

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1376/1135

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

OM. 1376 / 1135

KEMBPIOY 1992

ΔPX. 400

ΕΦΤΑΣΕ Η ΩΡΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ ΧΡΥΣΟ ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΥΓΕΙΑΣ



ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΣΤΗ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

Η ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΖΩΗΣ με το πρόγραμμα ολοκληρωμένης νοσοκομειακής περίθαλψης ανοίγει νέα εποχή στη νοσηλεία, στην περιφρονήση του πιο πολύτιμου αγαθού. Της υγείας σας.

Το πρόγραμμα νοσοκομειακής περίθαλψης της Αγροτικής Ζωής, ξεπερνά κάθε προηγούμενο γιατί είναι μελετημένο και ολοκληρωμένο, μέχρι και την παραμικρή λεπτομέρεια. Η ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΖΩΗΣ διαθέτει μεγάλο δίκτυο συνεργαζόμενων νοσοκομείων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Έτσι, εξασφαλίζει απόλυτα τόσο εσάς, όσο και την οικογένειά σας σε κάθε δύσκολη στιγμή.

Χρυσό Βιβλιάριο Υγείας

Με την έναρξη του προγράμματος αποκτάτε αμέσως το Χρυσό Βιβλιάριο Υγείας, που σας εξασφαλίζει περίθαλψη υψηλού επιπέδου, σε περίπτωση νοσηλείας σας, σε νοσοκομείο της επιλογής σας στην Ελλάδα ή το εξωτερικό. Και μεις αναλαμβάνουμε όχι μόνο να καλύψουμε τις δαπάνες, αλλά και να σταθούμε στο πλευρό σας!

Νοσηλεία και Φροντίδα Υψηλού Επιπέδου

Τώρα μπορείτε να έχετε νοσηλεία και εξωνοσοκομειακή ιατρική φροντίδα υψηλού επιπέδου. Εσείς επιλέγετε τους γιατρούς, το νοσηλευτήριο και τη θέση που επιθυμείτε. Η Αγροτική Ζωή σας προσφέρει το Χρυσό Βιβλιάριο Υγείας και αναλαμβάνει από την πρώτη στιγμή τις δαπάνες νοσηλείας.

Εγγυητική Επιστολή ή Προκαταβολή

Με την αναγγελία της εισαγωγής σας σε συνεργαζόμενο νοσοκομείο, η Αγροτική Ζωή καλύπτει αμέσως και χωρίς καμιά περιττή διαδικασία, τις δαπάνες με εγγυητική επιστολή ή με προκαταβολή μετρητών! Έτσι, απαλλάσσεσθε από το άγχος για την άμεση εξεύρεση χρημάτων και αποφεύγετε να θίξετε τις όποιες οικονομίες σας. Σ' αυτή τη φάση προέχει η υγεία και ο άνθρωπος. Στην Αγροτική Ζωή το πιστεύουμε και το αποδεικνύουμε.

Σιγουριά και Εγγύηση

Γιατί η Αγροτική Ζωή με τη δύναμη, το κύρος και την αξιοπιστία του ομίλου εταιριών της ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, δεν είναι απλά μια μεγάλη ασφαλιστική εταιρία. Είναι μια ανθρώπινη δύναμη. Και τόχει αποδείξει. Έτσι και τώρα με την ίδια ευθύνη και συνέπεια, σας προσφέρει το πρόγραμμα νοσοκομειακής και εξωνοσοκομειακής περίθαλψης.

Έφτασε λοιπόν η ώρα για ολοκληρωμένη περίθαλψη υψηλού επιπέδου. Ζητήστε να γνωρίσετε το πρόγραμμα νοσοκομειακής περίθαλψης της Αγροτικής Ζωής. Χαρίστε στον εαυτό σας τη σιγουριά του Χρυσού Βιβλιαρίου Υγείας.



**ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΖΩΗ Σ**

Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΔΥΝΑΜΗ

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

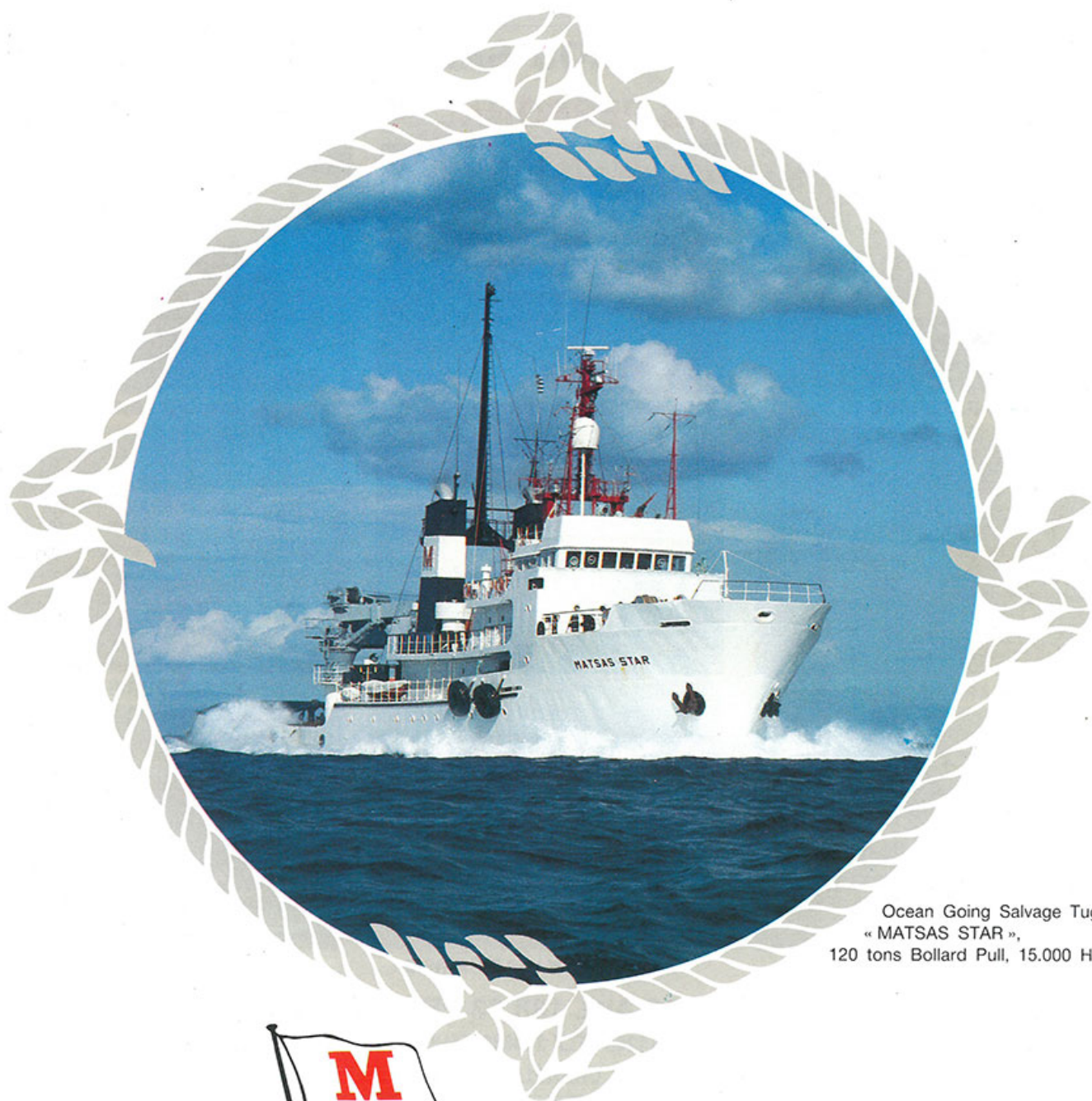
TEL. 4411955 - 4415860 - 4414244 • FAX 4414245 - TLX 240682 KTUG GR - A.O.H. 4172880 - 4120889 - 4137068

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

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

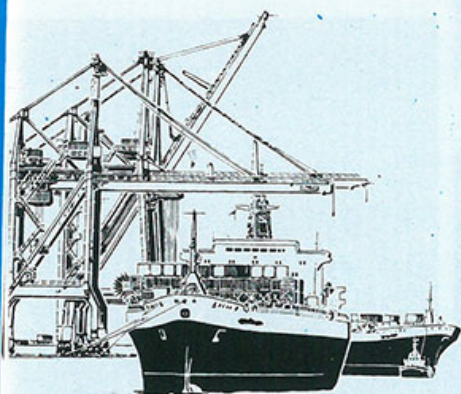
M

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1375/1134

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. 1375/1134 December 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

- 11 Συνεχίζονται οι αντιδράσεις για την Εγκύκλιο Μάνου.
- 14 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 18 Η «περηφάνεια» στον Ναυτιλιακό χώρο.
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.
- 21 The importance of the human factor in accident prevention and thus environmental protection.
By Mr. Stelios Haji-ioannou, President CYMEPA.
- 26 Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Νοέμβριο.
Από την Overseas Agency Ltd.
- 35 Τα 10 χρόνια της Λέσχης Πλοιάρχων.
- 53 Classification may become a statutory requirement by the Year 2000.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 30 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 38 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 41 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 46 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 47 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 51 ENGLISH SUPPLEMENT
- 55 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

NOW
1A to 6,300A
Circuit-breakers from
one reliable source

ΤΩΡΑ αυτόματοι διακόπτες
ισχύος από 1 έως 6300A
από το μεγαλύτερο
κατασκευαστή στο είδος



Merlin Gerin....the only single source of low-voltage circuit breakers with ratings from 1 to 6,300 A.

Consider the Masterpact 690V series, 800-6,300A the largest selling breaker of its kind worldwide. With exclusive advantages, such as space-saving installation, single size from 800 through to 3,000A, and accessories common to the entire range.

All 690V Masterpact and moulded case models are UL-listed and worldwide approved (IEC, CSA, JEC, JIS, VDE and BS).

Merlin Gerin's Masterpact, Compact moulded case and Multi 9 miniature breakers protect circuits in countless power distribution systems, residences and industries in more than 80 countries.

Η MERLIN GERIN είναι ο μοναδικός προμηθευτής αυτομάτων διακοπών ισχύος χαμηλής τάσης από 1 έως 6300A.

Ο MASTERPACT 690V εντάσσεται 800 έως 6300A θεωρείται στο είδος του ως ο αυτόματος διακόπτης μεγάλης ισχύος με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στον κόσμο με ιδιαίτερα πλεονεκτήματα όπως βέλτιστη εκμετάλλευση χώρου, ίδιο μέγεθος διακόπτη από τα 800 μέχρι τα 3000A και βοηθητικά κοινά για όλη τη γκάμα.

Όλοι οι MASTERPACT 690V καθώς και όλοι οι αυτόματοι διακόπτες ισχύος COMPACT, MULTI 9, είναι σύμφωνοι με τις διεθνείς προδιαγραφές (IEC, CSA, JEC, JIS, VDE και BS) και έχουν πιστοποιητικά εγκρίσεως από όλους τους γνωστούς Μηχανισμούς.

Οι σειρές προϊόντων της MERLIN GERIN, MASTERPACT, COMPACT και MULTI 9 προστατεύουν τα κυκλώματα σε αμέτρητα συστήματα διανομής, κατοικιών και βιομηχανιών σε περισσότερες από 80 χώρες.

Τελεμεκανίκ Ελλάς α.ε.β.ε.-14ο χλμ Ε.Ο. Αθήνας-Λαμίας, 145 64 Κηφισιά
 τηλ.: (01) 807 7703 fax : (01) 807 2803 τλεξ : 216913 TELE GR

Επικίνδυνη η εκκρεμότητα

Η αμφισβήτηση του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας που επήλθε με τη γνωστή εγκύκλιο — «βόμβα» Μάνου έχει δημιουργήσει μία επικίνδυνη εκκρεμότητα αφού το πρόβλημα που έχει ανακύψει παραμένει και μετά τη συνάντηση του προεδρείου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με τον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως κ. Κων. Μητσοτάκη την περασμένη Πέμπτη 26 Νοεμβρίου. Απαντώντας στους προβληματισμούς του εφοπλισμού, που όπως είναι αυτονόητο δεν εντοπίζονται στις φοροαπαλλαγές για τις επισκευές των πλοίων αλλά στο «ροκάνισμα» του θεσμικού πλαισίου με μία απλή εγκύκλιο, ο Πρωθυπουργός είπε ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτε αυτή την ώρα αφού η παρέμβαση που υπήρξε — η «βόμβα» Μάνου — οφείλεται σε κανονισμό της ΕΟΚ και απλώς υποσχέθηκε ότι θα γίνει ό,τι είναι δυνατόν για να συνδεθεί το θέμα με την ανταγωνιστικότητα και να αποσυνδεθεί από τις επισκευές και μετασκευές, όπερ μεθερμηνευόμενο σημαίνει ότι και ο Πρωθυπουργός θεωρεί ότι νόμοι με αυξημένη μάλιστα ισχύ μπορούν να καταργούνται με μία απλή εγκύκλιο κάποιου Υπουργού ή και του ίδιου. Και ακριβώς αυτό, οι παρεμβάσεις, δηλαδή, στο θεσμικό πλαίσιο, ανεξάρτητα από τις αιτίες που τις προκαλούν ή που επικαλούνται οι αρμόδιοι για να τις δικαιολογήσουν, είναι εκείνο που δημιουργεί αυτή τη συγκεκριμένη στιγμή τις βαθύτατες ανησυχίες του ελληνικού εφοπλισμού. Είναι δε αυτονόητο ότι εάν δεν γίνει σύντομα εκείνο που πρέπει — η ανάκληση, δηλαδή, της εγκυκλίου Μάνου — και δεν απο-

κατασταθεί η εμπιστοσύνη του εφοπλισμού προς το θεσμικό πλαίσιο και την αξιοπιστία του Κράτους, μπορεί να υπάρξουν εξελίξεις που δεν θα είναι αναστρέψιμες για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Αναφορικά με την ουσία της εγκυκλίου Μάνου εμείς επαναλαμβάνουμε εκείνα που είχαμε υποστηρίξει από αυτήν ακριβώς την έπαλξη και την 1η Νοεμβρίου: Η εγκύκλιος Μάνου δεν έχει την παραμικρή νομική υπόσταση — ουδείς δημόσιος λειτουργός και εν προκειμένω ο διευθυντής της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή του Νόμου επί τη βάση οποιασδήποτε εγκυκλίου, ακόμη και αν αυτή προέρχεται από τον επιλεγόμενο και «τσάρο της Οικονομίας» Υπουργό ή και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό — οι νόμοι τροποποιούνται ή καταργούνται με άλλους νόμους και σε καμία περίπτωση με εγκυκλίους και η προσαρμογή στο κοινοτικό δίκαιο που επικαλείται τώρα και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός γίνεται πάλι με νόμους και όχι, βεβαίως, με εγκυκλίους. Συνεπώς, όλοι οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να διεκδικήσουν εκείνα που ορίζει ο Νόμος 27/1975 χωρίς τον παραμικρό ενδοιασμό — ο νόμος είναι με το μέρος τους και όλα τα δικαστήρια λαμβάνουν υπ' όψιν τους μόνον τους νόμους, και η οδός προς τη Δικαιοσύνη ενδεχομένως θα αποδειχθεί ο μοναδικός για την διατήρηση αλώβητου του θεσμικού πλαισίου αν η Κυβέρνηση δεν σπεύσει να ανακαλέσει την εγκύκλιο Μάνου.

ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΚΑΙΡΟΣ

Στο προηγούμενο τεύχος με αφορμή την εγκύκλιο — «βόμβα» Μάνου είχαμε διερωτηθεί μήπως είναι καιρός να σκεφθούμε τη δημιουργία ενός θυγατρικού νηολογίου κατά τα πρότυπα ορισμένων εκ των συνεταίρων μας στην ΕΟΚ. Τώρα, μετά την αποκάλυψη (βλέπε ανωτέρω) ότι και ο Πρωθυπουργός συμμερίζεται την αντίληψη ότι οι νόμοι μπορούν να καταργούνται με εγκυκλίους, υποστηρίζουμε ότι είναι πλέον ο καιρός να δημιουργήσουμε και εμείς ένα θυγατρικό νηολόγιο για να μπορέσουμε να προστατέψουμε τη Ναυτιλία μας — γιατί, δηλαδή, να μην κάνουμε και εμείς αυτό που έκαναν ήδη οι άλλοι;

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ NAT

Ενεκρίθη από το Δ.Σ. του NAT ο προϋπολογισμός του Ταμείου για το 1993, ο οποίος, όπως είναι ήδη γνωστό, προβλέπει οργανικό έλλειμμα 58,304 δισεκ. δραχμών, το οποίο προσδοκάται — έτσι τουλάχιστον αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση και ανάλογη δήλωση επανέλαβε στις

18 Νοεμβρίου ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης — ότι θα καλυφθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό για να μπορέσει το NAT, όπως υπογράμμισε ο κ. Παυλίδης, να ανταποκριθεί στις συνταξιοδοτικές του υποχρεώσεις. Δι' ο και ο συγκεκριμένος προϋπολογισμός προωθήθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας για να ενταχθεί το έλλειμμα στον κρατικό προϋπολογισμό.

Συνεπώς, η χωρίς προβλήματα καταβολή των συντάξεων και για το 1993 δέον να θεωρηθεί δεδομένη, άλλωστε κοντός ψαλμός, αλληλουΐα — ο κρατικός προϋπολογισμός επρόκειτο να κατατεθεί χθές στη Βουλή για ψήφιση οπότε θα επιβεβαιωθούν και η εισηγητική έκθεση και η δήλωση του Υπουργού.

Επειδή είναι αυτονόητο ότι η ένταξη του ελλείματος του στον κρατικό προϋπολογισμό δεν θα είναι εύκολο να συνεχίζεται επ' άπειρον, χρειάζεται, κατά την ταπεινή μας αντίληψη να γίνουν εκείνα που έπρεπε να είχαν γίνει εδώ και αρκετά χρόνια: Αναφερόμαστε φυσικά στις προτάσεις του Κομμίτη και των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο NAT ενός αριθμού Ελλήνων ναυτικών για κάθε

ελληνόκτητο βαπόρι — για δέκα μιλούσε η πρόταση του Κομμίτη, αν η μνήμη δεν μας απατά, ενώ εμείς είχαμε προτείνει — και επιμένουμε — να ασφαρίζονται υποχρεωτικά στο NAT οκτώ, οι τρεις αξιωματικοί της γέφυρας και οι τρεις της μηχανής, καθώς και δύο δόκιμοι αντίστοιχα. Και επαναλαμβάνουμε ότι με την υλοποίηση της προτάσεως αυτής το NAT θα ωφεληθεί και άμεσα αλλά και μακροπρόθεσμα, αφού ταυτόχρονα με έσοδα του NAT θα αυξηθούν και οι πόροι που χρειάζονται και για τη ναυτική εκπαίδευση αλλά και για την συνέχιση της εκστρατείας για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα, από τους οποίους βεβαίως θα εισπράττει και το NAT.

Η πρόταση του Κομμίτη είχε απορριφθεί από τον τότε Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο, τις εύλογες προσδοκίες του οποίου για τον επαναπατρισμό των πλοίων υποδαύλιζαν εκείνοι που υποδαυλίζουν τις ανάλογες προσδοκίες και του σημερινού Υπουργού, προσδοκίες όμως που ούτε και τότε αλλά ούτε και σήμερα επαληθεύονται: Γιατί, βεβαίως, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί

ότι με την αύξηση του υπό Ελληνική σημαία στόλου κατά δέκα πλοία από την αρχή του χρόνου που ήδη τελειώνει μέχρι τα μέσα Νοεμβρίου, έχουμε επαναπατρισμό των πλοίων και να μην σπεύσει κανείς να μας μιλήσει για την αύξηση των χωρητικότητας γιατί η χωρητικότητα έχει σημασία μόνον για την πληρωμή των εισφορών σε διεθνείς οργανισμούς και τίποτε άλλο: Οι μονάδες, τα πλοία, μετρούν, και αυτά και όχι η χωρητικότητα, είναι εκείνα που εισφέρουν και στο NAT, και στον τόπο.

Από όλη αυτή την ιστορία οι μόνοι ωφελημένοι είναι εκείνοι που υποδαυλίζουν και τότε και εξακολουθούν να υποδαυλίζουν και σήμερα τις εύλογες, επαναλαμβάνουμε, προσδοκίες των αρμοδίων Υπουργών για τον επαναπατρισμό των πλοίων: Τα γαλόνια (και τη δόξα) που επιδίωκαν με επιμονή και μεθοδικότητα τα πήραν αλλά τη ζημιά που επισώρευσε — και εξακολουθεί να επισωρεύει — η πολιτική που επέβαλαν με την υποδαύλιση των προσδοκιών για επιστροφή των πλοίων την πληρώνει ο τόπος, ο αργίως φορολογούμενος ελληνικός λαός, από τον οποίο θα προέλθουν και τα 59 δισεκ. δραχμών του ελλείμματος του NAT που θα μπορούσε να είναι σημαντικά μικρότερο και κατά συνέπεια μικρότερη και η ζημιά του τόπου και η επιβάρυνση του ελληνικού λαού.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» καλούν τον Υπουργό να προχωρήσει πλέον στη ρεαλιστική λύση που δίνει η πρότασή μας για την ασφάλιση στο NAT οκτώ Ελλήνων ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι: Ο Υπουργός θα αντιληφθεί τη σημασία αυτών που υποστηρίζουμε αν ρίξει μια ματιά στους πίνακες με την κίνηση των πλοίων που δημοσιεύουν σε κάθε τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά».

• Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε στις 18 Νοεμβρίου ότι ουδέπο-

τε έγινε συζήτηση σε κυβερνητικό επίπεδο για την ένταξη του NAT στο ΙΚΑ. Άλλωστε, διευκρίνισε, γι' αυτό το λόγο το NAT έχει εξαιρεθεί από τον γενικό ασφαλιστικό νόμο που καλύπτει όλους τους άλλους εργαζομένους εκτός από τους ναυτικούς.

ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε τελικώς στις 20 Νοεμβρίου την έκθεση του Ευρωβουλευτού κ. Παύλου Σαρλή με την οποία προτείνονταν η έγκριση του σχεδίου κανονισμού του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ για την άρση του καμποτάζ και έτσι τερματίσθηκε το θέμα που είχε δημιουργηθεί από την επαναπομπή του σχεδίου από το Συμβούλιο των Υπουργών για να υπάρξει επαναδιαβούλευση του Ευρωκοινοβουλίου επί αυτού.

Ο κ. Παύλος Σαρλής εισηγήθηκε επίσης την έγκριση δύο τροπολογιών που εγκρίθηκαν από το Ευρωκοινοβούλιο, με τις οποίες: Πρώτο, πρέπει να εξασφαλισθεί αντιστοιχία μεταξύ της άρσης του καμποτάζ και της εναρμονίσεως των κρατών - μελών στα νέα δεδομένα που δημιουργεί ο κανονισμός. Και, δεύτερο, η έκθεση της Επιτροπής για τα αποτελέσματα του κανονισμού να συνταχθεί με γνώμονα τις κοινωνικές επιπτώσεις του κανονισμού ειδικά σε ό,τι αφορά την ποιότητα της ζωής των κατοίκων των νησιών, την απασχόληση των ναυτικών και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται (οι τροπολογίες αυτές είχαν προστεθεί στον πρόλογο του κανονισμού έπειτα από εισήγηση του Ιταλού Ευρωβουλευτού κ. Ντε Πίκολι κατά τη συζήτηση και την έγκριση του σχεδίου κανονισμού από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού της Κοινότητας που είχε συνέλθει στις 17 Νοεμβρίου στο Στρασβούργο).

Ηδη ο κανονισμός αναμένεται να τε-

θεί σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου 1993.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (Ι): Η ΑΥΞΗΣΗ ΠΟΥ ΑΚΟΜΗ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ

Η επιβίωση της Ακτοπλοΐας εξαρτάται άμεσα από μία γενναία, κατά τη δική μας αντίληψη, αύξηση του ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων. Η αρμοδία διεύθυνση του YEN, η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών έχει εισηγηθεί μία αύξηση κατά 14% αλλά και αυτή δεν έγινε ακόμη — το θέμα εκκρεμεί στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων, όπου έχει παραπεμφθεί η εισήγηση της Διευθύνσεως Θαλασσίων Συγκοινωνιών και υπάρχει και η ευνοϊκή στάση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, ο οποίος θεωρεί επιβεβλημένη την αύξηση του ναυτολογίου προκειμένου να καλυφθεί το κόστος λειτουργίας των πλοίων της Ακτοπλοΐας.

Στην εισήγηση της Διευθύνσεως Θαλασσίων Συγκοινωνιών αναφέρεται συγκεκριμένα: «Έχουμε την άποψη ότι μια αύξηση του ισχύοντος ναυτολογίου σε ποσοστό 14% που προκύπτει από το άρθροισμα του ποσοστού 7% για το χρονικό διάστημα από 1 Απριλίου 1991 έως 31 Αυγούστου και του ποσοστού 7% που αφορά αναδρομική αύξηση της τριετίας 1988-90, θα καλύψει την απώλεια εσόδων συνεπεία αύξησης των τιμών κόστους εκμετάλλευσης».

Το θέμα της αυξήσεως του ναυτολογίου της Ακτοπλοΐας ετέθη και στον ίδιο τον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη κατά τη συνάντησή του με τη διοίκηση της οικείας πλοιοκτητικής Ενώσεως το πρώτο δεκαήμερο του Νοεμβρίου. Οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών είχαν επισημάνει τότε στον Πρωθυπουργό την κρίσιμότητα της καταστάσεως της Ακτοπλοΐας που βρίσκεται στα πρόθυρα της χρεωκοπίας λόγω των υπερβολικών αυξήσεων των συντελεστών του κόστους εκμετάλλεως των πλοίων κατά την τελευταία

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»

τριετία αλλά και της ταυτόχρονης μειώσεως των εισπράξεων, προσθέτουμε εμείς, λόγω της μειωμένης κινήσεως επιβατών και οχημάτων συνεπεία της οικονομικής κρίσεως που μαστίζει τη χώρα. Και είχαν ζητήσει την άμεση παρέμβασή του ώστε η αύξηση του ναυολογίου να φθάσει το 24% για να καλυφθεί το έλλειμμα της εκμεταλλεύσεως των πλοίων κατά την τελευταία τριετία και το αυξημένο ναυολόγιο να ισχύσει από τις αρχές Δεκεμβρίου. Αλλά ακόμη περιμένουν...

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (III): ΑΚΛΟΝΗΤΗ Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών σωμάτων δεν συνετίσθηκαν από τα αποτελέσματα της αρνητικής τακτικής τους στα φορτηγά πλοία και συνεχίζουν την ίδια αρνητική τακτική και στα επιβατηγά, για να επιφέρουν και σε αυτά τα ίδια αποτελέσματα.

Αρνούνται, συγκεκριμένα ν' αποδεχθούν την πρόταση της Ενώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων για τη διατήρηση της συνθέσεως μόνον στο προσωπικό της γέφυρας και της μηχανής και ταυτόχρονα αντιτίθενται σε μεγαλύτερη ακινητοποίηση των πλοίων κατά τη χειμερινή περίοδο που επιζητείται για να σμικρυνθεί η ζημία που επιφέρει η μειωμένη κίνηση επιβατών.

Το σπουδαιότερο, όμως, εν προκειμένω είναι ότι τις αντιλήψεις των καρεκλοκένταυρων υιοθετεί ουσιαστικά και ο Υπουργός.

Ο οποίος για το θέμα της συνθέσεως λέγει ότι το Υπουργείο δεν προτίθεται να μεταβάλει θέση, εκτός αν υπάρξει σχετική συμφωνία μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών, πράγμα που είναι αδύνατο.

Για το θέμα της ακινησίας ο Υπουργός, είπε ότι το Υπουργείο εξετάζει σοβαρά τη γενίκευση της τρίμηνης ακινησίας, αντί του διμήνου που ισχύει, υπό την προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες, θα εξασφαλίσουν τρεις τουλάχιστον προσεγγίσεις εβδομαδιαίως στα νησιά, αλλά απέκλεισε την προοπτική παρατάσεως της ακινησίας των πλοίων της Ακτοπλοΐας επί τετράμηνο. Αλλά και το τρίμηνο επιδιώκεται να τορπιλλισθεί με διάφορα τερτίπια από το ίδιο το Υπουργείο που επιζητεί να ελέγχει κάθε φάση των εργασιών κατά τη διάρκεια της ακινησίας, ενώ πρέπει να ακολουθηθεί η πάγια τακτική που ίσχυε μέχρι τώρα και να υφίσταται αξίωση μόνον για την περάτωση των εργασιών μέσα στο τρίμηνο της ακινησίας.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (III): ΒΡΙΖΟΥΝ ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΝΟΥΝ ΔΟΥΛΕΙΑ

Η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών αφού κατόρθωσε με τις ενέργειές της να

διώξει τα μέλη της από τα τρία φορτηγά πλοία κάνει τώρα ό,τι μπορεί για να έχουν την ίδια τύχη και τα μέλη τους που απασχολούνται στα επιβατηγά και επί πλέον βρίζει αυτούς που επένδυσαν τεράστια ποσά για να φτιάξουν πλοία υψηλού επιπέδου και που είναι εκείνοι που εξασφαλίζουν την εργασία των μελών της.

Αφορμή για τη νέα «έκρηξη» της διοικήσεως της Ενώσεως Ναυτών η απόλυση επτά μελών του πληρώματος του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ρομίλντα» μετά την ακινητοποίηση του πλοίου για την ετήσια επιθεώρησή του, που ανήκουν στη δύναμή της. Και μίλησε για «Κόζα νόστρα», για κατάλυση νόμων, διατάξεων, συλλογικών συμβάσεων, για τυχοδιωκτικές επιδιώξεις του πλοιοκτήτη και για παρανομίες και αυθαιρεσίες ενώ ταυτόχρονα εξύβρισε και τον Υπουργό Ναυτιλίας που τον χαρακτήρισε αναξιοπίστο, ανίκανο, επικίνδυνο και χρεωκοπημένο (!) επειδή το Υπουργείο δεν άκουσε τη διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών να παρατείνει τα δρομολόγια του συγκεκριμένου πλοίου επί όσον χρόνο θα επιθυμούσε...

Αυτοί, λοιπόν, που κατέλυσαν τους νόμους, διατάξεις, συλλογικές συμβάσεις πλήρωναν — μόνον αυτοί, σύμφωνα με συγκεκριμένες πληροφορίες — 100 ώρες υπερωρίας καθώς και τα Σάββατα και τις Κυριακές στον ναύκληρο

και τον υποναύκληρο και 70 καθώς και τα Σάββατα και τις Κυριακές στους ναύτες!

Πρέπει να προστεθεί ότι οι προαναφερθέντες για τρισήμισι μήνες εργασίας στο συγκεκριμένο πλοίο, εκτός από τις μηνιαίες αποδοχές τους που είχαν εισπράξει προσαυξημένες με την κατά τα ανωτέρω υπερωριακή αμοιβή ζήτησαν με αγωγές τους και επί πλέον ποσόν 1.400.000 δραχμών — περί τις 400.000 δραχμές δηλαδή επί πλέον μηνιαίως!

ΔΙΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΝΟ

Για τις 21 και 22 Δεκεμβρίου συνεκλήθη το Γενικό Συμβούλιο της Ναυτικής Ομοσπονδίας κατά το οποίο θα γίνει ο απολογισμός της διετίας 1991-92, ενώ τον Ιανουάριο θα συγκληθεί το πανναυτικό συνέδριο για την εκλογή γενικού γραμματέα.

Στο μεταξύ στους προβληματισμούς που διαμορφώνονται αναφορικά με την τροποποίηση του καταστατικού της ΠΝΟ περιλαμβάνεται η εκλογή προεδρείου (αντί για γενικό γραμματέα) και η δημιουργία δύο ομοσπονδιών, Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων, το τι θα γίνει όμως τελικώς δεν μπορεί να προσδιορισθεί από τούδε και το πιθανότερο είναι τα πράγματα να παραμείνουν ως έχουν.

METALOCK BRASIL FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26,
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK
Fax: (132) 22.4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043
Fax: (21) 263-2360



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations
for major marine equipment manufacturers.
Agents in key shipping centres.

Σημειώνεται ότι εκτός του κ. Ζενζε-φύλλη, ενδιαφέρον για τη θέση του γεν. γραμματέα της ΠΝΟ φαίνεται πως υπάρχει και μεταξύ των προέδρων των Ενώσεων Πλοιαρχών κ. Γιάννη Χαλά, Μηχανικών κ. Αθαν. Σταματοπούλου, Αστυριαστών κ. Κων. Κλήμη και Θαλαμηπόλων κ. Γερ. Μελέτη.

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Το Δ.Σ. της ΕΤΒΑ αποφάσισε κατά πλειοψηφία την πώληση του Νεωρίου Σύρου στην εταιρία Ionian American Maritime του Ελληνοαμερικανού επιχειρηματία κ. Γ. Μυλωνά, η προσφορά του οποίου εκρίθη η πλέον συμφέρουσα για την Τράπεζα σε σύγκριση με την προσφορά της εταιρίας Malindi Holdings του κ. Μανιού και την προσφορά των εργαζομένων στην επιχείρηση και ο μόνος όρος που τίθεται από την ΕΤΒΑ για τη μεταβίβαση είναι η κατάθεση εγγυητικής επιστολής για το σύνολο του τιμήματος των 3,3 δισ. δραχμών δεδομένου ότι η προσφορά προβλέπει την εξόφλησή του σε διάστημα επτά ετών.

Παράλληλα το Δ.Σ. της ΕΤΒΑ αποφάσισε να διευρευνήσει τις δυνατότητες για την περαιτέρω αύξηση του τιμήματος από την Ionian American Maritime.

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες οι άλλοι υποψήφιοι στο διαγωνισμό θα αντιδράσουν με ασφαλιστικά μέτρα με το επιχείρημα ότι η Ionian American Maritime δεν είναι πλειοδότης επειδή κατά την αξιολόγηση της προσφοράς της δεν έχουν συνυπολογισθεί ότι τόκοι των δόσεων του τιμήματος και επί πλέον επειδή κατέθεσε την εγγυητική της επιστολή εκτός των ορίων της προθεσμίας.

Σύμφωνα με τον Νόμο 2000, οι 700 εργαζόμενοι στο Νεώριο θα απολυθούν πριν από τη μεταβίβαση και θα αποζημιωθούν, η εταιρία δε Ionian American Maritime έχει δεσμευθεί να προσλάβει αμέσως μετά την υπογραφή των συμβολαίων 300 από τους εργαζομένους ως μονίμους υπαλλήλους και τους υπόλοιπους 400 με συμβάσεις έργου ανάλογα με τις ανάγκες. Στις προθέσεις της αγοράστριας περιλαμβάνεται η επέκταση των δραστηριοτήτων του Νεωρίου και στον ναυπηγικό τομέα με την κατασκευή καταμαράν από αλουμίνιο και η διάθεση του 15% των ετησίων κερδών στους εργαζομένους.

Στον νέο διαγωνισμό δεν μετείχε η εταιρία Τσάκου.

ΤΑ Ρ & Ι CLUBS

Η καθυστέρηση συλλογής και αποστολής στοιχείων από το Λονδίνο ανα-

φορικά με την πολιτική των Ρ & Ι Clubs το 1993, μας υποχρεώνει να αναβάλουμε τη δημοσίευση του σχετικού άρθρου μας, το οποίο είχαμε προαναγγείλει, για το επόμενο τεύχος της 15 Δεκεμβρίου 1992.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ

Μετά την επιτυχή εξαγορά της βρετανικής εταιρίας Swansea Cork Ferries, η οποία εκμεταλλεύεται επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, η Στρίντζης Λαΐνς προχωρεί στην αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου, ώστε να καταστεί δυνατή η εν καιρώ διαπραγμάτευση των μετοχών της μέσω του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Σύμφωνα με δηλώσεις του διευθυνόντος συμβούλου της εταιρίας, κ. Γεράσιμου Στρίντζη, πιθανότατα μέχρι τον προσεχή Ιανουάριο, θα εκδοθούν νέες μετοχές αξίας περί των 2 δισεκ. δραχμών, οι οποίες θα καλυφθούν με ιδιωτική τοποθέτηση σαν πρώτο βήμα προς την πλήρη είσοδο της Εταιρίας Στρίντζης Λαΐνς Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Σημειώνεται ακόμη ότι η ναυαρχίδα του επιβατηγού στόλου της εταιρίας, το «Σουπερφέρρυ», εκτελεί ήδη αναγκαίες μετασκευές στην Ελλάδα ώστε από την προσεχή άνοιξη να ενταχθεί στην γραμμή Swansea - Cork, και την θέση του στην γραμμή του Αιγαίου θα καλύψει άλλο σκάφος της εταιρίας που αποκτήθηκε φέτος.

ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟΝ ΟΡΑ '90

Η κορυφαία ναυτιλιακή εταιρία Skaargrup προωθεί σχέδιο για την δημιουργία από τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που προσεγγίζουν συχνά τα αμερικανικά χωρικά ύδατα, ενός νέου αλληλοασφαλιστικού οργανισμού που θα παρέχει την απαιτούμενη κάλυψη για τον όρο περί «Προσωντούχου Ιδιώτη» της ΟΡΑ '90.

Περί τους 70-80 διαχειριστές δεξαμενοπλοίων ενδιαφέρονται για συμμετοχή στον αλληλοασφαλιστικό οργανισμό που θα παρέχει μία νομική οντότητα για την ανάληψη της ευθύνης σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου, καθώς και την διαχείριση των αποζημιώσεων και της διαδικασίας καθαρισμού.

Τελική απόφαση για την ίδρυση του οργανισμού αναμένεται τον προσεχή Ιανουάριο, καθώς η τήρηση των κανονισμών της Ακτοφυλακής καθίσταται υποχρεωτική από τον Αύγουστο του 1993.

Η Αμερικανική Ακτοφυλακή έχει αποφασίσει ότι ο «Προσωντούχος Ιδιώτης» θα πρέπει να έχει την «πλήρη γραπτή εξουσιοδότηση» του πλοιοκτήτη, αντί της «απεριόριστης» εξουσιοδότησης και αυτό θεωρείται ως ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση από την Skaargrup, που πιστεύει ότι ο «Προσωντούχος Ιδιώτης» θα μπορεί να είναι μία νομική οντότητα αντί ενός φυσικού προσώπου.

Το κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού και λειτουργίας του οργανισμού υπολογίζεται σε 3 εκατ. δολάρια το χρόνο, χωρίς να υπολογίζονται οι δαπάνες ασφάλισης των πλοίων που θα μετέχουν στον οργανισμό.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΛΙΝΤΟΝ

Από τα πρώτα δείγματα και τις δηλώσεις του νεοεκλεγμένου Προέδρου των ΗΠΑ Μπίλ Κλίντον, δεν πρέπει να αναμένεται ουσιαστική διαφοροποίηση από τη μέχρι σήμερα πολιτική της κυβέρνησης Μπους σ' όσα αφορούν τη Ναυτιλία.

Ο Πρόεδρος Κλίντον είναι βεβαίως υπέρμαχος της ελεύθερης οικονομίας και του ανοικτού διεθνούς εμπορίου, αλλά μέχρι εκεί που δεν ενοχλεί την αμερικανική βιομηχανική παραγωγή, την απασχόληση και τις εξαγωγές.

Αυτά τα κριτήρια θεωρούνται άλλωστε καθοριστικά στην επιλογή από τον νέο Πρόεδρο του Dr. Reich σε μια από τις κορυφαίες θέσεις της νέας αντιμνηστρείου, που θα αναλάβει τη ηγία στις 20 Ιανουαρίου.

Ο Dr. Reich υπήρξε συμμαθητής του Μπίλ Κλίντον στο Πανεπιστήμιο Γέηλ, κατέχει σήμερα την σημαντική έδρα της School of Government στο Πανεπιστήμιο Χάρβαρντ και θεωρείται κορυφαίος ειδικός σε θέματα διεθνούς ανταγωνισμού. Κατά τους πολιτικούς παρατηρητές, ο Dr. Reich δεν θα διστάσει να προτείνει ειδικά φορολογικά κίνητρα και επιδοτήσεις για να τονώσει την ανταγωνιστικότητα όσων από τα αμερικανικής παραγωγής προϊόντα πλήττονται από προστατευτικά μέτρα άλλων χωρών, γεγονός που θα χαροποιήσει βέβαια τα υπό αμερικανική σημαία πλοία και τα ναυπηγεία των ΗΠΑ, αλλά θα προβληματίσει ιδιαίτερα τις κυβερνήσεις των χωρών που επιδοτούν τα ναυπηγεία τους.

Ας ελπίσουμε πάντως ότι τουλάχιστον, στα εκκρεμή ουσιαστικά θέματα της GATT και του Βορείου Αμερικανικού Συμφώνου με τον Καναδά και το Μεξικό θα υπάρξει τελική συμφωνία προς όφελος του ελεύθερου διεθνούς εμπορίου και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν. 1376

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Στην πολύτιμη βοήθεια που παρέχεται από τις στήλες του έγκριτου περιοδικού σας στους συναδέλφους μου και στις συνεχείς προσπάθειες που καταβάλετε για να πείσετε το YEN ότι επιβάλλεται και από τα πράγματα να αναγνωρισθεί και ως προαγωγική η 20μηνη συντάξιμη υπηρεσία που έχουν πραγματοποιήσει από ανάγκη σε πλοία με ξένες σημαίες, για λόγους επιβίωσης, μετά την υποχρεωτική απόλυσή τους από τα ελληνικά πλοία, με τη συμπλήρωση 9 1/2 μηνών υπηρεσίας, σύμφωνα με τον Ν. 1376/83, επιτρέψτε μου, ως ενδιαφερόμενος, να επισημάνω ότι:

Η παροχή δικαιώματος συμμετοχής στις προαγωγικές εξετάσεις στους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες που έχουν και πραγματοποιούν, όμοια υπηρεσία σε ανασφάλιστα πλοία, χωρίς να την καθιστούν και συντάξιμη, η άρνηση παροχής για τον ίδιο σκοπό του πλοίου πάνω δικαιώματος και στους ναυτικούς που έχουν την προαναφερθείσα 20μηνη υπηρεσία, και η σκόπιμη παράλειψη ρύθμισης της όμοιας περίπτωσης με το Γ. Διάταγμα που αναγνωρίζεται ως προαγωγική, χωρίς να καθίσταται και συντάξιμη, η υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών που πραγματοποιείται σε πλοία με σημαία κράτους - μέλους της ΕΟΚ, παραβιάζει την συνταγματική επιταγή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών.

Πέραν του ότι αυτές οι διακρίσεις είναι ανεπίτρεπτες, ως άνισες και προκλητικές και ως εκ τούτου δημιουργούν ψυχικά τραύματα στους αδικούμενους, όταν προέρχονται από όργανα της Πολιτείας που είναι τεταγμένα να παρακολουθούν τα προβλήματα της αρμοδιότητάς τους και να δίνουν έγκαιρα και με αντικειμενικότητα τις επιβαλλόμενες λύσεις. Αλλά και γιατί οι διατάξεις που προβαίνουν στις πιο πάνω διακρίσεις υπηρεσιών, παραβιάζουν το ατομικό δικαίωμα επιλογής εργοδότη του ναυτικού, του οποίου το επάγγελμα είναι ελεύθερο, χωρίς να συντρέχουν αποχρώντες λόγοι δημοσίου συμφέροντος, και ως εκ τούτου είναι αντισυνταγματικές. Στην προκειμένη περίπτωση είναι και αντίθετες προς αυτό, γιατί παρεμποδίζει την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος στη χώρα μας.

Η ρύθμιση της ανωτέρω περιπτώσεως

επιβάλλεται και από τις κρατούσες αρχές της χρηστής διοίκησης στα ευνοούμενα κράτη, κατά τις οποίες αποκαθίστανται οι βλάβες και ζημιές που προξενούνται απ' αυτές στους πολίτες τους. Στην προκείμενη περίπτωση από το κοινωνικό μέτρο της ανακύκλωσης.

Νομίζω, λοιπόν, ότι για τους πιο πάνω λόγους θα πρέπει να επανεξετασθεί το θέμα και να δοθεί η πρόπουσα σ' αυτό λύση.

Με εκτίμηση
Ν. ΓΙΑΝΝΙΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς 10 Νοεμβρίου, 1992

Σημ. Συντ.: Εμείς, πέρα από την απειρίστη συμπαράστασή μας για τη ρύθμιση του ανωτέρω θέματος, δεν έχουμε να προσθέσουμε το παραμικρό δεδομένου ότι τα έχουμε πει όλα και κυρίως ότι στη ρύθμιση αντιτίθεται μία μερίδα πλοιοκτητών που εκπροσωπεί περί τα 800 πλοία με Ελληνική σημαία, ενώ οι υπόλοιποι που εκπροσωπούν το σύνολο των πλοίων του ελληνόκτη-

του στόλου θέλουν να υπάρξει η επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων ρύθμιση — άλλωστε δεν είναι καιρός να κλωτσάμε στελέχη μας μ' αυτόν τον απολύτως απαράδεκτο τρόπο.

Η ΠΛΗΡΗΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Σκέπτομαι πολλές φορές, πόσο κουράγιο και επιμονή πρέπει να διαθέτουν οι αρθρογράφοι των «Ναυτικών Χρονικών» ώστε δύο φορές το μήνα και επί τόσα χρόνια να κάνουν τις ίδιες προτροπές, επισημάνσεις, προτάσεις για το «Γεφύρι της Άρτας» που ονόμασα πολλά χρόνια πριν μέσω του Περιοδικού σας, το ΝΑΤ.

Με τη σκέψη αυτή λοιπόν, παίρνω και πάλι το θάρρος και ρωτώ για μια ακόμα φορά:

Τι περιμένει άραγε η Πολιτεία — YEN — και δεν υλοποιεί τις υποσχέσεις τόσο του ίδιου του κ. Πρωθυπουργού όσο και του YEN για εξυγίανση του ΝΑΤ με την κατάρτιση του ασφαλιστικού Νομοσχεδίου και η Διοίκηση του ΝΑΤ την εκ βάθρων τροποποίηση των απηρχαιωμένων και ανεδαφικών μα και καταστροφικών διατάξεων του Ταμείου;

Το ξέρουμε όλοι ότι έπρεπε να έχει γίνει πολλά χρόνια πριν, μα ακόμα και σήμερα από αναβολή σε αναβολή πάμε, από καλοκαίρι σε Οκτώβρη και από Οκτώβρη στον Δεκέμβρη.

TSAVLIRIS

INTERNATIONAL SALVAGE EMERGENCY RESPONSE CONTRACTORS

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| • OCEAN RESCUE | • RAPID RESPONSE |
| • MARINE SALVAGE | • PUMPING SERVICES |
| • FIRE - FIGHTING | • WRECK REMOVAL |
| • ANTI - POLLUTION | • SUB-SEA WORKS |
| • CASUALTY REPAIRS | • DEEPSEA TOWAGE |
| • CARGO PRESERVATION | • CONTINGENCY PLANNING |
| • ENVIRONMENTAL PROTECTION | • TRANSFER (STS) OPERATIONS |

TSAVLIRIS PIRAEUS GREECE

T-TUGS • 24 HOURS

10, Akti Poseidonos, 185 31 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4174385, 4174975, aoh (0295) 41579, (01) 3240077
Fax: (01) 4173434, Telex: 212677 TSAV. GR.

Τόσο δύσκολο είναι λοιπόν:

1. Να μείνουν στο Ταμείο ΜΟΝΟ όσοι πλήρωσαν και έχουν δικαίωμα νομικό και ηθικό να πληρωθούν, ενώ οι άλλοι να ενταχθούν σε οποιοδήποτε άλλο Ταμείο ή σε δικό τους Ταμείο που το Κράτος θα δημιουργούσε.

2. Να σταματήσει η βλακώδης και πέ-
ραν κάθε λογικής διάταξη που θέλει να παίρνουν σύνταξη πλοιάρχου Α' τάξης αυτοί που έχουν μεν δίπλωμα τέτοιο αλλά ουδέποτε πλήρωσαν εισφορές Πλοιάρχου Α' Τάξης μια και ποτέ δεν ναυτολογήθηκαν σαν τέτοιοι, ή ακόμα να παίρνουν σύνταξη Πλοιάρχου και Μηχανικού Γ' τάξης όσοι κατέβαλαν εισφορές ναύτη, ναυκλήρου και στο τέλος ανθυποπλοιάρχου ή θερμαστού, λιπαντού και στο τέλος γ' μηχανικού.

3. Να εξοφληθούν από την Πολιτεία όλα τα χρέη του ΝΑΤ — μια που όλες οι Κυβερνήσεις από πάρα πολλά χρόνια πριν με διάφορους τρόπους και μεθόδους πήραν χρήματα από το ΝΑΤ — έτσι ώστε να απαλλαγεί το Ταμείο από τα υπέρογκα ποσά τόκων που καταβάλλει και να αρχίσει από μια έστω μηδενική αρχή με μια σώφρονα πολιτική και σύγχρονη.

4. Να αφήσει επί τέλους αυτό το ελάχιστο όριο ασφάλισης προσώπων στα ασφαλίστα.

5. Να εξοπλισθεί το Ταμείο με το α-

ναγκαίο ηλεκτρονικό υλικό και να μείνουν σ' αυτό μόνο τόσοι υπάλληλοι, όσοι χρειάζονται, έτσι ώστε και δουλειά να βγαίνει σύντομα και οικονομία να έχει.

6. Να εισπραχθούν οι πάσης φύσεως οφειλές από οπουδήποτε και αν είναι.

7. Να βοηθήσουν οι Εφοπλιστές οικονομικά αφού θα είναι μια επένδυση μια και υγιές Ταμείο θα πει σωστές και σίγουρες συντάξεις που με τη σειρά τους θα γίνουν πόλος έλξης των νέων προς την θάλασσα.

8. Να γίνει Νόμος απαράβατος η απαγόρευση λήψης χρημάτων και πόρων του Ταμείου από το Κράτος — όταν αυτό γίνει και πάλι υγιές.

9. Να υλοποιήσουν τις υποσχέσεις τους οι Εφοπλιστές μας και να επαναφέρουν τα πλοία που υποσχέθηκαν στην Ελληνική σημαία, μια και σχεδόν όσα ζητούσαν, τους δόθηκαν από την Πολιτεία.

Θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το κύριο μέλημα δεν είναι η έκδοση ναυτικού φυλλαδίου, ούτε η εγγραφή και φοίτηση σε μια ΑΔΣΕΝ αλλά η παραμονή των νέων στο επάγγελμα.

Κύριο μέλημα δεν είναι η αύξηση της χωρητικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά ο αριθμός των πλοίων. Κι αυτό γιατί:

Αν διαγράφηκαν 10 πλοία των

10.000 κοχ το καθένα ένα δηλ. 100.000 κοχ που απασχολούσαν τουλάχιστον 150 ναυτικούς που κατέβαλαν εισφορές στο ΝΑΤ, και εγγράφηκε ένα πλοίο των 150.000 κοχ που απασχολεί έστω 30 ναυτικούς, έχομε αύξηση τον-
νάξ αλλά δεν έχομε αυξημένα έσοδα στο ΝΑΤ, όπως δεν έχομε αυξημένη εισροή συναλλάγματος και απασχόληση χεριών.

Κατά την ταπεινή μου γνώμη, όλα αυτά δεν είναι τόσο δύσκολα ή έστω ακατόρθωτα. Απλά δεν υπάρχει θέληση. Υπάρχει μετατόπιση του προβλήματος που το καθιστά ολοένα και πιο δυσεπίλυτο. Και εν πάσει περιπτώσει, που θα πάει αυτή η κατάσταση; Θαύματα δεν γίνονται σήμερα, αυτό περιμένουν; Αριστα αποτελέσματα φέρνει η πρόληψη αλλά και η έγκαιρη αντιμετώπιση κάθε ασθένειας, οργανικής ή οικονομικής. Ολέθρια αποτελέσματα που οδηγούν στον θάνατο, φέρνει η αναβολή και έλ-
λειψη θέλησης και πρωτοβουλίας για την αντιμετώπιση της ασθένειας.

Τι περιμένουν λοιπόν, να ταφεί ο ασθενής και να αρχίσουν τους ωραίους επικήδειους και τα άχρηστα στεφάνια και τα κροκοδείλια δάκρυα;

Σας ευχαριστώ

Με τιμή

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ

Συνταξιούχος ναυτικός

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16610 GLYFADA
GREECE



Συνεχίζονται οι αντιδράσεις για την Εγκύκλιο Μάνου

Συνεχίζονται οι αντιδράσεις του ελληνικού εφοπλισμού στην «βόμβα» Μάνου, όπως χαρακτηριστικά αποκλήθηκε από τα «Ναυτικά Χρονικά» η εγκύκλιος του Υπουργείου Οικονομικών του περασμένου Οκτωβρίου, σύμφωνα με την οποία καταργούνται οι φορολογικές απαλλαγές οι προβλεπόμενες από το άρθρο 7 του Νόμου 27/1975, για τα επισκευαζόμενα και μετασκευαζόμενα πλοία στην Ελλάδα και μάλιστα με αναδρομική ισχύ από 1/1/1992.

Μετά την έγγραφη διαμαρτυρία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών προς τον πρωθυπουργό κ. Κων/νο Μητσοτάκη, πραγματοποιήθηκε συνάντηση εκπροσώπων της ΕΕΕ με τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας - Οικονομικών κ. Στέφ. Μάνο, παρουσία και του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη, κατά την οποία εξετέθησαν οι απόψεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για την επίμαχη Εγκύκλιο.

Στις 26 Νοεμβρίου, ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιαν. Γκούμας, ο αντιπρόεδρος Παν. Τσάκος και τα μέλη της διοικήσεως, Κ. Φαφαλιός, Γ. Πατέρας, Θ. Βενιάμης και Μ. Λως συναντήθηκαν με τον πρωθυπουργό, παρουσία του υπουργού Ναυτιλίας, Αρ. Παυλίδη, και εξέθεσαν τους προβληματισμούς τους επί του θέματος που δημιουργήθηκε με την παρέμβαση του Στ. Μάνου στο θέμα των φοροαπαλλαγών στις ναυπηγήσεις, τονίζοντας ότι δεν τίθεται θέμα για τα ποσά αυτά, που είναι χαμηλά, αλλά ότι γίνεται η αρχή για τη διάλυση του θεσμικού πλαισίου. Σύμφωνα με πληροφορίες, ο Πρωθυπουργός δήλωσε ότι δεν

μπορεί να γίνει τίποτε αυτή την ώρα, αφού η παρέμβαση οφείλεται σε κανονισμό της ΕΟΚ, αλλά υποσχέθηκε ότι θα γίνει ό,τι είναι δυνατόν για να συνδεθεί το όλο θέμα με την ανταγωνιστικότητα και να αποσυνδεθεί από τις ναυπηγήσεις.

Παράλληλα με τις ενέργειες της ΕΕΕ, με υπόμνημά της προς τον Πρωθυπουργό κ. Μητσοτάκη η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, επισημαίνει τα εξής:

«Κύριε Πρωθυπουργέ,

Σχετικά με το ανακύψαν σοβαρότατης σημασίας θέμα της εκδοθείσης εγκυκλίου του υπουργείου Οικονομικών (11007/1569/ΓΟ012 ΠΟΛ. 1215) με την οποία καταργούνται και μάλιστα αναδρομικά οι προβλεπόμενες από το άρθρο 7 παρ. 1 περ. Γ του νόμου 27/1975 — άρθρου που καλύπτεται ως γνωστόν με αυξημένη τυπική ισχύ από το άρθρο 107 του συντάγματος — απαλλαγές από επιβαρύνσεις για τα επισκευαζόμενα και μετασκευαζόμενα στη χώρα μας πλοία — διαμαρτυρόμεθα εντόνως και παρακαλούμε για την ανάκλησή της και για τους κάτωθι ειδικότερα λόγους:

1. Ως γνωστόν ασφαλώς και εις υμάς και όπως γνωμοδοτούν έγκριτοι συνταγματολόγοι, οι κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 107 ψηφιζόμενοι νόμοι, έχουν υπέρτερη τυπική ισχύ απέναντι του κοινού νόμου, ως εκ τούτου οι κανόνες αυτοί έχοντας την κανονιστική στήριξη του συντάγματος δεν υποχωρούν έναντι αντιθέτου κανόνα δικαίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ως αντιλαμβάνεσθε η μη μετά συνεπειάς τήρηση των όρων του Συν-

τάγματος δημιουργεί πέραν ακυρότητος της εγκυκλίου και αίσθημα γενικότερης ανασφάλειας όχι μόνο εις τους επιχειρηματίες αλλά και εις τους πολίτες γενικότερα.

2. Είναι εύκολα αντιληπτό ότι ένας κλονισμός του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας μας θα προκαλέσει δυσμενείς επιπτώσεις στην καταβαλλόμενη κυβερνητική προσπάθεια για την ενίσχυση του Ελληνικού νηολογίου και την προσέλκυση επενδύσεων και σφόδρα πιθανολογείται ότι αντίθετως θα ενισχύσει ρεύμα φυγής από την Ελληνική σημαία.

3. Η τοιαύτη κατάργηση των προβλεπόμενων επενδυτικών κινήτρων θα αποβεί και εις βάρος των ήδη χειμαζομένων ναυπηγικών μας μονάδων — απασχολούμενων κυρίως με μετασκευές και επισκευές — εφόσον οι πλοιοκτησίες θα αναγκασθούν να προσφύγουν σε Ναυπηγεία άλλων γειτονικών μας χωρών χαμηλότερου κόστους.

4. Ο κλάδος μας — κατ' εξοχήν συναλλαγατοφόρος — συγκροτούμενος από επιβατηγά διεθνών πλοίων — έχει εξαιρετικό εν προκειμένω ενδιαφέρον δεδομένου ότι μέχρι σήμερα εκτελεί αποκλειστικά σε Ελληνικά Ναυπηγεία ευρείας εκτάσεως μετασκευές και τακτικές επισκευές πλοίων.

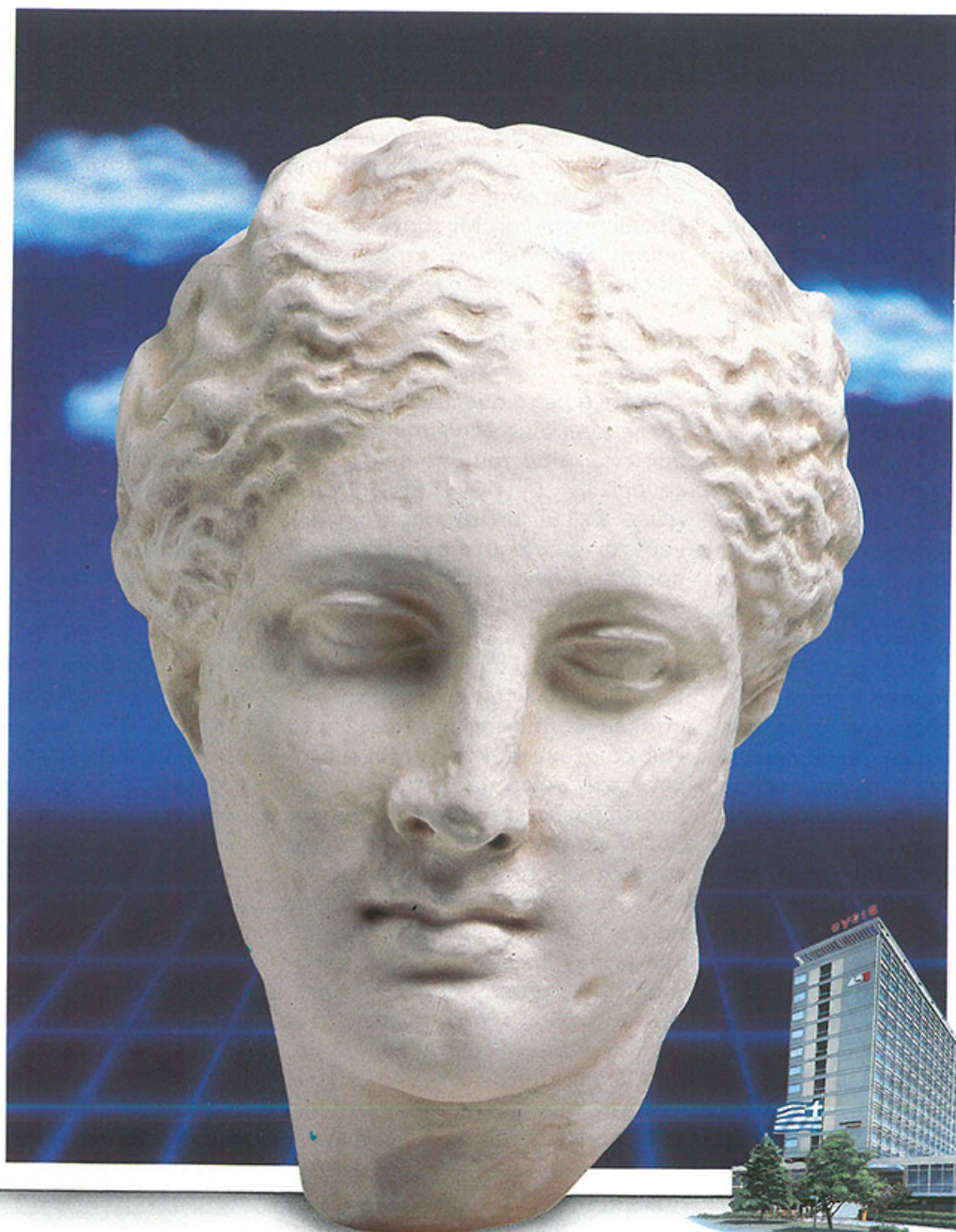
5. Κατόπιν των ανωτέρω κ. Πρωθυπουργέ και δεδομένου ότι το προκύψαν θέμα είναι εξαιρετικής σοβαρότητας για την πορεία της ναυτιλίας μας παρακαλούμε για την προσωπική σας παρέμβαση προς επανεκτίμηση της προεκτεθείσης ενεργείας του Υπουργείου Οικονομικών και άρση της σχετικής εγκυκλίου του».

ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Με σεβασμό, στη φροντίδα της Ελληνικής Ναυτιλίας



APRIL ADVERTISING

One of the most popular goddesses of Greek mythology and certainly the most popular of the entire modern world is Hygieia (meaning Health).

In Greece, its "Sanctuary" has again the place it deserves, and, of course, the same name: "HYGEIA". If "HYGEIA" today is considered as the

A full range of specialized medical departments are fully staffed and equipped to offer the best in prevention, diagnosis, treatment and rehabilitation.



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

(Formerly OLYMPIC MARITIME S.A.)

"Le Metropole"

**1, Avenue des Citronniers
B.P. 99 - MC 98007 - MONACO CEDEX
TEL.: 93 254 141
TELEX: 469923
TELEFAX: 93 300 710**

SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.

**85, AKTI MIAOULI
185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4290708/4290714/4290719
TELEX: 212317 - 212486 SPIS GR
TELEFAX: 4290671**

OLYMPIC AGENCIES (U.K.) LTD

**NASH HOUSE
SAINT GEORGE STREET
LONDON W1R 9DQ
TEL.: (071) 49 11 505
TELEX: 265945 OLSHIP G
TELEFAX: (071) 49 10 296**

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΔΕΝ ΕΠΑΝΑΠΑΥΕΤΑΙ στα μέχρι τώρα επιτεύγματα του στον ΕΛΟΕΝ ο φίλτατος Θωμάς Ζαφείρας. Με την τάση για την προσφορά υπηρεσιών προς το κοινωνικό σύνολο που τον διακρίνει και με την ευκαιρία της συμπληρώσεως δέκα ετών από την ίδρυση του ΕΛΟΕΝ, ξεκίνησε μία νέα προσπάθεια για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των δικαιούχων οικογενειακών επιδομάτων και για τον σκοπό αυτό απέστειλε ένα ειδικό ερωτηματολόγιο στα ναυτεργατικά σωματεία προκειμένου να έχει τις απόψεις και τις παρατηρήσεις τους και για τον θεσμό αλλά και για τη λειτουργία του ΕΛΟΕΝ. Με το ερωτηματολόγιο ζητούνται πληροφορίες για το πόσο ευχαριστημένοι είναι οι ναυτικοί από την μέχρι τότε εξυπηρέτηση που προσφέρει ο ΕΛΟΕΝ και αν τους ικανοποιεί η μέχρι τώρα λειτουργία του θεσμού των οικογενειακών επιδομάτων. Εν συνεχεία ζητούνται οι απόψεις τους:

Πρώτο για την κατανομή των ποσών (αν συμφωνούν με τον τρόπο που κατανέμονται μέχρι σήμερα τα οικογενειακά επιδόματα, δηλαδή ανάλογα με τον αριθμό των παιδιών και των ημερών θαλάσσιας υπηρεσίας, αν θέλουν να είναι περισσότερο ανταποδοτικός, να δίνονται, δηλαδή, περισσότερα χρήματα σε όσους έχουν μεγάλη θαλάσσια υπηρεσία ή τα ποσά να χορηγούνται με βάση τον μέσο όρο των ποσών που διατίθενται για ένα, δύο, τρία και ούτω καθεξής παιδιά, χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψη οι ημέρες θαλάσσιας υπηρεσίας). Δεύτερο, για τον τρόπο καταβολής των οικογενειακών επιδομάτων, δηλαδή με άμεση χορήγηση σε προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα με αλφαβητική ή άλλη σειρά, μέσω των ΕΛΤΑ (ταχυδρομική επιταγή), μέσω Τραπεζής (τραπεζική επιταγή), με κατάθεση του ποσού στον τραπεζικό λογαριασμό των δικαιούχων ή με άλλον τρόπο που ενδεχομένως θα υποδείξουν οι δικαιούχοι. Και, τρίτο, για τον τρόπο λειτουργίας του ΕΛΟΕΝ και αν είναι ή όχι γραφειοκρατικός.

Η νέα πρωτοβουλία του κ. Ζαφείρα μας υποχρεώνει να θέσουμε εκ νέου το ερώτημα γιατί δεν μιμούνται το έργο του ΕΛΟΕΝ και οι άλλοι ασφαλιστικοί οργανισμοί; Γιατί, λόγω χάρη, οι θυγατέρες των ναυτικών μας που παντρεύονται να μην εισπράττουν αμέσως από την Εστία Ναυτικών το γαμήλιο βοήθημα που χορηγείται και πρέπει να περιμένουν αρκετούς μήνες. Και γιατί επίσης να μην καταβάλλονται αμέσως — από την επομένη — οι συντάξεις στους ναυτικούς μας των οποίων οι αιτήσεις και όλα τα δικαιολογητικά που απαιτούνται είναι πλήρη και δεν παρουσιάζουν το παραμικρό πρόβλημα — το ίδιο μπορούμε να πούμε και για το εφ' άπαξ που και αυτό μπορεί να καταβάλλεται την επομένη της υποβολής της αιτήσεως συνταξιοδοτήσεως....

ΕΥΤΥΧΩΣ που ορισμένοι ναυτικοί οργανισμοί και μεμονωμένοι εφοπλιστές σπεύδουν και τιμούν τη διάκριση και την προσφορά ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας, όπως έκανε προ ημερών η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων η οποία με την ευκαιρία της συμπληρώσεως δέκα ετών από την ίδρυσή της χορήγησε τιμητικά διπλώματα και ανακήρυξε επίτιμα μέλη της τις κυρίες Λιλή Βενιζέλου, Ντόλη Γουλανδρή και Ελένη Ποταμιάνου και τους κ. Γιώργο Μ. Δρακόπουλο, Γιώργο Π. Λιβανό, Βασίλη Παπαχρηστίδη, Χρήστο Ντούνη και Αναστάσιο Τζαμτζή. Και όπως έκανε πέρυσι — ελπίζουμε να κάνει το ίδιο και εφέτος — η εταιρία Αγγελικούση η οποία βράβευσε νέους ναυτικούς που είχαν διακριθεί στις σπουδές τους και είχαν αξιόλογη επίδοση στο ναυτικό επάγγελμα.

Δυστυχώς, η τάση αυτή, της επιβραβεύσεως, δηλαδή, όσων διακρίνονται κατά την ενασχόλησή τους με τα θαλάσσια έργα και τη διατήρηση των ναυτικών παραδόσεων του τόπου αυτού και ιδίως εκείνων που διακρίνονται για την παραμονή τους και την επίδοσή τους στο ναυτικό επάγγελμα δεν επικρατεί ούτε στις εφοπλιστικές ενώσεις αλλά

ούτε και στους ναυτιλιακούς οργανισμούς που ελέγχονται από τους ναυτικούς που κατά την εκπεφρασμένη επανειλημμένως αντίληψη του γράφοντος οφείλουν να επιβραβεύουν την παραμονή και όχι τη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα. Το λάθος επαναλαμβάνεται πάλι εφέτος από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών που στη μνήμη του Αντώνη Χανδρή θα απονεμίσει δέκα χρηματικά βραβεία των 250.000 δραχμών σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις του 1992 στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας και το ίδιο θα γίνει και με ανάλογες εκδηλώσεις της Εστίας Ναυτικών.

Η βράβευση των παιδιών των ναυτικών μας που διακρίνονται κατά την εισαγωγή τους στα ανώτατα και ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα ήταν βεβαίως επιθυμία του αιμνήστου Αντώνη Χανδρή, που είχε εκφραστεί σε μια άλλη περίοδο, τότε που δεν είχαμε το σημερινό οξύτατο πρόβλημα της ελλείψεως των στελεχών που χρειάζομαστε για την επάνδρωση του ελληνόκτητου στόλου αλλά και των γραφείων. Ασφαλώς ο Αντώνης Χανδρής αν ζούσε θα έρριχνε σήμερα την προσπάθειά του στην προσέλευση και στην παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων και είναι αυτονόητο ότι στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής θα επιβράβευε την παραμονή και όχι τη φυγή.

Πρέπει να προστεθεί ότι με αφορμή μία παρόμοια επισημάνση είχαν δοθεί διαβεβαιώσεις ότι καταβαλλόταν προσπάθεια να υπάρξει η επιβαλλομένη εκ των πραγμάτων προσαρμογή στις σημερινές ανάγκες ώστε να επιδοκιμάζεται η παραμονή και όχι η φυγή από το ναυτικό επάγγελμα αλλά φαίνεται ότι δυστυχώς δεν έγινε τίποτε προς την κατεύθυνση αυτή. Επίσης, για να μην υπάρξουν παρεξηγήσεις πρέπει να επαναληφθεί ότι η άποψη αυτή δεν σημαίνει ότι δεν χαίρομαστε για τις επιτυχίες των παιδιών των ναυτικών μας — κάθε άλλο. Θεωρούμε όμως ότι όλοι οι πόροι

που προέρχονται με οποιονδήποτε τρόπο από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων πρέπει να διατίθενται για την προσέλκυση και την παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα όσο το δυνατόν περισσότερων νέων και αν υπάρχει περίσσειμα να επιβραβεύεται και η διάκριση των παιδιών των ναυτικών μας σε άλλους τομείς.

ΤΡΕΙΣ ΑΝΘΡΩΠΟΙ της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας — δύο άνδρες και μία γυναίκα — θα μετασχουν μαζί με άλλους είκοσι γνωστούς Έλληνες επιχειρηματίες στη διεθνή σύνοδο του Νταβός τον Ιανουάριο. Πρόκειται για την κ. Τζίνα Μαμιδάκη, διευθύνουσα σύμβουλο του ομίλου ξενοδοχείων «Μαμιδάκης», και τους κ. Γιώργο Δαλακούρα, διευθύνοντα σύμβουλο της «Dalex Shipping» και Νίκο Βερνίκο, πρόεδρο της «Vernicos Maritime», ο οποίος έχει αναπτύξει αξιολογητική δραστηριότητα και στον εμπορικό τομέα και συμμετέχει, όπως άλλωστε και ο αδελφός του Γιώργος Βερνίκος, σε γνωστές εμπορικές επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το πολυκατάστημα «Μινιόν» — η στήλη υπενθυμίζει ότι ένας άλλος εφοπλιστής, ο επίτιμος πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης, συμμετέχει στο πολυκατάστημα «Αδελφοί Λαμπρόπουλοι».

ΕΓΓΡΑΦΗ στο «Κέρδος» αλλά μόνον στον τίτλο για τον οποίο βεβαίως δεν ευθύνεται ο συντάκτης του κειμένου που στην προκειμένη περίπτωση ήταν ο κ. Σάββας Αθανασίου ότι οι Μινωικές Γραμμές υ-

πολογίζουν κέρδη 20 δισ. δραχμών (για το 1992) ενώ στην πραγματικότητα επρόκειτο για τον κύκλο εργασιών της εταιρίας που πέτυχε, δηλαδή το 1991, είχε προσεγγίσει τα 15 δισ. δραχμών. Στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρεται ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις της εταιρίας, τα καθαρά κέρδη θα αυξηθούν (εφέτος) κατά 20%!

Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ που πραγματοποιήσε στα ελληνικά νησιά το τελευταίο δεκαήμερο του Οκτωβρίου η βασιλική οικογένεια της Σουηδίας με τη νέα θαλαμηγό της KIRIA-COULIS MEDITERRANEAN «Mediterranean Sea» κατέδειξε μία ακόμη ουσιαστική παράμετρο της σημασίας του επαγγελματικού γιώτινγκ για τα γενικότερα συμφέροντα της χώρας, μία παράμετρο η οποία πρέπει να αξιοποιηθεί και από την Πολιτεία, αν θέλουμε φυσικά να κάνουμε κάποτε και κάτι σωστό σ' αυτόν τον τόπο και για την προβολή αλλά κυρίως για την υποστήριξη των θεμάτων που μας ενδιαφέρουν σαν έθνος και σαν χώρα.

Η βασιλική οικογένεια της Σουηδίας (ο Βασιλιάς Gustav, η Βασίλισσα Sylvia και τα τρία παιδιά τους) έφθασαν στην Ελλάδα αεροπορικά στις 23 Οκτωβρίου συνοδευόμενοι από τον υπασπιστή του Βασιλιά και δύο φιλικά τους ζευγάρια και ξεναγήθηκαν από τον κ. Σταύρο Κυριακούλη, πρόεδρο της Kiriakoulis Mediterranean. Με τη θαλαμηγό «Mediterranean Sea» και δύο ιστιοπλοϊκά σκαφη, στα οποία επέβαινε η προσωπική φρουρά της σουηδικής βασιλικής οικογένειας, επισκέφθηκαν την Αίγινα, τον Πόρο, την Ύδρα, τη Σέριφο, την Κύθηρο και

την Τζιά και απόλαυσαν την ομορφιά των νησιών μας, τις ηλιόλουστες ημέρες αλλά και την άψογα οργανωμένη κρουαζιέρα. Ο Σουηδός Βασιλιάς αναχώρησε για την πατρίδα του στις 28 Οκτωβρίου ενώ η Βασίλισσα Sylvia και τα τρία παιδιά τους παρέμειναν για μία ακόμη ημέρα στην Ελλάδα φιλοξενοούμενοι του κ. Σταύρου Κυριακούλη και εν συνεχεία ανεχώρησαν για τη Ρώμη όπου η Βασίλισσα της Σουηδίας επρόκειτο να συμμετάσχει στο συνέδριο με θέμα: «Περίθαλψη των παιδιών του δρόμου» που πραγματοποιήθηκε στην ιταλική πρωτεύουσα.

Με την ευκαιρία πρέπει να επισημανθεί ότι κ. Σταύρος Κυριακούλης δεν περιορίζει τη δραστηριότητά του μόνον στον αμιγή ναυτιλιακό χώρο. Πρόσφατα προχώρησε και στην ίδρυση της ασφαλιστικής εταιρίας «Μεσογειακές Ασφαλίσεις ΕΠΕ», στους συνεργάτες της οποίας περιλαμβάνεται και ο οικονομολόγος - ασφαλιστής κ. Πρ. Παπαγκίκας, ο οποίος είναι ταυτόχρονα και συνδιαχειριστής στην ασφαλιστική εταιρία.

ΣΕ ΑΞΙΑ ΧΕΡΙΑ περιήλθε πάλι η διοίκηση του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού: Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη πρόεδρος στο ΤΠΚΠΕΝ τοποθετήθηκε ο πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Γρ. Αβδελάς με αναπληρωτή τον επίσης πλοίαρχο κ. Θ. Βρεττό, ενώ στο διοικητικό συμβούλιο μετέχουν εκ μέρους της ΠΝΟ οι κ. Χρ. Καταγός και Κων. Κωβαίος με αναπληρωτές τους κ. Ηλ. Μαγκαφά και Ι. Μανουσogiαννάκη.

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»

Η στήλη θεωρεί ότι ένα από τα θέματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσει αμέσως η νέα διοίκηση του ΤΠΚΠΕΝ είναι οι επισκευές που πρέπει να γίνουν χωρίς άλλες καθυστερήσεις στο κτίριο του Ταμείου στην οδόν Ομηρίδου Σκυλίτση, το οποίο έχει μισθωθεί από την Εστία Ναυτικών και χρησιμοποιείται σαν ξενώνας των ναυτικών που διέρχονται από τον Πειραιά.

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ, σε τηλεφωνική επικοινωνία, τόνισε ότι όντως είναι σημαντικό το έργο που επιτελούν οι κυρίες της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου στα πλαίσια της Ελληνορθόδοξης Φιλανθρωπικής Οργάνωσης που λειτουργεί στη Βρετανία, για το οποίο έγινε αναφορά στη στήλη στο προηγούμενο τεύχος. Και έσπευσε να ρωτήσει αν υπάρχει κάποιο αντιστοιχο έργο από τις κυρίες της ναυτιλιακής κοινότητας στην Ελλάδα, αλλά ο γράφων δεν ήταν σε θέση να δώσει την παραμικρή απάντηση στο ερώτημα, είναι δε αυτόνομο ότι αν υπάρχει κάποια απάντηση, θα φιλοξενηθεί με πολλή ευχαρίστηση από τη στήλη.

Με την ευκαιρία πρέπει να προστεθεί ότι αξιόλογες υπηρεσίες προς τους εξ Ελλάδος ασθενείς που καταφθάνουν συνεχώς στη βρετανική πρωτεύουσα προσφέρει και η κ. Μάρω Μαρίνου η οποία διευκολύνει εκείνους που δεν γνωρίζουν Αγγλικά στις συνεννοήσεις με τα νοσοκομεία, τις κλινικές και τους γιατρούς και ταυτόχρονα συμπαραστέκεται ψυχολογικά τους ασθενείς και τους συγγενείς τους που τους συνοδεύουν.

ΣΕ ΠΡΟΣΦΑΤΟ ταξίδι στο Λονδίνο συναντήσαμε σε ελληνικό ναυτιλιακό γραφείο έναν ναυτιλιακό της διασποράς, τον κ. Αλέκο Οικονομόπουλο, παλιό γνώριμο από την εποχή που προσπαθούσε να δημιουργήσει τα Ναυπηγεία Λαυρίου στην περιοχή Γαϊδουρόμανδρα, ο οποίος δραστηριοποιείται από ετών στη Βραζιλία.

Με έδρα το Ρίο Ιανέιρο ο κ. Οικονομόπουλος μας είπε ότι εκτός των άλλων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του ανέλαβε την αντιπροσωπευση για τη Βραζιλία των αμερικανικών χρωμάτων «Rust Destroyer» για τα οποία παρέχεται εγγύηση πέντε ετών. Το χρώμα αυτό, που χαρακτηρίζεται σαν τον πλέον εξελιγμένο στον κόσμο βασικό προστατευτικό χρώμα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου, περιλαμβανομένων του μηχανοστασίου και των σωλήνων ατμού, και επί πλέον για τη χρησιμοποίησή του δεν απαιτείται σφυροκοπάνισμα, βούρτσισμα κλπ. — το μόνο που χρειάζεται είναι η αφαίρεση της χαλαρής (loose) σκουριάς και του χαλαρού χρώματος και σκούπισμα για να αφαιρεθούν, όπου υπάρχουν φυσικά, τυχόν λίπη και ακαθαρσίες. Η επιστροφή του χρώματος αυτού μπορεί να γίνει με πινέλο, ρολλό ή σπρέϊ απ' ευθείας από το δοχείο επάνω σε καθαρή ή σκουριασμένη επιφάνεια ενώ μπορεί επίσης να επιστρωθεί σε επιφάνειες που έχουν προηγουμένως χρωματισθεί με άλλα χρώματα σαν βασικό χρώμα. Ο κ. Οικονομόπουλος μας είπε επίσης ότι τα χρώματα «Rust Destroyer» αντιπροσωπεύονται και στην Ελλάδα από την εταιρία Stella Maritime Services που

διευθύνει ο Καπτάν Βασίλης Βιντιάδης.

ΕΠΙΚΡΙΤΙΚΕΣ παρατηρήσεις δέχθηκε ο γράφων γιατί σταμάτησε να υπομνησθεί σε κάθε τεύχος την προσφορά τευχών των «Ναυτικών Χρονικών» από οικογένεια ναυτικού μας που έχασε τον προστάτη της και έπειτα από σειρά δοκιμασιών βρίσκεται σε δεινή οικονομική κατάσταση. Φίλος ναυτικός, λοιπόν, θεώρησε ότι η μη αναφορά του θέματος πλέον από τη στήλη σήμαινε ότι υπήρξε κάποια ρύθμιση και στη διάρκεια συζητήσεως ζήτησε να πληροφορηθεί πειρασότερα. Και όταν έλαβε την απάντηση ότι ουδείς ανταποκρίθηκε, τα έβαλε με τον γράφοντα γιατί σταμάτησε την αναφορά του θέματος, αλλά ούτε ο ίδιος πήγε να βρει τρεις - τέσσερις - πέντε συναδέλφους του για να συγκεντρώσει ένα ποσόν για την εξαγορά των τευχών αυτών, αφού η άλλη πλευρά που έχει οικονομικές δυνατότητες δεν έδειξε το παραμικρό ενδιαφέρον...

ΕΝΑΣ ΚΑΛΟΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ που εργάστηκε πάρα πολλά χρόνια στον τομέα εξυπηρέτησης της Ναυτιλίας έφυγε τις τελευταίες ημέρες. Πρόκειται για τον Μενέλαο Ταφλαμπά που πέθανε και κηδεύθηκε στην Αθήνα στις 23 Νοεμβρίου.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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



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 «περηφάνεια» στον Ναυτιλιακό χώρο

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

**«Γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια για να ανακτηθεί
η περηφάνεια στο ναυτιλιακό χώρο».**

Τα παραπάνω αποτελούν το καταληκτικό συμπέρασμα ομιλίας του κ. Ιω. Χατζηπατέρα στο τριήμερο ναυτιλιακό συνέδριο που διοργάνωσε η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά στις αρχές Οκτωβρίου 1992.

Μέσα στον σημερινό πολύπλοκο ναυτιλιακό περιβάλλον που έχει σαν άξονα λειτουργίας του ένα εμπορικό στόλο αρκετά ηλικιωμένο είναι φυσικό η οπτική που το προσεγγίζει ο κάθε φορέας — τομέας — που δραστηριοποιείται με βάση το πλοίο να δίνει τις δικές του ερμηνείες για την συνέχιση της ενεργού παρουσίας ενός τέτοιου σκάφους στις θαλάσσιες μεταφορές.

Και είναι άλλωστε επακόλουθο που πηγάζει από την φύση της δραστηριότητας, ο κάθε φορέας να το βλέπει, από την δική του οπτική και να δικαιολογεί τις δικές του θέσεις.

Για παράδειγμα δεν το βλέπουν με την ίδια οπτική ο εφοπλιστής και ο ασφαλιστής ενώ παράλληλα η διεθνής αλλά και εσωτερική νομοθεσία χρησιμοποιεί κατά περίπτωση τα δικά της κριτήρια και θέτει τα δικά της όρια ηλικίας των πλοίων.

Όλοι βέβαια οι φορείς διακηρύσσουν ότι σκοπός τους είναι το «ασφαλές πλοίο» και χωρίς αμφιβολία ο καθένας κάνει την δική του προσπάθεια και τον δικό του αγώνα μέσα από την δική του προσέγγιση που συμβάλλει ώστε τα πλοία να

ταξιδεύουν και να επιτελούν τον κατά προορισμό έργο τους με ασφάλεια για τα ίδια και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Και στην προσπάθεια αυτή για διάθεση ασφαλών πλοίων και παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών δημιουργείται μια δυναμική που είναι ενδεχόμενα ευνοϊκή για μερικούς φορείς και δυσμενείς για τους άλλους.

Όμως από την συμπερασματική κατάληξη της ομιλίας με εντυπωσίασε ιδιαίτερα — γιατί θεωρώ ότι έχει την δική της διάσταση —, η αποστολή αυτή του κ. Γιαν. Χατζηπατέρα που επισημαίνει ότι γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια «για να ανακτηθεί η περηφάνεια στον ναυτιλιακό χώρο».

Μου δημιουργεί την εντύπωση μιας *de Profundis* εξομολόγησης ότι ο πολύπλοκος αυτός κόσμος της ναυτιλίας με άξονα το πλοίο και τον πλοιοκτήτη — εφοπλιστή — που έχει απωλέσει σε κάποιο βαθμό την ταυτότητά του, την πίστη του, την περηφάνειά του και ίσως την αισιοδοξία του για τις μελλοντικές του προοπτικές.

Και πραγματικά υπάρχει διάχυτη σήμερα μια «κρίση περηφάνειας» στις ναυτιλιακές δραστηριότητες που πολλές φορές συνοδεύεται από το αίσθημα της απαισιοδοξίας.

Και θα πρέπει να επισημάνουμε

ότι εδώ παρατηρείται, σε αντίθεση με το παρελθόν όπου όλοι με την ναυτιλία ασχολούμενοι απολαύσαν μιας υψηλής κοινωνικής εκτίμησης και τους συνόδευε πάντα μια αδιαφιλονίκητη αξιοπιστία, μια κοσμοπολίτικη ατμόσφαιρα και ένας «αέρας περηφάνειας».

Αποτελούσαν το καύχημα της κοινωνίας μας και τ' όνειρο του καθενός να επιτύχει και να γίνει ένας απ' αυτούς.

Και θα πρέπει να το παραδεχθούμε ότι η αξιοπιστία αυτή των Ελλήνων εφοπλιστών κυρίως, με τις διεθνείς διαπροσωπικές, επιχειρηματικές και κοινωνικές σχέσεις τους απέτελεσε και τον «ναυτιλιακό αέρα» και την «πρόικα» τους ώστε να γίνουν όχι μόνον αποδεκτοί και established στο shipping αλλά και σε πολλούς τομείς διαμορφωτές καταστάσεων.

Όμως ακολούθησε η εποχή των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων και διαρθρωτικών μεταβολών που αναπότρεπτα επέδρασαν και στον τρόπο λειτουργίας των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Με την αντικατάσταση του επώνυμου με την επωνυμία της απρόσωπης εταιρίας δεν φαίνεται προς τα έξω ποιος ο υπεύθυνος, ποιος ο αποφασίζων, σε ποιόν οφείλεται η ανάπτυξη της εταιρίας και ποιος είναι αυτός τελικά που ριψοκινδυνεύει.

Και αυτή η ανωνυμία που κρύβει πίσω της και τον επιτυχημένο αλλά και τον ανεπιθύμητο δεν είναι άμοι-



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

ρη της «κρίσης περηφάνειας» στο ναυτιλιακό χώρο.

Βεβαίως δεν μπορούμε να στρέψουμε τον ρου της ιστορίας ούτε και αναχαιτίσουμε τις εξελίξεις. Αυτές θα συνεχίζουν και θα προχωρούν.

Για να επιζηήσουμε σαν Έλληνες ναυτιλιακοί επιχειρηματίες αλλά και σαν ναυτιλία οφείλομε να τις παρακολουθήσουμε.

Ομως μέσα από τον σημερινό αλλά και τον μελλοντικό τρόπο λειτουργίας της ναυτιλίας θα πρέπει να επανακτηθεί η περηφάνεια στον ναυτιλιακό χώρο. Είναι ανάγκη με άλλα λόγια να κτίσουμε την αξιοπιστία και την περηφάνεια αυτή εμείς οι Έλληνες με τον δικό μας ελληνικό τρόπο που έχει άξονα την επώνυμη προβολή του ανθρώπινου παράγοντα ως αποφασιστικού στοιχείου στην ρύθμιση των τυχών της επιχείρησης.

Η φύση της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τέτοια που επιβάλλεται, ο μηχανισμός λειτουργίας της από το γραφείο μέχρι και το βοηθητικό προσωπικό του πλοίου αλλά και οι συναλλασσόμενοι να γνωρίζουν, ανεξάρτητα από την νομική και εμπορική μορφή της εταιρίας ποιο είναι το φυσικό αυτό πρόσωπο που κρατά στα χέρια του την τύχη της επιχείρησης και χρεώνεται τόσο τις επιτυχίες όσο και τις αποτυχίες.

Εμείς οι Έλληνες με έμφυτο το αίσημα της προσωπικής ανάδειξης

και προβολής στο χώρο της δραστηριότητάς μας έχουμε κάθε λόγο να προσεγγίσουμε το πρόβλημα «της ανάκτησης της περηφάνειας» στον ναυτιλιακό χώρο μέσα από την δοκιμασμένη πρακτική των προηγούμενων γενεών εφοπλιστών δηλαδή μέσα από την διαδικασία της «επιστροφής στις ναυτικές μας ρίζες».

Είναι ανάγκη δηλαδή να αναβιώσουμε τις ναυτικές μας αξίες και να κτίσουμε την εικόνα του σημερινού Έλληνα εφοπλιστή μέσα από το δέσιμό του με το σκάφος του και με τους «δικούς του ανθρώπους» στο καράβι και στο γραφείο. Γιατί είναι ανάγκη όλοι να γνωρίζουν, ότι ανεξάρτητα από την εμπορική επωνυμία της εταιρίας, πίσω από αυτή βρίσκεται «επώνυμο ο νοικοκύρης πλοιοκτήτης» αυτός που πονά το βαπόρι του και τους ανθρώπους που το υπηρετούν.

Θα μπορούσε να λεχθεί ότι για μας τους Έλληνες η «ανάκτηση της περηφάνειας» συνδέεται περισσότερο με την προσωπική αξιοπιστία του επώνυμου Έλληνα εφοπλιστή.

Διερωτάται κανείς μήπως αυτή η ανάκτηση της περηφάνειας που τόσο εύστοχα χαρακτήρισε ο κ. Γιαν. Χατζηπατέρας είναι τελικά το πέρας της αξιοπιστίας αλλά και του μεγαλείου της εφοπλιστικής οικογένειας και της ελληνικής ναυτιλίας γενικότερα από την απρόσωπη επωνυμία στο επώνυμο φυσικό πρό-

σωπο που τελικά κρατά στα χέρια του τις τύχες της εταιρίας;

Μήπως είναι καιρός μέσα από το επώνυμο να ξαναχτίσουμε πολλές επώνυμες ναυτιλιακές προσωπικότητες που τόσο διψασμένα αποζητά για να προβάλλει η διεθνής κοινωνία που όμως συγχρόνως η ίδια κοινωνία ανοίγει τις «πόρτες» σε καινούργιους χώρους για νέες ευκαιρίες;

Γιατί αυτές οι προσωπικότητες να μην γίνουν το πρόσωπο του «επιτυχημένου Έλληνα με διεθνή αναγνώριση, κύρος και ακτινοβολία».

Γιατί να μην γίνουν το όνειρο του καθενός και στόχος εφικτός μαζί.

Αποτελούν τους κήρυκες του ελληνικού επιχειρηματικού δαιμονίου, της ικανότητας και της ελληνικής προσαρμοστικότητας.

Είναι οι καλύτεροι πρεσβευτές μας στο εξωτερικό. Είναι αυτό που έχουμε να επιδείξουμε πέρα από τα σύνορά μας.

Σαν λαός, κοινωνία και Κράτος έχουμε υποχρέωση σ' αυτούς τους Έλληνες εφοπλιστές και πλοιοκτήτες να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις και γενικότερα το θετικό κλίμα να «αποκτήσουν την περηφάνειά τους» ώστε περισσότερο καταξιωμένοι μέσα στην ίδια τους την χώρα να συνεχίσουν τις ειρηνικές τους κατακτήσεις και έξω από τα περιορισμένα εθνικά μας σύνορα!

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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



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



The importance of the human factor in accident prevention and thus environmental protection

By STELIOS HAJI-IOANNOU
President CYMEPA

Στα πλαίσια των τριημέρων εργασιών της Διεθνούς Συνάντησης, με θέμα: «Quality of Shipping in the Year 2000», η οποία πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο μεταξύ 11-13 Νοεμβρίου, ο πρόεδρος της CYMEPA, κ. Στέλιος Χατζηγιάννου, μίλησε για την σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων και κατά συνέπεια στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Δημοσιεύουμε, αμέσως εν συνεχεία στην αγγλική, την ομιλία του κ. Χατζηγιάννου, η οποία περιέχει πολλά αξιοπρόσεκτα στοιχεία για τις διάφορες πηγές που συνθέτουν τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και τα κύρια συμπεράσματα των αιτιών ναυτικών ατυχημάτων που προέκυψαν από την μελέτη του UK P & I Club για τα ναυτικά ατυχήματα της περιόδου 1987-91.

My brief today is to talk about the marine environment and the ways that we can go about protecting it, for all our tomorrows. I will focus on the pollution caused by maritime accidents, not because this is the biggest source of pollution but because it is by far the most published and probably the most difficult to prevent. But first, I will attempt to put things in perspective by analysing the statistical data available on the various sources of pollution to the marine environment.

— Worldwide Petroleum hydrocarbon into the Marine Environment.

According to a US study: «Oil in the sea», National Research Council - 1985, only one third of the estimated annual input of petroleum hydrocarbons into the marine environment emanated from tankers. At that time tanker operations accounted for 22% and tanker accidents for 12.5% of the total. Please note that the study was made before the full implementation of Marpol. When you read statistics like that, it makes you wonder where the rest of the pollution is coming from?

Coming closer to home, and unfortunately for those of us who live in a Mediterranean country, here is some data on the annual input of pollutants into the Mediterranean waters.

According to United Nations Environment Program (UNEP) data, in 1985, 635,000 tonnes of petroleum hydrocarbon and almost twice as many tonnes, of other nasty substances have entered the Mediterranean waters.

Focusing on petroleum hydrocarbons, non-tankers polluters were responsible for almost half of the annual input in the Mediterranean. This is analysed to 25% from municipal run offs, 17% from industrial and 6% from atmospheric depositions.

Concentrating on ship generated marine pollution, it is useful to distinguish between operational and accidental. A brief mention must be made of operational pollution, because I believe that the tanker industry has a success story, which the public at large are completely unaware of.

— MARPOL

From being an almost uninhibited polluter operationally, the industry has achieved nearly pollution free operations in just over a decade. From IMO records it has been estimated that between 1981 and 1989, operational discharge of petroleum hydrocarbons into the marine environment, decreased from an estimated 700,000 tonnes to about 158,000 tonnes. Thanks to MARPOL very soon all tankers will be fitted with segregated ballast tanks and pumping of engine room bilges will be fully controlled.

I wonder if there are many industries which can claim such an achievement within that time frame and without charging anything extra to its customers! Because unfortunately to date shipowners have not been rewarded for the quality of their service, but only for their ability to get the market fluctuations right. The last to comply with their obligations under

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

MARPOL are once again the governments. Most countries still do not have ballast reception facilities. I wonder if we can sue these governments as an accessory to pollutions that occur in the middle of the night. This is definitely a job for a lawyer who wants to make a name for himself.

On a more serious note, a common complaint is that the conventions exist, but Captains and even worse their employers are all too ready to breach the rules, if they can get away with it. True... in some cases..., but that is where organisations like CYMEPA, and HELMEPA where the original idea comes from, have a role to play. By enhancing the environmental awareness of the public at large, they create pressure against the unscrupulous, not to pollute. Secondly, and more importantly, by preaching for the environment within the shipping community, CYMEPA generates voluntary commitment of shipowners, shipping executives and last but not least, crew members towards saving our seas.

We all know that in order to instil these ideas in people you have to start early. There CYMEPA has just announced a competition amongst all primary school children in Cyprus, for naming our mascot, the green turtle that nests on the Acamas peninsular, a few kilometres from here.

The only source of marine pollution that our industry will find extremely difficult to eliminate is that resulting from accidents. Accidents are inherent to every human activity.

— Accident headlines

As with all other ventures, the carriage of oil cargoes by sea will always be subject to risk. Human fallibility dictates that some accidents can and always will occur. The fact is that people make mistakes and this can mean that ships sink, just as nuclear reactors explode, aircrafts crash, trains de-rail or, on a more mundane level, people trip and fall in their kitchens.

The need to sell newspapers means that maritime accidents are not always reported accurately, soberly and sensibly. The point I make here, however, is that the fact that some accidents are inevitable, does not mean that most could not have been avoided. Nor does it mean that there is room for complacency or that maritime disasters are in some way acceptable. We as an industry have to face up to our responsibilities

and constantly to improve our safety record. Only a zero accident record can ever be good enough.

IMO has made the following recommendations on how to avoid accidents:

«The most important means of preventing maritime accidents and pollution of the seas from ships, are to design, construct, equip and maintain ships and to operate them with properly trained crews in compliance with international conventions and standards relating to maritime safety and pollution prevention».

Starting from the hardware side, shipowners have to invest adequate amounts of money in building and maintaining their ships. More easily said than done. That is why charterers should pause for a moment and think if they are doing anybody a service by squeezing every cent out of freight. Clearly they deserve what they pay for.

Another approach to hardware has been to strive towards designing the fool proof ship. A very noble cause, but this never ending process of changing the design of the world's fleet because one human being made a mistake, can be very expensive. I am not suggesting that we should stop improving the design of our ships, but a more sensible approach to the problem would be to do some cost benefit analysis. Wouldn't we be better off, by investing half the amount spent on «redesigning» our hardware, on improving our human resources.

Last but not least, according to IMO, shipowners should also invest adequate sums of money in employing and training competent staff, on board and ashore. The celebrated human factor is undoubtedly, the most valuable asset of a company.

Focusing on the human factor, the UK P & I Club published last week a report titled «Analysis of Major Claims 1992» covering their experience in the five year period 1987-91. They draw a distinction between claims caused by various kinds of ship failure and those caused by various kinds of human error. It is interesting to note that the report itself admits that in a sense the distinction is artificial. They clearly state that: «Most instances of ship failure are themselves the result of prior human errors»... occasionally in the design or construction of the ship or more frequently in the process of maintaining her.

In a moment of frankness, a major class society official, who wants to remain nameless, revealed to me

B.C. DORIAN MARINE TAPE

A STRONG HATCH COVER SEALING TAPE

DORIAN IMEX LTD.

17, SANTAROZA STR., GR - 155 39 PIRAEUS
TEL.: 41 30 491, 42 20 592, 41 36 920 - FAX: 42 20 449

that during a soul searching exercise they discovered that in 18 out of 20 cases of vessels which presented problems, the problematic areas were surveyed or examined by a non-exclusive surveyor. Perhaps more should be done about licensing ships surveyors rather than ships themselves.

Never the less, I think that the UK Club published the report in order to put out a strong reminder that «even a ship in perfect condition can, in a careless moment, become the vehicle of disaster».

For the purposes of that report, they have defined «human error» as follows: «...any human action or omission identifiable as the immediate cause of the event from which a liability arises». Thus it includes, a wide range of more or less blameworthy behaviour, from simple mistakes in arithmentic, through errors in judgment, to deliberate risk taking.

The latest results reconfirm that 60% of all claims by number are due to some form of human error. In some types of claims, the percentage is higher, so for example, 90% of the collisions are due to human errors.

In more details:

- 60% of all claims are due to a human error
- 12% due to structural failure
- 11% due to equipment failure
- 7% due to mechanical failure
- 5% of all claims are still classified as of unknown cause.

— 5% are classified as of «other» cause.

I suppose that most of the unknowns are really in the human error category, bearing in mind how skilled some crew members are at concealing their own mistakes.

Looking more closely at the human error category it can further be broken down as follows:

- 25% deck officer error
- 2% engineer officer error
- 16% crew error
- 10% shore error
- 7% pilot error

The report identifies many sources of such «errors», the classic being lack of knowledge and/or lack of experience. On the other hand, even well-informed

and properly trained personnel can become over-confident, careless, or even reckless in responding to commercial pressures. Then there are temperamental factors such as fatigue, discomfort, boredom, anger, unhappiness, illness, or confusion.

The same conclusions has been reached by the airline industry, from which we have a lot to learn. A research performed by the Federal Aviation Administration, covering commercial aircraft accidents during a 20 year period, revealed that 67% of the accidents were caused by pilot errors. Only 10% of those were attributed to the pilots ability or lack of skill. The remaining 57% were caused by pilots management errors. That is why it is so important to have people with the right personality and attitude on board, who can work as a team.

Having established that it is human to err, how do we prevent accidents? The answer is obviously not easy, but here are some ideas:

1. Attract to the industry a higher standard of personnel.
2. Give them the instructions on how to operate safely.
3. Educate and Motivate them to follow these instructions.
4. Check independently, that these practices are being followed.

1. In attracting the right calibre of people out to sea, it is useful to remember that for centuries in traditional seafaring nations like Greece, ship's captains enjoyed the highest reputation in society. Very much like the airline pilots of today, and very rightly so. They are doing an equally difficult job, with more or less the same consequential liabilities. In Greece at least, they still earn approximately the same money. However something must have gone wrong, and our captains no longer hold the same position in society. That's affecting the calibre of intake in the shipping industry and something must be done about it.

2. Even the best people need proper instructions on how to operate safely. The old argument that experienced seafarers have it in their blood, is only partly true. With ships becoming increasingly complicated, even the most experienced seafarers need written in-



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
1000 BAHIA BLANCA

structions on how to use and maintain the increasingly sophisticated equipment onboard.

3. Education, is a word I prefer to training because it elevates the process to a broader and more intellectual level. After all, the need to constantly update one's knowledge was first highlighted by an ancient Greek philosopher, Socrates. This educational process can take place, on board, in the office of the shipping company, and at industry level.

We, at CYMEPA, following HELMEPA's example, will carry out seafarer educational programs in Cyprus, with emphasis on protecting the marine environment. The Greek word «filotimo», that has been the motto of HELMEPA for years could be translated, albeit not perfectly, as «motivation».

4. An objective, independent method of ensuring that all of the instructions are actually followed, is of paramount importance. Some form of auditing, which you may call quality assurance if you like, but in fact is something we have been doing all along without realising it. Addressing the substance of the problem is more important than sticking to the form.

Turning on to case studies, I feel that it is our duty as a responsible industry to publicly discuss accidents, so that we can all learn from them. One of the biggest databases on maritime accidents exists within IMO in the form of the reports filed by the flag states and / or the port states after an accident. Unfortunately, to the best of my knowledge this database is not used as much as it should. One of the reasons is that it was not in computerised form. All this wealth of experience was gathering dust in the filing cabinets of IMO. Thankfully this is now being sorted out.

Another problem is that some flag administrations are late in filing their reports. I hope that the Cypriot administration will keep the promise given to William O'Neil last month when he visited the island, to clear the backlog. I can assure you that from the owners point of view it is preferable to have a report published by an experienced panel of enquiry of the flag state, like the Greek ASNA, rather than by a judge in the port state, who may have never seen a ship in his life.

An initiative towards the same goal, by the Nautical Institute in London, is worthy of note. They will receive and publish in their in house journal, confidential reports on accidents, anonymously.

Touching on a couple of specific cases, I would say that one which has changed the shape of our industry forever, is the «Exxon Valdez». It was probably a series of human errors that sent aground a three year old ship which was run by a responsible operator. The reaction of the US legislators was to add an extra hull on all tankers, and to build up deterrence by threatening to exterminate the unlucky shipowners. Nothing much has been done to prevent the 3rd mate running the ship to the rocks in the first place.

A casualty very much closer to home is the «Haven». The ship had the first ever life extension certificate, from ABS obtained four months before the accident. The official report into the public enquiry into the accident concluded that although the cause is unascertainable one of the likely scenarios is a human error. Michael Grey commenting on it, in the Lloyds List of the 15th of October 1992, wrote as follows: «Overpressure accidents such as that which probably destroyed the VLCC Haven are not uncommon. Skilled tanker practice continues to provide the best precaution».

Turning on to our eternal quest for the fool proof ship, one suggestion is to inert the ballast tanks of tankers. That way the explosion on the «Haven» may have been avoided. But addressing the root of the problem, a common misconception is that cargo tanks of oil tankers cannot be overpressurised. However overpressurisation was the cause of the casualty on the VLCC «Mobil Petrel» in Fawley in 1990 as well as 76 more cases reported to the Salvage Association. A study undertaken by the Lloyds Register of Shipping has confirmed that the pressure caused by over-filling a cargo tank will easily exceed the design breaking strength of that tank's bulkheads. PV valves are designed to vent air and gas, but are not designed to and cannot relieve the enormous overpressure which inevitably develops when a tank is over-filled with liquid. Pressure relief is possibly an area where IMO should seriously consider revising tanker designs. But I have a word of caution for the rule makers. A design that cures one type of human error, may in fact create a whole new set of problems and leave the door open for different type of human error. At the end of the day, a poorly trained human could make another mistake which can not be prevented by the «improved» design. For example, before the introduction of the IGS and the closed loading system, tanks could not have overpressurised. The oil would have simply overflowed on deck. Another example is that the «Exxon Valdez» could have capsized, spilling more oil, had she been a double hull ship.

Ships will not be fool proof, as long as humans operate them. Carriage of cargoes can never be risk free. The design, construction and maintenance of ships remains vital, but analysis of major casualties suggest that human error is by far the largest single cause of disasters.

I think that we, as an industry, should concentrate on the human factor and focus on eliminating avoidable human errors. We must provide the education, the instructions and, crucially, the motivation so that ships are operated safely and accidents are minimised. I hope CYMEPA, will contribute towards creating a better work force for our industry. A workforce that will have high regard for the marine environment.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

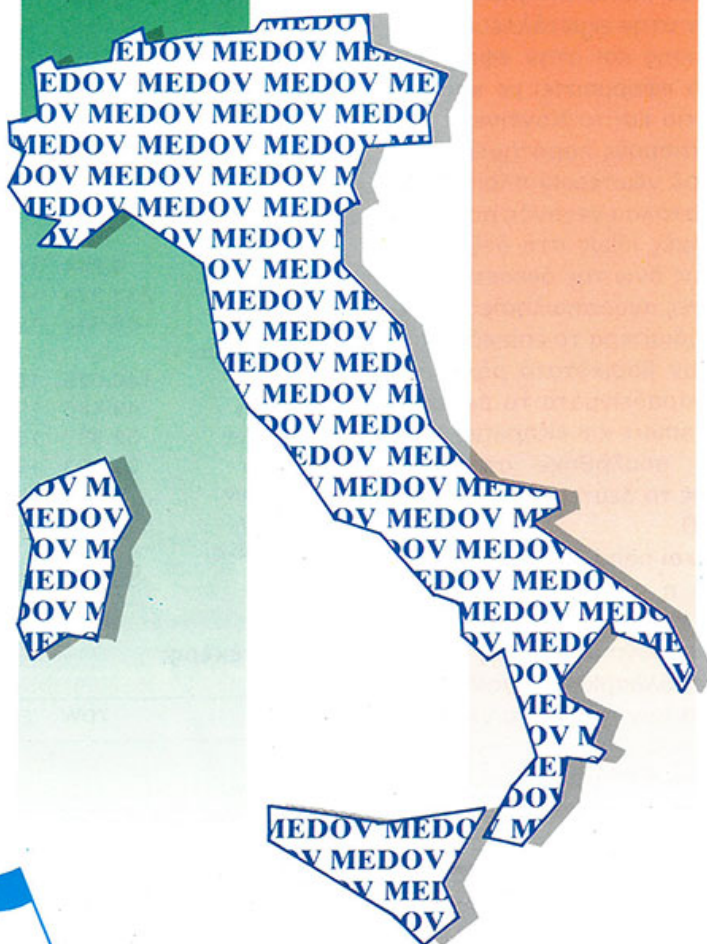
35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL. 01-4522 267 / 4511 929 - TLX. 213290 UNEV FAX. 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

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.)

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η επίτευξη καλύτερων ναύλων λόγω της αυξημένης ζήτησης σιτηρών και σιδηρομεταλλεύματος, σε συνδυασμό με την μείωση των τιμών των μπώνκερς στην Άπω Ανατολή, ανέβασαν το Biffex στις 13,00 μονάδες και κάποια συγκρατημένη αισιοδοξία εμφανίζεται στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στο αν αυτή η άνοδος είναι καθαρά εποχική ή θα συνεχίσει και θα σταθεροποιηθεί το 1993. Σίγουρο είναι ότι το νέο Administration των ΗΠΑ θα προσπαθήσει με κάθε τρόπο να αυξήσει την οικονομική ισχύ του μέσω της Gatt και των συμφωνιών με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες παρακολουθούν με μεγάλο ενδιαφέρον τις προσπάθειες των ασφαλειών, P & I Clubs, Classification Societies (I.A.C.S.) για την επιβολή πολύ αυστηρών μέτρων στην εκμετάλλευση των υπερηλίκων πλοίων, ως επίσης και στην εφαρμογή του O.P.A. και αν αυτός θα εφαρμοστεί με κάποια «άλλη μορφή» στην Μεσόγειο και το Κόντινεντ. Με βάση αυτούς τους προβληματισμούς παρατηρείται κάποια κινητικότητα στην αγορά νεωτέρων πλοίων στο πλαίσιο της ανανέωσης του στόλου γεγονός που υποβοηθείται από τις λογικές τιμές ιδίως στα δεξαμενόπλοια και τα μάλκερς ηλικίας άνω της δεκαετίας.

Από τις πραγματοποιηθείσες αγοραπωλησίες επιβεβαιώνεται ότι η ηλικία, αλλά ιδιαίτερα το επίπεδο συντήρησης των πλοίων παίζουν βασικότατο ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής, με παραδείγματα τα πάναμαξ μάλκερς της ίδιας ηλικίας «Tamar» και «Karpetan Yannis» που το μεν πρώτο πουλήθηκε στα δολ. 10.200.000, σε αντίθεση με το δεύτερο που άλλαξε χέρια στα δολ. 15.200.000.

Στα μικρότερα handymax και handy η αγορά διατηρείται σταθερά ανοδική και η προσοχή όλων είναι στραμμένη στο enblock deal των Κινέζων με την Sanko για την πώληση των 10 handymax ηλικίας 1983-85 στην τιμή των 140 εκατ. δολларίων, γεγονός που αποδεικνύει την σταθερότητα των τιμών στα νεώτερα πλοία.

Ισως λοιπόν θα πρέπει οι εν δυνάμει αγοραστές να κινηθούν σύντομα, ενώ ακόμη η αγορά κινείται ανοδικά, προς αποφυγή εκπλήξεων.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:**Μπάλκ κάρριερς:**

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Sea Joy	27.299	1974	3.900.000	Τούρκοι
Pan Maple	117.800	1973	4.300.000	Έλληνες
Continental				
Reliance	65.224	1983	15.300.000	—
Mineral Australis	149.722	1990	37.000.000	—
Chennai				
Muyarchi	52.600	1973	2.150.000	—
Pantanassa	29.478	1970	1.700.000	Έλληνες
Southern Island	23.220	1985	12.000.000	—
Barkald	30.027	1984	13.000.000	Νορβηγοί
Pontoporos	28.600	1984	11.500.000	Α. Ανατολή
Pan Victoria	27.532	1976	5.250.000	Έλληνες
Venora	139.650	1983	21.000.000	Dreyfous
Fortune Hunter	22.194	1981	6.000.000	Κινέζοι

Τάνκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Gorda	9.844	1976	900.000	Σιγκαπούρ.
Heiwa	233.923	1973	4.400.000	—
Dido	86.843	1983	11.000.000	Τσακός
Chevron Meteor	140.029	1977	4.300.000	Adriatic
World Sky	49.486	1971	4.500.000	Χόγκ Κόγκ
Oscro Chief	39.857	1976	3.900.000	Θεναμάρις
Oscro Sea	32.093	1976	3.600.000	Θεναμάρις
Μανηάτταν				
Πρινφεςσ	83.680	1977	4.100.000	Τσακός
Ψροζν Ψονφι-δενψε	39.701	1983	11.900.000	Εσσαρ Ση-ιπ.

Τουηντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Ciudad De Buenaventura	17.330	1983	8.000.000	Α. Ανατολ.
Crystal Queen	20.819	1979	5.100.000	



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

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

Διάφορα

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Ocean Pride				
Ψυγ.				
(κυβ.) (Ρεφ)	475.000	1983	9.800.000	Έλληνες
Sloman Record	2.560	1979	6.500.000	Γερμανοί
Otto Parellada	12.030	1985	5.000.000	—
Bella L	2.600	1975	2.000.000	—

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Energy	231.990	1973	121	B' Desh
Hugo	231.430	1973	133	B' Desh
Emerald	231.430	1973	133	B' Desh
Queen Evi	103.230	1971	152	Κινέζοι
Compass Rose	224.043	1973	137	Κινέζοι
Novo Mesto	34.803	1970	150	Κινέζοι
Fintias	120.186	1972	147	Κινέζοι
Hellespont Spirit	112.106	1973	150	Κινέζοι
Pohang	120.069	1972	150	Κινέζοι
Siguita	115.775	1971	146.5	Κινέζοι
Eternity	258.053	1972	138	Κινέζοι
Honam Topaz	215.529	1972	135	Κινέζοι

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν
Πριν 20 χρόνια — Νοέμβριος 1972:

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Canada	TD	11.700	1961	1.550.000
Cruz	TD	4.280	1958	995.000
Bidjovage	TD	842	1967	345.000
Robert Stove	BC	33.700	1963	4.500.000
Mai Bente	BC	31.450	1963	4.500.000
Theresie	BC	25.800	1962	3.100.000
Aktion	BC	18.750	1958	1.425.000
Bernhard	BC	16.350	1963	2.200.000
Julian	TT	93.150	1966	11.650.000
Velma	MT	74.740	1965	9.500.000
Essi Camilia	MT	61.230	1964	8.000.000
Hallanger	MT	34.340	1960	4.000.000

Πριν 10 χρόνια — Νοέμβριος 1982

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Josefa	TD	16.350	1971	3.000.000
Lago Llanquihue	TD	16.051	1970	2.000.000
Nedlloyd Talbot	TD	14.975	1967	enblock
Nedlloyd Tauranga	TD	14.989	1967	2.600.000
Merkur Beach	TD	12.720	1982	8.200.000
Westfalia	TD	12.645	1964	1.000.000
Matangi	TD	12.417	1961	540.000
Fair Liza	TD	12.102	1975	2.200.000
Karpifol	TD	8.946	1977	5.000.000
Leo Tornado	TD	8.056	1978	2.400.000
Philtrader	TD	6.201	1968	230.000
Valfragoso	TD	5.588	1971	900.000
Dima	TD	5.300	1977	6.700.000
Mercandian Moon	TD	4.135	1977	3.000.000
Laxfoss	TD	2.999	1974	1.200.000
Polysaga	BC	162.973	1970	4.500.000
Norman Star	BC	129.635	1973	5.500.000
Oro Chief	BC	125.173	1977	8.000.000

Dorsetshire	BC	80.807	1968	2.500.000
Venture Italia	BC	73.257	1967	1.500.000
Mobil Energy	BC	72.771	1962	700.000
Mito Maru	BC	65.349	1970	4.400.000
Chiekawa Maru	BC	59.859	1968	3.500.000
Bornheim	BC	42.805	1966	1.900.000
Pamina	BC	34.996	1976	7.250.000
Reynolds	BC	29.812	1973	5.100.000
Philippine Rosal	BC	28.597	1967	2.000.000
Galliroy	BC	26.641	1963	1.000.000
Mykali II	BC	26.414	1977	enblock
Mandolyna	BC	25.884	1977	12.800.000
Artadi	BC	24.453	1965	680.000
Mombaka	BC	20.154	1966	1.100.000
Docepraia	BC	19.578	1968	350.000
Petraia	BC	16.656	1967	1.200.000
Brazilian Peac	TT	319.226	1976	3.250.000
South Foundation	MT	218.813	1971	3.000.000
Giewont	TT	137.160	1975	3.950.000
Oceanus	TT	135.032	1969	5.000.000
Obelix	MT	123.599	1975	6.750.000
World Knowledge	MT	89.188	1969	2.500.000
World Kindness	MT	89.179	1969	2.500.000
Athina	MT	36.923	1964	1.400.000
Nakata Eleven	MT	35.731	1980	16.500.000
Esso Interamerica	MT	21.443	1969	3.000.000
Esso Malacca	MT	21.321	1969	2.800.000
Paros	MT	21.215	1960	795.000
British Poplar	MT	21.115	1965	1.900.000
British Ivy	MT	20.977	1965	1.900.000
British Hazel	MT	20.795	1964	1.700.000
Border Falcon	MT	19.949	1961	600.000
Bow Queen	MT	6.147	1975	5.500.000
Traenafjord	MT	2.815	1982	7.500.000

Πριν 1 χρόνο — Νοέμβριος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Alpha Nova	TD	16.700	1971	1.500.000
Pace	TD	15.082	1974	2.600.000
Rembrandt	TD	15.012	1977	3.500.000
Alexandra	TD	14.609	1973	2.100.000
Comsotrust	BC	114.899	1975	19.400.000
Felicia	BC	112.000	1979	22.000.000
Kapetan Antonis III	BC	109.153	1973	11.000.000
Timur Light	BC	61.565	1974	9.850.000
Bonita	BC	37.609	1984	16.450.000
Chernovtsy	BC	37.410	1983	13.900.000
Endeavour	BC	37.138	1984	enblo
Explorer	BC	37.138	1984	35.000.000
Moslake	BC	35.306	1971	4.250.000
Dragonland	BC	35.224	1974	6.350.000
Derbent	BC	33.654	1974	4.900.000
Anthony Rainbow	BC	29.527	1985	22.500.000
Singa Wilstream	BC	28.041	1975	5.775.000
Alexander's Po- wer	BC	27.250	1977	7.100.000
Eden	BC	22.218	1979	6.900.000
Fortune Falcon	BC	19.112	1967	1.700.000
Clipper Alliance	BC	17.387	1977	3.900.000
Lauro	BC	17.161	1977	3.500.000
Tsaikovsky	BC	9.162	1976	2.150.000
Stravisky	BC	9.120	1975	2.250.000
Choyo Maru	TT	255.557	1977	27.000.000
Argo Artemis	MT	143.000	1989	46.800.000
Aquarius	MT	107.802	1969	enblock
Aquila	MT	98.151	1968	4.800.000
Agip Roma	MT	85.085	1969	3.800.000
Golden Sunray	MT	88.249	1974	enblock
Sea King	MT	83.000	1974	10.750.000
Valentino	MT	32.220	1971	7.100.000
Stavik	MT	31.600	1977	9.250.000

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

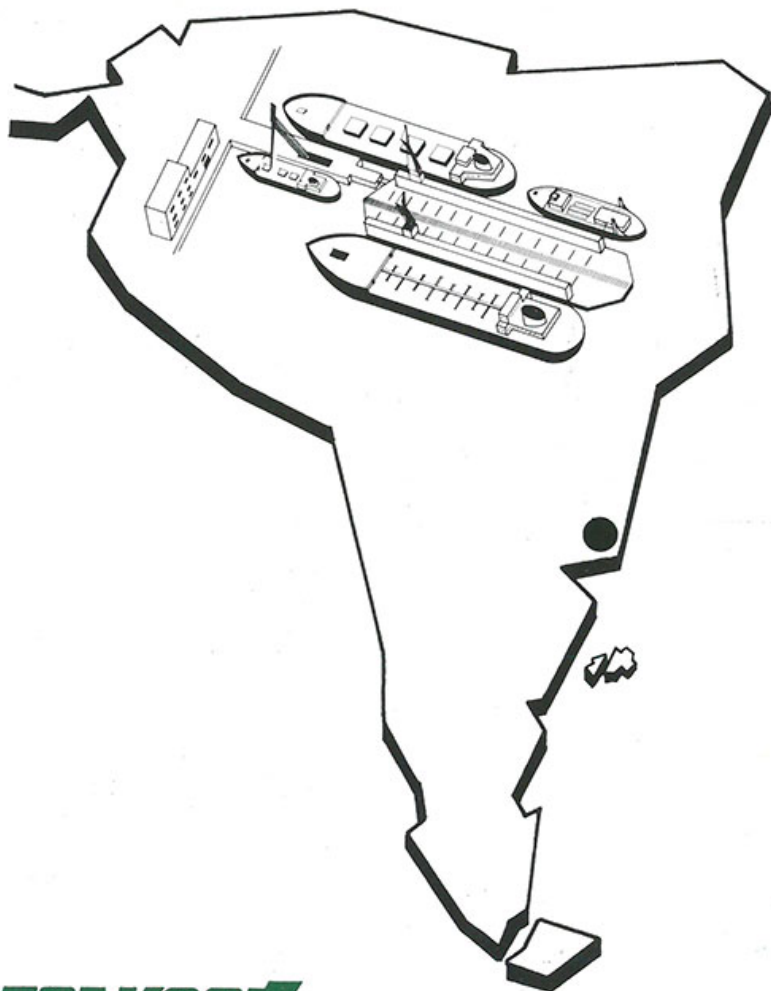
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

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

NEW

FACILITIES

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



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX.: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4290810 (10 lines) Tlx.: 212051/212670 STAR GR
Cbl: TSAKOSHIP PIRAEUS
Fax: 4290853

LONDON AGENTS:

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

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4221956 - 4221964
Fax: 4224328 - 4224332
Tlx.: 212282 SSRS

NEW YORK OFFICE:

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

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

ΔΙΕΘΝΗ
ΔΙΚΤΥΑ

ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
— TELEFAX —

HELLASPARC
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ

VIDEOCONFERENCE
ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΟΡΑ

— ΤΗΛΕΚΑΡΤΑ —
Η ΖΩΗ ΜΑΣ ΧΩΡΙΣ ΚΕΡΜΑΤΑ...

VIDEOTEX
ΑΜΕΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

HELLASCOM
ΜΗΝΥΜΑΤΑ "ΑΣΤΡΑΠΗ"

ΝΕΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ



**ΔΥΝΑΜΙΚΗ
ΕΚΤΙΝΑΞΗ
ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ**

1992: 1.000 ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ !

350.000 ΝΕΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ Σ' ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΚΑΙ
200.000 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ.

1992: ΨΗΦΙΑΚΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ -ΤΑ "ΕΞΥΠΝΑ" ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Η ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ.

1992: ΧΡΟΝΟΣ-ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ
ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.



— ποιότητα στις επικοινωνίες σημαίνει ποιότητα στη ζωή μας —

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤ. ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΡΙΘ. 1949/1992

Μον. Πρωτ. Πειραιά 1949/1992
(Διαδικασία Ασφαλιστικών Μέ-
των)

Πρόεδρος: Ι. Χαμηλοθώρης
Δικηγόροι: Γ. Γαλανάκης, Γ. Λα-
τσούδης, Δ. Ρεδιάδης

Διεθνής Σύμβαση Λονδίνου
19/11/1976 για τον περιορισμό
της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Κύ-
ρωση με Ν. 1923/91. Δεν απαι-
τείται δικαστική παρέμβαση για
τον προσδιορισμό του ύψους του
κεφαλαίου που προκύπτει ευθέ-
ως από τη Σύμβαση. Χρειάζεται
άδεια του Δικαστηρίου για τη σύ-
σταση κεφαλαίου με εγγυοδοσία.

Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου
της 19/11/1976 για τον περιορι-
σμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.
Κύρωση από την Ελλάδα με τον Ν.
1923/91. Δυνατότητα περιορι-
σμού ευθύνης του πλοιοκτήτη,
ναυλωτή, εφοπλιστή και διαχειρι-
στή για απαιτήσεις (μεταξύ άλλων)
από σύγκρουση πλοίων. Όρια ευ-
θύνης. Προσδιορίζονται σε μονά-
δες υπολογισμού ανάλογα με την
κοχ των πλοίων. Μονάδα υπολογι-
σμού αποτελούν τα Ειδικά Τραβη-
κτικά Δικαιώματα (Ε.Τ.Δ.) όπως
προσδιορίζονται από το Διεθνές
Νομισματικό Ταμείο. Μετατροπή
των Ε.Τ.Δ. σύμφωνα με την αξία
που έχει το εθνικό νόμισμα του
κράτους κατά την ημερομηνία της
σύστασης του κεφαλαίου περιορι-
σμού, της πραγματοποίησης της
πληρωμής ή της παροχής ασφα-
λείας. Τα κράτη — μη μέλη του
Δ.Ν.Τ. δηλώνουν τα όρια ευθύνης
τους σε νομισματικές μονάδες ανά-
λογα με την κοχ των πλοίων τους
και η μετατροπή θα γίνεται ανάλο-
γα με τη νομοθεσία του ενδιαφερο-
μένου κράτους. Άρθρο 11. Κάθε

υπεύθυνο πρόσωπο μπορεί να συ-
στήσει κεφάλαιο σε οποιοδήποτε
κράτος — μέλος όπου «προκαλούν-
ται δικαστικές ενέργειες».

Σύσταση κεφαλαίου περιορι-
σμού. Είτε με κατάθεση του ποσού,
είτε με παροχή εγγύησης. Δεν α-
παιτείται παρέμβαση του Δικαστη-
ρίου για τον προσωρινό ή οριστικό
προσδιορισμό του ύψους του κεφα-
λαίου, διότι η ίδια η σύμβαση περι-
λαμβάνει με λεπτομέρειες όλα τα
στοιχεία αντικειμενικού προσδιορι-
σμού του από τα οποία προκύπτει
ως αντικείμενο μαθηματικών υπο-
λογισμών. Μη εφαρμογή άρθρ. 91
παρ. 2 ΚΙΝΔ και 86 εδ. 1 ΚΙΝΔ λό-
γω αντίθεσης με ρυθμίσεις της Δ.Σ.
που υπερσχύουν κατ' άρθρ 28
παρ. 1 του Συντάγματος.

Σύσταση κεφαλαίου περιορισμού
με παροχή εγγύησης στην Ελλάδα.
Απαιτείται δικαστική παρέμβαση
κατά τη διαζευκτική διατύπωση του
άρθρ 11 παρ. 2 της Δ.Σ. Κρίνεται
από το τοπικά αρμόδιο Μονομελές
Πρωτοδικείο. Για τη διαδικασία δια-
νομής του ακολουθούνται οι διατά-
ξεις των άρθρων 90 και 91 παρ. 1
ΚΙΝΔ (Δήλωση, παρακατάθεση,
κλπ.),

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ
Δικηγόρος

Η ΑΠΟΦΑΣΗ Ν. 1949/1992

Με το ν. 1923/1991 κυρώθηκε
και από την Ελλάδα η από
19.11.76 Διεθνής Σύμβαση του
Λονδίνου «για τον περιορισμό της
ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις»,
η οποία αποτελεί πλέον αναπόσπα-
στο τμήμα του ελληνικού δικαίου.
Από τις διατάξεις των άρθρων 1
παρ. 1, 5 και 7, 2 παρ. 1 εδ. α', β',
γ' και 2 της πιο πάνω Διεθνούς
Σύμβασης σαφώς συνάγεται ότι ο
πλοιοκτήτης και ειδικότερα ο ιδιο-

κτήτης ναυλωτής, εφοπλιστής και
διαχειριστής θαλασσοπλούντος
πλοίου, μπορεί να περιορίσει την
ευθύνη του, μεταξύ άλλων, και για
απαιτήσεις που γεννήθηκαν από
σύγκρουση του πλοίου του με άλλο
πλοίο και συνδέονται αιτιωδώς με
απώλειες ή ζημίες που προκλήθη-
καν στο τελευταίο πλοίο και το
φορτίο του, χωρίς η επίκληση του
περιορισμού της ευθύνης του να α-
ποτελεί σε καμιά περίπτωση απο-
δοχή αυτής.

Παραπέρα με το άρθρ. 6 της
Σύμβασης αυτής, προσδιορίζονται
με ακρίβεια τα όρια της ευθύνης για
τις αναφερόμενες σ' αυτή απαιτή-
σεις, που προέκυψαν από το ίδιο
περιστατικό, με εξαίρεση τις ανα-
γραφόμενες στο άρθρο 7 (απαιτή-
σεις επιβατών), σε μονάδες υπολο-
γισμού ανάλογα με την ολική χω-
ρητικότητα των πλοίων σε κόρους,
ενώ με το άρθρο 8 ορίζεται ότι η
μονάδα υπολογισμού στα άρθρα 6
και 7 είναι τα ειδικά τραβηκτικά δι-
καιώματα, όπως προσδιορίζονται
από το Διεθνές Νομισματικό Τα-
μείο, τα οποία θα μετατρέπονται
στο εθνικό νόμισμα του Κράτους
στο οποίο επιδιώκεται ο περιορι-
σμός, σύμφωνα με την αξία που έ-
χει το νόμισμα αυτό την ημερομη-
νία της σύστασης του κεφαλαίου
περιορισμού, της πραγματοποίησης
της πληρωμής ή της παροχής α-
σφάλειας ισοδύναμης με την πλη-
ρωμή αυτή, βάσει της νομοθεσίας
αυτού του Κράτους, ότι τα κράτη
που δεν είναι μέλη του Διεθνούς
Νομισματικού Ταμείου κλπ. θα μπο-
ρούν να δηλώσουν ότι τα όρια της
ευθύνης που προβλέπονται στη
Σύμβαση θα καθορίζονται σε νομι-
σματικές μονάδες ανάλογα και πάλι
με την ολική χωρητικότητά του
πλοίου σε κόρους (γίνεται λεπτομε-
ρής αναφορά της αντιστοιχίας νο-
μισματικών μονάδων, κόρων ολι-
κής χωρητικότητας και απαιτήσε-

ων), ότι η πιό πάνω νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε 65,5 χιλιοστόμετρα χρυσού καθαρότητας 900 βαθμών και ότι η μετατροπή των ποσών σε εθνικό νόμισμα θα γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του ενδιαφερόμενου κράτους.

Εξάλλου, στο άρθρο 11 της ίδιας Σύμβασης προβλέπεται ότι κάθε πρόσωπο που μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο, μπορεί να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού στο Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή σε οποιοδήποτε κράτος - μέλος στο οποίο προκαλούνται δικαστικές ενέργειες αναφορικά με απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό (στο μεταφρασμένο κείμενο της Σύμβασης γίνεται λόγος για «... κράτος - μέλος στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή...», έκφραση όμως που στενεύει αρκετά τη διατύπωση «...State party in which legal proceedings are instituted...» που περιέχεται στο ενσωματωμένο στον κυρωτικό νόμο 1923/91 πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα), ότι το κεφάλαιο θα πρέπει να καλύπτει το σύνολο των ποσών που προσδιορίζονται από τα άρθρα 6 και 7, μαζί με τον τόκο από την ημερομηνία του γεγονότος από το οποίο προκύπτει η ευθύνη έως την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου (και εδώ το μετάφρασμένο κείμενο, το οποίο κάνει λόγο για «ανάλογο τόκο», ενώ το πρωτότυπο στην αγγλική αναφέρεται απλώς σε τόκο (interest), δεν ακριβολογεί), και ότι το κεφάλαιο μπορεί να συσταθεί, είτε με κατάθεση του ποσού, είτε με παροχή εγγύησης αποδεκτής από τη νομοθεσία του κράτους - μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο). Από το συνδυασμό των διατάξεων των εν λόγω άρθρων 6,

7 8 και 11 της Διεθνούς Σύμβασης, ύστερα και από τις παραπάνω γλωσσικές διευκρινίσεις, συνάγεται με σαφήνεια ότι το ακριβές ύψος του κεφαλαίου, το οποίο προτίθεται να συστήσει ο πλοιοκτήτης που θέλει να ασκήσει το παρεχόμενο από τη Σύμβαση αυτή δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του για απαιτήσεις δεκτικές περιορισμού, είναι δεδομένο από την ίδια τη Σύμβαση, στην οποία περιέχονται με λεπτομέρεια όλα τα στοιχεία αντικειμενικού προσδιορισμού του, από τα οποία και προκύπτει αυτό, ως αποτέλεσμα μαθηματικών υπολογισμών. Έτσι, δεν χρειάζεται όπως γίνεται φανερό, καμιά παρέμβαση του Δικαστηρίου για τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό του ύψους του εν λόγω κεφαλαίου και γι' αυτό δεν αφήνονται από τη Σύμβαση περιθώρια για τέτοια παρέμβαση. Η ρύθμιση του άρθρου 91 παρ. 2 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο το ποσό που προσφέρει ο πλοιοκτήτης, για να περιορίσει την ευθύνη του «προσδιορίζεται προσωρινώς υπό του προέδρου πρωτοδικών κατά την διαδικασίαν του άρθρου 634 Πολ. Δικονομίας» (ήδη από το Μον. Πρωτοδικείο κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων βλ. άρθρ. 3 παρ. 2 Εισ. Ν. Κ.Πολ.Δ7, βρίσκεται βέβαια σε νοηματική ακουλουθία με το άρθρο 86 εδ. 1 του ΚΙΝΔ, κατά το οποίο «ο πλοιοκτήτης, αντί παραχωρήσεως δύναται να προσφέρει δι' έκαστον πλουν ποσόν αντιστοιχούν εις τα 3/10 της αξίας, ην είχε το πλοίον κατά την αρχήν του πλού...» έρχεται σε αντίθεση με τις πιό πάνω ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης, οι οποίες και υπερισχύουν, ενόψει της υπεροχής που επιβάλλεται στη

Σύμβαση αυτή απέναντι στον κοινό νόμο με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

Παρέμβαση του Δικαστηρίου επιφυλάσσεται στην προβλεπόμενη διαζευκτικά από την παράγρ. 2 του άρθρ. 11 της Διεθνούς Σύμβασης περίπτωση της σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού με την παροχή εγγύησης, αφού για να συσταθεί με τον τρόπο αυτό το κεφάλαιο είναι αναγκαίο, όπως γίνεται σαφές από τη διατύπωση της διάταξης αυτής (το κεφάλαιο μπορεί να συσταθεί... με την παροχή εγγύησης αποδεκτής από τη νομοθεσία του κράτους - μέλους... και που θεωρείται επαρκής από το Δικαστήριο...), να εμψιλοχωρήσει δικαστική κρίση αναφορικά με το είδος της εγγύησης και την επάρκειά του να εξασφαλίσει τις κρίσιμες απαιτήσεις, σύμφωνα με τις προβλέψεις της νομοθεσίας του κράτους - μέλους, στο οποίο πρόκειται να συσταθεί το κεφάλαιο.

Για τη διαδικασία που θα τηρηθεί σχετικά, το άρθρο 14 της Σύμβασης, στο οποίο διαλαμβάνεται ότι με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου οι κανόνες σχετικά με τη σύσταση και τη διανομή του κεφαλαίου περιορισμού και όλοι οι κανόνες διαδικασίας που συνδέονται με αυτούς θα διέπονται από τη νομοθεσία του κράτους - μέλους στο οποίο συνιστάται το κεφάλαιο, (ανακριβώς και εδώ η ελληνική μετάφραση αναφέρει)... έχει συσταθεί το κεφάλαιο... » με συνέπεια να φέρεται ανακόλουθα ότι τηρείται η προβλεπόμενη στη νομοθεσία του Κράτους - μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο διαδικασία για τη σύστασή του), παραπέμπει επίσης στη



ΦΡΟΝΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΜΕΘΟΔΟΣ

προετοιμάζει - συμπληρώνει

- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΔΕΣΜΕΣ

Ειδική έκπτωση
για παιδιά πλοιάρχων

ΓΚΡΟΥΠ 3 - 4 ΑΤΟΜΩΝ

ΛΕΩΦ. ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 21
• ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ. 4175744

νομοθεσία του τελευταίου αυτού κράτους.

Ετσι, όταν το κεφάλαιο πρόκειται να συσταθεί στην Ελλάδα, το παραπάνω ζήτημα της εγγυήσεως που θα παρασχεθεί για τη σύσταση του, θα κριθεί από το τοπικά αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο με βάση τα άρθρα 705, 162, 164 και 165 ΚΠολΔ. Από τις διατάξεις του πύδ πάνω άρθρ 14 της Σύμβασης συνάγεται επίσης ότι η διαδικασία που τηρείται για τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού, αλλά και παραπέρα για τη διανομή του, είναι εκείνη που προβλέπεται στη νομοθεσία του κράτους -μέλους, στο οποίο πρόκειται να συσταθεί το κεφάλαιο αυτό. Συνακόλουθα από τη σκοπιά του ελληνικού δικαίου για την εν λόγω σύσταση θα ακολουθηθούν οι ορισμοί των άρθρ. 90 και 91 παρ. 1 ΚΙΝΔ, δηλαδή θα γίνει δήλωση ενώπιον του αρμόδιου Γραμματέα Πρωτοδικών και προσάρτηση στη σχετική έκθεση των αποδεικτικών δημόσιας καταταξέσεως του προβλεπόμενου ποσού ή της εγγυήσεως.

Τέλος, από τη διάταξη του άρθρ. 15 παρ. 1 της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, με την οποία ορίζεται ότι «η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται κάθε φορά που πρόσωπο από αυτά που αναφέρονται στο άρθρο 1 επιδιώκει τον περιορισμό της ευθύνης του σε Δικαστήριο κράτους - μέλους ή επιδιώκει να εξασφαλίσει την αποδέσμευση άλλης ασφάλειας που έχει παρασχεθεί στα πλαίσια της δικαιοδοσίας κράτους - μέλους ή επιδιώκει να εξασφαλίσει την αποδέ-

σμευση ενός πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου...» σαφώς συνάγεται ότι η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση εφαρμόζεται και στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης πλοίου υπό ξένη σημαία, που βρίσκεται δεσμευμένο σε ελληνικό λιμάνι (έχει απαγορευθεί ο απόπλους του) με προσωρινή διαταγή του αρμόδιου δικαστηρίου, ύστερα από την υποβολή αίτησης για την λήψη του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατάσχεσης προς εξασφάλιση απαιτήσεων που απορρέουν από σύγκρουση που έλαβε χώρα στην ανοικτή θάλασσα μεταξύ αυτού και άλλου πλοίου με ξένη επίσης σημαία, επιδιώκει στην Ελλάδα τον περιορισμό της ενδεχόμενης ευθύνης του και τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού, ώστε να επιτύχει στη συνέχεια την αποδέσμευση του πλοίου του. Σε μια τέτοια περίπτωση δέσμευσης πλοίου υπό ξένη σημαία σε ελληνικό λιμάνι και μάλιστα στο λιμάνι του Πειραιά, το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς έχει την αρμοδιότητα, όταν ο πλοιοκτήτης επιδιώκει να συστήσει κεφάλαιο με την παροχή εγγυήσης, και κρίνει την επάρκεια της παρεχόμενης σχετικά εγγυήσης, και ο Γραμματέας του Πρωτοδικείου Πειραιώς την αρμοδιότητα να δεχθεί τη σχετική δήλωση με τα αναγκαία δικαιολογητικά για τη σύσταση του κεφαλαίου (βλ. άρθρ. 90 παρ. 2 ΚΙΝΔ, 683 παρ. 3 ΚΠολΔ σε συνδυασμό, με τα άρθρ. 11, 3, 14 και 15 της Σύμβασης). Μετά τη σύσταση του εν λόγω κεφαλαίου, ενόψει των ορισμών του άρθρ. 13 της Σύμβα-

σης, που επιτάσσουν για την αποδέσμευση του πλοίου να μπορεί εκείνος που έχει την απαίτηση να την εγείρει κατά του κεφαλαίου περιορισμού στο Δικαστήριο που διαχειρίζεται αυτό το κεφάλαιο να είναι πράγματι διαθέσιμο και ελεύθερα μεταβιβάσιμο κλπ, και του ότι, όταν το πλοίο βρίσκεται δεσμευμένο στο λιμάνι του Πειραιά, στο Πρωτοδικείο Πειραιώς, ως τοπικά αρμόδιο δικαστήριο, μπορεί πράγματι να ασκηθεί η σχετική κατά του κεφαλαίου απαίτηση (βλ. άρθρ. 40 ΚΠολΔ, 242 εδ. δ' ΚΙΝΔ), ο πλοιοκτήτης του δεσμευμένου πλοίου έχει την ευχέρεια να ζητήσει από το Δικαστήριο τούτο την αποδέσμευση του πλοίου, όχι μόνο όταν αυτό έχει κατασχεθεί (συντηρητικά ή αναγκαστικά) όπως το γράμμα της παρ. 2 του εν λόγω άρθρου αναφέρει, αλλά και όταν βρίσκεται υπό απαγόρευση απόπλου με προσωρινή διαταγή του ίδιου Δικαστηρίου, επειδή η διαδικασία της συντηρητικής κατάσχεσής του δεν έχει ακόμη εξελιχθεί, όπως το πνεύμα της παραπάνω διατάξεως επιβάλλει. Η αποδέσμευση αυτή είναι καταρχήν δυνητική και κατ' εξαίρεση υποχρεωτική για το Δικαστήριο (βλ. τις διακρίσεις που γίνονται στο άρθρ. 13 παρ. 2 της Σύμβασης), το οποίο, βέβαια, οφείλει, πριν να τη διατάξει, να ελέγξει προηγουμένως αν η σύσταση του κεφαλαίου έχει γίνει συννόμως.

Στην προκειμένη περίπτωση εκθέτει η αιτούσα στην κρινόμενη αίτησή της, ότι από τη σύγκρουση του υπό σημαία Λεττονίας φορτη-

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

γού πλοίου της «S» κ.ο.χ. 3251, με το υπό ρωσική σημαία πλοίο της καθ' ής «G.S.» που έλαβε χώρα στις 3.5.92, στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου, σε απόσταση 23 Ναυτ. μιλίων από το ακρωτήριο Καφηρέας, προκλήθηκαν και στα δύο πλοία ζημιές, για τις οποίες κάθε πλευρά, ισχυριζόμενη ευθύνη της άλλης, προβάλλει αξίωση αποζημίωσης, ότι για την εξασφάλιση των προβαλλόμενων σχετικά απαιτήσεων υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου αντίθετες αιτήσεις για συντηρητική κατάσχεση αντίστοιχα του υπαίτιου για κάθε διάδικο πλοίου, ότι ειδικότερα η καθ' ής, προβάλλοντας αξίωση αποζημίωσης ύψους 400.000.000 δρχ., υπέβαλε την από 11.5.92 αίτησή της για συντηρητική κατάσχεση του πλοίου «S» και πέτυχε να εκδοθεί με την κατάθεσή της η από 11.5.92 προσωρινή διαταγή του ίδιου Δικαστηρίου, με την οποία απαγορεύεται ο απόπλους του εν λόγω πλοίου από το λιμάνι του Πειραιά, όπου βρίσκεται αγκυροβολημένο. Στη συνέχεια η αιτούσα, επικαλούμενη το απορρέον από την παραπάνω Διεθνή Σύμβαση δικαίωμα περιορισμού της ενδεχόμενης ευθύνης της για τις προβαλλόμενες από την καθ' ής απαιτήσεις και ιστορώντας ότι προτίθεται να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού, ώστε να επιτύχει στην συνέχεια την αποδέσμευση του πλοίου της «S» με την παροχή εγγύησης και μάλιστα εγγυητικής επιστολής αξιόχρεης Τράπεζας, ζητεί από το Δικαστήριο τούτο: α) Να προσδιοριστεί προσωρινά το ποσό στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη της σε 626.250 μονάδες υπολογισμού (τραβηκτικά δικαιώματα) ή στο δραστικό, ισάξιο των μονάδων αυτών, όπως από τη Σύμβαση προκύ-

πτει, με τους τόκους από την ημερομηνία της ένδικης συγκρούσεως (3.5.92) έως τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού, β) να της επιτραπεί να καλύψει το προσδιοριζόμενο σύμφωνα με τα παραπάνω ποσό για τη σύσταση του κεφαλαίου με την παροχή εγγυητικής επιστολής αξιόχρεης Τράπεζας και γ) να οριστεί σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου εισηγητικής δικαστής και εκκαθαριστής του κεφαλαίου, καθώς και το προκαταβλητέο από την ίδια ποσό για έξοδα της διαδικασίας σε 150.000 δρχ. Η αίτηση αυτή, αναφορικά με το αίτημα με στοιχ. β', αρμόδια και παραδεκτά φέρεται στο Δικαστήριο τούτο και κρίνεται νόμιμη, σύμφωνα με αυτά που έχουν εκτεθεί αναλυτικά στην προηγούμενη σκέψη. Αναφορικά όμως με τα αιτήματα με στοιχ. α' και γ' κρίνεται μη νόμιμη και απαράδεκτη αντίστοιχα και πρέπει για τους λόγους αυτούς να απορριφθεί. Στην πρώτη περίπτωση, γιατί, σύμφωνα με όσα έχουν προεκτεθεί, το ακριβές ποσό του κεφαλαίου περιορισμού, το οποίο προτίθεται να συστήσει ο πλοιοκτήτης που θέλει να περιορίσει την ενδεχόμενη ευθύνη του για απαιτήσεις δεκτικές περιορισμού, είναι δεδομένο από την ίδια την από 19.11.76 Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου, που εφαρμόζεται, εδώ, και δεν χρειάζεται καμιά δικαστική παρέμβαση για τον προσδιορισμό του και στη δεύτερη περίπτωση, γιατί ο προβλεπόμενος από το άρθρ. 92 ΚΙΝΔ ορισμός εισηγητή - δικαστή, εκκαθαριστή και προκαταβλητέων εξόδων, που ανάγεται στη διαδικασία διανομής του κεφαλαίου, όπως η έννοια αυτής προκύπτει από τους ορισμούς της Διεθνούς Σύμβασης, προϋποθέτει ολοκληρωμένη ήδη σύσταση κεφα-

λαίου περιορισμού.

Ακολουθώντας η ένδικη αίτηση, ερευνημένη, στην έκταση που κρίθηκε παραδεκτή και νόμιμη, και από ουσιαστική πλευρά, κατά την προκειμένη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, κρίνεται και ουσιαστικά βάσιμη. Γιατί η εγγυητική επιστολή αξιόχρεης Τράπεζας, που καλύπτει το δεδομένο από τη Διεθνή Σύμβαση ποσό του κεφαλαίου περιορισμού (η ολική χωρητικότητα του επίδικου πλοίου «S», που είναι 3.251 κόροι, αποτελεί, όπως προειπώθηκε, τη βάση του υπολογισμού του) με τους νόμιμους τόκους από την ημερομηνία της επίμαχης σύγκρουσης (3.5.92) έως το χρόνο συστάσεως του κεφαλαίου, αποτελεί είδος εγγύησης, στο πλαίσιο των προβλέψεων του ελληνικού δικαίου, που κατά την κρίση του Δικαστηρίου εξασφαλίζει στη συγκεκριμένη περίπτωση επαρκώς την καθ' ής, ως δικαιούχο της πίο πάνω ιστορούμενης απαίτησης (από την ένδικη σύγκρουση), η οποία υπόκειται σε περιορισμό με βάση τους ορισμούς της Σύμβασης.

Ετσι δικαιολογείται απόλυτα η κατάθεση εκ μέρους της αιτούσας, η οποία προτίθεται να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού της ενδεχόμενης ευθύνης της από την επίμαχη σύγκρουση, όχι με την κατάθεση του σχετικού ποσού, αλλά με την παροχή εγγύησης, του είδους αυτού εγγύησης, δηλαδή η κατάθεση στον αρμόδιο Γραμματέα του Πρωτοδικείου Πειραιώς εγγυητικής επιστολής αξιόχρεης Τράπεζας που να καλύπτει το ποσό του κεφαλαίου και τους προαναφερόμενους τόκους του. Επομένως η ένδικη αίτηση πρέπει να γίνει κατά ένα μέρος δεκτή, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΕΥΚΩΜΑ

«60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Τώρα, ενόψει των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς χαρείστε στους Φίλους και Συνεργάτες σας ένα πολύτιμο Δώρο, το Λεύκωμα με την ιστορία της Ναυτιλίας μας, των χρόνων της δημιουργίας και αναπτύξεως, της περιόδου 1931-1990.

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.



ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίσ 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία _____

Κύριοι,

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

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

_____ (τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΣ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

Εστωκείται 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-

ΤΟ ΛΕΥΚΩΜΑ ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΣΕ ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ 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.

Τα 10 χρόνια της Λέσχης Πλοιάρχων Ε.Ν.

Στην Εστία της Νέας Σμύρνης γιόρτασε στις 16 Νοεμβρίου, τα 10 χρόνια από την ίδρυσή της, η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, που τίμησε με την παρουσία της η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, η Λέσχη Πλοιάρχων βράβευσε προσωπικότητες της Ναυτιλίας και της Ελληνικής κοινωνίας για τη μέχρι τώρα προσφορά τους στην προστασία του περιβάλλοντος και στη πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών, καθώς και για το γενικότερο έργο τους για τη διατήρηση των ναυτικών παραδόσεων της χώρας μας.

Συγκεκριμένα η Λέσχη Πλοιάρχων βράβευσε με ειδικό αναμνηστικό δίπλωμα και τιμητική πλακέτα τις κυρίες Λίλη Βενιζέλου, Νίκη Γουλανδρή και Ελένη Ποταμιάνου και τους κυρίους Γεώργιο Μ. Δρακόπουλο, Γεώργιο Π. Λιβανό, Χρήστο Ε. Ντούνη, Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη και Αναστάσιο Ι. Τζαμτζή.

Μιλώντας κατά την ωραία εκδήλωση, ο πρόεδρος του Port Captain's Club κ. Πρίamos Τζιμητρας έκανε μία σύντομη αναφορά στην πρώτη δεκαετία της Λέσχης Πλοιάρχων τονίζοντας τα εξής:

«Η Λέσχη μας ιδρύθηκε για την ανάπτυξη των ειλικρινών ανθρωπινων σχέσεων, για την αγάπη και συνεργασία με όλους τους συλλόγους που σκοπό έχουν την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο.



Πριν 10 χρόνια, την άνοιξη του 1982 μια μικρή ομάδα φίλων, συναδέλφων πλοιάρχων που εργάζονταν σε ναυτιλιακά γραφεία αποφάσισαν να ανταλλάσσουν τις εμπειρίες τους για την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν στην εκτέλεση των καθηκόντων τους, να συναντώνται σε τακτά χρονικά διαστήματα και να συνεργάζονται όσο είναι δυνατόν. Γρήγορα η μικρή ομάδα μεγάλωσε και αποφάσισαν να προχωρήσουν στην ίδρυση συλλόγου που θα ήταν μακριά από κάθε κομματική, πολιτική και συνδικαλιστική ανάμιξη. Οι δυσκολίες ιδρύσεως πολλές που όμως ξεπεράστηκαν.

Τέλη Ιουνίου 1982 ο σύλλογος Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (Port Captain's Club)

νομιμοποιήθηκε και σαν πλοίαρχοι έμπειροι, με σύνεση χαραξάμε την πορεία μας, την ρότα που έπρεπε ν' ακολουθήσουμε. Σκοπός η ανάπτυξη των ανθρωπινων σχέσεων, αλληλοβοήθεια και η προβολή του καλού ονόματος του ναυτικού και η αναβάθμιση του Πλοιάρχου. Τα οικονομικά μας πενιχρά, με προσωπική εργασία, με μεράκι στήσαμε το στέκι μας, την γέφυρά μας, έτοιμοι για το ταξίδι μας. Χορηγοί στα πρώτα μας βήματα, στην αρχή του ταξιδιού, η εταιρία ΧΑΝΔΡΗ μας προσφέρει πολυθρόνες και τραπεζάκια από κρουαζιερόπλοιο της, η εταιρία ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ edώρησε καρέκλες για τη Λέσχη, ο αείμνηστος ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ προσφέρει την τηλεόραση, βίντεο και τη μοκέτα της αίθουσας, οι κληρονό-

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

μοι του ΧΑΤΖΗΛΙΑ μας παραχώρησαν τα βιβλία του για την βιβλιοθήκη μας, ενώ άλλοι εκλεκτοί φίλοι της Λέσχης διάφορα είδη εξοπλισμού του μπάρ και του εντευκτηρίου.

Η Λέσχη κρατώντας σταθερά την πορεία της πλέει αθόρυβα, προσπαθώντας να δημιουργήσει μόνον φίλους ανοίγοντας την πόρτα μας σε όλους όσους θέλουν να μας γνωρίσουν. Οι εγγραφές νέων μελών γίνονται με προσοχή και εφ' όσον οι επιθυμούντες έχουν τα απαιτούμενα προσόντα, δηλαδή δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως και υπηρεσία σε ναυτιλιακό γραφείο.

Οι τακτικές συγκεντρώσεις καθιερώνονται να γίνονται δύο φορές την εβδομάδα και οι συζητήσεις περιστρέφονται πάντοτε γύρω από τα προβλήματα και θέματα ναυτιλίας, επιτεύξεις ναυτιλιακές, νέα συστήματα, νέες κατασκευές, κανονισμοί διεθνείς και εθνικοί, ιδιαιτερότητες λιμένων, φορτίων, ναυλωτών και άλλα ναυτιλιακά τεχνικά θέματα.

Οι συγκεντρώσεις αυτές δημιουργούν στενότερη φιλία μεταξύ των μελών, ενώ με τις εκδρομές,

συνεστιάσεις, χοροεσπερίδες και διαλέξεις αναπτύσσονται και φιλικές σχέσεις μεταξύ των οικογενειών των μελών.

Καθιερώνονται επίσης διαλέξεις με θέματα επαγγελματικά, επιστημονικά, φιλολογικά, φιλοσοφικά. Από το βήμα της Λέσχης μίλησαν δικηγόροι, ναυπηγοί, ηλεκτρονικοί, εκπρόσωποι του Υ.Ε.Ν., η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίσιου Περιβάλλοντος, η Απολλωνία Ακαδημία, λογοτέχνες, φιλόσοφοι, ερευνητές και επιστήμονες. Το ακροατήριο δεν περιορίζεται στα μέλη της Λέσχης και οι εκδηλώσεις πλαισιώνονται όταν τα θέματα το απαιτούν από καλλιτεχνικές παρουσίες. Το χορευτικό συγκρότημα του Δήμου Μοσχάτου, η χορωδία του Δήμου Παλ. Φαλήρου, οι ηθοποιοί Δημ. Πετράτος, η κ. Χιόννη, η χορωδία Μοσχάτου και άλλοι εμπλούτισαν με τις παρουσίες τους τις διαλέξεις μας.

Πριν τέσσερα χρόνια άρχισε και η έκδοση του μηνιαίου περιοδικού της Λέσχης «Εξάντας», που αποτελεί μία ακόμη προσπάθειά της για την προβολή του Έλληνα πλοιάρχου, του Έλληνα ναυτικού και την

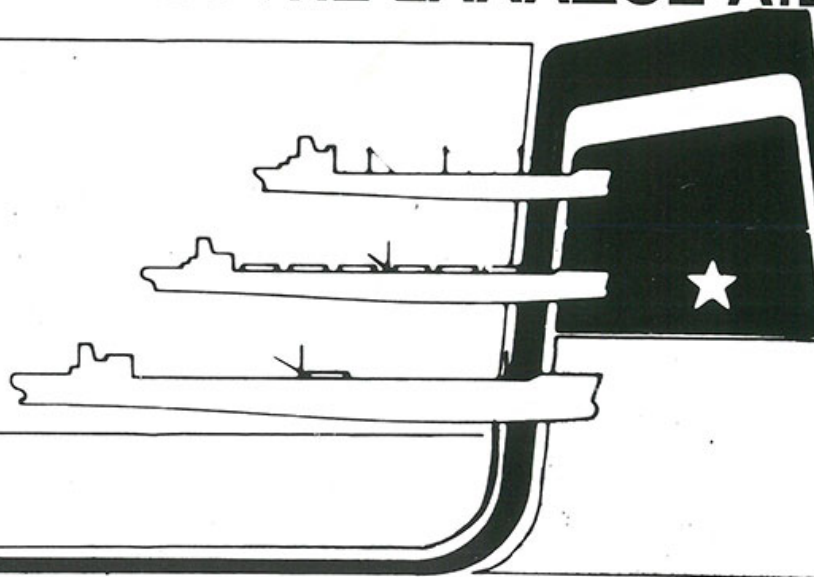
παρουσίαση μέσα από τις σελίδες του των θεμάτων που τους απασχολούν. Ο «Εξάντας» είναι ένα μη κερδοσκοπικό περιοδικό που διατίθεται δωρεάν στα μέλη του και τα έξοδά του καλύπτονται από τις συνεισφορές των φίλων της Λέσχης.

Τέλος, φέτος για τρίτη συνεχή χρονιά γιορτάσθηκε στις αρχές Μαΐου, περίοδος συμβολική αφού στην αρχαιότητα άρχιζαν οι πλόες, η γιορτή του Πλοιάρχου».

Την εκδήλωση που πλαισιώθηκε από καλλιτεχνικό πρόγραμμα, τίμησαν με την παρουσία τους ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φ. Χρηματόπουλος, η ηγεσία του Λ.Σ., ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Κων/νος Κομνηνός και ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος.

Το διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης Πλοιάρχων Ε.Ν. συγκροτούν οι κ.κ. Πρ. Τζιμητρας πρόεδρος, Παν. Δρακουλάκος αντιπρόεδρος, Αγγ. Παπαδόπουλος γεν. γραμματέας, Χρ. Γερασίμου αναπλ. γεν. γραμματέας, Νικ. Γαβριήλ ταμίας και Χρυσ. Δαλέζιος, Φιλ. Βαλσάμης, Παντ. Μονογιούδης, Πατρ. Χατζηθανασίου, μέλη.

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

*...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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η συγκομιδή σιτηρών

Σύμφωνα με τελευταία ανακοίνωση του Australian Bureau of Agriculture and Resource Economics, η συνολική φετινή συγκομιδή σιτηρών της Αυστραλίας θα φθάσει τους 20,7 εκατ. τόννους, εμφανίζοντας αύξηση κατά 2,7 εκατ. τόννους έναντι της περσινής περιόδου.

Η αύξηση αυτή πάντως υπολείπεται κατά 3 εκατ. τόννους από την αρχική πρόβλεψη της Υπηρεσίας για την αυστραλιανή σοδειά.

ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ

Οι συνέπειες του ΟΡΑ '90

Η εφαρμογή της Αμερικανικής Αντιρρυθπαντικής νομοθεσίας οδηγεί την κρατική εταιρία μεταφοράς πετρελαίου Petroleos de Venezuela S.A. στην σταδιακή μεταφορά των νεότευκτων δεξαμενοπλοίων της υπό ξένη σημαία και στην ανάληψη της διαχείρισής τους από ξένη εταιρία σιμπάντςμεντ, λύση που σημαίνει αύξηση του ημερήσιου κόστους των πλοίων αυτών κατά 30%.

Ήδη στα πρώτα δύο νέα πλοία, της σειράς των οκτώ που ναυπηγούνται στην Νοτιοκορεατική Χιουντάϊ, τα οποία

θα παραδοθούν εντός διμήνου από σήμερα, θα υψωθεί σημαία Παναμά και η διαχείρισή τους ανατέθηκε στην εταιρία Hanseatic που έδρευει στην Κύπρο.

Σημειώνεται ότι τα οκτώ νέα τάνκερς της Petroleos de Venezuela είναι χωρητικότητας 85.000 τόν. d.w., εφοδιασμένα με διπλό κέλυφος και προορίζονται να εκτελούν τη γραμμή ροής πετρελαίου μεταξύ Μαρακάμπο και λιμένων του Κόλπου ΗΠΑ.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

H Lloyd Brasileiro

Στον απόηχο των πολιτικών προβλημάτων που συνταράζουν την κυβέρνηση του Προέδρου Φερνάντο Κολλάρ ντε Μέλλο, το μέλλον της κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας Lloyd Brasileiro διαγράφεται αβέβαιο.

Η εταιρία, την οποία η κυβέρνηση προτίθεται να ιδιωτικοποιήσει, έχει συνολικά χρέη ύψους 492 εκατ. δολларίων, ενώ η αξία των περουσικών της στοιχείων δεν υπερβαίνει τα 160 εκατ. δολларία. Παράλληλα ο στόλος των φορτηγών πλοίων της, περιλαμβανομένων και των σύγχρονων κοντεϊνερπλοίων «Lloyd Atlantico» και «Lloyd Pasifico», είναι υπό κατάσχεση στο Ρίο, και ο κύριος πιστωτής της, η κρατική Τράπεζα Banco do Brasil πάγωσε πρόσφατα τους λογαριασμούς της εταιρίας.

Ναυτιλιακοί κύκλοι της Βραζιλίας πιστεύουν ότι με την μείωση του προσωπικού κατά 40%, τη διακοπή της λειτουργίας των πρακτορείων του εξωτερικού και με μία ελάχιστη κρατική επιχορήγηση ύψους περί τα 50 εκατ. δολларία, η εταιρία θα μπορούσε να ορθοποδήσει ξανά. Όμως η κυβέρνηση της χώρας δεν φαίνεται διατεθειμένη να διαθέσει τα αναγκαία κεφάλαια και εάν δεν επιτύχει η προσπάθεια για ιδιωτικοποίηση, η ναυτιλιακή εταιρία θα οδηγηθεί σε παύση λειτουργίας.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τα υποσυντήρητα πλοία

Την καταπολέμηση των πλοίων που δεν τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας επιχειρεί η Ισπανική κυβέρνηση, διπλασιάζοντας τον αριθμό των επιθεωρητών πλοίων και αυξάνοντας σημαντικά το επίπεδο των προστίμων που θα επιβάλλονται.

Συγκεκριμένα ο αριθμός των επιθεωρητών θα φθάσει τους 200, ενώ το μέγιστο ύψος προστίμου για σοβαρές περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας θα φθάσει τα 4,6 εκατ. δολларία. Ο νέος κανονισμός που θα καλύπτει τα ισπανικά λιμάνια και το εμπορικό ναυτικό ελέγχει ακόμα τις παραβιάσεις του συστήματος κυκλοφορίας των πλοίων και άλλα θέματα ναυτιλιακής ασφαλείας.

ΚΙΝΑ

Αγορές ιαπωνικών μπάλκερς

Στη τελική φάση διαπραγματεύσεων βρίσκεται η κινεζική Ocean Ming Wah με την περιώνυμη Sanko Steamship για την αγορά 10 μπάλκ κάρριερς, μεγέθους handy max, ναυπηγημένων τη περίοδο 1984-85.

Εάν ολοκληρωθεί η αγοραπωλησία θα πρόκειται αναμφίβολα για τη σημαντικότερη

TAMPIKO - MEXICO

ABASTOS MARITIMOS

— COMPETITIVE SHIP REPAIRS AND SUPPLY OF SPARE PARTS
— DRYDOCKING AND AFLOAT REPAIR FACILITIES

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.

τερη πράξη του 1992, καθώς η αξία αγοράς των πλοίων αυτών χωρητικότητας μεταξύ 37-38.400 τόν. d.w. θα φθάσει συνολικά περί τα 140 εκατ. δολάρια.

ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

Για την καταπολέμηση της πειρατείας

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

(IMO) πήρε πλέον την απόφαση να καταπολεμήσει τα έντονα φαινόμενα πειρατείας που σημειώνονται στα ύδατα της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Μια ειδική ομάδα αποτελούμενη από εκπροσώπους της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης, συνεπικουρούμενους από ειδικούς από κράτη των οποίων οι στόλοι ταξιδεύουν συχνά στην περιοχή, θα προχωρήσει άμεσα στην προετοιμασία μελέτης που θα υποδεικνύει τις μεθόδους αλλά και τον αναγκαίο ναυτιλιακό εξοπλισμό που θα υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τα πλοία που πλέον στην περιοχή, καθώς και τις

πρόσθετες υποχρεώσεις των παραπάνω τριών παράκτιων κρατών, ώστε να καταπολεμηθεί η πειρατεία στην περιοχή, η οποία τα τελευταία χρόνια έχει λάβει τεράστιες διαστάσεις.

ΟΥΚΡΑΝΙΑ

Η επιθεώρηση δεξαμενών έρματος στην Οδησό

Οι αρχές του λιμένος της Οδησού ανακοίνωσαν ότι στο εξής θα επιθεωρούνται οι δεξαμενές έρματος των πλοίων που καταπλέουν σ' αυτόν και σε περιπτώσεις που το έρμα δεν είναι απόλυτα καθαρό, πρέπει υποχρεωτικά να αδειάζονται σε ειδικές δεξαμενές της ξηράς.

Εφιστάται η ιδιαίτερη προσοχή των πλοιάρχων να φροντίζουν να αλλάζουν το έρμα τους στη νότιο πλευρά της Μαύρης Θάλασσας, καθώς οι παραβάτες θα τιμωρούνται με πρόστιμο 1.000 δολαρίων.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Ναυπηγήσεις άφραμαξ τάνκερς

Η εταιρία BurWain Shipholding που εδρεύει στην εδρεύει στην Δανία, ανέθεσε στο πολωνικά ναυπηγεία της Γδύνιας τη ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων με διπλά τοιχώματα χωρητικότητας 90.200 τόν. d.w.

Τα πλοία θα έχουν ολικό μήκος 247 μέτρα, εύρος 41,6 μέτρα, έμφορτο βύθισμα 13 μέτρα και συνολική μεταφορική ικανότητα 109.800 κυβ. μέτρων.

Η BurWain Shipholdings ανέφερε ότι αναμένει την παράδοση του πρώτου σκάφους περί το τέλος του 1993 και η συνολική αξία των δύο πλοίων υπολογίζεται να φθάσει τα 95 εκατ. δολάρια.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ

Η εξαίρεση του λυμμάτων SBT

Μετά την Δανία, η οποία έχει ήδη αποδεχθεί την εξαίρεση των λυμμάτων (Segregated Ballast Tanks) που φέρουν τα δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν στους λιμένες της, κατά τον υπολογισμό των εξόδων λιμένων, η Νορβηγία συμφώνησε να ακολουθήσει την ίδια μέθοδο εξαίρεσή τους από 1 Ιανουαρίου 1993.

Οι παραπάνω αποφάσεις έγιναν δεκτές με ανακοίνωση από την Ιντερτάνκο, που ανακοίνωσε ότι θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για την καθιέρωση της εξαίρεσης υπολογισμού των λυμμάτων SBT και από άλλες χώρες.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities
1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlen Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 429 0300/4

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS • MADRID

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Επιμόρφωση στελεχών επιβατηγών πλοίων

Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων συνεχίζει την υλοποίηση μιας σειράς προγραμμάτων επαγγελματικής εκπαίδευσης, προσαρμοσμένων στις ανάγκες επιμορφώσεως των στελεχών που απασχολούνται στον κλάδο.

Το εκπαιδευτικό αυτό πρόγραμμα εντάσσεται στο Κοινοτικό Πρόγραμμα E-UROFORM και έχει ως βασικό στόχο την εκπαίδευση στελεχών των εταιριών μελών της Ενώσεως. Συγκεκριμένα με το πρόγραμμα αυτό που είναι διακρατικό, διετές και διεξάγεται με την συνεργασία του ΟΑΕΔ, επιδιώκεται η εκπαίδευση 60 στελεχών σε ειδικότητες Αρχιμαγείρων, Αρχιθαλαμηπόλων και Φροντιστών σε θέματα χρήσιμα για

την επαγγελματική τους κατοχύρωση και εξέλιξη.

Τα μαθήματα διεξάγονται καθημερινά από Δευτέρα μέχρι και Πέμπτη από τις 09.00 έως 14.0 και την Παρασκευή από 09.00 έως 13.00, στην Ακτή Μιαούλη 87, στον Πειραιά.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Ενώσεως κ. Ανδρέας Ποταμιάνος «αποτελεί κοινή πεποίθηση ότι η συνεχής επιμόρφωση, εκπαίδευση και μετεκπαίδευση θα συμβάλλει στην ποιοτική αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στον κλάδο, ώστε να διατηρηθεί και να βελτιωθεί η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει».

Το εμπάργκο

Με εγκύκλιο που κυκλοφόρησε στις 22 Νοεμβρίου, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπογραμμίζει ότι έχει εκδώσει ειδική διαταγή τόσο προς τις Λιμενικές Αρχές όσο και προς τους πλοιάρχους των Ελληνικών πλοίων για την ακριβή τήρηση των όρων του αποκλεισμού της Γιουγκοσλαβίας (Μαυροβούνιο - Σερβία), υπογραμμίζοντας ότι τυχόν παραβίασή του συνεπάγεται αυστηρότατες κυρώσεις κατά παντός υπευθύνου.

Ηδη εκδόθηκε το Προεδρικό Διάταγμα 234/1992 «Εφαρμογή Αποφάσεως 757 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών της 30ης Μαΐου 1992 για την επιβολή οικονομικών και άλλων κυρώσεων στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), με το οποίο και τίθεται σε εφαρμογή το εμπάργκο.

Σημειώνεται ότι για τους παραβάτες της εν λόγω απόφασης του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. προβλέπονται από το Α.Ν. 92/1967 αυστηρές κυρώσεις, και μάλιστα φυλάκιση μέχρι πέντε ετών χωρίς μετατροπή και αναστολή και χρηματική ποινή μέχρι ενός εκατομμυρίου.

Επίσης, το Συμβούλιο Ασφαλείας ΟΗΕ με την υπ' αρ. 787/92 απόφασή

λα, χημικά, φυσικό ελαστικό, οχήματα, αεροσκάφη και μηχανές όλων των τύπων.

Σταθερή αύξηση του συναλλάγματος

Η συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία συνεχίζει την αυξητική πορεία της. Ειδικότερα, κατά το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.138.000.000 δολάρια έναντι 1.031.600.000 δολλαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1991 (αύξηση 10,4%), ενώ τον Ιούλιο η αύξηση στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθε σε 19,1% (181.000.000 δολάρια έναντι 152.000.000 δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1991).

Εξ άλλου κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.280.000.000 δολάρια έναντι 1.154.700.000 δολλαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1991 (αύξηση 10,9%), ενώ τον Αύγουστο η αύξηση σε 13,7% (140.000.000 δολάρια έναντι 123.100.000 δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1991).

Ακουσία ενεργοποίηση EPIRB's

Προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κοινοποιήθηκε σύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σύμφωνα με την οποία, κατά το τελευταίο διάστημα, όλο και μεγαλύτερος αριθμός EPIRBs ενεργοποιείται αθέλητα, όπως διαπιστώνεται εκ των υστέρων, με αποτέλεσμα την κινητοποίηση των Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης, που μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, θεωρούν τις εκπομπές πραγματικά περιστατικά κινδύνου. Η κινητοποίηση τις περισσότερες φορές συνεπάγεται εκτεταμένες έρευνες με πλωτά και εναέρια μέσα και εκτροπή και καθυστέρηση παραπλεόντων πλοίων για συμμετοχή στην επιχείρηση. Πέρα από τις τεράστιες δαπάνες, η άσκοπη απασχόληση προσωπικού και μέσων μπορεί να τα στερεί από πραγ-

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

ματικά περιστατικά που χρειάζονται την βοήθειά τους. Επιπρόσθετα, η αθλήτη εκπομπή, όταν μάλιστα αυτή είναι παρατεταμένη δημιουργεί παρεμβολές στο σύστημα με συνέπεια να επηρεάζεται η λήψη μηνυμάτων πραγματικού κινδύνου.

Η εκπομπή συνήθως οφείλεται σε αθέλητη χειροκίνητη ενεργοποίηση της συσκευής όταν μετακινείται από τη θέση υποδοχής της από μη αρμόδιο άτομο ή όταν δοκιμάζεται η λειτουργία της χωρίς ν' ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστού. Σημειώνεται ότι η άσκοπη εκπομπή μηνύματος κινδύνου απαγορεύεται από τη SOLAS και τους Δ.Κ.Ρ.

Οι Κανονισμοί Λιμένος Πειραιώς για τα Ρυμουλκά

Ενώπιον του Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου εκδικάζονται σήμερα οι δύο αιτήσεις που υπέβαλε η Εταιρία «Άλφα Βερνίκος Ρυμουλκά - Ναυαγιστικά» εναντίον των Υπουργικών Αποφάσεων του ΥΕΝ του 1992, για την εκτέλεση ρυμουλκικών εργασιών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς.

Η κίνηση του λιμένος Θεσσαλονίκης

Σύμφωνα με στοιχεία του οικείου λιμεναρχείου, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέπλευσαν τον Οκτώβριο 301 πλοία, ενώ στο νηολόγιο της Θεσσαλονίκης νηολογήθηκαν επτά νέα σκάφη.

Κατάταξη δοκίμων σηματοφόρων Λ.Σ.

Από το Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι μετά τον διενεργηθέντα πρόσφατα διαγωνισμό κατετάγησαν στο Λιμενικό Σώμα οι κατωτέρω υποψήφιοι δόκιμοι σηματοφόροι:

Ι. Κουρουνιώτης, Ευστ. Καλυβάς, Ν. Ισακόγλου, Δ. Στούπας, Εμ. Βομβάς, Ν.

Καραστέργιος, Χαρ. Μπουρνιάς, Ν. Σαραντάκος, Γ. Αλεξανδράκης, Γ. Καραγεώργος, Μ. Πάγκαλος, Κ. Περήφανος, Αλ. Τσελίκης, Τρύφων Κοροντζής, Π. Μποτίνης, Κ. Καραγάτος, Αλ. Μεταξάς, Γ. Μακράκης, Ι. Αργυράκης και Θ. Τσιάλος.

Επίσης, ως επιλαχόντες, κατετάγησαν οι Ν. Σκευοφύλαξ, Ι. Ροδόπουλος και Χαρ. Κοντραφούρης.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Οκτώβριο 360 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Απαλλαγή Freight Tax της Ταϊβάν

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της, η ΕΕΕ επισημαίνει ότι εν συνεχεία του υπογραφέντος μεταξύ των αρχών της Ταϊβάν και Eurochambers της ΕΟΚ πρωτοκόλλου περί αμοιβαίας απαλλαγής από freight tax, επιτεύχθηκε συμφωνία μεταξύ Γενικής Διευθύνσεως Ι (Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) και του Taiwanese Board for Foreign Trade σύμφωνα με την οποία:

— Η αμοιβαία φορολογική απαλλαγή επί του εισοδήματος από ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα περιλαμβάνει τελικώς και τα surcharges και additionals.

Η απαλλαγή ισχύει αναδρομικά από την ημερομηνία υπογραφής του πρωτοκόλλου (1.8.90).

Πώληση Επιβατηγού

Στην Κυπριακή εταιρία «Med Queen Lines» επωλήθη το υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιο «Αταλάντη» 12.614 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1953.

Η ναυλομεσιτική εταιρία Masters Shipping Co. του Πειραιώς διαπραγματεύτηκε την πώληση του επιβατηγού πλοίου για λογαριασμό πωλητών και αγοραστών.

Εκποίηση πλοίων από την ΕΤΒΑ

Η ΕΤΒΑ προκήρυξε νέο ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό για την εκποίηση του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ιονίς» και του κρουαζιερόπλοιο «Ωρίων». Ο διαγωνισμός και για τα δύο πλοία που βρίσκονται στον όρμο της Ελευσίνας θα γίνει στις 11 Δεκεμβρίου (περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την ΕΤΒΑ).

Wake Equalising Duct και σε κρουαζιερόπλοια

Σε περισσότερο από 600 πλοία κάθε κατηγορίας έχει πλέον τοποθετηθεί με επιτυχία το σύστημα εξοικονόμησης καυσίμων Wake Equalising Duct.

Το σύστημα αυτό τοποθετήθηκε και στο ρωσικό διπλόκρο κρουαζιερόπλοιο «Odessa», το οποίο πολλές φορές επισκέπτεται και τον Πειραιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η τοποθέτησή του έγινε στα ναυπηγεία HDW του Κιέλου περί το τέλος του 1991, όπου το «Odessa» έκανε εκτεταμένες μετασκευές και επισκευές.

Μετά περίπου ένα χρόνο λειτουργίας, κατά το οποίο το «Odessa» έκανε κρουαζιέρες σε όλο τον κόσμο τα αποτελέσματα της εφαρμογής του συστήματος προσέφεραν:

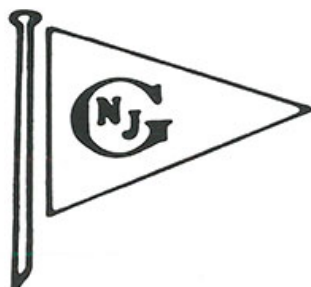
— Αύξηση της ταχύτητάς του με την ίδια κατανάλωση καυσίμων, πράγμα το οποίο σημαίνει, ότι αν κρατούσε σταθερή την προηγούμενη ταχύτητά του θα σημείωνε μία οικονομία στην κατανάλωση καυσίμων της τάξεως του 8% περίπου.

— Ελάττωση των κραδασμών σε όλα τα μέρη του πλοίου, διότι είναι γνωστό, ότι το WED ελαττώνει τους από την έλικα διεγερόμενους κραδασμούς.

Μετά την επιτυχία του συστήματος, εξετάζεται η δυνατότητα τοποθέτησής του και στα ευρωπαϊκά υπερδεξαμενό-

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

πλοία τύπου E-3, που σχεδιάσθηκαν από κοινού από πέντε Ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή των κατωτέρω πλοίων στο ελληνικό ναυολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

— «Σεκαβίν V» δεξαμενόπλοιο, πρ. «Nada» 1.932 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «ΣΕΚΑΒΙΝ ΤΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Ιωάνν. Ρουκουνάκης).

— «Αγία Φιλοθέη», μπάλκερ, πρ. «Pan Victoria» υπό νορβηγική σημαία, 15.684 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Venus Maritime S.A.» (Adelfia Shipping Enterprises S.A.).

— «Νήσος Σίκινος», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Caigo» υπό λιβεριανή σημαία, 40.894 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Αναστ. Παπαγεωργόπουλος).

— «Νήσος Σίφνος», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Brent» υπό λιβεριανή σημαία, 40.894 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Αναστ. Παπαγεωργόπουλος).

— «Μεονία», κοντεϊνερόπλοιο, 20.352 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που υπέστειλε τη δανική σημαία και ανήκει στην εταιρία Falani Shipping Corp.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Φαλστρία», κοντεϊνερόπλοιο, 20.325 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που υπέστειλε τη δανική σημαία και ανήκει στην εταιρία «Marathos Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Πολ Γκάφ», κοντεϊνερόπλοιο, 16.670 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που υπέστειλε τη σημαία Σιγκαπούρης και ανήκει στην εταιρία «Stan-ton Navigation Limited» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Πόλ Μπάλτικ», κοντεϊνερόπλοιο, 16.670 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Wool-dey Maritime Corporation» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Αθήνα», μπάλκερ, πρ. «Co - op Granel» υπό σημαία Φιλιππίνων, 29.877 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Sea Trade Maritime Corp.» (Natalca Shipping Company S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τα αδελφά μπάλκ κάρριερ «Rimba Sepetir» και «Rimba Merbau» 37.000 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι συνολικής τιμής περί των 13,5 εκατ.

δολλαρίων.

— Απευθείας από Τράπεζα Έλληνες αγόρασαν το πάναμαξ δεξαμενόπλοιο «Skaw Princess 57.372 τον. d.w., βρετανικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής 5,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης αγόρασαν το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Co Op Granel» 61.500 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής πρί των 9,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε αγορά εν bloc Έλληνες απέκτησαν τα δύο δεξαμενόπλοια «Oscos Chief» 39.857 τον. d.w., 23.462 τον. γκρός, και «Oscos Sea» 32.100 τον. d.w., 17.777 τον. γκρός, αμφότερα ναυπήγησης 1976, έναντι συνολικής τιμής περί των 7,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του γιουγκοσλαβικού μπάλκ κάρριερ «Novo Mesto» 34.800 τον. d.w., 19.857 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 1,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκερ «Nephtune Olivine» 16.864 τον. d.w., 9.734 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα φαίνεται ότι καταλήγει το νορβηγικό άφραμαξ δεξαμενόπλοιο «Dido» 86.843 τον. d.w., 40.805 τον. γκρός, ναυπήγησης 1983, εφοδιασμένο με συστήματα IGS/ COW / SBT, έναντι τιμής περί των 11 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Samuel Francis» 37.520 τον. d.w., ναυπηγμένο στον Σκαράμαγκά το 1977, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ποντοπόρος» 29.150 τον. d.w., 16.912 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 11,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα φέρεται πωληθέν το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σητζόυ» 27.299 τον. d.w., 16.819 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό σημαία Αγ. Βικεντίου μπάλκ κάρριερ «Ανανα» 26.702 τον. d.w., 15.111 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Σπίριτ» 53.321 τον. γκρός, αντί δολ. 150 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Φιντίας» 55.842 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 147 ανά τόννο βάρους.

Τρία υπό ναυπήγηση πρόντακτ κάρριερς υπό τον έλεγχο της Eletson Corp.

Ολοκληρώθηκε στις 18 Νοεμβρίου, συμφωνία της Eletson Corporation με τα ναυπηγεία Ζαλίβ που βρίσκονται στην Ουκρανική ακτή της Μαύρης Θάλασσας, για την αγορά τριών υπό ναυπήγηση πρόντακτ κάρριερς των 68.000 τον. d.w., εφοπλισμένα με διπλό κέλυφος.

Τα εν λόγω δεξαμενόπλοια είναι μέ-

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

ρος της παραγγελίας της Αμερικανικής εταιρίας Persico στα Ουκρανικά ναυπηγεία στα πλαίσια εμπορικής συμφωνίας συνολικού ύψους 1 δισκ. δολλαρίων που θα εξοφληθεί με ανταλλαγή προϊόντων.

Τα τρία πρόντακτ κάρριερς πρόκειται να παραδοθούν τον Μάρτιο και Οκτώβριο του 1993, και τον Απρίλιο 1994 αντίστοιχα και η τιμή αγοράς τους υπολογίζεται περί τα 30 εκατ. δολάρια ανά πλοίο.

Ακαρπη η δημοπρασία για τη θαλαμηγό «Αργώ»

Και η δεύτερη δημοπρασία για την πώληση της θαλαμηγού «Χριστίνα» του Αριστοτέλη Ωνάση που μετά την παραχώρησή της στο Δημόσιο έχει μετονομασθεί σε «Αργώ» ματαιώθηκε σαν άκαρπη δεδομένου ότι ουδείς πρόσφερε το ποσόν των 800 εκατ. δραχμών που είχε ορισθεί σαν κατώτερο όριο προσφοράς. Εκτός από την τιμή αγοράς ο υποψήφιος αγοραστής θα πρέπει να υποβληθεί και σε σημαντικότερη δαπάνη για τις αναγκαίες επισκευές στις οποίες πρέπει να υποβληθεί το σκάφος μετά τον ουσιαστικό παροπλισμό του επί σειρά ετών.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 84.240.000 δραχμών επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τον Σεπτέμ-

βριο.

Συγκεκριμένα, επεβλήθησαν πρόστιμα ύψους 35.210.000 δραχμών για παραβάσεις γενικού κανονισμού λιμένα, 21.520.000 δραχμών για παραβάσεις αλιείας, 18.430.000 δραχμών για ρύπανση της θάλασσας, 3.680.000 δραχμών για υπεράριθμους επιβάτες, 2.750.000 δραχμών για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας και 2.650.000 δραχμών για παραβάσεις που αφορούν τη γραμμή φόρτωσης των πλοίων.

«Mediterranean Sea»: Το «Καμάρι» της Kiriacoulis Mediterranean

Ενα νέο σκάφος προστέθηκε στο στόλο της Kiriacoulis Mediterranean, στα τέλη Αυγούστου.

Πρόκειται για το «Mediterranean Sea» που κατασκευάστηκε στο Πέραμα, σε σχέδια του ναυπηγού Χρήστου Αφρουδάκη και οι εργασίες διήρκεσαν 24 μήνες, ενώ το κόστος του ανήλθε σε 250 εκατομ. δρχ.

Το «Mediterranean Sea» είναι Motorsailer, μήκους 30 μέτρων και φέρει δύο μηχανές MTU 200 Diesel, μπορεί δε να φιλοξενήσει 12 άτομα σε 6 καμπίνες με ισάριθμα W.C., καθώς και πέντε μέλη πλήρωμα σε δύο καμπίνες.

Το «Mediterranean Sea» που άρχισε να ναυλώνεται από τις αρχές Σεπτεμβρίου, είναι το πρώτο Motorsailer της Kiriacoulis Mediterranean.

Οι αρχαιρεσίες της Λέσχης Πλοιάρχων Λονδίνου

Στις 24 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της Λέσχης ΠΛ (Ελλήνων) Πλοιάρχων Λονδίνου ενώ στις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν για την εκλογή νέας διοικήσεως εξελέγησαν κατά σειρά επιτυχίας οι κ. Γ. Αναστασίου, Π. Κροκόδειλος, Α. Αναστασιάδης, Κ. Στυλιανός, Σ. Βαλάσσης, Δ. Αμπατζής, Δ. Καστέλης, Μ. Αγαπητός και Ν. Τσίμπλης.

Το νέο συμβούλιο επρόκειτο να συνέλθει χθές για να συγκροτηθεί σε σώμα με την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου, Γραμματέα και Ταμία. Κατά τα ειωθότα, ο πρώτος σε ψήφους σύμβουλος ανελάμβανε και την προεδρία, επειδή όμως ο κ. Αναστασίου θεώρησε ότι δεν έπρεπε να αναδειχθεί στην προεδρία αποφασίσθηκε να πραγματοποιηθεί ειδική συνεδρίαση για να συγκροτηθεί το νέο συμβούλιο σε σώμα.

Η εικοσαετία της «Navifrance»

Ο κ. Άγγελος και η κυρία Μανουέλα Λιναρδάτου θα εορτάσουν την συμπλήρωση είκοσι ετών από τη δημιουργία της εταιρίας «Navifrance» με μεγάλη δεξίωση που θα δώσουν στις 15 Δεκεμβρίου στο ξενοδοχείο «Crillon» των Παρισίων.

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, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

Αποδοχή δωρεών προς την CYMEPA

Η εθελοντική Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος ανακοίνωσε ότι πέραν της αρχικής δωρεάς που κατέστησε δυνατή τη λειτουργία της Ένωσης, εκφράζει δημόσια τις ευχαριστίες της προς τον κ. Άδωνη Παπαδόπουλο, διευθυντή των εταιριών που δραστηριοποιούνται από την Κύπρο, Interorient/ Seascope, για την δωρεά ύψους 10.000 λιρών Κύπρου για την αγορά γραφειακού εξοπλισμού και επίπλων. Παράλληλα η CYMEPA εκφράζει ευχαριστίες προς την Λαϊκή Τράπεζα για την δωρεάν χορήγηση στην Ένωση πλήρους δικτύου ηλεκτρονικών υπολογιστών για τις ανάγκες της Γραμματείας της.

Υπενθυμίζεται ότι η CYMEPA δέχεται ως υποστηρίζοντα μέλη όλες τις Κυπριακές επιχειρήσεις που έχουν έδρα στην Μεγαλόνησο, με ετήσια συνδρομή μόνον 100 λίρες Κύπρου, καθώς και το προσωπικό αυτών των επιχειρήσεων ως συνδεδεμένα μέλη χωρίς οικονομική επιβάρυνση. Τέλος υπάρχει πρόνοια για υπερπόντια μέλη, που μπορούν να γίνουν όλες οι επιχειρήσεις που έχουν δεσμούς με την Κύπρο.

Εκδήλωση Συλλόγου Αποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας

Στην αίθουσα συνεδρίων της Hambros Bank του Λονδίνου, θα πραγματοποιηθεί αύριο 2 Δεκεμβρίου, συγκέντρωση του Συλλόγου Αποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης με τιμώμενα πρόσωπα τα επίτιμα μέλη του Συλλόγου Σερ Γκράχαμ Ντέϊ και Δρ. Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη.

Την εκδήλωση οργανώνει ο πρόεδρος του Συλλόγου των Αποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας κ. Στέλιος Χατζηγιάννου.

Η Εταιρία Α.ΕΙ.Μ.Α. σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις

Από 23 Νοεμβρίου 1992, η βιομηχανική εταιρία ναυτικών κατασκευών Α.ΕΙ.Μ.Α. μεταφέρθηκε στην οδό Ζακύνθου 8, 185 41 Πειραιάς, περιοχή Καμινίων, όπου μόλις ολοκλήρωσε την ιδιόκτητη κτιριακή της εγκατάσταση, που μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει και σύγχρονες εγκαταστάσεις συντηρήσεως και επισκευής πετρελαιοκινητήρων, αποθήκες για ανταλλακτικά και γραφεία.

Οι νέες της εγκαταστάσεις βρίσκονται περίπου 300 μέτρα μακριά από τις παλιές, προς τον Πειραιά και συγκεκριμένα στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο πίσω από το κατάστημα Σκλαβενίτη της της Λεωφόρου Πειραιώς.

Εγκαινιάσθηκαν οι δύο πλωτές δεξαμενές των Ναυπηγείων ASRY του Μπαχρέϊν



Στις 24 Νοεμβρίου, εγκαινιάσθηκαν οι δύο πλωτές δεξαμενές με τις οποίες εμπλουτίσθηκαν οι εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων ASRY του Μπαχρέϊν.

Οι δύο νέες δεξαμενές έχουν διαστάσεις 252Χ45 μέτρα η πρώτη και 227 Χ 41 μέτρα η μικρότερη που εξυπηρετεί σκάφη μεγέθους πάναμαξ.

Με την ευκαιρία των εγκαινίων των δύο δεξαμενών, οι αντιπρόσωποι των Ναυπηγείων στην Ελλάδα Ν. Bogdanos

Marine Bureau δεξιώθηκαν φίλους και συνεργάτες τους στο ξενοδοχείο Χίλτον της Αθήνας στις 12 Νοεμβρίου.

Στην φωτογραφία από την εκδήλωση αυτή διακρίνεται ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης δίπλα από τον γεν. διευθυντή της Arab Shipbuilding and Repair Yard Co. κ. Χανς Φρίσκ και στελέχη των Ναυπηγείων και της εταιρίας Ν. Bogdanos Marine Bureau.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Με τον τίτλο «Διεθνείς Συμβάσεις περί αποφυγής διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων» κυκλοφόρησε μία νέα έκδοση της η Διεθνούς Ναυτική Ένωση. Πρόκειται για μία ενδιαφέρουσα το ναυτιλιακό χώρο εργασία η οποία περιλαμβάνει τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις που έχει συνάψει η χώρα μας με άλλα Κράτη για την αποφυγή διπλής φορολογίας των πλοίων, την ισχύουσα νομοθεσία σε περίπτωση κατάπλου πλοίων με σημαία χωρών που δεν έχουν υπογράψει συμβάσεις, νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας και Διοικητικών Εφετείων, και σχετικές εγκυκλίους του Υπουργείου Οικονομικών.

Πρόκειται για μελέτη στη σειρά και άλλων προηγούμενων εκδόσεων της «Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως», που προορίζεται για υπεύθυνη και συνεχή ενημέρωση των μελών της σε θέματα επαγγελματικού ενδιαφέροντος.

«A SPIRIT FOR OUR TIME»

Στην καλαίσθητη αυτή έκδοση, το εξώφυλλο της οποίας κοσμεί μωσαϊκό με

τις δέκα γραπτές γλώσσες της Νότιας Αφρικής, παρουσιάζονται οι νέες τάσεις της κοινωνίας της χώρας αυτής μετά το δημοψήφισμα του Μαρτίου, με το οποίο η λευκή μειοψηφία ενέκρινε τη διεξαγωγή συνομιλιών με τους ηγέτες των άλλων φυλετικών κοινοτήτων για το μέλλον του πολιτεύματος.

Το «Πνεύμα των Ημερών μας» αφιερώνεται στα ανήσυχα πνεύματα της Νοτιοαφρικανικής κοινωνίας που με τις ελπίδες και τις δραστηριότητές τους οδηγούν τη χώρα στο μέλλον. Στην έκδοση που κοσμείται με πληθώρα εγχρώμων φωτογραφιών από όλες τις πλευρές της κοινωνικής ζωής της χώρας, παρουσιάζονται διαφορετικές απόψεις πολιτικών επιστημόνων, ανθρωπολόγων, κοινωνιολόγων, κληρικών, επαγγελματιών και επενδυτών, πολιτικών αναλυτών και μελών της οικονομικής της κοινότητας.

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Με κύριο θέμα την ελληνικότητα της Μακεδονίας κυκλοφόρησε το τεύχος Ιουλίου — Αυγούστου — Σεπτεμβρίου του τριμηνιαίου δημοσιογραφικού οργάνου της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος. Μεταξύ των άλλων περιεχομένων της έκδοσης περιλαμβάνονται αναφορά στην 28η Οκτωβρίου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΞΠΡΕΣΣ	Ελληνική	12.688	1978	Προσάραξε στην Ψυτάλεια, στις 23/11 και αποκολλήθηκε αυθημερόν με τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΑΡΙΓΩ	Ελληνική	9.824	1972	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Mercury Cone» στη Μπανγιούλ, στις 16/11.
ΜΗΛΟΣ Λ.	Παναμαϊκή	8.501	1967	Κατά τον κατάπλου στο Μογκαντίσου, για εκφόρτωση ανθρωπιστικής βοήθειας, στις 24/11, βομβαρδίστηκε από Σομαλούς, με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Παναμαϊκή	8.768	1974	Προσάραξε στον Κάβο Φονιά, νοτίως του Λαυρίου, στις 18/11 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού για την αποκόληση.
ΠΛΑΝΗΤΗΣ	Κυπριακή	9.236	1980	Επιθεωρήθηκε στο Φλάσσιγκ στις 13/11, συνεπεία απώλειας της άγκυρας και μέρους της αλυσσίδας.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΔΑΜΑΣ	Μπαχάμας	13.608	1977	Κατά το ταξίδι Χιούστον για Μομπίλ, υπέστη βλάβη στη μηχανή, και ρυμουλκήθηκε στη Ν. Ορλεάνη.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	Κυπριακή	10.373	1969	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Κάβο Καλιάκρα» στη Ν. Ορλεάνη, στις 10/11.
ΔΑΜΩΝ	Μάλτας	20.717	1974	Κατά την εκφόρτωση στη Τσιταγκόνγκ, στις 15/11, συγκρούστηκε με το φορτηγό «NGS Express» και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.
ΛΗΝΤΕΡ	Ελληνική	20.494	1984	Προσάραξε έμφορτο στο Πόρτο Καμπέλλο, στις 11/11.
ΣΚΙΑΘΟΣ	Ελληνική	18.805	1977	Κατά την εκφόρτωση στην Κουτούμπνια συγκρούστηκε με το φορτηγό «Banglar Asha», στις 19/11, και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.
ΑΪΝΤΑ	Ελληνική	24.808	1975	Κατά τον υδροδεξαμενισμό στη Βερακρούζ, υπέστη πυρκαϊά στις 22/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΑΞ ΤΑΪΓΚΕΡ	Ελληνική	5.280	1983	Κατά τη διέλευση της Διώρυγας του Σουέζ στις 23/10, υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στην Ελευσίνα για επιθεώρηση.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	Ελληνική	30.622	1981	Ανέφερε πρόσκρουση σε τοίχο φράγματος στη Διώρυγα του Παναμά στις 20/11.
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	Ελληνική	24.105	1982	Ανέφερε ζημιές στον πυθμένα από προσάραξη στην Ιταλία, λόγω κακοκαιρίας στις 14/11.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΙΧ	Ελληνική	777	1965	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Ταξιάρχης» στον Πειραιά, στις 22/11.
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	Κυπριακή	5.105	1974	Επιθεωρήθηκε στη Λουϊζιάνα, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 13/11.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΛΙΝΔΟΣ	Ελληνική	2.438	1968	Υπέστη εισροή υδάτων, ανοικτά του Ακρ. Ζευγάρι, στις 21/11 και κατέπλευσε στη Λεμεσό.
ΣΑΠΦΩ	Ελληνική	6.500	1966	Κατά την προσέγγιση στον Πειραιά, στις 19/11, προσέκρουσε σε αποβάθρα και υπέστη ρήγμα άνω της ισάλου.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες ζρηρότητας και υψηλής ζήτησης πλοίων κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου.

Την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές το BIFFEX πλησίαζε τις 1.300 μονάδες, σημειώνοντας αύξηση σχεδόν κατά 15% τις τελευταίες τρεις εβδομάδες του μήνα, και οι ναυλωτές στον Ατλαντικό έσπευδαν να κλείσουν πλοία βλέποντας την συνεχή ανοδική εξέλιξη των ναύλων.

Μόνο μελανό σημείο στον κατά τα λοιπά αίθριο ορίζοντα, η απόφαση της USDA να σταματήσει τη παροχή πιστώσεων προς την Ρωσία λόγω μη πληρωμής μιας δύσεως που εληξε στις 13 Νοεμβρίου.

Η ιδιαίτερα ζρηρή κίνηση που σημειώνεται στο χώρο της Βαλτικής με συνεχή αύξηση των φορτίων σιδηρών με προορισμό κυρίως την Άπω Ανατολή προβληματίζει τους φορτωτές που αναζητούν διέξοδο σε άλλα λιμάνια.

Σταθερή εικόνα χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις παρουσιάζει και η Άπω Ανατολή με ικανοποιητική ροή φορτίων από τον Βορ. Ειρηνικό και την Αυστραλία.

Ας δούμε την ουσιαστική βελτίωση που σημειώθηκε στους ναύλους των βασικών κατηγοριών φορτίων:

Σιτηρά:

- 75.000 τον. Κόντινεντ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 14,75.
- 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 16,00.
- 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Οδησό, δολ. 18,50.
- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νταμάμ, δολ. 21,25.
- 55.000 τον. Βανκούβερ για Νοτ. Κορέα, δολ. 12,50.
- 53.500 τον. Μισσισιππί για Ολανδία, δολ. 14,50.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,75.
- 50.000 τον. Μισσισιππί και Χιούστον για Ντάρμπαν, δολ. 17,50.
- 35.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 19,50.
- 24.750 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μοζαμβίκη, δολ. 34,00.
- 21.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Αιθιοπία, δολ. 35,00.
- 20.000 τον. Βανκούβερ για Βερακρούζ, δολ. 22,00.

- 10.000 τον. Αμβέρσα για Μογκαντίσιο, δολ. 39,00.

Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τον. Άμποτ Πόϊντ για Ρόττερταμ, δολ. 7,40.
- 120.000 τον. Κουήνσλαντ για Ισκεντερούν, δολ. 9,50.
- 100.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Καοσιούνγκ, δολ. 6,42.
- 100.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Καοσιούνγκ, δολ. 5,88.
- 85.000 τον. Βαλιμόρη για Υμουίντεν, δολ. 5,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 7,50.
- 130.000 τον. Σεπετίμπα τέρμιναλ για Υμουίντεν, δολ. 4,50.
- 130.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Φος, δολ. 4,75.
- 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Ρόττερταμ, δολ. 4,15.
- 60.000 τον. Ποταμό Ορινόκο για Φιλαδέλφεια, δολ. 5,20.

Λιπάσματα:

- 25.000 τον. Βέντσπιλς για Ταϊβάν, δολ. 41,00.
- 14.500 τον. Άκαμπα για Βομβάη, δολ. 15,00.

Σίδηρα:

- 32.000 τον. (σκραπ) Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 950.000.
- 21.000 τον. 1 ή 2 λιμάνια Μαύρης Θάλασσας για Κίνα, δολ. 49,50.

Ζάχαρη:

- 20.000 τον. Μασέο και Ρεσίφε για Ντάρμπαν, δολ. 26,00.
- 15.000 τον. Άγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο, λίρες 15,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η βελτίωση στα μισθώματα των πλοίων υπερίσχυσε της βελτίωσης των όρων των ναύλων ανά ταξίδι σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Τα πάναμαξ με παράδοση στον Ατλαντικό και επαναπαράδοση στην Ά-



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

πω Ανατολή ξεπέρασαν τα δολ. 12.000 την ημέρα, ενώ για κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό πλησίασαν τα δολ. 10.000 την ημέρα.

Ανάλογη βελτίωση σημειώθηκε και στα μικρότερα πλοία, όπως χαρακτηρίστικά προκύπτει από τις ακόλουθες συμφωνίες:

— 42.250 τον. d.w. από Βραζιλία για Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 135.000.

— 42.000 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική, μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

— 35.100 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι μέσω Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 34.400 τον. d.w. από Δαρδανέλλια, μέσω Μαύρης Θάλασσας για Άπω Ανατολή, δολ. 9.900 την ημέρα.

— 30.900 τον. d.w. από Ίμμιχαμ, μέσω Κόντινεντ και Δυτ. Αφρική για Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

— 27.700 τον. d.w. από Βαλτική για Τυνησία, δολ. 7.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 290.000.

— 26.600 τον. d.w. από Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 24.400 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Δομικανική Δημοκρατία, δολ. 7.600 την ημέρα.

— 17.800 τον. d.w. από Δουνκερκη για Καραϊβική, δολ. 6.500 την ημέρα.

— 17.300 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκε η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων κατά τις τελευταίες εβδομάδες του Νοεμβρίου, αν και η μείωση της ροής φορτίων τις τελευταίες ημέρες

του μήνα από ορισμένες περιοχές, προβληματίζει τους παρατηρητές της αγοράς για τη διατήρηση των σημερινών επιπέδων των ναύλων.

Η αγορά του Περσικού Κόλπου παρουσίασε σταδιακά μία υποχώρηση των επιπέδων από τα WS 62 στα WS 55-52,5 ανάλογα με τον προορισμό του φορτίου.

Σε βελτιωμένα επίπεδα κινήθηκαν τα Άφραμαξ τάνκερς στη Μεσόγειο με τα ημερήσια έσοδά τους να ξεπερνούν τα δολ. 11.000 την ημέρα, ενώ ακόμη υψηλότερα, περί τα δολ. 11.750 την ημέρα, διαμορφώθηκαν οι ναύλοι των πλοίων αυτού του μεγέθους με φορτία από τον Περσικό προς την Άπω Ανατολή.

Σταθερή υπήρξε η αγορά των πλοίων Σουέζμαξ από τη Δυτική Αφρική περί τα WS 60, ενώ μικρή κάμψη σημειώθηκε στα επίπεδα των ναύλων της Καραϊβικής με τα φορτία των 70-80.000 τόννων περί τα WS 100, αντί των WS 110 που πληρώνονταν στα μέσα Νοεμβρίου.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 285.000 τον. Ρας Τανούρα για Βραζιλία, WS 55.

— 260.000 τον. Ρας Τανούρα για

HB /Κόντινεντ, WS 52,5.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 60.

— 140.000 τον. Δυτική ακτή Νορβηγίας για Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 75.

— 130.000 τον. Δυτική Αφρική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 62,5.

— 125.000 τον. Δυτική Αφρική για HB/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 60.

— 84.000 τον. Τζέντα για Αυγούστα, WS 125.

— 80.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 92,5.

— 80.000 τον. Ενδομεσογειακή μεταφορά WS 112,5.

— 73.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 90.

Στα καθαρά φορτία, η άνοδος της ζήτησης από Ινδία και Ιαπωνία δημιούργησε τις προϋποθέσεις για επιτευξη ικανοποιητικών ναύλων, όπως χαρακτηριστικά:

— 66.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 107,5.

— 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 975.000.

— 30.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 160.

— 30.000 τον. Σιγκαπούρη για Ιαπωνία, WS 165.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: 24.400 τον. d.w. παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Δομικανική Δημοκρατία, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΕΥΡΥΔΙΚΗ: 34.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Δαρδανέλλια άμεση, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.900.

ΑΝΑΦΗ: 65.280 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 2-10, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδο-

ση Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ: 39.780 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη αρχές Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.110 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρίου 24-25, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w.



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

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 27 Νοεμβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	94.00	155.00
Τζένσα	111.00	207.00
Αμβούργο	104.00	175.00
Χάβρη	111.00	195.00
Πειραιάς	106.00	192.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	102.00	225.00
Τζέντα	101.75	237.88
Ρας Τανούρα	99.28	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	94.00	214.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	136.00	221.00
Λας Πάλμας	104.00	192.00
Θέουτα	104.00	194.00

Ντάρμπαν	126.00	212.00
----------	--------	--------

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	89.00	291.00
Σίδνεϋ	127.00	234.00
Χόγκ Κόγκ	113.00	203.00
Σιγκαπούρη	92.00	168.00
Τόκιο	118.00	234.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	109.00	210.00
N. Υόρκη	109.00	210.00
Χάμπτον Ρόουντς	120.00	205.00
Χιούστον	89.00	173.00
Νέα Ορλεάνη	89.00	173.00
Λος Άντζελες	99.00	200.00
Κρίστομπαλ	103.00	206.00
Ρίο Ιανέιρο	114.00	259.00
Μπουένος Άϊρες	117.00	208.00
Μοντεβιδέο	137.00	252.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, Τηλ. 4223760 (6 lines).
Τέλεξ: 241478 TRANS GR
Φάξ: 4223769

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 72.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν Δεκεμβρίου 1-7, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοι-

βής δολ. 175.000.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 64.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ, Νοεμβρίου 22-26, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps

A-1 Condition

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

TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

TEL.: 718-392-4444

FAX: 718-482-8372

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

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

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

HOLLAND

M.P.R.S.
Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.490 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ώγκινς Νοέμβριο, επαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 61.700 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Πασσέρο Νοεμβρίου 15-30, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΝΙΚΗ: 117.900 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΗ ΜΟΝΑΡΚ: 28.250 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: 61.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Σκω/ Γιβραλτάρ, δολ. 9.000 την ημέρα.

του 1980, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρίου 28 - Δεκεμβρίου 5, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 17,50 φίο, 4 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΑΛΜΑ: Παρανάγκουα 22.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 15,00 φίο, 8 ημέρες, Νοεμβρίου 21-30.

ΩΚΕΑΝΙΣ: Άκαμπα 14.500 τον. φασόλα Βομβάη, δολ. 15,00 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 11-15.

ΝΕΣΣΙΕ: Χάμπτον Ρόουντς 94.500 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 5,60 φίο, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 29 - Δεκεμβρίου 2.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Πόρτ Καρτιέ 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,15 φίο, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 15-25.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Βανκούβερ 55.000 τον. σιτηρά Αμβέρσα / Αμβούργο, δολ. 14,50 φίο, 12 ημέρες, Δεκεμβρίου 5-20.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Βανκούβερ / Πρίνς Ρούπερτ 52.500 τον. σιτηρά Νοτ. Κορέα, δολ. 12,50 φίο, 10.000 / 7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 23-28.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία 45.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 17,00 φίο, 14 ημέρες, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 5.

ΠΟΛΛΟΥΞ 1: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα τρία λιμάνια Βραζιλίας, δολ. 22,75 φίο, 5.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-31.

ΝΑΪΤΛΑΪΤ: Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία 45.000 τον. περίπου πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 15,00 φίο, 14 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-10.

ΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,50 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 5-12.

ΑΪΡΟΝ ΑΝΤΩΝΗΣ: Ποταμό Ορινόκο 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Φιλαδέλφεια, (3 συνεχή ταξίδια) δολ. 5,20 φίο, 5 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΑΡ: Ποταμό Μισισσιππί 12.000 τον. γεννήματα Ρίο Χάινα, δολ. 14,95 φίο, 3 ημέρες / 2.750 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 24-28.

επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 10.800 την ημέρα.

ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: 28.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Λισσαβώνα Νοεμβρίου 5-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 7.375 την ημέρα.

ΠΑΤΜΟΣ: 27.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση Υμουίντεν άμεση, επαναπαράδοση Ελλάδα, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΤΖΕΝΙΦΕΡ ΤΖΕΗΝ: 26.740 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βαλτική άμεση, επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 7.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 290.000.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μοντουάρ Νοεμβρίου 19-22, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Σκω άμεση, επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΙΟΥΡ: 65.350 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.370 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρίου 25-30, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 9.980 την ημέρα.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 77.300 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρότερνταμ Νοεμβρίου 27 - Δεκεμβρίου 5, ταξίδι μέσω Νάρβικ με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΑΝΕΜΟΣ: 71.600 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 25-27, επαναπαράδοση Σκω/ Πασσέρο, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 185.000.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 73.170 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν Νοεμβρίου 27 - Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 160.000.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση Καοσιούγκ Νοεμβρίου 18-25, ταξίδι μέσω Ειρηνικού με επαναπα-

ράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΣΒ: 40.524 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοεμβρίου 18-26, περίοδος 70-130 ημερών, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΝΑ: 65.100 τον. d.w. του 1981, παράδοση Καθασάκι Νοεμβρίου 24-25, περίοδος 12 μηνών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γένοβα Νοεμβρίου 25-30, περίοδος 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Δυτ. Αφρική 127.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, Νοεμβρίου 26.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Δυτικές οφιών, WS 50, Νοέμβριο.

ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 228.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 62,5, Νοεμβρίου 23.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 60, Νοεμβρίου 24.

ΡΑΨΟΝΤΥ: Αρζού 100.000 τον. Βραζιλία, WS 62,5, Νοεμβρίου 25.

ΨΑΡΑ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. 'Απω Ανατολή, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Νοέμβριο.

ΖΑΦΕΙΡΙ: Της 67.000 τον. Γκότενμποργκ, WS 145, Νοεμβρίου 17.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Αλγερία 50.000 τον. Σαβόννα, WS 126, Νοεμβρίου 20.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Τζέντα 84.000 τον. Αυγούστα, WS 125, Νοεμβρίου 17.

ΤΟΠΑΖ: Κάργκ 'Αϊλαντ 130.000 τον. Ισπανία, WS 62,5, Δεκεμβρίου 1.

ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 92,5, Δεκεμβρίου 3.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπανίας 80.000 τον. Τριέστη, WS 120, Νοεμβρίου 28.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Σαλλόμ Βόε 134.000 τον. Φιλαδέλφεια, WS 60, Δεκεμβρίου 3.

ΙΛΙΑΝΤ: Πουέρτο Καρντόν 77.000 τον. Ρότερνταμ, WS 65, Νοεμβρίου 26.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βενεζουέλα 30.000 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 245, Νοεμβρίου 29.

ΜΑΡΙΑΝΑ: Μπιλμπάο 20.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 182,5, Νοεμβρίου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 380.000 τον. Δύση, WS 55, Νοεμβρίου 30.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Ρας Τανούρα 285.000 τον. Βραζιλία, WS 55, Νοεμβρίου 25.

ΚΟΣ: Ερυθρά Θάλασσα 85.000 τον. Κίνα, δολ. 750.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 25.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σαϊντ Κρούα 76.000 τον. μέρος φορτίου Νέα Υόρκη, WS 90, Νοεμβρίου 23.

ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 165, Νοέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Αρζού 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 112,5, Νοεμβρίου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 85, τέλη Νοεμβρίου.

ΣΕΗΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 55, Νοεμβρίου 27.

ΑΙΟΛΙΚΟΣ: Ρας Τανούρα 130.000 τον. Αυγούστα, WS 85, Νοεμβρίου 22.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Φορκαντός 125.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 57,5, οφιών Κόντινεντ WS 60, Νοεμβρίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. Χάλιφαξ, WS 105, Νοεμβρίου 27.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Δυτ. Αφρική 125.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 60, Δεκεμβρίου 3.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπανίας 80.000 τον. Λαβέρα, WS 112,5, Δεκεμβρίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Κάργκ 'Αϊλαντ 113.000 τον. Ιταλία, WS 87,5, Δεκεμβρίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Πουέρτο Μιράντα 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 95, Νοεμβρίου 26.

ΣΥΡΑ: Φορκαντός 124.000 τον. Φιλαδέλφεια, WS 57,5 Δεκεμβρίου 8.

naias

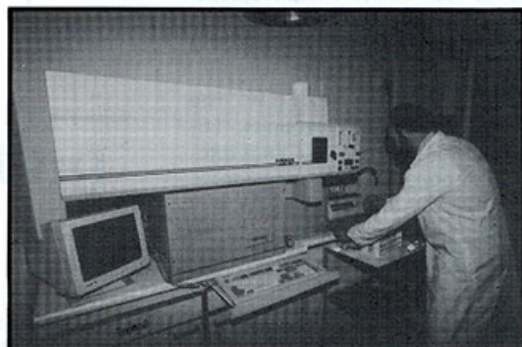
NAIAS Ltd

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL ISO 9002

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



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



NAFTIKA CHRONIKA

US Coast Guard supports industry's model VRP

A model Spill Response Plan, developed by the maritime industry for shipboard use, has received United States Coast Guard support.

The Model Plan was developed by INTERTANKO, the International Chamber of Shipping and the Norwegian Shipowners' Association and reflects the format of recently issued USCG guidance.

The Vessel Response Plan includes:

- Nomination of a «Qualified Individual», responsible for rapid and efficient implementation of response arrangements in the event of an emergency. This individual (or company) must be US — based and familiar with vessel operation.

- Putting into place contractual arrangements for oil spill removal. The contract must refer to a VRP valid for each area navigated by each vessel.

- Development of a crew training programme. Crews must be trained to respond rapidly to spill threats. This training must be reinforced by regular drills. OPA 90 requires monthly shipboard spill drills, together with a drill, at least once a year, involving the shore organisation. The USCG may also require unannounced drills at any time.

CYMEPA participates in IMAS '92

The President of CYMEPA, Stelios Haji-Ioannou, delivered a paper during the conference organised in Cyprus by the Institute of Marine Engineers of London between November 11-13, 1992, titled: «The importance of the human factor in accident prevention and thus environmental protection».

The essence of his paper was that the best way of avoiding maritime accidents is to focus on the human factor, and that is why CYMEPA will proceed with environmental education and motivation for the seafarers serving on board Cyprus flag ships. Statistics published by the UK P & I Club recently confirm that 60% of all claims are due to human errors, very similar to the airline industry.

It should be noted that CYMEPA's annual fee for its associated members amount to only Cypriot pounds 100, while any member of staff in a Cypriot company can become an affiliate member free of charge.

CYMEPA will also accept larger donations from its members and now is in the very pleasant position to announce that further to the initial donation which

enabled the association to get off the ground two more significant donations were received.

CYMEPA publicly expresses its appreciation to Adonis Papadopoulos of Interorient / Seascope, who has donated ten thousand Cypriot pounds to be used in acquiring office furniture and equipment.

Furthermore, CYMEPA expresses its appreciation to the Popular Bank of Cyprus for donating to the association a full computer system for the secretariat.

Strict measures pay off for the TT Club

The past few years have been particularly difficult for the insurance industry but a bright note has been sounded with the publication of the 1991 annual report of the Through Transport Mutual Insurance Association Ltd (the TT Club). Its directors have revealed that strict, even risky measures adopted in late 1990 are providing them with evidence to have been correct.

At this early stage when claims are still being processed, 1991 presents a much healthier picture than either 1989 or 1990 at a similar stage and the signs are that the year will end with an underwriting surplus. This would produce a net contribution to the Club's free reserve which form the Club's guarantee against the expected surge of the market underwriting cycle.

Robert D. Somerville elected ABS President and Chief Operating Officer

Robert D. Somerville was elected President and Chief Operating Officer of the American Bureau of Shipping by the ABS Board of Managers at its semiannual meeting on 12 November 1992 in New York City. Mr. Somerville, who is currently located in London as President and Chief Operating Officer of ABS Europe, will assume his new duties effective 1 January 1993 in New York City corporate office of ABS. Mr. Somerville's post as President and COO of ABS Europe will be taken by Antonio C. Lino Costa, who is currently Vice President of the South American region of ABS Americas.

Frank I. Iarossi, who previously held the dual title of ABS Chairman and President will continue as Chairman and Chief Executive Officer. He said that: «In the spring of 1990 ABS instituted a major strategic plan

and reorganization, ABS 2000, aimed at positioning the company as a global enterprise providing a wide variety of marine and industrial verification services. Our marine classification activities have grown significantly, the decentralized concept is well established, and the three new affiliated companies initiated in 1991 are off to a very promising start. Now is the appropriate time to strengthen the ABS executive team in order to sustain this momentum and better prepare for the challenges ahead».

In his new position as President and Chief Operating Officer of ABS, Mr. Somerville will have responsibility for all technical, operational, and administrative activities related to marine classification and certification.

Antonio C. Lino Costa who has been appointed President and Chief Operating Officer of ABS Europe, is the first non — U.S. citizen who is an officer of ABS. Operating out of the ABS Europe head office in London, Mr. Lino Costa will have the responsibility for all classification and statutory activities within that division. ABS Europe encompasses the countries of Europe, Africa, the Middle East, and Southwest Asia.

The Global hand-held satellite phone system

Inmarsat is moving rapidly ahead with the development of a global hand-held satellite phone system, with the aim of introducing it commercially by 1998-2000.

Inmarsat's governing Council, meeting in London at the beginning of November, has unanimously concluded that the advanced system, code-named Inmarsat-P, is technically feasible and is a promising business opportunity for the organization.

The Council has called for a number of urgent actions to resolve remaining technical and market issues as quickly as possible and to enable Inmarsat owners to take an investment decision by July 1993 on Inmarsat - P implementation.

Germanischer Lloyd celebrates 125th anniversary in Greece

The 125th anniversary of Germanischer Lloyd was celebrated at a reception at the Yacht Club of Greece in Piraeus on 15 October 1992. The chairman of GL's Greek committee, Nicholas G. Moundreas, together with GL executive board member Robert Kruse and the society's local representative, senior principal surveyor Dimitrios Lemonidis, welcomed the Greek Minister for Shipping, Aristotelis Pavlidis, and the German Ambassador to Greece, His Excellency Leopold Bill von Bredow. Nearly 200 guests, representing the Greek shipping and shipbuilding community, attended the reception.

The annual meeting of the GL Greek committee took place on the same day under the chairmanship of Nicholas G. Moundreas director of Good Faith Shipping Co., Piraeus. Matters discussed included maritime safety, aging tonnage and the relationship between shipowners, classification societies and insurers.

Walter Behramann, chairman of the supervisory board of Germanischer Lloyd, attended the meeting together with Dr. John Henry de la Trobe, the supervisory board's vice chairman, as well as Robert Kruse, member of the executive board of Germanischer Lloyd.

Germanischer Lloyd's presence in Greece goes back to 1929. Today, Germanischer Lloyd Hellas in Piraeus and its branch in Salonika rank among the most important of the Society's inspectorates. Its main function is the care of Greece's internationally trading merchant fleet. About 1,500 inspections are carried out each year.

Geographically, the operations of GL Hellas encompass Albania, Bulgaria, Romania, Turkey, Cyprus, Israel and Malta, as well as Greece.

In Spain:

=====

HELLENICA MARITIMA S.L.

**Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR**

«EDIFICIO COLON»
Av. Drassanes, 6-8
3rd floor - Off. No. 4
08001 BARCELONA (SPAIN)

Phone: 3/4122140 (3 lines)
Fax: 3/4122016
Cable: HELLENICA
Tlx: 81011 GTBC E
A.O.H.: Cpt. L. MOULAS 3/3349279
L. Liobet 3/4183474

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

Classification may become a statutory requirement by the Year 2000

J.R.G. Smith of Lloyd's Register conducted a seminar on the present role of classification in the field of ship safety at the Athenaeum Intercontinental Hotel on Wednesday, November 18th.

Smith, Manager of the Construction Services Department of Lloyd's Register, presented a paper which outlined the separate but complementary rule-making functions of the major Classification Societies and the International Maritime Organisation (IMO).

The paper highlighted the fact that comprehensive requirements for ship structures and shipboard engineering systems, which must be complied with before IMO Convention Load Line, Cargo Ship Safety Construction or Passenger Ship Safety Certification can be issued, are contained in the Classification Rules and not in the IMO Conventions.

On this basis, the paper posed the possibility of classification by an accredited Classification Society becoming a statutory requirement by the year 2000.

Speaking before a large audience of Greek Naval Architects and shipping executives, Smith said that «ship classification is about safety. It has been defined as the setting, updating and worldwide application of standards for hull structure and essential shipboard engineering systems, prior to and during construction, and throughout the life of the ship».

Smith said that the various IMO International Conventions are also about ship safety and, additionally, pollution - prevention and tonnage

measurements.

«Lloyd's Register's Classification Rules are produced on the basis of considerable research and development to keep abreast of advancing technology, as well as reflecting the results of service feedback received continuously through hull and machinery survey reports», said Smith.

The Rules also define requirements for survey during construction and periodic surveys in service to ensure that the prescribed standards are satisfied, he added.

Smith said that more than 125 governments have authorised LR and other major Classification Societies, in view of their experience and the worldwide availability of highly-qualified surveying staff, to implement the statutory requirements of the Conventions and related Codes and Resolutions, either wholly or in part, and issue statutory certificates on their behalf.

«Various arguments have been put forward against the present classification system, one being that ship safety ought not be the subject of competition between Classification Societies», said Smith.

«Competition has been criticised on the grounds that some builders will always seek classification of new construction with the society which costs them the least in terms of steelweight, whilst some owners will always seek classification with the society which costs them the least in terms of maintenance repair and renewal», he added. «This criticism is not without

substance and societies must never compromise technical standards for commercial gain».

In conclusion, Smith said: «Compliance with the rules of a major Classification Society is the only reasonable basis for the issue of Load Line, Cargo Ship Safety Construction and Passenger Ship Safety Certificates, since these are the only detailed and comprehensive rules for hull structure and shipboard engineering systems, produced on the basis of on-going research and developments, and adjusted as necessary on the basis of sustained feedback of service performance data. It can therefore be argued that whilst classification is not an explicit statutory requirement, the application of the Rules of a major Classification Society does in effect have a virtual statutory status».

«It follows that classification with a major Classification Society should be made a statutory requirement and that the issue of statutory certificates, dependent on compliance with Classification Society Rules, should be delegated by Administrations only to the major society with which the ship is classed», Smith said.

«Some Administrations have already proposed to IMO that all work delegated by Administrations should be to IACS (International Association of Classification Societies) members only», he concluded. «This is beginning and it is believed there is a distinct possibility of classification with a major society becoming a statutory requirement by the year 2000».

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



M A R I N E C H E M I C A L S

AUDITED TO

ISO 9001 : 1987/EN 29001: 1987/BS 5750 : Part 1 : 1987

TOTAL QUALITY MANAGEMENT

Quality

Safety

The Environment

COMPLYING WITH THE COSHH REGULATIONS

**NALFLEET IS A SUBSIDIARY OF NALCO CHEMICAL COMPANY,
THE WORLD'S LARGEST WATER TREATMENT COMPANY**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ

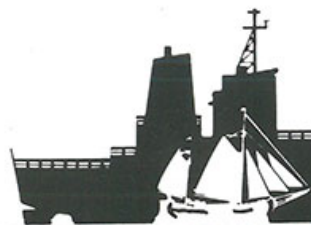
Ι. & Δ. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ ΕΒΑΕ

ΚΑΣΤΟΡΟΣ 78 - 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ.: 4611972 - 4612389 - 4610437 - 4616936

ΦΑΞ: 4628325

ΤΑΧ: 212111



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	80909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	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	8443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΓΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΓΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΓΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΚΜΗ	77	18080
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	40833
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10850
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡΓ'ΒΕΡΥ	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

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14089
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34386
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	38081
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	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
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣΣ	84	246

ε. Σιγκαπούρη 10/10
α. Ναγκόνια 10/10
δ. Κων/πολη 2/10
προς Ταϊβάν 15/9
αργεί Πειραιά
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 25/9
μεσογειοακές μεταφορές
προς Σαλντάνια Μπαϊ 13/7
α. Χόμπαρτ 8/9
προς Σιγκαπούρη 12/9
ε. Μορμουγκά 17/8
προς Ταϊβάν 4/9
προς Ν. Ορλεάνη 6/10
ε. Άσαντον 5/10
προς Ν. Αμερική 28/9
προς Ντομπί 27/9
μεταφορές Πάτρας
ε. Σάο Φρανσίσκο 4/10
προς Οδησσό 10/10
ε. Πειραιά 25/9
α. Χιούστον 29/9
προς Μπαρνί 25/9
ε. Μαντράς 26/9
στο Σιενφουέγκος 12/6

προς Τεργέστη 2/10
προς Αγ. Πετρούπολη 27/9
α. Γκιζόν 12/10
προς Κόλπο ΗΠΑ 11/9
προς Λόνος 4/10
προς Φιλιππίνες 1559
α. Ούμ Σάιντ 25/8
προς Τσιώρτσιλ 20/9
προς Χόγκ Κόγκ 30/9
προς Τάμα 8/10
προς Φουτζέια 15/9
προς Κίνα 27/9
α. Ρίο Ιανέιρο 2/10
προς Κούβα 25/7
πρ. «Orsola B.»
προς Βιτόρια 19/9
προς Μπουσάν 30/9
α. Μιλφροντ Χάβεν 12/10
ε. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
προς Ιντσόν 29/9
προς Πόρτ Σουάν 21/9
ε. Κονακρύ 8/9
προς Μπ. Χομίνι 6/10
ε. Μπουναβεντούρα 10/10
προς Κορέα 2/10
ναυπηγείται Ουλσάν
προς Γκέραλντον 2/10
ε. Κόμπε 14/10
προς Μαυρίκια 11/10
προς Σιγκαπούρη 5/10
ε. Ραβέννα 11/10
προς Λατάνια 4/10
επισκ. Λεμεσός 26/9
προς Σεπελιμα 31/8
ε. Τζέντα 17/9
ε. Σογιά Τερμινάλ 2/9
προς Άνω Ανατολή 30/9
α. Βανκούβερ 2/10

προς Παναμά 20/9
α. Κάλουντμπορκ 23/9
προς Σαν Αντόνιο 19/9
προς Ντόβερ 27/9
ε. Σαν Νικολας 13/10
προς Αλγερία 4/10
προς Γιοκοχάμα 23/9
α. Μασσαλά 2/9
προς ΗΠΑ 3/10
προς Σάντος 9/10
προς Βαλτιμόρη 4/10
δ. Ντόβερ 14/10
προς Λιβύη 3/10
προς Καέν 9/10
α. Ν. Ορλεάνη 6/9
προς Νταμμά 17/9
προς Μαντράς 22/9
α. Χόγκ Κόγκ 8/10
προς Άντβεντ Μπαϊ 2/10
προς Μπαγκόκ 15/10
προς Λόνος 12/9
α. Βανκούβερ 11/10
προς Κόπερ 10/10
προς Ντουμπάϊ 4/10
προς Γιοκοχάμα 2/10
προς Σουηδία 15/10
προς Κήλαγκ 12/9

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	23361
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (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

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΟ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟΜΑΡ	85	25525
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΓΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588

προς Χόγκ Κόγκ 7/10
α. Ντάρμπαν 4/10
προς Καρκαγιάν ντε Όρο 12/9
στο Μπουργκός 1/9
προς Πόρτο Καμπέλο 6/10
προς Νορβηγία 22/9
προς Χό Τσί Μίνχ Σιτυ 14/9
α. Βανκούβερ 3/10
ε. Σιγκαπούρη 8/10
προς Νταμμά 10/10
ε. Φουτζέια 27/9
προς Λούι Τερμινάλ 3/10
προς Κασσιούγκ 19/9
ε. Ντάρμπαν 12/9
προς Μαυρίκια Αϊλάντ 9510
προς Πόρτ Κέμπελ 1/10
προς Χάργκ 25/8
προς Βραζιλία 31/7
α. Τζουαίρα Τέρμ. 16/9
α. Ν. Ορλεάνη 4/10
α. Ν. Ορλεάνη 7/10

προς Λουσανά 25/7
προς Μαρακάιμπο 21/9
α. Κάρλετον 4/10
προς Άνω Ανατολή 13/10
προς Σουηδία 11/9
προς Μασσαλία 9/10
προς Λαύριο 23/9
α. Ν. Ορλεάνη 23/9
προς Ιαπωνία 20/9
προς Δ. ΗΠΑ 1/10
προς Ντάρμπαν 27/9
ε. Μπιζέρα 7/10
ε. Ιντσόν 9510
ε. Λος Άντζελες 11/10
ε. Νιούκαστλ 12/10
ε. Ν. Ορλεάνη 8510
ε. Σουίνουοικς 12/9
μετ. «Παραγκόν» (κ.)
προς Λούι Τερμινάλ 21/8
επισκ. Χόγκ Κόγκ 2/10
προς Χόγκ Κόγκ Άϊλαντ 19/6
ε. Γκνάνσκ 10/10
α. Ν. Ορλεάνη 2/10
προς Γκιρμπα 8/10
ε. Κάντα 1/9
ε. Μπουναβεντούρα 9/9
προς Ν. Κορέα 9510
προς Μπαγκόκ 4/10
α. Χόγκ Κόγκ 8/9
προς Ισραήλ 11/10
προς Χήλαγκ 15/9
ε. Μπαβανγκάρ 16/8
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Σαν Νικολας Μπαϊ 1/8
προς Μομπιλί 30/9
προς Μουρμάνσκ 10/10
προς Χοντίντα 29/7
προς Ουκρανία 2/10
προς Τάμα 12/9

α. Μπιλμπάο 11/10
α. Πενάγκ 14/9
προς Κόλπο ΗΠΑ 18/10
α. Χόγκ Κόγκ 15/10
προς Τούρμπο 11/10
ε. Γιοκοχάμα 11/10
ε. Ν. Ορλεάνη 1/10
προς Χο Τσί Μίνχ 23/8
πρ. «Al Majeed»
προς Τούαπε 23/9
προς Σ. Άνω Μπαϊ 9510
ε. Σαβάννα 4/10

α. Τζεμπέ Άλι 4/10
προς Βενεζουέλα 23/9
προς Κίνα 22/9
ε. Πόρτ Σάις 20/9
προς Οζάκα 29/9
προς Σιγκαπούρη 1/8
ε. Λος Άντζελες 10/10
αργεί Πειραιά
προς Πόρτ Σαίρ 11/10
προς Μπ. Αμάς 28/9
προς Γιοκοχάμα 4/10
προς Ρένι 15/10
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 5/10

προς Ιαπωνία 27/8
προς Μπ. Χομίνι 29/9
προς Κρήτη 29/9

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Βόλο 10/10	ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Θεσσαλονίκη 1/10	ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	72	126140	προς Μέγαρα 7/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	α. Πειραιά 29/9	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	76	12557	ε. Βομβάν 17/9
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς ΗΠΑ 8/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Γιαγκόν 3/9	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μπαγκόκ 28/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. Ορλεάνη 12/10	ΕΥΘΥΓΗΣ	73	10006	προς Νίκμητο 1/9
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Ταϊτόζα 11/10	ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Πασαδόγκουλα 29/9
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Ιαπωνία 16/9
ΒΟΛΤΑΣ (δ.)	72	1589	ε. Πειραιά 11/10	ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374	α. Ν. Ορλεάνη 18/9
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Κύμπε 13/10	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10986	α. Βομβάν 7/10
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Νιούκαστλ 3/10
				ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Αφρική 5/10
				ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Λιβύη 25/9
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Ιαπωνία 3/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Βανκούβερ 10/9	ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	ε. Σαν Φραντσκο 25/9
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	προς Ινδονησία 10/9	ΖΗΝΩ	81	23100	προς Τακμά 8/10
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Νοβορόσσκ 9/10	ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Γένοβα 10/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Τζιμπουτί 75/10	ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Χάιφα 12/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 11/10	ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Κήλας 30/9
ΓΙΑΓΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	δ. Γιβραλτάρ 5/10	ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Λος Άντζελες 6/10
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	προς Τζιμπουτί 9/10	ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Μπρισμπαϊν 11/10
				ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Γένοβα 13/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	στο Κατοανά 10/10	ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Χάιφα 12/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 23/9	ΖΙΝΙ	76	11348	προς Σαν Πέντρο 18/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΚ.	71	54996	προς Τάραντα 9/10	ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Μεξικό 24/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Ρότερνταμ 11/10	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Κουϊγκντάο 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/9	ΗΡΩ	76	17129	προς Φλάσινγκ 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Πόρτο Καμπέλλο 28/9	ΗΤΙΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	προς Τέξας 29/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Ν. Ορλεάνη 11/10	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Αρζου 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	προς Βενεζουέλα 2/10	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Σαλτανά Μπαϊ 10/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	ε. Βερακρούζ 22/9	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Ελλάδα 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	στο Μανζανίλο 9/10	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ναγκόγια 29/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΦΡΝΤ	72	12919	προς Βραζιλία 8/10	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	α. Ντάρμαν 6/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 12/9	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Αμπιτζάν 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Πόρτ Άλφρεντ 5/10	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Λίβερπουλ 3/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	προς Βενεζουέλα 1/10	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Νίκμητα 75/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Μάρκο 2/10	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Μπαχραϊν 22/5
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14687	α. Ν. Ορλεάνη 11/10	ΙΛΙΑΔ	73	121165	προς Σινγκαστλ 75/10
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 19/9	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθούλ 3/9
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά	ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς Κόντινεντ 8/10
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Ουλσάν 17/9	ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφο

ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.).	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.).	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.).	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.).	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΤ'Μ (δ.).	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.).	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	71	17355
ΚΩΣ (δ.).	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΝΤ.	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΝΙ (δ.).	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΟ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.).	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΥΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΙΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.).	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.).	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).	83	31951
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	4	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).	68	39530

προς Σιγκαπούρη 1/10	
προς Θεσσαλονίκη 10/10	
προς Χάμπτον 17/10	
προς Χόργκ 29/9	
προς Σιγκαπούρη 20/9	
προς Ρίγα 3/10	
προς Σιγκαπούρη 5/9	
προς Κεμπέ 2/10	
προς Πειραιά 2/10	
προς Ιταλία 3/10	
προς Θεσσαλονίκη 2/10	
προς Ες Σιντέρ 30/9	
προς Αυγούστα 13/10	
€ Σετομπάλ 11/10	
€ Πειραιά 18/9	
προς Γέλα 1/10	
προς Πόρτο Ρίκο 1/10	
επισκ. Τζέμπελ Άλι 14/10	
προς Χόργκ 22/9	
προς Μπετζάγια 3/10	
προς Ρότερνταμ 26/9	
α. Ταρρακόνια 5/10	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
προς Σιγκαπούρη 30/9	
α. Σαν Νικόλας 10/10	
€ Πρόβιντενς 9/10	
προς Ρίτσαρντ Μπεί 28/8	
€ Εσκράβος 29/9	
προς Πορτογαλία 11/10	
προς Μπονιάσα 30/9	
€ Σαν Νικόλας 13/10	

προς Ραμπίχ 9510	
προς Δρέπανον 12/10	
επισκ. Μπρεμερξόβεν 13/7	
προς Αλιβέρι 7/10	
προς Ιαπωνία 11/9	
α. Σιγκαπούρη 2/10	
στον Πειραιά 10/10	
στον Πειραιά 10/10	
στον Πειραιά 10/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 8/10	
€ Πειραιά 18/9	
προς Βομβάη 19/9	
προς Τζακάρτα 7510	
προς Πόρτο Καμπέλλο 4/10	
προς Μπουσάν 13/9	
προς Παρανάγουα 12/10	
α. Χόγκ Κόγκ 30/9	
προς Ταρρακόνια 959	
επισκ. Μπρεμερξόβεν 7/10	
€ Χόγκ Κόγκ 15/10	
αργεί Πειραιά	
στη Βασίρα	
προς Περσικό 30/9	
προς Μπαγκόκ 19/7	
προς Χάιφα 5/10	
α. Ίλιγκαν 10/10	
προς Χόγκ Κόγκ 11/10	
προς Βιστρέζο 3/10	
α. Αλεξάνδρεια 24/9	
α. Ν. Ορλεάνη 23/9	
€ Σιβετβέτσια 7/10	
προς Χόγκ Κόγκ 13/10	
προς Λονδίνο 17/10	
€ Ιντσόν 23/9	
προς Οδησσό 6510	
προς Σούδα Μπεί 10/10	
προς Υμουίντεν 7/10	
πρ. «Άλμα»	
€ Γκέμπερς 6510	
προς Μαπούτο 8/10	
€ Ρίο Χάινα 25/9	
α. Αμβούργου 16/10	
προς Παλάου Σαμπού 11/10	
προς Ν. Υόρκη 9510	
€ Σιγκαπούρη 2/10	
€ Ν. Μαγκαλόρ 2/8	
προς Αγ. Ευστάθιο 5/10	
α. Βανκούβερ 4/10	
προς Μουμπάσα 2/10	
α. Ν. Ορλεάνη 22/9	
α. Άκαμα 11/10	
προς Ουλάσν 12/9	
προς Γουάντα 15/9	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
€ Λίβερπουλ 12/10	
προς Βάλβις Μπεί 28/8	
€ Σιγκαπούρη 11/10	
προς Κασσιούγκ 23/9	
€ Πειραιά 29/9	
€ Σάο Σεμπαστιάο 6/10	
€ Τεργέστη 13/10	
προς Μπρίντζι 9510	
€ Λίβερπουλ 16/10	
προς Ελντόρα 9/10	
δ. Ντόβερ 8510	
α. Ν. Ορλεάνη 18/9	
€ Σαν Λορέντζο 2/10	
προς Σιγκαπούρη 14/10	
€ Ρουέν 28/9	
προς Χουέλαβα 8510	
€ Χάταινοχ 8510	
€ Κομά Μπεί 5/10	
€ Πειραιά 2/10	
προς Βερακρούζ 18/9	
€ Σαν Λορέντζο 6/10	
€ Νάπολη 6/10	
€ Φρεντερίγια 14/9	
πρ. «Γκόλντεν Χόουπ Ι»	
πρ. Τοκουγιάμα 12/9	
προς Θεσσαλονίκη 9510	

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ- ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Υ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ	74	28082
ΜΙΧΑΛΗ (δ.).	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΑΝ	61	963
ΜΠΑΟΥ 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
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.).	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	74	56980
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'Τ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.).	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΟΝΗ (δ.).	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.).	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.).	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126900
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	95859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.).	73	20768

προς Ρότερνταμ 2/10	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
€ Βερακρούζ 27/9	
α. Χιούστον 9/9	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
€ Ν. Ορλεάνη 1/10	
α. Κίγκστον 9/10	
προς Σουρινάμ 12/9	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς ΗΠΑ 11/10	
α. Ν. Ορλεάνη 3/10	
προς Νουακτσότ 27/9	
δ. Παναμά 2/10	
α. Ν. Ορλεάνη 5/10	
προς Μεξικό 21/9	
προς Σουρινάμ 30/9	
δ. Παναμά 7/10	
προς Δεμεράρα 19/9	
προς Ν. Ορλεάνη 24/9	
προς Πόρτο Κουετζάλ 27/9	
€ Ν. Ορλεάνη 10/10	
α. Παμαρίμπο 13/9	
€ Παμαρίμπο 22/9	
δ. Κων/πολη 10/10	
α. Λευασσό 29/9	
προς Τζέντα 10/10	
α. Τέξας Σίτυ 13/9	
προς Εύξεινο Πόντο 2/10	
δ. Κων/πολη 7/10	
προς Ν. Κορέα 27/9	
€ Γιούρπορτ 16/10	
€ Πειραιά 9/10	
€ Αμβούργου 13/10	
προς Ρίτσαρντ Μπεί 28/9	
προς Καναδά 28/9	
€ Πλόσε 18/9	
μετασκευάζεται Πειραιά	
€ Κασσιούγκ 26/9	
€ Σέτε 6/10	
προς Μπουσάν 6/10	
προς Πειραιά 3/10	
επωλήθη Κινέζους	

ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ	77	15480
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΡΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΟΣ	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
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΓ'Ε ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΑΔΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΥ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΗΛΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΔΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΙΚΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ ΠΙ	81	35522

προς Ντάρμπαν 8/9	
προς Μπινότι 6/10	
διαγράφεται	
προς Ελλάδα 24/8	
ε. Όκλαντ 13/10	
προς Μομπάσα 11/10	
α. Χόγκ Κόγκ 15/10	
προς Σαγκάη 11/9	
ε. Χιούστον 18/10	
στο 'Αϊόι 10/10	
προς Κόττα 13/10	
προς Κουσάντασι 12/10	
προς Ταϊβάν 20/7	
στο Ναντάλι 25/9	
ε. Βανκούβερ 10/10	
προς Γιάσου 10/10	
ε. Παράντιπ 6/10	
ε. Κεηπτόν 27/9	
α. Φλάσιγκ 28/9	
μετ. «Ανδρέας Ν» (μ.7	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/9	
προς Φος 30/9	
α. Κρίστιανσάντ 12/10	
ε. Σάντος 7/10	
προς Ζήμπραγκ 13/10	
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 18/9	
προς Σιάμ 7510	
προς Ραμπίλ 13/10	
ε. Πειραιά 7510	
προς Πειραιά 12/10	
προς Ιταλία 8/10	
ε. Σάντο Τόμας ντε καστίζα 11/10	
αργεί Πειραιά	
προς Ταϊβάν 10/9	
επισκ. Πειραιά 15/7	
προς Αμβέρσα 11/10	
προς Λουπ Τέρμιναλ 16/9	
ε. Χάλα 15/10	
προς Ταγκανρόγκ 7510	

προς Ρίο Γκράντε 7/10	
ε. Νιούκαστλ 4/10	
προς Πειραιά 12/10	
προς Πειραιά 6/10	
ε. Δαμιάττα 15/10	
προς Θεσσαλονίκη 11/10	
προς Άνκονα 13/10	
στο Ρίβερ Φάλλ 7510	
προς Νακόλα 26/9	
προς Ιαπωνία 6/10	
α. Χιούστον 10/10	
α.Βανκούβερ 7/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Πειραιά 17/9	
προς Ταϊβάν 10/10	
α. Πόρτ Τάμπος 9/10	
προς Μαλαισία 30/9	
προς Βραζιλία 11/10	
α. Άκαμπα 8/10	
στο Λομπό	
ε. Γκάσπε 7510	
προς Ρόττερνταμ 4/10	
προς Δρέπανον 8/10	
α. Ρας Τανούρα 16/9	
προς Ιαπωνία 26/9	
επισκ. Πειραιά 26/8	
προς Λα Γκούβρα 18/9	
προς Βαλπαράϊσο 7/10	
προς Νιουμίντσα 12/10	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Ουσλάν 2/10	
ε. Πειραιά 2/10	
προς Τάουνσβιλ 3/10	
στη Φουτζέιρα 28/9	
προς Νοβοροσίσκ 4/10	
προς Ρόττερνταμ 5/10	
προς Αλβέρτι 12/10	
α. Ν. Ορλεάνη 26/9	
προς Σούδα 12/10	
προς Θεσσαλονίκη 10/10	
προς Ραμπίλ 13/10	
προς Πειραιά 13/10	
ε. Πειραιά 11/9	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ινδία 4510	
μετ. «Lucky Star» (μ.)	
ε. Σαουθάμπτον 15/10	
ε. Καλλία 4/10	
προς Ινδία 13/9	
προς Περισκό 27/9	
προς Μπαγκόκ 29/9	
προς Ρωσία 12/8	
προς Μανίλα 23/9	
α. Ντουάλα 9/9	

προς Ρίο Γκράντε 7/10	
ε. Νιούκαστλ 4/10	
προς Πειραιά 12/10	
προς Πειραιά 6/10	
ε. Δαμιάττα 15/10	
προς Θεσσαλονίκη 11/10	
προς Άνκονα 13/10	
στο Ρίβερ Φάλλ 7510	
προς Νακόλα 26/9	
προς Ιαπωνία 6/10	
α. Χιούστον 10/10	
α.Βανκούβερ 7/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Πειραιά 17/9	
προς Ταϊβάν 10/10	
α. Πόρτ Τάμπος 9/10	
προς Μαλαισία 30/9	
προς Βραζιλία 11/10	
α. Άκαμπα 8/10	
στο Λομπό	
ε. Γκάσπε 7510	
προς Ρόττερνταμ 4/10	
προς Δρέπανον 8/10	
α. Ρας Τανούρα 16/9	
προς Ιαπωνία 26/9	
επισκ. Πειραιά 26/8	
προς Λα Γκούβρα 18/9	
προς Βαλπαράϊσο 7/10	
προς Νιουμίντσα 12/10	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Ουσλάν 2/10	
ε. Πειραιά 2/10	
προς Τάουνσβιλ 3/10	
στη Φουτζέιρα 28/9	
προς Νοβοροσίσκ 4/10	
προς Ρόττερνταμ 5/10	
προς Αλβέρτι 12/10	
α. Ν. Ορλεάνη 26/9	
προς Σούδα 12/10	
προς Θεσσαλονίκη 10/10	
προς Ραμπίλ 13/10	
προς Πειραιά 13/10	
ε. Πειραιά 11/9	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ινδία 4510	
μετ. «Lucky Star» (μ.)	
ε. Σαουθάμπτον 15/10	
ε. Καλλία 4/10	
προς Ινδία 13/9	
προς Περισκό 27/9	
προς Μπαγκόκ 29/9	
προς Ρωσία 12/8	
προς Μανίλα 23/9	
α. Ντουάλα 9/9	

ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	74	997
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΠΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΓΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	12222
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	15364
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	12	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΗΝΟΣ	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΣ	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 Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓ	74	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ Α'ΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ	73	62233

προς Λευκάδι 12/10
 προς Κολομβία 3/10
 προς Κόλα ΗΠΑ 30/8
 προς Ελλάδα 7/10
 α. Τσαραγκόνα 9/10
 α. Χιούστον 8/10
 πρ. «Blue Eyes I»
 προς Χούντ Πόιντ 12/10
 προ Αγκάδα 75/10
 προς Ελλάδα 14/10
 προς Βόλο 8/10
 προς Ν. Αφρική 8/10
 α. Χιούστον 11/10
 πρ. «Mulpha Tarah»
 προς Ντουμπάι 29/9
 προς Χάιφα 14/10
 ε. Χίο 9/10
 επισκ. Πειραιά 6/10
 ε. Λε Χάρβη 5/10
 ε. Σιγκαπούρη 9/9
 ε. Βαλπαράισο 23/9
 προς ΗΠΑ 10/10
 προς Ρωσία 14/9
 ε. Ντάρμπαν 95/10
 ε. Βανκούβερ 6/10
 αρχέι Πειραιά
 ΕΤΑ Μπρίξχαμ 18/10
 α. Ρίο Γκράντε 2/9
 πρ. «Maleson»
 προς Ταϊβάν 12/9
 προς Ουοέντο 1/10
 ε. Φόυνες 12/10
 προς Τζεμλίκ 10/10
 α. Βρέμη 12/10
 ε. Νάντη 75/10
 ε. Γόυνια 29/9
 ε. Αναπαφρέ 11/10
 προς Ντάρμπαν 3/10
 προς Βιχακαπάνταμ 95/10
 α. Τζούμα 13/9
 προς Καναδά 11/10
 ε. Πορμπαντάρ 9/9
 α. Πειραιά 2/10
 ε. Βουβή 5/10

ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΣ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584

προς Νάπολη 10/10
προς Μπορντό 9/10
ε. Ιτά 9510
α. Ρας Τανούρα 29/9
προς Σαβόνα 6/10
προς Γιάμπι 20/9
α. Ν. Ορλέαν 6/10
προς Νιγηρία 24/9
προς Βεντσπλις 11/10
προς Κίνα 26/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/9
προς Αγ. Πετρούπολη 15/8
προς Σιγκαπούρη 30/9
προς Τσιβάν 10/10
προς Τσουδάν 30/9
ΕΤΑ Κόρπους Κρίστι 1/10
προς Νοβοροσίσκ 5/10
προς Κόλπο ΗΠΑ 6/9
προς Λός Άντζελες 1/10

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

προς Μαυρίκιο 9/9
προς Ελλάδα 13/10
προς Πειραιά 23/9
επισκ. Πειραιά 7/9
α. Ν. Ορλέαν 12/10
ολική απώλεια
επισκ. Πειραιά 13/8
προς Βεγκάλη 1/10
προς Χοντίντα 16/9
προς Κασίμα 8/10
α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ε. Δεμεράρα 13/10
μεταφορές Περαϊκού
ε. Αίν Σούκνα 13/10
α. Σαν Νικόλας 18/9
α. Τσιβιταβέτσια 85/10
προς Γιανγκόν 10/8
προς Ν. Υόρκη 4/10



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.).....	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.).....	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.).....	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180
ΑΓΙΕΣ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΑ (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 ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΓΚΡΑΡ (κ.).....	75	43806
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 ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.).....	77	15592
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (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 ΣΤΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΓΓΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΓΓΛΑ.....	72	16235
ΑΓΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΓΝΗΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΓΡΗΝΣ ΝΤΑΓΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΓΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΓΡΟΣ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤΖΗΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).....	68	11023
ΑΙΤΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.).....	73	8681
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑΤΦ (μ.).....	71	24956
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.).....	75	93108

προς Ν. Αμερική 30/8
προς Μπορντό 10/8
ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 19/8
προς Πακιστάν 3/9
προς Μπιλμπάο 1/9
προς Βραζιλία 4/19
ε. Πειραιά 24/8
υπεστείλε ελληνική
ε. Πόρτο Ρίκο 26/8
προς Φλάσσινγκ 959
προς Ιταλία 9/9
προς Ιλιόεσκ 28/7
προς Πόρτ Εσκουίβελ 29/8
ε. Σαντακάν 30/8
ε. Μάντρε ντε Ντέους 2/9
ε. Λάγος 2/9
στη Μανίλα 11/8
προς Μαϊάμι 8/7
προς Μανζανίλο 29/8
προς Μεπελαγουάν 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. Ορλέαν 8/9
ε. Σαν Φραντσίσκο 3/9
ε. Πόρτο Κομπέλο 29/8
πρ. «Ανδρέα»
μετ. «Ατόπ» (ΑΒ)
προς Μίνα αλ Φαχάλ 7/9
προς Ομάν 30/8
προς Σιγκαπούρη 25/8
α. Μορμουγκά 7/9
προς Φουτζέιρα 31/8
προς Σιγκαπούρη 9/9
προς Γιβραλτάρ 8/9
προς Τάγκα 1/9
ε. Νταμμά 7/9
προς Τσιβάν 4/9
α. Τέξας Σιτυ 28/7
ε. Ν. Ορλέαν 4/9
μετ. «Μεντράφα Λίνκ» (μ.)
α. Ν. Ορλέαν 5/9
ε. Ρίο Ιανέιρο 28/8
προς Καραϊβική 27/8
προς Κορίντο 28/8
ε. Χιούστον 2/9
αργεί Λός Πάλας
προς Αφρική 29/8
προς Αυγουάστα 30/8
προς Γαλλία 9/9
προς Ασάμπ 9/9
πρ. «Μέγα Μπρήζ»
α. Βανκούβερ 7/8
προς Χάμπτον 5/9
προς Ρίο Γκράντε 9/9
αργεί Ραβέννα
α. Ν. Ορλέαν 2/9
α. Γιούροπορτ 1/9

ΑΛΒΙΟΝ I (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ I. (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
ΑΛΕΞΗ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (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
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΞ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (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
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N.(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
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581

προς Νοβοροσίσκ 31/8
προς Α. Πετρούπολη 30/8
ε. Λάγος 25/8
προς Βραζιλία 27/8
ε. Πόρτ Όκχα 7/9
μετ. «Cosmic»
α. Ν. Ορλέαν 1/8
στη Ραβέννα 11/6
προς Ρίο Γκράντε 1/9
προς Γερμανία 16/8
ε. Άντεν 25/8
ε. Χάμπτον 31/8
α. Άκαρπα 30/8
προς Προβιντένς 10/9
προς Μπαγιόν 27/8
προς Βρυτιό 23/8
προς Ιαπωνία 2/9
ε. Βαλτιμόρη 8/9
α. Φος 1/9
προς Βραζιλία 29/8
προς Ουαχόμα 1/9
α. Αμβούργο 9/9
ε. Ρότερνταμ 29/8
ε. Γουακαμάτσου 22/8
προς Κοπενχάγη 20/8
προς Τζόρτζ Λασφάρ 26/8
α. Χιούστον 3/9
ε. Τζέντα 4/8
προς Ιταλία 10/7
προς Μπόταν 7/8
προς Μομπάσα 5/8
προς Πάια 2/8
προς Κιμέ 2/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάρλεστον 19/7
προς Τζέντα 2/9
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 1/9
ε. Τζουαίμα Τέρμινταλ 6/9
προς Μανζανίλο 20/8
προς Ντουμπί 26/7
προς Νασσάου 4/9
προς Γαλλία 26/8
επισκ. Φλάσσινγκ 7/9
προς Σιγκαπούρη 1/9
προς Βομβάη 12/9
ε. Α. Πετρούπολη 11/8
προς Χουαλιέν 21/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 4/9
προς Ιαπωνία 4/8
προς Παρανόνουα 9/8
επιπλήθη αλλοδαπούς
προς Κόμπε 14/9
προς Ναγκόια 16/8
ε. Ρότερνταμ 9/9
α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9
ε. Ντάρ ες Σαλάου 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
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΩ (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 (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	12306
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
ΒΑΛΠΑΡΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΑΣ 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 Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΪ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΙΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΦΚΙΑ (ΚΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΙΟΣ II (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
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	1084
ΓΙΟΥΝΑΪ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897

ε. Ικόνιο 2/9	
ε. Βρήμη 8/9	
προς Ιταλία 9/9	
ε. Ρεσίφ 4/8	
προς Τουμπάρσο 16/8	
α. Λισαβόνα 7/9	
ε. Χοντίντα 28/8	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/8	
προς Σάντος 29/8	
α. Ρας Τανούρα 27/8	
προς Γκουαγιακούιλ 7/9	
προς Ρότερνταμ 27/8	
α. Λάγος 22/7	
προς Τζιμπουτί 14/8	
προς Μαλαισία 28/8	
α. Κεητάνου 24/8	
προς Γαλλία 7/9	
προς Σαγκάι 2/8	
πρ. «Veneta»	
προς Κόντινεντ 1/9	
προς Πόντα ντο Ούμπου 31/8	
υπέστειλε κυριακή	
επισκευές Μπρεμερχάβεν 29/5	
ε. Πειραιά 29/8	
προς Ίμινγκχαμ 11/8	
προς Λικάτα 31/8	
α. Βανκούβερ 7/7	
προς Μελβούρνη 1/9	
ε. Γιοχάννα 6/9	
ε. Φουτζέιρα 29/7	
ε. Κακινάδα 18/8	
πρ. «Nor Master»	
προς Άντεν 5/7	
ε. Κολόμπο 24/8	
προς Ντόρντρεχτ 10/9	
μετ. «Colmena» (ΑΒ)	
πρ. «Freedom»	
επιβλήθη	
προς Καλλάο 26/8	
προς Κόλπο ΗΠΑ 30/8	
ε. Οδισσά 26/8	
ε. Σαν Λορέντζο 31/8	
ε. Γκουαγιακούιλ 3/9	
προς Σηάτλ 1/9	
επισκ. Σιγκαπούρη 2/3	
προς Νικόσια 25/8	
μεταφορές Ινδονησίας	
προς Οδισσά 28/8	
στο Ρίτσαρντ Μπαϊ 21/8	
πρ. «Pacific Trader»	
επισκ. Αμβέρσα 5/9	
προς Ματάντα 1/9	
α. Ντάρμπαν 24/7	
προς Νοβοροσίσκ 4/9	
επισκ. Ρότερνταμ 4/8	
ε. Πειραιά 9/6	
μεταφορές Πάτρας	
προς Αγκόλα 25/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Νταρ ε Σαλάμ 25/8	
προς Χο Τσί Μινχ Σίτυ 26/7	
ε. Μανφρεντόνια 30/8	
προς Πόρτ Σουδάν 9/9	
προς Ινδονησία 24/8	
μεταφορές μεταφορές	
α. Αμβούργο 10/9	
προς Πόρτο Μιράντα 28/8	
ε. Μανφρεντόνια 31/8	
προς Οκρίδα 20/7	
προς Μπέιρα 19/8	
προς Ινδία 19/7	
προς Ελλάδα 30/8	
προς Ζανζιμπάρ 31/8	
προς Καρατί 19/8	
ε. Σιγκαπούρη 5/9	
προς Βραζιλία 3/9	
προς Λάγος 3/9	
προς Σαμαρίντα 21/8	
προς Αμπζάν 17/7	
ε. Πειραιά 1/9	
ε. Κάντλα 26/8	
προς Κασσιούγκ 22/8	
προς Ντακάρ 8/9	
α. Αλεξάνδρεια 7/9	
προς Αμβέρσα 1/9	
ε. Ελσινόρη 7/9	
προς Κόντινεντ 28/8	
προς Κουά Ιμπάτε Τέρμιναλ 23/8	
προς Σαλέρνα 28/8	
στον Πειραιά 18/6	
προς Πόρτ Καμπελλο 1/6	
στον Περσικό 9/1/1991	
επισκ. Πειραιά 12/6	
προς Βιαντίνα 22/7	
προς Σενζάκι 30/8	
ε. Βιζακαστανάμ 24/7	
προς Νταμνάρ 22/8	
ε. Μπάγια Μπάλντα 3/9	
αγορά από αλλοδαπούς	
πρ. «Almirante Storni»	
πρ. «Ivo Vojnovic»	
προς Βιαντίνα 23/8	
προς Άχαμα 8/9	
ε. Θεσσαλονίκη 26/6	
ε. Πάτρα 28/8	
ε. Τζέντα 15/8	
ε. Τσιότσια 26/8	
ε. Ιντσόν 31/8	
προς Κόλπο ΗΠΑ 1/9	
ε. Ν. Ορλεάνη 15/8	
ε. Κοντονώ 26/8	
ε. Χάμπερν 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 ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣ (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
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΥ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕΪΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ II. (π.)	75	164717
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΪΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (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
ΔΙΜΙΝΗ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑΪΤΟΝΗΡ (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
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΡΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (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 ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155

ε. Χιούστον 7/8
 ε. Λα Γκουλιέτ 6/9
 προς Σαλβαντόρ 30/8
 ε. Λάρνακα 8/9
 προς Φουτζέιρα 31/8
 προς Σιγκαπούρη 20/8
 προς Λίβερπουλ 9/9
 προς Α. Ανατολή 4/9
 ε. Λάρνακα 10/9
 προς Αθήνα 20/8
 α. Φουτζέιρα 29/8
 α. Χόγκ Κόγκ 9/8
 α. Ρας Τανούρα 28/8
 προς Τζέμπελ Άλι 31/8
 προς Μπριντζί 10/9
 προς Θεσσαλονίκη 27/8
 προς Ν. Αφρική 31/8
 προς Κίνα 10/7
 προς Χόγκ 23/8
 α. Ντάρμπαν 8/9
 α. Άχαμα 28/8
 προς Ασσάμ 4/9
 προς Ινδονησία 13/8
 ε. Βανκούβερ 12/8
 προς Ν. Κορέα 4/8.

προς Πειραιά 26/8
 ε. Βερακρούζ 20/7
 ε. Μπουεναβεντούρα 5/9
 μετ. «Seamaster M.» (κ. 7
 α. Ν. Ορλεάν 6/9
 α. Ν. Ορλεάνη 15/8
 ε. Ρινγκά 7/9
 α. Άχαμα 7/9
 ε. Ν. Ορλεάν 2/9
 προς Ρίο Γράντε 25/8

προς Μπείρα 30/8
 προς Σ. Τζών 13/8
 ύψωσε ελληνική
 ε. Ν. Ορλεάν 31/8
 μετ. «Ναυηγέιτορ Δ.» (κ.)
 μετ. «Μεσίστρια» (ε.)
 ύψωσε ελληνική
 ε. Ραβέννα 10/9
 προς Λος Άντζελες 9/9
 προς Α. Πετρούπολη 8/8
 ε. Σαβάννα 9/8
 προς Νιγηρία 7/9
 προς Καλλάο 4/9
 προς Φουτζέιρα 1/8
 επισκ. Πειραιά 15/7
 προς Γκουανιακούιλ 30/8
 προς Αθήνα 7/8
 προς Ογουέντο 4/8
 προς Μπαγκκόγκ 21/8
 ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/9
 προς Μπαντάρ Αμπάς 20/8

α. Αλεξάνδρεια 2/9
 ε. Υμουίντεν 10/9
 διάλυση Κίνα
 α. Ν. Ορλεάν 21/8
 κ. Α. Πετρούπολη 11/7
 προς Μαλαισία 6/9
 ε. Αλεξάνδρεια 6/9
 ε. Ρίο Ιανέιρο 3/9
 προς Μπόννου 31/5
 α. Κολόμπο 30/7
 στο Λάγος 10/9
 ε. Σέμπου 21/8
 προς Ογουέντο 21/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 19/8
 προς Τέμα 10/9
 προς Βιετνάμ 1/9
 ε. Άντεν 29/8
 προς Σαν Αντόνιο 29/8
 μετ. «HamBay» (Ονέ.)
 προς Ισπανία 28/8
 ε. Σιγκαπούρη 5/9
 προς Αμβέρσα 31/8

ε. Σάρροχ 16/8
 εταφορές Περσικού
 προς Λουάντα 25/7
 προς Σιγκαπούρη 29/8
 ε. Ασντοντ 1/9
 προς Νοβοροσίσκ 20/8
 προς Ταλίν 30/8
 προς Πόρτ Καμπέλο 29/8
 Κωνσταντίνα 8/9
 προς Πολωνία 4/9
 τη Λας Πάλλμας 9/5/91
 Ρας Ιανουάρι 28/8
 Φουτζέιρα 24/8
 Γιούροπορτ 9/9
 ισκ. Ντουμπάι 2/9
 Τζουαίμα Τέρμιναλ 10/7
 Ν. Ορλεάν 2/9
 προς Σιγκαπούρη 21/8
 Ν. Ορλεάν 24/8
 ισκ. Ντουμπάι 20/5

Φουτζέιρα 17/7

προς Κίνα 2/9
 προς Κορέα 10/8
 προς Σιράφα 22/8
 Σιγκαπούρη 28/8
 Τεργέστη 24/8
 προς Ρας Λανούφ 30/8
 προς Μανίλα 22/7
 προς Ισλάν 23/7

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Λάγος 5/9	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Ιαπωνία 20/7
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	προς Τουρκία 8/9	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	πρ. «Castillo de Javier»
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274	προς Ινδία 14/8	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Ορλεάνη 20/8
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	προς Κίνα 9/8	ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΣ (π.)	(1)	1658	α. Λας Πάλαμας 24/8
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	πρ. «Paulina in»	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	α. Λάγος 28/8
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	προς Βελγία 4/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			α. Λυανιουγκάκ 24/8
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	προς Ν. Κορέα 11/7	(Μ.)	67	16098	α. Σαν Λορέντζο 6/9
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Μπ. Αίρες 20/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Σαλντάν Μπ. 22/8
ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	δ. Παναμά 5/9	ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	προς Τακόμα 27/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	68	35487	α. Σαν Λορέντζο 1/9	ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	προς Βέντοπιλς 11/9
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	προς Σαγκάη 30/8	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	α. Καραϊσί 7/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	α. Ν. Ορλεάνη 29/7	ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	α. Πειραιά 25/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ινδία 18/8	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Νιγηρία 31/8	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Ινδία 29/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Τζέντα 31/8	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	α. Νουέβα Παλμίρα 2/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	πρ. «Ελλην»	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	προς Κεμπέκ 12/9
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	α. Κάντλα 12/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Ντάρμπαρν 29/8
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙ'Β (κ.)	68	15952	α. Μπίεντι 17/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Βραζιλία 55/9
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	προς Λέγκχορν 30/8
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Μομπάσα 18/8	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	προς Μπαχαράιν 29/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	αργεί Ντάρμπαρν	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	προς Βέντοπιλς 8/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αναμένει Φουτζέιρα 15/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Τσιταγκάκ 30/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Μολφέτα 2/9	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	προς Α. Πετρούπολη 23/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	προς Σάφι 3/9	ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	προς Αλγέρι 25/8	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	ύψωση Παναμαϊκή
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641	α. Λισσαβώνα 5/9	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	α. Κωνσταντίνος 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	προς Σάρζα 5/9	ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	α. Μάλαγα 25/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Σαλέρο 3/9	ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	α. Λάρνακα 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Βιτόρια 2/9	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	α. Κοντούμπινα 19/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς Κρότωνα 19/8	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Περισκέ 2/9
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Νίγκμπο 5/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Αβάνα 15/7
ΕΥΒΟΓ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Κοπέρ 4/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	α. Πειραιά 16/8
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	α. Λος Άντζελες 5/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Μορμουγκάδο 19/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Τακοράντι 2/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Γκρήνορ 9/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	α. Παραντίπ 1/9
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Φουκουόκα 9/8	ΚΑΤΥΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	βυθίσθηκε Μαπούτο 26/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Ν. Ορλεάνη 4/9	ΚΑΤΥΝΑ V (κ.)	74	26316	επισκ. Γιούροπορτ 11/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	α. Πόρσγκρουπ 29/8	ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	προς Μαρσιούπολ 5/9
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	πρ. Χοντίντα 26/8	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	πρ. Βιτόρια 23/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Λίρκεν 29/8	ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χοντίντα 2/9
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάνη 1/7	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	πρ. Τζέντα 6/9
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Μπαγκόκ 3/8	ΚΕΙ'Π ΝΟΡΦ (κ.)	71	41565	α. Ν. Τουρκία 5/9
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	πρ. ΝΑ Αφρική 22/8	ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 26/8
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρ. Φουτζέιρα 28/6	ΚΕΝ Α'Γ'ΛΑΝΤ	81	9909	πρ. Νάγκονα 21/8
ΖΕΑ (π.)	69	48154	α. Πειραιά 9/8	ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929	πρ. Άκαμα 28/8
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Κονακρύ 31/7	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρ. Ινδονησία 21/8
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκια (αποθήκη)	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	πρ. Λέγκχορν 27/8
ΗΒΗ	79	16379	πρ. Αλγέρι 22/8	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. Ελλάδα 23/8
ΗΡΑ *	79	16390	α. Μόγκλα 27/8	ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	α. Θεσσαλονίκη 13/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρ. Πόρτ Σουδάν 231/7	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Νευρούτ Μπ. 20/8
ΗΤ ΛΑ'Τ (Μηχ.)	73	7348	α. Κόμπε 8/9	ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878	α. Κεπτάου 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	πρ. Λουάντα 20/8	ΚΙΓΚ ΣΕΙ'ΛΟΡ (π.)	76	20486	στο Μπαντάρ Χομείνι 20/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βαϊώρα	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	πρ. Σαζέρνα 17/8
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	α. Αμβέρσα 2/9	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	μεταφορές Γ. Γουινέας
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72		στο Μάρασαοκ 1/6	ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	α. Τζιμπουτί 21/8
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Ρότερνταμ 4/9	ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	πρ. Κόλομ ΝΠΑ 1/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρ. Α. Πετρούπολη 9/8	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρ. Καλλάο 5/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	πρ. Θέουτα 10/9	ΚΙΤΣΑ (κ.) *	76	24800	πρ. Τζακάρτα 28/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	πρ. Νιγηρία 4/9	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	α. Δουνκέρη 3/9	ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. κελ.)	72	2934	α. Πειραιά 19/3	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	α. Σιγκαπούρη 20/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	στον Πειραιά 15/7	(Μηχ.)	78	13899	πρ. Μπαντάρ Αμπάς 18/8
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	α. Αγαδία 5/9	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑ'Γ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407	πρ. Σ. Τζών 8/9
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	επισκ. Πειραιά 15/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	πρ. Μπουσάν 3/9
ΘΗΤΑ ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.)	76	20572	πρ. «Green King»	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. Λατβία 11/8
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	πρ. Ν. Αφρική 17/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρ. Τογιάμα 7/9
ΙΑΩΝ (κ.)	73	17846	α. Α. Πετρούπολη 13/7	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ			
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρ. Αργεντινή 18/8	(Ν.Μ.)	74	82786	πρ. Τσίμα 29/8
ΙΛΙΑΧΟΣ	73	25045	α. Τζ. Νεχρό 17/8	ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΥΖ (Ν.Μ.)	73	120734	πρ. Κουανγινάκ 19/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	πρ. Σιγκαπούρη 10/4	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Βηρυτό 6/9
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρ. Κουσίρο 29/8	ΚΟΝΑΔΩΡ (δ.)	80	26976	α. Λίβερπουλ 9/9
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	α. Ν. Ορλεάνη 5/8	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρ. Φατέχ Τέρμιναλ 24/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. Ιαπωνία 28/8	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Τζέντα 27/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρ. Βανκούβερ 28/8	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	α. Πειραιά 6/8
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	πρ. Αλεξάνδρεια 7/9	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρ. Ασάμ 1/9
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρ. Βανκούβερ 29/8	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Μπουεναβεντούρα 26/8
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	α. Τζιμπουτί 2/9	ΚΟΡΝΗΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	α. Χιόστον 5/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	πρ. Ντάρμπαρν 27/8	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Πειραιά 10/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	πρ. Ουλασάν 24/6	ΚΟΡΝΙΣ II (κ.)	77	15043	α. Βιτόρια 31/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	α. Χιόστον 3/9	ΚΟΥΡΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρ. Πόρτ Χέντλαντ 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	πρ. Τζακάρτα 1/9	ΚΟΥΜΑΝ I (κ.)	77	14186	α. Νταμράμ 27/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	πρ. ΗΠΑ 3/7	ΚΟΥΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Παντάκ 27/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙ'ΛΟΡ (π.)	69	173272	πρ. Θεσσαλονίκη 24/8	ΚΟΥΜΑΝ (κ.)	82	23247	α. Μακίο 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρ. Ντουμπάι 26/8	ΚΟΥΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	πρ. Ντουμπάι 27/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	πρ. «Jena»	ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.) *	75	16221	πρ. Μπότανου Μπαϊ 2/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	79	15979	α. Ρότερνταμ 2/9	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	πρ. Λικάτα 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	πρ. Ιαπωνία 24/8	ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.) *	75	16221	πρ. Ν. Πάμουθ 7/9
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (δ.π.)	75	7297	πρ. Καρταγένα 6/9	ΚΟΥΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	επισκευές Αλγκεθίρας 14/9
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	επισκ. Πειραιά 1/6	ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Βανκούβερ 31/7
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	πρ. Μπουναβεντούρα	ΚΡΕΙ'Ν (κ.)	76	20355	πρ. Μπελίζ Σιτ 31/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρ. Βαρκελώνη 11/9	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	πρ. Φουτζέιρα 27/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Λος Άντζελες 3/9	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Βιτόρια 22/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρ. Βραζιλία 27/8	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	πρ. Τραμαντάι 3/9
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρ. Μπαγκλάντες 2/9	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16800	α. Ρινέκα 4/9
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρ. Κίνα 20/8	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	πρ. Ρότερνταμ 7/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Δαμιάττα 9/9	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	α. Λεμεσός 10/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. Μπαγκόκ 28/8	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	πρ. Ιράν 26/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944		ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	α. Ν. Μαγκαλόρ 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρ. «Ν. Μερόνη»
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	α. Τζέντα 21/8
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	πρ. Οδησσός 7/9
				ΚΩΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	πρ. Μαρακάιμπο 20/8
				ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
				ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Όνδ.)	62	2201	α. Ταμπόκο 7/9
							πρ. Πειραιά 29/8
CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086	πρ. Βάλβις Μπαϊ 9/9	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρ. Τρίπολη 27/8
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	πρ. Νακάλα 4/9	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	πρ. Πιομπίνο 31/8
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	πρ. «Brasilia»	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	α. Φάλλουθ 5/8
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΡΑΣ (μ.)	92	16145	πρ. «Fetesti»				
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	1171	πρ. Κάντλα 26/8				
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	πρ. Ινδία 29/7				
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	πρ. Α. Ήρι 31/8				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	πρ. Δ. Αφρική 28/8				
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπριντζί				
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	α. Ν. Ορλεάνη 7/9				
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρ. Πόρτο Μολιβάρ 3/9				

ΛΑΚΥ (Μηχ.)*	68	8135	προς Αρμούδες 4/6
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	προς Παναμά 5/9
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Ντουλούθ 28/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Αντοφαγκάτα 9/9
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	α. Ντάρμαν 8/9
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	διανόμηση
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	ε. Μομπάσα 29/8
ΛΑΣΙΑ (μ.)	75	16191	προς Μπέρτα 5/9
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	προς Πειραιά 4/9
ΛΕΙΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	α. Ν. Ορλέαν 21/7
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	προς Ταραγκάνα 1/9
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	α. Χιούστον 28/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Ντάρ ες Σαλδμ 4/9
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	προς Ρίταρντ Μπρί 31/8
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	προς Γκούαντα 1/9
ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	79	10354	προς Μασσαλία 22/8
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	ε. Οδησσό 2258
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	προς Ιζαμπέλ 26/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	προς Ντουμπό 18/6
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	προς Παναμά 28/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	ε. Οζάκα 31/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Της 10/9
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Κωνσταντίν 5/9
ΛΙΜΠΑΡ Ι. (μ.)	88	12735	προς Βομβά 25/8
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Νοβοροσσκ 6/7
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Χο Τσι Μινχ Σιτ 25/8
ΛΙΝΚΑ (Ου.)	74	1490	προς Χαλκίδα 4/9
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766	ε. Βομβά 9/9
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μπουσάν 27/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Σαν Φραντσκο 3/9
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Χάμπτον 4/7
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	ε. Φουτζέιρα 3/5
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	α. Βενετία 1/9
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	προς Ασταμπούλα 22/7
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Βιζακαπαντά 1/9
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Ντάρ ες Σαλδμ 26/8
MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958	πρ. «Wind Trader»
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	προς Μοντόρ 10/9
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	ε. Γένοβα 31/8
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	ε. Γκίμπερ 5/9
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745	α. Ν. Ορλέαν 4/9
ΜΑΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047	α. Λας Πάλμος 22/7
ΜΑΪΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Π. Μωχ. μιν Κασίμ 24/7
ΜΑΪΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Δακά 4/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	πρ. «Άγιος Ιωάννης»
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	επισκευές Πειραιά 24/4
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427	προς Ρότερνταμ 29/8
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	ε. Γκντάνσκ 31/8
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	ε. Πόρτ Κέλαγκ 7/9
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Μόντρεαλ 31/8
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	ε. Πειραιά 2/8
ΜΑΟΥΝΤ ΕΪΣ (π.)	84	6687	ε. Σακά 2/8
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Ταμπίκο 5/6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	προς Βιτόρια 10/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	ε. Ντουάλα 1/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Μαντράς 18/8
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Σάντος 2/9
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	α. Κωνσταντίν 3/9
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Τέμα 19/8
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 30/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς Μεξικό 31/8
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	ε. Σιλκπ 24/8
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	προς Τρίπολη 24/8
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ιταλία 27/8
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177	πρ. «Merchant Pilot»
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	ε. Σεπετίμα 2/9
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221	αργή Πειραιά
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	προς Σάντος 1/9
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	ε. Σάο Σεμπασιάν 19/7
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Κίνα 25/8
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Ν. Κορέα 15/8
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	ε. Σαν Λορέντζο 4/9
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Κούβα 5/8
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς Τουάπσε 17/8
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	προς Σεβίλλια 5/9
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	προς Αμπτιζάν 29/8
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Μανζιόλο 22/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβά 9/8
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ντάρμαν 16/8
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718	διόλυση Κίνα
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	προς Χάργκ 'Αϊλαντ 18/6
ΜΑΥΡΩΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623	α. Κοβίν 31/8
ΜΑΥ'ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	προς Κίνα 7/9
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250	ε. Ροζέριο 4/9
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788	προς Βουλγαρία 12/9
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	προς Βιτόρια 13/8
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081	ε. Βιζακαπαντά 10/8
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373	ε. Α. Πετρούπολη 21/8
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962	προς Σιράχο 27/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Μπουρμόν 1/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλέαν 3/9
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501	προς Πειραιά 11/9
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Ν. Αφρική 23/8
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Κατάκωλο 30/8
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Μαπούτο 9/8
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	προς Κασίμα 5/9
ΜΙΑΤΑ (μ.)	69	20001	στην Ιντσόν 10/9
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967	α. Λάγος 31/7
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	α. Ν. Ορλέαν 29/8
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313	αργή Πειραιά
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.7)	73	10227	προς Φιλιππίνες 30/8
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	ε. Ίμνιγκχαμ 29/8
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Ν. Αμερική 4/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Ντάρμαν 22/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Καρταγένα 21/8
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971	δ. Παναμά 4/7
ΜΟΥΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Σιλκπ 27/8
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	προς ΗΠΑ 31/8
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812	αργή Κολούμπια

ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	προς Σιλκπ 28/8
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414	επισκ. Μπρεμερχάβεν 26/5
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Κορούνα 26/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάνκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391	ε. Πειραιά 4/8
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Οδησσό 6/8
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Αμβέρσα 31/8
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Α. Πετρούπολη 10/9
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ' (μ.)	71	15954	προς Ινδία 25/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Μαρίνα ντι Καράρα 1/9
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	προς Σαγκάη 27/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΡΟ'ΥΣ (δ.κ.)	75	6764	προς Φρεντερίτα 5/9
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	ε. Ν. Ορλέαν 28/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991	α. Λορέ 30/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	προς Μαδρίδα 9/9
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	προς Χερσώνα 9/9
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	ε. Πειραιά 15/7
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	προς Κριστομάλ 19/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671	αργή Πειραιά
ΜΠΟΥΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	προς Πασίρ Γκουντάγκ 30/8
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΤΡΕΣ (π.)	71	9603	αργή Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Ιταλία 8/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λβ.)	73	31861	προς ΗΠΑ 11/8
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μπέρτα 15/8
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόννυ 12/8
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Βοστώνη 1/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κόμπας Φήλντ (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981	α. Φουτζέιρα 14/8
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506	προς Ισπανία 4/9
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	προς Πειραιά 9/9
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670	προς Ορντόζ 10/9
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982	προς Κόβι 10/7
ΝΑΓ'Α (κ.)	70	9069	πρ. Μπουργκάς 559
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841	προς Σάντος 27/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρ. Ν. Ορλέαν 1/9
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Γκάλιτς 8/9
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	πρ. Μπαγκκόκ 12/8
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	α. Ν. Ορλέαν 12/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	ε. Πειραιά 16/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	πρ. Μπαλμπόνα 30/8
ΝΕΚΡΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291	πρ. «Νόσος Πράνι»
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλος
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Σ. Τζών 6/9
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226	πρ. Λέγκχορν 1/9
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518	πρ. Τουρκία 26/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	ε. Κόρινθο 29/8
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414	πρ. Σεβέν Άϊλαντ 29/8
ΝΕΤΟΥΟΥΟΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785	επισκ. Μπρεμερχάβεν 14/6
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρ. Κλαϊπέδα 28/6
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	πρ. Χιούστον 9/8
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	πρ. Βραζιλία 3/8
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	πρ. Οζάκα 17/8
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	πρ. «Αλεξάνδρος Ντάρικ»
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	πρ. Πόιντς Λίσα 27/8
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	πρ. Τζέντα 24/8
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198	α. Γιβραλτάρ 24/8
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462	πρ. Μπ. Αμπάς 16/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	α. Τέζας Σιτ 28/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρ. Ν. Αφρική 9/8
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λάγος 23/7
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	ε. Καβάλα 19/8
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	πρ. Μπαγκκόκ 23/7
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/9
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	πρ. Σιγκαπούρη 15/8
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	ε. Τέμα 6/9
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	πρ. Καστέλλαν 5/9
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	αναμένει Φουτζέιρα 18/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	α. Κόρκ 4/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	διόλυση Ινδία
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρ. Γκρεσί 29/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Γκράντ Καυμάν 4/9
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Μαύι 6/9
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	πρ. Μαριουπόλ 9/9
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	πρ. Μίρι 23/8
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414	επισκ. Μπρεμερχάβεν 1/6
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773	πρ. Γιοχόχαμ 31/8
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450	μετ. «Ντάιμοντ Η.» (κ.)
ΝΤΑΪΑΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΝΤΑΪΑΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρ. Ρότερνταμ 2/8
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργή Πειραιά
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	ε. Άμστερνταμ 8/9
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320	πρ. «Alpha Flame»
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ	75	35764	ε. Οδησσό 5/8
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	ε. Οδησσό 4/8
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	πρ. Μπαγκκόκ 23/8
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Μαντράς 10/8
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργή Πειραιά
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Πόρτλαντ 26/7
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρ. Μοντεβιδέο 6/9
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρ. Φλάσινγκ 11/9
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Βαρκελώνη 3/9
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985	α. Αλεξάνδρεια 14/8
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	πρ. Βραζιλία 23/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879	πρ. Πόρτ Καρτίερ 3/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σόγιο Τέρμιναλ 28/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400	πρ. Νιγηρία 2/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	πρ. Χάργκ 1/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεταγωγικές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργή Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 25/8
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	ε. Ρουέν 10/9
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 29/8
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824	ε. Ταϊκόνγκ 3/9
ΟΠΤΑΣΙΑ (δ.μ.)	68	10973	ε. Πειραιά 18/7
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρ. Ζέιτ Μπ. 7/9

ΟΡΙΖΩΝ (κ.).....	72	4503	προς Ιταλία 31/8	ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ.....	69	9716	αργεί Πειραιά
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.).....	69	1924	€ Σαγκούντα 27/8	ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.).....	76	14760	€ Πειραιά 24/8
ΟΡΚΑ (Α.Β.).....	75	1999	προς Μίζουράτα 25/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.).....	79	8680	προς Σαγκάη 23/8
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.).....	69	35.284	προς Ν. Ορλέανη 28/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).....	75	6016	προς Αμβούργο 11/9
ΟΡΦΕΑΣ (κ.).....	73	64335	προς Βαλτιμόρη 3/9	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.).....	65	8021	€ Πειραιά 15/7
ΟΡΦΕΑΣ ΒΟ'ΙΣ (π.).....	69	11434	επιπλήθη	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).....	73	8405	€ Λουάντα 27/8
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.).....	71	13459	α. Οδησσό 20/8	ΡΙΖΑΛ (κ.).....	77	39562	α. Βανκούβερ 4/9
ΟΣΕΑΝ ΔΕ'Ι'Κ (κ.).....	76	12443	προς Μπέρτα 2/9	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	72	9810	μετ. «Κοράλ» (κ.)
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.).....	70	5480	προς Αφρική 5/9	ΡΟΖΑ Κ. (Ον.).....	77	10409	προς Σορόγκ 20/8
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.).....	79	3818	€ Γέλα 4/9	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).....	65	1600	προς Κουελμείν 6/8
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ.....	84	13852	αναμένει Φουτζέρι 15/4	ΡΟΜΙΝΑ (μ.).....	71	71877	προς Μαλασία 10/8
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).....	69	9627	€ Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 29/8	ΡΟΟΥΖ (δ. «Ονδ.».....	75	9702	προς Κούβα 6/9
ΟΥΡΙΟΣ (κ.).....	73	15391	προς Μαρόκο 7/9	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).....	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΑΛΗΓΚΑ (κ.).....	79	9427	προς Βάλβις Μπαί 2/9	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.).....	67	37625	€ Αίν Σούκνα 29/8
ΠΑΛΜΑ (κ.).....	72	15581	€ Αμβούργο 6/9	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).....	69	38714	α. Ρίο Ιανέιρο 12/8
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.).....	74	35101	€ Ν. Ορλέανη 30/8	ΡΩΜΙΟΣ (κ.).....	73	22626	α. Κεπητάουν 28/8
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ				ΡΩΜΙΟΣ (κ.).....	68	1589	προς Αμβέρσα 2/9
(Μηχ.).....	71	9466	ολική απώλεια	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).....	65	20002	€ Σαγκάη 10/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.).....	74	3759	€ Ντουάλα 1/9	Σ. ΚΩΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.).....	72	30778	προς Βέλγιο 22/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-				ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).....	71	128929	στο Χάρκιν
ΤΗΣ (κ.).....	71	41961	προς Βαλτιμόρη 28/8	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).....	74	25765	στο Βέντσπιλ 8/9
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).....	75	8826	προς Κούβα 21/8	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.).....	74	151221	επισκ. Τζέμπελ Αλί 26/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).....	72	44140	προς Κίνα 26/6	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.).....	74	25765	προς Πειραιά 5/9
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.).....	73	53326	προς Γιβραλτάρ 12/8	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	73	8734	προς Νικολάγιεφ 9/9
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.).....	79	9236	επιπλήθη Έλληνες	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).....	77	19199	προς Χόγκ Κόγκ 4/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.).....	78	17807	προς Χουέιβα 28/8	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).....	76	2144	€ Καστελλαμόρε 4/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).....	77	10076	προς Κάρτσι 9/9	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).....	75	29068	€ Φεντερίσια 1/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	78	10113	προς Σάντος 22/8	ΣΑΝ ΙΙ (π.).....	75	14523	προς Αμστερνταμ 25/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).....	70	16128	€ Λας Πάλλας 1/9	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.).....	69	9584	προς Κοτονού 4/9
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.).....	73	79422	προς Βραζιλία 26/8	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).....	66	3314	επιπλήθη
ΠΑΝΤΙΑΣ.....	84	21426	€ Μαντρός 18/8	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.).....	70	11122	προς Μπαγκόγκ 8/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.).....	72	8939	επισκ. Γκντάνσκ 13/7	ΣΑΝΤΡΑ'ΙΣ (κ.).....	71	13575	€ Σιγκαπούρη 2/9
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.).....	78	7623	α. Χόγκ Κόγκ 8/9	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.).....	83	8739	προς Μοντεβιδέο 3/9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	78	4006	προς Πειραιά 2/9	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.).....	70	11329	€ Κωνσταντίντζα 24/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.).....	77	23910	α. Ρεϊνόν 14/8	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).....	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοσταγκανέμ
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.).....	70	11489	προς Τζέντα 28/8	ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.).....	75	12322	προς Ισμπέλ 28/7
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).....	69	1971	προς Ολλανδία 5/9	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).....	74	12498	€ Βομβάη 9/9
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ.....	84	22100	προς Βανκούβερ 7/9	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.).....	74	10761	προς Πόρτ Σουδάν 12/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.).....	74	16388	€ Ρίβα 17/6	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.).....	71	43867	προς ΗΠΑ 27/8
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.).....	86	14319	προς Πόρτ Χάρκουρτ 24/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ			προς Τουρκία 9/5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ.).....	71	2995	στον Κρότωνα 24/4	(δ.π.).....	84	3793	επιπλήθη
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).....	69	9907	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 29/8	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.).....	72	14095	€ Νταμάμ 7/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).....	77	36411	προς Ν. Κορέα 19/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....	86	15933	προς Κοκόλα 29/8
ΠΕΛΑΤ'ΝΕΡ (κ.).....	70	4095	προς Πειραιά 31/8	ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.).....	80	17798	προς Σιγκαπούρη 26/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).....	77	21666	προς Ιταλία 15/8	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.).....	75	117143	προς Ρότερνταμ 13/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).....	71	104253	α. Ρας Τανούρα 25/8	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).....	73	8917	προς Πέσσο 1/9
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.).....	70	4095	προς Θεσσαλονίκη 10/9	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.).....	72	1547	ύψωσε σημαία Μάλτας
				ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.).....	75	18837	προς Αβάνα 3/9
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.).....	78	11431	€ Βαλέντσια 1/9	ΣΕΝΤΟΙΑ (κ.).....	75	15684	€ Σαν Λορέντζο 6/9
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.).....	73	4551	€ Ν. Ορλέανη 3/9	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.).....	80	31262	προς Νταμάμ 13/6
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.).....	74	16249	€ Λα Παλις 10/9	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.).....	67	8932	προς Πειραιά 3/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).....	77	9783	€ Χουάγκου 20/8	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).....	71	11298	πρ. «Μέγα Στόρ»
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).....	74	36914	προς Ν. Αφρική 22/8	ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.).....	68	11413	€ Μορμουγκά 14/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).....	72	16402	€ Ντουάλα 21/8	ΣΗ ΣΕΚΟΥΑ'ΙΤΡ (κ.).....	68	14674	προς Βάρνα 4/9
ΠΕΡΛΑ (κ.).....	72	9635	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7.).....	72	16018	προς Ινδία 21/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.).....	79	9577	€ Αλεξάνδρεια 5/9	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.).....	76	18124	προς Χιλή 25/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.).....	62	1419	€ Κωνσταντίν 9/9	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.).....	82	19494	προς Πακιστάν 25/8
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.).....	72	15798	προς Παντάγκ 24/8	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.).....	76	18174	προς Ταϊτσούνκ 3/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.).....	69	10839	προς Κάντλα 16/7	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).....	72	5450	α. Πειραιά 1/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).....	73	9749	α. Ν. Ορλέανη 5/9	ΣΗ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (ΑΒ.).....	76	16277	προς Κλαίπεδα 31/8
ΠΗΛΕΥΣ (κ.).....	72	30930	προς Ματράνι 8/8	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.).....	70	71080	προς Φουτζέρι 1/8
ΠΗΛΕΛΟΠΗ (δ.).....	65	25503	προς Βανκούβερ 6/9	ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.).....	76	4123	προς Ηγουμέντσα 5/9
ΠΗΛΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.).....	82	13483	προς Ρότερνταμ 6/9	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).....	79	15688	α. Ακάμα 20/8
ΠΗΛΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ.).....	72	18349	€ Τζουσίμα Τέριμ 6/8	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	71	48685	προς Ελλάδα 25/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).....	75	109979	προς Μπιντράου 20/8	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.).....	70	19847	προς Αρζού 27/8
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).....	69	6162	€ Πόρτ Ελίζαμπεθ 30/8	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).....	69	18224	προς Γιβραλτάρ 8/9
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).....	84	20866	επισκ. Πειραιά 8/9	ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).....	76	30343	€ Ν. Ορλέανη 5/9
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.).....	80	9236	προς Πειραιά 8/8	ΣΗΚΡΕ'ΙΣ ΙΙ (κ.).....	77	38886	προς Καναδά 8/7
ΠΛΑΤΩΝ (κ.).....	78	9188	α. Τέμα 22/8	ΣΗΚΑΡΤΑΙΝ (δ.μ.).....	74	18204	€ Γιούροπ 12/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).....	63	2603	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 3/9	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).....	74	20704	προς Γιβραλτάρ 10/9
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.).....	74	57319	προς Γιβραλτάρ 13/8	ΣΗΛΑΙΩΝ (δ.μ.).....	76	17659	προς Βάρνα 8/9
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.).....	72	9481	προς Παρανάγουα 14/8	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.).....	77	15264	προς Ταϊβάν 18/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).....	72	9481	προς Δ. Αφρική 2/9	ΣΗΛΙΝΚ (Ματ.).....	74	18963	προς Εύξεινο Πόντο 19/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).....	76	60937	προς Λισαβώνα 24/8	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).....	70	11188	δ. Ντόβερ 7/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).....	72	16268	προς Σαγκάη 27/8	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (μ.).....	77	14275	προς Ινδία 3/9
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).....	81	15881	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/9	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.).....	77	14275	στο Ούμ Κουάδ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).....	84	16912	€ Αμστερνταμ 9/9	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).....	84	18173	€ Ν. Ορλέανη 17/7
ΠΟΝΤΟΣ.....	72	35840	προς Πασίρ Γκουτάνγκ 30/8	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).....	74	33073	προς Ρωσία 19/7
ΠΟΡΟΣ.....	71	20670	προς Μάλτα 21/8	ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.).....	65	9812	επισκ. Πειραιά 24/3
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ (μ.).....	77	8767	προς Ιντσόν 18/8	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.).....	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΟΡΦΥΡΙΟΝ (κ.).....	75	19166	προς Ιράν 24/8	ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.).....	71	5699	€ Ρίο Γκράντε 4/9
ΠΟΥΜΑ (κ.).....	72	14675	προς Μπαλμπόνα 23/8	ΣΗΜΠΗ (κ.).....	74	29827	€ Γκντάνσκ 31/8
ΠΡΑ'ΙΤΜ (κ.).....	76	1596	€ Λεμεσό 11/9	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).....	76	32971	α. Γιούροπ 11/9
ΠΡΑ'ΙΤΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).....	75	1599	προς Πειραιά 4/9	ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.).....	74	17798	α. Ροζάριο 18/8
ΠΡΑ'ΙΤΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).....	74	44989	προς Νίγκμπο 22/8	ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙΙ (δ.μ.).....	69	33328	προς Βέντσπιλ 8/9
ΠΡΑ'ΙΤΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.).....	75	1966	προς Σιγκαπούρη 3/9	ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7.).....	73	17795	προς Σιενφουγκός 1/7
ΠΡΑ'ΙΤΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.).....	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).....	71	11005	προς Ταϊτσούνκ 26/8
ΠΡΑ'ΙΤΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.).....	73	15963	μετ. «Τριάς» (κ.)	ΣΗΜΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.).....	74	18373	προς Κοκόλα 21/8
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.).....	77	15285	προς Μάχα Μπλάνκα 5/9	ΣΗΜΤΡΑ'ΙΒ (κ.).....	82	18709	προς Λάγος 5/9
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).....	71	14185	προς Βέντσπιλ 5/9	ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.).....	77	15225	προς Λάγος 21/8
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.).....	77	8686	επισκ. Χιούστον 10/9	ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).....	68	18224	προς Αυγούστα 25/8
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ.....	68	10339	α. Χιούστον 28/8	ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.).....	74	18631	€ Κωνσταντίντζα 7/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).....	74	15539	προς Μόντρεαλ 2/9	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.).....	76	16432	προς Λάγος 29/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.).....	78	17754	€ Ρίο Ιανέιρο 5/9	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.).....	76	17777	προς ΗΠΑ 19/8
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).....	83	26996	προς Αρούμα 30/8	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.).....	77	30370	προς Θεοδωσία 8/9
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).....	76	11768	€ Ν. Ορλέανη 31/8	ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).....	73	17310	προς Πόρτ Σουδάν 18/8
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).....	79	19061	προς Αυγούστα 1/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).....	73	11383	€ Ντάρμπαμ 5/9	ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).....	75	42619	προς Ροζάριο 7/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).....	68	18525	προς Βραζιλία 20/8	ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.).....	70	17571	€ Μπαβναγκάρ 7/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.).....	78	26409	προς Μπουεναβεντούρα 7/9	ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).....	83	18173	προς Ισραήλ 1/9
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).....	79	11243	προς Γουάδρι 11/7	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.).....	73	18661	στη Βηρυτό 27/6
ΠΡΩΤΗΝΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).....	74	5071	προς Πόρτο Καμπέλλο 3/9	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.).....	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 27/6
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.).....	72	12982	α. Πόρτ Κέλαγκ 15/8	ΣΗΤΖΟ'Υ (κ.).....	74	16819	€ Κεπητάουν 4/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	84	26959	προς Σάντος 7/8	ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.).....	72	15285	προς Άντεν 6/9
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.).....	74	60998	προς Αμούα Μπαί 20/8	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).....	73	16095	προς Αϊμπυτο 7/9
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.).....	76	19166	προς Νίγκμπο 7/9	ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).....	75	18794	προς Σιμπούσι 28/8
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.).....	82	11977	€ Κολούμπια 25/8	ΣΗΦΕΑΡΕΡ.....	73	29763	α. Αλεξάνδρεια 23/8
ΡΑΝΙΑ (μ.).....	68	1599	προς Ρίο Ιανέιρο 25/8	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.).....	75	17659	€ Γένοβα 2/9
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).....	71	11758	€ Πειραιά 27/8	ΣΗΦΟΡΤ (δ.μ.).....	74	20812	προς Λάρνακα 27/8
ΡΕΑ (μ.).....	73	30930	€ Πόρτο Καμπέλλο 26/8	ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).....	73	14353	προς Ροζάριο 18/8
ΡΕΑ ΣΗ (μ.).....	69	2995	€ Ακάμα 31/8	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).....	75	17129	προς Νοβοροσκ 12/8
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).....	78	11875	στον Πειραιά 25/8	ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.).....	72	15275	€ Χάμιλτον 1/9

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΖΑΡΙΟΥΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'ΥΛΑ'ΙΝ (δ.κ.)	73	17466
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΗΚΟΝ (δ.κ.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.κ.)	70	1586
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	77	4656
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.κ.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	71	2940
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.κ.)	70	999
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.κ.)	85	41710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.κ.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.κ.)	69	6183
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.κ.)	80	3627
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	70	12098
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.κ.)	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.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΛΕΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.κ.)	71	1205
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟ'Υ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (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'ΤΑΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'ΙΘ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΥΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΥ Ι (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΞΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΑΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867

προς Ν. Ορλεάνη 6/9	
προς Δ. Αφρική 22/7	
προς Ιντσόν 7/9	
α. Μπωμόντ 7/8	
προς Γιοκαύμα 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. Σιλκόν 28/8	
προς Ιράν 21/8	
προς Μπ. Αμπάς 5/9	
προς Αλμυράντε 20/8	
προς Σέτε 27/8	
επιβλήθη διάλυση	
α. Μπιλμπό 30/7	
α. Ν. Ορλεάνη 27/8	
ε. Πειραιά 13/8	
α. Σαν Νικόλας 1/8	
προς Ναντόνκ 18/4	
προς Σάντος 21/8	
ε. Μοντράς 1/9	
στη Σεράγκα (αποθήκη)	
στον Ορινόκο	
πρ. «Cierzo»	
προς Κόρπας Κρίστι 26/8	
ε. Ντακόρ 5/9	
προς Ν. Ορλεάνη 3/9	
επισκ. Πειραιά 28/7	
ε. Ρίγα 20/7	
προς Π. Σουάν 2/9	
μετ. «Sofrano» (μ.)	
ε. Μανφρεντόνια 30/8	
προς Μουρμάνσκ 12/9	
προς Ελλάδα 10/8	
προς Ιταλία 19/8	
επιβλήθη Έλληνη	
προς Πειραιά 31/8	
προς Μαρόκο 23/8	
στο Κόργκ (αποθήκη)	
ε. Φουτζέιρα 30/8	
προς Κασσιόγκ 5/9	
α. Σαν Λορέντζο 1/8	
προς Ν. Αφρική 18/8	
ε. Γιούρπορτ 12/9	
προς Ντερίνς 4/9	
προς Φρημάντλ 3/9	
προς Ρότερνταμ 27/8	
ε. Ρίο Γκράντε 6/9	
προς Αμβούργο 25/8	
α. Κεηπτόν 1/9	
προς Ρίτσαρντ Μπαι 27/8	
ε. Άντεν 15/8	
ε. Ντάρμαν 1/9	
προς Γκουανιάμας 13/8	
ε. Αμβούργο 11/9	
προς Λατβία 9/9	
προς ΗΠΑ 27/8	
α. Λος Άντζελες 7/9	
προς Ιράν 28/8	
προς Χιούστον 13/8	
προς Κουνόνα 23/8	
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/8	
προς Σαγκάη 29/8	
προς Κεμπέκ 6/9	
προς Λε Χάβρη 11/9	
προς Μπαγκκόχ 21/8	
προς Ιαπωνία 18/8	
ε. Γκόλατς 4/9	
αργεί Πειραιά	
προς Π. Μιχ. μιν Κασίμ 2/9	
προς Ταϊλάνδη 8/6	
προς Μπουρνακός 6/9	
προς Αχλάδι 12/8	
προς Άντεν 7/9	
στο Ζανζίβαν 10/9	
ε. Πειραιά 1/9	
ε. Πειραιά 2/9	
προς Δουκνέκ 9/9	
α. Ακάμα 8/9	
ε. Λας Πάλμας 26/8	
ε. Αλεξάνδρεια 4/9	
α. Σιγκαπούρη 5/9	
προς Μαπούτο 6/9	
ε. Βάρνα 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	
αργεί Πειραιά	
προς Φλάσσιγκ 1/9	
προς Γκάνδη 7/9	
ε. Ρεϊνιόν 22/8	
ε. Ν. Ορλεάνη 7/9	
προς Μαριουπόλ 20/5	
προς Βαλτιμόρη 8/9	
ε. 'Νατ Λόντον 1/8	
α. Ν. Ορλεάνη 16/8	
ε. Σιγκαπούρη 29/8	
προς Οόχσας 27/8	
επισκ. Σιγκαπούρη 27/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 5/9	
προς Ρίτσαρντ Μπαι 3/9	
προς Πρόβιντενς 9/7	
προς Ντάρμαν 25/8	
προς Κίνα 21/7	

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.κ.)	74	25394
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΑΕΩΝ (δ.κ.)	74	1954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΑΛΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΙΝΑΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΕ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΙΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΙΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΡΠΟΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (κ.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΑΝ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.κ.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ.*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (κ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.κ.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.κ.)	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 ΦΟΡΤΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΟΥ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΕΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.κ.)	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
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΧΩΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΣΕ'ΙΝΤ (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 Ουλσάν 24/8
προς Τζακάρα 17/8
προς Μπ. Αμπάς 8/9
πρ. «Chariotventure L.»
€ Σιλικάπ 26/7
προς Παρανάγουσα 22/8
αργεί Λας Πάλμας
δ. Ντόβερ 25/5 •
€ Σηάττλ 24/7 •
€ Τζιμπούτι 26/8
προς Κούβα 2/9
€ Χιουσάν 7/9
προς Λονδίνο 31/8
προς Θεσσαλονίκη 3/9
προς Κόλλο ΗΠΑ 28/8
α. Ν. Ορλεάν 3/9
€ Αμβέρσα 6/9
προς Πειραιά 24/8
α. Ν. Ορλεάν 1/9
προς Ιταλία 4/9
θέση 10.58 β, 51.10 Α 1/7
προς Τζέμπλε 'Αλι 2/7
προς Σόφι 9/9
προς Μπαγκκόγκ 4/9
€ Σαντακάν 30/8
επισκ. Χαλκίδα 4/9
προς Λάδωρο Καρντένας 4/9
€ Τζέντα 22/8
προς Σεπετιμπο 4/9
€ Πόρτ Κάιζερ 8/9
προς Τουάπσε 14/8
α. Ν. Ορλεάν 4/8
προς ΗΠΑ 30/8
€ Κωνσταντίνα 15/8
προς Καράτσι 7/9
προς Κασσιούγκ 24/8
προς Χόγκ Κόγκ 55/9
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 Μαγιαγκουζί
προς Ταϊβάν 27/6
προς Ικουίκε 11/8
προς Λάγος 3/9
α. Λας Πάλμας 28/7
επισκ. Αμβούργο 2/9
προς Νιγηρία 31/8
στο Κόρκ (αποθήκη)
προς Σάντος 29/8
προς Σιγκαπούρη 25/8
προς Νουαντμπου 29/8
προς Κίνα 24/8
προς Φλάσσιγκ 23/7
προς Ενσενάδα 14/8
προς Σιγκαπούρη 10/6
€ Μπερκέλεϋ Σάουντ 6/8
στο Κόρκ (αποθήκη)
α. Λας Πάλμας 5/9
προς Λουάντα 18/8
προς Νταλιάν 25/7
€ Μπαγκκόγκ 24/7
προς Αβάνα 8/9
προς Μπ. Αμπάς 5/9
επισκ. Λας Πάλμας 7/9
€ Λέρνουις 31/8
προς Ιταζζί 26/7
€ Μπερκέλεϋ 7/8
προς Κορίντο 10/9
α. Νταρ ες Σαλάμ 29/8
προς Ρας Τανούρα 15/8
€ Τέμα 6/9
€ Μπέρια 12/8
προς Αμπιτζάν 23/8
προς Νοβοροσίσκ 5/9
προς Ταϊβάν 6/8
€ Ροζάριο 6/9
προς Ουλσάν 8/8
α. Τζουμπάκι 23/8
α. Μπουεναβεντούρα 5/9
προς Μορμουγκάο 11/9
€ Λάρνακα 4/9
€ Χόγκ Κόγκ 3/8
€ Χουέλλα 30/8
προς Εσμεράλτα 4/9
€ Πόρτο Καμπίλα 20/8
προς Χοντένια 1/8
α. Κριστομπίλ 30/8
α. Ν. Ορλεάν 3/9
€ Γκάνδη 3/9
α. Σαν Νικόλας Μπαιή 26/6
προς Α. Πετρούπολη 4/9
προς Αλγερία 28/8
προς Μουκάλια 13/8
€ Κωνσταντίνα 11/9
προς Νισόπορτ 11/9
€ Σεβίλλια 25/8
α. Χόγκ Κόγκ 12/8
α. Σέμπου 23/8
€ Λας Πάλμας 39
€ Τέας Σιτ 29/8
α. Λονδίνο 9/9
προς Χοντένια 11/6
€ Ντάρμπαν 5/9
προς Ντουάλα 27/8
€ Χιουσάν 5/9

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

PATERAS BROS



100 YEARS SHIPMANAGEMENT



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