

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1992
Αρ. Φύλλου 1374/1133

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

DM. 1374 / 1133

DEMBPIOY 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

KARAPIPERIS STAVROS SALVAGE & TOWAGE

24 HOURS PERSONAL SERVICE



KARAPIPERIS 1



KARAPIPERIS 2



KARAPIPERIS 3



KARAPIPERIS 4



KARAPIPERIS 5



KARAPIPERIS 8



TAXIARCHIS KARAPIPERIS 9



KARAPIPERIS 10

269 DIMOKRATIAS AVE. 188 63 PERAMA - PIRAEUS

TEL. 4411955 - 4415860 - 4414244 • FAX 4414245 - TLX 240682 KTUG GR - A.O.H. 4172880 - 4120889 - 4137068

V.H.F. CHANNELS 12-14-16



TROODOS SHIPPING CO LTD

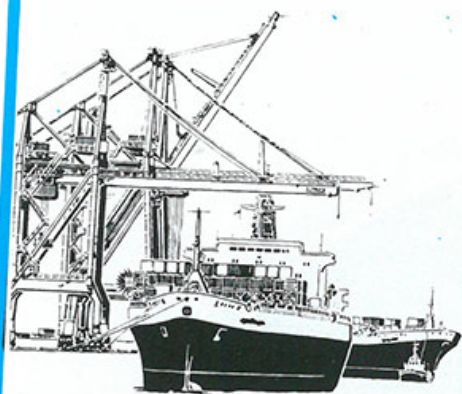
CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1373/1132

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

61st Year
Issue No. 1373/1132 November 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

14 Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα Στενά
Του Δρος Γεωργίου Τσούρη.

18 Η λειτουργική αξιοπλοΐα του πλοίου
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

22 Η Πειρατεία.
Μία σφαιρική παρουσίαση του προβλήματος.

25 Το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα
της HELMEPA.

27 Γιατί βυθίζονται τα μπάλκερς;

30 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Οκτώβριο
Από την Overseas Agency Ltd.

33 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 29 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 47 ENGLISH SUPPLEMENT
- 51 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

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

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

Η εγκύκλιος Μάνου ευθεία βολή εναντίον του θεσμικού πλαισίου

Ασφαλώς δεν έχει την παραμικρή νομική υπόσταση η ισχύ η εγκύκλιος του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Στέφ. Μάνου περί καταργήσεως από 1.1.1992 των φορολογικών απαλλαγών που προβλέπονται από τον αυξημένης, μάλιστα, συνταγματικής ισχύος νόμο 27/1975 για τις επισκευές πλοίων — ουδείς δημόσιος λειτουργός (εν προκειμένω διευθυντής της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας ή Εφορίας, αν προτιμάτε) μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή του Νόμου επί τη βάσει οποιασδήποτε εγκυκλίου, ακόμη και αν αυτή προέρχεται από τον επιλεγόμενο «τσάρο της οικονομίας» ή και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό της χώρας, δεδομένου ότι οι νόμοι τροποποιούνται ή καταργούνται μόνον με άλλους νόμους, και όχι, βεβαίως, με εγκυκλίους, ενώ και η προσαρμογή προς το Κοινοτικό δίκαιο που επικαλούνται οι μανδαρίνοι του Υπουργείου Οικονομικών που συνέταξαν το κείμενο στο οποίο έβαλε φαρδιά - πλατειά την υπογραφή του ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών γίνεται πάλι με νόμους και όχι με εγκυκλίους.

Ενώ, όμως από τη συγκεκριμένη εγκύκλιο δεν επέρχεται η παραμικρή νομική συνέπεια, έχει τεράστια σημασία — και αυτό είναι εκείνο που προκαλεί εντονότερες ανησυχίες — η προχειρότητα και η ελαφρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται το ουσιαστικότερο θέμα του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας από το οποίο εξαρτάται η ύπαρξη του εθνικού νηολογίου — εκτός αν οι μανδαρίνοι και ορισμένοι Υπουργοί εκτιμούν ότι το εθνικό νηολόγιο περιλαμβάνει μόνον τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια που έχουν την ευχέρεια να βλέπουν στα ελληνικά λιμάνια — και η παραμονή στη χώρα όχι μόνον των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που διαχειρίζονται τα πλοία των άλλων κατηγοριών τα οποία αποτελούν και τον κύριο κορμό εκείνων που ονομάζεται Ελληνική Ναυτιλία αλλά και όλων των ξένων επιχειρήσεων που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα για να έχουν άμεση επαφή — και φυσικά συναλλαγές — με τις προαναφερθείσες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αποκαλύπτουν σήμερα ότι το θέμα που δημιούργησε η εγκύκλιος Μάνου δεν «φύτρωσε» — δεν εμφανίσθηκε δηλαδή — το τελευταίο δεκαήμερο του Οκτωβρίου: Οι μανδαρίνοι του Υπουργείου Οικονομικών το είχαν ξαναθέσει στο πρόσφατο παρελθόν αλλά βρέθηκαν — τότε — μπροστά στην ουσιαστική — και βεβαίως απολύτως ορθή — θέση του Υπουργείου Ναυτιλίας που εί-

χε τονίσει ότι ο συγκεκριμένος Νόμος, ο 27 του 1975, δηλαδή, αποτελεί ουσιαστικό τμήμα του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας το οποίο έπρεπε να διαφυλαχθεί σαν κόρη οφθαλμού και είχαν σιωπήσει, αλλά, όπως αποδεικνύουν τα πράγματα, όλα τα περί θεσμικού πλαισίου τα θεωρούσαν «φιλά πράγματα» και περίμεναν με το δάκτυλο στη σκανδάλη έτοιμοι να το πιέσουν μόλις θα εύρισκαν την κατάλληλη ευκαιρία, όπως και έκαναν.

Και φυσικά τίποτε δεν αποκλείει, αν δεν υπάρξει η άμεση παρέμβαση του Πρωθυπουργού για να ξεκαθαρισθεί απολύτως το θέμα του απαραβίαστου του θεσμικού πλαισίου, να ξυπνήσουμε μία ημέρα και να δούμε ότι κατά τις εκτιμήσεις των μανδαρίνων του Υπουργείου Οικονομικών το περιεχόμενο της εγκριτικής πράξεως είναι αντίθετο προς το Κοινοτικό δίκαιο...

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αποκαλύπτουν επίσης σήμερα ότι οι μανδαρίνοι του Υπουργείου Οικονομικών είχαν θέση στο πρόσφατο παρελθόν και το θέμα της καταργήσεως του νομικού πλέγματος που διέπει την εγκατάσταση των διαχειριστριών εταιριών στην Ελλάδα αλλά ανέκρουσαν πρύμνα μετά την σθεναρή αντίσταση που συνάντησαν εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας, γεγονός που σημαίνει ότι το θέμα ισχύος του νόμου 89 εξακολουθεί να υφίσταται και αυτή τη στιγμή είναι άγνωστο τι θα γίνει μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 — η άποψη που είχε διατυπωθεί από υψηλά ισταμένους αξιωματούχους του Υπουργείου Ναυτιλίας και είχε μεταφερθεί προς την ναυτιλιακή μας κοινότητα από τα «Ναυτικά Χρονικά» που είχαν φέρει στην επιφάνεια το θέμα ότι δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας διότι το κενό που θα δημιουργηθεί — εάν υπάρξει πρόβλημα με τον Νόμο 89 — μπορεί να καλυφθεί με τον νόμο περί ελληνικής ναυτικής εταιρίας (Νόμος Σαρλή) δεν ευσταθεί, δεδομένου ότι ο εν λόγω Νόμος δεν εξασφαλίζει σε καμία περίπτωση αυτά που έχουν καθιερωθεί με τον Νόμο 89 κλπ.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» οφείλουν να υπογραμμίσουν ότι ο Υπουργός Ναυτιλίας που εξακολουθεί να δέχεται τις έντονες ανησυχίες της ναυτιλιακής κοινότητας και για την πρακτική αλλά κυρίως για την ουσιαστική πλευρά της εγκυκλίου Μάνου έχει αναλάβει για μια ακόμη φορά ρόλο πυροσβέστη και καταβάλλει αγωνιώδεις προσπάθειες για να περιορισθούν αρχικώς και να εξουδετερωθούν εν συνεχεία οριστικώς οι άμεσες και οι παρεπόμενες συνέπειες από την έκρηξη της «βόμβας Μάνου».

ΝΑ ΚΛΕΙΣΟΥΜΕ ΤΗΝ ΚΕΡΚΟΠΟΡΤΑ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι η Ελλάδα δεν πρόκειται να

επιτρέψει την παραμικρή τροποποίηση στον κανονισμό για το καμποτάζ, αλλά, κατά την ταπεινή μας άποψη, εάν δεν πάρουμε ταυτόχρονα όλα τα μέτρα που επιβάλλονται για τη βελτίωση της θέσεως του ελληνικού επι-

βατηγού πλοίου — τακτικών γραμμών, κρουαζιεροπλοίου και ακτοπλοϊκού — εκείνοι που από καιρό επιδιώκουν να αλώσουν τις ελληνικές θέλασσες θα περάσουν από την κερκόπορτα που εμείς θα έχουμε δημιουρ-

γήσει.

Πιο συγκεκριμένα, εμείς φοβούμεθα ότι εκείνοι που θα σπεύσουν να επωφεληθούν από την κρίση που μαστιάζει το ακτοπλοϊκό επιβατηγό, λόγω χάρη, είναι οι επιδιώκοντες να μπουν πάση θυσία στις ελληνικές θάλασσες, οι οποίοι θα σπεύσουν να αγοράσουν απερίφραστα ή και με κάποιο ελληνικό προκάλυμμα τα πλοία που εκ των πραγμάτων θα πωληθούν για να καλυφθούν οι υποχρεώσεις που έχουν δημιουργηθεί κατά τις αγορές και τις μετασκευές αλλά και κατά τη διαχείριση των πλοίων — εμείς δεν βλέπουμε στον ορίζοντα άλλους Έλληνες επιχειρηματίες που να επιθυμούν να «μπλέξουν» σ' αυτό που ονομάζεται «ελληνική ακτοπλοϊκή επιχείρηση».

Να κλείσουμε, λοιπόν, την κερκόπορτα παρέχοντας στο ακτοπλοϊκό επιβατηγό την ενίσχυση που χρειάζεται αυτή τη στιγμή για να ξεπεράσει τις δυσκολίες που δημιούργησε η συγκυρία.

Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Πόσο ανοικτή είναι η κερκόπορτα από την οποία θα περάσουν οι ξένοι για να αλώσουν τις ελληνικές θάλασσες καταφαίνεται και από ένα έγγραφο της οικείας πλοιοκτητικής Ενώσεως προς την ηγεσία της ΠΝΟ — η οποία, ειρήσθω εν παρόδω, δεν εννοεί να αντιληφθεί ούτε και τώρα ακόμη, έπειτα από

όσα έχουν συντελεσθεί στον ναυτιλιακό χώρο τα τελευταία χρόνια, ότι οι καιροί αλλάζουν και ότι χωρίς την επιβαλλόμενη κάθε φορά προσαρμογή προς τις νέες καταστάσεις που δημιουργούνται μένεις έξω από το παιχνίδι — στο οποίο τα οικονομικά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων χαρακτηρίζονται ζοφερά. Και φυσικά δεν πρόκειται ούτε για υπερβολή αλλά ούτε και για σχήμα λόγου: Δεν είναι μόνον ότι τα αποτελέσματα από την εκμετάλλευση των πλοίων ήταν εφέτος αρνητικότερα λόγω της μικρότερης από την αναμενόμενη κινήσεως αλλά και το αυξημένο κόστος που επιβαρύνθηκε σημαντικά από τις αυξήσεις που δόθηκαν στους μισθούς των ναυτικών χωρίς να υπάρξει και η ανάλογη αύξηση των ναύλων.

Για να αποφευχθεί η χρεωκοπία των οικείων επιχειρήσεων και ο αφανισμός των πλοίων η Ένωση των πλοιοκτητών της Ακτοπλοΐας έχει προτείνει διάφορα συγκεκριμένα μέτρα με τα οποία προσδοκάται ότι θα επιτευχθεί η βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Τα μέτρα αυτά είναι:

Πρώτο και κύριο, η αύξηση του ναυτολογίου για την κάλυψη των ελλειμμάτων.

Δεύτερο, ο ορθολογισμός των δρομολογίων, και η περικοπή εκείνων που θεωρούνται άσκοπα κατά τη χειμερινή περίοδο με ταυτόχρονη αύξηση του χρόνου ακινησίας των πλοίων σε τέσσερις μήνες (αντί για τρεις που ισχύει), και,

Τρίτο, η επανεξέταση της συνθέσεως — διατήρηση της συνθέσεως μόνον στο προσωπικό ασφαλείας, καταστρώματος και μηχανής.

Το δεύτερο και τρίτο αίτημα συγκέντρωσαν τα πυρά της ΠΝΟ και ορισμένων ναυτεργατικών οργανώσεων που δεν εννοούν να αντιληφθούν ότι εκείνοι που θα πληρώσουν τα σπασμένα από μία ενδεχόμενη ακινησία ή ακόμη και πώληση των πλοίων θα είναι οι ναυτικοί μας, τους οποίους υποτίθεται ότι θέλουν να προστατεύσουν. Η διοίκηση μάλιστα της ΠΕΜΕΝ επεκτείνει την προστασία που θέλει να παρέχει και στους κατοίκους των νησιών μας και θεωρεί ότι με τον ορθολογισμό των δρομολογίων κατά την χειμερινή περίοδο και την αύξηση του χρόνου ακινησίας των πλοίων σε τέσσερις μήνες θα επιταθεί το δημογραφικό πρόβλημα των νησιών «εξ αιτίας — αντιγράφουμε, για να υπάρξει και λίγο γέλιο — της ανασφάλειας που γεννά στους κατοίκους η κακή συγκοινωνιακή σύνδεση που τους αναγκάζει να μεταναστεύουν» και να δυσχεραίνεται η διακίνηση αγαθών προς τα νησιά, αλλά δεν λέγει το παραμικρό για τον τρόπο με τον οποίο θα καλυφθούν οι τεράστιες τρύπες των ελλειμμάτων που δημιουργούνται από τον περιορισμένο αριθμό των επιβατών που διακινούνται αυτή την εποχή — 50 - 60 άτομα σε κάθε δρομολόγιο και τις πιά πολλές φορές χωρίς κανένα όχημα.

Φυσικά, όπως έχουν υπογραμμίσει και άλλοτε τα «Ναυτικά Χρονικά», εν προκειμένω δεν έχει την παραμικρή σημασία τι θέλουν και τι δεν θέλουν οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών οργανώσεων αλλά τι θέλει η Πολιτεία και στη συγκεκριμένη περίπτωση η Πολιτεία οφείλει, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να κλείσει την κερκόπορτα για να μην περάσουν οι ξένοι και η Ακτοπλοΐα να παραμείνει σε ελληνικά χέρια.

PORT CAPTAIN

The Position

Duties will include managing the local recruitment and the manning of product tankers and crude carriers, maintaining contacts with national and international organisations and liaison with Operational and Technical Departments. Some ship-visit travel will be expected.

The Applicant

Energetic ex-seafarer with command experience of oil tankers, mid-40's with an extensive knowledge of the Greek flag manning agreements and requirements. Must be willing and able to work with modern technology.

The Remuneration

The position attracts a competitive consolidated salary, with good working hours and ideal working conditions.

Apply by sending your C.V. to «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

P.O. Box 80076, 185 10 Piraeus

Ref: Port Captain,

All applications will remain confidential

ΜΙΑ ΧΡΗΣΙΜΗ ΗΜΕΡΙΔΑ

Ανταποκρινόμενο στις ανησυχίες του Ελληνικού Εφοπλισμού σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης (P & I) και την αμοιβαία ανταλλαγή απόψεων με τις διοικήσεις των Κλάμπς, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος διοργανώνει ημερίδα, την Δευτέρα 2 Νοεμβρίου, στο κτίριο του ΕΒΕΠ.

Στην ημερίδα θα συζητηθούν θέματα σχετικά με το αυξανόμενο κόστος της καλύψεως P & I, τα προτερήματα του συστήματος αμοιβαίας ασφαλίσεως, τη δυνατότητα αύξησεως του ποσοστού αυτασφαλίσεως των Κλάμπς στα πλαίσια της αντασφαλίσεώς τους, και οι προσπάθειες των Κλάμπς να διατηρήσουν την ισορροπία χρεώσεως των διαφόρων μελών του Κλάμπ.

Επίσης θα συζητηθεί η πρόσφατη αύξηση απαιτήσεων αστικής ευθύνης, οι επιθεωρήσεις πλοίων, η αύξηση των εξόδων αντιδικίας και η νομική κάλυψη.

Η ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Τους Βρεταννούς, που αποκομίζουν πολλά από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων, τους απασχολεί συνεχώς, κατά τον ίδιο λόγο με μας, το θέμα του φορολογικού καθεστώτος το οποίο αφορά τους ξένους που δραστηριοποιούνται στη Βρεταννία και έχει άμεση σχέση με την παραμονή τους στη χώρα αυτή και ιδίως στο Λονδίνο.

Αυτό άλλωστε κατεφάνη για μια ακόμη φορά από την ειδική έκδοση του «Λόυδς Λίστ» την περασμένη εβδομάδα που ήταν αφιερωμένη στην Ελληνική Ναυτιλία αλλά αναλώθηκε στο πρόβλημα της παραμονής των ξένων και ιδίως των Ελλήνων στο Λονδίνο, από τη δραστηριότητα των οποίων η Βρεταννία προσπορίζεται, σύμφωνα με έναν πρόχειρο υπολογισμό, περισσότερο από ένα δισεκατομμύριο λίρες το χρόνο, ενώ η φυγή των Ελλήνων εφοπλιστών από τη Βρεταννική πρωτεύουσα θα επέφερε τέτοια αναστάτωση που μπροστά της — πάντοτε κατά τις εκτιμήσεις Βρεταννών — η διαρκής συρρίκνωση του υπό Βρεταννική σημαία εμπορικού στόλου θα φάνταζε ένα απλό πρόβλημα με εύκολη λύση.

Στην εν λόγω ειδική έκθεση εξέφρασε τις αντιλήψεις του για το κυρίαρχο — πάλι αυτή την εποχή — θέμα της μεταβολής του φορολογικού καθεστώτος που αφορά τους ξένους οι οποίοι δραστηριοποιούνται στη Βρεταννία και ο Πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, ενώ στην ίδια σελίδα της ειδικής εκδόσεως περιελήφθησαν και οι απόψεις του κ. Εμ. Παπαλέξη που διευθύνει την εταιρία Global Maritime Services η οποία είναι αντιπρόσωπος στο Λονδίνο της ελληνικής εταιρίας Mare Maritime που διαχειρίζεται αυτή τη στιγμή 14 δεξαμενόπλοια. Ο κ. Παπαλέξης που μίλησε κυρίως για τα συστήματα εξασφαλίσεως ποιότητας, για το πρόβλημα της μεταβολής του φορολογικού καθεστώτος είπε ότι έπειτα από 25 χρόνια παραμονής στη Βρεταννική πρωτεύουσα διαβλέπει τώρα τον κίνδυνο να χάσει η πόλις την ελκυστικότητά της (για τους Έλληνες) καθώς η ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιώς συμπληρώνεται συνεχώς με την εγκατάσταση και άλλων ξένων Τραπεζών και την ίδρυση γραφείων από ασφαλιστές και ναυλωτές αλλά και από άλλες επιχειρήσεις που συνδέονται ή συμπληρώνουν και προάγουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Ο κ. Παπαλέξης πιστεύει ότι μετά τη συνεχή και γοργή ανάπτυξη της ναυτι-

λιακής υποδομής του Πειραιώς, οι Έλληνες εφοπλιστές θα μειώσουν δραστηριότητα τους στο Λονδίνο χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα πάψουν να αντιπροσωπεύονται κατά κάποιον τρόπο στο Λονδίνο.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι εκείνο που συγκρατεί τους Έλληνες στο Λονδίνο είναι περισσότερο από ό,τιδήποτε άλλο η ποιότητα ζωής που εξασφαλίζει η βρεταννική πρωτεύουσα και αυτό καταφαίνεται, άλλωστε, από τον προβληματισμό που υπάρχει αυτή τη στιγμή σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις, που εν όψει των πιθανολογούμενων αλλαγών στη φορολογική νομοθεσία προετοιμάζονται να εγκαταλείψουν το Λονδίνο, και αναφέρεται στον πιθανό τόπο νέας εγκαταστάσεως που εν προκειμένω είναι η Νίκαια ή ο Πειραιάς.

Υπενθυμίζουμε ότι ο κ. Εμ. Παπαλέξης υπήρξε από της ιδρύσεώς της βασικό στέλεχος της εταιρίας Atlas Maritime από την οποία αποχώρησε την περασμένη άνοιξη και ίδρυσε την εταιρία Mare Maritime, στην οποία ανετέθη και η διαχείριση των πλοίων που διαχειριζόταν η Atlas Maritime μετά τη διάλυση της τελευταίας το περασμένο καλοκαίρι. Πρέπει δε να προστεθεί ότι η ποιότητα της διαχειρίσεως που εξασφαλίζει η Mare Maritime οδηγεί στη συνεχή αύξηση του αριθμού των πλοίων που της ανατίθενται για διαχείριση.

ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ Ο κ. ΖΑΦΕΙΡΑΣ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ι-

διαίτερη ικανοποίηση για την απόφαση του φίλτατου Θωμά Ζαφείρα να παραμείνει στην προεδρία του ΕΛΟΕΝ, από όπου θα συνεχίσει να προσφέρει τις πολυτίμες — και ταυτόχρονα ιδιαίτερα ωφέλιμες — υπηρεσίες του προς τους ναυτικούς μας και τις οικογένειές τους. Με την ευκαιρία ξαναρωτάμε τι εμποδίζει τους άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς να εφαρμόσουν αυτά που δρομολόγησε ο φίλτατος κ. Ζαφείρας στον ΕΛΟΕΝ ώστε οι ναυτικοί μας και οι οικογένειές τους να εξυπηρετούνται όπως εξυπηρετούνται από τον ΕΛΟΕΝ;

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Στο στόχαστρο και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας περνούν πλέον τα υποσυντηρήτα πλοία, καθώς η Κομισιόν προετοιμάζεται να επιβάλλει σκληρά μέτρα για την εξάλειψή τους.

Σύμφωνα με τις προτάσεις της Επιτροπής, οι κανονισμοί του IMO θα καταστούν υποχρεωτικοί για όλα τα κράτη - μέλη με παράλληλη ενοποίηση των λιμενικών ελέγχων όλων των πλοίων που προσεγγίζουν σε κοινοτικά λιμάνια.

Τα κράτη μέλη της ΕΟΚ θα υποχρεωθούν να εφαρμόσουν μία σειρά από 40-45 κανονισμούς του IMO, ορισμένους από τους οποίους η Επιτροπή θα ανασυντάξει εάν θεωρήσει ότι δεν είναι αρκετά λεπτομερείς για τις ανάγκες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Συγχρόνως η Επιτροπή θα συντάξει, πιθανότατα μέχρι τα τέλη του 1992, ένα κατάλογο πλοίων με προβλήματα που θεωρεί

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

ότι παρουσιάζουν απειλή για τη ναυσιπλοΐα στα Ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα. Τα πλοία αυτά θα πρέπει να ελέγχονται αυστηρότερα και συχνότερα στις επιθεωρήσεις των λιμένων και θα επιβάλλονται ποινές κατάσχεσης ή ανάγκης διεξαγωγής επισκευών πριν τον απόπλου. Ο κατάλογος αυτός θα περιλαμβάνει δεξαμενόπλοια, μπάλκερς και επιβατηγά πλοία και θα εξετάζει την ηλικία, το νηολόγιο, το φορτίο και το πλήρωμα του πλοίου.

Τέλος, μέχρι το τέλος του έτους θα έχουν ολοκληρωθεί τα μέτρα της Κοινότητας για τα πρότυπα που θα πρέπει να πληρούν οι Νηογνώμονες για να έχουν την δυνατότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά ασφαλείας εκ μέρους των κρατών - μελών της ΕΟΚ.

ΟΧΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΤΕΛΗ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ο Δήμος Πατρέων, ακολουθώντας το αντισυνταγματικό παράδειγμα του Δήμου Ηρακλείου, επιβάλλει «Τέλος Καθαριότητας» στους επιβάτες που επιβαίνονται στα πλοία με προορισμό το εξωτερικό.

Επιπλέον ο ίδιος Δήμος προβαίνει και σε αύξηση του επιβληθέντος με το άρθρο 26 (παρ. 13) του Ν. 1828/89, τέλους υπέρ των παραλιμνίων Δήμων - Κοινοτήτων, για τα οχήματα τα επιβαζόμενα σε ο/γ πλοία και προοριζόμενα για το εξωτερικό. Πρέπει να σημειωθεί ότι και η διάταξη αυτή πάσχει, συνταγματικά, δεδομένου ότι έτσι γίνεται δυσμενής διάκριση ως προς τα κάθε άλλης κατηγορίας και προορισμού οχήματα που διέρχονται από την Πάτρα.

Εξάλλου, το εν λόγω τέλος δεν έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα, επιβάλλεται εντός περιοχής Λιμενικού Ταμείου και δεν αναφέρεται σε λειτουργία του λιμανιού της Πάτρας.

Πολύ ορθά η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων επισημαίνει την αντισυμβατική υπέρβαση των αρμοδιοτήτων της τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά

και τον δυσμενή αντίκτυπο που θα δημιουργήσει στην τουριστική διακίνηση μέσω της Πάτρας με τελική ζημία στην ήδη χειμαζόμενη εθνική μας οικονομία.

ΑΝΑΛΗΘΕΙΣ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ο Δήμαρχος Πειραιώς ευρίσκεται σφεύστατα εν αδίκω αναφορικά με τις αιτιάσεις του εναντίον της εταιρίας «Βέρα Ναυτιλιακή» και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής του λιμένος Πειραιώς. Η όλη στάση του γύρω από το θέμα αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι πηγάζει από το ενδιαφέρον του για την άναληψη του έργου που επιτελεί η «Βέρα» από την εταιρία «Περιβαλλοντολογική» που έχουν ιδρύσει τέσσερις Δήμοι της περιοχής του Πειραιώς.

Και κάτι ακόμη: Εμείς μεταξύ μιας δημοτικής και μιας ιδιωτικής εταιρίας προτιμούμε απεριφράστως την ιδιωτική, δεδομένου ότι αν για οποιοδήποτε λόγο «πέσει έξω», τα σπασμένα θα τα πληρώσει κάποιος ιδιώτης επιχειρηματίας, ενώ αν «πέσει έξω» μια δημοτική επιχείρηση θα έχουμε μία ακόμη προβληματική επιχείρηση και τη ζημιά θα κληθεί να καλύψει το κοινωνικό σύνολο. Όλα αυτά βεβαίως πέρα από το γεγονός ότι απαιτείται και κάποια εξειδίκευση, η οποία βεβαίως δεν αποκτάται με τη σύσταση κάποιας εταιρίας.

ΟΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΥΒΑ

Παρά τις σφοδρότατες αντιρρήσεις που έχουν διατυπωθεί όχι μόνον από την ΕΟΚ αλλά και από παράγοντες των Ηνωμένων Πολιτειών, ο Πρόεδρος Μπους επικύρωσε στις 23 Οκτωβρίου τον νόμο που ψηφίσθηκε από το Κογκρέσσο και προβλέπει ότι τα εμπορικά πλοία, φορτηγά και επιβατηγά, που καταπλέουν σε λιμάνια της Κούβας για (φορτοεκφόρτωση φορτίων ή μεταφορά επιβατών ή τουριστών), δεν επιτρέ-

πεται να προσεγγίσουν σε αμερικανικά λιμάνια πριν παρέλθουν 180 ημέρες από την τελευταία προσέγγισή τους στην Κούβα.

Η ισχύς του νόμου θα τεθεί σε εφαρμογή 61 ημέρες μετά την επικύρωσή του, από τον Πρόεδρο Μπους, δηλαδή το μερικό εμπάργκο εναντίον της Κούβας τίθεται σε εφαρμογή από τις 23 Δεκεμβρίου 1992, είναι δε αυτονόητο ότι το νέο μέτρο θίγει τα συμφέροντα και της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «HAVEN»

Από τον δικηγόρο κ. Μιχ. Βαρότσο ο οποίος είναι πληρεξούσιος δικηγόρος των ναυτικών κ. Λώλη και Τουμπανιάρη, ελάβαμε μια μακροσκελέστατη ανακοίνωση των πελατών του αναφορικά με το θέμα του ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου «Haven». Επίσης ανάλογη ανακοίνωση ελάβαμε και από την εταιρία «ΤΡΟΟΔΟΣ» και ως εκ τούτου με το θέμα θα ασχοληθούμε στο επόμενο τεύχος.

ΒΕΛΤΙΩΝΕΤΑΙ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΕΟΚ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σταδιακά αλλά σταθερά βελτιώνονται οι σχέσεις της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και της Κοινότητας στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για πρώτη φορά η Κινεζική Κυβέρνηση συμφώνησε γραπτώς με την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τα ακόλουθα:

— Η εμπορική ναυτιλιακή πολιτική της Κίνας θα διέπεται από διεθνείς κοινές πρακτικές και την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως όσον αφορά επιχειρηματικά, διοικητικά και φορολογικά θέματα. Επιτρέπεται σε ξένους εφοπλιστές η ίδρυση ναυτιλιακών εταιριών στην Κίνα καθώς και η δημιουργία joint ventures. Οι εταιρίες αυτές μπορούν να έχουν άμεσες επιχειρηματικές δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένων: Ναυλώσεις, εκ-

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»

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.)

δοση φορτωτικών, είσπραξη ναύλων, διαπραγμάτευση και υπογραφή service contracts.

— Επίσης τα κοινοτικά πλοία δύνανται να λειτουργούν feeder services στους Κινέζικους λιμένες προς εξυπηρέτηση διεθνών μεταφορών.

— Παρά το γεγονός ότι στο παρελθόν η Κίνα υπέγραψε διάφορες συμφωνίες καταμερισμού φορτίων, κατά δήλωση των Κινέζων αρμοδίων τα τελευταία χρόνια δεν έχουν υπογραφεί συμφωνίες τέτοιας μορφής.

— Η ΕΟΚ προτίθεται να παράσχει στην Κίνα τεχνική βοήθεια για την ίδρυση και δημιουργία ελευθέρων ζωνών (custom tax free) στους Κινεζικούς λιμένες.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεσμεύθηκε να υποστηρίξει την αίτηση της Κίνας στο GATT.

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΡΕΑ

Η ίδια αντιπροσωπεία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επισκέ-

φθηκε πρόσφατα και την Σεούλ, όπου είχε συνομιλίες με αντιπροσωπεία της Korea Maritime and Port Administration (KMPA) για θέματα εμπορικής ναυτιλίας.

Οι δύο αντιπροσωπείες συμφώνησαν:

— Στην αρχή της ίσης μεταχειρίσεως και του ελεύθερου ανταγωνισμού.

— Στην μείωση, από την Κορεάτικη πλευρά, του 49% equity barrier για τις ξένες επενδύσεις το 1993.

— Στην άρση έως τον Ιανουάριο 1995 του ισχύοντος Waiver System, που — ούτως ή άλλως — επηρέαζε ελάχιστα τον Κοινοτικό στόλο λόγω της περιορισμένης τοπικά εφαρμογής του.

— Στην ελαστικότερη εφαρμογή του Κορεατικού bulk cargo reservation system. Σε περίπτωση που ένα Κοινοτικό πλοίο αντιμετωπίσει προβλήματα σχετικά με χορήγηση εξαιρέσεως (waiver) μπορεί αμέσως να προβεί σε καταγγελία προς την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων η οποία θα επικοινωνήσει με τη KMPA.

— Η KMPA υποσχέθηκε επίσης την πλήρη απελευθέρωση των μεταφορών μεταξύ εσωτερικών λιμένων της για τα φορτηγά πλοία τόσο της Κορέας όσο και της ΕΟΚ.

— Το filling system στα πλοία τακτικών γραμμών, το οποίο ήδη απλοποιήθηκε τον Οκτώβριο 1991, θα εφαρμόζεται κατά τρόπο που να μη δημιουργεί αθέμιτες πρακτικές και δυσμενείς διακρίσεις.

— Τέλος, παρά το ότι η KMPA ζήτησε την υποστήριξη της ΕΟΚ για επενδύσεις στον νέο λιμένα του Kwangyang, οι Κοινοτικοί αντιπρόσωποι εξεδήλωσαν τη προτίμησή τους στον λιμένα Pusan.

Ο επόμενος γύρος συνομιλιών με τους Κορεάτες θα διεξαχθεί στις Βρυξέλλες, στις αρχές 1993.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ 140 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ!

Η Μαλαισία και η Ινδονησία στοχεύουν σε αποζημιώσεις άνω των 140 εκατ. δολλαρίων για την πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε μετά την σύγκρουση του δεξαμενοπλοίου «Nagasaki Spirit» και του κοντεϊνερπλοίου «Ocean Blessing», καθώς περί τους 12.000 τον. αργού διέρρευσαν στα στενά μεταξύ Μαλαισίας και Σουμάτρας μετά τη σύγκρουση.

Η Ινδονησία θα απαιτήσει την αποζημίωση από το διεθνές Ταμείο της Πολιτικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαιοδιαρροές (CLC) καθώς και από το διεθνές ταμείο για Αποζημιώσεις από Ζημίες Πετρελαιοδιαρροών (FUND) για συνολικό ποσό άνω των 80 εκατ. δολλαρίων.

Καθώς η Μαλαισία δεν έχει επικυρώσει τις συνθήκες CLC και FUND θα πρέπει να προωθήσει τις απαιτήσεις της, συνολικού ύψους 60 εκατ. δολλαρίων, μέσω της Εθελοντικής Συμφωνίας των Εφοπιστών για Ευθύνη από Πετρελαιοδιαρροές (Tonvalop) και της συμφωνίας Cristal.

Εν τω μεταξύ οι ναυτιλιακές αρχές της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης εξετάζουν την δυνατότητα επιβολής τέλους διέλευσης στα πλοία που κινούνται στα στενά της Μάλακα και στη διαμόρφωση μίας κοινής στάσης ώστε να πλησιάσουν από κοινού τα διεθνή ναυτιλιακά όργανα που θα αποφασίσουν για την επιβολή ενός παρόμοιου τέλους. Ακόμα εξετάζεται η δυνατότητα διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα στενά, ώστε να μην σημειώνονται συγκρούσεις μεταξύ των πλοίων που κινούνται από Βορρά και από Νότο, καθώς και η τοποθέτηση ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης της ναυσιπλοΐας.

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 FSLSHP SJ

REPRESENTATIVES IN GREECE:

CAMEL SHIPPING LINE Co. Ltd.

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

Η Αγορά Συναλλάγματος

Η άνοδος του δολλαρίου ήταν το γεγονός που χαρακτήρισε το μήνα που πέρασε. Αυτή τη φορά απώλειες είχαν εκτός της Στερλίνας και τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά νομίσματα.

Δύο είναι τα κύρια αίτια της νέας ανάκαμψης του αμερικανικού νομίσματος που συνδυάζεται τώρα και με αλλαγή της τάσης του.

Πρώτον, η προεξόφληση νίκης του Κλίντον στις επερχόμενες εκλογές.

Η αναμενόμενη αύξηση των δημοσίων δαπανών σε συνδυασμό με τη μετεκλογική άνοδο της εμπιστοσύνης των καταναλωτών πιστεύεται ότι θα προκαλέσει ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομίας. Σε συνδυασμό με τη πιθανή αναπέρωση των πληθωριστικών πιέσεων η πτωτική πορεία των επιτοκίων αναμένεται να αναστραφεί.

Αλλωστε η πτωτική πορεία της αγοράς ομολόγων ενισχύει τις παραπάνω εκτιμήσεις.

Δεύτερον, η Γερμανία ενόψει της διαγραφόμενης άσχημης πορείας της οικονομίας της αλλά και προκειμένου να μειώσει τις πιέσεις που δέχτηκε το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα χαλάρωσε τη σκληρή νομισματική πολιτική της.

Πιστεύεται ότι η Bundesbank θα υποχρεωθεί σε περαιτέρω μειώσεις των επιτοκίων της κατά το νέο έτος.

Ως αποτέλεσμα η πορεία του δολλαρίου αναμένεται να είναι ανοδική τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα.

Δεν ευελπιστούμε όμως σε υπερβολικά υψηλά κέρδη του όπως συνέβη μετά την οικονομική ύφεση των ετών 1980-82.

Τα σοβαρά διορθωτικά προβλήματα που προκαλεί το τεράστιο αμερικανικό χρέος δεν θα επιτρέψει εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάκαμψης.

Εξάλλου, η Γερμανική οικονομία και μετά την αύξηση των συντελεστών του Φ.Π.Α. τον Ιανουάριο, θα εξακολουθήσει να αντιμετωπίζει υψηλούς ρυθμούς πληθωρισμού.

Δραστικές μειώσεις των επιτοκίων της δεν θα πρέπει λοιπόν να αναμένονται.

Παρότι η τεράστια διαφορά επιτοκίων έχει ήδη εισέλθει σε περίοδο σταδιακής μείωσης πιστεύουμε ότι θα διατηρηθεί εις βάρος του δολλαρίου για αρκετά μεγάλη ακόμη περίοδο.

Όσον αφορά τη Στερλίνα, για όσο διάστημα παραμένει εκτός του Ε.Ν.Σ., α συνεχίσει τη σταθερή διολίσθησή της σε συνδυασμό με διαδοχικές μειώσεις των επιτοκίων της.

Η παραπάνω πολιτική είναι άλλωστε μόνη εναλλακτική λύση που διαθέτει Βρετανική κυβέρνηση για την έξοδο της οικονομίας της από τη βαθιά οικονομική ύφεση.

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ ΣΕ ΧΑΡΤΗ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ελαβα την από 24 Σεπτεμβρίου 1992 επιστολή σας και διάβασα στη συνέχεια και τη σχετική δημοσίευση της επιστολής του πλοιάρχου και του πληρώματος του δ/ξ «Κρήτη Φιλοξένια» στο τεύχος της 1 Οκτωβρίου 1992 του περιοδικού σας που αναφέρονται στην αναγραφή σε χάρτη του Αγγλικού Ναυαρχείου του κράτους των Σκοπίων ως Μακεδονία.

Κατ' αρχάς σας συγχαίρω για την ευαισθησία σας στο Εθνικό μας αυτό θέμα και σας πληροφορώ για την ενημέρωση και του αναγνωστικού σας κοινού ότι ήδη (από τις 24 Σεπτεμβρίου 92) το Υ-

πουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έκανε γνωστό το θέμα στο Υπουργείο Εξωτερικών προκειμένου να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση της ιστορικής αλήθειας στο συγκεκριμένο χάρτη.

Ο Υπουργός Ε.Ν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Πειραιάς, 13 Οκτωβρίου, 1992

ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΕΙ ΣΤΟ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟ Ο ΧΑΡΤΗΣ Β.Α. CHART NO 4004

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με προσοχή την επιστολή του πλοιάρχου και των αξιωματικών του Ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Κρήτη Φιλοξένια» που δημοσιεύτηκε στα «Ναυτι-

ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΘΑΡΙΣΜΩΝ «ΦΑΝΤΑΣΙΑ»

σας προσφέρει την ΕΠΙΜΕΛΗ του ΕΡΓΑΣΙΑ με ΤΕΛΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ και με την ΕΓΓΥΗΣΗ των Καλύτερων ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ

- ΑΡΧΙΚΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ
- ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΠΛΟΙΩΝ

ΠΡΟΣΟΨΕΙΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ στον Καθαρισμό ΜΟΚΕΤΩΝ & ΜΑΡΜΑΡΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

Επικοινωνήστε μαζί μας για ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΗ ΣΑΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ

ΜΑΡΙΑ ΣΤ. ΤΣΟΠΗ Ο.Ε.

- 1) ΑΘΗΝΑ Τηλ. 90.24.893
- 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ Τηλ. 48.15.718



κά Χρονικά» της 1ης Οκτωβρίου 1992 με την οποία εκφράζουν την αγανάκτησή τους για το γεγονός ότι ο πρόσφατα (Απρίλιος 1992) νεοεκδοθείς ναυτικός χάρτης του Βρετανικού Ναυαρχείου B.A. chart No. 4004 αναγράφει την περιοχή των Σκοπίων ως κράτος της ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ.

Η διαμαρτυρία τους είναι επαινετή, έχει την εθνική της διάσταση και τους τιμά ιδιαίτερα.

Παράλληλα όμως πιστεύω ότι η διαμαρτυρία τους εκπέμπει και ένα μήνυμα στους Έλληνες ναυτιλλομένους αλλά και την ναυτιλιακή μας κοινότητα.

Και χωρίς αμφιβολία μας υποδεικνύει το χρέος που έχουμε σαν ναυτιλιακή οικογένεια να διαμαρτυρηθούμε και εμείς με όποιο τρόπο κρίνουμε πρόσφορο.

Δεν γνωρίζουμε βέβαια τους λόγους που το καθόλα σοβαρό Ναυαρχείο θέλησε να αναμειχθεί με την ελληνική ιστορία αλλά φαίνεται ότι βρέθηκε έξω από τα νερά του !! αφού την ιστορική έρευνά του για την περιοχή την έφθασε σε βάθος χρόνου όχι μεγαλύτερο (πριν) το 1940 που ο Τίτο για τους δικούς του εσωγιουγκοσλαβικούς λόγους βάφτισε την περιοχή αυτή του Κράτους της Γιουγκοσλαβίας ως ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.

Ομως για μια ταραγμένη πολιτικά περιοχή που σημειώνονται καθημερινά ταραχές και ανακατατάξεις και που το όνο-

μα «Μακεδονία» με βεβαιότητα θα αποτελέσει εφελτήριο μελλοντικών δεικνύσεων, το Ναυαρχείο έπρεπε να παραμείνει μακριά και αμέτοχο. Και αυτό γιατί χρησιμοποιώντας ηθελημένα ή όχι μια γεωγραφική περιοχή ενός Κράτους με το ίδιο όνομα ως ανεξάρτητο κράτος τότε μπαίνει στο πολιτικό παιχνίδι και μάλιστα παίζει το παιχνίδι της μιας πλευράς.

Ομως η ενέργειά του αυτή δεν μπορεί να περάσει απαρατήρητη. Γιατί αυτή η ενέργεια του Βρετανικού Ναυαρχείου στρέφεται ευθέως κατά της Ελλάδος — μιας φίλης χώρας με πολλούς ναυτιλιακούς δεσμούς και κοινά ναυτιλιακά συμφέροντα—.

Αποτελεί απρέπεια που αγγίζει τα όρια της πρόκλησης.

Κάτω από αυτό το πρίσμα κύριε διευθυντά θεωρώ ότι ο ναυτιλιακός κόσμος έχει χρέος να αντιδράσει συντονισμένα και άμεσα, ώστε να ληφθεί το μήνυμα.

Πρώτον: Όλοι οι πλοίαρχοι των Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων ενεργώντας με δική τους πρωτοβουλία να επιστρέψουν τον χάρτη B.A. Chart No 4004 στο Βρετανικό Ναυαρχείο. Όχι στον πράκτορα κάποιου λιμένα που τον προμηθεύτηκαν, αλλά στην Αγγλία στην διεύθυνση της έδρας που εκδίδονται οι χάρτες British Admiralty.

Τότε η πράξη γίνεται αισθητή και εμπεριέχει το μήνυμά της.

Και θα πρέπει στην σχετική επιστολή τους να τονίζουν ότι θεωρούν την πράξη ιστορικά και εθνικά απαράδεκτη κλείνοντας την με την σκληπτική σύσταση ότι ο χάρτης B.A. Chart No 4004 θα είναι περισσότερο χρήσιμος στις γέφυρες των Σκοπιανών πλοίων (αναζητησάτετα !!) και όχι στα πλοία των Ελλήνων!!

Δεύτερο: Τα Ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία θα πρέπει να αποφύγουν την προμήθεια του χάρτη B.A. chart No. 4004.

Τρίτο: Τα πρακτορεία πώλησης των χαρτών του Βρετανικού Ναυαρχείου στην Ελλάδα θα πρέπει να επιστρέψουν ολόκληρο το stock των χαρτών B.A. chart No. 4004 ως μη πωλούμενα στην Ελλάδα.

Στον πόλεμο είναι γνωστό ότι η ναυτιλία αποτελεί το τέταρτο όπλο.

Ομως μια μεγάλη ναυτιλία όπως είναι η ναυτιλία των Ελλήνων και στην ειρήνη είναι βέβαιο ότι αποτελεί ένα πολύ σοβαρό όπλο για την άσκηση εθνικής πολιτικής.

Ας δώσουμε λοιπόν ένα μικρό δείγμα της δύναμής μας αυτής.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία
ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ
Σανταρόζα 17, Πειραιάς

16 Οκτωβρίου, 1992

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, 85380 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82885

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

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

Fly stay Dubai



VRETTOSHIP S.A.

COFFIN FEED PUMP & PACIFIC, U.A.E.

(SPARES EX - U.S.A.)

ADDRESS: VRETTOSHIP S.A.
P.O. BOX: 5702
LOCATION: LAMNALCO CO. BASE
SHARJAH - U.A.E.

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

TEL NOS: (06) 358244/364717 (OFF)
(04) 492647 (RES)
(050) 816547/816647 (MOBILE)

FAX NO: (06) 369594
TELEX NO: 68908 VSHIP EM
PAGERS: 9290178/9281608

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

*** (THAILAND)**

UNITED NAVIGATION LTD.

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

*** (JAPAN)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

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

Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα «Στενά»

(ΒΟΣΠΟΡΟ — ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑ — ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ)

Του Δρος ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΤΣΟΥΡΗ

Η θαλάσσια περιοχή που περιλαμβάνει το Βόσπορο, την Προποντίδα και τα Δαρδανέλλια, με τον γνωστό διεθνώς τίτλο: «Τα Στενά», (The Straits), αποτελεί μία από τις πιο γνωστές και σημαντικές υδάτινες οδούς.

Από την εποχή ακόμη της Αργοναυτικής εκστρατείας μέχρι και τους νεώτερους χρόνους, διατηρεί τη σπουδαιότητα ενός νευραλγικού σημείου στον πίνακα του διεθνούς ενδιαφέροντος. Το καθεστώς του θαλασσίου αυτού δρόμου που ενώνει δύο «ανοικτές θάλασσες», του Ευξείνου και της Μεσογείου, διήλθε από στάδια και με υπογραφή πολλών συνθηκών από το έτος 1774 μέχρι την αναγνώριση της γενικής ελευθερίας ναυσιπλοΐας με τη συνθήκη του Μοντρέ 1936.

Το όλο θέμα των «Στενών» ήλθε πρόσφατα στην επικαιρότητα, από σειρά δημοσιευμάτων που είδαν το φως στη Μεγ. Βρεταννία, την Ελλάδα και την Ιαπωνία. Τα δημοσιεύματα αυτά αναφέρθηκαν σε «έγκυρες πληροφορίες», περί προθέσεων της Τουρκίας να επιβάλει «τέλη διελεύσεως» στα διερχόμενα πλοία καθώς και να ζητήσει αναθεώρηση της συνθήκης μετά τη διάλυση της Ε.Σ.Σ.Δ.

Για την υπευθυνότητα των δημοσιευμάτων εν σχέσει με την πλήρη γνώση των διατάξεων της ισχύουσας συνθήκης και περί των φερομένων ως «προθέσεων» υπάρχουν πολλά ερωτηματικά. Πάντως το Τουρκικό Υπουργείο Εξωτερικών, έδωσε σημασία σ' αυτά και εκπρό-

Ο Γ. Ι. Τσούρης, είναι υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), αριστούχος Διδάκτωρ Πολιτικών Επιστημών και Επιστημονικός Συνεργάτης του «Ελληνικού Ινστιτούτου Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου».

σωπός του στην Κων/πολη, διέψευσε κατηγορηματικά όλα τα σχετικά δημοσιεύματα. Παρόλα αυτά το «Lloyd's List» επανέλαβε τα περί προθέσεων της Τουρκίας για επιβολή τελών και πρόθεση αναθεώρησης και δημοσιεύει και διαμαρτυρία του Τουρκικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, ότι είναι ανάγκη να ληφθούν άμεσα μέτρα στην περιοχή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας κ.α.

Η επικαιρότητα που απέκτησε το θέμα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας σε μια τόσο ζωτική περιοχή, καθιστά ενδιαφέρουσα μια αναφορά στο καθεστώς των «Στενών», όπως ισχύει σήμερα μαζί με μια σύντομη ιστορική αναδρομή.

Ο Βόσπορος, η Προποντίδα και ο Ελλήσποντος (Δαρδανέλλια), εμφανίζονται πληθωρικά στην Ελληνική Ιστορία, με διάκριση μάλιστα του Θρακικού Βοσπόρου του Βυζαντίου από τον Κριμμέριο Βόσπορο, τον πορθμό Αζοφικής με Ευξείνο. Για την Αθήνα και τις άλλες Ελληνικές πόλεις της αρχαιότητας, οι περιοχές αυτές, αποτελούσαν τη δίοδο επικοινωνίας και τροφοδοσίας από τους σιτοβολώνες του Ευξείνου Πόντου. Έκτοτε ο θαλάσσιος αυτός χώρος, για πολλούς αιώνες μέχρι την πτώση του Βυζαντίου και μετά το έτος 1774, συνέχι-

σε να αποτελεί για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, ένα πεδίο συνεχούς δραστηριότητας, τότε με εξάρσεις, τότε με προβλήματα και δυσκολίες.

Γίνεται αναφορά και σε ορισμένες χαρακτηριστικές περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων που, σαν αναπόφευκτη συνέπεια της ζωής και κινήσεως της ναυτιλίας, σημάδεψαν τα «Στενά» και την ιστορία των. Το πρώτο γνωστό ναυτικό ατύχημα αναφέρεται από τον Δημοσθένη στο λόγο του «Προς Φορμίωνα περί δανείου». Αθηναϊκό πλοίο με κυβερνήτη τον Λάμπιν, ξεκίνησε από λιμένα του Ευξείνου υπερφορτωμένο («γεγεμισμένης γαρ της νεώς μάλλον του δέοντος»), και βυθίσθηκε λόγω ανατροπής, πλησίον του Βοσπόρου με απώλεια 30 ατόμων. «Πολλοί δε πένθους εν τω Βοσπόρῳ ὄντος, ως ἐπύθοντο την διαφθοράν της νεώς», είναι η αναφορά για τον αντίκτυπο του ατυχήματος.

Αιώνες μετά, την 14.2.1960, το υπό ελληνική σημαία δ/ξ «Παγκόσμιος Αρμονία», συγκρούεται στο Βόσπορο με το Γιουγκοσλαβικό δ/ξ «Peter Zoranik», έμφορτο βενζίνης και τα δύο επιπλέον επί του Τουρκικού φ/γ «Tar Sus». Απώλεσαν 28 Έλληνες, 20 Γιουγκοσλαβοί και 8 Τούρκοι και κατεστράφησαν και τα τρία πλοία.

Την 19.2.1968, στα Δαρδανέλλια, συγκρούεται το υπό ελληνική σημαία φ/γ «Δήμος» με το ελληνικής πλοιοκτησίας υπό παναμαϊκή σημαία φ/γ «Καπετάν Φράγκος» με αποτέλεσμα τη βύθιση του δευτέ-

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

ρου και απώλεια 14 μελών του πληρώματός του.

Από την πτώση της Κων/πόλεως το 1453 μέχρι το έτος 1774, τα «Στενά» ήταν κλειστή θάλασσα, γιατί και τα παράλια του Ευξείνου είχαν υποταχθεί στην Οθωμανική επιδρομή. Το 1774, ήταν έτος μεγάλων εξελίξεων. Ρωσικός στόλος που είχε ξεκινήσει από τη Βαλτική ήρθε στο Αιγαίο και με ορμητήριο τη Νάουσα της Πάρου, κατένικησε σε ναυμαχία παρά το Τσεσμέ τον Τουρκικό. Άμεση συνέπεια ήταν η υπογραφή συνθήκης με την οποία απεδόθησαν στην Ρωσία λιμένες της Κριμαίας και του Ευξείνου και καθορίστηκε η ελευθερία διάπλου δια των «Στενών» των πλοίων με Ρωσική σημαία. Αργότερα, με διάφορες συνθήκες, απέκτησαν το δικαίωμα αυτό και άλλα κράτη.

Η συνθήκη του Μοντρέ «Περί του καθεστώτος των «Στενών», υπογράφηκε στην ομώνυμη πόλη της Ελβετίας στις 20 Ιουλίου 1936. Τη σύμβαση αυτή υπέγραψαν οι χώρες: Βουλγαρία, Γαλλία, Μεγ. Βρεταννία, Ελλάς, Ιαπωνία, Ρουμανία, Τουρκία, Ε.Σ.Σ.Δ. και Γιουγκοσλαβία. Το επίσημο κείμενο της συνθήκης, γράφτηκε σε μία γλώσσα: τη Γαλλική. Η χώρα μας έχει επικυρώσει τη συνθήκη αυτή με τον Α.Ν. 2/1936 (ΦΕΚ 333Α της 7ης Αυγούστου 1936).

Η Σύμβαση περιέχει 29 άρθρα και αποτελείται από πέντε τμήματα και τέσσερα παραρτήματα. Το άρθρο 1 ορίζει πανηγυρικά ότι «Τα Υψηλά Συμβαλλόμενα Μέρη, ανα-

γνωρίζουν και βεβαιώνουν την αρχή της ελευθερίας του διάπλου και της Θαλασσοπλοΐας εν τοις «Στενοίς». Ακόμη εντονότερα, τονίζεται στο άρθρο 28, ότι η αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, «Θα έχει απεριόριστη διάρκεια» (Aura une duree illimite).

Το Τμήμα Ι (άρθρα 2-7), αφορά τα εμπορικά πλοία ενώ τα Τμήματα ΙΙ και ΙΙΙ αναφέρονται αντίστοιχα σε πολεμικά πλοία και τα αεροσκάφη. Στο άρθρο 2 ορίζεται αναλυτικά ότι «τα εμπορικά πλοία εν καιρώ ειρήνης, θα απολαμβάνωσι της πλήρους ελευθερίας διάπλου, πλην του Υγειονομικού ελέγχου». Ο Υγειονομικός έλεγχος, θα συνίσταται στη στάθμευση των πλοίων σε ορισμένο σημείο προκαθοριζόμενο από τις Τουρκικές Αρχές, για την υποβολή στις προβλεπόμενες από τους Διεθνείς Υγειονομικούς Κανονισμούς διαδικασίες για την εκδήλωση ασθενειών επί του πλοίου ή στον τελευταίο λιμένα κλπ.

Σύμφωνα με το άρθρο 3, εάν το πλοίο δεν παρουσιάζει τίποτε το υγειονομικώς ενδιαφέρον, ο έλεγχος θα εκτελείται ημέρα και νύκτα «μετά πάσης δυνατής ταχύτητος» (Avec le plus de rapidite possible), χωρίς άλλη πλέον στάθμευση στη συνέχεια του διάπλου. Η ίδια διαδικασία των άρθρων 2 και 3 θα τηρείται και εν καιρώ πολέμου, εφόσον δεν είναι εμπόλεμος η Τουρκία (αρ. 4).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το άρθρο 5. Σύμφωνα μ' αυτό, εν καιρώ

πολέμου και με εμπόλεμο την Τουρκία, η ελευθερία διάπλου ισχύει μόνο για τα μη ανήκοντα σε Κράτος εμπόλεμο με την Τουρκία, εμπορικά πλοία, υπό τον όρο ότι «δεν βοηθούν τον εχθρό». Τα πλοία αυτά υποχρεούνται να διέρχονται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας και να δεχθούν πλοήγηση, χωρίς όμως καμμία επιβάρυνση.

Από τα τεθέντα ήδη, με τα δημοσιεύματα του τύπου θέματα:

α) Τα τέλη διελεύσεως. Η επιβολή οποιασδήποτε μορφής τελών, για τη διέλευση, όπως γίνεται π.χ. με τη διώρυγα Σουέζ ή Κορίνθου, δεν είναι επιτρεπτή, εφόσον δεν προβλέπεται από τη συνθήκη. Η αναγραφείσα στον τύπο πρόθεση επιβολής τελών διελεύσεως, πρέπει να ακολουθήση τη διαδικασία τροποποίησης της συνθήκης. Η μόνη οικονομική επιβάρυνση που προβλέπει η συνθήκη, αφορά αποζημίωση για «παρασχεθείσες υπηρεσίες» υγειονομικού ελέγχου, για φάρους, φωτοβόλους σημαντήρες, διατήρηση ναυαγοσωστικών υπηρεσιών, σειρήνων ομίχλης κλπ. και καθορίζεται, αναλόγως των περιπτώσεων, σε 0,075 - 0,42 του χρυσού γαλλικού φράγκου ανά τόννο καθαράς χωρητικότητας του διερχομένου πλοίου και ισχύει για διπλούν διάπλου.

3) Η αναθεώρηση της συνθήκης. Προβλέπεται με συγκεκριμένη διαδικασία, στο άρθρο 29. Όποιο από τα υπογράφαντα Κράτη, εκφράσει σχετική επιθυμία, δέον να έχη εξασφάλιση και την υποστήρι-



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

ξη άλλων δύο Κρατών — Μερών της συνθήκης, για συζήτηση οποιασδήποτε τροποποίησης, πλὴν των άρθρων 14 και 18 (πολεμικά πλοία), οπότε αρκεί η υποστήριξη ενός ακόμη. Στη διάσκεψη, οι αποφάσεις στην πρώτη περίπτωση, λαμβάνονται με παμψηφία (Unanimite), των εννέα Κρατών που έχουν υπογράψει τη συνθήκη, ενώ στη δεύτερη, αρκεί πλειοψηφία των 3/4, εφόσον στην πλειοψηφία περιλαμβάνονται τα 3/4 των παραχθίων, του Ευξείνου Πόντου, Κρατών.

Πρώτη κίνηση αναθεώρησης της συνθήκης, έγινε το έτος 1946 από την ΕΣΣΔ, δια της διπλωματικής οδού, κατ' αρχάς με την Τουρκία και στη συνέχεια με Μεγ. Βρεταννία και ΗΠΑ. Οι κύριες προτάσεις της ΕΣΣΔ ήταν: α) Η ρύθμιση του καθεστώτος των «Στενών» να γίνεται μόνο από τα παρόχθια Κράτη. β) Μόνο τα πολεμικά πλοία των τελευταίων, θα έχουν δικαίωμα διάπλου των «Στενών». Ακολούθησε αρνητική στάση των τριών Κρατών και συζητήσεις επί δύο δεκαετίες και πλέον μέχρι την εκδήλωση γεγονότος μεγάλης πολιτικής σημασίας: Την 9.12.1968, δύο Αμερικανικά πολεμικά — τηρώντας κατά γράμμα τη συνθήκη του Μοντρέ — διέπλευσαν τα «Στενά» και αφού παρέμειναν επί 4ήμερο στον Εύξεινο, επέστρεψαν στη Μεσόγειο.

Διάφορα άλλα περιστατικά, έδωσαν αφορμή σε συζητήσεις για την ορθή ή μη εφαρμογή της συνθήκης, με πλέον ενδιαφέροντες τις ακόλουθες δύο περιπτώσεις:

α) Φ/Γ «Δήμος». Αναφέρθηκε ήδη στην αρχή. Ο πλοίαρχός του που μετά την σύγκρουση, συνέχισε

τον πλου, συνελήφθη στην Ιταλία, όπου απελύθη κατόπιν εντολής του ΥΕΝ. Η συνέχεια δόθηκε στο Εφετείο της πόλης Lecce, όπου συνεζητήθησαν οι αιτήσεις των Ελληνικών και των Τουρκικών Αρχών για την έκδοση του πλοιάρχου. Η απόφαση ήταν υπέρ της εκδόσεως στην Τουρκία με τα εξής δύο νομικά επιχειρήματα: Το πρώτο, ότι η συνθήκη του Μοντρέ δεν αναφέρει τίποτε ως προς την άσκηση δικαιοδοσίας. Το δεύτερο, ότι η σύγκρουση έλαβε χώρα στα Τουρκικά χωρικά ύδατα, οπότε βάσει της Διεθνούς συμβάσεως της Γενεύης 1958, «περί χωρικής θαλάσσης και συνορευούσης ζώνης», η Τουρκία έχει δικαίωμα ασκήσεως ποινικής δικαιοδοσίας. Τα Ελληνικά επιχειρήματα ήταν η τέλεση αξιοποιώνων πράξεων εις βάρος Ελλήνων υπό Έλληνας (αρ. 5 παρ. 2 Π.Κ.), η έλλειψη δικαιοδοσίας βάσει της συνθήκης του Μοντρέ που επιτρέπει μόνο υγειονομικό έλεγχο, και η μη εφαρμογή της Δ.Σ. 1958, η οποία στο άρθρο 25 ορίζει ότι δεν εφαρμόζεται εκεί που ισχύει άλλη συνθήκη. Μετά αίτηση αναιρέσεως των Ελληνικών Αρχών για ψευδή ερμηνεία της συνθήκης του Μοντρέ και εσφαλμένη εφαρμογή της Δ.Σ. 1958, ο Άρειος Πάγος της Ρώμης, έκρινε ότι υπάρχει συντρέχουσα δικαιοδοσία για έκδοση και στις δύο χώρες, οπότε ο Ιταλός Υπουργός Δικαιοσύνης προέκρινε την έκδοση στις Ελληνικές Αρχές.

β) Φ/Γ «Ακρωτήρι Μαλέας» με Κυπριακή σημαία. Κατά τη διέλευσή του από το Βόσπορο την 21.10.1991, με φορτίο όπλων από Βουλγαρία για Ιράν, κατεσχέθη και ο πλοίαρχος παρεπέμφθη σε δίκη. Ο εισαγγελέας αναπτύσσοντας

το κατηγορητήριο επικαλέστηκε το άρθρο 5 της συνθήκης του Μοντρέ περί εμπολέμου καταστάσεως μεταξύ Κύπρου και Τουρκίας και η απόφαση ήταν καταδικαστική. Το Ιράν είχε βεβαιώσει τη νομιμότητα του φορτίου και διαμαρτυρήθηκε έντονα προς την Τουρκία για την παράβαση της συνθήκης του Μοντρέ με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μείζον διπλωματικό θέμα μεταξύ των δύο χωρών.

Προ των γενικών δυσμενών εντυπώσεων και της σαθρότητας του κατηγορητηρίου, έγινε αναδίπλωση της Τουρκίας και ύστερα από μετάβαση του Υπουργού των Εξωτερικών στο Ιράν, το δικαστήριο αναθεώρησε πρόσφατα την υπόθεση και εξέδωσε νέα, αθωωτική, απόφαση.

Από την αναφορά σε όλα τα δεδομένα, προκύπτει ότι ούτε θέμα επιβολής τελών διελεύσεως είναι επιτρεπτό να τεθή αυθαίρετως, ούτε τροποποίηση της συνθήκης είναι ευχερής, ενόψει της «παμψηφίας» της βουλήσεως των κρατών — μερών για την λήψη αποφάσεως. Η ειδησεογραφία στον τύπο έλαβε πράγματι ευρεία δημοσιότητα. Αλλά και η διάψευση του Τουρκικού Υπουργείου Εξωτερικών που ήταν άμεση και κατηγορηματική, προκάλεσε εντυπώσεις. Απόκειται επομένως σε άλλους αρμοδιώτερους να εκτιμήσουν και να κρίνουν, κατά πόσο η εικόνα του ευπειθούς και σεβομένου τις διεθνείς του υποχρεώσεις Κράτους, εξυπηρετεί διπλωματικές κινήσεις από εσωτερικούς λόγους ή και από λόγους εμφανίσεως ως ενός συνεπούς μέλλοντος εταίρου στην Ε.Ο.Κ.

Δρ. Γ. Ι. ΤΣΟΥΡΗΣ

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

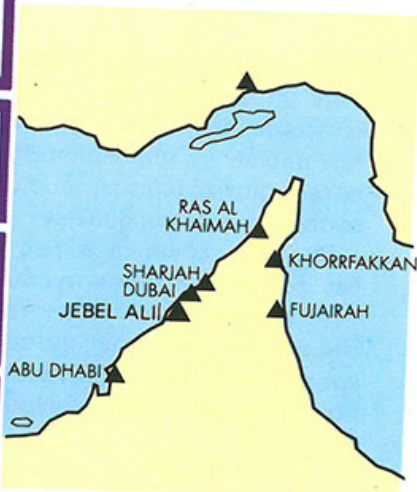


GALAXY SHIPPING AGENCY

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

Η λειτουργική αξιοπλοΐα του πλοίου

ΑΠΟ ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΣΚΟΠΙΑ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό ειδικά κατά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο είχαμε μεγάλο αριθμό απωλειών στην θάλασσα — λόγω των πολεμικών γεγονότων — με αποτέλεσμα να υπάρξει αμέσως μεταπολεμικά μια μεγάλη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης γύρω από τα θέματα της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα. Κάτω ουσιαστικά από αυτή την πίεση συστάθηκε μεταπολεμικά (1948) ειδικός διεθνής φορέας παρά τον ΟΗΕ, ο γνωστός IMCO (που στην συνέχεια τροποποιήθηκε σε IMO) ο οποίος αποτελεί και τον θεματοφύλακα της διεθνούς κοινότητας σε ότι αφορά την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και συνέχεια της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Είναι ακόμη γνωστό ότι αρχικά απαιτήθηκαν πολλές προσπάθειες από πλευράς IMO ώστε κάθε χρόνο να αυξάνει ο αριθμός των χωρών που αποδέχονται και επικυρώνουν τις Διεθνείς Συμβάσεις ώστε αυτές σύμφωνα με τους προβλεπόμενους στα κείμενά τους όρους να ισχύσουν διεθνώς και να αποτελέσουν έτσι τμήμα του Διεθνούς δικαίου.

Πρόκειται ασφαλώς για μια τιτάνια προσπάθεια που σκοπό βεβαίως είχε τα πλοία τα εκτελούντα διεθνώς πλοίες — ανεξάρτητα από την σημαία — να συμμορφωθούν προς κοινές διατάξεις που η διεθνής έννομη τάξη έχει θεσμοθετήσει με την μορφή των διεθνών συμβάσεων προστασίας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και των προσαρτημένων σ' αυτές κανονισμών.

Σύμφωνα βέβαια με τις συμβάσεις η συμμόρφωση του πλοίου αποδεικνύεται με τον εφοδιασμό του με τα διεθνή πιστοποιητικά ασφαλείας τα οποία και του παρέχουν το δικαίωμα νόμιμα να αποπλεύσει από ένα λιμάνι.

Και θα πρέπει να επισημανθεί ότι για πολλά χρόνια βασικός στόχος του Οργανισμού ήταν οι χώρες να ενσωματώσουν τις συμβάσεις στην εθνική τους νομοθεσία αλλά και να

οργανωθούν στον χώρο της ναυτιλιακής διοίκησης ώστε πραγματικά τα πλοία της σημαίας τους και να συμμορφώνονται προς τους Κανονισμούς ασφαλείας αλλά και να εφοδιάζονται ομαλά με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά.

Το αποτέλεσμα της συνολικής αυτής προσπάθειας είναι πολύ αισιόδοξο αφού τα πλοία, ανεξάρτητα με την σημαία τους, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες να είναι σήμερα στο σύνολό τους εφοδιασμένα με Διεθνή πιστοποιητικά ασφαλείας.

Χωρίς αμφιβολία αυτό σημαίνει συνεκδημοσίωση της ανάγκης συμμόρφωσης προς την διεθνή έννομη τάξη και από πλευράς κράτους αλλά και από πλευράς πλοίων.

Καθόλη αυτή τη μακρά περίοδο εμπεδώθηκε η αντίληψη ότι πλοίο αξιόπλοο και πλοίο μη αξιόπλοο (δηλαδή μειωμένων επιπέδων ασφαλείας) ουσιαστικά ταυτιζόταν με το εάν το πλοίο αντίστοιχα ήταν εφοδιασμένο ή δεν ήταν εφοδιασμένο με πιστοποιητικά ασφαλείας.

Με την πάροδο όμως των ετών αποκτάται συνεχώς περισσότερη εμπειρία και γνώση γύρω από την εφαρμογή των Διεθνών συμβάσεων, αφού οι ναυτιλιακές διοικήσεις των κρατών οργανώνονται περισσότερο και τα στελέχη τους αποκτούν την ανάλογη εμπειρία στον χειρισμό των διατάξεων. Αυτή λοιπόν η γνώση και εμπειρία οδηγεί σε ουσιαστικότερη αντιμετώπιση των θεμάτων και συνακόλουθα στον εντοπισμό και αδυναμιών στους Κανονισμούς αλλά και περιπτώσεων καταστρατήγησής τους.

Αλλά ακόμη από τους μηχανισμούς του IMO μέσα από τους οποίους παρακολουθείται η πορεία της εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων από τις επιμέρους χώρες προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα και κυρίως ότι χώρες που δεν έχουν επαρκώς οργανωμένες υπηρεσίες ναυτιλιακής διοίκησης παρουσιάζουν μια χαλάρωση στον τρόπο εφαρμογής και Συμβάσεων.

Χωρίς αμφιβολία αυτό οφείλεται στην μη δυνατότητα του Εθνικού κεντρικού οργάνου της σημαίας των πλοίων να παρακολουθήσει αποτελεσματικότερα τη ουσιαστική εφαρμογή των συμβάσεων.

Με άλλα λόγια οι χώρες αυτές δεν φαίνεται να έχουν την δυνατότητα ελέγχου των πλοίων τους ώστε η κατάστασή τους να ανταποκρίνεται ανά πάντα χρόνο στην από τα πιστοποιητικά περιγραφόμενη.

Κάτω από αυτή την νέα πραγματικότητα τα τελευταία χρόνια αυξάνονταν καθημερινά οι διαπιστώσεις, από ελέγχους πλοίων με αφορμή ατυχήματα καταγγελίες και άλλους λόγους, ότι πλοία παρόλο που ήταν εφοδιασμένα με πιστοποιητικά ασφαλείας σε ισχύ, εν τούτοις όμως η πραγματική τους κατάσταση δεν ανταποκρινόταν στην από τα πιστοποιητικά περιγραφόμενη.

Βεβαίως είναι γνωστό ότι η έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας με ωρισμένη ημερομηνία σημαίνει ότι η κατάσταση του υλικού ανταποκρίνεται ουσιαστικά στην ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεωρήσεως του σκάφους η οποία συμπίπτει με την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού.

Παρόλο που ενδεχόμενα μια επιθεώρηση του σκάφους σε ενδιάμεσο χρόνο μπορεί να παρουσιάσει διαφοροποιημένες διαπιστώσεις, που ίσως μέχρι ωρισμένου βαθμού να διακολογούνται, εντούτοις όμως μπορεί να καταδείξει και δύο βασικά πράγματα;

— Πρώτον την πραγματική κατάσταση του υλικού του πλοίου, και
— Δεύτερον την αξιοπιστία του πιστοποιητικού.

Γιατί είναι μεν δυνατό το πλοίο να καταπλεύσει σε λιμάνι με σπασμένα την σωσίβια λέμβο και χωρίς την ανεμόσκαλα αλλά θα πρέπει πειστικά να αιτιολογηθεί και επαρκώς να δικαιολογηθεί γιατί δεν αποκαταστάθηκαν οι ζημιές για το χρονικό διάστημα που προκλήθη-

καν μέχρι τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα ελέγχου.

Πως αληθινά θα μπορούσε να δικαιολογηθεί, ότι οι ζημιές προϋπήρξαν κατά την έκδοση του πιστοποιητικού;

Η ακόμη όταν από τον ενδιαμέσο εκτακτο έλεγχο διαπιστωθεί ότι έλειπε αριθμός σωσιβίων ή ότι τα διατιθέμενα βρέθηκαν τελείως ακατάλληλα πως θα μπορούσε να δικαιολογηθεί μια τέτοια κατάσταση; μέσα σε διάστημα μηνών;

Ιδού λοιπόν δύο παραδείγματα επιθεωρήσεων που απέχουν χρονικά μεταξύ τους και με διαπιστώσεις διαφορετικές και που στην μία περίπτωση υπάρχει δυνατότητα αιτιολογήσεως — εφόσον έτσι έχουν συμβεί τα πράγματα — ενώ στην δεύτερη περίπτωση δεν φαίνεται να υπάρχει δυνατότητα αιτιολογήσεως παρά μόνο ότι σ' αυτή την κατάσταση ήταν τα σωσίβια και κατά την επιθεώρηση του σκάφους για την έκδοση του πιστοποιητικού. Ολοφάνερη λοιπόν η αναξιοπιστία του πιστοποιητικού. Χωρίς αμφιβολία αποτέλεσμα των καταστρατηγήσεων αυτών υπήρξε η με μεταγενέστερες τροποποιήσεις των Συμβάσεως καθίερωση των ενδιαμέσων επιθεωρήσεων και ακόμη η ρητή απαγόρευση της μεταβολής στις κατασκευαστικές διατάξεις του πλοίου, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του χωρίς την άδεια της Αρχής.

Ομως από αυτόν τον ενδιαμέσο έλεγχο προκύπτει και ένα ακόμη σοβαρό στοιχείο. Είναι αφενός μεν η συντήρηση του υλικού σε κατάσταση λειτουργικής ετοιμότητας σε συνδυασμό με την ικανότητά του προσωπών να χειριστεί αποτελεσματικά τα υλικά.

Και είναι προφανές ότι και το καινούργιο υλικό εάν συντηρηθεί κατάλληλα είναι βέβαιο ότι μετά ωρισμένο διάστημα η αχρησία σε συνδυασμό με την επίδραση των εξωτερικών βιαιών συνθηκών στην θάλασσα θα καταστήσει δυσχερίστο και ανενεργό τον μηχανισμό και το σύστημα π.χ. λίπανση τροχαλίων συρματοσχοίνων, αγκυλίων, μηχανής σωσιβίων λέμβων, έλεγχος εφοδίων και αμοιβών κλπ.

Αλλά ακόμη το δεδομένο πλήρωμα του σκάφους στον συγκριμένο χρόνο είναι πραγματικά σε θέση να λειτουργήσει αποτελεσματικά το υλικό ασφαλείας και μάλιστα κατά τρόπο εναλλακτικό;

Δηλαδή όχι μόνο σαν συγκεκριμένο αντικείμενο αλλά σε ένα ευρύτερο φάσμα ώστε μέλη του πληρώματος χωρίς πρόβλημα να αντικαθιστούν ελλείπον μέλος του πληρώματος.

Είναι φανερό ότι ο παράγοντας της συντήρησης του υλικού σε συνδυασμό με την ικανότητα του πληρώματος να χειριστεί και να λειτουργήσει αποτελεσματικά το υλικό αποτελεί τον δεύτερο και εξίσου αποφασιστικό για την αξιοπλοΐα του σκάφους παράγοντα. Την έκφραση και της ευαισθησίας της ανησυχίας αλλά και της σοβαρότητας των θεμάτων αυτών αποτελούν άλλωστε οι προβλέψεις των Κανονισμών 19, 51 και 52 του Κεφαλαίου III της SOLAS (Τροπ. 1983) που ρητά πλέον καθεριώνει ωρισμένες υποχρεώσεις.

Εδώ λοιπόν βρισκόμαστε μπροστά σε μια νέα κατάσταση πραγμάτων που θα οδηγήσει σε αντιδιαμετρικά συμπεράσματα.

Δηλαδή πιθανό να έχουμε πλοία με πιστοποιητικά ασφαλείας σε ι-

σχύ, πλην όμως από τον ουσιαστικό ενδιαμέσο έλεγχο προέκυψε ότι το υλικό ανταποκρίνονταν μεν στην περιγραφόμενη από τα πιστοποιητικά κατάσταση πλην όμως το πλήρωμά του δεν ήταν σε θέση να χειριστεί και να λειτουργήσει το υλικό αυτό.

Στην περίπτωση αυτή χωρίς αμφιβολία βρισκόμαστε πάλι μπροστά σε ένα πλοίο μειωμένων επιπέδων ασφαλείας (sub-standard vessel).

Εξελικτικά λοιπόν περάσαμε από την φάση του εφοδιασμού των πλοίων με πιστοποιητικά ασφαλείας στην επόμενη, την πλέον ουσιαστική φάση, δηλαδή στην ανάγκη διαπίστωσης ότι η κατάσταση του σκάφους ανταποκρίνεται ανά πάντα χρόνο στην περιγραφόμενη από τα πιστοποιητικά ασφαλείας σε συνδυασμό με την διαπίτωση ότι το πλήρωμα του πλοίου είναι σε θέση να λειτουργεί αποτελεσματικά τα συστήματα ασφαλείας.

Η φάση αυτή οδήγησε μέσω των εκτάκτων ελέγχων στον εντοπισμό πλοίων που χαρακτηρίζονται ως μειωμένων επιπέδων ασφαλείας. Γεγονός πάντως είναι ότι υπήρξε μεγάλη δημοσιότητα γύρω από το θέμα αυτό και ευαισθητοποιήθηκε ιδιαίτερα η κοινή γνώμη με την έννοια πλέον ότι υπήρξε συνειδητά καταστρατήγησης των διατάξεων που έθετε σε κίνδυνο την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.

Η άποψη βέβαια για τον σοβαρό ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην διαμόρφωση των επιπέδων ασφαλείας του πλοίου και συνακόλουθα στην αξιοπλοΐα του ενισχύεται ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι οι στατιστικές επί των ναυτικών ατυχημάτων μας δεί-

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

χνουν ότι τα 80% περίπου από τα ατυχήματα αυτά, οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα και φαίνεται να μην απέχει από την πραγματικότητα το λεγόμενο ότι:

«Τα περισσότερα ατυχήματα είναι λογικά και χρονικά προπαρασκευασμένα». Με την έννοια βέβαια ότι η άγνοια και η αδιαφορία, έστω και μικρή, κάθε φορά έκτασης παράγει με τόν χρόνο ένα συσσωρευμένο αρνητικό αποτέλεσμα που η εκδήλωσή του με την μορφή ατυχήματος δεν είναι παρά θέμα χρόνου.

Όπως είναι γνωστό οι συνθήκες λειτουργίας της ναυτιλίας σε επίπεδο διεθνούς ανταγωνισμού σε συνδυασμό με την ευρεία εφαρμογή των τεχνολογικών εξελίξεων επί των πλοίων έχει οδηγήσει στην μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος. Από τα πράγματα οι υπηρετούντες στα πλοία έχουν επωμισθεί ευρύτερου φάσματος καθηκόντα και ευθύνες.

Ειδικά δε στα θέματα ασφαλείας η εμπειρία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι έκτακτες καταστάσεις και οι καταστάσεις ανάγκης αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα όταν το ολιγομελές πλήρωμα λειτουργεί ως «ομοχειρία επιστάσις βλαβών» δηλαδή σαν «ομάδα κρούσεως» η οποία συγκροτείται από έμπειρα μέλη του πληρώματος ικανά να ανταποκριθούν σε ευρύτερου φάσματος γνώσεις και εμπειρία από αυτή που καθορίζεται από την συγκεκριμένη ειδικότητά τους. Ουσιαστικά πλέον πρέπει να ομιλούμε για κατώτερο κυρίως πλήρωμα πολλαπλής χρησιμότητας ή πολλαπλών καθηκόντων.

Θα είναι το πλήρωμα αυτό που σε έκτακτη ανάγκη «δεν θα μείνει με σταυρωμένα χέρια εάν κάποιος λείπει» αλλά θα είναι σε θέση οι υπόλοιποι το ίδιο αποτελεσματικά να τον αναπληρώσουν.

Και εδώ βρισκόμαστε πραγματικά μπροστά σε μια αντίφαση. Δηλαδή από την μία πλευρά έχουμε από τα πράγματα μείωση των μελών του πληρώματος και από την άλλη πλευρά εξακολουθούμε να είμαστε αγκυλωμένοι σε κανονισμούς εργαίας της πολεμικής περιόδου του Β' Παγκοσμίου πολέμου και σε μια ναυτεργατική αντίληψη που έχει υψώσει τείχη αδιαπέραστα μεταξύ των ειδικοτήτων.

Και είναι γνωστό να διερωτάται ο καθένας πως να λειτουργήσει αυτή η «ομάδα κρούσεως» μέσα στο πλοίο, όταν η συντεχνιακή αντίληψη χρησιμοποιεί το γράμμα των Κανονισμών κατά το δοκούν για την αποφυγή της συνολικής δράσης και σε χώρους πέρα από τα στενά όρια της ειδικότητας.

Με άλλα λόγια το θέμα των πληρωμάτων πολλαπλής ειδικότητας — έρχεται πλέον και πάλι σε επικαιρότητα και καθίσταται περισσότερο επιτακτικό όχι μόνο για λόγους επιχειρηματικούς δηλαδή ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου αλλά κυρίως και επιτακτικά θα υποστηρίζαμε για λόγους καθαρά λειτουργικούς και λόγους ασφαλείας και αξιοπλοΐας του σκάφους.

Με άλλα λόγια η κοινή γνώση των θεμάτων σε επίπεδο εκπαίδευσης και εμπειρίας, η κοινή αρμοδιότητα σε επίπεδα Κανονισμών λειτουργίας και η κοινή ευθύνη σε περίπτωση λειτουργικών καθώς αναγκών ασφαλείας περνάει το μήνυμα της συναρμοδιότητας και της συνευθυνότητας που καταρρίπτει της περιχαράκωσης μεταξύ των ειδικοτήτων και τα ψυχολογικά χάσματα μεταξύ τους.

Σε κατακλείδα δηλαδή υποστηρίζεται ότι η ενοποίηση ωρισμένων ειδικοτήτων κατώτερου πληρώματος αποτελεί σήμερα ουσιαστική ανάγκη για την βελτίωση των λειτουργικών αναγκών αλλά και την βελτίωση της αξιοπλοΐας του πλοίων σε θέματα ασφαλείας.

Όμως πέρα από τον χώρο της ενοποίησης του κατώτερου πληρώματος έχουν επέλθει λόγω τεχνολογικών εξελίξεων μεταβολές στο πλοίο που αφορούν και τα ανώτερα στελέχη του.

Είναι γνωστό ότι εδώ και αρκετά χρόνια έχει διευρυνθεί ο ηλεκτρολογικός τομέας του πλοίου γεγονός που κατέστησε ουσιαστικά αναγκαία την ναυτολόγησή στο πλοίο, του ηλεκτρολόγου. Στα τελευταία μάλιστα χρόνια η ναυτολόγησή του ηλεκτρολόγου έγινε υποχρεωτική για ωρισμένες κατηγορίες πλοίων.

Τα τελευταία όμως χρόνια διευρύνεται επίσης και η χρησιμοποίηση στο πλοίο ηλεκτρονικών συσκευών, ναυσιπλοΐας, επικοινωνιών, κινδύνου, φορτοεκφορτώσεως καθώς και στο μηχανοστάσιο

και στις γενικές λειτουργίες του σκάφους.

Με την εφαρμογή δε του συστήματος GMDSS το θέμα τέθηκε απ' ευθείας ως εναλλακτική λύση πέραν του ότι σηματοδοτήθηκε η απομάκρυνση της ειδικότητας του ραδιοτηλεγραφητού.

Και ανακύπτει το εύλογο ερώτημα πως θα αντιμετωπίζονται τα προβλήματα του ηλεκτρονικού εξοπλισμού σε ένα πλοίο αξίας δεκάδων εκατομμυρίων δολλαρίων που οι συνθήκες ζημίες και βλάβες του εξοπλισμού αυτού μπορούν να συνεπάγονται τεράστια λειτουργικά αλλά και προβλήματα ασφαλείας του σκάφους κατά την διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και της φορτοεκφόρτωσης;

Βέβαια ειδικά για την εξασφάλιση της λειτουργικής ετοιμότητας του εξαρτισμού που απαιτείται για το GMDSS γίνεται μια ειλικρινής και σοβαρή προσπάθεια με την ίδρυση του Τμήματος επισκευαστών - συντηρητών Α' τάξης και Β' τάξης στο ΚΕΣΕΝ. Και εκτιμάται ότι η υπάρχουσα τεχνική εμπειρία των αξιωματικών ασυρμάτου ενισχυόμενη από ένα σωστό πρόγραμμα σπουδών στο ΚΕΣΕΝ δημιουργεί ελπίδες ότι η ελληνική ναυτιλία αρχίζει και δημιουργεί στελέχη για την κάλυψη των ηλεκτρονικών χώρων των πλοίων.

Όμως η παραπάνω προσπάθεια θα πρέπει να παραδεχθούμε ότι όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο κινήθηκε για να συμβιβάσει — αντιμετωπίσει παράλληλα και το κοινωνικό πρόβλημα που δημιουργήσε σε όλες τις χώρες η απομάκρυνση των ραδιοτηλεγραφητών. Κάτω από αυτό το πρίσμα κατανοητός ο αγώνας των Ασυρματιστών ώστε η παρουσία τους στο πλοίο να γίνει ουσιαστική και παραγωγική αλλά και η Απόφαση της Πολιτείας ορθή να προχωρήσει στην ίδρυση του Τμήματος Συντηρητού. Γιατί είναι βέβαιο ότι με τα Τμήματα αυτά δημιουργείται ο πυρήνας του Ηλεκτρονικού Αξιωματικού που πιθανολογείται ότι πολλές εταιρίες θα κάνουν ευρεία χρήση των υπηρεσιών του είτε στο πλοίο είτε στα επιτελεία της ξηράς. Γιατί είναι βέβαιο ότι πολλές εταιρίες άξια στελέχη τους που χρόνια υπηρετούσαν πλοία τους ως Ασυρματιστές θα μπορούν μετά την αποφοίτησή

τους απο το ΚΕΣΕΝ να εξακολουθήσουν να τους απασχολούν περισσότερο παραγωγικά.

Η ηλεκτρολογία και η ηλεκτρονική με κοινές ρίζες γνωστικής ύλης και με κοινό παρονομαστή σε πολλούς χώρους εφαρμογής μέχρι τώρα στο πλοίο αντιμετωπίστηκαν τελείως χωριστά και ανεξάρτητα.

Δικαιολογείται βέβαια από το γεγονός ότι προηγήθηκε η εφαρμογή των πάσης φύσεως ηλεκτρικών συσκευών και ηλεκτρικού εξοπλισμού γιαυτό και οι δημιουργηθείσες ανάγκες καλύφθηκαν με την ναυτολόγηση των ηλεκτρολόγων. Όμως σήμερα, κυρίως στα σύγχρονα και εξειδικευμένα κατασκευής πλοία η τεχνική υποστήριξη των ηλεκτρονικών εξοπλισμών προβάλλει συνεχώς περισσότερο ως αναγκαία.

Και αληθινά ας αναλογιστούμε και σήμερα ακόμη κατά πόσο θα προβάλλει πειστική η επιχειρηματολογία για την αξιοπλοία ενός μεγάλου αξίας δεκάδων εκατομμυρίων όταν μια απλή βλάβη του ραντάρ κατέστησε άχρηστο το ζωτικό αυτό όργανο ναυσιπλοΐας του σκάφους και συνεπεία της μη λειτουργίας του προκλήθηκε σύγκρουση ή προσάραξη του σκάφους;

Βέβαια θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το πλοίο έχει ανάγκη και του ηλεκτρολόγου και του ηλεκτρονικού. Εάν το θέμα το δούμε πέρα από την οικονομική του διάσταση η υποστήριξη μιας τέτοιας θέσης δεν στερείται λογικής βάσης.

Όμως ο παράγων της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου είναι καθοριστικός για την λειτουργία του με αποτέλεσμα από τα πράγματα να μην είναι δυ-

νατή η απασχόληση στο πλοίο και ενός ηλεκτρολόγου και ενός ηλεκτρονικού.

Αλλά το πρόβλημα της τεχνικής υποστήριξης του ηλεκτρονικού εξοπλισμού του πλοίου συνεχώς διογκώνεται αφού ο εξοπλισμός αυτός συνεχώς εμπλουτίζει το πλοίο με νέες εφαρμογές.

Και το πρόβλημα χρήζει μιας περισσότερο ριζικής αντιμετώπισης με δεδομένο το γεγονός ότι:

α) Το ελληνικό πλοίο οικονομικά δεν αντέχει την ναυτολόγηση δύο ξεχωριστών προσώπων δηλαδή και ηλεκτρολόγου και ηλεκτρονικού.

β) Η συντήρηση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού κάθε είδους και κατηγορίας και όχι μόνο του εξαρτήσμου GMDSS δεν μπορεί να καλυφθεί ούτε από τον ηλεκτρολόγο έστω και μετεκπαιδευμένο αλλά ούτε και από τον σημερινό ραδιοτηλεγραφή απόφοιτο του ΚΕΣΕΝ (maintainer).

Από τα πράγματα λοιπόν πάνω στο πλοίο οδηγούμεθα σε μια νέα τάξη πραγμάτων για την κάλυψη του Ηλεκτρολογικού — Ηλεκτρονικού χώρου (Η — ΗΝ.).

Και αυτή νέα τάξη είναι η ενοποίηση του αντικείμενου σε επίπεδο συντήρησης με την ναυτολόγηση ενός ειδικού που θα μπορεί στο επίπεδο αυτό να καλύψει και τους δύο χώρους δηλαδή και τον ηλεκτρικό και τον ηλεκτρονικό.

Διερρωτώμεθα με τα παραπάνω μήπως έχει ωριμάσει η σκέψη να ιδρύσουμε μια αντίστοιχη Δημόσια Σχολή Ε.Ν. τετραετούς φοίτησης όπως οι λοιπές ΑΔΣΕΝ της οποίας το πρόγραμμα να καλύπτει και τα δύο γνωστικά αντικείμενα;

Είναι φανερό ότι με την ίδρυση μιας τέτοιας Σχολής δεν θα τίθεται θέμα ούτε ίδρυσης ΑΔΣΕΝ / Ηλεκτρολόγων, ούτε διπλώματα Ηλεκτρολόγου ΕΝ να καθιερωθούν όπως άλλωστε δεν θα υφίσταται δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφήτου Ε.Ν.

Μήπως αληθινά είναι ένας τέτοιος Ηλεκτρονικός — Ηλεκτρολόγος που λείπει σήμερα από το Ελληνικό πλοίο;

Χωρίς αμφιβολία η παρουσία του θα αποτελεί μια διαρκή εγγύηση και της ασφάλειας και αξιοπλοΐας του πλοίου αλλά και της διαρκούς ομαλής εμπορικής λειτουργίας του.

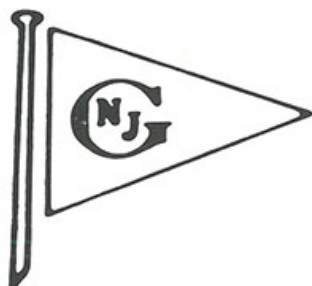
Η παρουσία του σημαίνει ακόμη ποιοτική αναβάθμιση του μεταφορικού έργου. Και αυτό σήμερα συνεχώς «μετρά» περισσότερο στην αγωνιώδη αναζήτηση μιας κερδοφόρας μεταφοράς μέσα σε μια μόνη χειμαζόμενη ναυλαγορά.

Εκτιμάμε ότι μια τέτοια προσπάθεια της πολιτείας ούτε ο εφοπλισμός θα πρέπει να την αντιμετωπίσει με καχυποψία με το αιτιολογικό ότι μελλοντικά θα υποχρεωθεί στην ναυτολόγηση ενός ακόμη προσώπου στο πλοίο αλλά ούτε και η ναυτεργατική πλευρά θα πρέπει να την αντιμετωπίσει αρνητικά με το αιτιολογικό ότι θα επέλθει η κατάργηση κάποιας ειδικότητας. Είναι φανερό ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις συνεπάγονται μετεξελίξεις και στον εργασιακό χώρο.

Εμείς θεωρούμε ότι η προσπάθεια αυτή αποτελεί ένα πολύ θετικό βήμα για να συγκρατήσουμε το «τραίνο» της ναυτιλίας μας. Για να μην το χάσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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



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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

ΜΙΑ ΣΦΑΙΡΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η Πειρατεία

(συνέχεια από 15 Σεπτεμβρίου)

Για την πρόληψη της πειρατείας έχουν γραφτεί πάρα πολλά και έχουν εκδοθεί πολλές απόψεις. Έχουν εκδοθεί επίσης αρκετοί οδηγοί προς τους ναυτιλλομένους οι οποίοι δείχνουν ότι οι δυνατότητες είναι πολλές και ποικίλες. Προτού όμως τις απარიθμήσουμε σκόπιμο είναι να εξετάσουμε τους στόχους και τις προτεραιότητες.

Είναι προφανές ότι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος είναι να προλάβουμε τους πειρατές πριν ανέβουν στο πλοίο. Αν όμως δεν τους προλάβουμε, τότε οι προτεραιότητες της συμπεριφοράς μας αλλάζουν και η ανάγκη να περιορίσουμε όσο γίνεται τις ζημιές έρχεται σε πρώτη σειρά. Επί του προκειμένου η πείρα των πλοιάρχων, των αξιωματικών και την πληρωμάτων που δοκίμασαν και εφάρμοσαν στην σκληρή πράξη διάφορες μεθόδους, προσφέρει πολύτιμα διδάγματα.

Στις επικίνδυνες περιοχές είναι απαραίτητη η εγκατάσταση οπτήρος, ιδίως στην πρύμνη. Χρειάζεται όμως πείρα και εξειδίκευση. Ο έμπειρος οπτήρας μπορεί με σχετική ευκολία να ξεχωρίσει αν τα αλιευτικά πλοίαρια που τριγυρίζουν το πλοίο είναι πράγματι αλιευτικά ή έχουν άλλες προθέσεις. Είτε με το μάτι είτε με το ραντάρ είναι δυνατό να εξακριβώσουμε αν αυτά τα αλιευτικά ή τα άλλα πλοίαρια χρησιμοποιούν μεθόδους παρακολουθήσεως, γιατί παρ' όλα τα κόλπα τους η δράση του δεν δείχνει αθώα.

Ο άνθρωπος από ένστικτο φοβάται το άγνωστο. Γι αυτό υπάρχει η άποψη πως το πλοίο που περνάει από επικίνδυνη περιοχή, πρέπει να έχει πλήρη συσκότιση, εκτός φυσικά από τους υποχρεωτικούς φανούς ναυσιπλοΐας. Η επιφάνεια όμως της θάλασσας στις πλευρές του πλοίου πρέπει να φωτίζεται. Έτσι ο υποψήφιος πειρατής ενώ δεν ξέρει τι τον περιμένει επί του

πλοίου, ξέρει ότι αυτόν μπορεί να τον βλέπουν. Αντίθετα αν το πλοίο είναι κατάφωτο, ο πειρατής είναι σε θέση να υπολογίσει αν υπάρχει φυλακή κι αν έχουν ληφθεί μέτρα προστασίας. Υπάρχει πάντως και η γνώμη ότι η πλήρης συσκότιση μπορεί να διευκολύνει την κατάληψη του πλοίου.

Οπωσδήποτε όταν οι πειρατές αναγνωρισθούν, όλο το πλοίο πρέπει να τεθεί επί ποδός. Όλα τα φώτα πρέπει να ανάψουν, οι προβολείς να χρησιμοποιηθούν για να εντοπίσουν όποιον πλησιάζει το πλοίο, οι σειρήνες να ηχήσουν, έτοιμες μάνικες να δουλέψουν, το πλήρωμα να τρέχει και γενικά όλο το πλοίο να δείχνει πως είναι έτοιμο και περιμένει. Σε αρκετές περιπτώσεις η μέθοδος αυτή, καλά σχεδιασμένη και αποτελεσματική, έκανε τους υποψήφιους πειρατές να εγκαταλείψουν τα σχέδιά τους και να αποσυρθούν άπρακτοι.

Οι περιπτώσεις τις οποίες η πειρατική επίθεση αντιμετωπίστηκε δυναμικά, με εκτόξευση νερού ή άλλες παρόμοιες μεθόδους, απέδειξαν ότι η αναποτελεσματικότητα στη χρήση δυναμικής προστασίας, επισύρει συνήθως την οργή των επιδρομέων και τη χρήση υπερβολικής βίας, ίσως για λόγους εκδίκησης. Γι αυτό και η σύσταση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου είναι πως εφόσον η κανονική προσπάθεια εκφοβισμού αποτύχει, δεν είναι σκόπιμο να προβληθεί περαιτέρως αντίσταση. Αυτό μπορεί να φανεί σαν προσβολή για τα ναυτικά ήθη, αλλά είναι βέβαιο πως αν οι πειρατές, σε πείσμα κάθε προληπτικού μέτρου, έδειξαν το βαθμό της αποφασιστικότητάς τους, δεν θα διστάσουν να μεταχειρισθούν βιαιότερα μέσα. Πολύ περισσότερο που υπό τις παρούσες συνθήκες είναι ζήτημα αν φοβούνται τις συνέπειες του νόμου. Έτσι η κύρια έμφαση πρέπει να δοθεί βασικά στην

προστασία της ανθρώπινης ζωής και κατά δεύτερο λόγο στον περιορισμό των ζημιών.

Εφόσον λοιπόν η προληπτική προστασία απέτυχε και οι πειρατές βρίσκονται πια στο πλοίο, το κύριο θέμα είναι να μπορέσει το πλήρωμα να διαφυλάξει κάθε ίχνος και κάθε σημάδι που θα συμβάλει στην ανακάλυψή τους. Αντί να σπαταλούμε τη δραστηριότητά μας με μάταιες και ενδεχομένως επικίνδυνες πράξεις αντιστάσεως, είναι σκοπιμότερο να συγκρατήσουμε κάθε λεπτομέρεια και να την αναφέρουμε εν καιρώ στις αρμόδιες Αρχές. Έχει παρατηρηθεί δυστυχώς ότι η περιγραφή των επιδρομών είναι συνήθως τόσο γενική και αόριστη ώστε η δυνατότης αναγνωρίσεώς τους να καθίσταται αδύνατη. Κι όμως κάθε άτομο έχει ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως είναι το ιδιαίτερο ύψος, τα σημάδια τατού κλπ. που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αναγνώριση.

Όταν οι επιδρομείς εγκαταλείψουν το πλοίο, η πρώτη φροντίδα αφορά την περίθαλψη των τυχόν τραυματισθέντων και την ασφάλεια του πλοίου. Στη συνέχεια επιβάλλεται η συντομότερη δυνατή αναφορά στις τοπικές Αρχές. Αν υπάρχει αμφιβολία για το ποιά Αρχή είναι αρμόδια, η αναφορά θα γίνει σε όποιαν καταφθάσει πρώτη. Κι αν αυτό είναι αδύνατο, σκόπιμο να είναι να αναφερθεί το επεισόδιο στους πλοιοκτήτες ή στους πράκτορες. Στη συνέχεια λεπτομερής έκθεση των γεγονότων πρέπει να γίνει στις Αστυνομικές Αρχές και μέσω των πλοιοκτητών στο Δ.Ν. Γραφείο. Παράλληλα πρέπει να παρέχεται κάθε δυνατή ευκολία στις Αρχές που θέλουν να ανέβουν στο πλοίο για σχετική ανάκριση.

Είναι φυσικό ότι η σειρά των ενεργειών αυτών προϋποθέτει την κατάλληλη προετοιμασία και τη σωστή εφαρμογή της. Επομένως

κάθε πλοίο που βρίσκεται σε επικίνδυνη περιοχή είναι αναγκαίο να έχει ένα πλάνο αντιμετώπισης για όλα τα ενδεχόμενα και κάθε μέλος του πληρώματος να είναι σχετικά ενημερωμένο. Εξίσου απαραίτητη είναι η αυστηρή πειθαρχία πριν, κατά και μετά την επίθεση. Γιατί και ένα μόνο απείθαρχο άτομο μέσα στο πλήρωμα μπορεί να καταστρέψει την αποτελεσματικότητα του κάθε σχεδίου. Ουσιώδες μέρος αυτού του σχεδίου είναι ο ορισμός ενός αξιωματικού ως υπολόγου της ασφαλείας του πλοίου, ο οποίος έχει και την ευθύνη ενημερώσεως του πληρώματος. Ο αξιωματικός αυτός οφείλει μετά την επίθεση να διεξάγει ένα είδος ανακρίσεως του προσωπικού, ώστε να εξασφαλισθεί κάθε ίχνος πληροφορίας που θα βοηθήσει τις δικαστικές αρχές.

Ένα σοβαρότατο θέμα είναι το εάν το πλοίο πρέπει να διαθέτει οπλισμό. Έχει διατυπωθεί η άποψη ότι ο εξοπλισμός του πλοίου αποτελεί τον ιδανικό τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος. Υπάρχουν όμως και εντελώς αντίθετες απόψεις. Το Δ.Ν.Γ δεν συνιστά την ύπαρξη και χρήση όπλων σε περίπτωση πειρατείας και βασίζει τη σύσταση αυτή σε νομικές και λογικές σκέψεις.

Κατ' αρχήν ένα εξοπλισμένο πλοίο ενδέχεται να χάσει το ιδιαίτερο νομικό καθεστώς που διέπει τα εμπορικά πλοία. Αλλά και αν ακόμα περιορισθούμε στο «ένοπλο προσωπικό» δημιουργούνται πολλά προβλήματα. Γιατί το πλοίο στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται στο νόμο της σημαίας του, ο οποίος ενδέχεται να επιτρέπει στα πλοία του την παρουσία ένοπλου αστυνομικού ή στρατιωτικού προσωπικού της δικής του υπηκοότητας. Όταν όμως το πλοίο εισέλθει στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, ο νόμος της σημαίας υποχωρεί προ του νόμου του παράκτιου κράτους, ο οποίος ενδέχεται να απαγορεύει την παρουσία ένοπλου προσωπικού. Εξάλλου και ο νόμος της ση-

μαίας μπορεί να απαγορεύει την κατοχή όπλων από πολιτικό προσωπικό. Πολύ δε περισσότερο το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύει παρουσία ξένου ένοπλου μη στρατιωτικού προσωπικού επί πλοίων που κινούνται στα χωρικά του ύδατα ή βρίσκονται στους λιμένες του. Τέλος υπάρχει και το θέμα του δικαίου που εφαρμόζεται το πλήρωμα για τη δράση του εναντίον πειρατικών υποθέσεων. Άσχετα από την εθνικότητα της εταιρίας ή των ενδιαφερομένων προσώπων, τα δύο τελευταία χρόνια η Αστυνομική Αρχή ενός ευρωπαϊκού κράτους διεξήγαγε ανακρίσεις για τον θάνατο ενός πειρατή που αποκρούστηκε και σκοτώθηκε στα ύδατα της Άπω Ανατολής από το πλήρωμα πλοίου που τελούσε υπό τη σημαία του.

Εκτός από τα νομικά αυτά ζητήματα υπάρχουν και τα προβλήματα της πρακτικής λογικής. Για να είναι αποτελεσματική η χρήση όπλων πρέπει αυτός που τα χρησιμοποιεί να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος, να ασκείται τακτικά και κανονικά και να είναι διαλεγμένος ώστε να διαθέτει την ανάλογη πνευματική και ψυχική ισορροπία.

Άλλοι σοβαροί λόγοι που βαρύνουν εναντίον της χρήσεως όπλων είναι οι ακόλουθοι: α) Στα τάνκερ κάθε πηγή αναφλέξεως πρέπει να ελέγχεται απολύτως και επομένως η ένοπλη σύρραξη επ' αυτών δεν μπορεί να επιτραπεί. β) Κάθε αναποτελεσματική αντίσταση του ένοπλου πληρώματος θα δώσει αφορμή στους πειρατές να λάβουν βίαια μέτρα εκδικήσεως εναντίον του πληρώματος. γ) Υπάρχει ο κίνδυνος οι πειρατές να καταλάβουν τον εξοπλισμό και να τον στρέψουν εναντίον του πληρώματος. δ) Άσχετως επιθέσεως η ύπαρξη όπλων στο πλοίο ενδέχεται να έχει σοβαρές συνέπειες στις περιπτώσεις των διαπληκτισμών του πληρώματος που δεν είναι καθόλου σπάνιες και ε) Τα ατυχήματα με τα όπλα είναι σχεδόν αναπόφευκτα.

Εκτός των όπλων προσφέρονται και άλλα τεχνικά μέσα ή όργανα που συνιστώνται για την πρόληψη ή και την απόκρουση της πειρατικής επιθέσεως. Μερικά από αυτά έχουν την αξία τους, ενώ αρκετά άλλα είναι αμφίβολης αξίας ή εντελώς άχρηστα. Τέτοια μέσα είναι τα ακόλουθα:

1) Το ραντάρ. Όλα όμως τα ραντάρ δεν είναι σε θέση να πιάσουν τα μικρά ξύλινα σκάφη που πλησιάζουν το πλοίο ιδίως από την πρύμνη.

2) Τα αγκαθωτά σύρματα. Ένας πλοίαρχος πατεντάρισε ένα τέτοιο σύστημα με κρεμαστά δίχτυα στις πλευρές του πλοίου που είχαν ραμένα επάνω τους εκατοντάδες αγκίστρια. Παρά τις πιθανότητες επιτυχίας του, το σύστημα παρουσιάζει ανυπερβλήτες σχεδόν δυσχέρειες, όπως είναι το κρέμασμα και ξεκρέμασμά τους στις πλευρές των μεγάλων σκαφών ή ακόμα και η αποθήκευση ενός τόσο δύσχρηστου υλικού.

3) Οι χώροι υψηλής ασφάλειας. Χρησιμοποιούνται όταν ο πλοιοκτήτης είναι υπέρ της πλήρους απόσυρσης του πληρώματος στη γέφυρα ή άλλο κλειστό χώρο του πλοίου. Πρόκειται για επιτρεπόμενη μέθοδο υπό τον όρο πάντως ότι προστατεύει το σύνολο του προσωπικού. Γιατί οσάκις εφαρμόστηκε μόνο για ένα μέρος του προσωπικού, όσοι έμειναν απέξω χρησιμοποιήθηκαν από τους πειρατές ως όμηροι για τον εκβιασμό και την παράδοση των εγκλεισμένων.

4) Κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης και εγγραφής. Δεδομένου ότι το κύριο παράπονο των αστυνομικών αρχών είναι η ανεπαρκής περιγραφή των επιδρομών, μεγάλη υπηρεσία μπορεί να προσφέρει μια μικρή τηλεοπτική συσκευή εγκατεστημένη στην καμπίνα του πλοιάρχου και κοντά στο χρηματοκιβώτιο. Μπορεί να είναι συνεχώς ανοικτή ή να ενεργοποιείται με κάποιον κρυμένο διακόπτη.

(συνεχίζεται)

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

*...after half a century experience in mooring rope trading,
now in our own manufacturing plant
we produce a new generation of mooring ropes*

NIKA-CORD

- EXCEPTIONAL STRENGTH TO WEIGHT RATIO
- HIGH ABRASION RESISTANCE
- DOUBLE TWISTED YARNS
- U.V. STABILIZED
(SUITABLE FOR FLORIDA-U.S.A. SUNSHINE)
- HIGH SHOCK ABSORPTION
- ELECTRONICALLY CONTROLLED
EVEN LOAD DISTRIBUTION
- SMOOTH ON HANDLING
- ONLY VIRGIN RAW MATERIALS USED
- EXCEEDS DIN, B.S. AND ISO SPECIFICATIONS
APPROVED BY MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES



***KATRADIS-
MARINE ROPES INDUSTRY, S.A.**

HEAD OFFICE : PSARRON & ANAPAFSEOS STR.,
P.O. BOX 86032 - PIRAEUS 186 48 - GREECE
TEL.(01) 46.27.800 - 46.26.269 - 46.28.380
TELEX : 212880 /212503 NIKA GR
FAX : (01) 4626268 - 4619631



Το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA

Ανακοινώθηκε στις 15 Οκτωβρίου, το νέο Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα της HELMEPA για τη περίοδο 1992-93.

Η παρουσίαση έγινε στο χώρο της Μόνιμης Περιβαλλοντικής Έκθεσης της Ένωσης στον Πειραιά, προς τα μέλη της HELMEPA, εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά, τα ναυτεργατικά σωματεία της ΠΝΟ και τον Τύπο.

Την εκδήλωση τίμησαν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, καθώς και στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού. Σύντομο χαιρετισμό απηύθυναν, ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. κ. Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης, καθώς και ο Επίτιμος Πρόεδρος της HELMEPA κ. Γιώργος Π. Λιβανός, ενώ η παρουσίαση του νέου Εκπαιδευτικού Προγράμματος και των στόχων του έγινε από το γενικό διευθυντή κ. Δημήτρη Κ. Μητσάτσο.

Για δέκατο χρόνο η HELMEPA συνεχίζει τα ετήσια Εκπαιδευτικά της σεμινάρια για Έλληνες αξιωματικούς Ε.Ν., ενώ για πρώτη φορά η διάρκειά τους εκτείνεται στις τέσσερις μέρες σύμφωνα με τις προτάσεις των ιδίων των ναυτιλλομένων. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 15 σεμινάρια που έχουν προγραμματισθεί στο διάστημα μεταξύ 20.10.1992 και 1.6.1993. Σε κάθε σεμινάριο αναπτύσσονται 18 διαφορετικά θέματα που στην



πλειονότητά τους συνοδεύονται από βιντεοταινίες.

Μια άλλη καινοτομία είναι ότι τις δύο τελευταίες μέρες των Σεμιναρίων θα παρακολουθούν αξιωματικοί και πολιτικό πρόσωπο του Π.Ν. μετά σχετική απόφαση του ΓΕΝ. Η HELMEPA χαιρετίζει την πρωτοβουλία αυτή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού να συμμετάσχει το Π.Ν. στην εθελοντική εκπαιδευτική δραστηριότητά της, με την πεποίθηση πως μέσα απ' αυτήν ενισχύονται ακόμη πιο πολύ οι ανθρωπίνι δεσμοί των Ελλήνων ναυτικών. Η μακρόχρονη συμμετοχή του Λιμ. Σώματος και η έναρξη της τακτικής συμμετοχής του Π.Ν. στο Εκπαι-

δευτικό Πρόγραμμα αποτελούν ιδιαίτερη τιμή για τη HELMEPA.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ασφάλεια του πλοίου είναι άρρηκτα δεμένες μεταξύ τους. Καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα και σωστή διαχείριση του πλοίου αποτελούν εγγυήσεις για την ασφαλή λειτουργία του και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι συγκεκριμένοι τέσσερις στόχοι που καλύπτονται από το Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα 1992-93 με συνοπτική παράθεση των επί μερους θεμάτων τους εμφανίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Η HELMEPA πιστεύει πως, με τις νέες διευρυμένες διαστάσεις του

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

Εκπαιδευτικού της Προγράμματος, παρέχει την απαραίτητη ενημέρωση στα μέλη της ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τις νέες απαιτήσεις και προκλήσεις.

Αναλυτικότερα, το Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα της νέας περιόδου 1992 - 93 περιλαμβάνει:

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

MARPOL 73/78

- Δομή Υδρογονανθράκων
 - Βασικές Ιδιότητες
 - Συμπεριφορά Αερίων
- Συστήματα SBT - CBT - COW - PL
 - Ορισμοί
 - Βασικές Αρχές
 - Απαιτήσεις
 - Έκδοση Πιστοποιητικών Gas Free
- Δ/Ξ Χημικών — Παράρτημα II
 - Εισαγωγή — Τύποι Πλοίων
 - Κατηγορίες Φορτίων
 - Compatibility Charts
 - MARPOL 73/78 - Παράρτημα II
- Βιβλία Πετρελαίου
 - Παρουσίαση — Πρακτική Εγγραφών
 - Κανονισμοί
- Επικίνδυνα Φορτία — SOLAS - IMDG
 - SOLAS - Κεφάλαιο 7

- Χρήση Κώδικα
- MARPOL 73/78 - Παράρτημα III

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ

SOLAS — STCW

- Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
 - Parallel Indexing
 - ARPA
- Ναυσιπλοΐα σε Περιορισμένα Νερά
 - Αλληλεπίδραση
 - Επικάθιση — Squat
 - Πλούς σε Διαύλους
- Σύστημα Αδρανούς Αερίου — IGS
 - Βασικές Αρχές
 - Κανονισμοί SOLAS
 - Διάγραμμα Ευφλεκτικότητας
- Βασικά Όργανα Μετρήσεων
 - Μετρητής Οξυγόνου - Ρύθμιση - Χρήση
 - Μετρητής Εύφλεκτων Αερίων - Ρύθμιση - Χρήση
 - Spanngas
 - Tankscope - Ρύθμιση - Χρήση
- Πυρασφάλεια και Καταπολέμηση Πυρκαγιάς
 - Μόνιμα Συστήματα Καταπολέμησης Πυρκαγιάς
 - Συστήματα Ανίχνευσης Καπνού
- Πρώτες Βοήθειες

- Κατάγματα
- Αιμορραγία
- Εγκαύματα
- Δηλητηριάσεις
- Τεχνητή Αναπνοή

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

HELMERA - IMO

- Software Package INDEX
 - Επίδειξη
 - Πρακτική Εξάσκηση
- Διαχείριση Πλοίου
 - Εφαρμογή νέου Manual:
 - Εθελοντικές Οδηγίες Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία του Πλοίου και την Πρόληψη της Ρύπανσης.

HELMERA & ΝΕΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

HELMERA - IMO — OPA '90

- Το Θαλάσσιο Οικοσύστημα
- Μελέτη Ναυτικών Ατυχημάτων
- Στόχοι - Διακήρυξη HELMERA
- OPA '90
 - Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Περιστατικών
 - Oil Spill Response Plan
- ECDIS Test - Bed
 - Εισαγωγή
 - Αξιολόγηση Συμμετεχόντων



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Γιατί βυθίζονται τα μπάλκερς;

Στο 20μηνο διάστημα από του Ιανουαρίου 1990 μέχρι Οκτωβρίου 1991 πάνω από 40 πλοία μεταφοράς χύδην ή μικτών φορτίων, χάθηκαν ή υπέστησαν σοβαρές ζημιές, ενώ σχεδόν 300 ναυτικοί βρήκαν το θάνατο. Περισσότερα από τα μισά ναυτικά ατυχήματα του 1990 αναφέρονται σε πλοία μπάλκερς ή μικτά και τέσσερα πέμπτα των ατυχημάτων αυτών αφορούν πλοία μεγάλης ηλικίας, άνω των 15 ετών. Αν ο ρυθμός των ατυχημάτων αυτών συνέβαινε στα επιβατηγά πλοία θα είχε ασφαλώς ξεσηκωθεί παγκόσμια κατακραυγή. Προκειμένου όμως για φορτηγά πλοία, φαίνεται ότι η ναυτιλιακή κοινότητα, με ελάχιστες εξαιρέσεις, μόλις τώρα αφυπνίζεται μπροστά στη σοβαρότητα της καταστάσεως.

Σε όλον τον κόσμο αναφέρονται απώλειες πλοίων μπάλκερς, χωρίς κανείς να είναι σίγουρος για τους λόγους που τις προκάλεσαν. Τα μεγάλα αυτά πλοία βυθίζονται είτε με πλήρη καλοκαιρία είτε με άσχημες μεν καιρικές συνθήκες αλλά όχι υπό επικίνδυνες από εκείνες τις οποίες έχουν κατασκευασθεί να αντέχουν. Υπάρχουν και περιπτώσεις που τα πλοία χάνονται χωρίς ν' αφήσουν κανένα απολύτως ίχνος ή τέλος υφίστανται τόσο μεγάλες ζημιές ώστε μόλις να καθίσταται δυνατή η διάσωση του πληρώματος.

Τα πρώτα ελπιδοφόρα μηνύματα προέρχονται από το γεγονός ότι τα ναυτικά έθνη του κόσμου άρχισαν να αναγνωρίζουν ότι υπάρχει σοβαρή συχνότης τέτοιων ατυχημάτων και άρχισαν να περνούν τα πρώτα θετικά μέτρα για την αντιμετώπισή τους. Για παράδειγμα, η Αυστραλία δείχνει συνεχώς εντο-

νότερη την ανησυχία της για τον αύξοντα αριθμό των πλοίων μπάλκερς που φορτώνουν στους λιμένες της και στη συνέχεια αναφέρονται ως απωλεσθέντα. Η Νορβηγία είναι κυριολεκτικά εξοργισμένη με τον οικολογικό κίνδυνο που απειλεί τις μακρές και πανέμορφες ακτές της και ανήγγειλε αυστηρά μέτρα κατά των υποσυντηρημένων πλοίων. Στη δε Μ. Βρετανία, τα ναυτεργατικά σωματεία προσπαθούν να εξιχνιάσουν τις ακριβείς συνθήκες της προς δεκαετίας εξαφανίσεως τους Derbyshire.

Σε διεθνές επίπεδο η μεν Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων συνέστησε Ομάδα Εργασίας για να εξετάσει το ενδεχόμενο καθιερώσεως ενιαίων ομοιομόρφων προδιαγραφών επιθεωρήσεως των σκαφών των πλοίων, αυτής της κατηγορίας, η δε διεθνής εφοπλιστική οργάνωση Intercargo οργάνωσε σειρά σεμιναρίων με ευρεία συμμετοχή εμπειρογνομόνων σε μια προσπάθεια να εξευρεθούν λύσεις για την ανησυχητική αύξηση των απωλειών σε πλοία των μελών της.

Επίσης με την πρωτοβουλία της ΔΟΜ και ορισμένων κυβερνήσεων, ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός IMO ερευνά το θέμα της ασφαλείας των μπάλκερς και εξέδωσε ήδη ένα ευρύ φάσμα τεχνικών συστάσεων.

Ο λόγος για τον οποίο η προσοχή των αρμοδίων μόλις τώρα άρχισε να εστιάζεται στο πρόβλημα των απωλειών των μπάλκερς, οφείλεται πιθανώς στο γεγονός ότι τώρα τελευταία, πολλά τεράστια μπάλκερς τύπου Capesize, 130 - 170.000 τον. d.w., παλιά και καινούργια, υπήρξαν θύματα ναυτικών ατυχημάτων. Προηγουμένως

τα τυπικά ατυχήματα των μπάλκερς αφορούσαν παλαιά και μικρά πλοία, σε κακή κατάσταση, υποσυντήρητα, διαβρωμένα και επανδρωμένα με ανεκπαίδευτα πληρώματα. Σήμερα όμως αυτό συμβαίνει και σε γιγάντια πλοία, που θεωρούνται άτρωτα και για τα οποία ήταν αδιανόητο να σκεφθεί κανείς ότι ήταν δυνατό να χαθούν στα καλά καθούμενα. Και όμως συνέβη. Τυπικά παραδείγματα αποτελούν: το κάπως μεγάλης ηλικίας «Alexandre P.» που φόρτωσε σιδηρομετάλλευμα στη Δυτ. Αυστραλία τον Μάρτιο του 1990 και έκτοτε δεν έδωσε κανένα σημείο ζωής, καθώς και το αρκετά νεώτερο, 9 μόλις ετών και αρκετά καλοσυντηρημένο «Mineral Diamond» που εξαφανίστηκε στον Ινδικό τον Απρίλιο του 1991.

Μολονότι θα χρειασθεί πολύς καιρός για να υπάρξουν κάπως ασφαλείς απαντήσεις στο ερώτημα της απωλείας των μπάλκερς, η διεθνής ναυτική κοινότητα εξετάζει όλο το σύμπλεγμα των παραγόντων που ενδέχεται να συμβάλουν στο οδυνηρό αυτό αποτέλεσμα. Ένα πράγμα που μπορεί να καθιστά τρωτή την κατηγορία αυτή των πλοίων είναι το ότι η σχεδίασή τους ακολούθησε μια όχι ιδανική αλλά μάλλον συμβιβαστική λύση. Από τη φύση τους τα πλοία αυτά πρέπει να είναι ευμετάβολα αφού είναι ικανά για τη μεταφορά διαφόρων φορτίων προς τα οποία πρέπει να προσαρμόζονται. Δεν αποκλείεται λοιπόν αυτή η ιδιότητα του ευμετάβολου να αυξάνει ή να πολλαπλασιάζει τους παράγοντες κινδύνου. Ένας άλλος μπορεί να είναι η μακρά και σύνθετη δομή του σκά-

AEGEAN OCEANIC S.A.

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

φους η οποία το κάνει τρωτό σε ραγίσματα και αδυναμίες της γάστρας. Είναι πιθανό ακόμα ότι καθώς τα σημερινά μπάλκερ μεγάλωσαν σε μήκος, ενώ το σχέδιό τους δεν διαφέρει ριζικά από τα παλιά μικρότερα πλοία, να κατέστησαν αδύναμα για τα φορτία που μεταφέρουν.

Οι σύγχρονες μέθοδοι φορτώσεως, ιδίως στα μεγάλα λιμάνια μεταλλευμάτων, ενδέχεται να επιτείνουν υπάρχουσες αδυναμίες και να εξασθενίσουν επικίνδυνα τα εν λόγω πλοία. Πολλοί εμπειρογνώμονες πιστεύουν ότι τα υψηλής αποδόσεως φορτοεκφορτωτικά μέσα που μπορούν να παραδίδουν φορτία μέχρι 16.000 τόννους ωριαίως στα υπερσύγχρονα λιμάνια είναι πιθανό να κοστίζουν σοβαρές απότομες εντάσεις στο σκάφος, που ενδέχεται να εκδηλωθούν όταν το πλοίο θα έχει αποπλεύσει. Γι' αυτό και μερικά λιμάνια της Βραζιλίας με υπερσύγχρονα φορτωτικά μέσα έχουν αρχίσει να περιορίζουν οικειοθελώς την ταχύτητα φορτώσεως, κάτω του ανωτάτου ορίου. Ακόμα και οι τυχαίες ζημιές των κυτών στη διάρκεια της φορτώσεως μπορεί να γίνουν αφορμή μελλοντικού σκουριάσματος και να συμβάλουν στη δομική αδυναμία του σκάφους. Επίσης η κακή στοιβάση του φορτίου, η φόρτωση παγωμένου μεταλλεύματος που θερμαίνεται διαρκούντος του ταξιδιού και γενικώς η ρευστοποίηση του φορτίου. Μπορεί να επισημανθεί ότι και αν ακόμα το

πρόβλημα παρουσιασθεί στο λιμάνι, η συνήθης τακτική επιτρέπει τον απόπλου, με τη σκέψη να αναληφθούν οι αναγκαίες επισκευές στο επόμενο λιμάνι. Πολλά όμως πλοία χάθηκαν πριν φθάσουν στο επόμενο λιμάνι.

Τέλος και η ηλικία του παγκόσμιου στόλου των μπάλκερ ίσως να είναι ένας από τους λόγους των ατυχημάτων τους. Το 1990 το 30% και πλέον των εν ενεργεία μπάλκερ ήταν ηλικίας άνω των 15 ετών. Και όπως είπαμε ήδη τα τέσσερα πέμπτα των απωλεσθέντων πλοίων της κατηγορίας αυτής ήταν πλοία μεγαλύτερα των 15 ετών. Δυστυχώς το ίδιο θα συμβεί σε λίγα χρόνια, από άποψη ηλικίας, και στον παγκόσμιο στόλο των τάνκερς. Και μπορεί ο καθένας να φαντασθεί τι θα σημαίνουν παρόμοια ατυχήματα σε VLCC και ULCC με τα τεράστια πετρελαιοφορτία τους για την οικολογική επίδραση στη θαλάσσια ζωή και στις παραλίες του κόσμου.

Το ερώτημα τι πρέπει να γίνει για να αποφευχθούν τα ατυχήματα των μπάλκερ δεν είναι δυνατό να έχει μία και μόνη απάντηση. Το πίο σπουδαίο όμως είναι να πεισθεί η ναυτική κοινότητα ότι υπάρχει ήδη ένα σπουδαίο επείγον πρόβλημα που πρέπει να τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα.

Ορισμένα από τα μέτρα που πρέπει αμέσως να ληφθούν είναι τα ακόλουθα:

— Τα μεγάλης ηλικίας capesize

μπάλκερ να επιθεωρούνται λεπτομερώς πριν από κάθε νέα φόρτωση και κάθε ελάττωμα να αποκαθίσταται αμέσως και να μην παραπέμπεται στο επόμενο σερβιέ.

— Όλα τα πλοία, ασχέτως ηλικίας, να επιθεωρούνται για σημεία κοπώσεως ή φθοράς κυτών και να εξασφαλίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις του IMO.

— Οι πλοιοκτήτες να παύσουν να αποδέχονται τις ρωγμές και τις φθορές ως «κανονικές» και να προβαίνουν στην άμεση αποκατάσταση θεωρώντας ενδεχόμενο τον μελλοντικό κίνδυνο.

— Να υπάρξει σε όλα τα λιμάνια φορτώσεως χύδην φορτίων το σύνθημα του βραδύτερου ρυθμού ώστε να αποφεύγονται οι ισχυρές κοπώσεις του σκάφους.

— Να εφοδιασθούν όλα τα τάνκερς με «data recorders» ώστε οι διαχειριστές και το προσωπικό του πλοίου να έχουν ανά πάσα στιγμή τις αναγκαίες πληροφορίες για τις κοπώσεις στα κύρια μέρη του σκάφους.

Οι Ναυτικές Αρχές σε όλον τον κόσμο να επιλαμβάνονται της ερεύνης των ατυχημάτων και να έχουν τα πρακτικά της ερεύνης διαθέσιμα ώστε οι ενδιαφερόμενοι να μπορούν να βγάλουν τα αναγκαία συμπεράσματα.

Τέλος θα πρέπει να γίνουν μεγάλες προσπάθειες ώστε να ανανεωθεί ο παγκόσμιος στόλος των μπάλκερ και να αποσυρθούν το δυνατό συντομότερο τα παλιότερα πλοία.

Ε.Σ.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932
Fax: 313-7553
Tlx: 27003/23867/21017/21331 FAROS AR
A.O.H.: J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337
N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287
Capt. E. MIRKOS 856 0619
CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENI GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πλοία Καταμαράν μεταφοράς οχημάτων

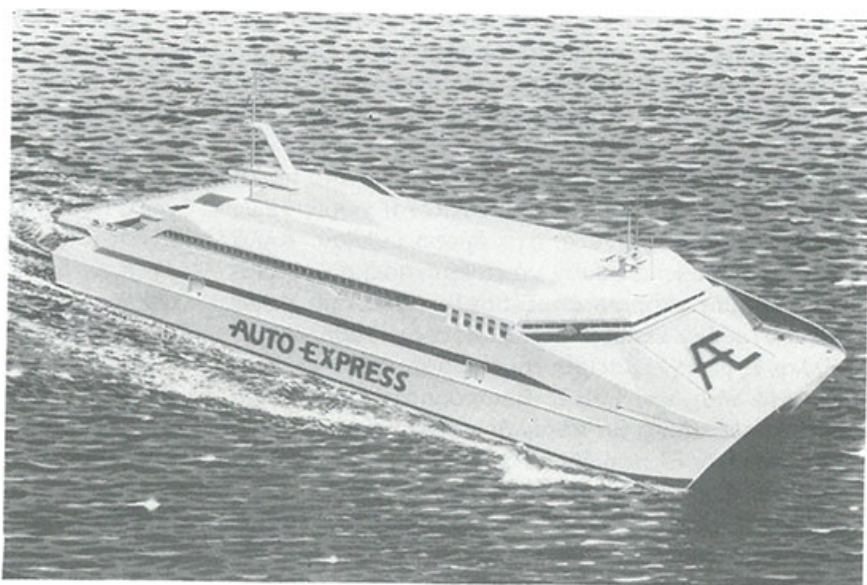
Τα ναυπηγεία της Αυστραλίας «Austral Ships Pty. Ltd.», παρουσίασαν πρόσφατα το νέο τους τεχνολογικό επίτευγμα στον τομέα μεταφοράς επιβατών και οχημάτων με υψηλές ταχύτητες.

Πρόκειται για τα εικονιζόμενα σκάφη τύπου καταμαράν, εφοδιασμένα με τέσσερις μηχανές, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν 650 επιβάτες, 100 αυτοκίνητα Ι.Χ. και 10 φορτηγά ή αντίστοιχα λεωφορεία των 60 θέσεων, αναπτύσσοντας ανωτάτη ταχύτητα 45 μιλίων.

Με σκάφη αυτής της κατηγορίας μειώνεται σημαντικά ο απαιτούμενος χρόνος στις κλασσικές διαδρομές Πάτρας — Μπρίντιζι σε 5 1/2 ώρες και Ηγουμενίσας — Μπρίντιζι σε 3 1/2 ώρες.

Μεταξύ ελληνικών λιμένων, η απόσταση Πειραιά — Ρόδου θα απαιτεί μόνον 6 ώρες, ενώ από την Κρήτη, π.χ. η διαδρομή Πειραιά — Ηρακλείου 4 ώρες και 15 λεπτά, ή από την Αλεξανδρούπολη — Ραφήνα μόνον 6 ώρες.

Με τα καταμαράν της Austral σε διάστημα περίπου 8-9 ωρών θα μπορούν τα κηρυτευτικά της Κρήτης να μεταφέρονται από το Καστέλλι - Κισσάμου, φρεσκότατα, στο Μπρίντιζι ή από την Δυτική - Κεντρική ή Βόρεια Ελλάδα να φθάνουν αυθημερόν στην ιταλική ή την γερμανική αγορά μέσω Ηγουμενίσας



ή Πατρών.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των κατασκευαστών τα πλοία αυτά είναι ασφαλή και ευέλικτα και μπορούν να εισέρχονται στους πλέον ακατάλληλους λιμένες, καθώς χρησιμοποιούν σύστημα πρόωσης με Water Jets, κάτι ανάλογο με τα αεροπλάνα και όχι προπέλες, το δε βύθισμά τους είναι πολύ μικρότερο σε σύγκριση με τα παραδοσιακά πλοία.

Στο εσωτερικό των πλοίων υπάρχει κατάστημα duty free, μπάρ-κυλικείο χωρητικότητας 50 επιβατών και χώρος για τα παιδιά με ηλεκτρονικά παιχνίδια. Επιπρόσθετα οι

επιβάτες έχουν πρόσβαση σε 10 διαφορετικά monitors και κανάλια μουσικής για την οπτικοακουστική τους διασκέδαση.

Τα αυστραλιανά καταμαράν έχουν μήκος 76 μέτρα, πλάτος 23 μέτρα και εφοδιάζονται με τέσσερις μηχανές M.T.U. συνολικής ιπποδύναμης 27.000 BHP.

Μπορούν να ταξιδεύουν χωρίς περιορισμούς σε ύψος κύματος περίπου 2,5 - 3 μέτρα και διαθέτουν ηλεκτρονικό σύστημα σταθερότητας, το λεγόμενο Ride Control System, βάσει του οποίου μειώνεται η κόπωση των επιβατών λόγω κυματισμού.

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Οι τελευταίες ημέρες του Οκτωβρίου παρουσίασαν μια καλλιτέρευση στην ναυλαγορά που ήταν αναμενόμενη κυρίως λόγω της αύξησης των μεταφορών στα σιτηρά από ΗΠΑ προς Ιαπωνία και προς τις Δημοκρατίες της πρώην ΕΣΣΔ με αποτέλεσμα την άνοδο του Biffex στα 1100.

Όμως οι παραπάνω εξελίξεις δεν επηρέασαν τις αγοραπωλησίες, των οποίων οι πράξεις ήταν λιγοστές και περισσότερο σε εξειδικευμένο τονάζ, όπως Tweendeckers / Multipurpose / Containers και Product / Aframax Tankers.

Η αναμονή για κάποιες μαζικές πωλήσεις από πλευράς Νορβηγών και Ιαπώνων συνεχίζεται χωρίς όμως κάτι τέτοιο να διαφαίνεται στο άμεσο μέλλον. Αλλά και αν αυτό συμβεί πιθανόν να επικρατήσει η ψυχολογία του χρηματιστηρίου όπου πράξεις που από καιρό αναμένονται δεν επιφέρουν αξιόλογες μεταβολές.

Οι Έλληνες με την εμπειρία τους προσπαθούν να αποφύγουν τα λάθη του 1982. Βρισκόμαστε όμως σε μια παρόμοια περίοδο ή θα παρέλθει ανεκμετάλλευτη μία πτώση της αγοράς που δίνει την δυνατότητα της απόκτησης πλοίων σε ρεαλιστικές τιμές;

Δεξαμενόπλοια. Στα VLCC παρουσιάζεται κάποια άνοδος από Περσικό προς Ευρώπη γύρω στα δολ. 12.000 την ημέρα, ενώ συνεχίζεται η πώληση πλοίων για σκράπ. Τα Suezmax και Aframax έχουν επίσης άνοδο στα ταξίδια Μεσογείου και ανά τον κόσμο πλην Καραϊβικής με ναύλους περίπου στα δολ. 11.500 την ημέρα.

Αρκετή κινητικότητα παρατηρείται στις πωλήσεις Aframax νεώτερης ηλικίας σε χαμηλά επίπεδα.

Η κίνηση στα Product Tankers παραμένει αρκετά υποτονική.

Ξηρού Φορτίου. Τα Capesize εξακολουθούν να παραμένουν σε πολύ χαμηλό επίπεδο ναυλαγοράς και ορισμένα πλοία οδηγούνται στη διάλυση. Αξιοσημείωτες πωλήσεις είναι του «Burgundy» 156.000 τον.

δ.ς. ναυπήγησης 1991, στα 41.500.000 δολάρια και του «Comship» 127.500 τον. d.w., του 1975, στα 3.500.000 δολάρια.

Τα Panamax παρουσίασαν μια μικρή άνοδο λόγω των μεταφορών σιτηρών, χωρίς να σημειωθεί κίνηση στον τομέα των αγοραπωλησιών.

Τα Handy /Handymax επέτυχαν καλύτερους ναύλους φθάνοντας τα δολ. 10.500 την ημέρα για πλοία νεώτερης ηλικίας.

Αντίθετα στις πωλήσεις τους υπήρξε περαιτέρω πτώση στα πλοία overage.

Διάχυτη είναι η εντύπωση ότι οι επερχόμενες εκλογές στις ΗΠΑ και το πρόσφατο πρόβλημα εμπορικών σχέσεων με την Ευρώπη φαίνεται να αποδυναμώνουν τις προσδοκίες για μια άνοδο της αγοράς στο εγγύς μέλλον.

Παρόλα αυτά η αισιοδοξία παραμένει στην ναυτιλιακή κοινωνία του Πειραιά, καθώς πιστεύεται ότι αρκετά πλοία νέας ηλικίας θα πωληθούν σε λογικές τιμές με αποτέλεσμα ή άνοδος της αγοράς να βρει ένα πολύ πιο μοντέρνο Ελληνόκτητο στόλο.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Nove Mesto	34.803	1970	1.200.000	Κινέζοι
Donbahu	69.203	1983	16.000.000	Capeco
Elbelia IV	40.573	1976	5.400.000	Ευρωπαίοι
Iron Master	127.774	1981	17.000.000	Louis - Dreyfus
Komin	30.080	1979	5.800.000	Έλληνες
Kerynia Cy Mineral	16.603	1977	2.600.000	Έλληνες
Burgundy	158.537	1991	41.800.000	Χόγκ Κόγκ
Al Majbed	45.501	1985	9.350.000	Έλληνες
Co-Op Granel	60.520	1979	9.000.000	Έλληνες



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

Korean Jade	19.637	1978	4.200.000	Sea Praxis
Pride Star	27.480	1971	1.800.000	Καναδοί
Valetta	34.686	1972	3.450.000	Πακιστανοί
Asian Venture	36.021	1984	28.000.000	Κινέζοι
Emma D.P. Se- conda	54.568	1973	3.800.000	Ιταλοί
Apolda	43.442	1969	1.600.000	Έλληνες
Stavento	34.213	1972	2.800.000	Έλληνες
Copper Yale	28.317	1977	5.000.000	Έλληνες
Phoenix	26.499	1976	4.800.000	Κινέζοι

Τάνκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Japan Stork	81.293	1981	9.100.000	Έλληνες
Cape	39.084	1982	15.000.000	Νορβηγοί
Nor Adventure	232.699	1976	7.000.000	Worldcar- rier
Skaulake	67.208	1982	12.500.000	Sonap
Star Hero	154.448	1991	14.000.000	Polembros
World Texas	53.545	1980	7.500.000	Έλληνες
Pacific Dawn	14.501	1975	910.000	Σιγκαπούρ.
Skaw Princess	57.372	1978	5.500.000	Σουηδοί
Kiho	89.407	1979	7.900.000	Έλληνες
Hulda Maersk	13.845	1982	10.000.000	Γάλλοι
Seaheron	10.884	1982	6.500.000	N. Αφρικα- νοί
Favola	6.009	1978	3.075.000	Lotus Sh- ipg.
Hakko Ace	6.836	1980	8.850.000	Κινέζοι
Electro Star	25.383	1975	3.950.000	Έλληνες
Sirena	2.190	1974	500.000	Έλληνες
Bayovar	92.145	1976	8.000.000	Global Oce- an
Broomsgaard				
Star	92.130	1975	2.300.000	Έλληνες
Solimar	61.335	1981	14.500.000	Κινέζοι

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Nortween Mer- chant	14.665	1977	2.700.000	Δανοί
Neptune Cypri- ne	16.910	1977	3.000.000	A. Ανατολή
Luso Ana	14.797	1976	2.300.000	Άγνωστοι
Lady of Lorne	15.134	1972	1.200.000	Ταϊλανδοί
Neptunian	15.106	1972	1.100.000	Auction

Otto Parrelada	14.930	1985	6.250.000	Έλληνες
----------------	--------	------	-----------	---------

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Koeptinsee	7.300	1978	1.775.000	N. Κορέας
Fifesensee	7.309	1978	1.750.000	N. Αφρικής
Staffetta				
Adriatica	4.736	1969	2.500.000	Αιγύπτιοι
Golden Valley	6.530	1975	1.250.000	Κινέζοι
Paraguay Tra- der	4.151	1983	3.700.000	Κινέζοι
Paraguay Mer- chant	4.151	1983	3.700.000	Κινέζοι
Nyhavn (LPG)	15.230	1968	3.000.000	Έλληνες
Turgut Reis	7.231	1985	3.500.000	Τούρκοι
Phoenician				
Flag	3.203	1953	810.000	Άγνωστοι
Myrsinidi	7.923	1977	3.000.000	Κινέζοι
Maersk Kent	12.993	1978	enblock	Σουηδοί
Maersk Essex	12.993	1978	14.800.000	Σουηδοί
Max Cictory	7.3250	1972	1.200.000	Κινέζοι

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Seatank	32.615	1973	72,50	Τούρκοι
Ore Stream	126.638	1971	111,5	Ισπανοί
Galini	12.369	1966	150	Κινέζοι
Al Sharifa	53.281	1961	172	Ινδοί
Novelty	233.399	1973	140	B' Desh
Pulkownik Dabek	12.259	1970	162	Ινδοί
Piya I	15.709	1964	150	Κινέζοι
Hang Shing	12.308	1964	159	Ινδοί
Moskva	9.427	1960	215	Ινδοί
Daphne	14.339	1967	149	Ινδοί
Legacy	267.898	1971	138	B' Desh
Aurelta	16.540	1967	160	Ινδοί
Amfitriti	12.298	1966	158	Ινδοί
Ian Shut	9.000	1966	106	Κινέζοι
Amasra 7	56.140	1969	—	Κινέζοι
Euro Leader	80.758	1969	167	Ινδοί
Montemuro	132.348	1978	150	Κινέζοι
Venture	96.981	1967	159	Ινδοί
Cotopaxt	13.811	1969	170	Ινδοί

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 — Οκτώβριος 1972

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Porsanger	TW	8.600	1958	820.000
Balzac	TW	4.160	1955	490.000
Brita	BC	46.850	1967	7.250.000
Condo	BC	42.800	1957	3.788.000
Sept Isles	BC	31.100	1955	600.000
Tresfonn	BC	19.072	1960	2.130.000
Krossfonn	BC	18.971	1961	2.130.000
Bergebig	MT	149.513	1966	15.000.000
Majorian	MT	26.400	1951	545.000
Avanti	MT	21.000	1957	1.000.000
Agneta Billner	MT	20.880	1960	2.000.000
Wirma	MT	19.816	1952	380.000
Stolt Artemis	MT	16.970	1956	1.110.000
Sydfonn	LP	4.888	1965	1.400.000

Πριν 10 χρόνια — Οκτώβριος 1982

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
France Maru	TW	14.196	1967	1.480.000
Bougainville	TW	13.723	1967	1.100.000
African Diamond	TW	12.673	1967	1.000.000
Itabera	TW	12.676	1972	1.900.000
Fuji Clipper	TW	8.903	1976	1.980.000
Golden Cameo	BC	79.760	1974	6.500.000
Sorrento	BC	67.901	1967	1.300.000
Shozui Maru	BC	59.410	1969	4.000.000
World Trader	BC	37.522	1967	1.300.000
Karaiskaki	BC	31.036	1965	1.200.000
Ocamar	BC	29.562	1972	2.400.000
Irish Larch	BC	26.510	1973	4.400.000
Star Oriole	BC	26.369	1973	4.600.000
Norse Carrier	BC	26.204	1974	3.900.000
Alaric	BC	25.749	1963	25.749

Ken Grove	BC	17.032	1974	2.500.000
Montrose	BC	18.112	1968	3.650.000
Kian An	BC	16.009	1962	400.000
Sawako	MT	82.253	1982	17.000.000
Howard	MT	67.564	1965	1.500.000
Barcola	MT	39.950	1963	1.000.000
Esso Bahamas	MT	31.100	1972	6.700.000
Diamond Arrow	MT	11.910	1980	6.300.000

Πριν 1 χρόνο — Οκτώβριος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Frontier Wind	TW	24.380	1978	5.200.000
Ruben Martinez	TW	15.840	1982	4.500.000
Happy Chance	TW	14.971	1974	2.450.000
Felicia	BC	111.122	1979	22.000.000
Brage	BC	81.028	1968	4.700.000
Petrina	BC	63.997	1977	12.500.000
Priamos	BC	60.548	1970	6.500.000
Fjord Trader	BC	50.550	1974	6.000.000
Orient River	BC	43.664	1989	22.000.000
Angelic Hope	BC	41.000	1987	20.500.000
Angelic Power	BC	41.000	1987	20.500.000
Hansa Economist	BC	39.722	1976	8.000.000
Mingjade	BC	38.056	1983	13.600.000
Olympic Dignity	BC	29.224	1985	12.800.000
Olympic Leader	BC	27.120	1977	6.700.000
Wani Hill	BC	35.434	1978	8.750.000
Kyrenia	BC	26.101	1971	3.100.000
Tokio Commander	BC	25.589	1985	11.000.000
Seamaster	BC	23.308	1985	11.000.000
Vela	BC	23.000	1982	8.500.000
Lancelot Sun	BC	22.245	1980	7.200.000
Mathew	BC	230.300	1971	2.300.000
C.S. Ocean	BC	18.317	1977	4.800.000
William Shakespe-				
re	BC	16.171	1978	enblock
Florenz	BC	16.171	1977	8.500.000
Norwdwelle	BC	7.600	1979	6.300.000
Brooklyn	TT	222.281	1973	10.400.000
Fromentera	OBO	75.075	1974	9.600.000
Dairin	MT	41.133	1973	6.850.000
Astramar II	MT	30.616	1973	6.850.000
Astra Patagonia	MT	22.697	1974	4.850.000
Oriental Leo	MT	6.769	1986	7.250.000

TAMPIKO - MEXICO

ABASTOS MARITIMOS

- COMPETITIVE SHIP REPAIRS AND SUPPLY OF SPARE PARTS
— DRYDOCKING AND AFLOAT REPAIR FACILITIES
FOR VESSELS UP TO (0.000 TONS D.W.

AGENTS IN GREECE:
APCO MARITIME S.A.
153 Kolokotroni Str.
GR - 185 36 Piraeus

Tel.: 01-4282802 (6 lines)
Fax: 01-4282803
Tlx: 21 2266 SMSA.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΑΡΚΕΤΟΙ άνθρωποι της Ναυτιλίας — και δεν εννοούμε μόνον της Ελληνικής — εξέφραζαν από αρκετόν καιρό φόβους ότι οι μανδρινόι της ΕΟΚ όχι μόνον δεν θα ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα της Ναυτιλίας αλλά θα δημιουργούσαν και νέα προβλήματα. Ήδη οι φόβοι αυτοί επιβεβαιώνονται — οι μανδρινόι της ΕΟΚ ετοιμάζονται, όπως προκύπτει από σχόλιο με τον τίτλο: «Τα υποσυντήρητα πλοία» που δημοσιεύεται στις πρώτες σελίδες του παρόντος τεύχους, για παρεμβάσεις ακόμη και σε όσα έχουν θεσπισθεί (έπειτα από μακροχρόνιες συζητήσεις και διαβουλεύσεις και συστηματική βάση) με Κανονισμούς του ΙΜΟ ή και με Διεθνείς Συμβάσεις.

Πρόσχημα: Η εξέλιξη των υποσυντηρήτων πλοίων, αλλά στην ουσία ή ανάληψη από αυτούς ενός ακόμη ελέγχου για να συγκεντρώσουν στα χέρια τους την ισχύ που απαιτεί η καμαρίλα των Βρυξελλών.

ΚΑΠΟΙΟΝ ΑΝΑΛΟΓΟ έλεγχο της Ναυτιλίας και ειδικότερα του πλοίου επιδιώκουν και οι ναυτιλιακές βιομηχανίες οι οποίες με το πρόσχημα της βελτίωσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος παρουσιάζουν συνεχώς μηχανήματα και προϊόντα που κάνουν την ίδια δουλειά με τα προϋπάρχοντα, αλλά εμφανίζονται σαν «νέα» για να «φορτώνονται» στα πλοία. Για του λόγου του ασφαλές παραθέτουμε απόσπασμα από ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ αναφορικά με το φόρουμ των ναυτιλιακών βιομηχανιών, το οποίο συνήλθε στη Γένοβα στις 28 και 29 Οκτωβρίου, στο οποίο επισημαίνεται ότι «στη σύνοδο αυτή θα εξετασθούν και θα υιοθετηθούν προτάσεις που αφορούν θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος και ναυτιλιακής πολιτικής γενικότερα» — δηλαδή οι ναυτιλιακές βιομηχανίες θα χαράζουν και θα επιβάλλουν

ναυτιλιακή πολιτική, που δεν χρειάζεται να είσαι σοφός για να αντιληφθείς σε τι θα αποβλέπει...

ΛΕΓΕΤΑΙ ότι ο κυβερνητικός παράγοντας που στη διάρκεια συζητήσεως με εφοπλιστές διατύπωσε την ερώτηση «έτσι κάνετε εσείς τα λεφτά;» είναι ο πρώην Υπουργός Οικονομικών και νυν Εμπορίου και Ενεργείας και Βιομηχανίας κ. Γιάννης Παλαιοκρασσάς, ο οποίος πριν ασχοληθεί με την πολιτική είχε στενούς δεσμούς, ή μάλλον άμεση σχέση, με τη Ναυτιλία. Και αυτό είναι εκείνο που στην προκειμένη περίπτωση προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση.

Η ΣΤΗΛΗ που είχε εκφράσει αντιρρήσεις για την παράδοση του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στην αναξιόπιστη ελληνική δημόσια διοίκηση εκφράζει τώρα όχι πλέον ευχές να μην επαναληφθεί και στην περίπτωση αυτή εκείνο που έγινε με ανάλογες προσφορές ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας προς το κοινωνικό σύνολο, αλλά βαθύτατες ανησυχίες για την τύχη αυτού του θαυμάσιου — και πολύτιμου, από πολλές απόψεις, για τη χώρα — δημιουργήματος του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης», την πορεία του οποίου παρακολουθεί από πολύ κοντά.

ΟΡΙΣΜΕΝΟΙ ζήτησαν να κατονομάσουμε τους επώνυμους που παρά το γεγονός ότι και αυτοί απέκτησαν από το θαλάσσιο εμπόριο πλούτο που μετρίεται με δισεκατομμύρια δολάρια δεν έχουν προχωρήσει σε έργα ευποιΐας, όπως, λόγου χάρη το Ωνάσειο Καρδιο-

χειουργικό Κέντρο ή τη πτέρυγα Διαμαντή Πατέρα στον «Ευαγγελισμό», αλλά ούτε έχουν κάνει προς τον τόπο κάποια ανάλογη προσφορά σαν την πολιτιστική προσφορά των Γουλανδρήδων. Πολλά ονόματα έρχονται εύκολα στο στόμα, ονόματα που μπορεί όμως να τα βρει και ο καθένας.

Ο ΦΙΛΑΤΑΤΟΣ καπτάν Ηλίας Κασαρός δεν περιορίσθηκε να συναντήσει τους πολυάριθμους φίλους του στην Ελλάδα, όπως είχε σημειώσει η στήλη στην προηγούμενη έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών». Ανάλογη συνάντηση είχε και με τους πολυάριθμους φίλους του στο Λονδίνο στους οποίους πρόσφερε μια ζεστή βραδιά στη «Mayfair Greek Taverna», στο νούμερο 5-6 της Dow Street, που διευθύνει με επιτυχία ο Δημήτρης Γιαννής.

Και στις δύο περιπτώσεις — και στη συνάντηση στην Ελλάδα που πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερη επιτυχία στο κέντρο «Ίμερος», και στη συνάντηση του Λονδίνου — το κύριο χαρακτηριστικό ήταν η θερμή και φιλική ατμόσφαιρα που είχε δημιουργήσει ο Καπτάν Ηλίας.

ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ τη πρόσφατη επίσκεψη σπουδαστών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου που λειτουργεί υπό την αιγίδα του ΙΜΟ στο Μάλμο της Σουηδίας, η στήλη ενδιαφέρθηκε να μάθει τον αριθμό των Ελλήνων που φοίτησαν στο εν λόγω Πανεπιστήμιο καθώς και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εγγραφούν και να φοιτήσουν οι ενδιαφερόμενοι σ' αυτό το ανώτατο ναυτιλιακό εκπαιδευτικό ίδρυμα. Λοιπόν, από τη σχετική έρευνα

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΔΙΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΟΡΟΦΟΣ 100 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΑ ΕΠΙ
ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 37 & ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Τηλ. 4521634 - 4119633 - 0271/93360

έχει προκύψει ότι μόνον ένας Έλληνας έχει φοιτήσει ως τώρα στο εν λόγω Πανεπιστήμιο, αλλά δυστυχώς το όνομά του δεν κατέστη δυνατόν να εντοπισθεί προς το παρόν.

Εν πάση περιπτώσει, όπως προκύπτει από επιστολή με ημερομηνία 12 Αυγούστου που απηύθυνε προς την ελληνική πρεσβεία του Λονδίνου ο γενικός γραμματέας του IMO κ. W.A. O' Neil το Πανεπιστήμιο που έχει κινήσει τις διαδικασίες για την εγγραφή σπουδαστών για το εκπαιδευτικό έτος 1993, θα δεχόταν με ιδιαίτερη χαρά και αιτήσεις ενδιαφερομένων από ανεπτυγμένες χώρες, διότι προσδοκά ότι με τη συμμετοχή σπουδαστών από ανεπτυγμένες χώρες η επιτυχία του θα γίνονταν περισσότερο αξιόλογη. Ως εκ τούτου, υπογραμμίζει ο κ. O' Neil, επιζητώ τη δική σας βοή-

θεια και συνεργασία ώστε να υπάρξει η (επιβαλλόμενη) ενημέρωση σχετικά με το Διεθνές Πανεπιστήμιο του Μάλμο για προσέλκυση σπουδαστών από ανεπτυγμένες χώρες (και κατά συνέπεια και από τη δική σας, δηλαδή την Ελλάδα, προσθέτουμε εμείς).

Λοιπόν, το Υπουργείο Ναυτιλίας, στο οποίο περιήλθε μέσω της πρεσβείας μας στο Λονδίνο ή ανωτέρω επιστολή του κ. O' Neil την κοινοποίησε με ημερομηνία 24 Σεπτεμβρίου στις ΑΔΣΕΝ, τα ΚΕΣΕΝ, τα Δημόσια Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού καθώς και στους οργανισμούς λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, το Υπουργείο Παιδείας, το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά εμείς μέχρι τώρα δεν είδαμε να γίνεται η καμπάνια που κατά την αντίληψή μας χρειάζεται

για να υπάρξει η προσέλκυση όσο είναι δυνατόν περισσότερων Ελλήνων.

Πριν κλείσουμε, να προσθέσουμε ότι ο κ. O' Neil στην προαναφερθείσα επιστολή του επισημαίνει ότι οι απόφοιτοι του Διεθνούς Ναυτικού Πανεπιστημίου που στο τέλος του τρέχοντος έτους θα ανέρχονται σε 800 περίπου, έχουν καταλάβει θέσεις κλειδιά σε όλο τον κόσμο στη ναυτική εκπαίδευση, στη ναυτική διοίκηση και ασφάλεια καθώς και στη ναυτιλιακή διοίκηση και διοίκηση λιμένων και ως εκ τούτου τίθεται ευθέως το ερώτημα μήπως για τον λόγο ακριβώς αυτόν επιβλήθηκε η σιωπή που υπήρξε γύρω από το θέμα της προσελκύσεως σπουδαστών από την Ελλάδα;

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

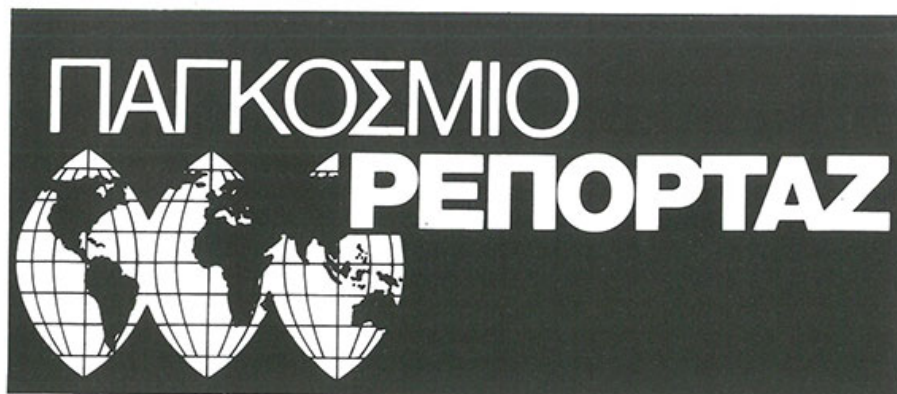
- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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



ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑ

Για την χαρτογράφηση των ωκεανών

Ο αμερικανογαλλικός δορυφόρος *Torrex/ Poseidon* που εκτοξεύθηκε τον περασμένο Ιούνιο, κάτω από τον επιστημονικό συντονισμό του Ωκεανογραφικού Εργαστηρίου Πράουντμαν, του Μπέρκενχεντ της βορειοδυτικής Βρετανίας, θα καταγράψει τα στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη αθέατης βαρύτητας και των δυνάμεων των κυκλοφορούντων υδάτων και θα μετρήσει το ύψος της επιφάνειας της θάλασσας με μια άνευ προηγουμένου ακρίβεια 0,2 μ. με τη χρήση ακτίνων ραντάρ και από ύψος 1.300 χιλιομέτρων. Όταν οι Βρεταννοί εμπειρογνώμονες βαθμονομήσουν την ακρίβεια του δορυφόρου οι επιστήμονες θα μπορούν να δουν ακόμη και πολύ μικρές μεταβολές πάνω σε ολόκληρους ωκεανούς, και να επαναλαμβάνουν αυτές τις ανιχνεύσεις σε συχνά χρονικά διαστήματα.

Ετσι, τόσο οι βραχυπρόθεσμες όσο και οι μακροπρόθεσμες μεταβολές στην κυκλοφορία των υδάτων θα χαρτογραφη-

θούν και θα υποβληθούν σε συγκρίσεις. Χάρη στα δεδομένα αυτά θα δημιουργηθούν μεγάλης ακριβείας πρότυπα της κυκλοφορίας των υδάτων των ωκεανών από τα οποία θα μπορούν να γίνονται καλύτερες κλιματολογικές προβλέψεις.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Η ποτάμια οδός Παρανά - Παραγουάης

Μετά την υπογραφή τον περασμένο Ιούνιο, συμφωνίας ποτάμιων μεταφορών του συστήματος *Parana - Paraguay* (*Hidrovia*) μεταξύ Βολιβίας, Βραζιλίας, Παραγουάης, Ουρουγουάης και Αργεντινής, επιλύονται θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και έγινε ένα σημαντικό βήμα προς την εξασφάλιση ελεύθερας ναυσιπλοΐας (*cabotage*) για τα πλοία των πέντε παραποταμίων χωρών. Επίσης συμφωνήθηκε ότι πρέπει να γίνουν έργα για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, για πλοία βυθίσματος 10 ποδών.

Το ποτάμιο αυτό σύστημα θα έχει συνολικό μήκος 3.442 χλμ., θα επιτρέψει

την πρόσβαση της Βολιβίας στον Ατλαντικό Ωκεανό και θα διευκολύνει παράλληλα την εξαγωγή Βραζιλιανής σόγιας.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Νέα ζώνη ελεύθερου εμπορίου

Οι οικονομικοί υπουργοί των χωρών του Συμφώνου της Νοτιοανατολικής Ασίας (*Asean*), έδωσαν πρόσφατα από τις Φιλιππίνες το «πράσινο φως» για την επίσημη ενός σχεδίου που προβλέπει μείωση δασμών και το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για τη δημιουργία μιας ζώνης ελεύθερου εμπορίου στην περιοχή, μέσα στα 15 προσεχή χρόνια.

Εκφράζοντας τις ανησυχίες τους για το αδιέξοδο των συνομιλιών της GATT, οι υπουργοί του Συμφώνου *Asean* συμφώνησαν να επιταχύνουν τη μείωση των δασμών σε 15 προϊόντα από τις αρχές του 1993.

Τα 15 προϊόντα προτεραιότητας, στα οποία θα γίνει εσπευσμένως μείωση των δασμών, είναι τα σπορέλαια, το τσιμέντο, πετροχημικά, φαρμακευτικά προϊόντα, λιπάσματα, πλαστικά, προϊόντα, λιπάσματα, δέρματος, πούλπας, κλωστοϋφαντουργίας, κεραμικής, υαλουργίας, πολυτίμων λίθων και χρυσοχοΐας, χαλκού, ηλεκτρονικών και επίπλων.

Συμφώνησαν, επίσης, σε συνάντηση που θα έχουν τον ερχόμενο Ιανουάριο, να ιδρύσουν μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου μειώνοντας κατά 5% ετησίως, μέχρι το έτος 2008, τους δασμούς των προϊόντων που διακινούνται μεταξύ των κρατών - μελών. Μέλη του Συμφώνου *Asean* είναι το Μπρουνεϊ, η Ινδονησία, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, η Σιγκαπούρη και η Ταϊλάνδη.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932

Fax: 313-7553

Tlx: 27003/23867/21017/21331 FAROS AR

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

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones 4224765 (6 lines)

Telex: 21 2884 GENI GR.

Fax: 413 1314

A.O.H.: 6524166

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 _____ αντίτυπα ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΞ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

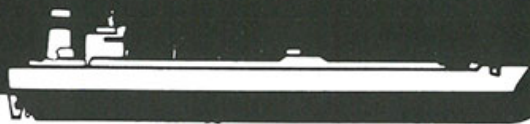
Εστωκίζεται Επιταγή: Δρχ. 24.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

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: Παραγγελίες μπορούν να ζητηθούν με FAX: (01) 412 33 36,
ή τηλεφωνικώς στα: (01) 417 6658 - 412 2537, ώστε να διεκπεραιωθούν εντός 24ώρου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Αξιωματούχος της ΕΟΚ στο YEN

Θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος τα οποία απασχολούν το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εξετάστηκαν στη διάρκεια συναντήσεως του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη και του επικεφαλής της Ναυτιλιακής Διευθύνσεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Β.Α. Μπλόνκ.

Η συνάντηση αυτή έγινε στο πλαίσιο ειδικής απαστολής του κ. Μπλόνκ στο υπουργείο Ναυτιλίας όπου είχε ειδικότερες και λεπτομερείς συζητήσεις επί ευρέως φάσματος ναυτιλιακών θεμάτων που απασχολούν σήμερα την Κοινότητα.

Συνάντηση Παυλίδη με Αυστραλό Υπουργό

Ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος εξετάστηκαν στη διάρκεια συναντήσεως του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη και του Υπουργού Εξωτερικών της Αυστραλίας κ. Έβανς.

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, δύο αιτήσεις για την εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

— «Ολύμπικ Μέντωρ», μπάλκερ, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 17.879 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Mirastar Maritime Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Κίρστεν», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Kirsten Maersk» υπό σημαία Δανίας, 158.475 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Newton Gulf Navigation Company Ltd.» (Kristen Navigation Inc.).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του αφραμαξ τάνκερ «Chevron Meteor» 137.000 τον. d.w., 61.000 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, IGS/ COW έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το «Star Hero» 154.448 τον. d.w., 88.255 τον. γκρός, ναυπήγησης 1991 στην Κωνσταντζα, IGS/COW, έναντι τιμής 14 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «World Texas» 53.545 τον. d.w., 25.727 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, IGS/ SBT, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε κυπριακά συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Πανκάρ Ιντομιτάμπλ» 77.996 τον. d.w., 39.219 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Ρέιντζερ» 26.600 τον. d.w., 14.733 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Βασσιλική II» 26.596 τον. d.w., 14.671 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νορβηγικού δεξαμενοπλοίου «Team Carrier» 40.490 τον. d.w., 22.585 τον. γκρός, γιουγκοσλαβικής ναυπήγησης 1982, IGS/ COW / SBT, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Μάλτας επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Ρέα Ση» 2.800 τον. d.w., 1.573 τον.

γκρός, ελληνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 1,3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Άννα» 26.700 τον. d.w., 15.969 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Φιλιππίνων παναμαξ μπάλκερ «Co-op Granel» 60.529 τον. d.w. 29.876 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 8,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το υπό νορβηγική σημαία μπάλκερ «Belcar-go» 110.444 τον. d.w. 60.570 τον. γκρός, νορβηγικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολλαρίων, στην οποία περιλαμβάνεται ναύλωση «γυμνού πλοίου» για περίοδο 4 ετών, προς δολ. 8.750 την ημέρα.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό σημαία Μπαχάμας μπάλκερ «Χρυσοβαλάντου» 29.750 τον. d.w., 17.722 τον. γκρός, βελγικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε αλλοδαπούς επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας ελληνόκτητο μπάλκερ «Διαμαντής Π.» 15.243 τον. d.w., 9.048 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής 1,3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό σημαία Παναμά μπάλκερ «Γκλόμπ-παλ Σήχορς» 24.500 τον. d.w., 15.064 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων, στην οποία περιλαμβάνεται χρονοναύλωση του πλοίου μέχρι τον επόμενο Ιούνιο, προς δολ. 5.750 την ημέρα.

— Σε Έλληνες τέλος περιήλθε το γιουγκοσλαβικό μπάλκερ κάρριερ «Κομίν» 30.084 τον. d.w. 18.329 τον. γκρός, ναυπήγησης στο Σπλίτ το 1979, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγό-

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

1) ΥΔΡΟΦΟΡΑ — ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΗ
440 HP ΜΕ Π.Γ.Ε. ΚΥΒΙΚΑ 200.
ΤΙΜΗ 16 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ

2) ΣΛΕΠΙ ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟ GASOIL ΜΕ Π.Γ.Ε.
ΤΙΜΗ 12 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝ. 800.

Πληροφορίες: κ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
Τηλ.: 0721/82891 και 82465

ρασαν το υπό κυπριακή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Νόβελτ» 117.178 τόν. γκρός, 33.150 τόν. βάρους, αντί δολ. 140 ανά τόννο.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το υπό σημαία Ν. Μάρσαλ μικτό στροβιλοκίνητο πλοίο «Κόμπας Ρόουζ» 120.734 τόν. γκρός, 39.000 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1973, αντί δολ. 137,50 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης στην Κίνα κατέληξε το υπό κυπριακή σημαία μικτό πλοίο «Νόρδερν Στάρ» 45.752 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 147 ανά τόννο βάρους.

— Τέλος, σε Τούρκους διαλυτές επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σήτανκ» 18.661 τόν. γκρός, 7.120 τόν. βάρους αντί δολ. 72,50 ανά τόννο.

Η Υποεπιτροπή Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων

Από τις 18-23 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 44η Σύνοδος της Υποεπιτροπής Μεταφορών Επικινδύνων Φορτίων του IMO στην οποία μεταξύ άλλων συζητήθηκαν θέματα τροποποίησης και εφαρμογής του Διεθνούς Κώδικα συσκευασμένων επικινδύνων φορτίων, η εφαρμογή του Παραρτήματος III της Δ.Σ. MARPOL 73/78, η διασυνοριακή μεταφορά αποβλήτων δια θαλάσσης, ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα κ.α.

Επίσης στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε από 26 έως 30 Οκτωβρίου 1992 η 33η Σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, στην οποία συζητήθηκαν:

— Η υφιστάμενη κατάσταση των Δ.

Συμβάσεων με αντικείμενο την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

— Η πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο στα πλαίσια της απόφασης Α. 675 (16) (Σχεδίαση νέων Δ/Ξ).

— Η πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο από πλοία εκτός των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου.

— Η εφαρμογή των Παραρτημάτων III, IV και V της ΔΣ MARPOL 73/78 και τροποποιήσεις του Κώδικα IMDG για να καλύψει κινδύνους ρύπανσης.

— Η εγκατάσταση ευκολιών υποδοχής.

— Η πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία, περιλαμβανομένης της ποιότητας του καυσίμου πετρελαίου.

— Τα εγχειρίδια αντιμετώπισης της ρύπανσης και

— η εφαρμογή της Σύμβασης OPEC και των σχετικών αποφάσεων που τη συνοδεύουν κλπ.

U.S. Oil Pollution Act

Αναφορικά με το διαρκώς εξελισσόμενο θέμα της νέας αντιρρυπαντικής νομοθεσίας των ΗΠΑ (OPA '90), η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι υπάρχει στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. νέα αναφορά με τις εξελίξεις στις νομοθεσίες των ακόλουθων Πολιτειών:

Alaska, California, Connecticut, Florida, Indiana, Maine, Maryland, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York, North Carolina, Oregon, Puerto Rico, U.S. Virgin Islands, Washington, καθώς και το αναθεωρημένο Statute της Maryland όσον αφορά τις πετρελαιοκηλίδες, τους τροποποιημέ-

νους Κανονισμούς για California και Florida και κανονισμούς περί Standards ποιότητας του αέρα του New Jersey.

Υποναύαρχος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής στην Ελλάδα

Μετά από πρόσκληση της HELMEPA, έφθασε χθές στην Ελλάδα ο Αμερικανικός υποναύαρχος Α.Ε. Hennen, διευθυντής της Αμερικανικής Ακτοφυλακής σε θέματα Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.

Σε ειδική εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί το πρωί της Τρίτης 3 Νοεμβρίου, στην αίθουσα της μόνιμης έκθεσης της HELMEPA, ο υποναύαρχος Hennen θα παρουσιάσει στα μέλη της Ένωσης και εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας τις νέες εξελίξεις στους τομείς Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος στο πλαίσιο της θεσμικής συνεργασίας της HELMEPA με την Αμερικανική Ακτοφυλακή.

Σύνοδος της Επιτροπής Ναυτιλίας της UNCTAD

Στα πλαίσια της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) θα συνέλθει από 2-6 Νοεμβρίου στη Γενεύη η Επιτροπή Ναυτιλίας της UNCTAD που θα εξετάσει το σχέδιο προγράμματος των εργασιών της που εκπόνησε η Γραμματεία της UNCTAD όσον αφορά τη Ναυτιλία για την τετραετία 1992-96.

Η εκπαίδευση πρακτικών πλοίαρχων και μηχανικών

Από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλη Α. Παυλίδη υπεγράφη και προωθείται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση ο Κανονισμός Εκπαίδευσης των τμημάτων Πρακτικών Πλοίαρχων και Πρακτικών Μηχανικών ΚΕΣΕΝ, που είχαν μεν ιδρυθεί από έτών αλλά είχαν τεθεί όμως σε λειτουργία.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτόν, η επιδοτούμενη εκπαίδευση των υποψηφίων πρακτικών πλοίαρχων — μηχανικών περιλαμβάνει δύο κύκλους σπουδών, συνολικής διάρκειας 31 εργασιμων ημερών συν επτά εργάσιμες ημέρες για κάθε κύκλο για διενέργεια εξετάσεων.

Στα εν λόγω τμήματα έχουν δικαίωμα εγγραφής και φοίτησης οι υποψήφιοι πρακτικοί πλοίαρχοι και μηχανικοί, που είναι κάτοχοι απολυτηρίου Γυμνασίου ή αποδεικτικού αποφοίτησης από την Γ' τάξη εξαταξίου Γυμνασίου παλαιού τύπου ή ισότιμης σχολής και έχουν έξι χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας καταστρώματος ή μηχανής αντίστοιχα, καθώς και τις λοιπές προϋποθέσεις 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

προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Κοινή επιχείρηση τουριστικής ναυτιλίας

Την έναρξη των εργασιών της κοινής επιχείρησης εκμετάλλευσης κρουαζιεροπλοίων «Celebrity Cruise Lines Inc.» ανακοίνωσαν οι δύο ναυτιλιακές εταιρίες Overseas Shipholding Group και Chandris Cruise Division.

Η νέα επιχείρηση θα διαθέτει στόλο από έξι κρουαζιερόπλοια τα οποία θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα προγράμματα της Celebrity Cruises και Fantasy Cruise.

Όπως είναι ήδη γνωστό ο Όμιλος Χανδρή συνεισέφερε στην κοινή επιχείρηση έξι κρουαζιερόπλοια, από τα οποία τα τρία υπερπολυτελή, «Ζενίθ» ναυπηγήσεως 1992, «Ορίζων» ναυπηγήσεως 1990 και το «Μερίντιαν» μετασκευής 1990, ενώ η OSG συνεισέφερε το ποσό των 220 εκατομμυρίων δολλαρίων σε μετρητά, που θα χρησιμοποιηθεί κυρίως για την μελλοντική επέκταση του στόλου της νέας εταιρίας. Τα περιουσιακά στοιχεία της Celebrity Cruise Lines Inc., υπολογίζονται ότι ξεπερνούν τα 800 εκατ. δολλάρια.

Οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες στα λιμάνια των ΗΠΑ

Σύμφωνα με πρόσφατο Κανονισμό των ΗΠΑ, (U.S. Longshoremen Rule-making) περιορίζεται η δυνατότης εκτέλεσης ορισμένων φορτοεκφορτωτικών εργασιών από τα αλλοδαπά πληρώματα πλοίων, όπως αναφέρονται στο 1990 US Immigration Act.

Συγκεκριμένα ο Κανονισμός αυτός απαγορεύει σε αλλοδαπά μέλη του πληρώματος να εκτελούν τέτοιου είδους εργασίες, όταν ευρίσκονται σε αμερικανικούς λιμένες, με τις κατωτέρω εξαιρέσεις:

— Για επικίνδυνα φορτία χύδην (τα πλοία που μεταφέρουν ξηρά φορτία χύδην θα πρέπει να προσκομίζουν ένα μανιφέστο επικίνδυνου φορτίου).

— Όπου υπάρχει συλλογική σύμβαση του συγκεκριμένου λιμένος, η οποία να καλύπτει τουλάχιστον το 30% των τοπικών longshoremen και η οποία να επιτρέπει την εκτέλεση των εργασιών αυτών από αλλοδαπά πληρώματα.

— Όπου, παρά την μη ύπαρξη συλλογικής συμβάσεως η χρησιμοποίηση αλλοδαπών πληρωμάτων για φορτοεκφορτωτικές εργασίες είναι σύμφωνη με την ισχύουσα πρακτική, οπότε το πλοίο θα πρέπει να καταθέσει μια βεβαίωση.

— Όταν η φόρτωση / εκφόρτωση γίνονται δια αυτόματων συστημάτων (self unloading conveyor belts ή vacuum actuated).

— Όταν υπάρχουν αμοιβαίοι διακανι-

σμοί μεταξύ της χώρας σημαίας του πλοίου όσον και της χώρας της πλειοψηφίας των πλοιοκτητών (majority ownership), δηλαδή εάν τα πληρώματα επί αμερικανικής σημαίας πλοίων δύνανται να εκτελέσουν φορτοεκφορτωτικές εργασίες στους λιμένες και των δύο αυτών χωρών.

Όσον αφορά τα ελληνικής σημαίας πλοία σημειώνεται ότι δεν υπάρχει πρόβλημα εφαρμογής του Κανονισμού δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των χωρών οι οποίες απαγορεύουν φορτοεκφορτωτικές εργασίες στους Αμερικανούς ναυτικούς στους λιμένες τους.

Η διοίκηση του ΟΛΠ

Στις 16 Οκτωβρίου, παρουσία του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ κ. Φώτη Χρηματόπουλου ορκίσθηκαν και ανέλαβαν τα καθήκοντά τους οι κ. Βασίλης Κούτσης ως πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και ο κ. Νικόλαος Παπαδόγκωνας ως προϊστάμενος υπηρεσιών του ιδίου Οργανισμού.

Στο Ντουμπάϊ τα γραφεία του ABS για τη Μέση Ανατολή

Η ναυτιλιακή ανάπτυξη της περιοχής της Μέσης Ανατολής και η ανάγκη εξυπηρέτησης των ειδικών αναγκών της οδήγησε τον Αμερικανικό Νηογνώμονα στην απόφαση να εγκαταστήσει στο Ντουμπάϊ την έδρα του που θα ασχολείται αποκλειστικά με θέματα Μέσης Ανατολής. Με έδρα το Ντουμπάϊ λόγω της κεντρικής γεωγραφικής του θέσης και της καλής σύνδεσης με τις χώρες της περιοχής αλλά και με την Ευρώπη, το νέο παράρτημα θα είναι υπεύθυνο για τις χώρες του Μπαχρέϊν, του Ιράν, του Ιράκ, της Ιορδανίας, του Κουβέϊτ, του Ομάν, του Πακιστάν, του Κατάρ, της Σαουδικής Αραβίας, των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και της Υεμένης. Η λειτουργία του νέου παραρτήματος αρχίζει από σήμερα και το διευθύνει ο κ. Γιώργος Γαρδιακάς.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

• Οι πλοίαρχοι: Δημήτριος Στασινόπουλος στη Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως, Βασ. Τσανάκης στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων και Δημ. Παγιαβλάς στη Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ.

• Ο αντιπλοίαρχος Ηλίας Γεωργουλέας υπολιμενάρχης στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

• Ο ανθυποπλοίαρχος Ν. Γεωργέλος στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ.

Με προεδρικό Διάταγμα που δημο-

σιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν:

• Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι: Γ. Ατσάρος, Σ. Γκουγκούδης, Γ. Τσιλιβίγκος, Ν. Δρυμούσης και Α. Οικονόμου.

• Στα βαθμό του σημαιοφόρου οι ανθυπασπιστές: Ε. Βενετσανάκης, Ε. Βλάχος, Μ. Φράττης, Κ. Πετρίδης, Γ. Ιβόπουλος, Α. Λυμπερίδης, Σ. Βογιατζής, Α. Γκορίτσας, Σ. Μερμήγκης, Α. Ελευθερίου, Μ. Σελλάς, Γ. Τραμπάκουλας και Α. Καρκαφίρη.

Πως θα καταγγέλλονται οι πειρατικές επιθέσεις

Ο International Maritime Organisation (IMO) αναγνωρίζοντας την σοβαρότητα του προβλήματος των πειρατικών επιθέσεων και ενόπλων ληστειών εναντίον πλοίων, και δεδομένου ότι οι επιθέσεις είναι στην πραγματικότητα πολύ περισσότερες από εκείνες που φθάνουν στην δημοσιότητα, εξέδωσε ειδικό «έντυπο αναφοράς» του συμβάντος, στο οποίο σημειώνονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία πλοίου και περιοχής όπου συνέβη η επίθεση, ώστε να συγκεντρωθούν όσο το δυνατόν περισσότερες καταγγελίες κρατών μελών του Οργανισμού, ούτως ώστε το έργο του να καταστεί περισσότερο αποτελεσματικό.

Πρέπει συνεπώς, οι διαχειρίστριες εταιρίες να προμηθεύσουν όλα τα πλοία τους με το «έντυπο αναφοράς», το οποίο σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης πρέπει να συμπληρώνεται και να ταχυδρομείται στο Υπουργείο Ναυτιλίας ή στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η διακίνηση εμπορευμάτων από την Nedlloyd

Σύμφωνα με ανακοίνωση της πρακτορειακής εταιρίας «Φέλιξ Κάουκι & Υιός Ναυτιλιακή και Μεταφορική Α.Ε.», η διακίνηση εισαγωγικών εμπορευμάτων στον Ελλαδικό χώρο, με την εταιρία τακτικών γραμμών Nedlloyd, σημείωσε σημαντική άνοδο της τάξεως του 30% κατά το τελευταίο τρίμηνο.

Κατά τον νέο διευθυνόντα σύμβουλο της «Φέλιξ Κάουκι» κ. Σ. Κωνσταντινίδη, η ανοδική πορεία των διαμετακομιστικών εργασιών της εταιρίας οφείλεται στην πλήρη αναδιοργάνωσή της, βάσει νέων προδιαγραφών που θέσπισε η Nedlloyd.

Νέα διοίκηση

Νέα διοίκηση εξελέγη στον Σύνδεσμο Ναυτιλιακής Συνεργασίας και Αναπτύξεως: Πρόεδρος εξελέγη ο κ. Βασίλης Τσαγγιώτης, αντιπρόεδρος ο κ. Γιάννης Τσούρας, γενικός γραμματέας ο κ. Μαθιός Κοράκης, ταμίας ο κ. Παντ. Βασιλειάδης και μέλη οι κ.κ. Κώστας

Δρίβας, Μαρκος Μαδιάς και Γιάννης Ψαρράς.

Νέο ΔΣ στην Ένωση Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστι- κών Σαρωνικού

Πραγματοποιήθηκαν στις 10 Οκτωβρίου εκλογές για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου στην Ένωση Πλοιοκτητών Ρ/Κ και Ν/Γ πλοίων Σαρωνικού. Το Διοικητικό Συμβούλιο που συγκροτήθηκε σε σώμα στις 27 Οκτωβρίου απαρτίζονται οι κ.κ.

Σ. Καραπιπέρης πρόεδρος, Ι. Γιατράκος αντιπρόεδρος, Χ. Δρακάτος γεν. γραμματέας, Π. Μελέκος ταμίας, και μέλη οι Α. Μπίμπης, Δ. Βαμβακάρης, Π. Μπάκας.

Επέκταση των δραστηριοτή- των του Ομίλου Γαλανάκη

Ο Όμιλος Γαλανάκη ανακοίνωσε ότι από 1 Οκτωβρίου 1992, επέκτεινε τις δραστηριότητες της στην ναυτιλία δημιουργώντας δύο νέα γραφεία στην Αίγυπτο (Αλεξάνδρεια και Σουέζ) με την επωνυμία Elvictor Shipping Co. S.A.

Τα νέα αυτά γραφεία αναλαμβάνουν τις υπηρεσίες:

- Διέλευσης πλοίων από την διώρυγα του Σουέζ.
- Πρακτορεύσεις σε όλα τα λιμάνια

της Αιγύπτου.

— Τροφοδοσίες, εφόδια, καύσιμα, λιπαντικά και υδρεύσεις, καθώς και επιθεωρήσεις σε πλοία, επισκευές, επαναπαιρισμούς / ναυτολογήσεις πληρωμάτων.

Με την ευκαιρία υπενθυμίζεται ότι η Galanakis Group of Companies αναλαμβάνει μανάτζμεντ πλοίων και πληρωμάτων, ναυλώσεις, αγοραπωλησίες και έκδοση ναυτικών εισιτηρίων.

Με την επέκταση αυτή ευελπιστεί να εξυπηρετήσει τους ήδη επίλεκτους πελάτες της και να προσελκύσει πολλούς νέους που επιθυμούν πλήρες και υψηλών απαιτήσεων σέρβις.

Ο Όμιλος Εταιριών Γαλανάκη έχει εγκατασταθεί σε νέα ιδιόκτητα γραφεία στην Καστέλλα, τηλέφ.: 4224220-9 - φάξ: 4173728.

Η εκποίηση πλοίων

Τη Δευτέρα 2 Νοεμβρίου λήγει η προθεσμία για την υποβολή προσφορών για την αγορά του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ιονίς» και του κρουαζιερόπλοίου «Ωρίων» που εκποιεί η ΕΤΒΑ με κατώτατο όριο προσφορών 600 και 190 εκατ. δραχμών αντίστοιχα.

Εκδήλωση του Germanischer Lloyd

Το βράδυ της 15 Οκτωβρίου, ο Γερ-

μανικός Νηογνώμονας δεξιώθηκε στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος τα μέλη της ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας που διατηρούν πλοία τους ταξινομημένα στο Germanischer Lloyd.

Η φορολογία των μπώνκερς στην Καλιφόρνια

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ανακαλείται από 1/1/93 η επιβολή φορολογίας κατά την πώληση μπώνκερς στη Πολιτεία της Καλιφόρνια. Η ανάκληση θα είναι διαρκείας πέντε ετών οπότε θα αποφασισθεί ενδεχομένως η ολοσχερής κατάργησή της.

Νέοι αντιπρόσωποι της Commodore International

Η Commodore International Ltd και η Commodore Business Machines (UK) Ltd, ανακοίνωσαν ότι διόρισαν την εταιρία Computer - Hellas ως τον μοναδικό και αποκλειστικό αντιπρόσωπό τους για την Ελλάδα από 1ης Οκτωβρίου 1992.

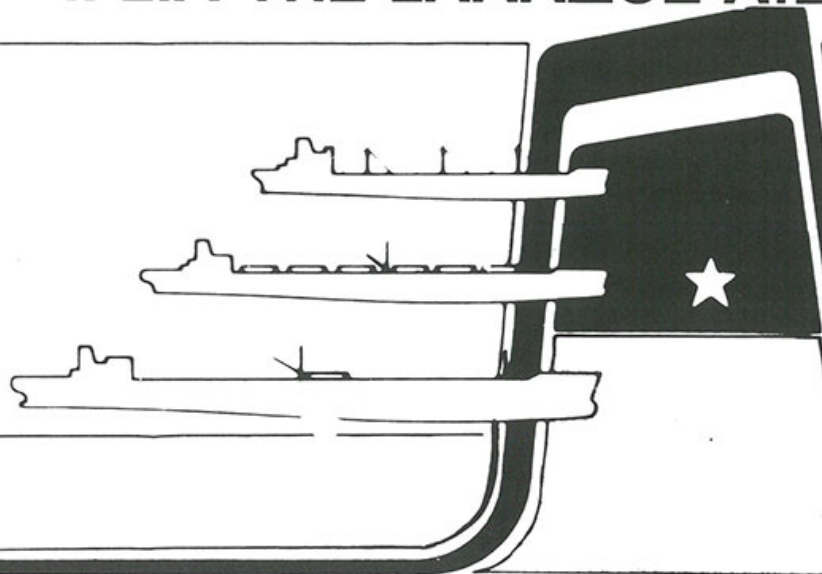
Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στην:

Computer Hellas

Ηρώων Πολυτεχνείου 14, Πειραιάς

Τηλέφ.: 4172735, φάξ: 4176436

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

Το σχέδιο αντιμετώπισης περιστατικών ρυπάνσεων

Οδηγίες για την κατάρτιση του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρυπάνσεων από πετρέλαιο παρέχονται με απόφαση του Υπουργού κ. Αρ. Παυλίδη η οποία προωθείται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση.

Σύμφωνα με την απόφαση του κ. Παυλίδη, σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρυπάνσεων πρέπει να φέρουν υποχρεωτικά όλα τα πλοία, ενώ καθορίζεται και ο τύπος του σχεδίου αυτού.

Εισαγωγή επιλαχόντων

Από το υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκε ότι εισάγονται στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού 53 σπουδαστές από τους πίνακες των επιλαχόντων για το έτος 1992-1993.

Οι επιτυχόντες πρέπει να παρουσιασθούν στις σχολές τους το αργότερο μέχρι και αύριο 2 Νοεμβρίου.

Νέα φυλλάδια

Από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Σεπτέμβριο 402 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Σχολή Σωστικών Νέας Μηχανών

Από την Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ν. Μηχανών αποφοίτησαν τον Σεπτέμβριο 248 ναυτικοί.

Σταθερά αυξημένο το συνάλλαγμα

Αύξηση 10,4% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου 1992.

Συγκεκριμένα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στο ποσό των 1.139 εκατ. δολλαρίων έναντι 1.031,6 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου επταμήνου

του 1991.

Ειδικότερα τον Ιούλιο 1992 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 181 εκατ. δολάρια έναντι 152 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1991, σημειώνοντας αύξηση 19,1%.

Περισυλλογή ναυαγών

Το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Πατέρας» περισυνέλεξε στις 19 Οκτωβρίου 270 μίλια ΒΔ της Μανίλας 21 ναυαγούς από τις Φιλιππίνες, την Ινδονησία και την Ταϊβάν.

Οι ναυαγοί, όπως ανέφερε στο YEN ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Επαμ. Κιουράνης, είπαν ότι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν με το σημαία Παναμά φορτηγό πλοίο «Divine Sembillan» λόγω μεγάλης κλίσης από μετατόπιση φορτίου και εισροής υδάτων σ' αυτό.

Εκπαιδευτικό βίντεο για ναυτικούς

Η εταιρία Videotel Marine International που ειδικεύεται στην παραγωγή ταινιών βίντεο για την εκπαίδευση και επιμόρφωση των ναυτικών, διαθέτει μια νέα ταινία με τίτλο «Το Δορυφορικό Σύστημα Σημάτων Ασφαλείας και Κινδύνου - GMDSS». Η ταινία ολοκληρώθηκε με τη συνδρομή και την υποστήριξη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS), του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Δορυφόρων (INMARSAT) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και με τη συνεργασία της Νορβηγικής Ενώσεως Εφοπλιστών και των εταιριών FT Everard and Sons Ltd., Ships Electronics Services Ltd και Anders Utkilens A/S. Εξετάζει όλες τις πλευρές του νέου δορυφορικού συστήματος επικοινωνιών που άρχισε να εφαρμόζεται από την 1 Φεβρουαρίου 1992 και στα 26 λεπτά της διάρκειάς της παρουσιάζει τυπικές περιπτώσεις επί των πλοίων και πως τα διάφορα συστήματα και τεχνικές του GMDSS μπορούν να χρησιμοποιηθούν

σε περίπτωση κινδύνου για να ειδοποιήσουν τις αρχές και τα παρακείμενα πλοία για την προσφορά βοήθειας στο κινδυνεύον πλοίο.

Παράδοση μετασκευασθέντος πλοίου - ψυγείου

Από τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Περάματος παραδόθηκε στις 24 Οκτωβρίου το πρώτο πλοίο ψυγείο στο οποίο εκτελέστηκαν εκτεταμένες εργασίες μετασκευών. Πρόκειται για το πλοίο - ψυγείο «Sprinter» το οποίο θα ακολουθήσουν ακόμη τρία παρόμοια σκάφη που διαχειρίζεται η ίδια εταιρία (Enterprises Shipping & Trading, η οποία διευθύνεται από τον κ. Δημ. Ρέστη) με την οποία τα Ναυπηγεία Περάματος έχουν υπογράψει σχετική σύμβαση.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος μεταβίβαστηκαν από την Εμπορική Τράπεζα στον όμιλο του κ. Ρέστη και διοικούνται σήμερα από τους κ.κ. Βίκτορα Ρέστη και Γεώργιο Σαρρή.

Τα ναυπηγεία προχωρούν στην ανανέωση του εξοπλισμού τους, ενώ ειδικεύονται σε αναγομώσεις κεφαλών δηζελομηχανών και άλλες μηχανουργικές εργασίες.

Σύμφωνα με ανακοίνωση των ναυπηγείων, στο επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνεται η επέκταση της προβλήτας των 150 μέτρων σε 250 μέτρα, ενώ στο άμεσο μέλλον οι συνολικές επενδύσεις θα ξεπεράσουν τα επτά εκατομμύρια δολάρια.

Σήμερα στα ναυπηγεία απασχολούνται 350 περίπου εργαζόμενοι.

Η ναυσιπλοΐα στα χωρικά ύδατα του Ιράν

Οι ναυτιλιακές αρχές του Ιράν ανακοίνωσαν ότι στη θέση 29 36 28 Β, 49 34 48 Α του διαύλου Κχάρ - ε - Μούσα τοποθετήθηκε ραδιοφάρος που εκπέμπει το γράμμα «C» στις συχνότητες S και X.



ΦΡΟΝΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

ΜΛΕΘΟΔΟΣ

προετοιμαζει - συμπληρωνει

Ειδική έκπτωση
για παιδιά πλοιαρχών

- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΔΕΣΜΕΣ

ΓΚΡΟΥΠ 3 - 4 ΑΤΟΜΩΝ

ΛΕΩΦ. ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 21
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4175744

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΙΝΑΡΟΣ V	Παναμαϊκή	10.053	1974	Επιθεωρήθηκε στο Σαλέρνο, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 15/10. Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο και κατέπλευσε στο Σαντιάγκο για επισκευές, στις 22/10.
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	Μάλτας	8.767	1977	
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ.	Κυπριακή	5.386	1978	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	Ελληνική	13.005	1978	Επιθεωρήθηκε στο Μανζανίλλο, συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη στις 9/10.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	Ελληνική	19.451	1973	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Κεηπτάουν, στις 20/10.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ.	Κυπριακή	31.228	1974	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Σουΐνουσκι, στις 26/10.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ Ι.	Κυπριακή	14.969	1974	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσσίδας στη Νουέβα Παλμίρα στις 14/9.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ	Κυπριακή	19.049	1976	Κατά το ταξίδι Βραζιλία για Ιαπωνία έμφορτο σόγιας, υπέστη βλάβη στο πηδάλιο και ρυμουλκήθηκε στο Κεηπτάουν στις 14/10.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ	Μπαχάμας	13.605	1978	Κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στο Μπουένος Άϊρες, στις 21/10, συγκρούστηκε με ρυμουλκά, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	Ελληνική	17.100	1980	Επιθεωρήθηκε στο Σιέτναμ στις 19/10 συνεπεία ζημίας που υπέστη στην προπέλα.
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	Ελληνική	15.379	1979	Κατά την αγκυροβόληση στο Πόρτ Σάϊδ, στις 28/10, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Hacı Hakki Deval» και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ				
ΑΤΤΙΚΗ	Ελληνική	967	1971	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Πούμα» στη ράδα του Ασπρόπυργου, στις 26/10.
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Ελληνική	27.333	1987	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε ακυβέρνητο ανοικτά του φάρου Έντυστον, στις 25/10.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ελληνική	122.222	1974	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Σέλλ Χάβεν, στις 26/10.
ΜΙΚΤΑ:				
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	Ελληνική	66.731	1974	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή, στην Άνγκρα ντος Ρέϊς, στις 26/10.
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	N. Μάρσαλλ	82.786	1974	Επιθεωρήθηκε στη Κασίμα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 26/9.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΙΝΑ	Ελληνική	443	1967	Προσέκρουσε στην προβλήτα της Αίγινας στις 16/10 και υπέστη ρήγμα άνω της ισάλου.
ΚΙΜΩΛΟΣ	Ελληνική	2.899	1962	Προσάραξε σε ναυάγιο ανοικτά της Κάμιρος, στις 21/10 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βελτίωση των επιπέδων των ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων υπήρξε το κύριο γνώρισμα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου.

Σαν θετική εξέλιξη καταγράφεται επίσης η βελτίωση του ψυχολογικού κλίματος της πλοιοκτησίας, που στηρίχθηκε στην άνοδο της ροής φορτίων από τον Ευρωπαϊκό χώρο και την επανεμφάνιση των Ιαπώνων και των Κορεατών ναυλωτών.

Παρά την καθυστέρηση που σημειώνεται στα ανοίγματα των πιστώσεων για φορτία δημητριακών προς την Κοινοπολιτεία των Ανεξαρτήτων Κρατών, η αγορά του Ατλαντικού εμφανίζεται ενισχυμένη με τους 52.000 τον. σιτηρών προς Ιαπωνία στα δολ. 20,25, τους 54.000 για Αιγύπτο τον. στα δολ. 11,50 και τους 80.000 τον. από τον Μισισισίπ για την Ολλανδία στα δολ. 8,60.

Δυστυχώς, το ίδιο δεν μπορεί να λεχθεί, προς το παρόν τουλάχιστον, για τα μεγαλύτερα μπάλκερς μεγέθους capsize, όπου παρά τη μικρή βελτίωση των ναύλων τους η ανοικτή χωρητικότητα δεν επιτρέπει γρήγορη επάνοδο σε κερδοφόρα επίπεδα.

Αντίθετα, άνοδο σημείωσαν οι ναύλοι των handy και handymax μπάλκερς τόσο στον Ατλαντικό και το Κόντινεντ, όσο και στην Άπω Ανατολή, όπου η επανεμφάνιση των Κορεατών και των Ιαπώνων ναυλωτών απασχόλησε σημαντικό αριθμό πλοίων.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί μια υπερπροσφορά χωρητικότητας τέτοιου μεγέθους πλοίων στον Ινδικό Ωκεανό

και τη Νότιο Αφρική που επηρεάζει αρνητικά τις άμεσες απολαβές τους.

Χωρίς αμφιβολία ο Νοέμβριος θα κυλήσει σε ένα υγιές κλίμα, με ισορροπημένη προσφορά φορτίων και ανοικτών πλοίων σε Ανατολή και Δύση, αλλά εκφράζονται φόβοι για ενδεχόμενη πτώση της αγοράς ξηρού φορτίου καθώς θα πλησιάζουμε προς τα τέλη του 1992.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων κατά το τελευταίο 10ήμερο του Οκτωβρίου.

Σιτηρά:

- 75.000 τον. Ρουέν και Αμβέρσα για Σαουδ. Αραβία, δολ. 13,00.
- 60.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κοινοπολιτεία (Μαύρη Θάλασσα), δολ. 15,50.
- 55.000 τον. Βαλτιμόρη για Νότιο Αφρική, δολ. 12,50.
- 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 11,60.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,25.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αιγύπτο, δολ. 11,50.
- 30.000 τον. Νόρφολκ για Ιαπωνία, δολ. 30,000.
- 22.500 τον. Αμβέρσα για Μοζαμβίκη, δολ. 24,00.
- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαρόκο, δολ. 17,00.
- 20.000 τον. Ρουέν για Μομπάσα, δολ. 29,00.

Γαϊάνθρακες:

- 140.000 τον. Χάμπτον Ρούντς

για Ρότερνταμ, δολ. 4,25.

- 140.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Κόντινεντ, δολ. 5,00.
- 110.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Γκιζόν, δολ. 4,60.
- 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Αμβέρσα, δολ. 5,30.
- 110.000 τον. Νιουκάστλ για Ρότερνταμ, δολ. 7,50.
- 105.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ισπανία, δολ. 7,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 146.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊν για Φος, δολ. 4,40.
- 130.000 τον. Μπόκα Γκράντε για Ιαπωνία, δολ. 7,80.
- 130.000 τον. Περού για Κίνα, δολ. 8,50.
- 120.000 το. Σαλντάνχα Μπαϊν για Κίνα, δολ. 6,50.
- 100.000 τον. Μαρμαγκόα για Τάραντο, δολ. 6,00.
- 100.000 τον. Νουαντχίμπου για Γκιζόν, δολ. 2,80.
- 100.000 τον. Νάρβικ για Ρότερνταμ, δολ. 2,20.

Λιπάσματα:

- 15.000 τον. Τζουμπαϊλ για Βομβάη, δολ. 12,15.
- 10.000 τον. Ρουγουαίς για Μαλαισία, δολ. 15,00.

Ζάχαρη:

- 21.600 τον. Κουήνσλαντ για Ια-



ΦΡΟΝΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΜΕΘΟΔΟΣ

προετοιμάζει — συμπληρώνει

- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΔΕΣΜΕΣ

ΓΚΡΟΥΠ 3 - 4 ΑΤΟΜΩΝ

ΛΕΩΦ. ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 21
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4175744

Ειδική έκπτωση
για παιδιά πλοιάρχων

πλώνια, δολ. 19.00.

— 14.000 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 15,75.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ισχυροποίηση των επιπέδων στα handymax και handy μπάλκ κάρριερς σε Δύση και Ανατολή μετά από άνοδο του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στην Ευρώπη, στον Ατλαντικό και την Άπω Ανατολή.

Χωρίς ουσιαστική βελτίωση των επιπέδων τους τα πάναμαξ μπάλκερς κινήθηκαν σε συνθήκες σταθερότητας με χαρακτηριστικά τα μισθώματα άνω των δολ. 10.000 που πληρώθηκαν για παράδοση στο Κόντινεντ, ταξίδι μέσου Κόλπου ΗΠΑ και επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, καθώς και τα δολ. 8.000 για κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού από την Ιαπωνία.

Μερικές άλλες χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 64.900 τον. d.w. από Ρωσία για Ιαπωνία, δολ. 8.700 την ημέρα.

— 64.750 τον. d.w. από Κίνα για Ιαπωνία, δολ. 7.800 την ημέρα.

— 53.980 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ μέσω Αιγύπτου για Πασσέρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

— 42.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 170.000.

— 37.250 τον. d.w. από Νορβηγία για Σιγκαπούρη, δολ. 8.950 την ημέρα.

— 37.200 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

— 33.200 τον. d.w. από Μαύρη Θάλασσα (Τουρκία) για Άπω Ανατολή, δολ. 9.700 την ημέρα.

32.270 τον. d.w. από Λέϊκ Τσάρλς για Υεμένη, δολ. 8.200 την ημέρα.

— 20.800 τον. d.w. από Αμβέρσα για Μομπάσα, δολ. 6.100 την ημέρα.

— 15.200 τον. d.w. (φρήντομ) Κόντινεντ για Δυτική Αφρική, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας, με μικρές αυξομειώσεις των ναύλων από

τα ήδη βελτιωμένα επίπεδα που διαμορφώθηκαν στα μέσα Οκτωβρίου, κινήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το υπόλοιπο του μήνα.

Ικανοποιητική μπορεί να χαρακτηριστεί η ναυλωτική δραστηριότητα από τον Περσοαραβικό Κόλπο με τους 390.000 τον. για Ερυθρά Θάλασσα στα WS 42,5, τους 275.000 τον. για τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS 45 και τους 235.000 τον. για Νοτ. Κορέα να πλησιάζουν τα WS 50.

Κατά τους παρατηρητές της αγοράς η επανεμφάνιση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος των Ιαπώνων θα οδηγήσει τους ναύλους των VLCC's σε υψηλότερα επίπεδα.

Στην Μεσόγειο οι ναύλοι των πλοίων μεγέθους άφραμαξ διατηρήθηκαν αναλλοίωτοι με τα ενδομεσογειακά ταξίδια κυμαινόμενα στα WS 82,5 - 85.

Στις υπόλοιπες βασικές περιοχές φορτώσεων η ροή φορτίων κρίνεται ως συνήθης, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, διατηρώντας τους ναύλους σταθερούς, όπως φανερώνουν και οι

ακόλουθες ναυλώσεις:

— 390.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ, WS 42,5.

— 275.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Ρότερνταμ, WS 48,5.

— 265.000 τον. Νιγηρία για Λουϊσιάνα Όφσορ Πόρτ, WS 55.

— 220.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 50.

— 130.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Κίνα, WS 50.

— 130.000 τον. Δυτική Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 65.

— 127.000 τον. Ρας Τανούρα για Μεσόγειο, WS 70.

— 80.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Αμβούργο, WS 97,5.

— 79.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 90.

— 70.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 107,5.

— 70.000 τον. Νορβηγία για Αμβέρσα, WS 112,5.

— 50.000 τον. καθαρά προϊόντα Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 120.

— 40.000 τον. μαζούτ, Μαύρη Θάλασσα για Ιταλία, WS 155.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΠΑΛΟΜΑ: Βορ. Χάττερας ΗΠΑ 55.000 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 13,00 φίο, 10.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-21.

ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Κέηπ Τάουν, δολ. 14,00 φίο, 10.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 14-21.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Ελλάδα 25.000 τον. περίπου γεννήματα Αμβέρσα / Ρότερνταμ, δολ. 10,50 φίο, οψιόν Τίλμπουρι δολ. 11,25 φίο, 2.000 / 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 26 - Νοεμβρίου 2.

ΚΑΡΥΑΤΙΣ: Αμβέρσα 22.500 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 24,00 φίο, 5.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 26 - Νοεμβρίου 2.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: Ρουέν 20.000 τον. σιτηρά Μομπάσα, δολ. 29,000 φίο, 7.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 19-23.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Μισισσιππί 55.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 9,10 φίο, 10 ημέρες, Οκτωβρίου 27-30.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Μισισσιππί 55.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 9,96 φίο, 10 ημέ-

ρες, Οκτωβρίου 24-28.

ΑΙΗΤΖΑΞ: Μισισσιππί 92.000 τον., σιτηρά Ολλανδία, δολ. 8,50 φίο, 13 ημέρες, Νοεμβρίου 1-5.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Σαλντάνχα Μπαϊν 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 6,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-25.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 τον. γαιάνθρακες Γκιζόν, δολ. 4,60 φίο, 7 ημέρες, Νοεμβρίου 11-20.

ΚΣΚ ΓΚΛΟΥΡΥ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19,00 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 16-20.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ: Ρόμπερτς Μπάνκ 55.000 τον. γαιάνθρακες Ασνάες, δολ. 11,50 φίο, 25.000 / 20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-30.

ΑΣΤΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19,50 φίο, Δεκεμβρίου 10-20.

ΣΤΕΛΛΑ: Σαϊντ Λόρενς 22.000 τον. σιτηρά Βερακρούζ, δολ. 14,10 φίο, 4.500 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 20-25.

ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ: Λα Παλίζ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

12.500 τον. σιτηρά Μανφρεντόνια, δολ. 15,00 φίο, 5.000 / 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΙΡΗΝΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Σέβεν Αϊλαντ 135.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμουϊν-τεν, δολ. 3,15 φίο, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 20-30.

ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Πόρτ Κέμπλα 110.000 τον. γαιάνθρακες Ισκεντερούν, δολ. 8,80 φίο, 8 ημέρες, Νοεμβρίου 5-20.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΪΟΝ: Πόρτ Καρτιέ 56.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μόμπιλ, δολ. 3,50, 5 ημέρες, Οκτωβρίου 15-30.

NIMPONT: Βορ. Χαττέρας 55.000 τον. γεννήματα Νότιο Αφρική, δολ. 13,00 φίο, οψιών φόρτωσης από Κόλπο ΗΠΑ δολ. 14,000 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 16-23.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 47.000 τον. πέλλετες Λισσαβώνα / Άμστερνταμ, δολ. 15,0 φίο, 13,5 ημέρες Νοεμβρίου 7-12.

ΔΙΑΠΟΡΟΣ: Μισισσιππί 85.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 19,50 φίο, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 11.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Σαλντάνχα Μπαίη 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπέλιουν, δολ. 6,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-30.

ΠΟΠΗ: Κόλπο ΗΠΑ 28.000 τον. γεννήματα Μπουεναβεντούρα, δολ. 17,75 φίο, 5 ημέρες, άμεση.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ: Βαλτιμόρη 50.000 τον. γεννήματα Καρταγένα ή Βαλέντσια, δολ. 10,70 φίο, 9.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-5.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαίη 110.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 4,80 φίο, οψιών εκφόρτωση Αμβέρσα, δολ. 5,30 φίο, φόρτωση κλίμακας / 20.000 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 20-30.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Μισισσιππί 80.000 τον. σιτηρά Ολλανδία, δολ. 8,60 φίο, 13 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΚΑΣΗ: Περού 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 8,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, τέλη Νοεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: 29.155 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ελλάδα Οκτωβρίου 25-30, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 62.145 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τάμπα Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 4, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.600 την ημέρα πλέον δολ. 160.000 για πλου υπό έρμα.

ΜΑΡΩ Λ.: 40.048 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ταϊβάν Οκτωβρίου 20-30, ταξίδι μέσω NSW με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πασσέρο Οκτωβρίου 11, ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ με επαναπαράδοση Ωγκινίς, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.250 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κίνα μέσω Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω NSW με επαναπαράδοση Νοτ. Κο-

ρέα, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπάτεργουορθ Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Ανατολ. Ινδίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: 24.500 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 63.159 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 24-28, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βλαδίβοστοκ τέλη Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω Βοστόν με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.700 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: 68.640 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 3, κυκλικό ταξίδι Λόγκ Μπής, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΚ: 114.865 τον. d.w. του 1971, παράδοση Μεσόγειο Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Ορινόκο με επαναπαράδοση Βέσερπορτ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.6000 τον. d.w. του 1980, παράδοση Σιγκαπούρη Νοεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.400 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤΠΑΛ: 42.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 20-25, επαναπαράδοση Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 170.000.

NENA: 71.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρότερνταμ Οκτωβρίου 20, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 7.100 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ τέλη Οκτωβρίου, περίοδος 6-9 μηνών με επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.051 τον. d.w. του 1985, παράδοση Πασσέρο τέλη Οκτωβρίου, περίοδος 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΔΩΡΙΣ ΑΡΜΟΥΡ: 65.117 τον. d.w. του 1986, παράδοση Μπαντάρ Χομείνι μέσα Δεκεμβρίου, περίοδος 10-12 μηνών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΨΑΡΑ: Μεσόγειο 32.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 150, Οκτωβρίου 15.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπανιάς 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ / Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 82,5 Οκτωβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Σιντί Κερπ 110.000 τον. Φιομισίνο, WS 72,5, Οκτωβρίου 16.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Λα Σαλίνα 70.000 τον. Χιούστον, WS 110, Οκτωβρίου 22.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Πουέρτο Μιράντα 38.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 200, Οκτωβρίου 21.

ΝΙΣΥΡΟΣ: ΗΒ / Κόντινεντ 125.000 τον.



**DUBAI
DRYDOCKS**

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,

211625 GRAP

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 30 Οκτωβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	106.00	161.00
Τζένοα	122.00	220.00
Αμβούργο	116.00	179.00
Χάβρη	125.00	210.00
Πειραιάς	119.00	206.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	115.00	240.00
Τζέντα	110.68	237.88
Ρας Τανούρα	109.15	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	103.00	213.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	141.00	228.00
Λας Πάλμας	111.00	199.00

Θέουτα	113.00	204.00
Ντάρμπαν	109.00	220.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	98.00	291.00
Σίδνεϋ	135.00	239.00
Χόγκ Κόγκ	120.00	203.00
Σιγκαπούρη	102.00	171.00
Τόκιο	124.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	110.00	215.00
Ν. Υόρκη	113.00	208.00
Χάμπτον Ρόουντς	117.00	210.00
Χιούστον	101.00	182.00
Νέα Ορλεάνη	101.00	182.00
Λος Άντζελες	98.00	205.00
Κρίστομπαλ	115.00	210.00
Ρίο Ιανέιρο	125.00	280.00
Μπουένος Άϊρες	117.00	206.00
Μοντεβιδέο	142.00	252.00

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

Τέλεξ: 241478 TRANS GR
Φάξ: 4223769

Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, Οκτωβρίου 25.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σκίιντα 70.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ / Κόλπο ΗΠΑ, WS 90, Οκτωβρίου 28.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Ρας ες Σάιντερ 80.000 τον. Καστελλόν, WS 82,5, οψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 85, Οκτωβρίου 24.

ΒΕΝΟΥΣ V: Καραϊβική 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Οκτωβρίου 19.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Αραβικά Εμιράτα 250.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο,

WS 45, Οκτωβρίου 25.
ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Σιντί Κερπ 249.000 τον. Μελίλλι και Γένοβα, WS 65, Νοεμβρίου 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Ντας Άϊλαντ 80.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 77,5, Νοεμβρίου 6.

ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ: Κόντινεντ 44.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 135, Οκτωβρίου 20.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 33.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή,

μέσα Οκτωβρίου.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σαϊντ Κρούα 40.000 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 140, Οκτώβριο.

ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 65.000 τον. καθαρά Άπω Ανατολή, WS 85, Νοεμβρίου 8.

ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ: Κάργκ Άϊλαντ 260.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 45, Οκτώβριο.

ΡΟΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 135.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 70, Οκτωβρίου 26.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. Σαρρόκ, WS 97,5, Οκτωβρίου 22.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λα Σκχίρα 77.000 τον. Τριέστη, WS 80, Οκτωβρίου 26.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Κωνσταντζα 50.000 τον. καθαρά Άντεν / Περσικό Κόλπο, δολ. 650.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 10.

ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 30.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, δολ. 310.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 1.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Ενδομεσογειακή μεταφορά 25.000 τον. καθαρά, WS 160, Οκτωβρίου 29.

ΟΘΩΝΙ: Γουίλχελμσχαβεν 25.000 τον. Αμβούργο, WS 200, Οκτωβρίου 24.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Μπανίας 80.000 τον. Μεσόγειο / ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 90, Οκτωβρίου 30.

ΑΝΑΣ: Σιντί Κερπ 255.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 57,5, Νοεμβρίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Μεταφορά εντός Ερυθράς Θάλασσας 380.000 τον. δολ. 750.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 5.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 57,5, οψιόν Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 60, Οκτωβρίου 29.

ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ: Περσικό Κόλπο 247.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 44,75, Οκτωβρίου 23.

ΑΙΑΣ: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τον. Ρότερνταμ, WS 49, Νοεμβρίου 3.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Ανατολ. ακτή ΗΒ 78.000 τον. Κόντινεντ, WS 105, Οκτώβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 110, Οκτωβρίου 28.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 55.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΑ, WS 127,5, Οκτωβρίου 28.

ΒΕΝΟΘΣ V: Καραϊβική 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 100, Οκτωβρίου 28.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 120 Νοέμβριο.

ΕΦΕΣΟΣ: Καμπίντα 115.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 67,5, Οκτωβρίου 24.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Οκτωβρίου 19.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 265.000 τον. Δυτικές οψιόν, WS 41, Οκτωβρίου 25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Αρζού 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 160, Οκτωβρίου 14.

ΚΛΗΑΡΒΕΝΣΙΟΥΡ Λ.: Άντεν 29.000 τον. καθαρά Ινδία, WS 145 άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΩΝ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ: 69.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση εντός του Οκτωβρίου, περίοδος 12 μηνών, δολ. 11.950 την ημέρα.

Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ



NAFTIKA CHRONIKA

Overseas Shipholding Group and Chandris complete joint venture

Overseas Shipholding Group, Inc. (OSG) and the Chandris Cruise Division completed on October 21st, the formation of their previously announced joint venture in the cruise business. The joint venture company, Celebrity Cruise Lines Inc, owns six cruise ships which will continue to operate under the trade names of Celebrity Cruises and Fantasy Cruises.

Chandris contributed to the venture its six cruise ships, including three in the premium segment of the market: The «Zenith», built in 1992; the «Horizon», built in 1990; and the «Meridian», totally rebuilt in 1990.

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

OSG, one of the largest bulk shipping companies in the world, owns and operates a fleet of 65 vessels with an aggregate carrying capacity of approximately 6.1 million deadweight tons. Its shares are listed on the New York Stock Exchange.

New IACS initiative on tanker surveys

A new set of rules have been developed by the International Association of Classification Societies with the aim of improving the safety of oil tankers and reducing the danger of pollution at sea. These rules will be implemented by IACS Members, in stages, from 1993.

With the world tanker fleet steadily increasing in age IACS has prepared and submitted to the International Maritime Organisation new unified requirements which cover surveys of existing tankers and involve closer and more in depth examinations of these ships, increasing in severity as they grow older. These

se IACS Unified Requirements contribute to I.M.O.'s debate on tanker safety.

Considerable preplanning and preparation for each survey will, in future, be required and this will include reference to each ship's previous damage and repair history. In addition proper access, lighting and equipment will need to be arranged in order to ensure that surveyors can actually examine all those areas critical to the maintenance of structural integrity included in the survey programme.

Annual surveys will be required for salt water ballast tanks without protective coatings or where the coatings has deteriorated and has not been renewed at previous surveys.

At intermediate surveys — every two and a half years — examination of ballast tanks will become more stringent and will cover a greater number of tanks than previously. The survey will, in this respect, be comparable with a Special Survey. More thickness measurements of steel will be taken in structurally critical areas and there will be a greater emphasis on close up surveys based on knowledge of suspect areas and the ship's history of repairs.

These changes are in addition to the existing comprehensive special surveys carried out every five years.

A new system of detailed and standardised documentation will be maintained on board and this will record the condition of the ship for future inspection and maintenance. These documents will be available to port state and cargo interests and should, therefore, assist in reducing the need for the current proliferation of surveys.

Having produced these new Unified Requirements in a matter of months for tankers, IACS is now working towards similar standards for bulk carriers.

This initiative is part of IACS established policy of promoting the movement towards safer ships and

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

reduced environmental damage by ensuring that classification surveys identify — and lead to the rectification of — substandard ships. IACS Member Societies have worldwide networks of surveyors to implement these enhanced surveys and also have ongoing R & D programmes to consider safe designs.

New Tankers: INTERTANKO warns against tax incentives and subsidies

It can be argued that up to 30 percent of the world tanker fleet of 264 million dwt is now surplus to the requirements of the market, the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) has warned.

Addressing an OECD meeting last September, INTERTANKO Managing Director Tormod Rafgard said that all OECD nations must work against «artificial stimuli» for newbuildings. Mr Rafgard said that shipbuilding subsidies, tax incentives and other artificial factors continue to add to the imbalance between supply and demand and stressed that tonnage surplus must not be ignored.

Based on increased OPEC oil production, the tanker trade is expected to increase by around 2.5 percent this year, a slight improvement on last year. However, tanker freight rates virtually collapsed this year.

According to INTERTANKO's figures, the present orderbook with the shipyards totals 37 million dwt, a decline on the 43 million dwt total at the start of the

year. The latter was the highest since 1976. This orderbook may be regarded as fairly modest, but it has to be seen in the light of the surplus in the market, which has produced rock bottom freight rates.

Mr. Rafgard then analysed the orderbook and noted that 25 percent stemmed from Japan, with the vessels mostly ordered against guaranteed business. Norwegian owners account for a further 20 percent, but these — together with orders placed by other independents — are newbuildings largely without cargo guarantee. He also pointed out that fleet renewal must take place, but the spot market is still not prepared to pay a premium for quality.

Mr. Rafgard declared: «With 75 percent of the orderbook for the independents account, this leaves 25 percent for other interests. Twenty percent have been ordered by state-owned tanker and oil companies, in particular Middle East interests. Only five percent of the orders are for the oil majors' account. The message of the oil companies is clear: «Let the independent owners take the risk».

Factors of concern for independent tanker owners include the plan to deepen the Suez Canal to allow it to take fully laden Very Large Crude Carriers (VLCCs). Mr. Rafgard said that this alone could reduce the demand for VLCCs by 25 units and further depress the market.

As for risk, Mr. Rafgard considered the impact of the US Oil Pollution Act 1990 on investment behaviour. He said OPA 90 acted as a disincentive — certain-

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
16610 GLYFADA
GREECE



ly in the case of the oil companies, adding: «We hope that, in due course, the oil companies will be forced to accept their obligations under US and international law».

During his address, INTERTANKO's Managing Director paid tribute to the IMO governments' decision to encourage the development of scrapping facilities, including the transfer of technology to developing countries, to assist them in building up such industries.

INTERCARGO Reviews Scrapping Scheme

Intercargo's Executive Committee which met recently in Istanbul, at the invitation of Asaf Guneri, Chairman of the Zihni Group, reviewed the proposed scrapping initiative. Speaking after the meeting Chairman Dr Frank Chao said «The meeting here, at the cross roads of Asia and Europe has provided a new impetus to Intercargo's work especially for the Cape-size Scrapping initiative. We look forward to capitalising on various new contacts and on the substantial support which the scheme has already achieved».

Commenting on progress since June when Intercargo first gave its support to the scheme, Steve Hsu of Oak Steamship, Hong Kong, its founder said «The fact that we have almost reached the target figure to make the scheme viable after only a few months is both encouraging and exciting. I had hardly expected so much support so quickly. But there remains much to be done to translate promised support into reality. We should not underestimate the amount of work which lies ahead. Equally we should not be discouraged. The scheme will, if it succeeds, not only make a substantial contribution towards reducing the age of the fleet and to safety in general, but will provide positive aid to those countries with a market for scrap and the ability to upgrade, or create, the necessary facilities. It could be a milestone for shipping and for Intercargo».

Germanischer Lloyd in Romanian joint venture

Germanischer Lloyd, the Hamburg - based international classification society, and the Romanian Registrul Naval Roman, together with a number of Romanian companies, have jointly established Romanian Lloyd SRL.

Romanian Lloyd will handle technical inspection of vessels and related supply services on behalf of GL and RNR and the Romanian shipping companies Petromin, Romline, Navrom, foreign trade agency Mavexim and the state insurance company Astra SA which are shareholders in the venture, each with 5% of the registered capital.

There had already been long-standing co-operation between GL and RNR, while GL has also acquired the former East German classification society DSRK, following German unification in 1990.

In the spring of this year, a joint venture, Czechos-



Magnavox has introduced an enhanced version of its proven MX 2400 Inmarsat - A marine satellite communications system, which provides ship-shore high-speed data transmission at speeds up to 64,000 bps, and other advanced features for modern fleet management.

The high-speed data option will mean lower communications costs for ships and offshore oil rigs exchanging large amounts of data between ship and shore.

lovak Ship and Industrial Register Ltd (CSLRP), was formed by GL and the Czechoslovakian Ceskoslovensky Lloyd (CL), in which GL holds 49%. CSLRP handles all activities of the former Czechoslovakian Register and acts as a technical organisation, similar to GL, in Czechoslovakia.

Tsavliris demonstrates strenght in worldwide Salvage

In addition to the spectacular wreck removal («Star One», «Ersi II» and «Catamaran I») operations performed in Greece and the major salvage operations («Radwan» and «Brahms») performed off Singapore, Tsavliris were active worldwide during the third quarter of 1992

Particularly off the African coasts, the 6000 HP salvage tug «Bison I» and the 2500 HP supply ship «Steve B» (subcontracted by Tsavliris from Murri International) were despatched from their Mombasa salvage stations to the assistance of the 17000 ton dwt cargo ship «Sir Khan», laden 10,000 tons general cargo and containers which had stranded on reefs in Mikindani Bay, Tanzania. Tsavliris also mobilized a salvage team, consisting of salvage officer and divers for the refloating operation.

After performing a substantial Lloyds from salvage operation, including lightening, (which lasted two weeks), under demanding conditions and adverse weather, the casualty was redelivered safely afloat at Mtwara roads, Tanzania.

Further the 6000 HP Murri International salvage tug «Bison I» was despatched from Tanzania (where she was working on the «Sir Khan» casualty) to the assistance of 23,000 ton dwt bulk - carrier «Luis», in ballast, disabled due to main engine breakdown off the Mozambique coast. The «Bison I» arrived at the scene of the casualty in the nick of time, as she was drifting perilously towards the shoreline reefs, and towed her to Daresalaam under Lloyds Open Form.

During the same period, the *Tsavliris / Blasco* 10,000 HP salvage tug «Leopard» proceeded from Djibouti salvage station to the assistance of Indian bulk carrier APJ «Priti», laden 15.000 tons bulk fertilizer, disabled in the Red Sea due to machinery breakdown, and towed her to Hodeidah, Yemen.

ABS Selects Dubai for Regional Headquarters

The Middle East Region of ABS Europe will locate its regional head office in Dubai effective 1 November 1992. In announcing this action Rober D. Somerville, President and Chief Operating Officer of ABS Europe, one of the three marine operating divisions of the American Bureau of Shipping said that «the choice of Dubai was made for several reasons, the major ones being: ready availability of transportation to all major cities in the Middle East as well as other geographical regions worldwide, central location in the Middle East and proximity to potential new areas of business, and growth and maturity as an international business and marine center».

In August of 1992, the Middle East Region was newly formed as a third region of ABS Europe. It encompasses the countries of Bahrain, Iran, Iraq, Jordan, Kuwait, Oman, Pakistan, Qatar, Saudi Arabia, United Arab Emirates, and Yemen. George Gardiakos, as Vice President of the Middle East Region, is in charge of ABS activities in these countries.

Mr. Somerville indicated tha the new region was formed to serve the special needs of this area, the importance of which continues to grow in the worldwide marine industry. The location of Mr. Gardiakos in Dubai will better position ABS to enhance relations with clients throughout the Middel East.

The ABS Dubai office address is:

Suite 202/303, Al Jahra Building
Khalid bin Al Waleed Street
Bur Dubai - P.O.Box 24860
Telephone: (971-4) 520371
Fax: (971-4) 520127

Videotel covers GMDSS

Videotal Marine International, the London - based specialist producer of marine training and education videos, has launched its latest title that covers «The Global Maritime Distress & Safety System» (GMDSS).

The video has been made with the support of the International Chamber of Shipping (ICS), the International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT) and the International Maritime Organisation (IMO), and with the co-operation of the Norwegian Shipowners' Association, FT Everard and Sons Ltd, Ships Electronic Services Ltd and Anders Utkilens Rederi A/S.

It ranges over all aspects of the revolutionary new distress and safety communications system that came into force on 1 February 1992. GMDSS was ado-

pted in 1988 by an IMO Conference as ammedments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 which has been ratified by 116 countries owning 97% of the world's fleet of merchants ships.

The video film, which runs for 26 minutes, uses typical shipboard situations on different vessels to illustrate the various systems and techniques, and how they would be used in an emergency to alert ships and thw safety authorities ashore, assisting them to carry out all the necessary rescue operations.

Tsirimokos joins World Communication Systems

George Tsirimokos has been appointed International Sales Director for World Communication Systems of Newport News, Virginia.

Tsirimokos joins WCS from Sperry Marine, where he headed the Inmarsat Ship Earth Station programs. At Sperry, he conceived the revolutionary MCS2B which incorporated the first marinized PC ever used at sea, and which introduced the concept of direct inward dialing to the Inmarsat network. He pioneered data communications in the industry via his well-known Starbaud concept.

In a recent interview, WCS President Armin Jabs unveiled an aggressive and expanded marketing plan for the company that includes a move into smart card telecommunications as well as introduction of a new automated communication device that will be added to their offering of the 4XA and Mobile - Com6.

World Communication Systems of Newport News, Virginia is a leading developer and supplier of innovative communications integrators, which enhance and optimize the benefits of modern satellite and cellular technology.

New European manager for Raytheon Marine

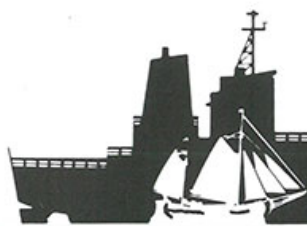
Raytheon Marine Company president Carsten Peters has announced the appointment of Robert Strouts as general manager of the European office, known as Raytheon Marine Sales and Service Company (RMSS), located in Harlow, United Kingdom.

Mr. Strouts has overall responsibility for Raytheon Marine Company's European operations, including profit and loss results as well as sales and marketing for the Apelco and Raytheon product lines.

Mr. Strouts replaces Carsten Peters, who has recently been named president of Raytheon Marine Company. Mr. Strouts brings over 20 years of management expertise to his new position, including the last 15 years with Raytheon Company.

Berlin to host International Boat Show

Europe is setting course for the International Boat Show in Berlin between November 14 - 22, 1992 for the greatest boat exhibition ever to be seen in the German capital.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN ΟΥΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
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
ΑΙΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΤΝΤΑ (δ.)	75	24808

προς Μπαγκόγκ 15/8
προς Ιαπωνία 16/8
προς Ελλάδα 21/8
προς Ιαπωνία 2/8
αργεί Πειραιά
πρ. «Τατα»
μεσογειακές μεταφορές
προς Σαλντάν Μπαϊ 13/7
κ. Κασσιούγκ 30/7
προς Κίνα 6/7
προς Σιγκαπούρη 11/8
προς Μισισσιππί 10/8
προς Ν. Αφρική 7/8
προς Κωνσταντζίνα 11/8
προς Σ. Αραβία 1/8
κ. Λισσαβώνα 12/8
μεταφορές Πάτρας
προς Θεσσαλονίκη 19/8
δ. Κων/πολη 20/8
προς Τουμπάρσο 14/8
κ. Μπουαβεντούρα 14/8
κ. Τζέντα 14/8
προς Νιούκασλ 26/7
στο Σιενφουέγκος 12/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑΓΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
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 ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

προς Κέλη Κουβιέρ 13/8
προς Μαυρίκια 30/7
κ. Ρίο Ιαντίρο 15/8
προς Χο Τσι Μινχ Σίτυ 29/7
κ. Αμβέρσα 17/8
κ. Ν. Ορλεάνη 13/8
επισκ. Φουτζέιρα 14/8
προς Οζάκα 5/8
προς Καναδά 7/8
κ. Αλεξάνδρεια 15/8
προς Ιντσόν 10/8
κ. Καράτσι 12/8
προς Χιούστον 17/8
προς Αλεξάνδρεια 20/8
κ. Σ. Τζών 31/7
προς Ιαπωνία 23/7
κ. Σαν Λορέντζο 11/8
προς Ινδονησία 11/8
προς Πόρτ Κέμπελα 8/8
κ. Σιγκαπούρη 28/7
προς Βραζιλία 31/7
κ. Ρας Τανούρα 6/8
προς Άμστερνταμ 7/8
κ. Ντάρμπαν 12/8

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
ΑΙΤΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΙΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Υ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ 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 (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
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'ΙΒΕΡΥ	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 ΦΕ'ΙΘ	84	22000

επισκ. Πειραιά 1/6
κ. Μπουαβεντούρα 13/8
κ. Γιβραλτάρ 13/8
κ. Ν. Ορλεάνη 30/7
κ. Νεμρούτ Μπαϊ 24/7
κ. Γιοκάτσι 15/8
προς Κατάρ 26/7
προς Νατόρ 12/8
προς Αμβέρσα 19/7
προς Τρουμπέτας 20/8
προς Άιν Σούντα 24/7
προς Πόρτο Βέιμε 13/8
κ. Λορέ 12/8
προς Κούβα 25/7
πρ. «Orsola B.»
κ. Χοντίντα 19/7
προς Μασάνα 2/8
υπεστείλε σημ. Μπαχάμος
κ. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
προς Σιγκαπούρη 12/8
προς Αμβέρσα 12/8
προς Τέμα 9/8
προς Μπ. Αμπάς 27/7
προς Νιόχμα 5/8
προς Κορέα 23/6
ναυπηγείται Ουλσάν
κ. Ντουμπάι 1/8
προς Ταϊβάν 23/7
προς Ντάρμπαν 20/8
προς Κήλαγκ 16/8
κ. Ναγκόγια 17/8
προς Φλάσσιγκ 16/8
επισκ. Θεσσαλονίκη 19/8
προς Γιβραλτάρ 7/7
κ. Φλάσσιγκ 16/8
κ. Καρμπονέρας 6/8
προς Μωχαμέντια 19/8
προς Λα Γκουαίρα 13/8
προς Κασσιούγκ 12/8

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΟΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΚΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ ΕΣΠΕΡΟΡ	78	20328
ΑΡΓΥ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

προς Λουάντα 25/7
προς Αυστραλία 22/7
κ. Κοτόν 30/7
προς Κήλαγκ 8/8
προς Μπαγκόγκ 30/7
προς Κ.Α.Κ. 13/8
προς Τζέντα 2/7
προς Μάρκο 3/8
προς Ιαπωνία 8/8
προς Τσίλντν 10/7
προς Α. Πετρούπολη 13/8
προς Σιγκαπούρη 31/7
προς Σαν Φραντσκο 10/8
προς Νιούκασλ 18/7
κ. Ν. Ορλεάνη 26/7
πρ. «Αιτζίαν Λάιον»
κ. Μομπάσα 24/5
κ. Ν. Ορλεάνη 21/5
κ. Νιούκασλ 19/8
προς Χάρκ 19/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 20/8
προς Γιαρμάτα 12/8
προς Αρούμα 2/8
προς Κάντλα 25/7
προς Βανκούβερ 8/8

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙΑ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

προς Κασσιούγκ 8/8
προς Γδύνια 18/8
κ. Ιντσόν 23/7
προς Ισραήλ 10/8
προς Μουκάλα 30/7
προς Ινδία 8/8
μεταφορές Ρεθύμνου
κ. Σαν Νικολας Μπαϊ 1/8
προς Ιαπωνία 13/8
κ. Άκαρμα 11/8
προς Χοντίντα 29/7
κ. Άντεν 7/7
κ. Φόκ 17/8

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'Ε'Ν	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 ΓΚΛΟΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

προς Ντελαγουέρ 20/8
κ. Πράια Μόλε 30/7
προς Αμβέρσα 12/8
προς Αμπιτζάν 17/8
προς Παναμά 20/8
προς Νιόχμα 7/8
κ. Προγκρέσο 21/7
προς Περίκο 18/8
κ. Πειραιά 14/8
προς Πόρτσμουθ 12/8
προς Μόρεχεντ Σίτυ 12/8
κ. Φουτζέιρα 8/8
προς Κολομβία 17/7
προς Ευρώπη 12/8
προς Αλγκέιρας 8/8
προς Δαμπίτα 19/8
προς Σιγκαπούρη 1/8
προς Ρότερνταμ 12/7
προς Βεγγάζη 11/8
προς Γένοβα 17/8
προς Μασσαλία 8/8
προς Κίνα 4/8
κ. Βενετία 5/8
αργεί Πειραιά
κ. Πόρτο Κομπέλλο 30/7

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

προς Ρωσία 1/8
κ. Βανκούβερ 19/8
κ. Γκάνδη 17/8
κ. Καέν 5/8
δ. Κων/πολη 17/8
προς Γιοκιάιτι 4/8
κ. Ν. Ορλεάνη 18/8
προς Γαλλία 4/8
προς Γιοκιάιτι 27/7
προς Πειραιά 16/8
προς Μαρακάμπο 14/7
προς Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 5/8
κ. Μπωμόν 10/8
κ. Μπαλτιμόρη 18/8
κ. Μπαγκόγκ 25/5
κ. Σαν Φραντσκο 9/8
κ. Βανκούβερ 23/7
κ. Αμβέρσα 19/8
κ. Καράτσι 2/8
προς Σίδνι 6/8
προς Κίνα 29/7
προς Κίνα 9/8
προς Μπ. Χομίνι 16/7
προς Ιντσόν 4/8

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛ.....	76	11802
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
ΓΑΛΙΣΙΑΣ.....	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.).....	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ.....	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	75	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΖ (δ.).....	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.....	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ρ.....	76	16014
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	11733
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ.....	75	12291
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	24843
ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ.....	15	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΙΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ 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
ΔΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ.....	86	34620
ΔΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΡΙΚ ΚΑΣΤΛ.....	76	37661
ΔΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.....	85	21300

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ.....	78	11282
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.....	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	22687
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.).....	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.).....	65	992
ΕΛΠΙΔΑ.....	71	14957
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000

ε. Ν. Ορλεάνη 17/8
 προς Αμβέρσα 14/8
 προς Λαύριο 16/8
 α. Πειραιά 20/8
 προς Πειραιά 17/8
 α. Πειραιά 13/8
 υπό ναυπήγηση
 ε. Αλεξανδρέττα 17/8
 προς Σκόγκεν 28/7
 προς Τρίπολη 5/8
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Θεσσαλονίκη 10/8
 προς Βαλπαράϊσο 15/8
 αργεί Πειραιά

μεσογειακές μεταφορές
 προς Κίνα 28/5
 προς Πόρτ Κέμπλα 18/8
 προς Ν. Υόρκη 9/8
 προς Πειραιά 6/8
 ε. Βόλο 17/8
 προς Μιλάδο 11/8
 ε. Φουτζέιρα 11/8

α. Ν. Ορλεάνη 19/8
 ε. Λάγος 9/8
 προς Αυστραλία 13/8
 προς Περσικό 8/8
 ε. Χιούστον 17/8
 ε. Σάντο Ντομίνγκο 14/7
 προς Ν. Ορλεάνη 1/8
 ε. Μπ. Άιρες 4/8
 υπέστειλε παναμαϊκή
 ε. Ν. Ορλεάνη 19/8
 α. Χιούστον 7/8
 ε. Γκάλβεστον 5/8
 προς Κίνα 8/7
 α. Ν. Ορλεάνη 19/8
 υπέστειλε λιβερτιανή
 ε. Λάγος 5/8
 προς Σ. Τζών 12/8
 αργεί Πειραιά
 ε. Τρινκομάλη 15/8
 προς Ρίταρντς Μπαϊ 24/7
 προς Κήλαγκ 10/8
 προς Φλάσσιγκ 8/8
 προς Ρίταρντς Μπαϊ 1/8
 προς Σάντος 3/8
 προς Ταϊβάν 29/7
 ε. Ν. Ορλεάνη 15/8
 προς Κίνα 23/6
 ε. Χουάγκου 18/7
 ε. Τόμα 21/7
 προς Ν. Υόρκη 6/8
 προς Ιλιτσέβσκ 17/8
 προς Σιγκαπούρη 22/8
 ε. Τζέμπελ Ντάνα 19/8
 προς Μπρέικ 22/8
 προς Ρόττερταμ 20/8
 προς Αλγέρι 14/8
 ε. Πειραιά 20/8
 προς Γιβραλτάρ 22/8
 προς Εύξεινο Πόντο 17/8
 προς Κουανγκίνγκ 25/7

προς Χάργκ 20/5
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Γιοκαϊτά 14/8
 α. Τζέντα 14/8
 α. Ίμνιγκαν 16/8
 προς Μπαγκλαντές 18/8
 πρ. «British Respect»
 προ Μαρακάιμπο 1/8
 προς Τόκιο 4/8
 α. Σάο Σέμπασιτιό 6/7
 προς Μπελόν 31/7
 αργεί Πειραιά
 προς Νοβοροσίσκ 19/7
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Ταϊτσούγκ 10/8
 ε. Πειραιά 23/7
 προς Ταϊβάν 16/7
 προς Βομβάη 4/7

αργεί Βασιρά
 προς Βομβάη 18/8
 προς Ντουμπάϊ 17/8
 προς Κεηπτάουν 22/7
 ε. Γουίλμινγκτον 18/8
 προς Μπ. Άιρες 8/8
 προς Σκωτία 15/8
 προς Δουνκέρκη 10/8
 προς Μπαλμπα 12/8
 ε. Πορμπαντάρ 1/7
 προς Πειραιά 21/8
 επισκ. Πειραιά 14/7
 προς Μπανία 16/8
 πρ. «Bremen Senator»
 αργεί Πειραιά
 ε. Πόρτ Ελζαμπεθ 16/8
 προς Φουτζέιρα 9/7
 μεσογειακές μεταφορές
 υπέστειλε παναμαϊκή
 α. Λας Πάλας 25/6
 προς Λισαβώνα 13/8
 προς Μαλίβα 6/7

ΕΜΕΡΑΛΔ.....	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.).....	77	51502
ΕΝΑΡΕΣ.....	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ.....	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.....	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.).....	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ.....	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΥΗΣ.....	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	70	16374
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	80	10342
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	74	13201
ΖΗΝΩ.....	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ.....	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.....	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ.....	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
ΗΤΤΓΟΥ'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	

ΙΚΑΡΟΣ (δ.).....	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ.....	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.).....	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΑΝΤ.....	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ.....	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	77	6933
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.).....	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ.....	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.).....	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ.....	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΡΘΙΝ Α.....	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.).....	74	60250
ΚΑΛΗ Α.....	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ.....	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑ.....	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.).....	68	2757
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.....	11	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	82	29281

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ.....	82	32078
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.).....	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	72	14212
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.).....	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ.....	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.).....	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.....	83	14315

α. Πόρτο Βέσμε 31/7
 προς Βρέμη 19/8
 επισκ. Πειραιά 18/6
 προς Χιούστον 20/8
 προς Νταράμ 11/8
 προς Αλγκεθίρας 18/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Πειραιά 19/8
 προς Βομβάη 10/8
 α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 6/8
 προς Μπαγκλόνκ 10/8
 προς Κίνα 12/8
 προς Ελ Παίτο 21/7
 δ. Ντόβερ 13/5
 προς Σάουδα 17/7
 α. Φρήπορτ 8/8
 α. Πρίνς Ρούπερτ 18/8
 α. Χιούστον 8/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 30/7

προς Ντιλσκέλεσι 12/8
 πρ. «Pasciory»
 προς Μπαγκλόνκ 10/8
 προς Κήλαγκ 6/8
 ε. Γιοκχάμα 13/8
 προς Βαρκελώνη 18/8
 προς Πειραιά 17/8
 προς Σιγκαπούρη 14/8
 προς Χάλιφα 20/8
 α. Δουνκέρκη 31/7
 προς Ταρρακόννα 15/8
 ε. Κολούμπια 11/8
 ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/8
 προς Ταϊβάν 14/8
 προς Ρόττερταμ 15/8
 ε. Χάμπτον 18/8
 προς Μιλάκι 18/8
 προς Μομπιά 14/8
 προς Μεξικό 1/8
 προς Σαν Πέντρο 3/8
 προς Κ.Α.Κ. 12/8
 προς Κουσίρο 6/8

ε. Μπαχραϊν 22/5
 ε. Σεπετίμα 14/8
 προς Γουίλελμσχάβεν 20/8
 ε. Πειραιά 31/7
 μεσογειακές μεταφορές
 επισκευές Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάνη 18/8
 ε. Μαριουπόλ 3/8
 ε. Ραβέννα 18/8
 προς Ιαπωνία 4/8
 προς Κο Σισάγκ 10/7
 ε. Τζιμπουτί 24/7
 μετ. «Δάσπασινα Σ.» (ε.)
 ε. Σαβόννα 18/8
 αργεί Πειραιά
 ε. Πόρτ Χέντλαντ 31/7

προς Ινδία 9/8
 α. Ν. Ορλεάνη 16/8
 ε. Μπαρραγκούλα 14/8
 προς Τζέντα 6/8
 προς Κίνα 24/7
 προς Νιγηρία 22/7
 α. Ν. Ορλεάνη 7/8
 πρ. «Ολυμπικ Πράμις»
 προς Λός Άντζελες 13/8
 προς Ινδία 11/8
 προς Βομβάη 14/8
 προς Βομβάη 2/7
 προς Αλγέρι 17/9/91
 α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 22/7
 ε. Τζουαίμα Τέρμιναλ 9/7
 ε. Ντάρμμαν 16/7
 α. Ήστ Λόντον 7/8
 προς Σιμίζου 15/8
 προς Λούι Τέρμιναλ 9/7
 ε. Τζουαίμα Τέρμιναλ 3/8
 στο Κουίνουαγκντά 28/5
 προς Αμβούργο 21/8

ε. Σιμότσου 7/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 20/8
 προς Ταϊτσούγκ 12/7

α. Σαν Νικόλας 1/8
 α. Ροζάριο 1/7
 προς Αμουά Μπαϊ 9/8
 α. Μερσίν 5/8
 προς Γιοκαϊτά 20/8
 προς Μπ. Άιρες 11/8
 προς Καρταγένα 6/8
 α. Πόρτ Χέντλαντ 13/8
 α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Λάγος 6/8
 α. Γιούροπορτ 23/8
 προς Νορβηγία 19/7

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
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).	73	18744
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ.	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ.	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).	80	19982
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (δ.).	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).	69	1579

ε. Γκάνδη 13/8
προς Μεσσηνία 19/8
προς Γαλλία 31/7
α. Ν. Ορλεάνη 21/7.
αργεί Πειραιά
ε. Φιλαδέλφεια 11/8
ε. Τάραντα 20/8
προς Σάο Σεμπασιάνο 1/8
ε. Καρατάι 17/8
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
προς Σάντος 10/8
προς Μπρισμπαίν 13/8
ε. Γιοκοχάμα 12/8
ε. Φουτζέιρα 22/5
προς Φιλαδέλφεια 5/8
ε. Λουλέα 3/8
ε. Χουέιβα 17/8
στο Καρατάι 8/8
προς Φουτζέιρα 17/7
προς Κωνσταντίνα 17/8

πρ. «Cedar Hill»
δ. Κων/πολη 13/8
προς Χάρκ 19/8
προς Σιγκαπούρη 11/8
προς Ματαράνι 22/7
προς Σιγκαπούρη 20/7
δ. Γιβραλτάρ 20/8
προς Χάρκ 17/8
προς Νοβοροσίσκ 19/8
προς Τουάμπσε 11/8
α. Βενετία 11/8
ε. Βηρυττό 16/8
προς Ρότερνταμ 18/8
προς Τζουμπάι 17/8
προς Ρότερνταμ 18/8
προς Πόρτο Λα Κρούζ 16/8
προς Χάρκ 15/8
προς Τερνίστα 18/8
προς Γιβραλτάρ 15/8
ε. Χιούστον 17/8
ε. Λάγος 12/8
ναυπηγ. Ναυκασάκι
προς Σιγκαπούρη 10/8
ε. Μπ. Αίρες 1/8
στο Σουέζ 24/8
ε. Ν. Μαγκάδορ 4/7
προς Γιβραλτάρ 19/8
προς Σάνκ Άνκαρατζ 18/8
ε. Σιγκαπούρη 4/8
α. Σαν Λορέντζο 18/8

προς Ραμπίχ Μπαί 17/8
ε. Πειραιά 3/8
επισκευές Μπρεμερχάβεν 13/7
προς Αλιβέρι 9/8
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/8
α. Χιούστον 9/8
προς Τζουμπάι 2/8
στον Πειραιά 21/8
στον Πειραιά 21/8
στον Πειραιά 21/8
διάλυση Μπαγκλαντές
δ. Πόρτ Σάι 31/7
προς Νοβοροσίσκ 8/8
α. Πειραιά 18/8
προς Τζακάρα 20/8
προς Τζακάρα 5/8
ε. Σιγκαπούρη 4/7
προς Σάντος 26/7
προς Κουίνγκντ 17/7
προς Κουανγκάγκ 10/8
επισκ. Μπρεμερχάβεν 14/8
αργεί Πειραιά
προς Νοβοροσίσκ 25/7
προς Μπαγκκόγκ 19/7
ε. Άσντοντ 20/8

πρ Κίνα 10/8
προς Χόγκ Κόγκ 14/8
προς Χάλλ 13/8
ε. Κόρυτον 22/8
ε. Μάντρε ντε Ντέους 16/8
α. Ραβέννα 19/8
ε. Μπριστόλ 18/8
ε. Σιγκαπούρη 10/8
α. Βανκούβερ 18/8
προς Ρεκαλάδα 2/7
προς Σουδά Μπαί 17/7
προς Πόντα ντο Ούμπο 27/7
ε. Σιγκάγκ 9/7
προς Πόρτ Σάι 20/8
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/7
προς Ελλάδα 18/8
προς Σιγκαπούρη 12/8
προς Λειψός 17/8
πρ Μπλάφ 21/8
ε. Ν. Μαγκάδορ 2/8
προς Όκλαντ 21/8
ε. Νιούκαστλ 1/7
α. Φάμουρ Μπαί 30/7

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII(δ.).	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΦΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).	76	34075
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΙΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΚΑΝΗΣ	75	28082
ΜΕΞΙΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΙΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΛΕΤΤΑ	61	963
ΜΠΑΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (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

ε. Νόρντενχαμ 19/8
ε. Πειραιά 17/8
ε. Γουιάλλα 14/8
προς Χιούστον 17/8
στη Τζέντα (αποθήκη)
ε. Γκάνδη 2/8
προς Μπαγκκόγκ 27/8
α. Χόγκ Κόγκ 21/7
ε. Ρίο Γκράντε 6/8
προς Δ. Αφρική 8/6
ε. Τεμπήκ 11/8
ε. Γιοκοχάμα 16/8
ε. Σαλβαντόρ 22/7
α. Μπρέικ 4/8
προς Άσπρα Σπίτια 18/8
προς Μπαχραϊν 16/8
δ. Κων/πολη 19/8
προς Ισπανία 12/8
προς Μπένιμπουρ 23/7
ε. Νταμράμ 15/8 *
προς Σαν Αντόνιο 6/8
προς Νιούκαστλ 12/8
προς Βενετία 20/8
προς Ινδία 6/8
ε. Πρίνς Ρούπερτ 11/8
α. Σ. Τζόν 30/7
προς Γκιρμπα 9/8
προς Κόντινεντ 10/8
πρ. «Γκόλντεν Χάουσι»
α. Κασσιούγκ 20/7
προς Καβάλλα 19/8

προς Σαγκάη 14/7
αργεί Ν. Ορλεάνη
α. Ν. Ορλεάνη 15/8
α. Ν. Ορλεάνη 15/8
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Σ. Άννα Μπαί 16/8
ε. Ν. Ορλεάνη 18/8
προς ΗΠΑ 9/8
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Ν. Ορλεάνη 11/8
α. Πόρτ Άρθουρ 31/7
προς Ν. Ορλεάνη 1/8
ε. Μονόπολη 18/8
δ. Παναμά 4/8
α. Ν. Ορλεάνη 28/7
ε. Μπουεναβεντούρα 15/8
ε. Ρίο Χάνα 30/7
α. Ν. Ορλεάνη 4/8
α. Χιούστον 5/8
α. Ορλεάνη 19/8
α. Δεμεράρα 12/8
δ. Παναμά 3/8
α. Ν. Ορλεάνη 18/8
δ. Παναμά 31/7
α. Ν. Ορλεάνη 15/8
α. Σετουμπάλ 7/8
προς Α. Πετρούπολη 5/8
προς Χιούστον 19/8
προς Πύλο 15/8
α. Μπλιμπα 13/8
προς Σιγκάγκ 1/7
ε. Χάμπτον 4/8
ε. Πειραιά 11/8
πρ Γκουανιακούιλ 6/8
προς Ρίσαρντς Μπαί 30/7
προς Βραζιλία 2/8
ε. Βαλλέττα 14/8
μετασκευάζεται Πειραιά
προς Ισγκάκι 29/7
ε. Άαλμφορκ 12/8
επισκ. Σιγκαπούρη 8/8
προς Πειραιά 19/8
αργεί Πειραιά
προς Ρίσαρντς Μπαί 5/7
προς Οράν 29/8
α. Μοντεβιδέο 31/7
ε. Ν. Υόρκη 5/8
προς Φουτζέιρα 21/7
προς Θεσσαλονίκη
προς Οδησσό 20/8
προς Νεμρούτ Μπαί 8/8
προς Βραζιλία 17/8
προς Σιγκαπούρη 17/8
προς Πειραιά 14/8
προς Σιγκαπούρη 16/8
προς Βραζιλία 12/8
προς Μιλόκι 29/7
ε. Ντότζες 15/8
προς Λιβύη 18/8
α. Ραβέννα 20/8
πρ. «Κίνο»
α. Ν. Ορλεάνη 18/8
προς Σουέζ 20/8
α. Πειραιά 20/8
ε. Τζέντα 14/8
προς Αλγερία 5/8
ε. Αμβέρσα 19/8
ε. Πειραιά 27/7
α. Σίνες 9/8
προς Παναμά 30/7
προς Κίνα 19/7
α. Γκλάντσοουν 2/8
προς Ιαπωνία 3/8
προς Ιαπωνία 11/8
προς Φιλιππίνες 5/8
προς Σαν Νικόλας 30/7
ε. Άντεν 6/8

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	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 ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.	68	9505
ΛΙΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΙΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	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
ΜΑΝΕΙ.	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΕΙΝΙΑ (δ.).	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.	78	10994
ΜΑΡΙΑ.	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938

ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ 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 ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
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
ΠΑΝΘΡΙΑ	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
ΠΑΡΙΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
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
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛΓΕΡ	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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808
ΠΙΓΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΥΤ ΝΑΡΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΤΣ (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

ε. Κρίνεστον 14/8
α. Τέμα 22/5
προς Μπουσάν 17/8
α. Σαν Νικόλας Μπ. 22/8

προς Τουμπαρό 15/8
προς Αυγούστα 11/8

ε. Όκπο 12/7
ε. Κόμπε 12/8
ε. Χάτσινχο 29/7
α. Ν. Ορλέαν 19/8
προς Ιαπωνία 4/8
α. Σ. Τζών 15/7
προς Χάρνκ 5/8
προς Σιγκάγκ 29/7
προς Οδησσό 20/8
προς Αλγερία 28/7
α. Χόγκ Κόγκ 29/7
προς Ν. Αφρική 25/6
α. Λίβερπουλ 19/8
προς Μπανία 18/8
ε. Φος 19/8
προς Γιβραλτάρ 10/7
ρος Νιγηρία 1/7
προς Κίνα 2/7
α. Χιούστον 7/8
ε. Χόγκ Κόγκ 17/7
α. Κίγκστον 12/8
προς Α. Πετρούπολη 6/8
ε. Σάο Σεμπαστιάο 11/8
προς ΗΠΑ 12/8
ε. Ροζάριο 18/8
α. Ναμπερ 13/8
προς Μομπάσα 19/8
ε. Παρανάγουα 29/6
προς Οζάκα 25/7
προς Άσχαους 19/8
πρ. «Π.Σ. Παλός»
ε. Κότκα 16/8
αργεί Πειραιά
προς Τσιβάν 20/7
στο Νασσάνι 19/8
προς Χάτσινχο 30/7
προς Δακάρ 2/8
προς Οζάκα 19/8
προς Μισσισσιππί 10/8
ε. Ν. Ορλέαν 28/7
προς Μπαγκκόγκ 9/7
α. Ν. Ορλέαν 6/8
προς Αυστραλία 20/7
α. Τζουμπάι 7/8
προς Ν. Αφρική 2/7
ε. Πενάγ 17/8
προς Ρεσίβ 17/8
ε. Κάντλα 5/7
ε. Πειραιά 4/7
προς Χάρνκ 18/6
α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 17/8
προς Αλεξάνδρεια 17/8
ε. Σαντο Τόμας ντε Καστίλια 16/8
αργεί Πειραιά
προς Κασσιόγκ 5/7
επισκ. Πειραιά 15/7
στη Μανίλα 31/7
προς Σουέζ 26/7
α. Τζουμπουί 12/8
προς Ναβοροσκ 4/8
προς Νάπολη 17/8
προς Ταϊτσουγκ 19/8
προς Πειραιά 19/8
προς Θεσσαλονίκη 10/8
προς Πειραιά 17/8
ε. Δαμπίττα 17/8
προς Ανκόνα 17/8
ε. Ρίβερ Φάλ 4/8
ε. Γιβραλτάρ 5/7
στο Ρίτσαρντ Μπαί 14/8
προς Γκάβστον 28/7
στο Βανκούβερ 16/8
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Σαλβαντόρ 12/8
προς Ρίτσαρντ Μπαί 27/7
προς Αγγλία 6/8
προς Κορέα 10/7
προς Ρουέν 6/8
ε. Μαντράς 13/8
στο Λομπίτο
προς Σαβάννα 18/8
ε. Γκντανσκ 27/7
προς Δρέπανο 9/8
προς Μπατσάν 30/7
προς Ιαπωνία 8/8
ε. Πειραιά 11/8
προς Πόρτο Καμπέλο 2/8
προς Γιοκοχάμα 14/8
προς Πειραιά 5/8
στο Σουέζ (αποθήκη)
α. Χιούστον 13/8
α. Κόρπους Κρίστι 24/7
α. Χιούστον 10/8
στη Φουτζέιρα 30/7
προς Παρανάγουα 5/7
προς Πεκίνο 8/8
προς Άλτα 15/8

ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΛ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
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 ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	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
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	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
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (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
ΤΖΙΝΙ	17	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ Α.	83	35762
ΤΖΟΥΣΙΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΡΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΟΡΤΣΙΝΑ	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
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΙΑΝΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΑΣ	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

στη Μαρσιούπολ 6/8
ε. Μανφρεντόνια 11/8
ε. Πειραιά
ε. Πειραιά 19/8
προς Ραμπίχ 20/8
ε. Πειραιά 20/8
μεταφορές Πάτρας
προς Αλγερία 25/5
α. Σαγκούντο 11/8
ε. Μπαβναγκόρ 19/5
προς Αλγερία 1/8
ε. Πειραιά 21/7
ε. Αυγούστα 17/8
προς Χαϊκού 17/7
προς Ρωσία 12/8
προς Σιόνε 16/8
προς Χαλκίδα 28/7
ε. Φιλαδέλφεια 19/8
προς Ρας Λανούφ 31/7
πρ Ν. Υόρκη 14/8
προς Ινδία 4/8
ε. Πόρτ Σαϊδ 14/8
ε. Αρατού 16/8
ε. Ν. Ορλέαν 16/8
προς Τάμα 12/8
πρ. «St. Nikolaï»
προς Χιούστον 18/8
προς Ουμά 11/8
προς Φιλαδέλφεια 12/8
προς Σιγκαπούρη 14/8
α. Σαγκούντο 19/8
α. Μελβούρνη 16/8
προς Καλάσσο 8/8
υπέστειλε σημ. Μαχάμας.
προς Αλεξάνδρεια 20/7
πρ Σ. Αραβία 20/8
α. Πειραιά 16/8
προς Γκιζόν 23/7
προς Παρανάγουα 23/7
πρ. «Muirha Jarañ»
προς Ουλσάν 30/7
προς Ρόδο 21/8
προς Σάμο 20/8
ε. Πειραιά 28/7
προς Τουάσιε 13/8
α. Ρας Τουάσιε 13/8
προς Πειραιά 4/8
προς Λονδίνο 12/8
μετ. «Λιναμπόλ Σούκε» (ε.)
προς Βλαδιβοστόκ 22/7
προς Ιταζάι 16/8
α. Σ. Τζών 10/7
αργεί Πειραιά
ε. Τζέμπελ Άλι 15/8
προς Αρούμα 13/8
πρ. «Moleson»
προς Κόλο ΗΠΑ 14/8
α. Λάγος 5/8
ε. Νταρ ε Σαλάμ 1/7
προς Νεμρούτ Μπαί 21/8
α. Κόρπους Κρίστι 25/7
προς Κουβέιτ 5/8
ε. Σ. Λορέντο 15/8
ε. Ανασταφάρε 15/8
προς Μπαγκκόγκ 8/8
προς Βανκούβερ 13/8
μετ. «Genil» (18/8)
α. Ν. Ορλέαν 14/8
ε. Τζέντα 13/8
ε. Πειραιά 24/7
προς Αρούμα 10/8
στη Μιζουσίμα 12/8
στη Μπίερα 22/8
προς Ταραγκόνα 21/8
προς Ντάρμπαρν 20/8
προς Βουβόλ 12/7
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Ολύμπικ Φοίνε»
ε. Κωνσταντία 16/8
μεταφορές Καραϊβικής
α. Άκουμα 3/8
α. Λάγος 10/8
προς Φουτζέιρα 17/5
προς Βαλτική 24/7
προς Μουκλα 15/6
ε. Ν. Ορλέαν 15/8
στο Γκιζόν (αποθήκη)
προς Φουτζέιρα 6/8
ε. Σαλβαντόρ 11/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 12/8
ε. Ντάρμπαρν 4/8
ε. Μπλμμάο 10/8
α. Μανίλα 10/8
ε. Δεμεράρα 14/8
προς Μπαγκκόγκ 26/7
ε. Πόρτ Σαϊδ 14/8
πρ Μεσόγειο 13/8
δ. Ντόβερ 2/8
προς Ιαπωνία 3/8
πρ. «Άλφα Τσάλλεντζ»
προς Μπαγκκόγκ 19/8
α. Ν. Ορλέαν 13/8
ε. Πειραιά 20/8
α. Ν. Ορλέαν 12/8
επισκ. Πειραιά 15/2
πρ. «Konkad»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπ. Άιρες 4/8
αργεί Πειραιά
ε. Μπουεναβεντούρα 6/8
προς Αρούμα 15/8

ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΟΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971

προς Κόλπο ΗΠΑ 20/7
προς Σιγκαπούρη 13/7
προς Αρούμπα 2/8
προς Λούπη Τέρμιναλ 20/7
μεσογειακές μεταφορές
προς Χονιάρα 2/8
επισκ. Κούρε 18/8
προς Σαφάγια 14/8
προς Ιαπωνία 23/6
ε. Γκίλχοκ 19/8
αργεί Πειραιά
α. Χιούστον 16/8
προς Αρούμπα 18/8
α. Μομπίλ 7/8
προς Βίλεμσχαβεν 22/7
προς Κουμαρέμπο 31/7
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 12/8
προς Χάμπτον 17/8
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/8
προς Πειραιά 20/8
α. Ν. Ορλεάνη 21/7
α. Κορούνια 21/8
α. Φάλαμπε Μπαϊ 12/8
προς Γαλλία 18/8
πρ. «Kristina»
ε. Γιοκχάμα 13/8
προς Λάγος 17/8
ε. Μανίλα 20/7
ε. Πειραιά 16/8

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤ'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΚΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22005
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25005
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9415
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146305
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
ΧΟΚ ΚΟΚ 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 Α.	86	59850

προς Γιβραλτάρ 16/8
προς Πόρτ Σάϊδ 31/7
προς Κίνα 26/6
προς Οδησσό 11/8
προς Ρωσία 1/8
ε. Λε Χόβρη 18/8
προς Τσώρτσιλ 8/8
προς Γιοκχάμα 30/7
α. Ρας Τανούρα 17/8
προς Μανδράς 14/8
προς Ρας Τανούρα 16/7
α. Τσεμαούς 18/8
ε. Σάντος 30/6
προς Αλκεβόρα 12/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 15/8
πρ. «Lorado»
προς ΗΠΑ 10/8
στο Πόρτο Λιμών
ε. Πειραιά 13/8
προς Κριστομπαλ 29/7
ε. Ν. Ορλεάνη 18/8
προς Νταλνίαν 14/8
προς Ιντσόν 19/8
ε. Τέμα 11/8
μεταφορές Περαϊκού
ε. Σιγκαπούρη 2/7
ε. Ταμπίκο 16/8
πρ. Α. Ευστάθιο 30/7
προς Γιανγκόν 10/8
ε. Μομπίλ 17/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (κ.)	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑΣ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΑΣ (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
ΑΓΚΡΑΡ (κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (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
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΑΣ	72	16235
ΑΙΓΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376
ΑΙΓΙΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΓΙΝΗΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΓΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΓ'Σ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΗΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108

προς Ν. Αμερική 30/8
προς Μπουένος 10/8
ε. Πόρτ Μωχ. Μνίν Κασίμ 19/8
προς Πακιστάν 3/9
προς Μπλκμπίο 1/9
προς Βραζιλία 4/19
ε. Πειραιά 24/8
υπεστείλε ελληνική
ε. Πόρτο Ρίκο 26/8
προς Φλάσσιγκ 959
προς Ιταλία 9/9
προς Ιλιτσέβσκ 28/7
προς Πόρτ Εσκουίβελ 29/8
ε. Σαντακάν 30/8
ε. Μάντρε ντε Νέτους 2/9
ε. Λάγος 2/9
στη Μανίλα 11/8
προς Μαϊάμ 8/7
προς Μανζανίλο 29/8
προς Μπελαγουάν 31/7
α. Αμβέρσα 6/9
προς Τζιμπουτί 8/9
προς Παναμά 21/8
προς Σέβεν Άιλαντ 12/9
ε. Φουτζέιρα 25/8
προς Κίνα 31/8
δ. Παναμά 4/9
προς Μαρόκο 8/8
προς Ν. Ορλεάνη 8/9
ε. Σαν Φρανσίσκο 3/9
ε. Πόρτο Καμπέλο 29/8
πρ. «Ανδρέα»
μετ. «Ατόν» (ΑΒ)
προς Μίνα αλ Φαχάλ 7/9

προς Ομάν 30/8
προς Σιγκαπούρη 25/8
α. Μορμουγκάο 7/9
προς Φουτζέιρα 31/8
προς Σιγκαπούρη 9/9
προς Γιβραλτάρ 8/9
προς Τάγκα 1/9
ε. Νταμμάμ 7/9
προς Ταϊβάν 4/9
ε. Τέξας Σίτυ 28/7
ε. Ν. Ορλεάνη 4/9
μετ. «Μεντράφικα Λίνκ» (μ.)
α. Ν. Ορλεάνη 5/9
ε. Ρίο Ιανέιρο 28/8
προς Καραϊβική 27/8
προς Κορίντο 28/8
ε. Χιούστον 2/9
αργεί Λας Πάλμας
προς Αφρική 29/8
προς Αυγουστά 30/8
προς Γαλλία 9/9
πρ. «Μέγα Μπρήζ»
α. Βανκούβερ 7/8
προς Χάμπτον 5/9
προς Ρίο Γκράντε 9/9
αργεί Ραβέννα
α. Ν. Ορλεάνη 2/9
α. Γιούροπορτ 1/9

ΑΛΒΙΩΝ Ι (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι. (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΤΕΡ 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 ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ		
(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 (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (κ.)	75	11461
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V*	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581

προς Νοβοροσίσκ 31/8
προς Α. Πετρούπολη 30/8
ε. Λάγος 25/8
προς Βραζιλία 27/8
ε. Πόρτ Όγκα 9/7
μετ. «Cosmic»
α. Ν. Ορλεάνη 1/8
στη Ραβέννα 11/6
προς Ρίο Γκράντε 1/9
προς Γερμανία 16/8
ε. Άντεν 25/8
ε. Χάμπτον 31/8
α. Άκαμπα 30/8
προς Προβιντίας 10/9
προς Μπαγιόν 27/8
προς Βηρυτό 23/8
προς Ιαπωνία 2/9
ε. Βαλτιμόρη 8/9
α. Φος 1/9
προς Βραζιλία 29/8
προς Ουαχάμα 1/9
α. Αμβούργο 9/9
α. Ρόττερνταμ 29/8
ε. Γουακαμάτσου 22/8
προς Κοπεγχάγη 20/8
προς Τζόρφ Λασφάρ 26/8
α. Χιούστον 3/9
ε. Τζέντα 4/8
προς Ιταλία 10/7
προς Μπότανα 7/8
προς Μομπάσα 5/8
προς Πάια 2/8
προς Κέμπε 2/8

μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάρλεστον 19/7
προς Τζέντα 2/9
στο Κάμπος Φόλντ (αποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 1/9
ε. Τζουσίμα Τέρμιναλ 6/9
προς Μανζανίλο 20/8

προς Ντουαί 26/7
προς Νασάου 4/9
προς Γαλλία 26/8
επισκ. Φλάσσιγκ 7/9
προς Σιγκαπούρη 1/9
προς Βομβή 12/9
ε. Α. Πετρούπολη 11/8
προς Χουαλιέν 21/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 4/9
προς Ιαπωνία 4/9
προς Παρανάγουα 9/8
επιπλήθη αλλοδαπούς
προς Κόμπε 1/9
προς Ναγκόγια 16/8
α. Ρόττερνταμ 9/9
α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9
ε. Ντράες Σαλάμ 28/8
επιπλήθη
προς Άσπρα Σπίτια 10/9
ε. Πειραιά 25/8

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (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
ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΟ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΕΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705
ΒΑΪΝ (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 ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΞΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	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 T. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΜΠΑΖ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΖ I. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑΖ II (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΝΙΧΟΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.)	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897

€ Ικόνιο 2/9
 € Βρήμη 8/9
 προς Ιταλία 9/9
 € Ρεσιό 4/8
 προς Τουμπάρδο 16/8
 α. Λισσαβώνα 7/9
 € Χοντίντα 28/8
 προς Ρίτσαρντς Μπαί 17/8
 προς Σάντος 29/8
 α. Ρας Τανούρα 27/8
 προς Γκουαγιακούιλ 7/9
 προς Ρόττερνταμ 27/8
 α. Λάγος 22/7
 προς Τζιμπουτί 14/8
 προς Μαλασία 28/8
 α. Κεηπτάουν 24/8
 προς Γαλλία 7/9
 προς Σαγκάι 2/8
 πρ. «Veneta»
 προς Κόντινεντ 1/9
 προς Πόντα ντο Ούμπου 31/8
 υπέστειλε κυπριακή
 επισκευές Μπρεμερχάβεν 29/5
 € Πειραιά 2/8
 προς Ίμνιγκχαμ 11/8
 προς Λικάτα 31/8
 α. Βανκούβερ 7/7
 προς Μελβούρν 1/9
 € Γιοκχάμα 6/9
 € Φουτζέιρα 29/7
 € Κακινόδα 18/8
 πρ. «Nor Master»
 προς Άντεν 5/7
 € Κολόμπο 24/8
 προς Ντόρντρεχτ 10/9
 μετ. «Colmena» (ΑΒ)
 πρ. «Freedom»
 επωλήθη
 προς Καλλάο 26/8
 προς Κόλομπο ΝΗΑ 30/8
 € Οδησσό 26/8
 € Σαν Λορέντζο 31/8
 € Γκουαγιακούιλ 3/9
 προς Σηάττλ 1/9
 επισκ. Σιγκαπούρη 2/3
 προς Νικόσια 25/8
 μεταφορές Ινδονησίας
 προς Οδησσό 28/8
 στο Ρίτσαρντς Μπαί 21/8
 πρ. «Pacific Trader»
 επισκ. Αμβέρσα 5/9
 προς Ματάνζας 1/9
 α. Ντάρμπαν 24/7

προς Νοβοροσίσκ 4/9
 επισκ. Ρόττερνταμ 4/8
 € Πειραιά 9/6
 μεταφορές Πάτρας
 προς Αγκόλα 25/5
 αρχεί Πειραιά
 € Νταρ ες Σαλάμ 25/8
 προς Χο Τσί Μινχ Σιτ 26/7
 € Μανφρεντόνια 30/8
 προς Πόρτ Σουδάν 9/9
 προς Ινδονησία 24/8
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Αμβούργο 10/9
 προς Πόρτο Μιράντα 28/8
 € Μανφρεντόνια 31/8
 προς Οκρίδα 20/7
 προς Μπέρτα 19/8
 προς Ινδία 19/7
 προς Ελλάδα 30/8
 προς Ζανζιμπάρ 31/8
 προς Καρασί 19/8
 € Σιγκαπούρη 5/9
 προς Βραζιλία 3/9
 προς Λάγος 3/9
 προς Σαμαρίντα 21/8
 προς Αμπιτζάν 17/7
 € Πειραιά 1/8
 € Κάντλα 26/8
 προς Κασσιούγκ 22/8
 προς Ντακάρ 8/9
 α. Αλεξάνδρεια 7/9
 προς Αμβέρσα 1/9
 € Ελσίνκι 7/9
 προς Κόντινεντ 28/8
 προς Κουά Ιμπόδε Τέρμιναλ 23/8
 προς Σαλέρνο 28/8
 στον Πειραιά 18/6
 προς Πόρτ Καμπέλλο 1/6
 στον Περσικό 9/1/1991
 επισκ. Πειραιά 12/6
 προς Βιετνάμ 22/7
 προς Σενζάκι 30/8
 € Βιζακαπάναν 24/7
 προς Νταμμάμ 22/8
 € Μπάζα Μπλάνκα 3/9
 αγορά από αλλοδαπούς
 πρ. «Almirante Storni»
 πρ. «Ivo Vojnovic»
 προς Βιετνάμ 23/8
 προς Άκαρα 8/9
 € Θεσσαλονίκη 26/6
 € Πάτρα 28/8
 € Τζέντα 15/8
 € Τσιόττα 26/8
 € Ιντσόν 31/8
 προς Κόλομπο ΝΗΑ 1/9
 € Ν. Ορλεάν 15/8
 € Κοντόν 26/8
 € Χόμπτον 7/9

ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I. (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕΪΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΪΤ ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΪΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΑΜΙΝΗ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΑΝ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155

€ Χιούστον 7/8
 € Λα Γκουλέτ 6/9
 προς Σαλβαντόρ 30/8
 € Λάρνακα 8/9
 προς Φουτζέιρα 31/8
 προς Σιγκαπούρη 20/8
 προς Λίβερπουλ 9/9
 προς Α. Ανατολή 4/9
 € Λάρνακα 10/9
 προς Αβάνα 20/8
 α. Φουτζέιρα 29/8
 α. Χόγκ Κόγκ 9/8
 α. Ρας Τανούρα 28/8
 προς Τζέμπελ Άλι 31/8
 προς Μπρίντζι 10/9
 προς Θεσσαλονίκη 27/8
 προς Ν. Αφρική 31/8
 προς Κίνα 10/7
 προς Χόβικ 23/8
 α. Ντάρμπαν 8/9
 α. Άκαρα 28/8
 προς Ασσάμ 4/9
 προς Ινδονησία 13/8
 € Βανκούβερ 12/8
 προς Ν. Κορέα 4/8
 προς Πειραιά 26/8
 € Βερκρούζ 20/7
 € Μπουεναβεντούρα 5/9
 μετ. «Seamaster M.» (κ. 7)
 α. Ν. Ορλεάν 6/9
 α. Ν. Ορλεάν 15/8
 € Ρινέκα 7/9
 α. Άκαρα 7/9
 € Ν. Ορλεάν 2/9
 προς Ρίο Γράντε 25/8
 προς Μπέρτα 30/8
 προς Σ. Τζών 13/8
 ύψωσε ελληνική
 € Ν. Ορλεάν 31/8
 μετ. «Ναυιγκέιτορ Δ.» (κ.)
 μετ. «Μεσίστερ» (κ.)
 ύψωσε ελληνική
 € Ραβέννα 10/9
 προς Λος Άντζελες 9/9
 προς Α. Πετρούπολη 8/8
 € Σαβάννα 9/8
 προς Νιγηρία 7/9
 προς Καλλάο 4/9
 προς Φουτζέιρα 1/8
 επισκ. Πειραιά 15/7
 προς Γκουαγιακούιλ 30/8
 προς Αβάνα 7/8
 προς Ουαλέντο 4/8
 προς Μπαγκκόκ 21/8
 € Πόρτ Κέλαγκ 8/9
 προς Μπαντάρ Αμπάς 20/8
 α. Αλεξάνδρεια 2/9
 € Υμουίντεν 10/9
 διάλυση Κίνα
 α. Ν. Ορλεάν 21/8
 € Α. Πετρούπολη 11/7
 προς Μαλασία 6/9
 € Αλεξάνδρεια 6/9
 € Ρίο Ιανέιρο 3/9
 προς Μπόννο 3/5
 α. Κολόμπο 30/7
 στο Λάγος 10/9
 € Σέμπο 21/8
 προς Ουαλέντο 21/8
 € Χόγκ Κόγκ 19/8
 προς Τέμα 10/9
 προς Βιετνάμ 1/9
 € Άντεν 29/8
 προς Σαν Αντόνιο 29/8
 μετ. «Hambay» (Ονδ.)
 προς Ιαπωνία 28/8
 € Σιγκαπούρη 5/9
 προς Αμβέρσα 31/8
 α. Σάρροκ 16/8
 μεταφορές Περσικού
 προς Λουάντα 25/7
 προς Σιγκαπούρη 29/8
 α. Άσταντ 1/9
 προς Νοβοροσίσκ 20/8
 προς Τάλιν 30/8
 προς Πόρτ Καμπέλλο 29/8
 € Κωνσταντίνα 8/9
 προς Πολωνία 4/9
 στη Λας Πάλμας 9/5/91
 α. Ρας Ιανουά 28/8
 € Φουτζέιρα 24/8
 α. Γιούροπορτ 9/9
 επισκ. Ντουμπάι 2/9
 € Τζουάιμα Τέρμιναλ 10/7
 € Ν. Ορλεάν 2/9
 προς Σιγκαπούρη 21/8
 α. Ν. Ορλεάν 24/8
 επισκ. Ντουμπάι 20/5
 € Φουτζέιρα 17/7
 προς Κίνα 2/9
 προς Κορέα 10/8
 προς Σιράχα 22/8
 α. Σιγκαπούρη 28/8
 α. Τεργέστη 24/8
 προς Ρας Λανούφ 30/8
 προς Μανίλα 22/7
 προς Ιράν 23/7

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Λάγος 5/9
ΕΛΛΙ (Μμχ.)	75	59307	προς Τουρκία 8/9
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274	προς Ινδία 14/8
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Κίνα 9/8
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	πρ. «Paulina IV»
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μμχ.)	76	6981	προς Βεγκάζη 4/9
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	προς Ν. Κορέα 11/7
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Μπ. Αίρες 20/8
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	δ. Παναμά 5/9
ΕΝΤΕΡΡΑΤΖ	68	35487	ε. Σαν Λορέντζο 1/9
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	προς Σαγκάη 30/8
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	α. Ν. Ορλεάνη 29/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ινδία 18/8
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Νιγηρία 31/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Τζέντα 31/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	πρ. «Έλληνα»
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Κάντλα 12/8
ΕΡΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.)	86	15952	προς Νάβα Σίβα 22/8
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	ε. Μπέντι 17/8
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Μπάγια Μπλάνκα 31/8
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Μουάσα 18/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	αργεί Ντάρμπαν
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	αναμένει Φουτζέιρα 15/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. Μολφέτα 2/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Σάφι 3/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	προς Αλγέρι 25/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	α. Λισαβόνα 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Σάρζα 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Σαλέρο 3/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς Βιτόρια 2/9
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Κρότωνα 19/8
ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Νίγκμπο 5/8
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	α. Κοπέ 4/9
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Λος Άντζελες 5/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Μορμουγκάδο 19/7
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Γκρήνορ 9/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Φουκουόκα 9/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ν. Ορλεάνη 4/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	ε. Πόρμουκρον 29/8
ΕΥΡΥΛΑΗ (μ.)	69	16229	πρ. Χοντίντα 26/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	20546	ε. Αίρκεν 29/8
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάνη 1/7
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Μπαγκόχ 3/8
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	προς ΝΑ Αφρική 22/8
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	προς Φουτζέιρα 28/6
ΖΕΑ (π.)	69	48154	ε. Πειραιά 9/8
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	ε. Κανακρύ 31/7
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΗΝ	79	16379	προς Αλγέρι 22/8
ΖΡΑ *	79	16390	ε. Μόγκλα 27/8
ΖΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	προς Πόρτ Σουάν 231/7
ΖΤ ΛΑΪΤ (Μμχ.)	73	7348	ε. Κόμπε 8/9
ΖΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	προς Λουάντα 20/8
ΖΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα
ΖΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Αμβέρσα 2/9
ΖΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72		στο Μάρσαλ 1/6 *
ΖΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Ρότερνταμ 4/9 *
ΖΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	προς Α. Πετρούπολη 9/8
ΖΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Θέουτα 10/9
ΖΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ Σ. (κ.)	80	3367	προς Νιγηρία 4/9
ΖΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	α. Δουνκέρκη 3/9
ΖΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Πειραιά 19/3
ΖΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 20/8
ΖΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	στον Πειραιά 15/7
ΖΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Αγαδίρ 5/9
ΖΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	επισκ. Πειραιά 15/7
ΖΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.)	76	20572	πρ. «Green King»
ΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	πρ. Ν. Αφρική 17/8
ΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Α. Πετρούπολη 13/7
ΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρ. Αργεντινή 18/8
ΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Τζ. Νεγκρού 17/8
ΝΔΙΑΝΑ (δ.Μμχ.)	77	140277	πρ. Σιγκαπούρη 10/4
ΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρ. Κουσίρ 29/8
ΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	14962	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. Ιαπωνία 28/8
ΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρ. Βανκούβερ 28/8
ΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	πρ. Αλεξάνδρεια 7/9
ΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	πρ. Βανκούβερ 29/8
ΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	α. Τζιμπούτι 2/9
ΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	πρ. Ντάρμπαν 27/8
ΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Κακινάδα 3/8
ΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	πρ. Ουλσάν 24/6
ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Χιόστον 3/9
ΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	πρ. Τζακάρα 1/9
ΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272	πρ. Ν. ΗΠΑ 3/7
ΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρ. Θεσσαλονίκη 24/8
ΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	πρ. Ντουμπάι 26/8
ΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979	πρ. «Jena»
ΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	πρ. «Meissen»
ΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297	α. Ρότερνταμ 2/9
ΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	πρ. Ιαπωνία 24/8
ΣΙΣ (κ.)	70	11248	πρ. Καρτάγνα 6/9
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	επισκ. Πειραιά 1/6
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρ. Μπουανανεντούρα
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρ. Βαρκελώνη 11/9
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	ε. Λος Άντζελες 3/9
ΙΤΑΖΑΤ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρ. Βραζιλία 27/8
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρ. Μπαγκλαντές 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. Κίνα 20/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	α. Δαμίστα 9/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρ. Μπαγκλάντ 28/8 *
CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086	πρ. Βάλβις Μπαί 9/9
CMB ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	πρ. Νακάδα 4/9
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	πρ. «Brasilia»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΡΑΣ (μ.)	92	16145	πρ. «Festesti»
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	1171	πρ. Κόντλα 26/8
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	πρ. Ινδία 29/7
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	πρ. Λ. Ήρι 31/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	πρ. Δ. Αφρική 28/8
ΚΑΛΥΨΟ (Μμχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	ε. Ν. Ορλεάνη 7/9
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρ. Πόρτο Μπουλβάρ 3/9

ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρ. «Castillo de Javier»
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	α. Ν. Ορλεάνη 20/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λας Πάλαμας 24/8
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658	ε. Λάγος 28/8 *
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Λυανιουγκάκ 24/8 *
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	α. Σαν Λορέντζο 6/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μμχ.)	73	62317	πρ. Σαλόντα Μπ. 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	πρ. Τακόμα 27/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρ. Βέντοπιλις 11/9
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	ε. Καραίτι 7/9
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	ε. Πειραιά 25/7
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	πρ. Ινδία 29/8
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	ε. Νουέβα Παλμίρα 2/9
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. Κεμπίκ 12/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Ντάρμπαν 29/8 *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	πρ. Βραζιλία 559
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρ. Λέγκορν 30/8
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18001	πρ. Μπαχραϊν 29/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	πρ. Βέντοπιλις 8/8
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	πρ. Τσιταγκόν 30/8 *
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	πρ. Α. Πετρούπολη 23/8 *
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	ε. Κωνσταντία 5/9
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	α. Μόλανα 25/8
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μμχ.)	73	52137	ε. Λάρνακα 5/9
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ε. Κονταόμπινα 19/8
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρ. Περσικό 2/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρ. Αβάνα 15/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	ε. Πειραιά 16/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	μεταφορές Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρ. Τακοράντι 2/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Παράντι 1/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	Βυθίσθηκε Μπουότο 26/4
ΚΑΤΥΝΑ (κ.)	66	38878	επισκ. Γιούροπορτ 11/9
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	74	26316	πρ. Μαριουπόλ 5/9
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	πρ. Βιεννάμ 23/8
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	στην Κων/πολη 10/9
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	α. Χοντίντα 2/9
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	πρ. Τζέντα 6/9
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Ν. Τουρκία 5/9
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909	πρ. Ρίτσαρντ Μπαί 26/8
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	πρ. Ναγκόβα 21/8
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρ. Άκαμα 28/8
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	πρ. Ινδονησία 21/8
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. Λέγκορν 27/8
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρ. Ελλάδα 23/8
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	ε. Θεσσαλονίκη 13/8
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	α. Νερούτ Μπ. 20/8
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	76	20486	α. Κεπτάουν 30/8
ΚΙΓΚΦΙΞΕΡ (κ.)	73	12631	στο Μπαντάρ Χομίνι 20/8
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρ. Μοζαμβίκη 23/6
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	πρ. Σαλέρο 17/8
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	μεταφορές Γ. Γουίνεας
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΖΗΦ (π.)	69	1572	α. Τζιμπούτι 21/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 1/9
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρ. Καλλάο 5/8
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρ. Τζακάρα 28/7 *
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μμχ.)	78	13899	πρ. Μπαντάρ Αμπάς 18/8
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΪΤΑΝΣ (κ.)	77	10407	πρ. Σ. Τζών 8/9
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μμχ.)	78	13605	πρ. Μπουσαν 3/9
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. Λατάκια 11/8
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρ. Τογιάμα 7/9
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786	πρ. Τσίμα 29/8
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΖ (N.M.)	73	120734	πρ. Κουανιγάνκ 19/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Βηρυτό 6/9
ΚΟΝΔΟΡ (δ.)	80	26976	α. Λίβερπουλ 9/9
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρ. Φατέξ Τέρμιναλ 24/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Τζέντα 27/7
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	ε. Πειραιά 6/8
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρ. Ασάμ 1/9
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	πρ. Μπουανανεντούρα 26/8
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	α. Χιόστον 5/9
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Πειραιά 10/9
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	ε. Βιτόρια 31/7
ΚΟΡΥΤΩΝ (κ.)	75	17175	πρ. Πόρτ Χέντλαντ 10/8
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	ε. Νταμύμ 27/8
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	ε. Παντάγκ 27/8
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	α. Μακίνο 30/7
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	πρ. Ντουμπάι 27/8
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	πρ. Μπόταν Μπαί 2/9
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	πρ. Λικάτα 10/8
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	πρ. Ν. Πλούμ 7/9
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μμχ.)	81	10524	επισκευές Αλγκεθίρας 14/9
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Βανκούβερ 31/7
ΚΡΕΪΤΝ (κ.)	76	20355	πρ. Μπελίζ Σίτυ 31/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	πρ. Φουτζέιρα 27/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Βιτόρια 22/8
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	71	15522	πρ. Τραμοντάι 3/9
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	77	9634	ε. Ρινέκ 4/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	80	16600	πρ. Ρότερνταμ 7/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	70	1437	ε. Λεμεσό 10/9
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	80	19566	πρ. Ιράν 26/8
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	76	19603	ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	74	8199	πρ. «Ν. Μερίνη»
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	72	51403	α. Τζέντα 21/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	71	10814	πρ. Οδησό 7/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	14757	πρ. Μαρακάιμπο 20/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΩΣ ΑΤΪΛΑΝΤ (κ.)	74	9192	α. Ταμπό 7/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	62	2201	πρ. Πειραιά 29/8
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)			

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρ. Τρίπολη 27/8
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	πρ. Πομπό 31/8
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	α. Φάμουθ 5/8

προς Ιαπωνία 20/7
 πρ. «Castillo de Javier»
 α. Ν. Ορλεάνη 20/8
 α. Λας Πάλαμας 24/8
 α. Λόας 28/8 *

 ε. Λυανιουγκάγκ 24/8 *
 α. Ξαν Λορέντζο 6/9
 προς Σολάντνα Μπ. 22/8
 προς Τακόμα 27/8
 προς Βέντσιπλις 11/9
 ε. Καρότσι 7/9
 ε. Πειραιά 25/7
 αργεί Πειραιά
 προς Ινδία 29/8
 ε. Νουβέβα Παλαύρα 2/9
 προς Κεμπέκ 12/9
 ε. Ντγουρπαν 29/8 *
 προς Βραζιλία 559
 προς Λέγκχορν 29/8
 προς Μπαχραϊν 29/8
 προς Βέντσιπλις 8/8
 προς Τσιταγκόγκ 30/8 *

 προς Α. Πετρούπολη 23/8 *
 αργεί Πειραιά
 ύψωσε Παναμαϊκή
 ε. Κωνσταντίνζα 5/9
 α. Μάλαγα 25/8
 ε. Λάρνακα 5/9
 ε. Κοντούμπινα 19/8
 προς Περσικό 2/9
 προς Αβόνα 15/7
 ε. Πειραιά 16/8
 μεταφορές Ιράν
 προς Τακοράντι 2/9
 ε. Παραντί 1/9
 βυθίσθηκε Μαπούτο 26/4
 επισκ. Γιουόρπορτ 11/9
 προς Μαριουπόλ 5/9
 προς Βιετνάμ 23/8
 στην Κω/ν/πολη 10/9
 α. Χοντέινα 2/9
 προς Τζέντα 6/9
 ε. Ν. Τουτκορίν 5/9
 προς Ρίταρσντ Μπαιή 26/8
 προς Δακά 26/8
 προς Ναγκόνια 21/8
 προς 'Ακαμπα 21/8
 προς Ινδονησία 21/8
 προς Λέγκχορν 27/8
 προς Ελλάδα 23/8
 ε. Θεσσαλονίκη 13/8
 α. Νερούτ Μπ. 20/8
 α. Κελητσών 30/8
 στο Μπαντάρ Χομεϊνί 20/8
 προς Μοαμβίκ 23/6
 προ Σαλέρν 17/8
 μεταφορές Γ. Γουίνεας
 α. Τζιμπουτί 21/8
 προς Κόλομπο ΝΗΑ 1/9
 προς Καλλάο 5/8
 προς Τζακάρτα 28/7 *

 προς Μπαντάρ Αμπάς 18/8
 προς Σ. Τζών 8/9
 προς Μπουσάν 3/9
 προς Λαττάκια 11/8
 προς Τσιόγμα 7/9

 προς Τσίμα 29/8
 προς Κουανγκγκ 19/8
 προς Βηρύτι 6/9
 α. Λίβερπουλ 9/9
 προς Φατέχ Τέρμιναλ 24/8
 ε. Τζέντα 27/7
 ε. Πειραιά 6/8
 προς Ασάμ 1/9
 ε. Μπουεναβεντούρα 26/8
 α. Χιούστον 5/9
 ε. Πειραιά 10/9
 ε. Βιτόρια 31/7
 προς Πόρτ Χέντλαντ 10/8
 ε. Ναμπάμ 27/8
 ε. Παντγκ 27/8
 α. Μακβίο 30/7
 προς Ντουμπάι 27/8
 προς Μπόταν Μπαιή 2/9
 προς Λικάτα 10/8
 προς Ν. Πλούμυ 7/9
 επισκέψτε Αλγκεθίρας 14/9
 ύψωσε σημαία Μάλτας
 α. Βανκούβερ 31/7
 προς Μπελκί Σιτ 31/7
 προς Φουτζέιρα 27/8
 ε. Βιτόρια 22/8
 προς Τραμαντί 3/9
 ε. Ριγίκα 4/9
 προς Ρόττερταμ 7/9
 ε. Λεμεσό 10/9
 προς Ιράν 26/8
 ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
 πρ. «Ν. Μερσίν»
 ε. Τζέντα 21/8
 προς Οόδσο 7/9
 προς Μαράκκιο 20/8
 εγκαταλείφθηκε 5/4/91
 ε. Ταμπόκο 7/9
 προς Πειραιά 29/8

ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19182
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΪΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047
ΜΑΪΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΪΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΕΪΣ (π.)	84	6687
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΑΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΟΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΪΪΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ. 7)	73	10227
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812

προς Αρμουέλες 4/6	
προς Παναμά 5/9	
α. Ντουλούθ 28/8	
α. Αντοφγκάστα 9/9	
α. Ντάρμπαν 8/9	
διαγράφεται	
ε. Μουπάσα 29/8	
προς Μπέρρα 5/9	
προς Πειραιά 4/9	
α. Ν. Ορλέαν 21/7	
προς Ταρραγκόνα 1/9	
α. Χιούστον 28/8	
ε. Νταρ ες Σαλάμ 4/9	
προς Ρίτσαρντ Μπαίη 31/8	
προς Γκούαντα 1/9	
προς Μασσαλία 22/8	
ε. Οδησσό 2258	
προς Ικαμπέλ 26/8	
προς Ντουμπάι 18/6	
προς Παναμά 28/8	
ε. Οζάκα 31/8	
ε. Της 10/9	
ε. Κωνσταντία 5/9	
προς Βομβά 25/8	
προς Νοβοροσίσκ 6/7	
προς Χο Τσι Μινχ Σιτ 25/8	
προς Χαλκίδα 4/9	
ε. Βομβά 9/9	
προς Μπουσάν 27/8	
α. Σαν Φραντσκο 3/9	
προς Χάμπτον 4/7	
ε. Φουτζέιρα 3/5	
α. Βενετία 1/9	
προς Ασάμπουλα 22/7	
ε. Βιζακαπάντ 1/9	
προς Ντάρ ες Σαλάμ 26/8	
πρ. «Wind Trade»	
προς Μοντόρι 10/9	
ε. Γένοβα 31/8	
ε. Γκέιμς 5/9	
ε. Ν. Ορλέαν 4/9	
α. Λας Πάμας 22/7	
α. Π. Μωχ. μιν Κασίμ 24/7	
ε. Δακάρ 4/9	
πρ. «Άγιος Ιωάννης»	
επισκευές Πειραιά 24/4	
προς Ρόττερταμ 29/8	
ε. Γκνάνσκ 31/8	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 7/9	
ε. Μόντρεαλ 31/8	
ε. Πειραιά 2/8	
ε. Σακά 5/9	
προς Ταμπίκο 5/6	
προς Βιτόρια 10/7	
ε. Ντουάλο 1/7	
προς Μαντράς 18/8	
προς Σάντος 2/9	
α. Κωνσταντία 3/9	
α. Τέμα 19/8	
ε. Πουέρτο Καμπέλλο 30/8	
προς Μεξικό 31/8	
ε. Σιλικάπ 24/8	
προς Τρίπολι 24/8	
προς Ιταλία 27/8	
πρ. «Merchant Pilot»	
ε. Σεπετίμα 2/9	
αργεί Πειραιά	
προς Σάντος 1/9	
ε. Σάο Σεμπασιάνο 19/7	
προς Κίνα 25/8	
προς Ν. Κορέα 15/8	
ε. Σαν Λορέντζο 4/9	
προς Κούβα 5/8	
προς Τουάποε 17/8	
προς Σεβίλλη 5/9	
προς Αμπτζάν 29/8	
ε. Μανζανίλο 22/8	
ε. Βομβά 9/8	
α. Ντάρμπαν 16/8	
διάλυση Κίνα	
προς Χόγκκ Άιλαντ 18/6	
α. Κοβίν 31/8	
προς Κίνα 7/9	
ε. Ροζάριο 4/9	
προς Βουαγαρία 12/9	
προς Βικτόρια 13/8	
ε. Βιζακαπάντ 10/8	
ε. Α. Πετρούπολη 21/8	
προς Σριλάνκα 27/8	
α. Μπωμόν 1/9	
α. Ν. Ορλέαν 3/9	
προς Πειραιά 11/9	
προς Ν. Αφρική 23/8	
ε. Κατάκωλο 30/8	
προς Μαπούτο 9/8	
προς Κασίμα 5/9	
στην Ιντσόν 10/9	
α. Λάγος 31/7	
ε. Ν. Ορλέαν 29/8	
αργεί Πειραιά *	
προς Φιλιππίνες 30/8 *	
ε. Ίμνιγκχαμ 29/8	
προς Ν. Αμερική 4/9	
προς Ντάρμπαν 22/8	
α. Καρτάγνα 21/8	
δ. Παναμά 4/7	
προς Σιλικάπ 27/8	
προς ΗΠΑ 31/8	
αργεί Κολούμπια	

ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΕΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Αβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Αβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9089
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.) *	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΑ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.κ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (Αβ.)	72	5450
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΙΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.) *	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΚΙ	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) *	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) *	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824
ΟΠΤΑΣΙΑ (δ.μ.)	68	10973
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

προς Σιλικάπ 28/8	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5	
προς Κορούνα 26/8	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
ε. Πειραιά 4/8	
προς Οδησσό 6/8	
προς Αμβέρσα 31/8	
προς Α. Πετρούπολη 10/9	
προς Ινδία 25/8	
προς Μαρίνα ντι Καράρα 1/9	
προς Σαγκάη 27/8 *	
προς Φεντερίτσια 5/9	
ε. Ν. Ορλέαν 28/8 *	
α. Λομέ 30/8	
προς Μαδρίδα 9/9 *	
προς Χερσώνα 9/9	
ε. Πειραιά 15/7	
προς Κριστοπόλ 19/8	
αργεί Πειραιά *	
προς Παρίσι Γκουντάγκ 30/8	
αργεί Πειραιά	
προς Ιταλία 8/8	
προς ΗΠΑ 11/8	
ε. Μπέρρα 15/8	
προς Μπόννυ 12/8	
ε. Βαστώνη 1/9	
στο Κάμπος Φήλαντ (αποθήκη)	
α. Φουτζέιρα 14/8	
προς Ιαπωνία 4/9	
προς Πειραιά 9/9	
προς Ορντάζ 10/9 *	
προς Κάδιξ 10/7	
προς Μπουργκας 559	
προς Σάντος 27/8	
προς Ν. Ορλέαν 1/9	
ε. Γκαλάτς 8/9	
προς Μπαγκόνκ 12/8	
α. Ν. Ορλέαν 12/8	
ε. Πειραιά 16/8	
προς Μπαμπόνα 30/8	
πρ. «Νόξ Πράντ»	
μεταφορές Αγκόλας	
ε. Σ. Τζών 6/9	
προς Λέγκχορν 1/9	</

ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΪΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΑΪΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥΪΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (μ)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166
ΡΑΪΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875

προς Ιταλία 31/8	
ε. Σαγκούντο 27/8	
προς Μιζουράτα 25/8	
προς Ν. Ορλεάνη 28/8	
προς Βαλτιμόρη 3/9	
επιπλήθη	
α. Οδησσό 20/8	
προς Μπέρτα 2/9	
προς Αφρική 5/9	
ε. Γέλα 4/9	
αναμένει Φουτζέιρα 15/4	
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 29/8	
προς Μαρόκο 7/9	
προς Βάβις Μπαίη 2/9	
ε. Αμβούργο 6/9	
ε. Ν. Ορλεάνη 30/8	
ολική απώλεια	
ε. Ντουάλα 1/9	
προς Βαλτιμόρη 28/8	
προς Κούβα 21/8	
προς Κίνα 26/6	
προς Γίβραλτάρ 12/8	
επιπλήθη Έλληνες	
προς Χουέιβα 28/8	
προς Καράτσι 9/9	
προς Σάντος 21/8	
ε. Λας Πάλμας 1/9	
προς Βραζιλία 26/8	
ε. Μαντράς 18/8	
επισκ. Γκντάνσκ 13/7	
α. Χόγκ Κόγκ 8/9	
προς Πειραιά 2/9	
α. Ρεϊνιόν 14/8	
προς Τζέντα 28/8	
προς Ολλανδία 5/9	
προς Βανκούβερ 7/9	
ε. Ρίβα 17/6	
προς Πόρτ Χάρκουρτ 24/7	
στον Κρότωνα 24/4	
επισκ. Ρίο Ιανέιρο 29/8	
προς Ν. Κορία 19/8	
προς Πειραιά 31/8	
προς Ιταλία 15/8	
α. Ρας Τανούρα 25/8	
προς Θεσσαλονίκη 10/9	

ε. Βαλέντσια 1/9	
ε. Ν. Ορλεάνη 3/9	
ε. Λα Παλις 10/9	
ε. Χουάγκου 20/8	
προς Ν. Αφρική 22/8	
ε. Ντουάλα 21/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Αλεξάνδρεια 5/9	
ε. Κωνσταντία 9/9	
προς Παντάγκ 24/8	
προς Κάντλα 16/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Ορλεάνη 5/9	
προς Ματράν 8/8	
προς Βανκούβερ 6/9	
προς Ρόττερνταμ 6/9	
ε. Τζουάιρα Τέμ. 6/8	
προς Μπιντούλου 20/8	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 30/8	
επισκ. Πειραιά 8/9	
προς Πειραιά 8/8	
α. Τέμα 22/8	
προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/9	
προς Γίβραλτάρ 13/8	
προς Παρανάγουα 14/8	
προς Δ. Αφρική 2/9	
προς Λισαβόνα 24/8	
προς Σαγκάη 27/8	
δ. Πόρτ Σάϊ 10/9	
ε. Άμστερνταμ 9/9	
προς Πασίρ Γκουντάνγκ 30/8	
προς Μάλτα 21/8	
προς Ιντσόν 18/8	
προς Ιράν 24/8	
προς Μπαλμπόνα 23/8	
ε. Λεμεσό 11/9	
προς Πειραιά 4/9	
προς Νίγκμπο 22/8	
προς Σιγκαπούρη 3/9	
πρ. «Sea King» (κ.)	
μετ. «Τριάς» (κ.)	
προς Μπάγια Μπλάνκα 5/9	
προς Βέντσιλις 5/9	
επισκ. Χιούστον 10/9	
α. Χιούστον 28/8	
προς Μόντρεαλ 2/9	
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/9	
προς Αρούμα 30/8	
ε. Ν. Ορλεάνη 31/8	
μετ. «Τεπεδος» (κ.)	
ε. Ντάρμπαν 5/9	
προς Βραζιλία 20/8	
προς Μπουεναβεντούρα 7/9	
προς Γουάρρι 11/7	
προς Πόρτο Καμπέλλο 3/9	
α. Πόρτ Κέλαγκ 15/8	
προς Σάντος 7/8	
προς Αμουά Μπαίη 20/8	
προς Νίγκμπο 24/8	
ε. Κολούμπια 7/9	
προς Ρίο Ιανέιρο 25/8	
ε. Πειραιά 27/8	
ε. Πόρτο Καμπέλλο 26/8	
ε. Άκρομα 31/8	
στον Πειραιά 25/8	
προς Ματάνας 29/8	

ΡΕΪΝΜΠΟΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΝΤΕΡ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΟΥΣ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΖΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΪΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑΪΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΪΛΑΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝΚ (κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΙΕΤ (κ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΖΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΕΡ ΧΑΝ (κ.)	71	11298
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΚΚΑ (μ.)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕΪΝΤ (κ.)	76	4123
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	46865
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΑΪ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΡΝ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΪΒΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΖΟΥ (κ.)	74	16819
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.)	72	15275

αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 24/8
προς Σαγκάη 23/8
προς Αμβούργο 11/9
ε. Πειραιά 15/7
ε. Λουάντα 27/8
α. Βανκούβερ 4/9
μετ. «Κοράλ» (κ.)
προς Σορόνγκ 20/8
προς Κουελμίμ 6/8
προς Μαλαισία 10/8
προς Κούβα 6/9
στο Γκιζάν (αποθήκη)
ε. Αϊν Σούνα 29/8
α. Ρίο Ιανέιρο 12/8
α. Κεηπτάουν 28/8
προς Αμβέρσα 2/9
ε. Σαγκάη 10/5
προς Βέλγιο 22/8
στο Χάργκ
στο Βέντσιλις 8/9
επισκ. Τζέμπελ Άλι 26/8
προς Πειραιά 5/9
προς Νικολάγιεφ 9/9
προς Χόγκ Κόγκ 4/9
ε. Καστελλανόρε 4/8
ε. Φεντερίτα 1/9
προς Άμστερνταμ 25/8
προς Κοτονάου 4/9
επιλήθη
προς Μπαγκκόβ 8/8
ε. Σιγκαπούρη 2/9
προς Μοντεβιδέο 3/9
ε. Κωνσταντινού 24/8
εγκαταλείπειχθε Μοσταγκανέμ
προς Ισραήλ 28/7
ε. Βουβάρ 9/9
προς Πόρτ Σουδάν 12/8
προς ΗΠΑ 27/8

προς Τουρκία 9/5
επιλήθη
ε. Νταμόμ 7/9
προς Κοκόλα 29/8
προς Σιγκαπούρη 26/8
προς Ρόττερταμ 13/7
προς Πέσαρο 1/9
πρωίως σημαία Μάλτας
προς Αβόνα 3/9
ε. Σαν Λορέντζο 6/9
προς Νταμύμ 13/6
προς Πειραιά 3/9
ε. «Μέγα Στάρ»
ε. Μορμουγκάο 14/8
προς Βόρνα 4/9
προς Ινδία 21/8
προς Χιλή 25/8
προς Πακιστάν 25/8
προς Ταϊτσούγκ 3/9
ε. Πειραιά 1/8
προς Κλαϊπέδα 31/8
προς Φουτζέιρα 1/8
προς Ηνωμεινίτας 5/9
ε. Αγκυρα 20/8
προς Ελλάδα 25/8
προς Άρζου 27/8
προς Γιβραλτάρ 8/9
ε. Ν. Ορλεάν 5/9
προς Καναδά 8/7
ε. Γιούροπορτ 12/9
προς Γιβραλτάρ 10/9
προς Βόρνα 8/9
προς Ταϊβάν 18/8
προς Ευξείνιο Πόντο 19/8
ε. Ντόβερ 7/8
προς Ινδία 3/9
στο Όυμ Κουβάρ
ε. Ν. Ορλεάν 17/7
προς Ρωσία 19/7
επισκ. Πειραιά 24/3
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Ρίο Γκράντε 4/9
ε. Γκνάντακ 31/8
ε. Γιούροπορτ 11/9
ε. Ροζάριο 18/8
προς Βενετίας 8/9
προς Σενφουέγκος 1/7
προς Ταϊτσούγκ 26/8
προς Κοκόλα 21/8
προς Λάγος 5/9
προς Αυγουστα 25/8
προς Μιλάδο 8/9
ε. Κωνσταντινού 7/9
προς Λάγος 29/8
προς ΗΠΑ 19/8
προς Θεοδοσία 8/9
προς Πόρτ Σουδάν 18/8
προς Αυγουστα 1/9
ε. Μπαβενγκάρ 7/5
προς Ισραήλ 1/9
προς Βηρυτό 27/6
επισκ. Χαλκίδα 27/6
ε. Κεηπτάουν 4/9
προς Άντεν 6/9
προς Αίγυπτο 7/9
προς Σιμπούις 28/8
ε. Αλεξάνδεια 23/8
ε. Γένοβα 2/9
προς Λάρνακα 27/8
προς Ροζόριο 18/8
προς Νοβοροσίσκι 12/8
ε. Χάιλιτον 1/9

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7)	75	17645
ΣΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'Ι'ΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΕΡ 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
ΣΠΕΤΣΙΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	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
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (δ.π.)	62	1133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (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
ΤΖΟ'Υ' (δ.π.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ Ι (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867

προς Ν. Ορλεάνη 6/9	
προς Δ. Αφρική 22/7	
προς Ιντσόν 7/9	
α. Μπωμόντ 7/8	
προς Γιοκοχάμα 27/8	
ε. Σαν Λορέντζο 9/9	
ε. Σιγκαπούρη 28/8	
προς Χόγκ Κόγκ 31/8	
ε. Χιούστον 6/9	
ε. Αντοφαγκάστα 29/8	
α. Σιλικάπ 28/8	
προς Ιράν 21/8	
προς Μπ. Αμπάς 5/9	
προς Αλμυράντε 20/8	
προς Σέτε 27/8	
επιβλήθη διάλυση	
α. Μπιλμπάο 30/7	
α. Ν. Ορλεάνη 27/8	
ε. Πειραιά 13/8	
α. Σαν Νικόλας 1/8	
προς Ναυτόγκ 18/4	
προς Σάντος 21/8	
ε. Μοντράς 1/9	
στη Σεμόγκια (αποθήκη)	
στον Ορινόκο	
πρ. «Cierzo»	
προς Κόρπους Κρίστι 26/8	
ε. Ντακόρ 5/9	
προς Ν. Ορλεάνη 3/9	
επισκ. Πειραιά 28/7	
ε. Ρίγα 20/7	
προς Π. Σουδάν 2/9	
μετ. «Sofra» (μ.)	
ε. Μανφρεντόνια 30/8	
προς Μουρμπάνα 12/9	
προς Ελλάδα 10/8	
προς Ιταλία 19/8	
επιβλήθη Έλληνες	
προς Πειραιά 31/8	
προς Μαρόκο 23/8	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
ε. Φουτζέιρα 30/8	
προς Κασσιόγκ 5/9	
α. Σαν Λορέντζο 1/8	
προς Ν. Αφρική 18/8	
ε. Γιούροπορτ 12/9	
προς Ντερίνς 4/9	
προς Φρημάντλ 3/9	
προς Ρότερνταμ 27/8	
ε. Ρίο Γκράντε 6/9	
προς Αμβούργο 25/8	
α. Κεητσόου 1/9	
προς Ρίτσαρντ Μπείν 27/8	
ε. Άντεν 15/8	
ε. Ντάρμαν 1/9	
προς Γκουαγιαμάς 13/8	
ε. Αμβούργο 11/9	
προς Λαττόκια 9/9	
προς ΗΠΑ 27/8	
α. Λος Άντζελες 7/9	
προς Ιράν 28/8	
προς Χιούστον 13/8	
προς Κουσσά 23/8	
στο Κάμπο Φίλντ (αποθήκη)	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/8	
προς Σαγκάη 29/8	
προς Κεμπέκ 6/9	
προς Λε Χάβρη 11/9	
προς Μπαγκόνκ 21/8	
προς Ιαπωνία 18/8	
ε. Γκάλατς 4/9	
αργεί Πειραιά	
προς Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 2/9	
προς Ταϊλάνδη 8/6	
προς Μπουργκας 6/9	
προς Αχλάδι 12/8	
προς Άντεν 7/9	
στο Ζανζιβάρ 10/9	
ε. Πειραιά 1/9	
ε. Πειραιά 2/9	
προς Δουνκέρκη 9/9	
α. Άκαμπα 8/9	
ε. Λας Πάλμας 26/8	
ε. Αλεξάνδρεια 4/9	
α. Σιγκαπούρη 5/9	
προς Μαπούτο 6/9	
ε. Βόρνα 28/8	
προς Οράν 9/9	
ε. Σαλβαντόρ 16/7	
προς Φουτζέιρα 2/9	
ε. Κάδιξ 8/9	
αργεί Πειραιά	
προς Φουτζέιρα 6/8	
προς Φος 3/9	
αργεί Πειραιά	
προς Ν. Υόρκη 5/9	
αργεί Πειραιά	
προς Φλάσινγκ 1/9	
προς Γκάνδη 7/9	
ε. Ρέινιν 22/8	
ε. Ν. Ορλεάνη 7/9	
προς Μαριουπόλ 20/5	
προς Βαλτιμόρη 8/9	
ε. Ήστ Λόντον 1/8	
α. Ν. Ορλεάνη 16/8	
ε. Σιγκαπούρη 29/8	
προς Οδισσά 27/8	
επισκ. Σιγκαπούρη 27/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 5/9	
προς Ρίτσαρντ Μπείν 3/9	
προς Πρόβιντενς 9/7	
προς Ντάρμαν 25/8	
προς Κίνα 21/7	

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	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
ΤΡΟΥ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (δ.π.)	64	1598
ΦΙΝΤΕΛΑΙΤΥ (δ.π.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΑΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'Ι'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΗ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (κ.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΣΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	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 ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Μπχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15842
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Τουμπάρδο 15/8
προς Σαν Νικόλας Μπ. 2/9
αργεί Πειραιά
επισκ. Πειραιά 29/4
επισκ. Πειραιά 23/4
προς Λάγος 29/8
προς Ματαράνι 4/9
προς Ουλασάν 24/8
προς Τζακάρτα 17/8
πρ. «Chariotventure L.»
€ Σιλικάπ 26/7
προς Παράναγουα 22/8
αργεί Λας Πάλμας
δ. Ντόνερ 25/5 •
α. Σηάττλ 24/7 •
€ Τζιμπούτι 26/8
προς Κουόβα 2/9
€ Χιούστον 7/9
προς Λονδίνο 31/8
προς Θεσσαλονίκη 3/9
προς Κόλπο ΗΠΑ 28/8
α. Ν. Ορλέαν 3/9
€ Αμβέρσα 6/9
προς Πειραιά 2/9
α. Ν. Ορλέαν 1/8
προς Ιταλία 4/9
θάση 10.58 β, 51.10 Α 1/7
προς Τζέμπελ Άλι 2/7
πρ Σάφι 9/9
προς Μπαγκκόχ 4/9
€ Σαντακάν 30/8
επισκ. Χαλκίδα 4/9
προς Λαδάρω Καρντένας 4/9
€ Τζέντα 22/8
προς Σπεσιέτιμα 8/9
€ Πόρτ Κάιζερ 4/9
προς Τούδανς 14/8
α. Ν. Ορλέαν 4/8
προς ΗΠΑ 30/8
€ Κωνσταντίνζα 15/8
προς Καράτι 7/9
προς Κασσιούνκ 24/8
προς Χόγκ Κόγκ 559
στον Πειραιά 10/6
στον Πειραιά 7/8
προς Ρόττερνταμ 2/9
προς Λας Πάλμας 21/8
€ Λας Πάλμας 7/7
προς Γκουάμ 8/6
επισκ. Πειραιά 24/6
προς Μαγιαγκουέζ
προς Τσιβάν 27/6
προς Ικούικε 11/8
προς Λάγος 3/9
α. Λας Πάλμας 28/7
επισκ. Αρβούργα 2/9
προς Νιγηρία 31/8
στο Κόρκ (αποθήκη)
προς Ζάντος 29/8
προς Σινγκαπούρη 25/8
προς Νουαντίμπο 29/8
προς Κίνα 24/8
προς Φάσαιγκ 23/7
προς Εννεσάδα 14/8
προς Σινγκαπούρη 10/6
€ Μπερκέλιξ Σδουντ 6/8
στο Κόρκ (αποθήκη)
α. Λας Πάλμας 5/9
προς Λουάντα 18/8
προς Νταλίνς 25/7
€ Μπαγκκόχ 24/7
πρ Βάνα 8/9
πρ Μπ. Αμπάς 5/9
επισκ. Λας Πάλμας 7/9
€ Λέρονγκι 31/8
προς Ιταζίδι 26/7
€ Μπερκέλιξ 7/8
προς Κορίντο 10/9
α. Νταρ ε Σαλάμ 29/8
πρ Ρας Τανούρα 15/8
€ Τέμα 6/9
€ Μπέρα 12/8
πρς Αμπιτζάν 23/8
πρς Νοβορόσσκ 5/9
πρς Τσιβάν 6/8
€ Ροζάριο 6/9
πρς Ουλασάν 8/8
α. Τζουμπίλ 23/8
α. Μπουεναβέντομα 5/9
πρς Μορμουγκό 11/9
€ Λάρνακα 4/9
€ Χόγκ Κόγκ 3/8
€ Χουέιβα 30/8
πρς Εμερόλντα 4/9
€ Πόρτο Καμπελό 20/8
πρς Χοντίντα 1/8
€ Κριστομπάλ 30/8
α. Ν. Ορλεάν 3/9
€ Γκονάβ 3/9
α. Σαν Νικόλας Μπαιή 26/6
α. Πετρούπολη 4/9
πρς Αλγερία 28/8
πρς Μουκάλα 13/8
€ Κωνσταντίνζα 11/9
πρς Νιούπορτ 11/9
€ Σεβίλλη 25/8
α. Χόγκ Κόγκ 12/8
α. Σέμπου 23/8
€ Λας Πάλμας 39
€ Τέζας Σίτυ 29/8
α. Λονδίνο 9/9
πρς Χοντίντα 11/6
€ Ντάρωμα 5/9
πρς Ντουάλα 27/8
€ Χιούστον 5/9
πρς Αμπιτζάν 21/8

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