών του είχε μείνει ακυβέρνητο ανοικτά του κόλπου της Βεγγάζης και βρισκόταν σε άμεσο κίνδυνος εξαιτίας των ισχυρών ανέμων που έπνεαν και των θαλασσιών ρευμάτων που υπήρχαν στην περιοχή.

Οτι ενόψει των περιστάσεων, ήτοι του κινδύνου που διέτρεχε το πλοίο της καθής, του αποτελέσματος που επιτεύχθηκε, της παρουσίας που διασώθηκε, των προσπα-

θειών που κατέβαλε ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου της αιτούσας, της αξίας του και του χρόνου που διατέθηκε, η εύλογη αμοιβή της αιτούσας έπρεπε να προσδιοριστεί στο ποσό των 20.000.000 δραχμών. Ότι η αιτούσα εκτός από την εύλογη αυτή αμοιβή εδικαιούτο και 8.500.000 δραχμές που δαπάνησε για την αποκατάσταση των σοβαρών ζημιών που υπέστη το πλοίο στη δεξιά πλευρά του κατά την παροχή των υπηρεσιών αρωγής καθώς και 10.000.000 δραχμές που ήταν τα διαφυγόντα κέρδη της κατά το διάστημα των 15 ημερών που το πλοίο πρέπει να παραμείνει στα ναυπηγεία του Περάσματος για να αποκαταστήσει τις σοβαρές αυτές ζημιές. Με βάση το ιστορικό αυτό η αιτούσα και τώρα καθής ζητούσε, ένεκα του επικείμενου κινδύνου από την επισφαλή περιουσιακή κατάσταση της καθής, τη συντηρητική κατάσχεση του διασωθέντος πλοίου της μέχρι του ποσού των 40.000.000 δραχμών. Επί της αιτήσεως αυτής εκδόθηκε η υπ' αριθ. 1755/1991 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, με την οποία αυτή (αίτηση) κρίθηκε ως νομικά και ουσιαστικά βάσιμη, πιθανολογήθηκαν οι απαιτήσεις της αιτούσας στο ποσό των 24.000.000 δραχμών και διατάχθηκε η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου της καθώς για το αιτηθέν ποσό των 40.000.000 δραχμών. Πλην όμως, όπως αναφέρεται και στη μείζονα σκέψη η τότε αιτούσα, ως πλοιοκτήτρια του πλοίου που προσέφερε τις υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, νομιμοποιόταν να ζητήσει για τον εαυτό της το μισό της αμοιβής που δίδεται για τις υπηρεσίες αυτές και όχι όλη την αμοιβή, καθόσον το άλλο μισό της αμοιβής αυτής ανήκει κατά ένα τέταρτο στον πλοίαρχο και κατά ένα τέταρτο στο πλήρωμα. Κατά συνέπεια η από την αιτία αυτή εξασφαλιστέα απαίτηση της τότε αιτούσας ήταν, όπως αναφέρεται παρακάτω, μερικά ορισμένα και νόμιμη μόνο κατά το μισό. Εξάλλου η εκ δραχμών 8.500.000 απαίτηση για αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη το πλοίο της τότε αιτούσας κατά την παροχή της αρωγής — τόσο ως στοιχείο για τον προσδιορισμό της εύλογης αμοιβής, όσο και ως χωρι-

στό κονδύλιο — ήταν αόριστη, αφού δεν προσδιορίζονταν οι σοβαρές αυτές ζημιές και η έκταση τους έστω και συνοπτικά καθώς και η επί μέρους δαπάνη που θα απαιτούνταν για την αποκατάστασή τους, αλλά παρτίθεντο κάποιες εργασίες που έγιναν για αποκατάσταση μη προσδιοριζόμενων ζημιών, οι οποίες κόστισαν περίπου 8.500.000 δραχμές.

Επίσης η απαίτηση αυτή ήταν αόριστη και λόγω αντιφατικότητας των σχετικών με αυτή ισχυρισμών, αφού στην αίτηση αλλού αναφερόταν ότι οι ζημιές αυτές αποκαταστάθηκαν και το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει για επισκευές επί πενθήμερο στα ναυπηγεία του Περάματος και αλλού ότι πρόκειται να αποκατασταθούν και γιαυτό θα πρέπει να παραμείνει το πλοίο επί δεκαπενθήμερο για επισκευή στα εν λόγω ναυπηγεία. Τούτο ανεξάρτητο από το ότι το ίδιο ποσό δεν μπορούσε να το ζητήσει δύο φορές, αφού επί συρροής αξιώσεων αυτές νόμιμα μπορούν να ασκηθούν παραλλήλως και όχι σωρευτικά, η ικανοποίηση δε της μιας επιφέρει την απόσβεση της άλλης (Εφ. Πειρ. 33/1984 ΕΝΔ 12, 481, Εφ. Πειρ. 31/1987 ΕΕ μπΔ Λσ, 384). Παραπέρα η εκ 10.000.000 δραχμών απαίτηση για διαφυγόντα κέρδη δεν ήταν νόμιμη, δεδομένου ότι ο ιδιοκτήτης του πλοίου που προσέφερε τις πράξεις αρωγής εκτός από το μισό της αμοιβής έχει και αξίωση προς αποκατάσταση της θετικής του μόνο ζημίας και όχι της αποθετικής, ήτοι έχει αξίωση προς επιδίκαση χωριστά των εξόδων και κάθε άλλης ζημίας που προξενήθηκε κατά την παροχή της αρωγής (βλ. Εφ. Πειρ. 8817/1986 ΕΝΔ 16, 70, Εφ. Πειρ. 33/1979 ΕΝΔ 7, 233, Εφ. Αθ. 1008/1976 ΕΕμπΔ ΚΗ 112). Σύμφωνα λοιπόν με όσα εξετάστησαν η αίτηση επί της οποίας εκδόθηκε η υπό ανάκληση απόφαση ήταν μερικά ορισμένη και νόμιμη μόνο κατά το μισό της αμοιβής για επιθαλάσσια αρωγή και έπρεπε να πιθανολογηθεί η ουσιαστική βασιμότητα και η εξασφάλιση με ασφα-

λιστικά μέτρα μόνο της απαιτήσεως αυτής. Παραπέρα από τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται παραπάνω πιθανολογήθηκε ότι στις 2.5.1991 και περί ώρα 24.00 (τοπική ώρα) το υπό Ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο της νυν αιτούσας, ενώ βρισκόταν ανοικτά του κόλπου της Βεγγάζης και σε απόσταση 6-7 ναυτικών μιλίων από τις ακτές έμεινε ακυβέρνητο από βλάβη των μηχανών του. Αμέσως με το VHF ειδοποίησε τα παρακειμένα πλοία να σπεύσουν προς βοήθειά του. Ένεκα της μικρής εμβέλειας του VHF έρριξε και φωτοβολίδες. Η ένταση των ανέμων ήταν 3-4 μποφόρ, δηλαδή σχετικά μικρή, το βάθος όπου βρισκόταν το πλοίο ήταν αρκετά μεγάλο ήτοι 6-7 περίπου οργιές ή 15-20 μέτρα και τα θαλάσσια ρεύματα που υπήρχαν στην περιοχή είναι γνωστό ότι κινούνται παράλληλα και όχι κάθετα προς τις ακτές και έτσι δεν υπήρχε κίνδυνος παρασύρσεώς τους προς αυτές. Γιαυτό ο πλοίαρχος του πλοίου ζήτησε από παραπλέον πλοίο, το οποίο πήρε το σήμα του, να δώσει σχετικό σήμα στο πλοίο της νυν καθής «Α.Κ.Α.» το οποίο γνώριζε ότι πλέει εκεί κοντά. Πράγματι δόθηκε το σήμα και το πλοίο της καθής που βρισκόταν σε απόσταση 15-20 ναυτικών μιλίων έσπευσε προς βοήθεια του πλοίου της αιτούσας, στο οποίο και έφθασε μετά από τέσσερις ώρες. Η ένταση των ανέμων εξακολουθούσε να είναι σχετικά χαμηλή 3-4 μποφόρ.

Μετά από προσπάθειες μιας περίπου ώρας το πλοίο της καθής έδεσε με κάβο το πλοίο της αιτούσας και το ρυμούλκησε στο λιμάνι της Βεγγάζης μετά από τρεις περίπου ώρες, δηλαδή γύρω στις 8 το πρωί τοπική ώρα. Κατά την πρόσδεση με κάβο των δύο πλοίων αυτά δεν ήλθαν σε καμιά επαφή, ούτε κανένα από αυτά διέτρεξε οποιοδήποτε κίνδυνο. το πλοίο της καθής προσέφερε εργασίες ρυμουλκήσεως και για αυτές δικαιούται αμοιβή. Πλην όμως δεν ζητάει εξασφάλιση απαιτήσεως, από την αιτία αυτή. Οι

υπηρεσίες που προσφέρθηκαν στο πλοίο της αιτούσας σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να χαρακτηρισθούν ως υπηρεσίες αρωγής. Τούτο δε γιατί το πλοίο της αιτούσας δεν βρέθηκε σε κίνδυνο. Ειδικότερα έμεινε ακυβέρνητο από μηχανική βλάβη, αλλά το στίγμα όπου βρισκόταν και η μικρή ένταση των ανέμων του επέτρεψαν να αντιμετωπίσει με ψυχραιμία την κατάσταση του, να μη δεχθεί την προσφορά βοήθειας παρακειμένου πλοίου όπως θα γινόταν αν διέτρεχε κίνδυνο, αλλά να ζητήσει βοήθεια μέσω του πλοίου αυτού, του συγκεκριμένου πλοίου της καθ' ής, το οποίο βρισκόταν σε αρκετή απόσταση (15-20 ναυτικά μίλια) και γιαυτό έκανε τέσσερις ώρες να φθάσει κοντά του.

Παραπέρα σε ακτίνα 2 μιλίων από το σημείο όπου βρισκόταν το πλοίο, δεν υπάρχουν ύφαλοι, από τους οποίους, στα σημεία που αυτοί βρίσκονται, ήτοι σε βάθος μεγαλύτερο των 4 οργιών ή 8-9 μέτρων, σε κάθε περίπτωση, δεν κινδύνευε το πλοίο της αιτούσας ένεκα του σχετικού μικρού (2,55 μέτρα) βυθίσματός του. Αλλά και αν παρασυρόταν προς τις ακτές, πράγμα το οποίο δεν πιθανολογήθηκε, και πάλι, ενόψει και της μικρής εντάσεως των ανέμων, θα μπορούσε να ακινητοποιηθεί με την ρήψη των αγκυρών του. Εξάλλου η ρυμούλκηση έγινε ομαλά, χωρίς να αυξηθεί η ένταση των ανέμων και δεν προσφέρθηκαν κατά τη διάρκειά της, κάποιες εξαιρετικές υπηρεσίες που να παρέχουν δικαίωμα για αμοιβή επιθαλάσσιας αρωγής (άρθρ. 250 ΚΙΝΔ).

Σύμφωνα λοιπόν με τις παραπάνω σκέψεις, πιθανολογήθηκε ότι η καθής δεν έχει κατά της αιτούσας αξίωση από επιθαλάσσια αρωγή και για το λόγο αυτό η αίτηση, επί της οποίας εκδόθηκε η υπό ανάκληση απόφαση έπρεπε, κατά το μέρος που ήταν νόμιμη, να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμη. Ενόψει αυτών η εν λόγω απόφαση πρέπει να ανακληθεί, αφού πιθανολογήθηκε η ανυπαρξία εξασφαλιστέας, από επιθαλάσσια αρωγή απαιτήσεως.

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

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΕΥΚΩΜΑ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΙ

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

444 σελίδες γεμάτες με την Ιστορία της Ναυτιλίας των Ελλήνων, όπως προκύπτει από την αναδίφηση των 70.000 σελίδων των «Ναυτικών Χρονικών» της περιόδου 1931-1990.

Το κατά γενική ομολογία, σπάνιο αυτό ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ της Ιστορίας της Ναυτιλίας μας δεν πρέπει να λείπει από τη βιβλιοθήκη όσων ασχολούνται με την Ναυτιλία και είναι ένα πολύτιμο δώρο προς όσους συνεργάζονται με τον Ελληνικό Εφοπλισμό.

Με την υπ' αριθμ. 2322.7/4/92 - 12/8/92 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προστέθηκε στους πίνακες των βιβλίων για τις βιβλιοθήκες των ελληνικών πλοίων, ενώ παράλληλα πλουτίζει ήδη τις βιβλιοθήκες των Ανωτέρων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία _____

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για _____ αντίτυπ _____ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

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

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 24.000 ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ. ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ / ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΤΡΙΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΟΔΕΙΧΘΟΥΝ ΩΣ ΔΩΡΟ.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Επείγουσες παραγγελίες μπορούν να σταλούν με FAX: (01) 412 33 36, ώστε να διεκπεραιωθούν εντός 24ώρου.

Ο Έλληνας Κολόμβος

Του ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Είναι μια ευκαιρία με την επέτειο για τα 500 χρόνια από την Ανακάλυψη του Νέου Κόσμου να τιμήσουμε κι εμείς οι Έλληνες ναυτικοί και ιδιαίτερα η μυροβόλος Χίος τον μεγάλο θαλασσοπόρο και εξερευνητή συμπατριώτη μας Χριστόφορο Κολόμβο.

Φτάνει πια! Πρέπει να μάθουμε να τιμάμε τις ηρωικές μορφές των προγόνων μας και να μην αφήνουμε να μας διαστρεβλώνουν την ιστορία μας σε Ανατολή και Δύση. Γιατί η Ιστορία δεν είναι μύθος όπου μπορούμε να κινούμε τους ήρωες της σύμφωνα με τις επιθυμίες μας, όπως «η εφεύρεσις των φιλοδόξων πατριωτών της Γένοβας».

Πολλά βιβλία γράφτηκαν και αρκετές έρευνες ανασύρουν το πέπλο του μυστηρίου, που σκεπάζει την ταυτότητα του Κολόμβου και ιδιαίτερα το τόπο και χρόνο που γεννήθηκε καθώς και τα πρώτα χρόνια της ζωής του. Η ιστορική βεβαιότητα αρχίζει με τον ερχομό του στην Πορτογαλία αλλά πολλά ερωτηματικά αμφισβητούν τις πρώτες βιογραφίες του, για να καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι ο Χριστόφορος Κολόμβος ήταν βυζαντινός από την δυναστεία των Παλαιολόγων και Χιακής καταγωγής.

Ας υπενθυμίσουμε ότι το πρώτο διεθνές συνέδριο έγινε στη Χίο στις 24-28 Σεπτεμβρίου 1987 με τον χαρακτηρισμό: ΧΙΟΣ '87, Παγκόσμιος Συνάντηση Columbus 92. Η επιλογή δεν ήταν τυχαία αφού η Χίος έπαιξε καθοριστικό ρόλο στις αναζητήσεις του μεγάλου θαλασσοπόρου, καθότι είναι βέβαιο ότι ο Κολόμβος συνέλαβε την ιδέα για την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου στη Χίο. Οι Χιώτες είχαν στην κατοχή τους αρχαίους ελληνικούς χάρτες και πληροφορίες, βάσει των οποίων χάραξε την πορεία του. Εκεί συνάντησε τον πλοίαρχο Αντρέα Μπάνκα, ο οποίος αργότερα τον συνόδευσε στο ταξίδι με άλλους τρεις χιώτες ναυτικούς, όπως και στα νηολόγια της караβέλας του «ΚΑΡΥΤΕΡΑ» υπάρχει και ο Έλλη-

νας Γιόχαν — Γιάννης — Γκριέγκο. Πολύτιμη η γνωριμία του με τον Καπτάν Αντρέα, γιατί είχε στην κατοχή παλιούς χάρτες που είχαν χρησιμοποιήσει οι Αρχαίοι και Βυζαντινοί Θαλασσοπόροι, που γνώριζαν ότι η Γή είναι στρογγυλή. Την ύπαρξη των χαρτών επιβεβαιώνει και ο Τούρκος χαρτογράφος Πιρί Ρέις, που σχεδίασε τον πρώτο του χάρτη το 1513 βασιζόμενος σε καμιά εικοσαριά παλιούς χάρτες. Χρήσιμες πληροφορίες βρήκε εκτός από τον Ερατοσθένη και τον Πτολεμαίο και από τον σύγχρονο του μεγάλο γεωγράφο Τοσκανέλι. Ακόμη διάβαζε Πλάτωνα, Αριστοτέλη, Στράβωνα, Αλφραγκήν και Μάρκο Πόλο, γιατί «αν ζητάς δρόμους αναζήτησε παλιές περπατησιές. Ανοίγουν νέους ορίζοντες».

Με αυτά τα εφόδια έπεισε τους Ισπανούς βασιλείς — τον Φερδινάνδο και την Ισαβέλλα — για να εγκρίνουν ένα τόσο δαπανηρό ταξίδι στον άγνωστο ωκεανό.

Ακόμη είναι βεβαιωμένο πως ο Κολόμβος ήταν εξαιρετικής μορφώσεως. Μαθηματικός, γεωγράφος, χαρτογράφος, αστρονόμος και θαλασσοπόρος. Προτιμούσε να διαβάσει με ενδιαφέρον: τις «περιηγήσεις» του Μάρκο Πόλο, την φυσική Ιστορία του Πλίνιου, την ιστορία των πραγμάτων του Πίου Β', την Εικόνα του Κόσμου του Πιέρ ντ' Αγύ, ακόμη και το πρωτότυπο του βιβλίου των προφητειών. Και το αξιοπρόσεκτο, πάνω στα περιθώρια αυτών των βιβλίων βρέθηκαν σημειώσεις και σκέψεις του γραμμένες στα Ελληνικά από τον ίδιο.

Αλλωστε το ακρωτήριο Cape Maus το ονόμασε ΑΛΦΑ και Ω-ΜΕΓΑ. Ουδέποτε χρησιμοποίησε στην αλληλογραφία του την Ιταλική γλώσσα. Έγραφε στα Καταλάνικα και η υπογραφή του είχε βυζαντινό-λατινικά γράμματα ΧΡΟ FERENS, που έχουν την έννοια Χριστό φέροντα, σημασίτης λέξεως Χριστόφορος. Ακόμη έγραφε τη λέξη ΧΙΟΣ στα Ελληνικά, όπως αναφέρεται με σαφήνεια δύο φορές

στο ημερολόγιο του και τρίτη σε γράμμα του προς τον υπουργό της Ισπανίας Σαντανιέλ. «Ένωσα της μυρωδιά της μαστίχας της Χίου» σημείωσε μόλις πάτησε στο Σαν Σαλβαντόρ (νησάκι Γουαναχάνι στις Μπαχάμες) στις 12 Οκτωβρίου 1492, με το Σάντα Μαρία και τις άλλες δύο караβέλες «Πίντα» και «Νίνια».

Έγραφε στα καταλάνικα, γιατί αρκετές καταλάνικες οικογένειες κατοικούσαν στη Χίο την εποχή που ήταν κι ο Χριστόφορος Κολόμβος. Έφτασε στη Χίο σε ηλικία 14 ετών από την Κωνσταντινούπολη προ της αλώσεως και αγάπησε την Θάλασσα. Μάλιστα ταξίδεψε στα νησιά του Αιγαίου, την Εύβοια, την Πελοπόννησο και αλώνισε «ολάκερη τη Μεσόγειο, ανέβηκε ακόμη ως την παγωμένη Θούλη. Αργότερα μαζί με τον Θείο του ναύαρχο Δισύπατο Γεώργιο Παλαιολόγο, ο οποίος έγινε γάλλος ναύαρχος με το όνομα Colon De Jeune, απέκτησε μεγάλη ναυτική εμπειρία. Όπως γράφει ο ίδιος στην Ιωάννα του Τόρρ «Δεν είμαι ο πρώτος ναύαρχος στην οικογένειά μου».

Γιαόλα αυτά αποκλείεται να ήταν γενουάτης και αγράμματος υφαντής από την Γένοβα, όπως θέλουν να μας τον παρουσιάσουν. Γιατί δεν ήταν ποτέ δυνατόν αυτός ο λαυναράς από οικογένεια υφαντουργού να αποκτήσει σε βραχύ διάστημα τόσο μεγάλη μόρφωση και ναυτική πείρα ώστε να γίνει Ισπανός ναύαρχος. Αλλωστε θα ήταν εμπόδιο να παντρευτεί το 1479 την Ντόνα Φιλίππα Μονίζ ντε Περεστρέλλο, κόρη ενός πλούσιου Πορτογάλλου Ευπατρίδη, που του χάρισε κι ένα γιό, τον Ντιέγκο. Όπως αργότερα δεν μπορούσε να στεφάνωθεί την δεύτερη γυναίκα του, την ισπανίδα χωριατοπούλα Βεατρική (1488) λόγω της ταπεινής της καταγωγής, αλλά απέκτησε ένα γιό, τον Φερδινάνδο, που έγραψε την βιογραφία του πατέρα του.

Ακόμη η εύκολη προσέγγιση στις

βασιλικές αυλές μαρτυρούν την ευγενή καταγωγή του από την δυναστεία των Παλαιολόγων. Άλλωστε μετά το 1453 πολλοί άλλαξαν τα ονόματά των για να αποφύγουν την σύλληψη και δολοφονία των Τούρκων κι έφυγαν για Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία, το Βασίλειο της Μαγιόρκας κι έφτασαν ακόμη μέχρι την Καραϊβική, όπως ο Φερδινάνδος Παλαιολόγος, απόγονος του Θωμά Παλαιολόγου. Βρέθηκε στο μακρινό νησί Μπαρμπάντος της Καραϊβικής, σύμφωνα με την μαρτυρία της επιγραφής πάνω στο τάφο του, πίσω από την εκκλησία του Αγίου Ιωάννη:

«Εδώ κείται το σώμα του Φερδινάνδου Παλαιολόγου, απογόνου της αυτοκρατορικής γενιάς των τελευταίων χριστιανών αυτοκρατόρων της Ελλάδος, μέλους αυτής της Ενορίας από το 1655-1656, θύμα ανθρώπου μετά είκοσι χρόνια, απέθανε στις 8 Οκτωβρίου 1678». Ίσως το υπουργείο Εξωτερικών ενδιαφερθεί για την συντήρηση του τάφου του.

Ο ιστορικός ιταλός διανοούμενος Ταβιάνι, αμφιβάλλει αν το σπίτι του Κολόμβου, που διαφημίζουν στη Γένοβα ήταν κατοικία του. Ενώ ο ιστορικός Λούντβιχ τονίζει στο έργο του «Μεσόγειος», πώς δεν ήταν Γενοβέζος. Τον χαρακτήριζαν όμως Γενοβέζο καθότι η Χίος ήταν γενοβέζικη, στην κατοχή των Γενοβέζων και συγκεκριμένα της εμπορικής εταιρίας ΜΑΟΝΑ, ιδιοκτησίας της οικογενείας Ιουστινιάνι (1346-1566). Άλλωστε ντυνόταν με γενοβέζικη ενδυμασία. Σήμερα υπάρχουν Χιώτες με το επώνυμο Κολόμβος ιδιαίτερα στο Πυργί Χίου.

Υπάρχει ακόμη μια απορία γιατί ο γενοβέζος Χριστόφορος Κολόμβος δεν ζήτησε βοήθεια για την αποστολή του, από το Βασίλειο της Ιταλίας αλλά προσέτρεξε στις αυλές της Πορτογαλίας και Ισπανίας ακόμη Γαλλίας και Αγγλίας;

Οχι μόνο αυτό αλλά ήταν απαιτητικός διαπραγματευτής: Ζητούσε να διοριστεί αμέσως ναύαρχος του ωκεανού, ναύαρχος της Καστίλης, αντιβασιλείς των Ινδίων, διοικητής σε κάθε νέα χώρα που θα ανακάλυπτε κ... και ποσοστά στα κέρδη! Ακόμη έστειλε τον αδελφό του Βαρθολομαίο να ζητήσει βοήθεια στην αυλή του Ερρίκου Ζ' της Αγγλίας καθώς και του Καρόλου Η της Γαλλίας με το δικό του Παγκόσμιο χάρτη. Αυτός ο Χάρτης αντεγράφη αργότερα από τον Τούρκο χαρτογράφο Piri Reis.

Στις 17 Απριλίου 1492 άρχισαν οι «διαπραγματεύσεις» με τους Ισπανούς Βασιλείς, που δέχτηκαν όλες τις απαιτήσεις του, φυσικά βοήθησε και η εύνοια της Ισαβέλλας. Στις 3 Αυγούστου άνοιξε πανιά από το Πάλος, ακολουθώντας ένα δρόμο, — μετά τις Καναρίους — χαραγμένο στους χάρτες του κι έβαλε πλώρη κατά τη Δύση για να φτάσει στην Ανατολή, παίρνοντας αντίθετη κατεύθυνση. Αυτό πίστευε κι αυτό θα πει πίστη. Έτσι μονάδα ο κόσμος μεγαλώνει. Αυτή μονάχα δημιουργεί τον κόσμο. Σαν ιστορικό πρόσωπο έχει χαρακτηριστεί άγιος, μάγος ακόμη και εγκληματίας.

Πιστεύω, έλεγε, πως η μεγάλη ψυχή μπορεί να δημιουργήσει το αναπάντεχο, αυτό είναι το μεγάλο μυστικό μου. Είμαι ο αγγελιοφόρος του Νέου Ουρανού και της Νέας

Γης. Ξεκίνησα για να φθάσω στις Ινδίες και θα συνεχίσω έως ότου τις βρω με τη βοήθεια του Θεού. Αυτά έγραφε στο ημερολόγιό του και το πρωί της Παρασκευής 12 Οκτωβρίου 1492 πάτησε στο Σαν Σαλβαντόρ, τρεις μήνες και οκτώ ημέρες μετά την αναχώρησή του από το Πάλος.

Έκαμε τρία εξερευνητικά ταξίδια. Στην πρώτη επιστροφή του αποθεώθηκε αλλά στο τέταρτο ταξίδι του γύρισε αλυσσοδεμένος. Στις 20 Μαΐου 1506 πέθανε μέσα στο σπίτι του, στο Βαγιαδολίδ. Πέθανε με τη μάτια του στραμμένα στην Ανατολή, ενώ είχε αφιερώσει μια ολόκληρη ζωή στο όνειρο της Δύσης και προσέφερε πολλά στην ναυτική επιστήμη. Έζησε στο μεταίχμιο της Παλιάς και Νέας Εποχής, διασχίζοντας την απόσταση, που χωρίζει την αρχαία κληρονομιά από το άγνωστο, που αναζητούσε. Ίσως το αίμα του να είχε την περιπέτεια, χαρακτηριστικό των ευγενών, της οικογενείας των Παλαιολόγων του Βυζαντίου.

Και για να μην αναφερθώ στους δικούς μας καθηγητή Σεραφείμ Κανούτα και Δημήτριο Σισιλιάνο κλείνω με το συμπέρασμα της Ruth G Durlacher - Worper, Director new World Museum, San Salvador. «The identity of Christofore Columbus»;

«I concluded that the discoverer was Byzantine from the Royal Palaeologos family, and that he came from the Island of Chios Greece».

Λίγη αρμύρα από το μεγάλο μας Θαλασσοπόρο.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Εκκαθαρίσεις στον Νηογνώμο- να

Σύμφωνα με στοιχεία του LRS, 85 πλοία υποσυντήρητα πλοία έχουν ήδη διαγραφεί από τον κατάλογο των πλοίων που παρακολουθεί ο Βρετανικός νηογνώμονας καθώς δεν τηρούσαν τα πρότυπα ποιότητας που έχει καθιερώσει, ενώ μέχρι το τέλος του 1992 ο αριθμός αυτός μπορεί να φτάσει τα 200 πλοία.

Η αυστηρότερη τήρηση των κανονισμών και η διαγραφή των πλοίων που δεν συμβαδίζουν με αυτά τα πρότυπα ποιότητας είναι μια διαδικασία που εφαρμόζει ο Βρετανικός Νηογνώμονας για την τελική εξαίρεση από το διαθέσιμο τονάζ των πλοίων παρωχημένης τεχνολογίας.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι εισαγωγές μπανάνας

Φαίνεται ότι οι Γερμανοί έχουν ιδιαίτερη προτίμηση στις μπανάνες, αφού υπολογίζεται ότι αναλογούν σε κάθε άτομο 14 κιλά μπανάνες το χρόνο. Γι' αυτό και η Γερμανία είναι η πρώτη χώρα σε κατανάλωση του εξωτικού αυτού καρπού, με κύριο εισαγωγικό λιμάνι το Αμβούργο, που εξυπηρετεί στον τομέα αυτόν και την Αυστρία, την Ελβετία και τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Το 1991 οι εισαγωγές στο Αμβούργο έφθασαν τους 600.000 τόννους και για φέτος υπολογίζεται να φθάσουν τους 700.000.

Την κατάσταση όμως αυτή απειλεί να μεταβάλει η εφαρμογή ενός νέου Κοινοτικού κανονισμού, ο οποίος αφορά τη δασμολογική επιβάρυνση των εισαγωγών και ο οποίος έχει ανησυχήσει σοβαρά τους εισαγωγείς που χρησιμοποιούν το λιμάνι του Αμβούργου. Γιατί θεωρείται βέβαιο ότι η ζήτηση θα κατέλθει δραματικά αν η Γερμανία χάσει το δικαίωμα να εισάγει τις μπανάνες της Νότιας Αμερικής με τις σημερινές ευνοϊκές συνθήκες της απουσίας εισαγωγικών δασμών,

χάρη στην οποία οι μπανάνες είναι φθηνές και προσιτές στον καταναλωτή.

Εάν ο νέος κανονισμός της Κοινής Αγοράς τεθεί σε ισχύ οι εισαγόμενες από τη Νότια Αμερική μπανάνες, που θεωρούνται πρώτης ποιότητας, θα δασμολογούνται και θα γίνουν πολύ ακριβότερες με αποτέλεσμα να καταστήσουν επιφυλακτικό τον Γερμανό καταναλωτή.

Παράλληλα με το νέο κανονισμό θα ευνοηθεί η εισαγωγή από τις χώρες - μέλη της ΕΟΚ και κυρίως από τις άλλοτε αποικίες ορισμένων από τις χώρες αυτές, όπως η Γαλλία και η Αγγλία.

ΙΝΔΙΑ

Νέες αγορές

Τονωτική ένεση για την αγορά των χύδην μεταφορών είναι η πρόσφατη

συμφωνία της Ινδικής κυβέρνησης για την αγορά από την Αυστραλία περί των 500.000 τόν. σιτηρών. Ανάλογη συμφωνία είχε πρόσφατα επιτευχθεί για την αγορά ενός εκατ. τόννων σιτηρών, ενώ πιθανολοούνται και άλλες μεγάλες αγορές σιτηρών στο μέλλον καθώς είναι η πρώτη φορά για αρκετά χρόνια που η χώρα αντιμετωπίζει ανεπάρκεια σιτηρών από την εντόπια παραγωγή.

Η συμφωνία με την Αυστραλία έκλεισε στην τιμή 137,50 δολάρια ΗΠΑ FOB ανά τόννο και επιτρέπει στην Ινδία να χρησιμοποιήσει δικά της πλοία για την μεταφορά τους. Είναι όμως πιθανότερο η Κυβέρνηση να ναυλώσει πλοία από την διεθνή αγορά καθώς το ίδιο χρονικό διάστημα οι εισαγωγές της χώρας σε ρύζι και άλλα προϊόντα είναι αυξημένες.

Η μεταφορά του αυστραλιανού σίτου είναι πιθανόν να αρχίσει από τα τέλη Σεπτεμβρίου 1992 έως τον Ιανουάριο, χρησιμοποιώντας πλοία των 25.000 - 40.000 τόν. d.w.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Στροφή των ναυπηγείων στις επισκευές

Η συνεχιζόμενη μείωση νέων παραγγελιών που πλήττει την διεθνή αγορά είναι η κύρια αιτία της μετατροπής της δεύτερης σε μέγεθος ναυπηγικής μονά-

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 City, 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

δας της Daewoo Shipbuilding, ώστε να έχει την δυνατότητα να αναλάβει εργασίες επισκευής και μετατροπής πλοίων.

Η κύρια μόνιμη δεξαμενή του ναυπηγείου του Όκπο, που έχει ηλικία μόνο εννέα ετών και διαστάσεις 350 X 81 μέτρα, θα δοθεί αποκλειστικά για επισκευές και θα δέχεται σκάφη μεγέθους έως 350.000 τόν. d.w., δημιουργώντας ικανό ανταγωνισμό για τα ειδικευμένα επισκευαστικά ναυπηγεία της περιοχής. Η περαιτέρω μετατροπή των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου του Όκπο για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες θα περιορίσει τις ναυπηγικές εργασίες μόνο στην γιγαντιαία δεξαμενή Νο 1, διαστάσεων 530 X 131 μέτρων, η οποία επιτρέπει στην Daewoo τη ναυπήγηση δύο υπερδεξαμενοπλοίων παραπλεύρως τοποθετημένων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Προσπάθειες για τη διάσωση του στόλου

Σημαντικά κεφάλαια ύψους 90 εκατ. δολλ. ΗΠΑ αναμένεται να διαθέσει σε επιχορηγήσεις προς την εμπορική ναυτιλία της χώρας η Κυβέρνηση της Ολλανδίας, σε μια προσπάθεια να περισώσει την δύναμη του στόλου από την έξοδο των πλοιοκτητών προς τρίτες σημαίες.

Η κίνηση αυτή πρόκειται να αντικαταστήσει τα μέτρα επιχορήγησης του στόλου που είχαν αρχίσει να εφαρμόζονται το 1987 και τα οποία λήγουν το 1992. Το Υπουργείο Μεταφορών της χώρας που είναι υπεύθυνο για την εμπορική ναυτιλία πρόκειται να διαθέσει το ποσό

των 90 εκατ. φλορινίων ετησίως για τα επόμενα τρία χρόνια, επιτρέποντας στις Ολλανδικές ναυτιλιακές εταιρίες μία μείωση κατά 35% στο ποσό της φορολογίας εισοδήματος που πληρώνουν για τους Ολλανδούς ναυτικούς ενώ θα προσφέρεται και το ποσό των 60 εκατ. φλορινίων ετησίως στις ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας ώστε να έχουν την δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο συστημάτων ανανέωσης του στόλου.

Το πρώτο αναφέρεται στην μείωση κατά ένα ποσοστό της ετήσιας φορολογίας επί των κερδών, ενώ το άλλο αφορά αίτηση διευκολύνσεων για την ναυπήγηση ενός νέου σκάφους, με προτίμηση σε ναυπηγικές μονάδες της χώρας.

Αν και η Ένωση των Ολλανδών πλοιοκτητών θεώρησε θετικά τα νέα μέτρα υποστήριξης της ναυτιλίας, η τελική απόφαση για την αποδοχή του πακέτου των επιχορηγήσεων ή της επανανολόγησης των πλοίων σε άλλα νηολόγια θα ληφθεί από τους ίδιους τους εφοπλιστές σε ατομική βάση.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία ο εμπορικός στόλος της Ολλανδίας περιλαμβάνει περί τα 700 ειδικευμένα και συμβατικά πλοία και η εθνική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ετήσιο τζίρο μεταξύ 4,5 - 6 δισεκ. φλορινία, απασχολεί άμεσα και έμμεσα περί τα 30.000 άτομα και συνεισφέρει στην εθνική οικονομία περί τα 2,25 δισεκ. φλορινίων ετησίως.

Σύμφωνα με μελέτη του Ολλανδικού Υπουργείου Μεταφορών εάν δεν συνεχισθούν οι επιχορηγήσεις στην ναυτιλία, η δύναμη του Ολλανδικού στόλου θα μειωθεί κατά 60% την επόμενη πενταετία.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Νέα σύγκρουση στο Στενό της Μάλακκα

15 ναυτικοί αγνοούνται μετά την σύγκρουση έμπορτου δεξαμενοπλοίου και ενός κοντεϊνερόπλοιο στην ανοικτή βόρεια περιοχή του Στενού της Μάλακκα, 45 μίλια ανοικτά του Μπελαγούαν της Σουμάτρας, τα μεσάνυχτα του Σαββάτου 19 Σεπτεμβρίου.

Μετά την σύγκρουση, το δεξαμενόπλοιο «Nagasaki Spirit», 96.000 τόν. d.w. υπέστη πυρκαϊά στο σημείο της σύγκρουσης με το κοντεϊνερόπλοιο. Το πλήρωμά του εγκατέλειψε το φλεγόμενο σκάφος και επιβιβάσθηκε σε σωσίβια λέμβους, ενεργοποιώντας τον αυτόματο ραδιοφάρο ανεύρεσης στίγματος Epirb αλλά δεν υπάρχουν πληροφορίες εάν παραλήφθηκαν από άλλο σκάφος ή αποβιβάσθηκαν σε ακτή.

Το κοντεϊνερόπλοιο «Ocean Blessing», χωρητικότητας 22.600 τόν. γκρός, υπέστη πυρκαϊά καθ' όλο το μήκος του και σημαντικές ζημιές στην πλώρη. Το πλήρωμά του από 21 ναυτικούς το εγκατέλειψε αλλά οι σωσίβια λέμβοι δεν χρησιμοποιήθηκαν, ενώ δεν είχε ενεργοποιηθεί και ο ραδιοφάρος ανάγκης. Το τελευταίο μήνυμα από το πλήρωμα του «Ocean Blessing» ήταν μία αναφορά ότι το πλοίο έδεχτο πυρά, αν και ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι πρόκειται για λάθος στις επικοινωνίες καθώς το ατύχημα συνέβη σε περιοχή του Στενού που δεν έχουν παρατηρηθεί δραστηριότητες των πειρατών.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 13.035 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Golden Horizon Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Μεσίστρια», μπάλκερ, πρώην «Γκόλντεν Χόουπ Ι.» υπό παναμαϊκή σημαία, 14.530 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία, «Ashton Navigation Ltd.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Νήσος Θηρασία», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Kiho», υπό παναμαϊκή σημαία, 54.577 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Νήσος Θηρασία Ναυτική Εταιρία» (κ. Αναστ. Παπαγεωργόπουλος).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Federal Bulker» 43.631 τόν. d.w. 23.535 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε άγνωστους αγοραστές περιήλθε το υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Όσσεαν Βόις» 19.452 τόν. d.w. δ.ς., 11.424 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί του 1,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι αγοραστές του λιβεριανού φορτηγού πλοίου «August» 15.315 τόν. d.w., 9.097 τόν. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1969, μεταφορικής ικανότητας 238 TEU, έναντι τιμής 1.250.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Πανορμίτης» 14.500 τόν. d.w., 9.900 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, αντί δολ. 800.000 δολλαρίων.

— Σε Έλληνες τέλος περιήλθε το δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Japan

Ο Υπουργός στην Κορέα

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, συνοδευόμενος από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο κ. Νικ. Χασιώτη αναχωρεί αύριο Παρασκευή για την Κορέα όπου την Τρίτη 6 Οκτωβρίου στα ναυπηγεία Ουλσάν θα γίνει η ύψωση της Ελληνικής στο νεότευκτο δεξαμενόπλοιο «Αλκυονίδες», 60.500 τόν. d.w., της εταιρίας Eletson Maritime.

946 υποψήφιοι εφέτος για τις Δημόσιες Σχολές

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι οι υποψήφιοι για τις ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού ανήλθαν εφέτος σε 946-675 για τις σχολές πλοιάρχων και 289 για τις σχολές μηχανικών.

Ο κ. Παυλίδης είπε επίσης ότι τελικώς θα εισαχθούν 800 σπουδαστές και εξέφρασε ταυτόχρονα τις ευχαριστίες του προς το Σύνδεσμο Ναυτιλίας και Παιδείας Οινουσών ο οποίος όπως γνωστοποίησε ο πρόεδρος του κ. Ν.Δ. Πατέρας, θα αναλάβει τις δαπάνες συντηρήσεως της Σχολής Οινουσών.

Η διπλή φορολογία με την Βρεταννία

Με πρωτοβουλία της Βρεταννικής Κυβερνήσεως διεξάγονται στην Αθήνα διαπραγματεύσεις μεταξύ Ελλάδος και Ηνωμένου Βασιλείου για την αναθεώρηση της υφισταμένης συμβάσεως μεταξύ των δύο χωρών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας. Η σύμβαση αυτή ισχύει από το 1953 και καθώς παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα του Λονδίνου, η εξέλιξη του θέματος παρακολουθείται από το Κομμίτη μέσω των μελών του Συμβουλίου κ.κ. Στέλιου Νιώτη και Ιωάν. Χατζή οι οποίοι είναι σε συνεχή επαφή με τα αρμόδια Υπουργεία της Ελλάδος.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Αύγουστο 315 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Μέχρι 9/10 η προθεσμία για τους δοκίμους Λ.Σ.

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη παρατείνεται μέχρι τις 9 Οκτωβρίου η προθεσμία για την υποβολή δικαιολογητικών υποψηφίων δοκίμων σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος. Επίσης διευκρινίζεται ότι όσοι έχουν υποβάλει ήδη αίτηση συμμετοχής στο διαγωνισμό θα πρέπει να βρίσκονται στο υπουργείο Ναυτιλίας (Γρ. Λαμπράκη 152) στις 12 Οκτωβρίου και όχι την 28 Σεπτεμβρίου 1992.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Γκόλντεν Φάλκον», μπάλκερ, που υπέστειλε την λιβεριανή σημαία, 23.243 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Golden Falcon Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Γκόλντεν Ορίζον», μπάλκερ, που

B.C. DORIAN

ΤΑΙΝΙΕΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- Ενα μελετημένο και υπεύθυνο προϊόν που για τον συνετό και προβλεπτικό πλοίαρχο αποτελεί essential safety precaution against damage claims.
- Αμεση παράδοση στον Πειραιά, ή σε οποιοδήποτε ξένο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο, χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες.

DORIAN IMEX LTD.

Σανταρόζα 17, 185 34 Πειραιάς
Τηλ.: 4130491, 4220592, 4136920
Φάξ: 4220449

Stork» 81.283 τόν. d.w., 55.743 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 9 εκατομμ. δολλαρίων.

Αγορά πλοίου Po-Po

Σε Ελληνικά συμφέροντα περιήλθε το πολωνικό πλοίο po-po «Starogard Gdanski» 936 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971, μεταφοράς 95 TEU και 20 τρέιλερς, έναντι τιμής 870.000 «SWtaro-gard Gdanski» 936 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971, μεταφοράς 95 TEU και 20 τρέιλερς, έναντι τιμής 870.000 δολλαρίων.

Πρόσθετοι αξιωματικοί για τα «καταμαράν»

Η Πειραϊκή Α.Ν.Ε. γνωστοποίησε στο Υπουργείο, ότι ήδη προχώρησε στην πρόσληψη Α' πλοιάρχου και Α' μηχανικού οι οποίοι κατά την περίοδο αυτή εκπαιδεύονται από εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς των πλοίων της.

Μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους, προσθέτει, και τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών ικανότητας, όπως προβλέπεται από την ελληνική νομοθεσία για σκάφη δυναμικώς υποστηριζόμενα, οι αξιωματικοί αυτοί θα αρχίσουν να εργάζονται κανονικά στα πλοία της εταιρίας, ώστε να αντιμετωπισθεί ο παράγοντας της κοπώσεως των πληρωμάτων και ειδικότερα του πλοιάρχου και μηχανικού.

Κατασκευή καταμαράν στο Πέραμα

Χθές (Τετάρτη) στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων πρώην Βενίκου στο Πέραμα επρόκειτο να τελεσθεί αγια-

σμός επί τη ενάρξει της κατασκευής του φέρρου «Σούπερ Καταμαράν» της εταιρίας Γούτου. Η κατασκευή από την Σιδηροναυτική ΕΠΕ του κ. Γεώργ. Ατσαλάκη.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μάττερχορν» 106.718 τόν. γκρός, 33.960 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1973, αντί δολ. 137,25 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Λέγκασι» 118.865 τόν. γκρός, 35.263 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1971, αντί δολ. 140 ανά τόννο βάρους.

Υποκατάστημα στη Θεσσαλονίκη της «Φέλιξ Κάουκι και Υιός»

Ο κ. Σ. Κωνσταντινίδης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Φέλιξ Κάουκι και Υιός Α.Ε., ανακοίνωσε την ίδρυση υποκαταστήματος στη Θεσσαλονίκη με την επωνυμία «Φέλιξ Κάουκι και Υιός Ναυτιλιακή και Μεταφορική Α.Ε. Θεσσαλονίκης» αποσκοπώντας στην καλύτερη πρακτόρευση και εξυπηρέτηση των πελατών και των συνεργατών τους.

Η απόφαση ίδρυσης θεωρήθηκε επιβεβλημένη κατόπιν επεξεργασίας των στατιστικών στοιχείων από το εμπορικό τμήμα της επιχείρησης όσον αφορά την προβλεπόμενη αύξηση των εξαγωγών από την Βόρεια Ελλάδα και την διακίνηση εμπορευμάτων μέσω των Βαλκανικών χωρών.

Τα εγκαίνια του υποκαταστήματος θα πραγματοποιηθούν σε κεντρικό ξενοδοχείο της Θεσσαλονίκης, παρουσία των τοπικών Αρχών και ναυτιλιακών και πρακτορειακών κύκλων της συμπρωτεύουσας.

Η ΕΚΟ και η προστασία του Περιβάλλοντος

Η Διοίκηση της ΕΟΚ αναφορικά με δημοσιεύματα του ημερήσιου Τύπου που αφορούν τις δραστηριότητες της εταιρίας και την προστασία του περιβάλλοντος και των εργαζομένων σε αυτήν ανακοίνωσε τα ακόλουθα:

— Αποτελεί βασική αρχή της εταιρίας η εκδήλωση ιδιαίτερης ευαισθησίας σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού.

— Για το σκοπό αυτό η εταιρία διαθέτει ειδικά τμήματα και παρακολουθεί συνεχώς τις διεθνείς τεχνολογικές εξελίξεις.

— Η ευαισθησία της εταιρίας αποδεικνύεται έμπρακτα και από τις επενδύσεις που έχει πραγματοποιήσει για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η ειδική μονάδα επεξεργασίας των υγρών λυμάτων, η οποία είναι πρωτοποριακή για την Ελλάδα, καθώς και η μονάδα αποθέρμανσης των αερίων του Διύλιστηριου της εταιρίας. Η τελευταία έχει μειώσει σημαντικότερα τα αέρια λυμματα στο χώρο του βιομηχανικού συγκροτήματος της εταιρίας και της ευρύτερης περιοχής.

— Η ΕΚΟ εφαρμόζει πιστά όλους τους νόμους και τις διατάξεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Δεν αρκείται, όμως, σε αυτό. Σε πολλές περιπτώσεις εφαρμόζει ακόμη αυστηρότερες προδιαγραφές.

— Ειδικότερα κατά τον χειρισμό και την αποθήκευση του VCM στο εργοστάσιο παραγωγής PVC λαμβάνονται υπόψη και εφαρμόζονται αυστηρά όλοι οι διεθνείς γενικοί και ειδικοί κώδικες και πρακτικές. Τόσο οι διαδικασίες που εφαρμόζονται, όσο και ο ειδικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται εξασφαλίζουν συνθήκες υγιεινής, ασφάλειας και προστασίας των εργαζομένων, όπως προβλέπονται από τις σχετικές οδηγίες της ΕΟΚ και των λοιπών οργανισμών (OSHA, OHE κ.α.).

Εφαρμογή του Κώδικα του IMO από την Αυστραλία

Η Υπηρεσία Ναυτιλιακής Ασφαλείας της Αυστραλίας ανακοίνωσε ότι ο Κώδικας του IMO για την Ασφαλή Διαχείριση των μπάλκ κάρριερς θα τεθεί σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 1993.

Με την ανακοίνωση της ημερομηνίας εφαρμογής του Κώδικα αρκετό χρόνο πριν, δίδεται η δυνατότητα στους

Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

πλοιοκτήτες να εξασφαλίσουν σωστή εφαρμογή του Κώδικα για τα πλοία τους. Με την έναρξη της εφαρμογής του, οι επιθεωρητές του Υπουργείου Μεταφορών θα ελέγχουν τα πλοία ως προς την υιοθέτηση του Κώδικα και αρχικά θα εκδίδουν μία συμβουλευτική απόφαση για τα σημεία που δεν καλύπτονται επαρκώς. Στο πιστοποιητικό αυτό η Υπηρεσία Ναυτιλιακής Ασφαλείας θα σημειώνει τις βελτιώσεις που ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιφέρει στο πλοίο πριν το επόμενο κατάπλου του στην Αυστραλία.

Ελληνικό πρακτορείο στην Κωνσταντινούπολη

Το Ελληνικό Πατριαρχείο στην Κωνσταντινούπολη υπενθυμίζει στους πλοιοκτήτες, πλοία των οποίων καταπλέουν σε Τουρκικά λιμάνια, ότι μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του πρακτορείου YEN Shipping Agency, το οποίο ανήκει στους πεπειραμένους και ικανούς Έλληνες πράκτορες Αδελφούς Τσολάκη.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν με το πρακτορείο στα τηλέφωνα: 145.01.00 (01-02-03), τμήμα: 306701.

Η Ευρωπαϊκή Λαϊκή Τράπεζα

Στο στάδιο της τελικής προετοιμασίας για την εμφάνισή της στην ελληνική αγορά βρίσκεται η Ευρωπαϊκή Λαϊκή Τράπεζα, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εισαγωγής του συναλλαγματός για το μετοχικό κεφάλαιό της, ύψους 5,5 δισεκ. δραχμών.

Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου εξελέγη ο κ. Κίκης Ν. Λαζαρίδης, διοικητής του συγκροτήματος της Λαϊκής Κυπριακής Τράπεζας η οποία διατηρεί τον έλεγχο των 2/3 του μετοχικού κεφαλαίου της Ευρωπαϊκής Λαϊκής, μαζί με τη Hong Kong & Shanghai Banking Corporation.

Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται επίσης από τους κ. Πλάτωνα Λανίτη —

αντιπρόεδρο, Κωνσταντίνο Μυλωνά και Ρένα Ρουβιθά — επίσης εκπροσώπους της Λαϊκής Κυπριακής Τράπεζας, Λεωνίδα Μπαλτατζή — γενικό διευθυντή της Ευρωπαϊκής Λαϊκής, Άγγελο Πική — ελεγκτή και σύμβουλο επιχειρήσεων, καθώς και από διακεκριμένους επιχειρηματίες, όπως τους κ.κ. Χρήστο Γιώτη και Βάσο Οδυσσέως — βιομηχάνους, Κλειώ Χατζηγιάννου — Φράγκου — εφοπλιστή, και Αντρέα Έλληνα, Ευάγγελο Μυτιληναίο και Μιχάλη Παπαέλληνα που έχουν σημαντική παρουσία στον ελληνικό επιχειρηματικό και εμπορικό χώρο.

Σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης της Τράπεζας, το πρώτο κατάστημα θα λειτουργήσει στα τέλη Νοεμβρίου στο κέντρο της Αθήνας, ενώ σε σύντομο χρονικό διάστημα αναμένεται και η λειτουργία και άλλων καταστημάτων, με τελικό σκοπό τη δημιουργία δικτύου στην Ελλάδα.

Συνέδριο πρόληψης των ατυχημάτων στα Αλιευτικά

Πραγματοποιήθηκε στη Γκαλιτσία της Ισπανίας από 14 έως 17 Σεπτεμβρίου, το Παγκόσμιο Συνέδριο Αλιείας για την πρόληψη των ατυχημάτων στα αλιευτικά σκάφη.

Το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα της ΕΟΚ — ΙΜΟ — ΙΛΟ και άλλων Διεθνών Οργανισμών και Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων.

Την Ελλάδα εκπροσώπησε ο κ. Γιώργος Μαρκογιάννης, γεν. διευθυντής του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας, ο οποίος ήταν και εισηγητής στο θέμα: «Η ορθολογιστική εκπαίδευση των Ελλήνων αλιέων για την πρόληψη των ατυχημάτων».

Ο φετεινός αγώνας Blue Cup

Ο φετεινός αγώνας Blue Cup που διοργανώνει για δεύτερη χρονιά η «Vernicos Yachts», με σπόνσορες τις εταιρίες B.N.P., Ελληνοβρετανική και

Blue Yachts, θα πραγματοποιηθεί φέτος το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Οκτωβρίου, Παρασκευή 30/10 — Κυριακή 1/11/92.

Το Blue Cup είναι ο μοναδικός ιδιωτικός αγώνας που διοργανώνεται στην Ελλάδα και στόχο έχει να προσφέρει κάτι διαφορετικό στο κοινό της Vernicos Yachts.

Στον αγώνα αυτό θα λάβουν μέρος πολλά σκάφη του γαλλικού ναυπηγείου Benetau, την αντιπροσωπεία του οποίου έχει η Vernicos και η εκκίνησή του θα δοθεί το μεσημέρι της Παρασκευής 30/10 από Καλαμάκι για Πόρο.

Όσοι δεν μπορούν να συμμετάσχουν σ' όλο τον αγώνα, μπορούν αν το επιθυμούν να περευρεθούν στη δεξίωση της απονομής των επάθλων που θα πραγματοποιηθεί το βράδυ του Σαββάτου 31 Οκτωβρίου, στο Πόρτο Ύδρα.

Θάνατοι ναυτικών

Πέθανε από καρδιακό νόσημα στο ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Κρήτη» ο θαλαμηπόλος Ανδρέας Φραγκισκάτος, 51 χρόνων ενώ το σκάφος έπλεε ανοιχτά της Μαδαγασκάρης.

Επίσης πέθανε στο νοσοκομείο του Κουσάντασι συνεπεία εμφράγματος του μυοκαρδίου ο Δημήτριος Ζερβός, 45 χρόνων, θαλαμηπόλος του ε/γ - ο/γ «Αριάδνη».

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Στο 11ο τεύχος του δημοσιογραφικού οργάνου της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ. που κυκλοφόρησε τον Ιούλιο, περιλαμβάνονται άρθρα για την αντιμετώπιση του Ισλαμισμού και Καθολικισμού στις ανατολικές χώρες, ιστορικές σελίδες για τη δράση του Λιμενικού Σώματος, χρονογραφήματα και πληροφορίες για τις δραστηριότητες της ΕΑΑΛΣ κατά το β' τρίμηνο του 1992.

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

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧ. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ

Ο Ανδρέας Μιχαήλ Γεωργιλής γεννήθηκε στον Πειραιά το 1939, έζησε για ένα διάστημα στην Αλεξάνδρεια, παρακολούθησε την Μέση Εκπαίδευση στην Αναργύρειο Σχολή Σπετσών και, εν συνεχεία πήγε στην Αγγλία όπου σπούδασε λογιστικά.

Γόνος εφοπλιστικής οικογένειας, ακολουθώντας την Αιγυπτιακή παράδοση και μπάρκαρε αμέσως μόλις τελείωσε τις σπουδές του παίρνοντας το δίπλωμα του ανθυποπλοιάρχου.

Το 1962 επέστρεψε στην Ελλάδα όπου έκανε τη στρατιωτική του θητεία στο Ναυτικό και στη συνέχεια υπηρέτησε πάλι σε πλοία παίρνοντας πλέον τον βαθμό του υποπλοιάρχου.

Το 1968 εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο και ανέλαβε την διεύθυνση της οικογενειακής επιχείρησης, διαχειριζόμενος τα πλοία της οικογένειας Γεωργιλής από το ναυτιλιακό γραφείο N.J. Pateras, και λίγο αργότερα παντρεύτηκε την Καλλιόπη Γ. Λύρα με την οποία απέκτησε τρία παιδιά.

Το 1973 εγκαταστάθηκε με την οικογένειά του στην Ελλάδα και ίδρυσε το ναυτιλιακό γραφείο «Mycali Maritime», με έδρα τον Πειραιά, ενώ αργότερα επέκτεινε τις δραστηριότητές του στον ταξιδιωτικό τομέα, ιδρύοντας το 1979 με τον πεθερό του, Γεώργιο Στ. Λύρα, το ταξιδιωτικό γραφείο «Lyra Travel». Τέσσερα χρόνια αργότερα το Lyra Travel μετονομάζεται σε Griffin Travel και από το 1986 έγινε μέλος της μεγάλης

Αμερικανικής Εταιρίας Πρακτόρων Woodside.

Είναι φανερό πως στα 25 χρόνια της επιτυχημένης του επαγγελματικής σταδιοδρομίας ο Ανδρέας Γεωργιλής απέκτησε πολλούς φίλους που τον αποχαι-

ρέτησαν με ειλικρινή θλίψη, καθώς η επάρατη νόσος τον νίκησε στα 53 του χρόνια.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν στην οικογένειά του θερμά συλλυπητήρια.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Σεπτεμβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	96.00	163.00
Γένοβα	116.00	219.00
Αμβούργο	98.00	178.00
Χάβρη	114.00	205.00
Πειραιάς	111.00	206.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	109.00	230.00
Τζέντα	101.50	237.88
Ρας Τανούρα	103.25	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	110.00	215.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	140.00	228.00
Λας Πάλμας	106.00	199.00
Θέουτα	104.00	200.00
Ντάρμπαν	98.00	209.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	131.00	301.00
Σίδνεϋ	134.00	224.00
Χόγκ Κόγκ	121.00	201.00
Σιγκαπούρη	106.00	165.00
Τόκιο	127.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	106.00	208.00
N. Υόρκη	100.00	200.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	106.00	200.00
Χιούστον	95.00	178.00
Νέα Ορλεάνη	95.00	178.00
Λός Άντζελες	99.00	200.00
Κρίστομπαλ	103.00	205.00
Ρίο Ιανέιρο	120.00	270.00
Μπουένος Άϊρες	118.00	208.00
Μοντεβιδέο	142.00	252.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 4223760-5, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4223769



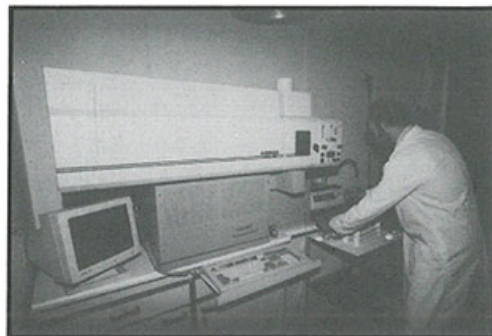
NAIAS Ltd

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL ISO 9002

- ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΩΣ CLAIMS
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΤΟΜΕΑΣ ΜΗ ΚΑΤΑΣΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ GAS-FREE ΚΑΙ DRUG TESTING ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ



NAIAS Ltd Νεωσοίκων 46B Πειραιάς 185 36
Τηλ.: 4280495-7, Fax: 4520307

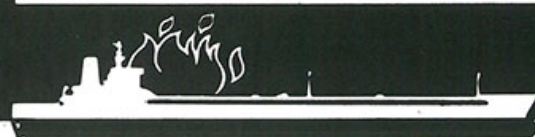
Έργο που εκπονείται από
τον άνθρωπο για τον άνθρωπο.
Η Τραπεζική Επιστήμη στην
εξέλιξή της μπορεί να γίνει Τέχνη.
Όταν όλοι οι συντελεστές
αποδίδουν στον υψηλότερο βαθμό
και η φιλοσοφία που αναπτύσσεται
χαράζει νέες πρακτικές.
Όταν το ανθρώπινο δυναμικό
αξιοποιείται, το μέγεθος
λειτουργεί για την καλύτερη
εξυπηρέτηση, η γραφειοκρατία
παραμερίζεται προς όφελος
της ανταγωνιστικότητας και τα νέα
τραπεζικά προϊόντα κάνουν
πιο εύκολη τη ζωή μας.

η τέχνη να είσαι Τράπεζα

Αυτή την Τέχνη να είσαι Τράπεζα,
μία τέχνη ζεστή, επώνυμη,
προσωπική και καθημερινή, τη
βιώνουν χιλιάδες άνθρωποι.
Όσοι περνούν την πόρτα της
Εμπορικής Τράπεζας κάθε μέρα.
Η προσπάθεια διαφοροποίησης
ξεκίνησε.
Αξιοποιήστε την, για σας.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

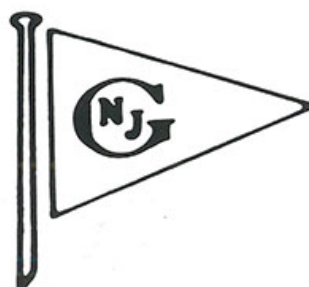
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΝΙΚΟΛΗΣ ΠΑΛΛΗΣ	Ελληνική	500	1965	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στη Θέουτα για επισκευές, στις 24/9.
ΠΙΟΝΑΡ	Κυπριακή	6.162	1969	Κατά το ταξίδι για Κολόμπο, υπέστη εισροή υδάτων στο κύτος, τον Αύγουστο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΠΟΣ	Κυπριακή	16.247	1975	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Κοτα Βερα-νί» στη ράδα του Μπέντι, στις 12/9 και υπέστη ζημιές.
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	Λιβεριανή	35.014	1974	Επιθεωρήθηκε στην Ελευσίνα, συνεπεία ζημιών που υπέστη στις 5-7/6 κατά την εκφόρτωση στο Ίμμιγκχαμ.
ΣΑΝ ΙΙ	Παναμαϊκή	14.523	1975	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά στις 22/9 συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 15/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ	Λιβεριανή	47.344	1967	Προσάραξε στο Μαρακάϊμπο, στις 20/9, αποκολλήθηκε την επομένη και κατευθύνθηκε προς Αμουάυ Μπαί για επισκευές.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Λιβεριανή	44.589	1974	Κατά τον απόπλου από το Πουέρτο Μιράντα προσάραξε στις 20/9 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές, αποκολλήθηκε και συνέχισε το ταξίδι του.
ΚΕΜΣΤΑΡ	Ελληνική	736	1963	Υπέστη έκρηξη στο Πέραμα, στις 18/9, με αποτέλεσμα τον θάνατο δύο εργαζομένων.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	Ελληνική			Κατά τη διάρκεια επισκευών στη Δραπετσώνα, υπέστη πυρκαϊά στις 20/9.

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε χαμηλά επίπεδα κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, σε όλες τις περιοχές, καθώς η αναταραχή στις Ευρωπαϊκές χρηματαγορές δημιούργησε μεγαλύτερη στασιμότητα στην αγορά από ότι αρχικά υπολογίζονταν.

Το BIFFEX άγγιξε για πρώτη φορά από τις αρχές του έτους τις 1.043 μονάδες, αλλά οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι η μικρή μεν, αλλά σταδιακή άνοδος της δραστηριότητας στους τομείς των γαιανθράκων και του σιδηρομεταλλεύματος και η εξισορρόπηση της προσφοράς και ζήτησης τονάζ στο χώρο της Άπω Ανατολής, θα βελτιώσει τη διαπραγματευτική θέση της πλοιοκτησίας.

Τα βλέμματα όλων στρέφονται στην αγορά των δημητριακών όπου ορισμένοι παρατηρητές εξέφρασαν την ανησυχία τους κατά πόσον η φετινή εξαγωγική δραστηριότητα της Αμερικής θα μπορέσει μόνη να συνδράμει αποφασιστικά στην ανέλιξη της αγοράς του Ατλαντικού.

Η στήλη πιστεύει ότι ο Οκτώβριος θα είναι καθοριστικός για την περαιτέρω πορεία της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, της οποίας τα επίπεδα των ναύλων κυμαίνονται σήμερα στις βασικές κατηγορίες φορτίων στα ακόλουθα επίπεδα:

Σιτηρά:

— 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για

Γκέντ, δολ. 9,15.

— 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 10,35.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 18,80.

— 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 14,75.

— 47.000 τον. Πλεϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία για Αδριατική, δολ. 700.000 κατ' αποκοπή.

— 35.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 19,00

— 33.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 20,00.

— 27.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 14,25.

— 25.000 τον. Βαλτιμόρη για Πολωνία, δολ. 14,75.

— 21.500 τον. Ρουέν για Μομπάσα, δολ. 28,50.

— 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μπέρμα, δολ. 28,00.

Γαιάνθρακες:

— 130.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Ιαπωνία, δολ. 5,25.

— 120.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρόττερταμ, δολ. 5,00.

— 90.000 τον. Βαλτιμόρη για Μάνεϊποϊντ, δολ. 4,20.

— 78.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Τάραντα, δολ. 6,75.

— 60.000 τον. Άμποτς Πόϊντ για Νοτ. Κορέα, δολ. 6,40.

— 55.000 τον. (κώκ πετρελαίου) Χιούστον για Γένοβα και Βενετία, δολ. 12,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 140.000 τον. Πόντα ντε Μαδέϊρα για Γκιζόν, δολ. 4,00.

— 140.000 τον. Τουμπάραιο για Ρόττερταμ, δολ. 3,85.

— 130.000 τον. Σέβεν Άϊλαντ για Φιλιππίνες, δολ. 6,95.

— 110.000 τον. Γκόα για Τάραντα, δολ. 6,25.

Λιπάσματα:

— 30.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Ινδία, δολ. 34,50.

— 23.000 τον. Μανφρεντόνια για Ινδία, δολ. 3,175.

— 16.000 τον. Κπέμε για Ινδία, δολ. 29,00.

— 14.000 τον. Ρουζαίς για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 15,00.

— 11.600 τον. Κωνσταντζα για Μομπάσα, δολ. 45,00.

Ζάχαρη:

— 18.400 τον. Κουήνσλαντ για Ιαπωνία, δολ. 18,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα μπάλκερς από μέγεθος handymax έως και τα πολύ μικρότερα εξακολουθούν να μισθώνονται σε ικανοποιητικά επίπεδα, ενώ μικρή υποχώρηση σημειώθηκε στις ημερήσιες απολαβές των πάναμαξ, με εξαίρεση την τακτική διαδρομή Κόλπου ΗΠΑ προς Άπω Ανατολή.

Μικρή αλλά αισιόδοξη βελτίωση πα-



Link Maritime Enterprises S.A.

• Chartering

• Contracting

• Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

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

ρατηρήθηκε στη ζήτηση για χρονοναυλώσεις στην περιοχή του Ειρηνικού χωρίς μέχρι σήμερα να επηρεασθούν τα μισθώματα των πλοίων που διαμορφώθηκαν στα ακόλουθα επίπεδα:

— 133.360 τον. d.w., από Κόντινεντ μέσω Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ιαπωνία, δολ. 9.175 την ημέρα.

— 120.200 τον. d.w., από Ρότερνταμ για μίσθωση 3-5 μηνών, δολ. 5.500 την ημέρα.

— 95.000 τον. d.w. από Τέξας για Τουρκία, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 64.460 τον. d.w. από Δυτ. Αυστραλία για Κίνα, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής, δολ. 80.000.

— 62.700 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Σιγκαπούρη, δολ. 10.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 170.000.

— 40.900 τον. d.w., από Νοτ. Κορέα για Ινδονησία, δολ. 7.300 την ημέρα.

— 30.800 τον. d.w., από Σιγκαπούρη για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 5.000 την ημέρα.

— 29.400 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα.

— 25.300 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Άπω Ανατολή, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας με ανοδική εξέλιξη των ναύλων σε ορισμένες βασικές περιοχές φορτώσεων, κινήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων τις τελευταίες δύο εβδομάδες του Σεπτεμβρίου.

Για πρώτη φορά μετά έξι περίπου μήνες, οι διαχειριστές των μεγάλων πλοίων μεταφοράς πετρελαίου είδαν τα ημερήσια έσοδά τους να αυξάνονται στα αξιοπρεπή επίπεδα των δολ. 12.000 την ημέρα, σημειώνοντας αύξηση πλέον του 30%.

Ανοδική ζήτηση — η οποία εν πολλοίς αποδίδεται στην αύξηση των αποθεμάτων ενόψει του επερχόμενου χειμώνα στη Δύση — σημειώθηκε και στην περιοχή της Δυτ. Αφρικής με

προορισμό τις ΗΠΑ και το Κόντινεντ με ναύλους που κυμάνθηκαν περί τα WS 55-58.

Στις λοιπές περιοχές τα επίπεδα διατηρήθηκαν σταθερά με τα άφραμαξ στην Καραϊβική περί τα WS 90, ενώ σημαντικός υπήρξε ο αριθμός των πρόντακτ κάρριερς που ναυλώθηκαν με ποικιλία προορισμών σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 350.000 τον. Ρας Τανούρα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 42,5.

— 300.000 τον. Κάργκ Αϊλαντ για Ερυθρά Θάλασσα, WS 45.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 45.

— 133.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 56.

— 110.000 τον. Αγκόλα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 66,25.

— 80.000 τον. Ρας Λανούφ για Ισπανία, WS 85.

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. WATAHABE
(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

— 70.000 τον. Νορβηγία για Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 97,5.
— 53.000 τον. Βενεζουέλα για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 112,5.
Στα καθαρά φορτία σημειώνουμε:
— 55.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 125.
— 33.000 τον. Περσικό Κόλπο για

Σιγκαπούρη, WS 150.
— 30.000 τον. Καραϊβική για Φλόριντα, WS 190.
— 23.000 τον. Δυτ. Μεσόγειο για Κόντινεντ, WS 185.
— 20.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Μεσόγειο, WS 180.

ΑΛΚΜΗΝΗ: Ρουέν 21.500 τον. σιτηρά Μομπάσα, δολ. 28,50 φίο, 6.000/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ: 34.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χουέλβα άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Τζών με επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.970 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 5-15, ταξίδι μέσω Παναμά με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 9.950 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 145.000.

ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II: 123.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, Σεπτεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση Πορτογαλλία, δολ. 4.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 115.000.

ΙΩΑΝΝΗΣ Π.: 64.100 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 22-28, ταξίδι 2 μηνών με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΒΟΥΛΚΑΝ: 30.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 6.850 την ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Αφρική αρχές Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΑΛΜΠΙΟΝ: 27.980 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πασκάγκουλα Σεπτεμβρίου 20, επαναπαράδοση Ιμμινγκχαμ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.700 τον. d.w. του 1977

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΑΡΙΑ Γ.Α.: Σετέ 20.000 τον. κριθής Μομπάσα, δολ. 26,30 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΑΤΛΑΣ: Όλμπαν 12.125 τον. σιτηρά Ταγγέρη ή Ναντόρ, δολ. 23,00 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-10.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ: Αλεξάνδρεια 15.000 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 31 φίο, 1.500/ 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΚ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 3,80 φίο, 5 ημέρες, Οκτωβρίου 5-10.

ΑΪΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Κόλπο ΗΠΑ 64.000 τον. Ολλανδία/ Βέλγιο, δολ. 9,00 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 24 — Οκτωβρίου 5.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Ρίτσαρντς Μπαϊν 78.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 6,75 φίο, 2,5 ημέρες, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 32.700 τον. σιτηρά Ποτί / Μπατούμι, δολ. 31,90, birth terms, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ: Ρουγιάς 14.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 15,00 φίο, 4.500/ 12.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-20.

ΑΟΥΚ: Λα Παλλίς 47.500 τον. σιτηρά Κωνσταντζα, δολ. 11,00 φίο, 5.000/ 8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 18-20.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 57.500 τον. σιτηρά Νοτ. Αφρική, δολ. 13,50 φίο, 5 ημέρες/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 24-30.

ΤΟΠΑΖ: Δυτ. Αυστραλία 35.000 τον. περίπου σιτηρά Ινδία, δολ. 19,00 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.500 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-10.

ΑΪΡΟΝ ΑΝΤΩΝΗΣ: Ορινόκο 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μόμπιλ, δολ. 3,25 φίο, 5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Πόρτ Καρτιέ 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Φός, δολ. 3,25, 6 ημέρες, Οκτωβρίου 1-10.

ΑΡΚΑΔΙΑ 1: Τουμπαράο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3,85 φίο, 6 ημέρες, Οκτώβριο.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά Κοατζακοάλκος, δολ. 9,00 φίο, 4 ημέρες, Οκτωβρίου 5-10.

ΤΖΟΥΕΛ 1: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 18,60 φίο, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 7-15.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

παράδοση άμεση, επαναπαράδοση Σκω/Πασσέρο, δολ. 6.800 την ημέρα, πλέον δολ. 135.000 για πλου υπό έρμα.

ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: 26.475 τον. d.w. του 1980, παράδοση Νοτ. Αφρική Σεπτεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση Χάβρη /Σκω, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΝΑ: 65.077 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 8-15, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλου υπό έρμα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.460 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κίνα επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΣΤΟΡ: 64.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 7.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 160.000.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 18.955 τον. d.w. του 1974, παράδοση Νοτ. Αφρική τέλη Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, επαναπαράδοση Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΥΡΙΟΣ: 27.570 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόντινεντ άμεση, περίοδος 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Αμβούργο, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΖΗΝΟ: 40.947 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ταϊβάν άμεση, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Βενεζουέλα 70.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 74, Σεπτεμβρίου 15.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 47,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. ΗΒ /Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σαλλόμ Βοέ 70.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 92,5, Σεπτεμβρίου.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Κουά Ιμπόε 250.000 τον. Φός, WS 44, Οκτωβρίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ: Ρας Τανούρα 400.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 37,5, Σεπτεμβρίου 24.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ερυθρά Θάλασσα 100.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, Σεπτεμβρίου 21.

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Ράμπιξ Μπαίη και Γιαμού 133.000 τον. Πόρτ Στανβάκ, WS 62,5, Οκτωβρίου 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΟΥ: Ρας Ίσα 80.000 τον. Τριέστη, WS 80, Σεπτεμβρίου 25.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Πουέρτο λα Κρούζ 75.000 τον. Ντελαγουέρ, WS 95, Σεπτεμβρίου 16.

ΣΕΗΛΟΡ: Ούμ Σαϊντ 220.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 41, Οκτωβρίου 2.

ΕΒΟ'Ι'ΚΟΣ: Ινδονησία 135.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.200.000 κατ' αποκοπή Σεπτεμβρίου 25.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βενεζουέλα 71.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 67,5, Σεπτεμβρίου 23.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 115.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 117,5, Σεπτεμβρίου 21.

ΓΚΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ: Δυτ. Αφρική 116.000 τον. Ισπανία, WS 55, Σεπτεμβρίου 22.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Αμουαύ 28.500 τον. καθαρά Βοστώνη, WS 170, Σεπτεμβρίου 27.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Δυτ. Αφρική 123.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 49,5, Οκτωβρίου 6.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Άμστερνταμ / Ρότερνταμ 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Σεπτεμβρίου 29.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. Κατελλών, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'Ι'Ζ: Κάργκ Άϊλαντ 300.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 45, Οκτωβρίου 5.

ΜΙΧΑΗΛ: Αγκόλα 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Οκτωβρίου 9.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Μπράς Ρίβερ 117.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, Σεπτεμβρίου 30.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σαλλόμ Βοέ 137.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Οκτωβρίου 2.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 400.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 40, Οκτωβρίου 7.

ΚΑΡΛΟΒΑ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. Ισπανία, WS 85, Οκτωβρίου 3.

ΠΩΛΙΝΑ: Γουίλχελμσχαβεν 25.000 τον. καθαρά Κολομβία, WS 190, Οκτωβρίου.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Καραϊβική 30.000 τον. Φλόριντα, WS 190, Σεπτεμβρίου 28.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Λιβύη 82.000 τον. Αμβέρσα, WS 80, Σεπτεμβρίου 15.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Νοβοροσίσκ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 85, Σεπτεμβρίου 15.

ΜΠΡΑΜΣ: Μαύρη Θάλασσα 35.000 τον. Μεσόγειο, WS 165, Σεπτεμβρίου 14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: 273.858 τον. d.w. του 1976, περίοδος 6 μηνών, με οφίων άλλους 6 μήνες, δολ. 14.500 την ημέρα.

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

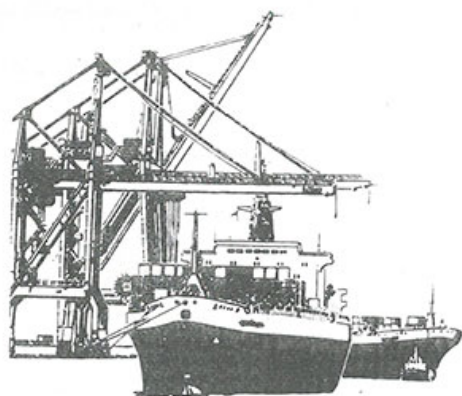
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

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.



NAFTIKA CHRONIKA

TOP CYPRIOT ENVIRONMENTALIST AND I.M.O.'s DIRECTOR TO HEAD CYMEPA'S CAMPAIGN

The Cypriot Marine Environmental Association (Cymepa) named on September 15th, the two officers who will head its full-time secretariat and lead the new body's bid to make a speedy impact on pollution stemming from ships.

Directors unanimously approved the appointment of Dr. Michael Jerides, a trained biochemist and one of the leading environmentalists in Cyprus, as Cymepa's first secretary general.

His deputy is to be Konstantin Voskresensky, who has agreed to accept a new challenge after a distinguished service as director of IMO's marine environment division.

The board expressed its confidence that the two officers would prove to be a highly effective team and bring priceless technical expertise to Cymepa's efforts to protect the marine environment.

At the Board's meeting, Stelios Haji-loannou was confirmed as President of Cymepa.

Joachim Meyer of Hanseatic and Adonis Papadopoulos of Interior/ Seascope have been chosen as vice presidents, with Michael Jolliffe of Piraeus — based Global Ocean Carriers and London — based George Tsavlis as the other members of a five-strong executive committee.

Michael Jolliffe and George Tsavlis were given the additional responsibility of reporting on potential membership from the UK and Greece which are considered the main centres for Cypriot - flag vessels managed from outside Cyprus.

Other shipping members of Cymepa's caretaker 15-person board of directors are: Antonis Couloucondis of Kassos Maritime; George Dalacouras of Dalex Shipping; Herman Eden of Marlow Navigation; Menis Karageorgis of Karageorgis Lines; Minos Kyriakou of Athenian Carriers; Costakis Louizou, head of Louis Cruises; and Herman Messner of V Ships (Cyprus).

Three places are permanently reserved for non-shipping directors. These have been filled by Kikis Constantinou, Chairman of Cyprus Hoteliers Association, Phanos Epiphaniou, Chairman of the Chamber of Commerce, and Kikis Lazarides, Chairman of Cyprus Airways and the Cyprus Popular Bank.

It is the task of the first board to lead the associa-

tion to an official launch and a first AGM, to be held on 10 May 1993, when a new board will be democratically elected by the entire voting membership. By that stage the present steering committee expects to be able to report on the first practical achievements of Cymepa.

Among the first tasks facing Dr Jerides and Mr. Voskresensky will be to come up with an ambitious training initiative to equip seafarers aboard Cypriot vessels to make a more positive, voluntary contribution to protecting the seas.

Mr. Haji-loannou said that the elements of a training cycle have been under close consideration for some weeks but the directors are anxious to obtain the input of the association's two newly-appointed experts.

The basic idea would be to provide a practical grounding in international conventions and regulations on safety and preventing pollution, as well as enhancing the environmental consciousness of seafarers serving with companies which become full members of the association, it was said.

It was considered vital for Cymepa's cause to enable shipmanagers based in Cyprus to become full members, as well as Cypriot flag shipowners. This, and the fact that supporting members representing the Island's shore based industry will also have full voting rights, are the main changes which Cymepa has made to the concept which was pioneered by the Hellenic Marine Environment Protection Association, (Helmepa) in Greece. The Declaration of Voluntary Commitment of Cymepa was drafted by Dr. Edgar Gold who also drafted Helmepa's Declaration.

Another main responsibility of the permanent staff of the association will be to actively campaign for a widely based membership.

The Greek Minister of Merchant Marine, Mr. Aristotelis Pavlides attended a luncheon hosted by the Board of Directors of Cymepa immediately after the meeting of the Board in Piraeus. The minister declared to those present that his Government fully supports the aims of Cymepa not only because every environmental initiative should be encouraged, but also because the Greek and Cypriot flags are complementary in every respect and not antagonistic.

OPA-90 Assistance to Marine Industry Provided by ABS

The Oil Pollution Act of 1990 (OPA-90) imposes upon tank vessels a host of new design, operating, spill response, and equipment rules. These many new and complex regulations directly impact owners, operators, and other marine interests. To those not familiar with these regulations, trying to determine which requirements may apply to a circumstance can be a bewildering experience and trying to figure out the interpretations and implications of these federal regulations can be equally challenging. The situation is further complicated by the potential for additional requirements dictated by individual states within the U.S.A.

To help companies in the marine industry work their way through this maze, ABS and its affiliated companies have established a dedicated service. In commenting on this service, Frank Iarossi, ABS Chairman and President, said, «Many owners and operators in the marine industry are looking to ABS for guidance and assistance which will enable them to properly implement the requirements of OPA-90. This is entirely reasonable since this is a United States law. It is also entirely appropriate since environmental management is an area ABS has undertaken through our enhanced safety services program. This we announced in June as the Comprehensive Safety Compliance Services Program — CSCS — the purpose of which is to integrate quality, safety, and environmental management into an all-encompassing approach to regulatory compliance.

«The most widely known and talked about provision of OPA-90 is the double-hull provision for tank vessels, and ABS has been providing substantial help in this regard. However, there are other requirements which pose problems to owners and operators which

are just as pressing». In this connection he cited the regulation for vessel response plans in the event of a spill, for which the law requires vessels to have plans in place by February 1993.

ABS, through its subsidiary ABS Marine Services Inc. (ABS-MSI), provides consulting services to help owners and operators assess their resources and formulate such a plan. ABS-MSI can then assist in customizing an actual plan suitable for the geographical area where the vessel will trade. Such a plan can be developed on a fleet basis as well as a ship-specific basis. ABS-MSI can also act as a repository for the plan.

Structural Condition Surveys

The Chairmen of Intercargo, of the London Salvage Association and of the Joint Hull Committee, at a special meeting in London on 23 September 1992, agreed on the need for structural condition surveys undertaken by Salvage Association Surveyors to be phased out as soon as possible when confidence is restored in the class system. «We have repeatedly stressed» explained Brian Doddick, Chairman Salvage Association, «that we do not seek to become another Classification Society. We appreciate that substantial steps towards that end are being taken, but we are not there yet».

Commenting after the meeting Dr Frank Chao, Intercargo's Chairman, said «We welcome very much this, and the fact that the Salvage Association explained that they use their own exclusive surveyors in all but exceptional circumstances and that then a Salvage Association surveyor is always overall in charge».

All three organisations also agreed on the need for better liaison between Underwriters, Classification Societies and indeed shipowners. «Today's meeting» said Roger Nixon, Chairman Joint Hull Committee «is a good example of the importance of discussing, and

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

**AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222083
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIRE**

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

comparing positions in a constructive sense. I hope that other meetings will follow in due course».

Others who attended were Spyros Polemis, Vice Chairman Intercargo, Michael Steel of Wallem Ltd, Bruce Farthing, Director and Kenneth Long, assistant Director, Intercargo, Trevor Hart, Underwriter, David Sherval, Deputy General Manager and Chief Surveyor, and John Waite, principal naval architect, Salvage Association.

Drop in World Shipbuilding order book at mid-year

We quarterly figures published by Lloyd's Register show at mid-year a decrease of 1.7 million gross tonnage in the world shipbuilding order book to at total 41.4m gross tons.

LR's Shipbuilding Returns for the quarter ended 30 June 1992 show that ships under construction amounted to 17.7m gt (1.349 ships), representing an increase of 734,000 gt compared with the first quarter. Orders not commenced totalled 23.7 m gt (1.061 ships), a drop 2.4 m gt from the previous quarter.

New orders reported placed during the second of quarter of 1992 also fell to 3.0 m gt, compared with 5.2m gt in the previous quarter. Ships completed during the June quarter totalled 4.4 m gt.

Of the leading shipbuilding countries, both Japan and South Korea showed decreases in their total order books.

Of other shipbuilding countries, increased order books were recorded for the People's Republic of China (up 28.7 per cent), Brazil (up 11.5 per cent) and the Netherlands (up 11.2 per cent). Countries showing decreases in their order books included Croatia (down 11.8 per cent) and France (down 10.5 per cent).

In terms of ship types, tankers represented 48.5 per cent or 20.1 million gross tons of the total world order book. Bulk carriers accounted for 1.8 per cent (9.0m gt) and general tonnage, including container

ships, 15.7 per cent (6.1m gt) of the total.

The largest ship completed during the second quarter of 1992 was the 322,132 dwt (154,030 gt) ore carrier «Bergeland», built in South Korea for P/R Bergeland ANS of Oslo. The biggest oil tanker, also built in South Korea, was the 285,000 dwt (153.427 gt) «Argo Daphne», delivered to the Argonaut group of Sweden.

Chandris and Overseas Shipholding Group from joint venture

The Chandris Cruise Division and OSG announced on September 24th the signing of an agreement to form a joint venture. The joint venture company, to be called Celebrity Cruise Lines Inc., will own and operate six cruise ships and will continue to be marketed under the trade names of Celebrity Cruises and Fantasy Cruises.

Chandris will contribute to the venture its six cruise ships, including the «Zenith» built in 1992, the «Horizon» built in 1990 and the «Meridian» totally rebuilt in 1990.

OSG will contribute approximately \$ 220 million in cash that will be used primarily to finance a planned expansion of the fleet. Celebrity Cruise Lines Inc.'s assets will be in excess of \$ 800 million.

The closing of the transaction, subject to certain conditions, is scheduled for the end of October. Celebrity Cruise Lines Inc. will function as an equal joint venture of Chandris and OSG. There will be no change in the day to day management and operations of Celebrity Cruises and Fantasy Cruises or in existing schedules.

High-accuracy Navigation Equipment

Magnavox is providing high-accuracy differential GPS navigation equipment for a major project testing the feasibility of using integrated electronic chart systems for safer navigation of tankers and other ships at sea.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

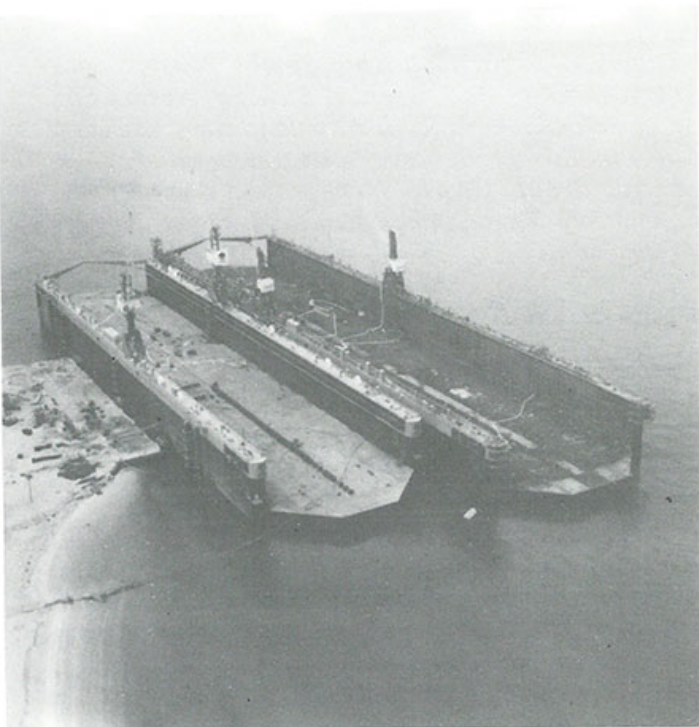
The Magnavox DGPS equipment is being used in a series of sea trials being launched this month by the Woods Hole Oceanographic Institution as part of the U.S. Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) Test Bed Project. The sea trials are being conducted on the research vessel «Eagle Mar». Additional trials will take place this year on a U.S. Coast Guard cutter and other vessels.

The «Eagle Mar» has been fitted with a Magnavox MX200 marine GPS navigator and an MX-50R DGPS beacon receiver. The MX-50R receives error-correction data which is broadcast by U.S. Coast Guard marine radiobeacons, and feeds this data to the MX200 to cancel out most of the sources of error in the GPS navigational signals. As a result, GPS accuracy can be improved from 100 meters to better than five meters.

ASRY docks installation nears completion

The installation of ASRY's two floating docks, which were purchased in the USA and towed to Bahrain through the Suez Canal, has involved a major civil engineering project that will shortly be completed. The docks, with inside dimensions of 252X45 metres and 227X 41 metres, will both be in operation by October.

Site preparation to the east of ASRY's 500,000 dwt graving dock required dredging to 18 metres and the removal of 1.6 million m³ of sand in order to provide dock berthing space and vessel approach depth.



A quay wall of 450 metres length and a 65 metre jetty will serve the two floating docks and a special mooring arrangement has been prepared.

In all, the civil engineering work amounted to a cost of some \$ 19 million and no expense has been spared in the planning and execution of the project so as to provide a top quality and trouble-free service to shipowners who will use the facility.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



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

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



MASTERS SHIPPING CO.

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

TELEPHONE: 4293760 — TELEFAX: 4293772
TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776,
213455, 212427, MAST GR.

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965



P. WIGHAM-RICHARDSON & CO LTD.

Sale & Purchase

Shipyard & Agency Representation

P. Wigham-Richardson (Hellas) Co. Ltd

95 Kolokotroni St., Piraeus 185 35, Greece

Telephone: 4224321 - 4224324 Telex: 212527 - 212332 PWR GR FAX: 4224320

A.O.H.: John Belousis 8081485



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
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 (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΟΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

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

προς Μπαγκόκ 24/7
προς Ιαπωνία 27/7
€-Φουτζέιρα 22/7
προς Ιαπωνία 27/7
αργεί Πειραιά
πρ. «Τατα»
μεσογειακές μεταφορές
προς Σαλντάνα Μπαϊ 13/7
ύψωση κυριακή
προς Κασσιόγκ 28/7
προς Κίνα 6/7
προς Σιγκαπούρη 19/6
προς Μεσόγειο 7/7
€ Τζέντα 4/7
προς Βραζιλία 29/7
€ Μπάγια Μπλάνκα 23/7
προς Σέβεν Άιλαντ 24/7
μεταφορές Πάτρας
προς Πειραιά 30/7
προς Ιταλία 27/7
προς Τουμαρά 4/7
προς Μπουένια Βεντούρα 23/7
προς Χάμιλτον 25/7
α. Ν. Ορλεάνη 20/7
στο Σιενφουέγκος 12/6

επισκευές Πειραιά 1/6
€ Μόντρεαλ 27/7
α. Φος 26/7
α. Ν. Ορλεάνη 30/7
α. Τέξας Σίτυ 27/6
μετ. «Απολλώνιαν Λαϊόν» (€.)
προς Τσίμα 18/7
προς Τουμαρά 8/7
α. Νάντη 24/7
προς Αμβέρσα 19/7
α. Ραβέννα 14/7
€ Τζουζαίμα Τέρμ. 22/7
€ Φουτζέιρα 28/6
προς Λορέ 27/7
προς Κούβα 25/7
πρ. «Orsola B.»
α. Χονγκ Κόνγκ 26/7
€ Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
προς Σιγκαπούρη 1/8
προς Γκέρμπε 25/7
€ Χό Τσι Μινγκ Σίτυ 21/7
προς Μπ. Αμπάς 27/7
προς Μπουρνί 25/7
προς Κορέα 23/6
ναυπηγεία Ουλσαν
α. Τζέμπελ Άλι 14/5
προς Τσιβάν 23/7
προς Κήλαγκ 23/7
προς Μαυρίκι 27/7
πρ. «Ζιμ Μπραζίλ»
προς Βατούμ 22/7
προς Ελλάδα 11/7
προς Γιβραλτάρ 7/7
προς Χάμπτον 19/7
προς Καρταγένη 27/7
πρ. «Ambr Hawk»
επισκ. Κήλαγκ 3/7
μετ. «Ταφού» (€.)
δ. Σουέζ 14/7

προς Ταμπόκο 2/7
€ Ζανζιβάρη 10/7
προς Γιβραλτάρ 21/7
προς Καέν 29/7
προς Οδησσό 21/7
προς Ν. Ορλεάνη 16/7
προς Μακείο 29/7
προς Ντουμπάι 16/7
προς Γιοχόχαμα 27/7
€ Κωνσταντίνα 29/7
προς Σάντος 10/7
προς Σιγκαπούρη 7/7
προς Μπράουνοβιτς 23/7
προς Ν. Ορλεάνη 4/7
€ Μπαγκόκ 25/5
προς Ταϊτσόγκ 12/7
α. Βανκούβερ 23/7
προς Νάντη 31/7
€ Καράτσι 14/7
€ Κέμπλα 24/7
προς Κίνα 29/7
προς Γουόλβα 23/7
προς Μπ. Χομείνι 16/7
προς Κορέα 15/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΙΤΣΑ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΑΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	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 (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802

€ Κέιπ Κουβέρ 20/7
δ. Ντόβερ 25/7
α. Βαλέντσια 27/7
α. Γκέραλτον 23/7
α. Γκάλβεστον 9/7
α. Μπουσά 10/7
προς Εύξεινο Πόντο 25/7
α. Φιλαδέλφεια 14/7
α. Γιούροποτ 24/7
προς Αλεξάνδρεια 11/7
επισκ. Σιγκαπούρη 23/7
προς Καράτσι 23/7
προς Βαλτιμώρη 23/7
προς Χοντίντα 14/7
α. Χόβικ 15/6
προς Ιαπωνία 23/7
μετ. «Αθανάσιος Βαρόδης» (μ.)
προς Αμβέρσα 7/7
α. Μαύρα Άιλαντ 21/7
προς Ιαπωνία 22/7
προς Σιγκαπούρη 18/7
προς Βραζιλία 31/7
προς Ρας Τανούρα 25/7
προς Άμστερνταμ 23/7
προς Κελητάδων 8/6

προς Λουάντα 25/7
€ Καλλία 19/7
προς Ντουάλα 6/7
προς Κήλαγκ 9/7
προς Πόρτ Κέλαγκ 6/7
α. Γκντάνσκ 15/7
προς Τζέντα 2/7
προς Ναβοροσίσκ 20/7
α. Ν. Ορλεάνη 26/7
προς Ταυλάνδη 10/7
α. Αμβέρσα 1/8
α. Σιγκαπούρη 2/7
α. Σαν Φραντσκο 21/7
προς Νιούκασλ 18/7
α. Ν. Ορλεάνη 26/7
α. Μομπάσα 24/5
α. Ν. Ορλεάνη 21/5
προς Ποχάγκ 24/7
προς Χόγκ Άιλαντ 19/6
προς Κόρπους Κρίστι 29/6
α. Χιούστον 16/7
προς Φόρτπορτ 22/7
προς Κάντλα 25/7
προς Ποχάγκ 18/7

προς Λάγος 8/7
προς Βρέμη 1/8
προς Κορέα 10/6
α. Χάιφα 15/7
€ Ρίο Ιανέιρο 27/7
α. Πιομπίνο 11/7
μεταφορές Ρεθύμνου
προς ηΠΑ 18/6
α. Λισαβόνα 21/7
προς Ποντιανόκ 7/7
€ Φρημάντλ 28/7
€ Άντεν 7/7
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/7
€ Πειραιά 10/7
€ Ρίο Γκράντε 16/7
προς ΗΠΑ 22/7
προς Λάγος 19/7
προς Κριστομπάλ 16/7
α. Λέικ Τσάρλς 25/7
α. Ν. Ορλεάνη 19/7
€ Ζήμπραγγε 17/7
προς Αμπιτζάν 5/7
προς Κιουρασάο 25/7
€ Σ. Τόμας ντε Καστίλια 24/7

προς Περισκό 29/6
προς Κολομβία 17/7
προς Βραζιλία 24/6
προς Άνναπο 27/7
προς Αίγυπτο 22/7
€ Τρινκομάλη 22/7
προς Ρότερνταμ 12/7
προς Αμβούργο 18/7
€ Φόξ 28/7
προς Μπαντάρ Αμπάς 14/6
α. Ραβέννα 24/7
προς Χαλκίδα 26/7
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 23/7
€ Φρεντερίτα 20/7
προς Μπ. Χομείνι 24/6

ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	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	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40850
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
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
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	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	16728
ΕΙΡΗΝΗ	76	11262
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (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
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688

προς Αλιβέρι 11/7		
ε. Πειραιά 24/7		
α. Πειραιά 27/7		
α. Πειραιά 17/7		
υπό ναυπήγηση		
ε. Πειραιά 26/7		
ε. Ταλλίν 18/7		
προς Ντέρνα 22/7		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Πειρία 25/7		
στο Μπουσάν 28/7		
αργεί Πειραιά		

μεσογειακές μεταφορές		
προς Κίνα 28/5		
προς Ιαπωνία 12/7		
προς Σαλβαντόρ 17/7		
προς Διλιγκέλα 19/7		
προς Ηράκλειο 27/7		
προς Ρότερνταμ 31/7		
ε. Σουέζ 25/7		

προς Οβουέντο 18/7		
προς Λάγος 10/7		
υπέστειλε Λιβερνάνη		
προς Περσικό 8/6		
προς Χιούστον 16/7		

ε. Σάντο Ντομίνγκο 14/7		
ε. Σάντο Ντομίνγκο 22/7		
προς Μπ. Άιρες 27/7		
ε. Μπουεναβεντούρα 18/7		
ε. Ακαγιούλα 12/7		
ε. Βερακρούξ 9/7		
προς Κίνα 8/7		
α. Ν. Ορλεάνη 30/7		
δ. Κων/πολη 19/7		
προς Παύνη Καρντόν 26/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Μαντράς 15/7		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/7		
ε. Φρημάντλ 27/7		
προς Σουγκέϊ Ρατζάγκ 23/7		
ε. Κεμπτάουν 24/7		
ε. Γκνάντα 27/7		
προς Ταβόου 26/7		
ε. Βέντσαϊς 21/7		
προς Κίνα 23/6		
προς Χουάγκου 17/7		
α. Ν. Ορλεάνη 17/7		
ε. Μπρίστολ 27/7		
α. Ρότερνταμ 23/7		
ε. Άντεν 16/7		
ε. Φουτζέιρα 24/7		
προς Χοντάντα 18/5		
προς Γιβραλτάρ 24/7		
προς Σκίνα 25/7		
προς Γιβραλτάρ 26/7		
προς Σκίνα 26/7		
α. Φόξ 24/7		
α. Πειραιά 5/7		

ε. Χόγκ 20/5		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Τσουκούμι 24/7		
ε. Τζέντα 14/7		
ε. Μπλμπό 28/7		
επισκ. Μπρεμερχάβεν 17/6		
πρ. «British Respect»		
ε. Φιλαδέλφεια 30/7		
προς Ιαπωνία 28/7		
προς Σάο Φραντίσκο 7/6		
προς Μπέιλούν 1/7		
αργεί Πειραιά		
προς Νοβοροσίσκ 19/7		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Ταϊβάν 10/7		
ε. Πειραιά 23/7		
προς Ταϊβάν 16/7		
προς Τάμπα 27/7		

αργεί Βασύρα		
α. Ντάρμπαν 15/7		
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/7		
προς Κεμπτάουν 22/7		
προς Τρίπολη 17/7		
προς Μπ. Άιρες 3/7		
προς Σάλλου Βόε 22/7		
ε. Σιμζού 24/7		
ε. Μουρράν 19/7		
ε. Πορμπαντάρ 1/7		
προς Πειραιά 30/7		
επισκ. Πειραιά 14/7		
ε. Λάρνακα 31/7		
πρ. «Bremen Senator»		
αργεί Πειραιά		
υπέστειλε σημ. Ν. Μόρσαλλ		
μετ. «Επτάλοφος» (μ.)		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λας Πάμας 25/6		
προς Τζέντα 22/7		
προς Μανίλα 6/7		
ε. Ταρραγκόνα 15/7		
προς Θεσσαλονίκη 13/7		
επισκ. Πειραιά 18/6		
προς Τανζανία 16/7		
προς Νταμβού 24/7		
α. Νάπολη 25/7		

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

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΡΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΕΛΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΡΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΖ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ-		
ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ 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
ΚΛΕΙΩ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219

μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 6/7		
προς Βουρβά 28/7		
προς Λάζαρο Καρντένας 3/7		
επισκ. Αμπιτάν 1/7		
προς Καζομπλάνκα 23/5		
ε. Ν. Χόβεν 29/7		
δ. Ντόβερ 13/5		
α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/7		
α. Ν. Ορλεάνη 23/7		
επισκ. Αϊδί 23/7		
α. Μπωμόν 13/6		
ε. Χόγκ Κόγκ 14/7		

ε. Σαν Βισέντε 4/7
διάλυση Κίνα
πρ. «Pascagly»
προς Μανίλα 14/7
προς Σιγκαπούρη 25/7
προς Μπρισμπαίν 26/7
προς Γένοβα 26/7
προς Χάφιφα 25/7
προς Χάφα 25/7
προς Πειραιά 27/7
προς Βαρκελώνη 25/7
ε. Δουνκέρκη 29/7
προς Πόρτο Ρίκο 8/7
επισκ. Ιννυσίμια 23/7
α. Μανίλα 23/7
πρ. Δεμερόρα 25/7
ε. Τέξας Σίτυ 22/7
δ. Ντόβερ 27/6
πρ. Μιλάκι 18/7
πρ. Μιζούσιμα 22/7
πρ. Χαλκίδα 9/7
ε. Ντουάλα 16/7
πρ. Νταμπέρ 1/6
πρ. Γιοκοχάμα 18/7
ε. Μπαρραίν 22/5
πρ. Πειραιά 13/7
πρ. Γκάφραβν 28/7
ε. Οδσας 6/7
ολική απώλεια
μεσογειάκας μεταφορές
επισκευές Πειραιά
πρ. Λάζορ Γαρντένας 8/7
επισκ. Πειραιά 26/6
α. Πόρτο Μολαίβα 25/7
πρ. Αυστραλία 19/7
πρ. ΚΟ Τσιτσάνγκ 10/7
πρ. Τζιμπουτί 20/7
μεσογειάκας μεταφορές
ε. Ρίο Γράντε 25/7
αργεί Πειραιά
πρ. Πόρτ Χέντλντ 9/7

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	69	1579
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	72	40720
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	76	88886
ΚΡΕΩΝ	74	18744
ΚΡΗΤΗ (δ.)	70	18164
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΓΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (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
ΛΑΚΟΝ	69	8825
ΛΑΚΟΝΙΑ (δ.)	80	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16300
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΓΜΑΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕΓΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΙΣΚ ΛΑΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (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
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 ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620
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.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΓΙΤΤΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483

προς Μαρακάιμπο 19/6		
ε. Μπεκαγκούρ 6/7		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 27/7		
προς Φουτζέιρα 17/7		
προς Βάρνα 28/7		
προς Νοβοροσίσκ 27/7		
δ. Πόρτ Σαϊδ 28/7		
ε. Μαντράς 20/7		
ε. Καλλάο 19/7		
ε. Τζέντα 10/7		
προς Οόροσσό 26/7		
δ. Σουέζ 14/7		
προς Τουάπας 21/7		
ε. Πειραιά 23/7		
προς Γιβραλτάρ 25/7		
προς Βηρυττό 19/7		
προς Ελλάδα 29/7		
προς Γιβραλτάρ 13/7		
προς Χάρκ 7/7		
προς Αρούμα 26/7		
προς Περασκό 3/7		
επισκ. Πειραιά 19/6		
ε. Φος 13/7		
προς Αλεξανδρία 22/7		
προς Λάγος 14/7		
ναυπηγ. Ναυκαράκι		
προς Κάντα 24/6		
προς Βραζιλία 8/7		
προς Σιγκαπούρη 13/7		
ε. Ν. Μαγκαλόρ 4/7		
προς Σίντι Κερίρ 20/7		
ε. Μέροσι Μπάο 2/8		
προς Φουτζέιρα 14/6/7		
α. Ν. Ορλεάνη 5/7		

ε. Πειραιά 15/4		
προς Ραβέννα 28/7		
ε. Μπρεμερχάβεν 13/7		
πρ. «Hera»		
προς Ιαπωνία 1/7		
προς Πόρτ Καμπέλλο 4/7		
προς Τζέντα 24/7		
στον Πειραιά 2/7		
στον Πειραιά 9/7		
στον Πειραιά 2/7		
αναμένει Φουτζέιρα		
δ. Πόρτ Σαϊδ 31/7		
α. Ρινέκα 16/6		
ε. Πειραιά 17/7		
προς Τζακάρτα 26/7		
προς Τζακάρτα 25/7		
ε. Σιγκαπούρη 4/7		
προς Σάντος 26/7		
προς Κουίνγκντάν 17/7		
προς Α. Ανατολή 27/6		
επισκ. Μπρεμερχάβεν 30/5		
αργεί Πειραιά		
στη Βασιλία		
προς Νοβοροσίσκ 25/7		
προς Μπαγκκόχ 19/7		
προς Χάιφα 28/7		

ε. Φρεντερίτσι 20/7		
πρ. «Stugart Express»		
προς Χάιφα 27/7		
προς Κλαϊπέδα 31/7		
προς Ιτακούι 21/7		
προς Ιταλία 7/7		
προς Φλάσινγκ 31/7		
προς Κότα Κινγκάμλου 10/7		
ε. Λυανουγκάκ 5/7		
προς Ρεκαλντό 2/7		
προς Σουδά 17/7		
προς Πόρτ Ντ'Ούμπου 27/7		
ε. Σιγκάκ 9/7		
προς Νάπολη 20/7		
ε. Μπ. Άιρες 26/6		
ε. Αμβέρσα 30/7		
ε. Μπαλντ Τέρμινταλ 20/7		
ε. Κόρπους Κρίσι 12/7		
προς Γκλάντσου 16/7		
προς Βουλντ 11/7		
προς Νιούκαστλ 28/6		
ε. Νιούκαστλ 1/7		
α. Φάλμουρ 30/7		
προς Χαρτπουλ 2/8		
διαγράφεται		
προς Πάτρα 25/7		
προς Κεμαράν 26/7		
ε. Φιλαδέλφεια 29/7		
στη Τζέντα (αποθήκη)		
προς Παρανάγουα 4/7		
προς Μπαγκκόχ 27/6		
α. Χόγκ Κόνκ 21/7		
α. Ντάρμπαν 17/7		
προς Δ. Αφρική 8/6		
προς Πόρτο Λα Κρούζ 10/7		
προς Τσίμα 22/7		
ε. Σαλβαντόρ 2/7		
ε. Μπρέικ 28/7		
ε. Μασσαλία 28/7		
προς Τζέμπελ Άλι 14/7		
προς Πειραιά 25/7		
προς Πειραιά 1/7		
προς Αυστραλία 23/7		
προς Νταμρά 24/7		
ε. Τιμόρου 26/7		
προς Τόμα 22/7		
προς Ιταλία 23/7		
προς Γιβραλτάρ 19/5/7		
α. Βανκούβερ 8/6		
ε. Σαιν Τζών 27/7		
προς Κωνσταντίνα 28/7		

ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΞ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΣ	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
ΜΠΑΛΑΚ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΓ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	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
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000

ε. Μπάχια Μπλάνκα 23/5
ε. Κασσιούγκ 14/7
υπεστείλε σημ. Αγ. Βικεντίου

προς Σαγκάη 14/7
αργεί Ν. Ορλεάνη
προς Ν. Ορλεάνη 9/7
προς ΗΠΑ 20/7
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Γκλάδβεστον 14/7
ε. Ν. Ορλεάνη 29/7
ε. Ρίο Χάινα 2/7
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
προς Αγκοναντούλτα 17/7
ε. Προγκρέσο 16/7
α. Ν. Ορλεάνη 17/7
ε. Λας Πάμπας 29/7
α. Ν. Ορλεάνη 25/7
α. Ν. Ορλεάνη 28/7
μετ. «Ελένη»
ε. Ν. Ορλεάνη 29/7
προς Ρίο Χάινα 21/7
ε. Μπελίτ Σιτ 23/7
δ. Παναμά 19/7
α. Ν. Ορλεάνη 18/7
α. Ν. Ορλεάνη 19/7
προς Ν. Ορλεάνη 21/5
α. Ν. Ορλεάνη 30/7
α. Χιοάστον 20/7
προς ΗΠΑ 23/7
ε. Σετουμπάλ 15/7
α. Μπωμόντ 17/7
α. Ν. Ορλεάνη 20/7
προς Αίγυπτο 23/7
προς Ισπανία 20/7
προς Σινγκάγκ 1/7
προς Χάμpton 17/7
προς Νιούπορτ 20/7
ε. Αμβέρσα 1/8
ε. Πειραιά 27/7
επωλήθη αλλοδαπούς
ε. Δουνκέρκη 29/7
προς Ντούρες 13/7
μετασσεύεται Πειραιά
προς Ισπανάκι 10/7
προ ΗΠΑ 19/7
προς Κορέα 3/7
προς Πειρία 14/7
αργεί Πειρία

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31008
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΑΜΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΞΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633

προς Γιβραλτάρ 10/7		
προς Νιγηρία 19/7		
προς Κίνα 2/7		
μετ. «Τζίνι» (ε.)		
α. Ν. Ορλεάνη 21/7		
α. Χόγκ Κόγκ 17/7		
προς Πούντα Καρντόν 21/7		
προς Μιούγκα 17/7		
α. Σάο Σέμπασιτιν 29/7		
α. Πόρτ οφ Σπείν 23/7		
προς Ελλάδα 24/6		
προς Παπεετέ 12/7		
προς Αμβούργο 23/7		
μετ. «Παλάς» (ε.)		
προς Παρανάγουα 28/6		
προς Ιαπωνία 7/7		
προς Μαρίνα ντι Καράρα 30/7		
προς Ισραήλ 27/7		
α. Πειραιά 19/6		
προς Τσιβόν 20/7		
προς Νιγηρία 30/7		
α. Ν. Ορλεάνη 24/7		
προς Τζακάρα 16/7		
προς Ινδία 8/7		
α. Ν. Ορλεάνη 17/7		
α. Ν. Ορλεάνη 28/7		
προς Μπαγκόγκ 9/7		
προς Κέυ Γουέστ 18/7		
προς Αυστραλία 20/7		
προς Τζέμπεαλ Άλι 9/7		
προς Ν. Αφρική 2/7		
προς Ουλάν 28/7		
προς Πόρτο Μολιβάδ 24/7		
α. Κάντλα 5/7		
α. Πειραιά 4/7		
προς Χάρκ 18/6		
προς Γιάνμου 13/7		
α. Γκρίντλμσθ 28/7		
προς Γουατεμάλα 23/7		
αργεί Πειραιά		
προς Κασσιούγκ 5/7		
επισκ. Πειραιά 15/7		
προς Μανίλα 26/6		
προς Σουέζ 26/7		
α. Άντεν 22/6		
προς Ελλάδα 26/7		

προς Σάντος 24/7		
προς Νιούκαστλ 21/7		
α. Κων/πολη 27/7		
προς Πειραιά 21/7		
α. Πειραιά 4/7		
α. Δομίττα 31/7		
α. Αλεξάνδρεια 28/7		
προς Λάγος 17/7		
α. Αλεξάνδρεια 20/7		
προς Μπ. Χομείνι 11/6		
προς Γκάβλεστον 26/7		
προς Γιοκοχάμα 12/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
προς Περαϊκό 7/6		
προς Ρίσαρντς Μπαϊ 27/7		
προς Αγγλία 23/7		
α. Ν. Ορλεάνη 30/7		
προς Μαντράς 30/7		
στο Λομπίτο		
α. Καρταγένα 17/7		
α. Γκνάντα 27/7		
προς Δρέπανον 23/7		
προς Μπατόν 21/7		
α. Κολούμπια Ρίβερ 24/7		
προς Τουάπε 20/7		
α. Ν. Ορλεάνη 20/7		
α. Τολκαχούνο 14/7		
α. Σιβαβέτια 26/7		
στο Σουέζ (αποθήκη)		
προς Ν. Ορλεάνη 21/7		
προς Σάντουιτς 24/6		
α. Γιούροπορτ 10/7		
στη Φουτζέιρα 30/7		
προς Παρανάγουα 5/7		
στο Καράτσι 24/7		
α. Βόλο 26/7		
προς Ντερίνς 23/7		
α. Μανφρεντόνια 24/7		
προς Θεσσαλονίκη 26/7		
προς Ραμπίχ 26/7		
προς Σ. Αραβία 28/7		
α. Πάχη 28/7		
μεταφορές Πάτρως		
προς Αλγίρι 25/5		
προς Γκάλατς 22/7		
α. Μπαβναγκάρ 19/5		
προς Αλγερία 21/7		
α. Πειραιά 21/7		
προς Περαϊκό 15/7		
προς Χαϊκό 17/7		
α. Χόγκ Κόγκ 21/7		
α. Θέρσντεν Άϊλαντ 21/7		
α. Κόρινθο 26/7		

προς Μπ. Άϊρες 15/7		
α. Γένοβα 27/7		
προς Βέντοπιλ 24/7		
προς Ινδία 4/7		

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΑ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΜΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776

ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348
ΤΗΝΟΣ	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΕ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19677
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ I	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098

α. Ν. Ορλεάνη 18/7
προς Σάντος 27/7
προς ΗΠΑ 9/7
προς Χάρμπτον 24/7
πρ. «St. Nikolai»
προς ΗΠΑ 9/7
α. Βαλέντσια 27/7
α. Ρόττερνταμ 1/8
α. Σακάι 27/7
α. Ρόττερνταμ 30/7
προς Μάουντ Μαγκάνουι 24/7
προς Κριστομπαλ 26/7
προς Αλεξάνδρεια 20/7
α. Πειραιά 1/7
α. Πειραιά 25/7
προς Μερράκ 8/7
α. Λάγος 2156
πρ. «Muleha Tarah»
α. Σαγκάι 8/5
πρ. «Λασιθί»
προς Κώ 24/7
α. Πειραιά 28/7
προς Περαϊκό 27/7
α. Ρας Τανούρα 27/7
στη Μαριουπόλ 17/7
προς Σικάγο 21/7
α. Χόγκ Κόγκ 25/7
προς Αυστραλία 10/6
προς Σάντος 29/6
α. Σ. Τζών 10/7
αργεί Πειραιά
πρ. «Fairfield Jason»
προς Βραζιλία 28/7
πρ. «Moleson»
α. Ριγκέα 15/7
α. Λάγος 20/7
α. Νταρ ες Σαλάμ 1/7
α. Πόρτ Κανβέρραλ 14/7
α. Ν. Ορλεάνη 21/7
προς Σ. Αραβία 10/7
προς Ν. Αμερική 25/7
προς Σαγκανασέκι 18/7
προς Μπ. Χομπίνι 20/7
πρ. «Agnès»
μετ. «Genie» (μ.)
προς Λουίζιανά 30/6
α. Προνγκρέσο 12/7
α. Μπαγκκόγκ 14/7
πρ. «Luna»
προς ΗΠΑ 19/7
προς Ιαπωνία 12/7
θέση 37.21. Β., 09.25 Α. 25/7
α. Πόρτ Ελζαμπέτ 16/7
προς Ινδονησία 28/6
προς Βομβάϊ 12/7
μεσογεικές μεταφορές
προς Ρουμανία 10/7
μεταφορές Καραϊβικής
α. Άκαραμ 24/7
προς Νιγηρία 18/7
πρ. «Μπάτης»
α. Πειραιά 10/6
προς Μουκάλα 15/6
α. Ρίο Ιανέιρο 13/7
στο Γκιζόν (αποθήκη)
προς Η.Α.Ε. 28/5
προς Σάντος 13/7
προς Ρίο Ιανέιρο 11/7
προς Σαν Φρανσίσκο 15/6
προς Ρίτσαρντς Μπιάι 27/6
στη Μανίλα 24/7
προς Κιουρασάο 12/7
προς Μπαγκκόγκ 26/7
α. Λένγκχορν 28/7
προς Σετουμπάλ 24/7
προς Παρενάγουα 6/7
α. Κολούμπια 27/7
προς Πόρσγκρουπ 14/7
α. Χιούστον 14/7
προς Ηράκλειον 14/7
προς Κόλπο ΗΠΑ 18/7
επισκ. Πειραιά 15/2
πρ. «Konkad»
μεσογεικές μεταφορές
α. Μπ. Άιρες 9/7
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 30/7
προς Αρούμπα 15/7
προς Κόλπο ΗΠΑ 20/7
προς Σιγκαπούρη 13/7
προς Μεξικό 22/7
α. Τζουσίμα Τέρμ. 13/4
μεσογεικές μεταφορές
α. Ν. Ορλεάνη 23/6
α. Γιοχάχιμα 26/7
α. Κοϊνιουγκντό 15/7
προς Ιαπωνία 23/6
προς Ρόττερνταμ 15/7
αργεί Πειραιά
προς Σίκινα 27/7
προς Χιούστον 25/7
προς Αρούμπα 27/7
προς Ρίτσαρντς Μπιάι 24/6
προς Κουμαρέμπο 8/7
αργεί Πειραιά
προς Παρενάγουα 6/7
α. Μαμφρεντόνια 25/7
α. Ντάρμπαν 24/7
προς Ρουέν 1/8
α. Ν. Ορλεάνη 21/7

ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ.....	73	62233
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤ'ΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309

προς Σάντος 15/7
προς Κλαϊπέδα 15/7
€ Λένγκρον 26/7
πρ. «Kristina»
προς Ραμπίχ 1/7
προς Ελλάδα 24/7
στη Μανίλα 20/7
προς Νοβοροσίσκ 15/7
προς Γιβραλτάρ 20/7
προς Σιγκαπούρη 23/7
προς Βανκούβερ 23/7
προς Μπελαγουένα 21/7
προς Τέμα 28/7
μεταφορές Περισκοί
€ Σιγκαπούρη 2/7
€ Ταμπόκο 26/7
προς Σ. Ευστάθιο 30/7
€ Αλεξανδρία 24/7
€ Σκάπα Φλόου 30/7

ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.).....	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΡΥ.....	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.).....	73	101440
ΧΩΚ (δ.).....	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	86	59850

προς Κίνα 26/6
α. Ν. Ορλεάνη
€ Χάμπτον 27/7
προς Ευρώπη 8/7
€ Πόρτο Βέσμε 21/7
α. Χιούστον 23/7
€ Τζουάμα 17/3
προς Μπ. Χομνί 11/7
προς Ρας Τανούρα 16/7
€ Βικτόρια 26/7
€ Σάντος 30/6
προς Νοβοροσίσκ 21/7
προς Ινδία 20/7
πρ. «Lorado»
€ Χοντίντα 22/7
στο Πόρτο Λιμόν 25/3/91
€ Αίγιον 23/7
πρ. Τούρμπο 16/7
προς Πόρτο Καμπέλο 20/7



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.).....	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.).....	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180
ΑΓΙΑΞ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.).....	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.).....	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).....	80	9154
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.).....	75	43806
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.).....	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ.....		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙΤ'ΛΑ.....	72	16235
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙΤ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤ'Σ ΚΡΕΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).....	68	11023
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (Κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.).....	75	93108
ΑΛΒΙΟΝ I (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134

στο Φλάσσιγκ 15/7
€ Λος Άντζελες 29/7
προς Μπ. Αμπάς 29/6
€ Αλεξανδρία 24/7
€ Τερνίστη 29/7
€ Πειραιά 22/7
προς Γερμανία 21/7
προς Ενσενάδα 29/6
προς Πόρτο Ορντάς 8/7
€ Ασντόντ 20/7
α. Ν. Ορλεάνη 5/7
προς Καλέρα 11/7
€ Πόρτ Κέλαγκ 17/7
προς Σαλβαδόρ 17/6
πρ. «Andrios»
μετ. «Μακεδονικός» (κ.7
προς Φιλιππίνες 18/7
προς Μαϊάμι 8/7
προς Γκάλφορντ 23/7
€ Τζέντα 29/6
προς Σάο Σεμπαστιάο 5/7
δ. Κων/πολη 15/4
α. Ροζάριο 16/7
€ Φιλαδέλφεια 27/7
α. Ν. Φουτζέιρα 10/7
α. Ν. Ορλεάνη 9/6
€ Μπ. Άϊρες 13/7
€ Λονδίνο 27/7
α. Ν. Ορλεάνη 15/7
προς Λος Άντζελες 31/7
επισκ. Ρίο Ιανέιρο 18/7
προς Σουδία 19/6
προς Ελλάδα 25/7
προς Ελλάδα 30/7
προς Μαδράς 21/7
€ Μορμουγκάο 15/7
προς Χάρκν 29/7
προς Κάντινα 23/7
προς Τούαπα 24/7
προς Σουέζ 20/7
προς Ρότερνταμ 27/7
πρ. Φουτζέιρα 10/7
προς Τρινιντάντ 7/7
προς Ουάσινγκτον 23/7
προς Πειραιά 17/7
α. Άσντόντ 20/7
προς Βιζακαπανάμ 10/6
προς Μπέλεμ 7/7
προς Κορίντο 22/7
πρ. «Essi Silze»
στη Λας Πάλμας 17/7
πρ. Κόπ Λονέζ 7/7
α. Φουτζέιρα 7/7
€ Βρέστη 23/7
προς Λονδίνο 14/7
επιβλήθη Έλληνες
προς Παρανάγουα 16/7
€ Μπουλόν 20/7
αργί Ραβέννα
πρ. ΗΠΑ 27/7
προς Κουίντερο 17/7
α. Ν. Ορλεάνη 28/6
προς Χόγκ Κόγκ 24/7

ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.).....	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΤΙΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14856
ΑΛΕΞΗΣ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.).....	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.).....	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.).....	79	12775
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΥΛΥΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΞ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.).....	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	78	21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.).....	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.).....	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.).....	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΦΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.).....	75	35354
ΑΠΙΛ (Μπχ.).....	74	18006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581

προς Πειραιά 23/6
προς Λουάντα 27/6
ύψωσε ελληνική
€ Πόρτ Όγκα 9/7
μετ. «Cosmic»
€ Ν. Ορλεάνη 30/7
στη Ραβέννα 11/6
μετ. «Νίκαια» (μ.)
πρ. Οράν 10/7
α. Μπουεναβεντούρα 24/7
πρ. Πόρτ Σάι 3/6
δ. Ντόβρ 12/7
πρ. Πεννακάρου 16/7
α. Πόρτ Κέλαγκ 1/7
α. Αλεξανδρία 19/7
προς Κόντινεντ 17/7
πρ. Παναμά 25/7
πρ. Σιούστον 24/7
πρ. Σεπετίμα 21/7
πρ. Παρανάγουα 27/6
πρ. Ιαπωνία 18/7
€ Σαν Λορένζο 29/7
πρ. Ρότερνταμ 27/7
πρ. Ιαπωνία 13/7
πρ. Γκντάνσκ 27/7
επισκ. Πειραιά 25/6
πρ. Ταϊμπάι 17/7
πρ. Τζέντα 29/7
πρ. Ιταλία 10/7
δ. Θεραντέυ Άϊλαντ 25/7
€ Αμβέρσα 26/7
πρ. Πάιτα 27/7
€ Λάγος 1/7
μεσογειοκάες μεταφορές
€ Τσάρλεστον 19/7
€ Κων/πολη 23/7
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
πρ. Κουανιάνγκ 26/6
πρ. Περσικό 30/6
α. Σαϊν Τζών 18/7
πρ. Ντουμπάι 26/7
α. Φρήφορντ 28/7
πρ. Σιμπούσι 27/7
πρ. Μπλάντ 27/7
€ Καράτσι 17/7
πρ. Σιγκαπούρη 12/7
πρ. Α. Πετρούπολη 7/7
πρ. Γκρεσκ 29/6
α. Ν. Ορλεάνη 23/7
πρ. Ν. Κορέα 5/7
πρ. Ν. Αμερική 10/7
€ Παραντίπ 4/7
πρ. Ταϊβάν 20/7
πρ. Α. Καμπέλο 23/6
πρ. Μαγκαλόρ 23/7
€ Μόγκλο 11/7
α. Πειραιά 28/7
€ Πειραιά 27/7
€ Λεμεσό 30/7
πρ. Ιταλία 27/7

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	58003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16386
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΘΩΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705
ΒΑ'ΙΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΣΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΚΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΡΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΣΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040

δ. Ντόβερ 30/7	79	13760
προς Αλγέρι 24/7	85	23508
α. Ρότερνταμ 16/7	81	4764
προς Ρεσίφ 24/7	81	3040
ε. Χάμπτον 27/7	86	24696
ε. Φώλεϋ 30/7	86	7992
προς Χοντίντα 10/7	87	8903
ε. Κασσιόγκ 14/7	81	2.635
προς Αιθιοπία 3/7	65	989
α. Τζουαίμα Τέρμινταλ 25/6	72	20654
προς Χόγκ Κόγκ 15/7	71	54996
προς Σηάττλ 21/7	73	30450
α. Λάγος 22/7	72	31935
α. Πασιγίς 11/7	71	16815
ε. Ντάρμπαν 20/7	73	15438
προς Αζόρες 25/7	77	10460
προς Μεξικό 10/7	83	24843
προς Σαγκάη 26/7	71	12959
ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 26/7	84	24850
προς Σαλντάν Μπ. 2/7		
ύψωση παναμαϊκή	78	3405
αγορά από αλλοδαπούς	76	13027
προς Βέλγιο 24/7	84	21193
προς Βιεννα 4/7	73	14036
προς Κρότωνα 26/7	76	13024
διάλυση Ινδία	75	12291
α. Βανκούβερ 7/7	75	17355
προς Αυστραλία 6/7	68	9417
προς Κοράλ 14/7	77	14531
ε. Φουτζέιρα 29/7	85	21193
προς Ινδία 24/7		
πρ. «Eastern Trust»	79	13005
προς Ν. Αφρική 7/7	72	12959
προς Βιτόρια 24/7	83	24843
μετ. «Colmena» (ΑΒ)	77	11733
ε. Μπαγκόκ 3/6	77	9130
α. Ν. Ορλεάντ 26/7	77	14531
προς Αρζίου 24/7	75	13036
προς Οδησσό 25/7	77	18017
ε. Αρατού 23/7	77	21737
α. Ν. Ορλεάντ 11/7	72	9784
α. Βανκούβερ 12/7	77	14317
επισκευές Σιγκαπούρη	74	60399
προς Μομπάσα 23/7	81	11503
μεταφορές Ινδονησίας	75	164717
προς Αρούμπα 14/7	68	9067
στο Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/7	79	12214
προς Κέηπ Βέρντε 30/7	75	16421
πρ. Μόντρεαλ 17/7	78	16357
α. Ντάρμπαν 24/7	72	106266
προς Νοβοροσίσκ 29/7	83	24500
επισκ. Ρότερνταμ 11/6	83	28268
ε. Πειραιά 9/6	77	20604
μεταφορές Πάτρας		
προς Αγκάδα 25/5	73	2219
ε. Πειραιά 23/7	71	56800
ε. Τερνεζόβεν 23/7	66	39042
προς Χο Τσί Μινχ Σίτν 26/7	76	23938
προς Βόλο 25/7	71	37115
προς Ισπανία 16/7	69	16229
α. Φουτζέιρα 23/7	74	20712
μεσογειακές μεταφορές	75	8884
επισκ. Αμβούργο 17/5	59	11841
προς Ισραήλ 29/7	70	32758
προς Οκρίκα 20/7	64	4400
προς Αργεντινή 21/7	69	16619
προς Ινδία 19/7	74	6614
α. Άσντοντ 26/7	77	12590
ε. Τζιμπουτί 8/7	78	15080
α. Κοτόν 3/7	71	9048
προς Ρίο Γράντε 25/7	65	1817
προς Λονδίνο 14/7	77	19166
προς Μπαγίν 28/7	66	2547
προς Μπουσάν 4/7	75	1599
προς Αμπτιζάν 17/7	78	14834
προς Οράν 3/4	78	16885
στο Καράτσι 21/7		
επισκ. Σιγκαπούρη 28/7	77	58336
προς Ντουάλα 28/7	67	2445
προς Όσλο 21/7	71	1976
προς Ιταλία 28/7	73	14129
α. Άκαμπα 16/7	73	20713
προς Πένινγκτον Τέρμ. 13/7	70	19344
προς Πειραιά 25/7	75	11441
στον Πειραιά 18/6	76	11804
στη Λα Γκουαίρα 6/10/91	72	17510
στον Περσικό 9/1/91	80	16106
επισκευές Πειραιά 12/6	75	8788
προς Βιαντίτσο 22/7	72	51227
προς Κασίμα 21/7	74	44396
ε. Βιζακασπανάμ 24/7	76	59353
ύψωση σημ. Αντίγκουας	76	183099
προς Μπ. Άιρες 21/7	76	209788
προς Μπαγκόκ 21/7	67	47344
α. Μομπάσα 21/5	76	188634
ε. Θεσσαλονίκη 26/6	75	45000
προς Παναμά 19/7	74	44589
προς Τζέντα 1/8	75	146263
προς Οδησσό 13/6		
προς Βανκούβερ 10/7	77	173086
προς Πειραιά 23/6		
προς Καλάδο 1/7	75	42813
ε. Χιούστον 27/7	76	39995
προς Χάμπτον 17/7	73	53321
ε. Ν. Ορλεάντ 26/7	74	43441
ε. Πειραιά 28/7	68	41965
προς Λασιόβ 24/7	74	51501
προς Λίβαν 17/7	71	12387
επισκ. Πειραιά 12/6	79	9155
α. Χιούστον 16/7	78	14983
προς Δουνκέρκη 30/7	75	59307
	77	14274

προς Βραζιλία 17/7		
προς ΗΠΑ 22/7		
α. Λε Χάβρη 24/7		
α. Κολόμπο 23/7		
α. Χόγκ Κόγκ 18/6		
ε. Φουτζέιρα 26/7		
προς Τζέμπελ Άλι 19/7		
προς Μπρίντιζ 19/7		
προς Μπουκάναν 22/7		
ε. Α. Πετρούπολη 11/7		
ύψωση ελληνική		
προς Κίνα 10/7		
ε. Λίβερπουλ 1/8		
προς Ντάρμπαν 16/7		
προς Χοντίντα 17/7		
α. Ήστ Λόντον 10/7		
προς Ιαπωνία 15/7		
ε. Πόρτο Κουεζάλ 2/7		
προς Ροζάριο 28/7		
προς Γιάννου 18/7		
α. Ν. Ορλεάντ 18/7		
προς Δ. ΗΠΑ 25/7		
στο Τζουμπάι 10/6		
ε. Ν. Ορλεάντ 2/7		
ε. Βερακρούζ 13/7		
προς Σάο Σεμπαστιάο 23/7		
προς Άντεν 30/7		
προς Περου 11/7		
προς Ν. Αφρική 19/7		
προς Κεμπέκ 13/7		
α. Ν. Ορλεάντ 23/7		
α. Βανκούβερ 24/6		
υπέστειλε παναμαϊκή		
μετ. «Nagovator D.»		
ε. Βερακρούζ 16/7		
α. Βερακρούζ 11/7		
προς Σουάνση 25/7		
επισκ. Σιγκαπούρη 29/7		
προς Σάφι 6/7		
πρ. «Ταύγετος»		
α. Κορούνα 29/7		
προς Ν. Υόρκη 20/7		
επισκ. Σιγκαπούρη 6/6		
επισκ. Πειραιά 27/2		
προς Γκουαϊακούιλ 27/7		
προς Κούβα 30/6		
προς Ντουάλα 25/7		
διάλυση Μπαγκλαντές		
ε. Ρίο Ιανέιρο 14/7		
προς Ρίο Ιανέιρο 11/7		
προς Ιαγκόβι 4/7		
στη Βηρυτό 16/7		
ε. Μπρεμερχάβεν 29/7		
προς Σουέζ 19/6		
προς Καλαμάτα 28/7		
ε. Α. Πετρούπολη 11/7		
προς Ινδία 16/6		
προς Τουρκία 30/6		
προς Πόρτ Χάρκουρτ 19/7		
προς Μπόννου 3/5		
ε. Κολόμπο 19/1		
πρ. «Véllico Tiroso»		
προς Κορέα 11/7		
α. Ντάρμπαν 18/7		
προς Σαγκάη 5/6		
πρ. «Atacama»		
α. Πειραιά 28/7		
προς Χοντίντα 26/7		
προς Ν. Αμερική 10/7		
μετ. «Hambay» (Ονδ.)		
προς Βόλο 21/7		
πρ. «Τζίνουν Τού»		
α. Ιντσόν 30/6		
προς Σιντι Κερί 15/7		
μεταφορές Περσικού		
προς Καμπίντα 2/6		
προς Κουσίγκ 26/7		
α. Ν. Ορλεάντ 22/7		
προς Πικαίνα 3/6		
προς Ιοκίκε 23/7		
προς Σαμρίντα 4/7		
προς Βεγκάλη 21/7		
προς Ντηντρά 17/7		
στη Λάσ Πάμας 9/5/91		
προς Κόλομπο ΗΠΑ 19/6		
προς Περσικό 26/7		
προς Κόρπους Κρίστι 15/7		
επισκευές Ντουμπάι 24/7		
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 10/7		
ε. Σάροχ 22/7		
ύψωση ελληνική		
προς Φιλιππίνες 4/7		
α. Ν. Ορλεάντ 18/7		
επισκ. Ντουμπάι 20/5		
ε. Φουτζέιρα 17/7		
ύψωση ελληνική		
προς Γιβραλτάρ 11/7		
προς Φουτζέιρα 14/7		
ε. Βομβάη 29/7		
α. Σιγκαπούρη 24/7		
προς Ρότερνταμ 29/7		
προς Φιλαδέλφεια 4/7		
προς Μανίλα 22/7		
ε. Ρεσίφ 20/6		
ε. Λα Γκουαί 19/7		
προς Γιάννου 23/6		
πρ. Εύξεινο Πόντο 10/7		

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Νικόσια 29/7	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	πρ. «Sea King»
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	προς Γένοβα 23/7	ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	ε. Πειραιά 25/7
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	προς Κορφα 11/7	ΚΑΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Πόρτο Καμπέλλο 11/7	ΚΑΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Βομβόλι 23/7
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	προς Βαλσαράιζο 20/7	ΚΑΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	α. Κήφισον 27/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	68	35487	προς Βραχίλια 28/6	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Αλεξάνδρεια 29/7
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Κωνσταντία 23/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	προς Ντόχα 29/7
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Κούβα 4/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Ντάρμπαρντ 16/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Μπαθναγκάρ 18/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	ε. Μπαγκόγκ 9/7
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Γκνάνσκ 26/7	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Γκνάνσκ 30/6	(κ.δ.)*	81	1800	ε. Κάντα 15/7
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	προς Ινδία 12/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ε. Αμβούργο 29/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤ'Β (κ.)	86	15952	προς Κρότωνα 11/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Αθίνα 18/7
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	προς Γιοζίνου 9/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	ε. Ν. Ορλεάνη 28/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	προς Αργεντινή 19/7	ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Παρίσι Γκουντάγκ 21/6	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	επισκ. Πειραιά 31/5
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαρντ	ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	ε. Λάγος 15/7
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	αναμένει Φουτζέιρα 15/4	ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	ε. Αυγουστά 30/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	προς Βηρυττό 17/7	ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	επισκ. Βαλλέτια 30/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Τρίπολη 20/7	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	προς Ντουμπί 2/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	ε. Κωνσταντία 30/7	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Μορμουγκάο 19/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	ε. Αλεξάνδρεια 29/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Αθίνα 15/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Σ. Αραία 23/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	προς Τρίπολη 18/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Αλεξάνδρεια 22/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Σ. Τζών 25/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Καστέλλον 30/7
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Καλλάσο 9/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Αλγερία 17/7
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Μπυμάντ 13/7	ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραχίλιας
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	προς Μαρίνα ντί Καράρα 16/7	ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.)	74	26316	στο Σαν Λορέντζο 25/7
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Ιαπωνία 9/7	ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	προς Αλγερία 13/7
ΕΥΛΙΚΗ	77	29875	ε. Μορμουγκάο 19/7	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Βιετνάμ 15/7
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Μανβάνιλο 19/7	ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	στην Κων/πολη 19/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Ουαλέντο 25/6	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Μπαγκόγκ 7/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Πόρτο Καμπέλλο 26/6	ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	προς Πιομπίνο 10/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Πόρτο Βέσμε 10/7	ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Μπαγκόγκ 31/5
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Λ. Τσάρλς 8/7	ΚΕΝ Α'Γ'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Μομμάσα 26/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Σαλβαδόρ 23/7	ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929	ε. Χόγκ Κόγκ 19/7
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάνη 1/7	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Ντουμπί 11/6
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Ντάρμπαρντ 17/7	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	α. Άκαμπα 29/7
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Σαλβαδόρ 7/7	ΚΕΝ ΣΠΛΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Άκαμπα 29/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέμπελ Άλι 20/3	ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	προς Κέν 27/7
ΖΕΑ (π.)	69	48154	πρ. «Ziya S.»	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Σιντι Κερίρ 9/7
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Μομμάσα 22/6	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	προς Σιντι Κερίρ 21/7
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΙΓΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	76	20486	ε. Βοστώνη 22/7
ΗΒΗ	79	16379	προς Τόμα 27/7	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Ρεϊνόν 25/7
ΗΡΑ *	79	16390	α. Σαν Φραντσκο 17/7	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Ιράν 24/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	προς Πόρτο Σουδάν 15/7	ΚΙΛΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	προς Μοζαμβίκη 23/6
ΗΣΤ ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.)	73	7348	ε. Τόκιο 27/7	ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	πρ. Κριστομάλ 19/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Τσίμα 23/7	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Γ. Γουίνκας
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασίλα 10/5/90	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Χοντίντα 9/7
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	α. Κακινάδα 15/7	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Αμβέρσα 26/7
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	στο Μάσσαλοκ 1/6	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	73	10982	ε. Μπαγκόγκ 5/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Αργεντινή 10/7	ΚΛΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	78	13899	πρ. Μπ. Χομίνι 24/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	προς Ρωσία 19/7	(Μηχ.)	77	10407	προς Μπαρνακούλα 7/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Σαγκούντο 17/7	ΚΛΙΠΕΡ ΑΛΛΑ'Γ'ΑΝΣ (κ.)	78	13605	προς Χάτσινγκ 5/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. (κ.)	80	3367	α. Πόρτ Χάρκουρτ 9/7	ΚΛΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	86	10511	α. Όκλαντ 7/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	προς Βραχίλια 12/7	ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	79	10322	προς Βερακρούζ 23/6
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Πειραιά 4/7	ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)			
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	α. Σιγκαπούρη 16/7	ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓ ΚΕ'Ι'ΤΟΡ			
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	στον Πειραιά	(Ν.Μ.)	74	82786	προς Σαλντάνα Μπαί 17/7
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	προς Μωχαμέντια 27/7	ΚΟΜΠΑΣ ΡΟΥΖ (Ν.Μ.)	73	120734	προς Κουανγιάγκ 3/7
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	επισκ. Πειραιά 15/7	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Κακούτα 23/7
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Μπείλιν 2/6	ΚΟΝΔΡ (δ.)	80	26976	στην Αμβέρσα 3/8
ΙΑΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Α. Πετροπούλη 13/7	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Τζέμπελ Άλι 10/6
ΙΛΙΩΝ (κ.)	72	8016	προς Εμπίρη 27/6	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 24/7
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	δ. Σουέζ 24/7	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	προς Σμύρνη 27/7
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	προς Σιγκαπούρη 10/4	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Γκουγιακούλ 26/7
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Ν. Ορλεάνη 28/7	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	ε. Ρίο Γκράντε 23/7
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ε. Ν. Ορλεάνη 29/7	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	α. Χιούστατον 20/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Ναγκόγια 27/7	ΚΟΡΙΝΘΙΟΣ	74	35014	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	επισκ. Ναγκασάκι 25/6	ΚΟΡΥΤΟΝ II (κ.)	77	15043	α. Κοντονού 19/7
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	προς Άνναμπα 29/7	ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Κίνα 16/6
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	προς Κίνα 17/7	ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186	προς Τζέντα 19/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	πρ. «Shogun Maru»	ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Σουραμπάνα 1/8
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	πρ. «Wanderer»	ΚΟΖΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Φορταλέα 9/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	πρ. «Andreas Z.»	ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Τζακόρα 8/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	πρ. «Samar Victory»	ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	προς Φορμάντλ 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	πρ. «Indonesia Victory»	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	πρ. Λικάτα 29/6
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	ε. Γένοβα 27/7	ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Γουαγκάρε 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	69	17372	ε. Κόμπε 29/7	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Σαλέρνο 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	α. Ρότερνταμ 15/7	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	προς Τουρκία 20/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Λα Νουβέλ 21/7	ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355	προς Ρότερνταμ 9/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (δ.π.)	75	7297	πρ. Μπενί 13/7	ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	ε. Πόρτσμουθ 30/7
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	προς Μπενί 1/6	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	προς Σαρς 22/7
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	επισκ. Πειραιά 1/6	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Ντακάρ 4/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Σχίζον 27/7	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Τραμάντ 21/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Ταϊβάν 29/6	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Λός Άντζελες 29/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Σάντος 10/7	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Μόζι 14/7
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρ. Τζέντα 9/7	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	ε. Πειραιά 28/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ρίβα 15/7	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	διάλυση Ινδία
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. «Trendy»	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Σαν Νικολας 25/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρ. Αίγυπτο 30/7	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Γιοζίνου 17/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Σάο Φραντσίσκο 22/7	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Τζέντα 26/7
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Τούσας 28/7
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Μαρακάιμπο 29/6
				ΚΩΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
				ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	στο Κοντονού 24/7
				ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Όνδ.)	62	2201	προς Τούνις 24/7
CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086	πρ. «Θερμαϊκός II»	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Άκαμπα 23/7
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Αμβέρσα 31/7	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	πρ. Πιομπίνο 27/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρ. Ιράν 7/6	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρ. Μοντοίρ 21/6
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	πρ. Χάμπτον 13/7	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρ. Αρμουέλα 4/6
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Νητρώιτ 11/7	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Καλλάο 18/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	μεταφορές Μπρίντζι	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Ίμινγκχαμ 17/7
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	ε. Κοκούρα 27/7	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Γκίζον 27/7
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	α. Γιοζούρο 28/7	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	α. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	ε. Σαν Λορέντζο 18/7	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. Ντεμεράς 7/6
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Πειρία 27/7	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Μορμουγκάο 14/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λός Πάλμας 25/7	ΛΑΣΙΑ (μ.)	75	16191	πρ. Σιγκάγκ 12/7
ΚΑΝΑΡΙΝΑ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	πρ. «Trendy»	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	ε. Ροστόκ 20/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	πρ. Αίγυπτο 30/7	ΛΕΙ'ΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	α. Ν. Ορλεάνη 21/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			ε. Σάο Φραντσίσκο 22/7	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	ε. Γένοβα 28/7
(Μ.)	67	16098		ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	πρ. Πόρτο Καμπέλλο 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρ. Σαγκά 6/7 *				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρ. Σάντος 18/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	πρ. Μπείλιν 8/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρ. Οζόκο 24/7				
			πρ. Αργεντινή 6/7				

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	προς Ερυθρά Θάλασσα 25/7
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	ε. Τζέντα 12/7
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	προς Μπελέμ 26/6
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	προς Μπ. Χομεινί 15/7
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	α. Λα Γκουλέτ 5/6
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Ρότερνταμ 25/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	πρ. «Kosmos Seafarer»
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΛΗΝΤΕΡ Α. (κ.)	75	15208	προς Κήλακ 24/7
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Μπαντάρ Χομεινί 15/7
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.μ.)	68	53075	διάλυση Μπαγκλαντές
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	προς Άντεν 30/7
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	πρ. «Vulcana Bai»
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Νοβοροσίσκ 19/6
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Κούβα 21/4
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490	προς Χαλκίδα 20/7
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8786	προς Δασκάρ 2/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	62	36865	προς Εσμερόλαντας 22/7
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407	προς Χάμπτον 4/7
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	ε. Φουτζέιρα 3/5
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	προς Βαντί Φεϊράν 27/7
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	προς Ασταμπούλα 22/7
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	στο Καράτσι 25/7
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Ρεκαλντά 25/7
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	ε. Ρεϊνιόν 28/7
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	προς Μερσίνη 21/7
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	προς Δ. Μεξικό 14/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745	προς Μπ. Άιρες 3/7
ΜΑΪΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	89	8047	α. Λας Πάλμας 2/7
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 24/7
ΜΑΙΡΥΛΑΙ (κ.)	76	8731	προς Λονδίνο 27/7
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	επισκ. Πειραιά 24/4
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427	ε. Κασίμα 16/7
ΜΑΚΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	ε. Πόρτ Κάιζερ 25/7
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	προς Σουραμπάνγια 14/7
ΜΑΝΟΛΑΚΙ (κ.)	74	9800	ε. Λειζδες 26/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	ε. Φος 21/7
ΜΑΟΥΝΤ ΕΪΣ (π.)	84	6687	προς Γιοκχάμα 28/7
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Ταμπόκο 5/6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	προς Βιτρία 10/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	ε. Ντουάλα 1/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Μαντράς 29/7
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Λάγος 13/7
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Σάντος 2/7
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	ε. Γκουγιακούϊλ 19/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς Θρη Ρίβερς 29/7
ΜΑΡΙΚΟΝΤ (δ.π.)	70	17487	προς Σεμάγκα Μπαϊ 3/7
ΜΑΡΙΦΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	α. Πενάγκ 1/7
ΜΑΡΙΦΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ρίο Γκράντε 4/7
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	προς Σαλντάντα Μπαϊ 24/6
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	προς Καλλία 26/7
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	προς Βραζιλία 20/6
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Αλεξανδρέττα 19/7
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Γισσού 28/6
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	α. Ντάρμαν 5/6
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	ε. Βαρνα 20/7
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς Ρωσία 25/7
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	α. Χιούστον 26/7
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	α. Τζέμπελ Άλι 17/7
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Λάζαρο Γκαρντίνας 7/7
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Βουβάν 27/7
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ντάρμαν 25/7
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718	προς Τσιβάν 21/6
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	προς Χάργκ 18/6
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16523	ε. Καράτσι 6/7
ΜΑΪΪΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	πρ. «Derbent»
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250	ε. Ντάρμαν 29/7
ΜΕΓΑ ΛΑΚ (μ.)	72	8945	διαγράφεται
ΜΕΓΑ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	8681	μετ. «Ακέλα» (μ.7)
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788	προς Βουλγαρία 12/6
ΜΕΓΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	11298	μετ. «Σέρ Χόν» (μ.)
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	προς Σέτε 15/7
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081	πρ. «China Trident»
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373	α. Χιούστον 2/7
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962	προς Ιαπωνία 18/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Μπωμόντ 18/7
ΜΕΤΕΩΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Κόλο ΗΠΑ 9/7
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501	ε. Φουτζέιρα 29/6
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Μασσάου 5/6
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Ρουέν 29/7
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Τζέντα 22/7
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Σάντος 7/7
ΜΙΛΟΣ (δ.ΑΒ.)	68	39530	ύψωσε ελληνική
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Κορέα 19/7
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967	ε. Λάγος 19/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	προς Νασσάου 22/2
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313	επισκ. Πειραιά 4/7
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227	πρ. «Εκουαντόρ Τρέιντερ»
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	ε. Ντάρμαν 25/7
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Ν. Αφρική 30/7
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Ρεϊνιόν 20/7
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Μπόννυ 12/7
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971	δ. Παναμά 4/7
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Σεμάγκα Μπαϊ 2/7
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	προς Τζέντα 23/7
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	ε. Σουραμπάνγια 3/7
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414	επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	προς Μονρόβια 18/7
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391	προς Πορτογαλία 20/7
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Εύξεινο Πόντο 2/7
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Κούβα 14/7
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Σάντος 24/6
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954	ε. Μπουρκλάς 7/6
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Κούβα 24/6
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	ε. Πόρτ Σουδάν 27/6
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764	προς Άμστερνταμ 29/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	προς Πόρτο Καμπίλλο 20/7

ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991	α. Λορέ 23/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	α. Ντάρμαν 14/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	προς Λιβύη 23/7
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	ε. Πειραιά 15/7
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	ε. Γκοαγιακούιλ 25/7
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	προς Ισοχάμα 8/7
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603	ε. Λας Πάλμας 29/6
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Πόρτο Μπαλνάρ 15/7
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861	πρ. Ν. Κορέα 20/6
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	α. Χιούστον 11/7
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Οκρίκα 12/7
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Καναδά 22/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981	προς Τζέντα 21/6
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Ρότερνταμ 31/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	ε. Σαν Μπεν ντε Τρόντο 11/7
Ν. ΜΕΡΙΝΗ (π.)	74	8558	μετ. «Κυριακούλα Δ.» (π.7
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670	ε. Μανέβιόν 24/7
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982	πρ. «Ocean Blue»
ΝΑΪΑ (κ.)	70	9069	προς Κουίνχουανγκντάο 17/6
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841	προς Σάντος 25/7
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723	ε. Βανκούβερ 11/7
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Τρίπολη 21/7
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645	μετ. «Negotiator» (κ.)
ΝΑΡΕΪΤΟΡΙ (κ.)	80	10982	ε. Μπουναμπούτελ 23/7
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Κόλο ΗΠΑ 21/7
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Ρότερνταμ 27/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Βανκούβερ 27/6
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλης
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Ντάρμαν 26/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226	προς Πειραιά 27/7
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.) *	71	1518	ε. Βαρκελώνη 27/7
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	α. Βαλλέτα 29/7
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414	προς Πόρτο Μπαλνάρ 25/7
ΝΕΤΟΥΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785	επισκευές Μπρεμερχάβεν 14/6
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Κλαϊπέδα 28/6
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Πόρτ Τσάστερ 27/6
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Ελλάδα 7/7
ΝΗΡΕΥΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	α. Μοντεβιδέο 25/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Χάμπτον 23/7
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Γκιζόν 25/7
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198	προς Ραβέννα 21/7
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	ε. Πιομπίνιο 23/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	δ. Ντόβερ 20/6
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Λίβερπουλ 23/7
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λάγος 23/7
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	ε. Μανφρεντόνια 28/7
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Μπαγκκόκ 23/7
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Φουσίκι 9/7
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	ε. Μπαγκκόκ 27/6
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	προς Μπρας 25/7
ΝΙΣΤΟΥΣ (δ.)	82	81400	α. Μάλαγκα 3/7
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	απομεινί Φουτζέιρα 18/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	ε. Φέλιξστού 2/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	α. Ταραγκόνα 23/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	ε. Σουίνσκι 19/7
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Μεξικό 24/7
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Μαϊάμι 24/7
ΝΟΡΦ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	ε. Ντουάλα 10/7
ΝΟΡΦ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	προς Ποχάνκ 17/7
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414	επισκ. Μπρεμερχάβεν 1/6
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773	προς Καλντέρα 22/7
ΝΤΑΪΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450	προς Μπεντίνγκ 4/7
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	78	16432	ε. Πόρτ Κέλαγκ 29/7
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΕΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	ε. Σαν Νικόλας 30/7
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764	α. Ν. Ορλεάνη 14/7
ΝΤΙΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	δ. Πόρτ Σάϊν 28/7
ΝΤΙΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	προς Μπαγκκόκ 23/7
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Μαντράς 24/7
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Πόρτλαντ 26/7
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μάντρε ντε Ντίους 24/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	α. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Πειραιά 15/7
ΟΛΓΑ Μ. (π.) *	75	1985	προς Γιβραλτάρ 13/7
ΟΛΕΑΡ (κ.)	72	17399	προς Τρίπολη 13/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	ε. Χάμιλτον 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) *	79	59882	προς ΗΠΑ 26/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400	προς Αίγυπτο 23/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Χάργκ 27/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) *	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Ν. Ορλεάνη 29/7
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	πρ. «Ευτυχία»
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Ν. Ορλεάνη 13/7
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	ε. Μόγκλα 25/4
ΟΠΤΑΣΙΑ (δ.μ.)	68	10973	αγορά από αλλοδαπούς
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Τεργέστη 29/7
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503	στη Μαριουπόλ 18/7
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Γαλλία 31/7
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Ραβέννα 27/7
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	προς Παρανάγουα 26/6
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335	πρ. «Πυθία»
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434	στο Μπέντι 23/7
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459	προς Ρωσία 17/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμαν 4/7
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	α. Κοτονού 23/7
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818	προς Βενετία 24/7
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	απομεινί Φουτζέιρα 15/4
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	πρ. Ασάμ 5/7
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	ε. Μαρακάιμπο 26/6
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427	πρ. Παραντίτ 20/7
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581	πρ. Πασιρ Γκουντάκ 23/7
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	πρ. Νοβορόσιτσκ 20/7

ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466	στον Πειραιά 9/6	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Βαντί Φείραν 17/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σαπέλε 28/6	ΡΟΧΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Ρίο Ιανέιρο 12/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Πόρτο Βέσμε 3/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Ν. Ορλεάνη 4/7
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Παρανάουα 28/5	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Χάντοχομ 22/7
ΠΑΝΟΗΡ (κ.)	72	44140	προς Κίνα 26/6	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Σαγκάη 10/5
ΠΑΝ ΜΑΠΛΑ (Ν.Μ.)	73	53326	επισκ. Πειραιά 25/6	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	α. Γιούροπορτ 31/7
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Βενετία 26/7	ΣΑ'ΝΙΦΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χόργκ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Καλλία 29/6	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Χιούστον 23/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Αμβέρσα 29/7	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	προς Βάβις Μπαϊν 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Μπελέμ 13/7	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Ρότερνταμ 22/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Μπελαγούαν 10/7	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	77	19199	προς Τζουμπάι 15/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Τουμπάρω 23/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	76	2144	ε. Α. Πετρούπολη 11/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Ινδία 21/7	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	29068	προς Μπετζάνια 6/7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	ε. Γκνάνσκ 13/7	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	75	14523	προς Ρίο Γκράντε 24/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	επισκ. Μαυρίκιο 31/7	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	προς Κίνα 11/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	α. Ανκόνα 26/7	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογεικές μεταφορές
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	α. Φάλλουμ Μπαϊν 10/7	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	προς Μπαγκόγκ 8/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ιράν 27/5	ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Μπαγκόγκ 15/7
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	προς Τεκριντάγκ 27/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	προς Οζάκα 24/7
ΠΑΣΦΙΚ ΕΣΕΑΝ	84	22100	προς Κουσέρο 8/6	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	προς Βρεστά 24/7
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851	μετ. «Sunrise»	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκένμ
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388	ε. Ρίβα 17/6	ΣΑΟΥΘ Α'Λ'ΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Φουτζέιρα 26/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Πόρτ Χάρκουρτ 24/7	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Νταρ ες Σαλαμ 19/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα 24/4	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	πρ. «Thee Star»
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	προς Φρητάουν 2/7	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	ε. Σάντος 7/7
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Νοβορόσισκ 27/7
ΠΕΛΑ'ΓΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 25/7	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	προς Αλγερία 1/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	77	21666	δ. Κων/πολη 7/7	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Αμβέρσα 26/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Ρας Ταουρά 18/6	ΣΕ'Λ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Ν. Ορλεάνη 19/7
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Ηράκλειον 26/7	ΣΕ'Λ'ΑΝΤ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Ν. Κορέα 3/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	ε. Σάο Φραντίσκο 17/7	ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	προς Ρότερνταμ 13/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	α. Ν. Ορλεάνη 18/7	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Βαρκελώνη 28/7
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Ελλάδα 14/7	ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.)	75	18837	προς Μπαγκόγκ 16/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Μπ. Αμπάς 19/6	ΣΕΝΤΟΣΙΑ (κ.)	75	15684	ε. Νουέβα Παλμία 25/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	δ. Κων/πολη 24/7	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Ν. Αφρική 8/7
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	προς Ρίβα 4/7	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	67	8932	προς Νταμμάμ 13/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Αλγέρη 17/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Σαγκάη 6/7	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'Ρ (κ.)	68	14674	προς Ινδία 21/7
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Αλγερία 18/7	ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	72	16018	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	προς Γιοκαίτα 10/7	ΣΗ ΚΙΦΚ (μ.)	76	18124	πρ. Βατούμ 10/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Κάντλα 16/7	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	α. Τέξας Σίτυ 24/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	προς Βαγκαρέϊ 26/7
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Βαρκελώνη 18/7	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Ταϊβάν 10/7
ΠΗΛΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Βανκούβερ 26/6	ΣΗ ΝΤΑ'ΤΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450	προς Πειραιά 26/7
ΠΗΛΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	α. Λός Άντζελες 20/7	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Λισαβώνα 28/7
ΠΗΛΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ινδονησία 25/6	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Φουτζέιρα 1/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ρας Ταουρά 4/7	ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123	προς Ηγουμένισα 29/7
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	προς Γκάλλε 20/7	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Πόρτ Σουδάν 13/7
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Μπ. Χομείνι 28/7	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Πειραιά 9/7
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	α. Μομπάσα 12/7	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Εύξεινο Πόντο 17/7
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Ρωσία 8/7	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	α. Φος 28/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Αμπτιζάν 30/6	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιντσόν 21/6
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	προς Λισαβώνα 23/7	ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ ΙΙ (κ.)	74	18204	προς Καναδά 1/8
ΠΟΛΥΔΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Πειραιά 29/7	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	20704	προς Κλαϊπέδα 1/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481	ε. Κωνσταντίνα 23/7	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Κασσιόπου 30/6
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Χιούστον 25/6	ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Λιβύη 19/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ντάρμπαν 17/7	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	προς Ταϊβάν 25/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Ουλάν 9/7	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Φος 13/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	δ. Γίβραλτάρ 13/6	ΣΗΜΑΙΝΤ (μ.)	70	11188	προς Αβάνα 20/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σαν Λορέντζο 24/7	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275	προς Αβάνα 7/6
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Ιντσόν 12/7	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙΙ (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουάορ 5/9/91
ΠΟΡΤΑ'ΓΙΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Δ. Αφρική 18/7	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Ρωσία 17/7
ΠΟΥΦΥΡΙΟΝ (κ.)	75	19166	ε. Ιντσόν 10/7	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	επισκεύς Πειραιά 24/3
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Μουκάλα 21/7	ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	αργεί Πειραιά
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469	προς Παναμά 26/7	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.)	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Θεσσαλονίκη 26/7	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699	προς Μπ. Αμπάς 1/6
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Πειραιά 30/7	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Πόρτ Καρτίρ 9/6
ΠΡΑ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	40369	επίσκεψις Λιβερτανή	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Αλεξάνδρεια 27/7
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Φος 26/7	ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798	προς Σ. Νικόλας 25/7
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙΙ (δ.μ.)	69	33328	ε. Λα Παλίζ 31/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	προς Χο Τσί Μινχ Σίτυ 28/6	ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Σιενφουέγκος 1/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Τάμπα 26/6	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Νοβορόσισκ 25/7
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	προς Ευρώπη 18/7	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373	προς Νοβορόσισκ 13/7
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	προς Πόρτο Καμπελλο 20/6	ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	προς Τουάμπε 17/7
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. Ορλεάνη 21/7	ΣΗΠΕ'ΙΣ (κ.)	77	15225	ε. Βάρνα 29/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Κόντινεντ 11/7	ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Λιβύη 22/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Κόντινεντ 21/7	ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	α. Αλεξάνδρεια 31/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Τρίνιταντ 17/7	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	προς Σέτε 30/7
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ιράν 6/5	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	δ. Παναμά 12/7
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Γένοβα 28/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (μ.)	73	11383	προς Κορέα 12/7	ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Ν. Ορλεάνη 26/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Σεβίλλη 25/7	ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	προς Νοβορόσισκ 27/7
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Ντουμπί 21/7	ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Μπαϊναγκόρ 7/5
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Γονάρι 11/7	ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	δ. Παναμά 22/7
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 10/7	ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661	στη Βηρυττό 26/6
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Μαλακία 24/6	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 7/9/91
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Κολόμπο 15/6	ΣΗΤΖΟ'Υ (κ.)	74	16819	προς Σιγκαπούρη 27/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμα 18/6	ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	προς Σάροχ 27/7
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Βιτόρια 19/7	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Ρότερνταμ 31/7
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Βιτόρια 19/7	ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Ιαπωνία 24/7
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	ε. Μαυρίκιο 20/7	ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς Αλεξάνδρεια 22/7
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Σάντος 18/7	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	α. Μάραλοκ 24/7
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Γκάλατς 27/7	ΣΗΦΟΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Λεμεσό 21/7
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	α. Ρίο Γκράντε 19/7	ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	προς Μαρίνα ντι Καράρα 24/7
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	προς Πόρτ Άλφρεντ 8/7	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Χάιφα 2/7
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	επισκ. Πειραιά 25/6	ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	72	15275	δ. Ντόβερ 22/7
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	α. Ναντόρ 13/7	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Σάντος 25/7
ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	αργεί Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	προς Δ. Αφρική 22/7
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Ιταλία 18/7	ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Τζακάρα 27/7
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Κεητάουν 13/7	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Μπ. Αίρες 29/6
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	85	8021	προς Φος 9/6	ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Μπαγκλαντές 25/5
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 15/7	ΣΙΛΒΕΡ ΤΡΑΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Μπ. Αμπάς 24/6
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	προς Γαλλία 10/7	ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Σακάι 27/7
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	προς Νταλιν 18/6	ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Ταϊτσόγκ 8/7
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρ. Μοστανγκένμ 4/5	ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/7
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	προς Μαντράς 24/7	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Τζακάρα 4/7
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Νακόλα 25/5	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	προς Πάιτα 15/7
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Ρότερνταμ 29/4	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (κ.)	77	11679	
ΡΟΟΥΖ Ιδ. Όνδ.)	70	1598	προς Πόρτ Ορντάζ 10/7				
			στο Γκίζαν				

ΣΚΕΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	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
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΗΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΩΝ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ 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. (Μηχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (κ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ'Υ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΠΡΕΣΣ (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 ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΟΥΤΥ Ι (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΑΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763

προς Κριστομάλ 17/7
 προς Κριστομάλ 23/7
 προς Οζδα 28/6
 προς Μπουσάν 11/6
 ε. Μπιλμπάο 24/7
 προς Τακράντι 26/7
 προς Νάντη 29/7
 προς Τούξαν 14/7
 προς Ναντόγκ 18/4
 προς Ν. Αμερική 30/6
 υπεστείλε κυπριακή
 στη Σεμάγκα (αποθήκη)
 στον π. Ορινόκο.
 πρ. «Cierzo»
 πρ. «Damodar Tasaka»
 προς Λας Πάλμας 2156
 ε. Ροζάριο 30/7
 επισκ. Πειραιά 28/7
 ε. Ρίγα 20/7
 προς Κόλντινγκ 24/7
 δ. Παναμά 8/5
 ε. Σύρο 8/7
 α. Χάμιλτον 3/7
 α. Πειραιά 23/7
 α. Ρότερνταμ 30/6
 ε. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 5/7
 προς Σιγκαπούρη 7/7
 προς Ιράν 5/6
 στο Κάργκ (αποθήκη)
 ε. Βομβάη 3/7
 προς Σουάδ 14/6
 ε. Σαν Λορέντζο 29/7
 πρ. «Στέινλες Γκόβερνερ»
 προς Πειραιά 23/7
 προς Γιβραλτάρ 15/7
 πρ. «Στέινλες Σέιλορ»
 προς Ντάρμαν 27/6
 προς Μεξικό 26/6
 προς Πόρτ - ω - Πρίνς 26/7
 πρ. «Στέινλες Ορκάβερ»
 προς Ντάρμαν 26/7
 προς Γκουανιάμας 29/5
 προς Μπελαγούαν 23/7
 ε. Τσιταγκόνγκ 18/7
 προς Ιντσόν 19/7
 προς Σαγκάη 17/7
 προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5
 προς Αλγερία 18/6
 προς Ντάρμαν 20/6
 στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
 πρ. «Bos Venture»
 προς Μπουσάν 16/7
 επισκ. Πειραιά 2/7
 ε. Δουνκέρκη 28/7
 προς Νακόντι 2/7
 α. Μπρέιξ 25/7
 ε. Κωνσταντίν 9/7
 αργεί Πειραιά
 προς Κίνα 9/7
 προς Ταϊλάνδη 8/6
 πρ. «Θητα Ίκαρος»
 ρος Ελλάδα 13/7
 προς Γκάλφοντ 31/7
 πρ. «Fjord Wind»
 ε. Μπιλμπάο 20/7
 προς Τρίπολη 25/7
 ε. Γκουανιαούλ 23/6
 προς Χοντίντα 26/7
 ε. Μπαγιόν 29/7
 ε. Κωνσταντίν 24/7
 ε. Μόγκλα 18/7
 ε. Ρότερνταμ 24/7
 α. Ν. Ορλεάνη 10/7
 προς Βραζιλία 8/7
 ε. Σαλβαντόρ 16/7
 ε. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 25/7
 ε. Κωνσταντίν 23/7
 αργεί Πειραιά
 προς Ιαπωνία 7/7
 προς Σουέζ 26/7
 αργεί Πειραιά
 ε. Φιλαδέλφεια 29/7
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς Ταϊτσούγκ 22/6
 προς Κασσιούγκ 18/6
 προς Ρεϊνιόν 22/7
 α. Α. Λονδίνο 1/7
 προς Μαριμπόλ 20/5
 α. Λάγος 11/7
 προς Μοζαμβίκη 8/7
 α. Γεραλντίν 18/6
 προς Α. Πετρούπολη 6/5
 α. Θέουτα 12/7
 α. Βανκούβερ 21/6
 αργεί Πειραιά
 ε. Βικτόρια 27/7
 α. Αμβέρσα 9/6
 προς Προβιντίνς 9/7
 ε. Βομβάη 15/7
 προς Κίνα 2157
 α. Πειραιά 23/7
 προς Λας Πάλμας 21/7
 αργεί Πειραιά
 επισκ. Πειραιά 29/4
 επισκ. Πειραιά 23/4
 ε. Λάγος 13/7
 προς Αμβέρσα 19/7
 ε. Σάφι 18/7
 προς Κουαντάν 24/7

ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
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
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (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 ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'ΤΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (κ.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΡΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΟ ΝΤΟΥΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	7	6863
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ	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
ΧΟΟΥΠ 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
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μηχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Μπ. Χορκίβι 12/7
 προς Αρζούνα Τέρμιναλ 5/7
 προς Παρανάουα 17/7
 ε. Λας Πάλμας 24/6
 δ. Ντόβερ 25/5
 α. Σηάτλ 24/7
 ε. Καράτσι 15/7
 προς Ταμπόκο 23/6
 προς Ρότερνταμ 13/7
 ε. Βομβάη 15/7
 προς Χίο 23/7
 προς Λονδίνο 27/7
 προς Δομινικανή Δημοκρατία 26/7
 επισκ. Ρότερνταμ 24/6
 προς Κανακάλε 24/7
 προς Ν. Ορλεάνη 29/7
 προς Μπορντώ 1/8
 θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7
 προς Τζέμπελ Άλι 2/7
 ε. Ντάρμαν 28/7
 ε. Γκντάνακ 29/6
 προς Μπαγκκόκ 21/6
 ε. Πενσάκολα 28/6
 α. Ν. Ορλεάνη 24/7
 δ. Σκώ 21/7
 προς ΗΠΑ 24/67
 προς Κούβα 3/7
 προς Εξείνιο Πόντο 28/7
 δ. Κων/πολη 10/7
 α. Ν. Ορλεάνη 22/7
 προς Ν. Αμερική 13/4
 α. Φλάσσιγκ 18/7
 προς Ιλιπσέθκ 11/7
 προς Ταλχακούαν 9/6
 ολική απώλεια
 στον Πειραιά 10/6
 στον Πειραιά 4/6
 ε. Μπουένος Άιρες 23/7
 ε. Ντάρμαν 13/7
 ε. Λας Πάλμας 7/7
 προς Γκουάμ 8/6
 επισκ. Πειραιά 24/6
 προς Σιγκαπούρη 23/6
 προς Ταϊβάν 27/6
 προς Σιγκαπούρη 7/7
 ε. Βιλαγαρσία 23/7
 α. Λας Πάλμας 28/7
 επισκ. Φλάσσιγκ 1/8
 ε. Ντουάλα 10/7
 στο Κόρκ (αποθήκη)
 προς Νταβό 24/7
 ε. Χάτσινς 26/7
 ε. Λας Πάλμας 5/7
 ε. Μόντρεαλ 9/7
 προς Φλάσσιγκ 23/7
 προς Μαγιακούελ 6/7
 προς Σιγκαπούρη 10/6
 α. Λας Πάλμας 22/7
 στο Κόρκ (αποθήκη)
 α. Λάγος 1/7
 ε. Κασσιούγκ 15/7
 προς Νταλίν 25/7
 ε. Μπαγκκόκ 7/7
 ε. Ντόβερ 31/7
 προς Μ. Μαγκανούι 16/7
 προς Μαρίν 28/7
 προς Φορταλέζα 18/7
 προς Ιταζάι 26/7
 ε. Μοντεβιδέο 13/7
 προς Κριστομάλ 30/7
 ε. Σιγκαπούρη 27/7
 προς Ρας Τανούρα 10/7
 προς Ιτακούι 18/7
 α. Γκάλβεστον 8/7
 ε. Αμβέρσα 2/8
 προς Ρίο Ιανέιρο 28/7
 στη Βιτόρια 14/7
 προς Ευρώπη 14/7
 προς Ν. Κορέα 21/7
 προς Περισκό 29/6
 α. Νόρντενχαϊμ 10/6
 α. Αλεξάνδρεια 24/7
 προς Βηρυτό 28/7
 στη Μανίλα 15/7
 προς Ν. Αφρική 23/6
 ε. Ακαγιούτα 18/7
 προ Καλδέρρα 17/7
 προς Χοντίντα 1/8
 ε. Προγκρέσο 9/7
 προς Ατλαντικό 21/7
 ε. Ρουέν 9/7
 α. Σαν Νικόλας Μπαϊ 26/6
 προς Τζορφ Λασφάρ 17/7
 ε. Πειραιά 18/7
 στο Σουέζ 30/7
 πρ. «Hanne»
 προς Σεβίλλη 25/7
 προς Μπουσάν 2/7
 προς Σιγκαπούρη 22/7
 προς Λιβύη 18/6
 προς Ελλάδα 11/6
 ε. Σουάο 29/6
 προς Χοντίντα 11/6
 προς Μπέιρα 14/7
 ε. Ντουάλα 17/7
 δ. Ντόβερ 30/7
 προς Ντρίντα 22/7

Ένας κόσμος υγιής και μορφω-
μένος. Ένας κόσμος χαρούμενος
και ξέγνοιαστος.



Ένας κόσμος γεμάτος χαμόγελα. Αυτός



είναι ο κόσμος που θέλει η



unicef για τα παιδιά.

Και γω έναν τέτοιο κόσμο θέλω.



unicef

Γι' αυτό αγοράζω τετράδια

unicef



NEO
κατάστημα UNICEF
στη Θεσ/νίκη,
Καρβουνίου 6,
Πλ. Συντριβανίου.

Τετράδια UNICEF
Θα βρείτε στις Τράπεζες:
Γενική, Αγροτική, Κρήτης,
Μακεδονίας - Θράκης, Εμπορική
και σε γραφεία της ΔΕΗ.

Όλα τα Είδη UNICEF θα τα βρείτε:
Στα καταστήματα UNICEF:

Ξενίας 1, Αθήνα
Καρβουνίου 6, Πλ. Συντριβανίου Θεσ/νίκη,
και σε όλα τα περίπτερα της UNICEF.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε
μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα
χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΠΟΛΗ: Τ.Κ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

unicef



Ξενίας 1, Αθήνα 115 27, τηλ.: 6484.184

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



M/V CHRISTIANICOS M/V HELLINICOS M/V MACEDONICOS

SERIES OF MULTIPURPOSE TWEENDECKERS

DWT: 15000

BLT: 1979/80/81

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022