

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1377/1136

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΝΘΕΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ
ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΑΝ
ΚΑΤΑ
ΤΟΝ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

With
English
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1377 1136
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

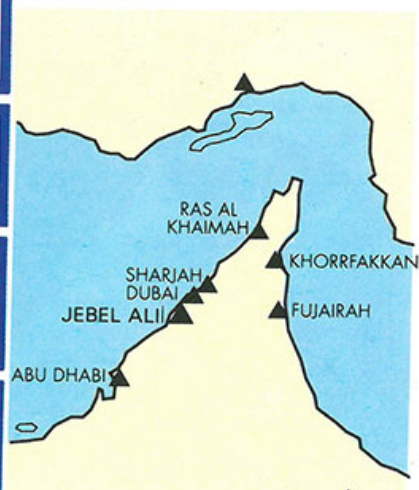


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



Shipping Agency

Marine Services

**Offshore Ship
Supply Service**

Chartering

**Clearing &
Forwarding**



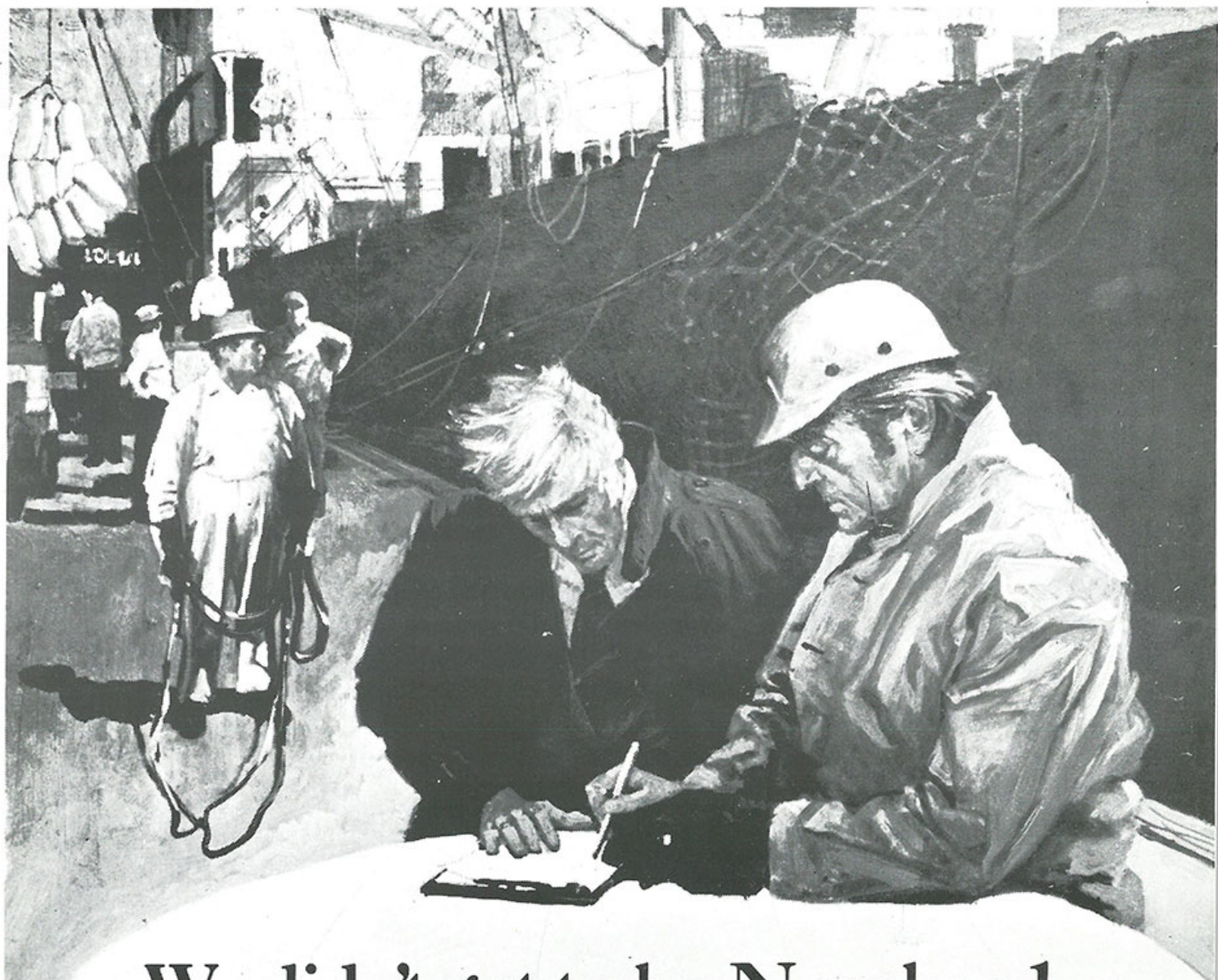
OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

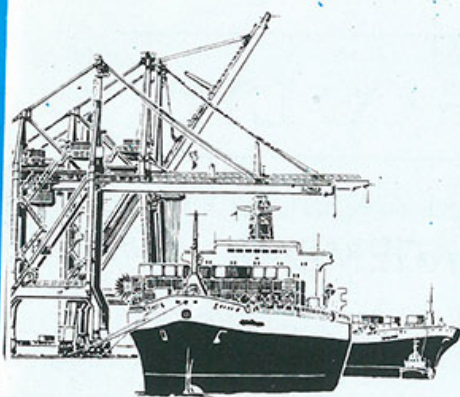
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1376/1135

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. 1376/1135 December 15th, 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

Ένθετο Αφιέρωμα:
Οι Ναυτικοί μας που χάθηκαν κατά
τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο
(Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη).

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

19 Analysis of the underlying causes
of the large P & I Claims.
By Hugo Wynn - Williams, UK P & I Club.

25 Η Αρθρογραφία του 1992.

28 The «Macedonia» sails to the
New World for glory.
By Harry J. Stathos.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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



Κρίση αξιοπιστίας

Οι σχέσεις Πολιτείας και Ναυτιλίας εξακολουθούν να δοκιμάζονται καθώς η Κυβέρνηση εμμένει στην εφαρμογή της εγκυκλίου Μάνου για την κατάργηση, αναδρομικώς μάλιστα, των φοροαπαλλαγών που προβλέπονται από τον Ν. 27 για τις επισκευές και μετασκευές πλοίων στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Και η όξυνση που έχει δημιουργηθεί παραμένει και μετά τις διευκρινιστικές δηλώσεις στις οποίες είχε προβεί την προτεραιότητα της αντικαταστάσεώς του ο πρώην Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, σύμφωνα με τις οποίες η Κυβέρνηση πρόκειται να υποβάλει στην ΕΟΚ εναλλακτική πρόταση αναφορικά με την εφαρμογή της 6ης κοινοτικής οδηγίας για τις ενισχύσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ο κ. Παυλίδης είχε πει ότι την πρόταση επρόκειτο να συντάξει το Υπουργείο Οικονομικών ύστερα από παρέμβαση του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη, σύμφωνα άλλωστε και με σχετική δήλωσή του προς το προεδρείο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Στο μεταξύ ο εφοπλισμός δεν κάθεται με τα χέρια σταυρωμένα. Μελετά σε βάθος το όλο θέμα που έχει δημιουργηθεί και οπωσδήποτε δεν δέχεται σε

καμμία περίπτωση και με κανένα πρόσχημα τη διατήρηση του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας, μεταξύ δε των μέτρων που συζητούνται είναι και η προσφυγή στα αρμόδια πολιτειακά όργανα εφ' όσον υπάρξει συμφωνία των φορολογικών αρχών στην εγκύκλιο Μάνου και άρνηση εφαρμογής του Νόμου που καταργείται ή τροποποιείται μόνον με νόμο και σε καμμία περίπτωση με εγκύκλιο, έστω και αν αυτή προέρχεται και από τον επιλεγόμενο «τσάρο της οικονομίας» ή και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό ακόμη.

Από τη μέχρι τώρα διερεύνηση του θέματος έχει προκύψει ότι όλη αυτή η ιστορία, η κατάργηση δηλαδή θεσμικού νόμου με μία εγκύκλιο, οφείλεται στην πρεμούρα των αρμοδίων να εξασφαλίσουν την μη εκταμίευση 60 - 70 δισ. δραχμών στα οποία ανέρχονται οι επιδοτήσεις προς τα ναυπηγεία και θεωρούνται χρωστούμενα στην ΕΟΚ — για το ποσό αυτό οι μανδρινίνοι του Υπουργείου Οικονομικών και ο κ. Στ. Μάνος έβαλαν θρυαλλίδα στα θεμέλια του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας και δημιούργησαν μία κρίση αξιοπιστίας η οποία δεν θα είναι καθόλου εύκολο να ξεπεραστεί.

Η ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΟ YEN

Ικανοποίησε τη ναυτιλιακή κοινότητα η δήλωση του νέου Υπουργού κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα κατά την ανάληψη των καθηκόντων του, για την ανάγκη λήψεως γρήγορων και σωστών αποφάσεων στο χώρο της Ναυτιλίας και για την ταχεία προώθηση των θεμάτων της.

Αυτό ακριβώς είναι εκείνο που χρειάζεται η Ναυτιλία ταυτόχρονα με την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης, η οποία είχε εμπεδωθεί με τις συστηματικές και επίμονες προσπάθειες του πρώην Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη και τινάχθηκε κυριολεκτικά στον αέρα με την επιπολαιότητα με την οποία χειρίστηκε το θέμα των φορολογικών απαλλαγών του Νόμου 27 ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Στ. Μάνος.

Εν πάση περιπτώσει, ο κ. Παπαδόγγονας ανέλαβε για δεύτερη φορά το YEN με τον κυβερνητικό ανασχηματισμό της 3ης Δεκεμβρίου και είναι επίσης απολύτως ικανοποιητική για τη Ναυτιλία η εν συνεχεία δήλωσή του ότι αποτελεί γι' αυτόν ιδιαίτερη τιμή η ανάληψη του YEN.

Κατά την τελετή της αναλήψεως των καθηκόντων του νέου Υπουργού, ο απερχόμενος Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης αναφέρθηκε στη μεγάλη σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας την οποία χαρακτήρισε ευστόχως εθνική, διαχρονική και μοναδική υπόθεση πέρα από πρόσωπα, τόνισε

ότι θα συνεχίσει να την υπηρετεί με πάθος και να τη στηρίζει και από τη νέα θέση του στο Κοινοβούλιο και επισήμανε την ανάγκη να συνεχισθεί το κλίμα της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των παραγόντων της Ναυτιλίας, για τη δημιουργία του οποίου, προσθέτουμε εμείς, είχε συμβάλει δυναμικά.

Στην τελετή μίλησαν επίσης ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Ν. Χασιώτης και ο Γεν. Γραμματέας του YEN κ. Φώτης Χρηματοπούλος ο οποίος υπογράμμισε τις επιτυχίες παρεμβάσεις που έγιναν σε πολλά ναυτιλιακά θέματα κατά τη διάρκεια της θητείας του κ. Παυλίδη στο Υπουργείο Ναυτιλίας και ανέφερε — ορθότατα — σαν κυριότερο επίγευμα του πρώην Υπουργού την εμπέδωση της εμπιστοσύνης μεταξύ των τριών παραγόντων της Ναυτιλίας, του διοικητικού φορέως, του εφοπλισμού και των ναυτικών μας.

Υπενθυμίζουμε ότι ο κ. Παπαδόγγονας είχε διατελέσει Υπουργός Ναυτιλίας από το 1974 μέχρι το 1977, εν συνεχεία έγινε Υπουργός Μεταφορών και ακολούθως αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Αμύνης, θέση που διατήρησε ως το 1991.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ κ. ΠΑΥΛΙΔΗ

Αναμφισβήτητη είναι η προσφορά προς τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της του πρώην Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, το κυριότερο δε επί-

τευγμά του υπήρξε η πλήρης αποκατάσταση της εμπιστοσύνης της Ναυτιλίας προς την Πολιτεία, μέχρις ότου, επαναλαμβάνουμε, τα τινάξε όλα στον αέρα η γνωστή «βόμβα» Μάνου. Ταυτόχρονα ο κ. Παυλίδης εργάστηκε με πάθος για την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, σ' αυτόν δε οφείλεται η καθιέρωση της παράλληλης εκπαιδεύσεως των σπουδαστών των ναυτικών σχολών, που αποτελούσε επίμονο αίτημα του εφοπλισμού ώστε εξ αρχής να ξεκαθαρίζει ή ήρα από το σιτάρι να απομακρύνονται χωρίς καθυστερήσεις εκείνοι που δεν τους σηκώνει η θάλασσα ή δεν μπορούν να προσαρμοσθούν στο δύσκολο, πράγματι, ναυτικό επάγγελμα, να εξαλειφθεί, με δύο λόγια η διαρροή που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια και έφθανε σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Στον κ. Παυλίδη εξ άλλου οφείλεται και η καθιέρωση της νέας πλοιοκτήτριας εταιρίας που καθιερώθηκε με την νέα διατύπωση του όρου 16 της εγκριτικής πράξεως και με την οποία δεν υπάρχει πλέον ανάγκη καταφυγής στις εταιρίες των σημαιών ευκαιρίας.

Μία ακόμη σημαντική προσφορά του κ. Παυλίδη — αυτή τη φορά αποκλειστικά προς τους ναυτικούς μας και ιδίως τους συνταξιούχους — υπήρξε η εξασφάλιση πόρων για το NAT και έτσι κατέστη δυνατή η χωρίς ουσιαστικά προβλήματα καταβολή των συντάξεων και κατά το λήγον έτος αλλά και για το νέο έτος, αφού με

την επιμονή του ανεγράφη στον προϋπολογισμό του 1993 ποσόν 65 δισ. δραχμών για το NAT με το οποίο καλύπτεται πλήρως το οργανικό έλλειμμα του Ταμείου και εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη καταβολή των συντάξεων.

Ασφαλώς κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του υπήρξαν και εσφαλμένες επιλογές, ορισμένες από τις οποίες επισημαίνονται στη στήλη «Λίγα από Όλα».

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙ NAT

Δύο ημέρες πριν αποχωρήσει από το Υπουργείο ο πρώην Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης είχε ανακοινώσει ότι το νομοσχέδιο για την εξυγίανση του NAT είναι έτοιμο και ότι πρόκειται να κατατεθεί εντός του Ιανουαρίου στη Βουλή για ψήφιση.

Η αλλαγή όμως που επήλθε με την ανάληψη του Υπουργείου από τον κ. Παπαδόγγονα δεν επιτρέπει αυτή τη στιγμή οποιαδήποτε πρόβλεψη για το τι και πότε θα γίνει με το θέμα αυτό. Είναι, δηλαδή, άγνωστο αν ο κ. Παπαδόγγονας θα υιοθετήσει το νομοσχέδιο που είχε καταρτίσει ο κ. Παυλίδης ερήμην των αμέσως ενδιαφερομένων, τουτέστιν και των εφοπλιστών και των ναυτικών, το πιθανότερο είναι ότι το νομοσχέδιο θα «ξανακοιταχθεί» μετά μάλιστα τις αντιδράσεις που υπήρξαν ανα-

φορικά με την αύξηση του ορίου ηλικίας για συνταξιοδότηση.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι το νομοσχέδιο κρατείται κλειδοαμπαρωμένο — λέγεται ότι υπάρχουν τρία αντίτυπα, από τα οποία ένα είχε ο κ. Παυλίδης, ένα ο Πρόεδρος του NAT κ. Τιμαγένης και ένα υπήρχε σε κάποια αρμόδια υπηρεσία που όμως δεν κατονομάζεται. Πρέπει ακόμη να διευκρινισθεί ότι δεν έχει εντοπισθεί από που διέρρευσε οι πληροφορίες για πρόβλεψη αύξησης του ορίου ηλικίας.

Λέγεται πάντως ότι το νομοσχέδιο προβλέπει αύξηση του ορίου ηλικίας στο 55ο έτος και ταυτόχρονη αύξηση των ετών συνολικής υπηρεσίας στα 18 με 20. Σχετικώς επισημαίνεται ότι υπήρξε τραγικό λάθος του πρώην Υπουργού κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη ο περιορισμός της πραγματικής θαλάσσιας υπηρεσίας για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος στα 13,5 έτη. Επισημαίνεται επίσης ότι δεν είναι δυνατή η αύξηση του ορίου ηλικίας κατά πέντε έτη — ένα - δύο έτη είναι δυνατόν να γίνουν ανεκτά από τους υπάρχοντες ναυτικούς ενώ οι νέες ρυθμίσεις ειδικότερα για την ηλικία πρέπει να ισχύσουν γι' αυτούς που αρχίζουν τώρα το ναυτικό επάγγελμα και θα γνωρίζουν από την αρχή ότι δεν θα μπορούν να συνταξιοδοτηθούν εάν δεν συμπληρώσουν, λόγω χάρη, το 55ο έτος.

Στην αύξηση του ορίου ηλικίας έχει αντιταχθεί και ο Πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννης Χαλάς ο οποίος θεωρεί ότι η οποιαδήποτε εξυγίανση για να είναι αποτελεσματική πρέπει να είναι κοινωνικά αποδεκτή και ότι στο θέμα του NAT πρέπει να ισχύουν οι συνταγματικές διατάξεις για τα κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων — η καταφυγή στη συνταξιοδότηση αποτελεί έσχατη λύση ανάγκης και όχι επιλογή για τους ναυτικούς, υπογραμμίζει ο κ. Χαλάς και διατυπώνει φόβους ότι οι πληροφορίες για αύξηση του ορίου ηλικίας θα οδηγήσουν στην επανάληψη εκείνων που έγιναν στο παρελθόν και οδήγησαν σε ομαδική πρόωρη συνταξιοδότηση μεγάλου αριθμού ναυτικών.

ΚΑΜΠΟΤΑΖ: Η ΑΡΣΗ ΑΡΧΙΖΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ 1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1993

Μετά την τυπική έγκριση του κανονισμού για την άρση του προνομίου της Ακτοπλοΐας και από το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας των χωρών μελών της ΕΟΚ που πραγματοποιήθηκε στις 7 Δεκεμβρίου στις Βρυξέλλες, από την 1η Ιανουαρίου 1993 αρχίζει η πρώτη φάση της απελευθέρωσης του καμποτάζ που θα ολοκληρωθεί την 1η Ιανουαρίου του 2004.

Μας παρέχεται, δηλαδή, ο απαιτούμενος αναγκαίος χρόνος για να κάνουμε όσα πρέπει ώστε ο τομέας των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών να παραμείνει σε ελληνικά χέρια — τώρα όλα εξαρτώνται από εμάς τους ίδιους.

14% ΑΥΞΗΣΗ ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΤΗΝ 1η ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ!

Η Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων εδέχσε — έπειτα από επανειλημμένα διαβήματα ακόμη και προς τον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη — να προχωρήσει στην αύξηση του ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων της Ακτοπλοΐας κατά 14%, αλλά η απόφαση αυτή θα τεθεί σε εφαρμογή από την 1η Φεβρουαρίου!

Είχε προηγηθεί διάβημα προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας κ. Στ. Μάνο με αίτημα την έγκριση της αύξησης που είχε εισηγηθεί το ΥΕΝ καθώς και στον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη με τον οποίο είχε συναντηθεί στις 5 Δεκεμβρίου η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων. Κατά τη συνάντηση αυτή είχαν τεθεί στον Πρωθυπουργό τα ανυπέρβλητα οικονομικά προβλήματα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων συνεπεία της συνεχούς αύξησης του κόστους εκμεταλλεύσεως των ακτοπλοϊκών επι-

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 38th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorised 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

βατηγών πλοίων. Συγκεκριμένα είχε επισημανθεί στον Πρωθυπουργό ότι κατά την τριετία 1990 — 92 το έλλειμμα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είχε ανέλθει — μέχρι 30.6.92 — σε 30, 52% και με βάσει το στοιχείο αυτό είχε ζητηθεί αύξηση του ναυτολογίου κατά 23,52% αλλά η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του ΥΕΝ αποφάσισε να προτείνει αύξηση 14%, και το όλο θέμα προωθήθηκε στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων για έγκριση που έγινε έπειτα από καθυστέρηση ενός μηνός με τη διαφορά όμως ότι τελικά η αύξηση θα ισχύσει από την 1η Φεβρουαρίου.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΑΥΞΗΣΗ 20%

Τα αιτήματα της ΠΝΟ για την υπογραφή νέων συμβάσεων κοινοποιήθηκαν τελικά σε τρεις εφοπλιστικές Ενώσεις (Ελλήνων Εφοπλιστών, Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων) την περασμένη Τρίτη 8 Δεκεμβρίου και όπως είναι αυτονόητο ουδείς αυτή τη στιγμή είναι σε θέση να προβλέψει πότε θα επιτευχθεί συμφωνία και πότε θα υπογραφούν οι νέες συμβάσεις (πέρυσι είχαν υπογραφεί την 1 Μαΐου).

Για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των ποντοπόρων και μεσογειακών φορτηγών πλοίων η ΠΝΟ ζητεί:

- Αύξηση των βασικών μισθών ενεργείας, των επιδομάτων, των πρόσθετων αμοιβών, έξτρα εργασιών κλπ. κατά 20%.
- Οι αμοιβές που θα συμφωνηθούν να προσδιορισθούν σε συνάλλαγμα με βάση τη σχέση ξένου νομίσματος προς τη δραχμή την ημέρα της υπογραφής των νέων συμβάσεων.
- Αύξηση του επιδόματος τροφής σε 1.700 δραχμές ημερησίως.
- Στον υπολογισμό της άδειας να περιληφθεί και η υπερωριακή αμοιβή Σαββάτων και αργιών.
- Οι βασικοί μισθοί των νεοεισερχομένων να βρίσκονται στο επίπεδο της ε-

θνικής συλλογικής συμβάσεως εργασίας.

• Η διάρκεια ναυτολογήσεως να είναι εξαμηνιαία και για τα πλοία ξηρού φορτίου με παλιννόστηση με δαπάνες του πλοίου.

• Να προσδιορισθούν τα καθήκοντα και τα δικαιώματα των σπουδαστών των ναυτικών σχολών πλοιάρχων και μηχανικών κατά την περίοδο εκπαιδευσεώς των στα πλοία.

Εκτός όμως από αυτά, η διοίκηση της ΠΝΟ ζητεί:

- Να καταβληθεί από κοινού προσπάθεια για τον άμεσο νομοθετικό χαρακτηρισμό του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού «για την κατοχύρωση των ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων των ναυτικών», όπως σημειώνεται.
- Να εφαρμοσθούν οι διεθνείς συμβάσεις για την υγιεινή, ενδιαίτηση και ασφάλεια των εργαζομένων και στο χώρο της ναυτικής εργασίας.
- Να εξασφαλισθεί ίση μεταχείριση και στις γυναίκες ναυτικούς αναφορικά με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία ναυτολογήσεως και τους όρους αμοιβής και τις συνθήκες εργασίας.
- Να λειτουργήσουν σχολές κατωτέρων πληρωμάτων εμπορικού ναυτικού — πρόκειται για μια πολύ καλή ιδέα εφ' όσον εκείνοι που θα φοιτούν στις σχολές αυτές θα έχουν και τα απαιτούμενα προσόντα για να εξελίσσονται ταχύτατα με μετεκπαιδύσεις σε υπαξιωματικούς και εν συνεχεία σε αξιωματικούς φυλακής.
- Να συσταθεί ίδρυμα προστασίας των προβληματικών παιδιών των ναυτικών για τη δημιουργία ειδικού σχολείου και άλλων συναφών εγκαταστάσεων και να καθιερωθούν οι αναγκαίοι οικονομικοί πόροι με εισφορές ανάλογες προς τις καταβαλλόμενες υπέρ της Εστίας Ναυτικών.
- Να προσδιορισθούν οι διαδικασίες ναυτολογήσεως του ΓΕΝΕ και με ουσιαστική παρέμβαση των ναυτεργατικών οργάνων.
- Να καθορισθεί — με ειδική διάταξη των συλλογικών συμβάσεων — η διαδικασία εισπράξεως και αποδόσεως στην

ΠΝΟ και τις κλαδικές της οργανώσεις των συνδικαλιστικών συνδρομών των ναυτικών κατά τον χρόνο εργασίας τους σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Για τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά, πέρα από τις προαναφερόμενες αυξήσεις, η ΠΝΟ ζητεί επίσης:

- Να καθιερωθεί ειδικό επίδομα 10% επί του βασικού μισθού των πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών κατά την εκτέλεση δρομολογίων σε άγονες γραμμές.
- Να καταβάλλεται σε όλο το πλήρωμα των επιβατηγών πλοίων το 1/22 του μισθού όταν το πλοίο καλύπτει συγκοινωνιακές ανάγκες χωρίς να τηρείται ο Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας.
- Να καθορισθεί η σύνθεση πληρώματος και να καθιερωθεί η απασχόληση διπλών πληρωμάτων στα πλοία τύπου καταμαράν.

Αυτά τα ολίγα ζητεί η ΠΝΟ για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων.

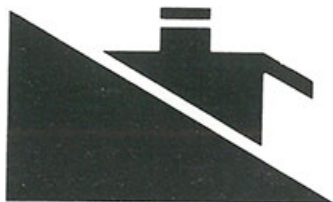
ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ»

Πολλά ευτράπελα ακούστηκαν και πάλι από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης με αφορμή το ατύχημα του ελληνικού μικτού πλοίου «Αιητζίαν Σή» στο ισπανικό λιμάνι Λα Κορούνα.

Βεβαίως είναι φυσιολογική η πάγκοινη συγκίνηση όταν προκαλείται σοβαρή μόλυνση του θαλασσιού περιβάλλοντος συνεπεία ενός ατυχήματος, όπως αυτό από την προσάραξη του άτυχου πλοίου και την έκχυση σημαντικής ποσότητας αργού πετρελαίου στις ισπανικές ακτές.

Από την άλλη πλευρά όμως είναι παράλογο όταν επισυμβεί ένα ναυτικό ατύχημα, το οποίο αποκλειστικά οφείλεται σε ιδιαίτερα αντίξοες καιρικές συνθήκες και εν προκειμένω και σε εσφαλμένη αξιολόγηση των δεδομένων από τον πιλότο — ο οποίος διέταξε το πλοίο να εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο στο οποίο ανέμενε επί δύο ημέρες και να εισέλθει στο λιμάνι τη νύκτα εν μέσω σφοδρής κακοκαιρίας — να ακούγονται

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

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

οι γνωστές φωνές περί ελαττωμένης τεχνικής κατάστασης του πλοίου, μειωμένης αντίστασης των μετάλλων του λόγω παλαιότητας, κακής συντήρησης, κλπ. κλπ.

Το «Αιητζίαν Ση» μπορεί να ήταν ηλικίας 19 ετών, αλλά από τα σκαριά του το διαχειριζόταν η εγνωσμένης σοβαρότητας εταιρία των Αδελφών Κούλουθρου, είχε περάσει την ετήσια επιθεώρησή του πριν ένα μήνα περίπου και ήταν καθόλα αξιόπλοο.

Ακόμη το άτυχο πλοίο που χαρακτηρίζεται πλέον ως ολική απώλεια, ήταν εφοδιασμένο με διπλό πυθμένα, γεγονός που πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερα τους υπέρμαχους των double hull δεξαμενοπλοίων, καθώς αποδεικνύεται ότι σε περιπτώσεις σφοδρής προσάρξης και από τα διπύθμενα πλοία διαρρέει το πετρέλαιο...

ΤΟ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ

Είναι σαφέστατο ότι έχει απολύτως δικαίο το Υπουργείο που θεωρεί ουσιαστικής σημασίας την καταχώρηση του αιτιολογικού απολύσεως στο ναυτικό φυλλάδιο καθώς και στο ναυτολόγιο του πλοίου, διότι, όπως πολύ ορθώς υπογραμμίζει, το αιτιολογικό της απολύσεως λαμβάνεται υπ' όψει για τη θεμελίωση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που πηγάζουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως και έχουν σχέση με το πλοίο και τον ναυτικό — η ρύθμιση αυτή συμφέρει και στις δύο πλευρές, δηλαδή και στην πλοιοκτήτρια και στον ναυτικό.

Εξηγεί συγκεκριμένα, το Υπουργείο: Ο λόγος που προκαλεί τη λύση της σύμβασης ναυτολογήσεως (αιτιολογικό απολύσεως) ως νομικό γεγονός έχει μεγάλη σημασία διότι εκτός των άλλων συνεπειών λαμβάνεται υπ' όψει για τη θεμελίωση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που πηγάζουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως και αφορούν το πλοίο και τον εργαζόμενο ναυτικό, η απόδειξη

των οποίων μπορεί να καταστεί λίαν δυσχερής ή ακόμη και αδύνατη στην περίπτωση που δεν προκύπτει η αιτιολογία απολύσεως. Συνεπώς, προστίθεται, είναι καταφανής η ουσιαστική σημασία του αιτιολογικού απολύσεως καθώς και η αναγκαιότητα αναγραφής αυτού στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού και στο ναυτολόγιο του πλοίου.

ΑΥΤΟΙ ΤΟ ΒΙΟΛΙ ΤΟΥΣ

Απτόητοι οι παντός είδους μανδάρνοι και οι επικεφαλής τους πολιτικοί συνεχίζουν τις αυξήσεις.

Με κοινή απόφαση, λοιπόν, των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, τα τέλη για καταχωρίσεις στα μητρώα ναυτικών εταιριών του Ν. 959/79 διαμορφώνονται ως εξής (η σχετική απόφαση έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως άρα ισχύει): Καταχωρίσεις εταιρικών συμβάσεων 200.000 δραχμές (από 100.000 δρχ. που ήταν ως τώρα). Και λοιπές καταχωρίσεις 20.000 δραχμές - από 10.000 δρχ. μέχρι τώρα.

Ψιλοπράγματα, θα παρατηρήσει κανείς, αλλά αυξήσεις 100% δεν δικαιολογούνται με τίποτε.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΥΑΛΟ;

Στα «Ναυτικά Χρονικά» περιήλθε η πληροφορία ότι το Υπουργείο σχεδιάζει να διαθέσει υπηρεσιακά αυτοκίνητα — μαζί φυσικά με οδηγούς — για τη μεταφορά και των πλοιάρχων από τα σπίτια τους στο ΥΕΝ και τούμπαλιν. Και η πρώτη σκέψη που ήλθε στο νου μας μόλις μας διαβιβάστηκε η εν λόγω πληροφορία ήταν αυτό ακριβώς που λέει ο τίτλος του σημειώματος αυτού.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, καθόλου μυαλό; Θα διαθέσουν ένα μεγάλο ποσοστό από το επιπλέον ποσόν που εξασφαλίστηκε στο Υπουργείο για το 1993 από

τον κρατικό προϋπολογισμό για τη μεταφορά των πλοιάρχων; Και μάλιστα σε μια χρονική περίοδο που από τον βαρύτατα φορολογούμενο ελληνικό λαό ζητούνται συνεχώς και νέες θυσίες — που σημαίνουν περαιτέρω μείωση του εισοδήματός του — για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσεως την οποία προκάλεσε ο αδηφάγος δημόσιος τομέας;

Είναι αυτονόητο ότι για το καλό του Λιμενικού Σώματος η ιδέα πρέπει να εγκαταλειφθεί αυθωρεί. Και ταυτόχρονα να διακοπεί και η χρησιμοποίηση υπηρεσιακών αυτοκινήτων για τη μεταφορά οποιούδήποτε από το σπίτι του στην υπηρεσία και όποιος νομίζει ότι δεν μπορεί να μετακινείται με τα δημόσια μέσα μεταφοράς ως χρησιμοποιεί το ιδιωτικό του αυτοκίνητο, όπως κάνουν όλοι οι άλλοι στο ΥΕΝ — πολιτικοί υπάλληλοι, αξιωματικοί και υπαξιωματικοί — που δεν μετακινούνται με τα υπηρεσιακά λεωφορεία: Επαναλαμβάνουμε, τη στιγμή που αξιώνονται θυσίες από τον ελληνικό λαό, είναι απαράδεκτο να διατίθενται πόροι του κρατικού προϋπολογισμού για μη παραγωγικές θέσεις.

• Ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας για το 1993 ανέρχεται σε 20,2 δισ. δραχμών έναντι 18,5 δισ. δραχμών του 1992, επήλθε δηλαδή αύξηση κατά 9,2%.

ΝΤΟΡΟΣ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ

Επί παντός του επιστητού έχει άποψη η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών. Στην αγωνιώδη προσπάθειά της να βρίσκεται συνεχώς στην επικαιρότητα, είχε ανακοινώσει ότι διοργανώνει — ναι, η Ένωση Ναυτών, δεν πρόκειται περί λάθους — σύσκεψη με θέμα τα προβλήματα που υπάρχουν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, στην οποία, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε σε εφημερίδες,



Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ε ύ χ ο ν τ α ι

σέ όλους τούς "Ελληνες ναυτιλλόμενους

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

Η ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ ΣΤΙΣ ΧΥΔΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

είχαν κληθεί να μετάσχουν «όλοι οι φορείς που δραστηριοποιούνται στη ζώνη».

Ομολογούμε ότι δεν γνωρίζουμε αν τελικώς πραγματοποιήθηκε η σύσκεψη — δεν είδαμε τίποτε σχετικό στις εφημερίδες — ποιοί είχαν προσέλθει — αν προσήλθαν — και ποιά ήταν τα αποτελέσματα: Πάντως ο ντόρος γύρω από τη διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών είχε γίνει..

ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΗΔΗ ΑΠΟ ΤΟ «ΣΠΑΤΟΣΗΜΟ»

Καταστρεπτικές για τον τουρισμό (και κατ' επέκταση για την εθνική οικονομία) και ορατές πλέον δια γυμνού οφθαλμού είναι ήδη οι επιπτώσεις από την επιβολή του τέλους στα αεροπορικά εισιτήρια για την κατασκευή του αεροδρομίου των Σπάτων, του και «σπατόσημου» αποκλειθέντος. Εκτός από την Ολυμπιακή Αεροπορία που στη διάρκεια του πρώτου μηνός εφαρμογής του «σπατόσημου» είδε την κίνησή της να μειώνεται κατά 17.000 εισιτήρια και τις ακυρώσεις προγραμματισμένων πτήσεων από μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία της Ευρώπης που έχουν φθάσει ήδη το 20%, δυσμενείς συνέπειες υφίστανται και οι ναυτικοτουριστικές επιχειρήσεις μετά τις αλληπάλληλες ακυρώσεις ελεύσεως τουριστών που είχαν προγραμματίσει κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά. Και όπως επισημαίνει η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων σε τηλεγράφημά της προς τον Γενικό Γραμματέα του ΕΟΤ, η κατάσταση γίνεται ακόμη δυσχερέστερη μετά την υποτίμηση των νομισμάτων στην Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία, που είναι εύλογο ότι θα προσελκύσουν σημαντικότερο μερίδιο από το τουριστικό ρεύμα από τις χώρες με ισχυρά νομίσματα. Στο τηλεγράφημα, με το οποίο ζητείται να υ-

Αρκετά ενδιαφέροντα είναι τα στοιχεία που περιέχονται σε πρόσφατη μελέτη του Δημοσιογραφικού Οργανισμού Lloyd's of London, ο οποίος σε συνεργασία με τον Βρετανικό Νηογνώμονα κατέγραψε τους μεγάλους στόλους των μπάλκ κάρριερς.

Οκτώ από τις 10 μεγαλύτερες εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων ανήκουν σε συμφέροντα που εδρεύουν στις χώρες της Άπω Ανατολής και μόνον η εταιρία S.A.M.A.M.A. του Μόντε Κάρλο και η Κρατική Εταιρία της Ρουμανίας αλλοιώνουν τη κατάταξη των 10 πρώτων καταλαμβάνοντας την έκτη και έβδομη θέση αντίστοιχα.

Στην πρώτη θέση του καταλόγου είναι η γιγαντιαία εταιρία της Ιαπωνίας NYK με στόλο 84 μπάλκ κάρριερς, συνολικού τοννάζ 6.562.719 τόν. d.w., συμπεριλαμβανομένων και των υπό ναυπήγηση σκαφών, ενώ τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει η κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Κίνας με 134 μπάλκ κάρριερς συνολικού τοννάζ 5.938.696 τόν. d.w.

Δύο ακόμη ιαπωνικά συγκροτήματα καταλαμβάνουν τη τρίτη και τέταρτη θέση αντίστοιχα. Πρόκειται για την Mitsui OSK με 68 πλοία, συνολικού τοννάζ 4.968.114 τόν. d.w. και την Naniwa Line με 50 μπάλκ κάρριερς, συνολικού τοννάζ 4.232.194 τόν. d.w., ενώ η νοτιοκορεατική Pan Ocean Shipping με 60

μπάλκ κάρριερς, συνολικού τοννάζ σχεδόν 3,2 εκατ. τόν. d.w. ακολουθεί στην πέμπτη θέση.

Όμως, παρόλο που οι μεγαλύτερες εταιρίες διαχείρισης μπάλκ κάρριερς ανήκουν σε συμφέροντα της Άπω Ανατολής, μία ανάλυση της δυναμικότητας των στόλων των μπάλκ κάρριερς με βάση την εθνικότητα των πλοιοκτητριών εταιριών τοποθετεί την Ελλάδα στην πρώτη θέση, καθώς ο ελληνόκτητος στόλος μπάλκ κάρριερς φθάνει τους 39,9 εκατ. τόνους με την Ιαπωνία στη δεύτερη θέση με 37,6, εκατ. τόν. d.w. και την Κίνα στη τρίτη με 15,4 εκατ. τόν. d.w.

Στην ίδια έκδοση εξετάζεται η δυναμικότητα των 50 κορυφαίων ναυτιλιακών εταιριών σε παγκόσμια κλίμακα με βάση την συνολική χωρητικότητα των στόλων τους. Τη πρώτη θέση καταλαμβάνει η ιαπωνική NYK με στόλο από 274 πλοία διαφόρων τύπων, συνολικής χωρητικότητας 11.768.891 τόν. γκρός και ακολουθεί η Mitsui OSK με 258 πλοία, 9.220.115 τόν. γκρός και η COSCO με 587 πλοία, 7.865.298 τόν. γκρός. Αύξηση στην δύναμη των στόλων τους παρουσίασαν φέτος η ιαπωνική Kawasaki Kisen και η κινεζική κρατική ναυτιλιακή εταιρία Cosco, ενώ η Worldside Shipping του Χόγκ Κόγκ και η δανική A.P. Moller σημείωσαν μείωση της δύναμης των στόλων τους.

πάρξει ειδική σύσκεψη των αρμοδίων παραγόντων και των εμπλεκόμενων τουριστικών φορέων, υπογραμμίζεται εξ άλλου ότι ορισμένα μέλη της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων σχεδιάζουν να προσφύγουν στις αρμόδιες κοινοτικές αρχές γιατί θεωρούν ότι

το «σπατόσημο» δεν έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και την άποψη αυτή υποστηρίζουν και μεγάλοι τουριστικοί οργανισμοί του εξωτερικού που διοχέτευαν μέχρι σήμερα σημαντικότερα αριθμό τουριστών προς την Ελλάδα.

Seasons' Greetings and Best Wishes

KAPPA MARITIME LTD.

46, BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 5DB — ENGLAND
Tel.: 071-9176100, Tlx: 051-290484-5,
Fax: 071-9176129

CHARTERWELL MARITIME S.A.

13-15, SKOUZE STR.
185 35 PIRAEUS - GREECE
Tel.: 4283840-7, Tlx: 213232,
Fax: 4283850



LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
 FLEET SERVICES LTD.
 1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
 57/60 ALDGATE HIGH STREET
 LONDON EC3N 1AL ENGLAND
 PHONES: 01-488.2171/4
 TELEX: 889378 TRANS G
 FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
 SEAWORTHY SHIPPING INC.
 45, KNOLLWOOD ROAD,
 ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
 TELEPHONE: (914) 592-8013
 TELEX: 226666 QUIV US
 CABLES: QUIVERCO NEW YORK
 FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
 91, AKTI MIAOULI
 GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
 PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
 TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173
 LASK GR

CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
 FAX: (01) - 4290790 - 4290791

LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808
 265.812/265.816
 TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
 FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 W. GERMANY
 PHONES: (40) 39.14.33
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
 SUFLENORSA SA
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 TELEX: 83674 SFNSE
 FAX: (986) 430001

Representative Offices: Pusan/Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

ΣΩΣΤΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η Εθνική Τράπεζα προχώρησε σε μια κατάλληλη χρονική περίοδο σε μια απολύτως σωστή κίνηση: Στην αναβάθμιση του ναυτιλιακού της καταστήματος, το οποίο εφεξής θα υπηρετεί αποκλειστικά τον ναυτιλιακό τομέα παρέχοντας τις εξειδικευμένες υπηρεσίες αλλά ταυτόχρονα και την ταχύτητα που χρειάζονται και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και οι άνθρωποι της Ναυτιλίας. Και στην επιλογή των σωστών ανθρώπων για την επιτυχία του εγχειρήματος — ο διευθυντής του Ναυτιλιακού κ. Παν. Ζουρδός είναι ένας τραπεζίτης που γνωρίζει πολύ καλά το αντικείμενο με οποίο θα ασχολείται εφεξής αποκλειστικά το κατάστημα αυτό — μία σχετική γεύση έχει ήδη η ναυτιλιακή κοινότητα και όλα δείχνουν ότι τα πράγματα θα πάνε ακόμη καλύτερα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Με την ευκαιρία της αναβαθμίσεως και της καθιερώσεως του Ναυτιλιακού Καταστήματος σε κατάστημα εξυπηρέτησε αποκλειστικά της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της έγινε στις 7 Δεκεμβρίου ειδική εορταστική εκδήλωση στους χώρους του Καταστήματος που στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία αφού η προσέλευση έφθασε σε πολύ υψηλά επίπεδα.

ΤΟ «REGENT RAINBOW»

Εγκαταστάθηκε την Κυριακή στο λιμάνι του Πειραιώς το νέο κρουαζιερόπλοιο «Regent Rainbow» το οποίο μετασκευάστηκε στα Ναυπηγεία Αυλίδας με συνολικό κόστος 90 εκατ. δολларίων και αποδεικνύει, όπως τόνισε στην ομιλία του ο Καπτάν Αντώνης Λελάκης, ότι τα ελληνικά χέρια μπορούν να κάνουν θαύματα.

Η μετασκευή του 24.000 τόν. γκρός «Regent Rainbow» που είναι το πρώην κρουαζιερόπλοιο «Santa Roza», το τελευταίο μεγάλο κρουαζιερόπλοιο που είχε κατασκευασθεί σε αμερικανικό ναυπηγείο, απαιτήσε δύο χρόνια, στη διάρκεια των οποίων εργάζονταν συνεχώς 1.100 - 1.200 εργατοτεχνίτες. Είναι χαρακτηριστικό ότι για τις υπερκατασκευές χρησιμοποιήθηκαν 2.200 τόννοι χάλυβος.

Το «Regent Rainbow», το οποίο θα εκτελεί κρουαζιέρες στην Καραϊβική, είναι το τρίτο κρουαζιερόπλοιο που μετασκευάστηκε στα Ναυπηγεία Αυλίδας από τότε που περιήλθαν στον έλεγχο του κ. Λελάκης — τα δύο άλλα ήταν το «Tropic Star» και το «Empres» και ήδη άρχισε η μετασκευή του τέταρτου που είναι το «Regent Sky» και θα ακολουθήσει και πέμπτο.

Η διαχείριση των κρουαζιεροπλοίων του Ομίλου Λελάκης γίνεται από την ε-

ταιρία Regent Cruises που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και διαχειρίζεται 12 κρουαζιερόπλοια συνολικής δυναμικότητας 10.000 κλινών.

Το «Regent Rainbow» μεταφέρει 1.220 επιβάτες και το πλήρωμά του φθάνει τα 500 άτομα.

ΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

Αντιπρόσωποι 55 χωρών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) αποφάσισαν στη πρόσφατη σύνοδο του Λονδίνου να προχωρήσουν σε αυξήσεις των ορίων των αποζημιώσεων που θα καταβάλλονται στα θύματα των πετρελαιορυπάνσεων από τα 83 εκατ. δολларια περίπου που κυμαίνονταν μέχρι σήμερα, σε άνω των 187 εκατ. δολларίων.

Η συμφωνία αυτή που πρόκειται σύντομα να τεθεί σε εφαρμογή, μετά την υπογραφή δύο Πρωτοκόλλων στο Λονδίνο, θέτει θέμα περαιτέρω αύξησης ορίων αποζημιώσεων στο ποσό των 277 εκατ. δολларίων.

Τα μέλη του IMO συμφώνησαν ότι τα

όρια κάλυψης της Συνθήκης Πολιτικής Ευθύνης θα πρέπει να αυξηθούν από τα 14 εκατ. Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (SDR) στα 59,7 SDR και το συνδυασμένο όριο της Συνθήκης Κεφαλαίου από τα 60 εκατ. SDR στα 135 εκατ. SDR. Εφόσον τρεις χώρες που εισάγουν άνω των 600 εκατ. τόν. πετρελαίου επικυρώσουν τα ανάλογα Πρωτόκολλα, τα όρια των αποζημιώσεων θα φτάσουν τα 200 εκατ. SDR.

Το νέο Πρωτόκολλο του 1992 περί Αστικής Ευθύνης θα αρχίσει να εφαρμόζεται 12 μήνες από την έγκρισή του από δέκα μέλη του IMO, από τα οποία τέσσερα πρέπει να είναι χώρες με στόλους δεξαμενοπλοίων συνολικής χωρητικότητας άνω του ενός εκατ. τόν. γκρός, ενώ η Συνθήκη Κεφαλαίου θα εφαρμοσθεί ένα χρόνο μετά την έγκρισή της από οκτώ κράτη που εισάγουν 450 εκατ. τόννους αργού.

Οι συνθήκες αυτές θα εφαρμόζονται μόνο στα κράτη που τις αποδέχονται — και δεν αφορούν τις Ηνωμένες Πολιτείες οι οποίες έχουν αρχίσει να εφαρμόζουν το δικό τους καθεστώς αποζημιώσεων, σύμφωνα με την νομοθεσία OPA '90.

We can help...

Your agents in Jeddah
and in all Saudi Arabian ports

AL - FASSEL SHIPPING CO. JEDDAH S. ARABIA

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

24 HOURS SERVICE
SEVEN DAYS A WEEK

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

REPRESENTATIVES IN GREECE:

CAMEL SHIPPING LINE Co. Ltd.

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ελαβα αφορμήν από το δημοσίευσμά σας εις τα «Ναυτικά Χρονικά» της 15/11/92 για τα χρηματικά βραβεία που προκήρυξε η ΕΕΕ εις μνήμην του αιμνήστου Προέδρου της Αντώνη Χανδρή. Και η είδησις αυτή μου έφερε στην μνήμη μου κάποιον άλλον μακαρίτη εφοπλιστή, του οποίου η επιδειχθείσα φιλανθρωπία είναι τόσο αξιόλογη ώστε το Κράτος τον ανεκήρυξεν Εθνικόν Ευεργέτην.

Πρόκειται για τον γνωστόν εις όλους αιμνήστον Καπετάν Γιάννη Διαμαντή Πατέρα.

Δεν ανατρέχω στα τεράστια ποσά που δώρισε απ' εδώ και απ' εκεί (πτέρυξ Ευαγγελισμού, Πολεμικών Πλοίων κλπ., κλπ.).

Σήμερον και εις τον αιώνα τον άπαντα υπάρχουν δωρεάι του, εκ των κεφαλαίων των οποίων ικανοποιούνται πλείσται όσαι κοινωνικαί ανάγκαι και προ παντός της παιδείας.

Εις 60.000.000 δρχ. ανέρχονται ετησίως τα ποσά που χορηγούνται για βραβεία και υποτροφίες νέων εις τα ημεδαπά και αλλοδαπά Πανεπιστήμια.

Εις 550.000.000 δρχ. ανέρχονται τα διατεθέντα δια τους ως άνω σκοπούς από το 1971 μέχρι σήμερον.

Εις τα ανωτέρω ποσά δεν υπολογίζονται τα διατιθέμενα ετησίως 25.000.000 δρχ. για προικοδοτήσεις θυγατέρων ναυτικών, ή συνολικώς εις 345.000.000 δρχ. από το 1972 και εντεύθεν, έτσι δια να καταδειχθή το μέγεθος της φιλανθρώπου απλοχεριάς του

μεγιστάνος εκείνου μακαρίτη καπετάν Γιάννη.

Ως εκ περισσού αναφέρω ότι το σύνολον των κεφαλαιουχικών αγαθών τα οποία σήμερον είναι εν υπάρξει και αποδόσει, υπό μορφήν κεφαλαίων διαφόρων φιλανθρωπικών Ιδρυμάτων του, ανέρχονται εις το ουχί ευκαταφρόνητον ποσόν των 1.500.000.000 δραχμών.

Αμφιβάλλω εάν υπάρχουν πολλές τέτοιες φιλάνθρωποι χειρονομίες, σαν του αιμνήστου Καπετάν Γιάννη Πατέρα, τον οποίον όμως η κοινωνία αντιπαρέχεται, χωρίς να τον τιμά ανάλογα, έστω και με συμμετοχήν δι' εκπροσώπων της, τουλάχιστον κατά το παρελθόν, κατά την ετησίως οργανουμένην εκδήλωσιν προικοδοτήσεως θυγατέρων ναυτικών, και τούτο όχι δια να αγάλεται η ψυχή του ταπεινόφρονος εκείνου ανδρός, αλλά δια να παραδειγματίζονται οι νέοι μή τυχόν ακολουθήσουν και άλλοι το παράδειγμά του.

Ευχαριστώ δια την φιλοξενίαν
Μετά τιμής
Γ. Β. ΜΗΤΡΑΚΟΣ
Γρηγοροβίου 6 Αθήναι

27 Νοεμβρίου, 1992

Η «ΑΡΓΩ» ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΣΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Νομίζω πως όλος ο Ναυτιλιακός τουλάχιστον, Ελληνισμός ο οποίος εδώ και μήνες παρακολουθεί το δράμα που παίζεται εις βάρος της θαλαμηγού «Αργώ», τέως «Χριστίνα», θα αισθάνθηκε ανακούφιση — προσωρινής διάρκειας, έστω

— αφού το σκάφος δεν... ατύχησε να βρει αγοραστές κατά την πρόσφατη (25.11.92) προσπάθεια του αναλήτου Ελληνικού Δημοσίου να το εκπλειστηριάσει.

Ο αιμνήστος Αρ. Ωνάσης συγκαταλέγεται στους μύθους του Νεοελληνισμού και έγραψε ιστορία.

Αποτελεί δε σύμβολο ισχύος, παγκοσμιότητας, ενότητας, επιτυχίας αλλά και (γιατί όχι;) υπεροχής της φυλής μας.

Γενεές ολόκληρες ανά τον κόσμο ανδρώθηκαν με πρότυπο και όραμα τον Ωνάση και τα Ωνάσειο επιτεύγματα.

Προσωπικά θυμάμαι πόσο υπερήφανος, ως Έλλην, αισθανόμουν όταν, νεαρός αξιωματικός τότε, την δεκαετία του 60, διεπίστωνα κάθε τόσο ότι δεν υπήρχε γωνιά του Κόσμου που το όνομα αυτό δεν ήταν γνωστό — όταν την ίδια στιγμή υπήρχαν άνθρωποι που αγνοούσαν το όνομα του Προέδρου των ΗΠΑ.

Επομένως ο Ωνάσης καθώς και κάθε τι που συνεδέετο με αυτόν ανήκουν ως σύμβολα στον Ελληνισμό ολόκληρο.

Πολλών δε μάλλον η «Χριστίνα», η οποία όχι απλώς συνεδέετο αλλά εταυτίσθη με τον Ωνάση, ως το alter ego του, από την ημέρα της κατασκευής της (μετασκευής της ακριβέστερα).

Κατά συνέπεια η «Χριστίνα» ή «Αργώ» η οποία είχε προσφερθεί στο Κράτος ως δωρεά για συγκεκριμένο σκοπό αποτελεί απόφια κληρονομιά του Έθνους.

Το Ελληνικό Δημόσιο όμως, ως εκφραστής του αντίποδα του Ωνάσειου Συμβόλου, με την διαχειριστική (και όχι μόνον) ανικανότητα που το διέπει, δεν εστάθη ικανό ούτε καν να συντηρήσει απλώς την δωρεάν αυτή, παρ' όλο που η επάνδρωσή της είχε ανατεθεί στο πολεμικό μας ναυτικό, και επικαλούμενο οικονομική αδυναμία επέλεξε ως λύση (sic) την Δημόσια διαπόμπευση του κληροδοτήματος αυτού, ήτοι, την εκποίηση του σε δημόσιο πλειστηριασμό σαν να επρόκειτο περί ενός τυχαίου κουφαριού.

(Με απλά λόγια δηλαδή, χωρίς αιδώ, και με αγοραία λογική προσέφεραν την

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

«Χριστίνα» — «Αργώ» βορά στις ορέξεις παντός τυχόντα, μηδὲ των βαρβάρων εξαιρουμένων, προς εκποίηση, αδιαφορώντας ότι έτσι εκποιούν και την κληρονομιά και την μνήμη του μεγάλου Έλληνα -δωρητοῦ αλλά και τα ιερά και όσια τους έθνους καθώς και το κύρος της προεδρίας της Ελληνικής Δημοκρατίας, αυτής καθαυτής, στην οποία είχε προσφερθεί το σκάφος..

Άπαντα στην λογική της εκποίησης, οποία εξαχρείωσις!

Θα μπορούσε κανείς να επιτιμήσει με αράδες ολόκληρες και με χίλια «κατηγορώ» το ιερόσυλο δημόσιο αν δεν ήταν εκ των προτέρων βέβαιος ότι θα απευθύνητο σε ώτα κωφών.

Εξ άλλου ξενίζει οπωσδήποτε και το παρατηρηθέν κενό αντιδράσεων διαφόρων φορέων της ιδιωτικής, τουλάχιστον, πρωτοβουλίας — Ναυτιλιακών φορέων π.χ. αλλά ιδιαιτέρως του Ιδρύματος Ωνάση — στην επιχειρούμενη επίσχεση διαδικασία.

Είναι δυνατόν να μην υπάρχει κάποια συλλογική φωνή διαμαρτυρίας για το ανοσιούργημα αυτό, κάποιος που να φωνάζει ότι τα ιστορικά κειμήλια δεν τιμώνται ούτε εκποιούνται

Πέραν τούτου, όμως, ως Έλλην πολίτης έχω και την εξής απορία, που ενδέχεται να απαντηθεί δια του Τύπου.

Δικαιούται κάποιος, έστω και αν πρόκειται περί του ίδιου του κράτους, νομικά ή

ηθικά, να εκποιεί μια δωρεά; Κατα μείζονα δε λόγο όταν δεν πρόκειται περί μιας οποιασδήποτε δωρεάς αλλά περί ενός εθνικού κειμηλίου; αν και τότε δεν μένει, παρά να εκποιήσουν και την Λεωφόρο Συγγρού... με άλλοθι την οικονομική δυσχέρεια.

Κατά την γνώμη μου το Δημόσιο ωφείλει — και οφείλει — να μετατρέψει την «Αργώ» σε πλωτό μουσείο — Μουσείο Ωνάση — και σε περίπτωση που θα εδήλωνε αδυναμία και προς αυτήν την κατεύθυνση, ωφείλει — και οφείλει, άλλωστε — να επιστρέψει την δωρεά στο Ωνάσειο Ίδρυμα με την παράκληση (ή τον όρο, έστω!) να την μετατρέψει εκείνο σε πλωτό μουσείο εις μνήμη του δωρητοῦ.

Πιστεύω, κ. διευθυντά, ότι το κενό δράσεως ή αντιδράσεως των παραπάνω φορέων μπορεί να αναλάβει ο Τύπος ο οποίος έχει υποχρέωση, νομίζω, να τεθεί επικεφαλής εκστρατείας ευαισθητοποίησης όλων για την ματαίωση της αποφάσεως αυτής που βεβηλώνει τα ιδεώδη του ελληνισμού.

Μετά τιμής
Δ. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ

MASTERS SHIPPING CO.

Υ.Γ.: Οι ανωτέρω, περίπου, θέσεις διευτυπώθηκαν από τον υπογράφο και σε πρόσφατη συνέντευξη του στο Β.Β.Σ.

Η ΣΩΣΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Όπως καλά γνωρίζετε, δεν είναι συνηθισμένες, ούτε στον ναυτιλιακό χώρο, επιστολές με τις οποίες να γνωστοποιείται η ποιότης και το ήθος ορισμένων ναυτιλιακών εταιριών που κοσμούν την Ελληνική Ναυτιλία.

Με την επιστολή μου αυτή επιθυμώ λοιπόν να μιλήσω για τον εξέχοντα εφοπλιστή Ισίδωρο Παντία Μαργαρώνη, στο πλοίο «Παντίας» του οποίου εργάσθηκα επί οκτώ μήνες.

Μου προξένησε πραγματικά κατάπληξη το ενδιαφέρον και η αρίστη συμπεριφορά αυτού του ανθρώπου για τους εργαζομένους ναυτικούς στο πλοίο του και πιστεύω ότι κάθε συνάδελφός μου μπορεί ανεπιφύλακτα να προτιμήσει μία θέση στην εταιρία Margaronis Navigation.

Αναμφίβολα τέτοιας ποιότητας άνθρωποι εξυψώνουν το κύρος της Ναυτίας μας.

Σας ευχαριστώ για την φιλοξενία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΝΤΟΡΟΥΣΗΣ
Β' Μηχανικός

Πειραιάς, 29/11/92





Athenian Group of Companies

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΘΑ ΑΡΧΙΣΟΥΜΕ — όπως και σε κάθε άλλο τεύχος εν συνεχεία — με το ερώτημα: Γιατί και οι άλλοι ναυτιλιακοί οργανισμοί δεν εφαρμόζουν την τακτική του ΕΛΟΕΝ για την πλήρη και άμεση εξυπηρέτηση των ναυτικών, για τους οποίους άλλωστε υπάρχουν;

ΟΛΟΙ, ΧΩΡΙΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗ, μιλούν συνεχώς για το τεράστιο, κυριολεκτικά, πρόβλημα της ελλείψεως των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων (και των γραφείων), ένα πρόβλημα που γίνεται καθημερινώς οξύτερο καθώς ο αριθμός αυτών των στελεχών μειώνεται σταθερά και η εξεύρεση αξιωματικών όλο και δυσκολότερη είναι, γεγονός που οδηγεί στην χρησιμοποίηση συνεχώς περισσότερων ξένων για την κάλυψη των αναγκών.

Αλλά ενώ όλοι μιλούν για το πρόβλημα και τις σοβαρότατες συνέπειες που θα έχει στην Ελληνική Ναυτιλία στα αμέσως επόμενα χρόνια, ουδείς κάνει το παραμικρό για να αντιστραφεί αυτή η δυσμενής πορεία και όλοι περιμένουν από τους άλλους να βρουν και να δώσουν τις λύσεις που χρειάζονται όλοι, γιατί όλους τους «καίει» η έλλειψη των αξιωματικών που χρειαζόμαστε.

Για τη συρρίκνωση του αριθμού των ναυτικών μας έχουν διατυπωθεί πολλές απόψεις: Πολλοί μίλησαν για τη σκληρότητα του ναυτικού επαγγέλματος, ορισμένοι απέδωσαν την απροθυμία προσελεύσεως στην θάλασσα και στην αβεβαιότητα που δημιουργούσε τα τελευταία χρόνια η δυσμενής κατάσταση — γα να μην πούμε τα χάλια — στην οποία έχει περιέλθει το ΝΑΤ και άλλοι είπαν το ένα και το άλλο. Ουδείς όμως μίλησε για την υποβαθμισμένη θέση στην οποία έχουμε τοποθετήσει και διατηρήσει, εσκεμμένως, όπως πιστεύει ο γράφων, για να «μην σηκώσουν κεφάλι», τους ναυτικούς μας: Η παιδεία τους — η ναυτική παιδεία, δηλαδή — εξακολουθεί να είναι υποβαθμισμένη, δεν έχει γίνει ανωτά-

τη, όπως θα έπρεπε, και όπως έχουν κάνει από πολλά χρόνια άλλες χώρες και μάλιστα υποανάπτυκτες — ποιός γνωρίζει στην Ελλάδα ότι η Ινδία, λόγω χάρη, «παράγει» πανεπιστημιακού επιπέδου ναυτικούς; Ενώ ταυτόχρονα το σύστημα της επιλογής τους παραμένει εκτός του πλαισίου των γενικών εξετάσεων για την εισαγωγή στις ανώτερες και τις ανώτατες σχολές, στο οποίο όμως περιλαμβάνονται ακόμη και οι φυσιοθεραπευτές και ένα σωρό ακόμη δευτερεύοντες κλάδοι, με αποτέλεσμα κάθε χρόνο να περιμένουμε να αντλήσουμε από τον πάτο του βαρελιού για να καλύψουμε τις θέσεις που διαθέτουμε στις ναυτικές σχολές, εξ ου και οι επανειλημμένες παρατάσεις των προθεσμιών που έγιναν ακόμη και φέτος, παρά το γεγονός ότι ήταν εμφανής εξ αρχής η προσέλευση περισσότερων, σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια.

ΚΑΙ ΑΥΤΗ, όμως, η εφετεινή μεγαλύτερη προσέλευση στις ναυτικές σχολές ερμηνεύθηκε λανθασμένα, κατά την ταπεινότατη άποψη του γράφοντος: Ο πρώην Υπουργός, ο κ. Αριστ. Παυλίδης, είχε αποδώσει αυτή τη μεγαλύτερη προσέλευση «στη συντονισμένη προσπάθεια του Υπουργείου και των εφοπλιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων που προέβαλαν το ναυτικό επάγγελμα και το εκπαιδευτικό σύστημα». Η εφετεινή μεγαλύτερη προσέλευση δεν οφείλεται, κατά την ταπεινότατη, πάντοτε, άποψη του γράφοντος, σ' αυτά που επισήμανε ο φίλτατος κ. Παυλίδης, αλλά στη δυσμενή οικονομική κατάσταση που περνάει ο τόπος, στην αβεβαιότητα για το μέλλον που κατέχει τους νέους μας, στη διαπίστωση — μετά από όσα έχουν γίνει και έχουν διακηρυχθεί — ότι τα πράγματα στον δημόσιο τομέα δεν θα είναι πλέον εύκολα αλλά ούτε και θα εξασφαλίζουν τη μοιρότητα και το περιβόητο «βρέξει, χιονίσει, η караβάνα θα γεμίσει» και στη διαπίστωση ότι «η θάλα-

σα έχει λεφτά» που έχει αρχίσει να εμπεδώνεται συνεχώς και περισσότερο σε ευρύτερα στρώματα του ελληνικού λαού.

Ενα παράδειγμα είναι αρκετό για να επιβεβαιώσει την άποψη ότι όταν στον τόπο υπάρχει φτώχεια (και δυστυχία) έχουμε στροφή προς τη θάλασσα: Το χωριό Μουσιωτίτσα του Νομού Ιωαννίνων που παλαιότερα ήταν ένα φτωχοχώρι που οι κάτοικοι του δεν είχαν στον ήλιο μοίρα, αριθμεί σήμερα περισσότερους από 200 ναυτικούς — όπως μας είπε ο Πρόεδρος της Κοινότητας κ. Θωμάς Γάκιος, ένας συγχωριανός του είναι πλοίαρχος και όλοι οι άλλοι οι υπόλοιποι μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι και άλλων ειδικοτήτων. Η Μουσιωτίτσα, λοιπόν, που δεν είχε στον ήλιο μοίρα, είναι τώρα ένα πλούσιο χωριό χάρη στα εμβάσματα των ναυτικών του και τα σπίτια τους είναι τα καλύτερα, η προκοπή δε αυτών που κατέφυγαν στη θάλασσα και είδαν Θεού πρόσωπο οδηγεί και τους νεότερους στο ναυτικό επάγγελμα.

Για να είναι πάντοτε όσο το δυνατόν περισσότερο αποδοτική η συνεχής προσπάθεια που πρέπει να καταβάλλουμε για την προσέλευση περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα χρειάζεται να δημιουργηθεί ένα ευέλικτο μη γραφειοκρατικό όργανο που θα ασχολείται συνεχώς — και όχι περιπτώσιακά, όπως γινόταν μέχρι σήμερα — μ' αυτό το καυτό θέμα: Θα διερευνά συνεχώς την αγορά εργασίας, θα μετράει τα αποθέματα του εργατικού δυναμικού, θα διαπιστώνει τις τάσεις και θα κάνει τις εκάστοτε επιβαλλόμενες προσαρμογές προς τις επικρατούσες συνθήκες ώστε η τακτική και η πολιτική που θα εφαρμόζεται για την υλοποίηση του στόχου να είναι η πλέον πρόσφορη και αποτελεσματική σε κάθε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Και κάτι ακόμη που είναι αναγκαίο να υπογραμμισθεί: Όλη αυτή η προσπάθεια, δηλαδή η προσπάθεια για την προσέλευση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα δεν γίνεται για

να δοξάζονται μερικοί αλλά για να υπάρχει Ελληνική Ναυτιλία.

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΤΗΛΕΣ αναφέρονται τα επιτεύγματα του μέχρι προ 15θήμερου Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη κατά τη διάρκεια της μεγάλης του θητείας στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Από τη στήλη θα επισημανθούν ορισμένες απολύτως λανθασμένες επιλογές του στις οποίες έχει συνεργήσει και ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, επιβεβαιώνοντας και εκ των υστέρων την απολύτως δικαιολογημένη αντίθεση των «Ναυτικών Χρονικών» στην ανάδειξη του στην ηγεσία του Λ.Σ. για την οποία είχαμε δεχθεί τότε τις επικρίσεις καλόπιστων παραγόντων (και φίλων).

Η ΠΡΩΤΗ ΑΦΟΡΑ τις τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών σε προξενικά λιμεναρχεία, παρά το γεγονός ότι είχαν υπηρετήσει στο παρελθόν σε ανάλογες θέσεις και τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε γύρω από το συγκεκριμένο θέμα και είχε σαν πρωταρχικό αποτέλεσμα — γιατί δυστυχώς υπήρξαν και υπάρχουν και άλλες συνέπειες — τον παραγκωνισμό άλλων, επίσης καταξιωμένων λιμενικών αξιωματικών.

Για να επιτευχθούν οι συγκεκριμένες επιλογές — σπεύδουμε να διευκρινίσουμε ότι ορισμένοι από τους νέους προξενικούς λιμεναρχες είναι από ετών προσωπικοί φίλοι — αποφεύχθηκε αναφορά στα σχετικά σήματα του ενός εκ των δύο όρων που ετίθεντο πάντοτε — και ετέθησαν και πάλι αμέσως μετά τις συγκεκριμένες επιλογές — και που είναι η πλήρης γνώση της Αγγλικής και η μη προϋπηρεσία σε θέσεις προξενικών λιμεναρχών. Στα συγκεκριμένα σήματα, λοιπόν, δεν

υπήρχε ο όρος ότι δεν δικαιούνται να υποβάλουν αιτήσεις οι έχοντες υπηρετήσει προηγουμένως σε ανάλογες θέσεις.

Η ΔΕΥΤΕΡΗ αρνητική επιλογή σχετίζεται με το τεράστιο θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, στο οποίο αντί της πολιτικής της προλήψεως ακολουθήθηκε η πολιτική της καταστολής με την επιβολή προστίμων και το άγριο κνηνητό των ναυτικών μας που πολλές φορές κλείνονται σαν κοινοί εγκληματίες, στο κρατητήριο και για δυό και τρεις ημέρες (σε περιπτώσεις αργιών) μέχρις ότου οδηγηθούν ενώπιον των αρμόδιων δικαστικών αρχών. Στον τομέα αυτόν υπήρξε μία προκλητική, μπορεί να πει κανείς, υποβάθμιση της αρμόδιας υπηρεσίας που ανάλογη δεν υπήρχε σε κανένα άλλο Υπουργείο αλλά και σπουδαίων, κυριολεκτικά, ανθρώπων που έχουν εκπροσωπήσει επάξια τη χώρα σε διάφορες διεθνείς συνόδους καθώς και του ρόλου των λιμενικών αρχών που τώρα αναφέρουν στο Υπουργείο ότι προκλήθηκε ρύπανση τόσης εκτάσεως και εκεί — στο Υπουργείο — αποφασίζεται το ύψος του προστίμου χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν όλες οι παράμετροι που θέτει και η σχετική νομοθεσία — αβλεψία, εσκεμμένη ενέργεια, υποτροπή κλπ. κλπ.

Η ΤΡΙΤΗ (αρνητική επιλογή) υπήρξε το «μαύρισμα» ικανότατων και καταξιωμένων αξιωματικών που έχουν «την έξωθεν καλήν μαρτυρία» (αλλά όχι και την «εσωτερική») επειδή δεν άρεσαν τα χνάτα τους και αυτό τη στιγμή που προάγονται κατ' εκλογήν ασθενείς με το αιτιολογικό ότι πρέπει να εξαντλήσουν τη σταδιοδρο-

μία για να εξασφαλίσουν καλύτερο εφ' άπαξ και καλύτερη σύνταξη...

Αυτές οι τρεις αρνητικές επιλογές, για τις οποίες συνυπεύθυνη είναι και η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, έχουν επιφέρει τεράστια αναστάτωση στο Υπουργείο το οποίο έχει παραλύσει καθώς όλοι βλέπουν και διαπιστώνουν ότι η καταξίωση που κατακτάται με σκληρή δουλειά και συνέπεια δεν έχει καμία σημασία πλέον...

ΥΠΑΡΧΕΙ, όμως, και συνέχεια αρνητικών επιλογών. Η τέταρτη (όχι, βέβαια, κατά σειρά αξιολογήσεως) αφορά την συστηματική άρνηση για την ικανοποίηση του δικαιώματος αιτήματος μιας μερίδας ναυτικών μας να αναγνωρισθεί και σαν προαγωγική η υπηρεσία που πραγματοποίησαν σε πλοία με ξένες σημαίες μετά την απόλυσή τους από τα πλοία με Ελληνική σημαία στα οποία υπηρετούσαν σε εφαρμογή του Ν. 1370. Και αυτό τη στιγμή που υποτίθεται ότι κάνουμε όλα όσα πρέπει και για να διατηρήσουμε τον ναυτεργατικό δυναμικό που διαθέτουμε αλλά και για να προσελκύσουμε όσο το δυνατόν περισσότερους Έλληνες στο ναυτικό επάγγελμα και επίσης τη στιγμή που αναγνωρίζουμε πλήρως την υπηρεσία των λεγομένων πολιτικών προσφύγων..

Η ΠΕΜΠΤΗ αρνητική επιλογή του κ. Παυλίδη υπήρξε η μη υλοποίηση της προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση οκτώ ατόμων (των τριών αξιωματικών της γέφυρας και των τριών αξιωματικών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων αντιστοίχως) που θα απέδιδε σημαντικά ποσά στο ΝΑΤ αλλά και στο ΚΝΕ για να υπάρχουν τα κεφάλαια που χρειάζονται για τη

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

διαρκή προσπάθεια προσελκύσεως και άλλων Ελλήνων στο ναυτικό επαγγελμα και ταυτόχρονα εξ ίσου σημαντικά ποσά συναλλάγματος στην εθνική οικονομία — δυστυχώς, ο κ. Παυλίδης που στη διάρκεια της θητείας του έχει προικοδοτήσει το ΝΑΤ με δέκα δισ. δραχμών ετησίως περίπου και εξασφάλισε το κονδύλιο των 65 δισ. δραχμών από τον προϋπολογισμό του 1993 για να πληρώνονται ανελλιπώς οι συντάξεις κατά το νέο έτος, υπήρξε θύμα εκείνων που βαυκαλίζαν συστηματικά την απολύτως εύλογη προσδοκία του για τον επαναπατισμό των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Μεταξύ δε εκείνων που ευθύνονται, κατά την εκτίμηση του γράφοντος, για την άρνηση να θεωρείται προαγωγική η προαναφερθείσα υπηρεσία μιας συγκεκριμένης κατηγορίας ναυτικών μας και για την μη υλοποίηση της προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών» περιλαμβάνεται και ο σημερινός Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

Η ΑΝΑΦΟΡΑ, μόλις προηγουμένως, στο τεράστιο θέμα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δίνει την αφορμή και για μία ακόμη επισήμανση: Τα κεφάλαια που διατίθενται για τον σκοπό αυτόν από την ΕΟΚ προορίζονται για τη δημιουργία της υποδομής που χρειάζεται η χώρα για να καλύψει την απόσταση που μας χωρίζει από τους συνεταιρούς μας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και όχι, βεβαίως, για να πλουτίζουν ορισμένοι. Αλλά σ' αυτό το θέμα θα επανέλθουμε.

ΣΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος μιλήσαμε για τις επικρίσεις που δέχθηκε η στήλη αναφορικά με την οικογένεια ναυτικού μας που έχασε τον προστάτη της και πουλάει τα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» που είχε συγκεντρώσει ο προστάτης της για να αντιμετωπίσει οξυτάτο οικονομικό πρόβλημα. Δεν ήταν όμως οι μοναδικές επικρίσεις: Αναγνώστης, ο οποίος δεν επιθυμεί να γνωστοποιηθούν τα στοιχεία του, μας επισημαίνει ότι δεν είπαμε έξω από τα δόνια εκείνα που έπρεπε να πούμε για τα P & I Clubs, με την ευκαιρία της ημερίδας που είχε οργανώσει στις αρχές Νοεμβρίου το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Μιλήσατε, σημειώνει σε σχετική επιστολή, για τις δικές μας ευθύνες που τελικώς παίζουμε το παιχνίδι των P & I Club αλλά δεν εξηγήσατε πως παίζουμε αυτό το παιχνίδι. Δεν εξηγήσατε, προσθέτει, ότι η επιλογή ορισμένων για το Bords of Directors ορισμένων δικών μας και η δυνατότητα που τους παρέχεται με τον τρόπο αυτόν — σ' αυτούς και σε έναν περιορισμένο αριθμό φίλων τους — να έχουν μικρότερες εισφορές από τους άλλους, ακόμη και αν οι άλλοι δεν δημιουργούν Claims λόγω της ποιότητας των πλοίων τους, η οποία βεβαίως εξασφαλίζεται με σημαντικές δαπάνες, είναι κυρίως εκείνο που προκαλεί την ασυδοσία των P & I Clubs που σπεύδουν να φορτώσουν στο πλοίο όλες τις αμαρτίες του ασφαλιστικού κυκλώματος.

Εντάξει, εμείς δεν τα εξηγήσαμε αυτά: Ο αναγνώστης όμως ο οποίος από τα συμπραζόμενα προκύπτει ότι μετείχε στην ημερίδα, γιατί δεν τα είπε εκεί; Και γιατί αξιώνει — και αυτός όπως και πολλοί άλλοι — να τα βγάλουν στον αέρα οι δημοσιογράφοι; Δεν είναι καιρός να μιλούν και οι αμέσως ενδιαφερόμενοι για τα ζητήματα και τα προβλήματα που τους καίνε; Ή στο κάτω κάτω της γραφής, δεν μπορούν να τα μεταφέρουν στα συλλογικά τους όργανα και να απαιτήσουν από αυτά τις επεμβάσεις (και τις ρυθμίσεις) που αξιώνουν από άλλους και εν προκειμένω από τους δημοσιογράφους;

Ζητούνται απαντήσεις.

Η ΣΤΗΛΗ είχε επισημάνει στις 15 Οκτωβρίου τους κινδύνους που δημιουργούνται από την απόφαση του Υπουργείου να εξαποστείλει τη ράδα του Πειραιώς κοντά στην Αίγινα για να αποφευχθούν οι κίνδυνοι συγκρούσεων. Ήδη η Διεθνής Ναυτική Ένωση επισημαίνει δύο άλλες παραμέτρους που έχουν δημιουργηθεί από την απόφαση αυτή: Η πρώτη είναι ότι δεν καθίσταται εφικτή η εξυπηρέτηση και ο εφοδιασμός των πλοίων — τα διερχόμενα μόνον για εφοδιασμό και για αντικαταστάσεις πληρωμάτων περνούν από τον Πειραιά — μάλιστα η Διεθνής Ναυτική Ένωση σε σχετικό έγγραφό της προς το Υπουργείο επισημαίνει ότι υδροφόρα του ΟΛΠ δεν μπόρεσε να βρεί πλοίο στη ρά-

δα που είχε ζητήσει να εφοδιασθεί με νερό. Και η δεύτερη, ότι η περιοχή στην οποία έχει τοποθετηθεί η ράδα, που ουσιαστικά αποτελεί μία από τις ευκολίες του λιμανιού, βρίσκεται έξω από τα όρια του λιμένος Πειραιώς, πράγμα που σημαίνει ότι τα πλοία που βρίσκονται στη ράδα δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τον ΟΛΠ και τις υπηρεσίες του.

Είναι ασφαλώς εύλογη η προσδοκία ότι μετά και τις επισημάνσεις της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης το όλο θέμα του αγκυροβολίου αναμονής θα επανεξετασθεί και ότι η επανεξέταση αυτή θα γίνει με πνεύμα που θα αποδεικνύει ότι είμαστε πραγματικά κατ' εξοχήν ναυτιλιακή χώρα και όχι γραφειοκράτες του τύπου που ανέφερε η στήλη στο προηγούμενο σχετικό δημοσίευμα — δεν κόβουμε, δηλαδή, το κεφάλι όταν μας πονάει το δόντι...

ΣΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ, λοιπόν, όλα: Σε ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ αναφερόταν ότι στο λιμάνι της Ελευσίνας είχε καταπλεύσει το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Anax Tiger» με έναν Τανζανό λαθρεπιβάτη.

Και προσετίθετο ότι (αντιγράφουμε) «από το Κ.Λ. Ελευσίνας απαγορεύθηκε η κάθοδός του (του Τανζανού λαθρεπιβάτη) από το πλοίο και ανατέθηκε στον πλοίαρχο η φύλαξή του», αντί να τον παραλάβουν χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση οι αρμόδιες υπηρεσίες, να τον οδηγήσουν στο αεροδρόμιο και να τον στείλουν στην πατρίδα του με δαπάνες φυσικά του πλοίου (εν προκειμένω του P & I που το καλύπτει). Όλη αυτή η διαδικασία είναι φαίνεται δύσκολη και έτσι έχει «εφευρεθεί» και εδώ η ευθύνη του πλοιάρχου: Του τη «φορτώνουμε», λοιπόν, και ησυχάζουμε χωρίς όμως να σκεφθούμε ότι με τις ενέργειές μας αυτές εξουδετερώνουμε εμείς οι ίδιοι τις προσπάθειες που καταβάλουν πολλές φορές οι ελληνικές προξενικές αρχές ή τα προξενικά μας λιμεναρχεία να επιτύχουν την αποβίβαση λαθρεπιβατών από ελληνικά πλοία σε λιμάνια του εξωτερικού για να επαναπατρισθούν με δαπάνες πάντοτε — επαναλαμβάνουμε — των πλοίων.

ΩΡΑΙΑ Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ του Καπτάν Παναγιώτη Τσάκου για την

πραγματοποίηση προσκηνύματος στα Μύρα της Λυκίας στη Μικρά Ασία από όμιλο εξ Ελλάδος την ημέρα που εορταζόταν η μνήμη του Αγίου Νικολάου. Έδωσε ο Καπτάν Παναγιώτης σε ανθρώπους της Ναυτιλίας την ευκαιρία να προσεγγίσουν την παράδοση της Ορθοδοξίας σε χώρους εκτός Ελλάδος και να γνωρίσουν το ιστορικό παρελθόν του προστάτη των ναυτικών μας. Ταυτόχρονα με την επίσκεψη δημιουργήθηκε ευκαιρία ενίσχυσης και συμπάραστασης του Οικομενικού Πατριαρχείου στο δύσκολο έργο που επιτελεί στις ημέρες μας.

Τη θεία λειτουργία ετέλεσε ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ. Βαρθολομαίος στον ιερό ναό του Αγίου Νικολάου, όπου σώζεται ο κενός τάφος του Αγίου (τα λείψανα βρίσκοντα στο Μπάρι) και σήμερα είναι μουσειακός χώρος ιδιοκτησίας του τουρκικού δημοσίου.

Την προηγούμενη ο όμιλος, που εκτός από τον Καπτάν Παναγιώτη αποτελούσαν ο μέχρι προ 150ημέρου Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης, ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτη κ. Δ. Κατσιμαντής, ο πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμάς Ζαφείρας και άλλοι καθώς και οι σύζυγοί τους, ξεναγήθηκε από τον Δικηγόρο κ. Χρ. Πλέγκα στις αρχαίες ελληνικές πόλεις της Παμφυλίας (Πέργη, Άσκενδος και Σίδη), όπου η έκταση των αρχαιοτήτων εξέπληξε όλους τους επισκέπτες. Το απόγευμα της ίδιας ημέ-

ρας και μετά το πέρας του Διεθνούς Συμποσίου για τον Άγιο Νικόλαο, ο κ. Βαρθολομαίος δέχθηκε σε ακρόαση τον όμιλο και εξέφρασε τη μεγάλη του χαρά για το γεγονός ότι η Ελληνική Ναυτιλία ήταν για πρώτη φορά παρούσα στις εκδηλώσεις προς τιμήν του Αγίου Νικολάου στο χώρο όπου ο Άγιος είχε την επισκοπή του.

Η επίσκεψη του ομίλου έγινε με το προσωπικό αεροσκάφος του Καπτάν Παναγιώτη ενώ στον εορτασμό και στις εκδηλώσεις προς τιμήν του Αγίου Νικολάου στην Αττάλεια και στα Μύρα παρέστη και πλήθος πιστών που είχαν φθάσει με πούλμαν από την Κωνσταντινούπολη, την Αθήνα, το Περίστει και τον Πειραιά καθώς και με πλοίο της ΔΑ-ΝΕ από τη Ρόδο και με καΐκια από το Καστελλόριζο.

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΤΗΛΕΣ δημοσιεύεται εκτενές ρεπορτάζ από μία εντυπωσιακή, πράγματι επίδειξη κατασβέσεως πυρκαγιάς και απορρυπάνσεως που πραγματοποιήθηκε την περασμένη Πέμπτη στα Ελληνικά Διίλιστήρια Ασπροπύργου από την εταιρία Petrotech Industries (Hellas) που διευθύνουν ο Καπτάν Βασίλης Βιντιάδης και ο Αμερικανός πλοίαρχος Richard Stone, μέχρι πρότινος ναυτιλιακός ακόλουθος της αμερικανικής πρεσβείας στην Αθήνα, ο οποίος παρέμεινε στην Ελλάδα και μετά την αποχώρησή του από την υπηρεσία. Η αναφορά από τη στήλη γίνεται διότι

τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν αλλά και τα υπόλοιπα που διατίθενται από την ίδια εταιρία για την αναγέννηση εδαφών, και για την επιβράδυνση φωτιάς είναι κατασκευασμένα από εννέα φυσικά συστατικά, δεν είναι ούτε τοξικά, ούτε οξειδωτικά, ούτε καρκινογόνα, έχουν απεριόριστη δυνατότητα αποθήκευσης και απεριόριστη διάρκεια και δεν απαιτούν τη χρήση ειδικού εξοπλισμού. Επί πλέον — και αυτό είναι το πλέον σημαντικό — τα υλικά αυτά προκαλούν μεγάλο όγκο φυσικών ατμοσφαιρικών, υδατικών ή εδαφικών βακτηρίων τα οποία καταναλώνουν τους εγκλωβισμένους υδρογονάνθρακες, έχουμε δηλαδή βιολογική αποικοδόμηση με αποτέλεσμα όχι απλώς να αποφεύγεται η επιβάρυνση του περιβάλλοντος αλλά να επέρχεται και εξυγίανσή του. Είναι αυτονόητο ότι τα νέα αυτά προϊόντα έχουν ευρύτατη εφαρμογή στη Ναυτιλία και εξασφαλίζουν τα πλοία από τις πυρκαγιές και τη ρύπανση του περιβάλλοντος.

ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΥΣ ΤΥΧΟΝ θέλουν να ρωτήσουν: Όχι, δεν υπήρξε ούτε έστω ένα τηλεφώνημα για το θέμα της αγοράς των τευχών των «Ναυτικών Χρονικών» τα οποία διαθέτει προς πώληση ατυχήσασα οικογένεια ναυτικού μας επειδή αντιμετωπίζει οξύτατο οικονομικό πρόβλημα.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

Analysis of the underlying causes of the large P & I Claims

By Mr Hugo Wynn - Williams Director, UK P & I Club

Κατά την Ημερίδα που διοργάνωσε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος για τα P & I Clubs, στον Πειραιά, στις αρχές του περασμένου μήνα, συζητήθηκαν μεταξύ άλλων και τα αίτια που προκάλεσαν σημαντικές απαιτήσεις κατά των Αλληλοασφαλιστικών Κλάμπς κατά τα τελευταία χρόνια.

Το κείμενο που ακολουθεί είναι προϊόν απομαγνητοφώνησης των επισημάνσεων του εκ των διευθυντών του UK P & I Club, κ. Wynn - Williams, με καίριες επισημάνσεις για τα αίτια που οδήγησαν σε σημαντικά claims κατά την περίοδο Φεβρουάριος 1987 - Δεκέμβριος 1991.

These are the latest results of the UK Club's Analysis of Major Claims. Although the Analysis is based solely on the UK Club's statistics, the picture is likely to reflect the experience of the other clubs in the Group, given the size of the Club and therefore the database which lies behind the statistics. Indeed, two other Clubs in the Group, who have conducted similar analyses, have confirmed their findings are broadly in line.

Work began in 1988 as a result of the unprecedented increase in the value of claims from 1987 onwards. A factor common to all Clubs.

The report is an analysis of the underlying causes of the claims. It is not premium related nor is it a study into the external economic forces which have driven the claims values.

Types of claims: The claims analysed fall into the five key risk areas of cargo, personal injury (including crew injury), pollution, property damage and collision. Of these, cargo represents by far the largest number of claims at 602 in number and \$ 235 million in value. Altogether within the analysis there are 1.444 claims in total with a gross claim value of \$ 784 million.

What causes the very high value of claims? Only 7.5 per cent by number of the claims exceed the 1987 pooling threshold, ie. \$1.2 million; of these, two thirds also exceed the 1990 threshold (\$1.6 million). It is the cargo and property damage claims which predominate followed by pollution and collision. It is interesting to note, that in terms of the ships involved, tankers stand out as much because of their involvement in high value cargo claims as because of their involvement in pollution claims.

Cargo claims and human error

The Analysis compares the number of claims caused by ship failure against the number of claims caused by human error, distributed by age bands for each ship type. Reefer ships age 5-9 years have been shown to be involved in more major claims than their numbers would warrant; the Analysis shows that this is a result of a high incidence of human error involving such ships. In container ships, the number of major claims remains fairly constant up to 14 years and then diminishes in the older ships (a pattern which matches the entry profile of these ships in the Club). It is interesting to see, however, that the number of claims caused by human error is highest for the younger ships, thereafter diminishing steadily, while the incidence of ship failure is low for young ships, peaks with 10-14 year old ships and then diminishes again.

In bulk carriers, human error claims peak at 10-14 years (perhaps as a result of ships changing management?) and thereafter decline. Claims arising from ship failures peak at 15-19 years, the age band at which the percentage of major cargo claims in bulkers is higher than their entry in the Club would justify.

Human error is the predominant cause of claims of dry cargo ships at all ages, bad stowage being the most common fault. The Analysis shows that the pattern of human error in ship failure claims in these ships is very similar, in both instances rising to a peak between 10 and 14 years, declining somewhat in the 15-19 year band. About half the ship failures involved defective hatch covers, the others being made up of shell plate failure, valve and pipe

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

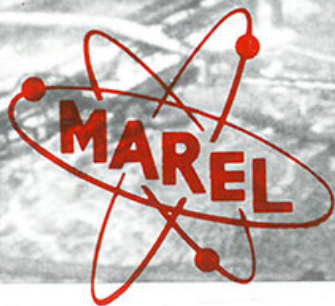
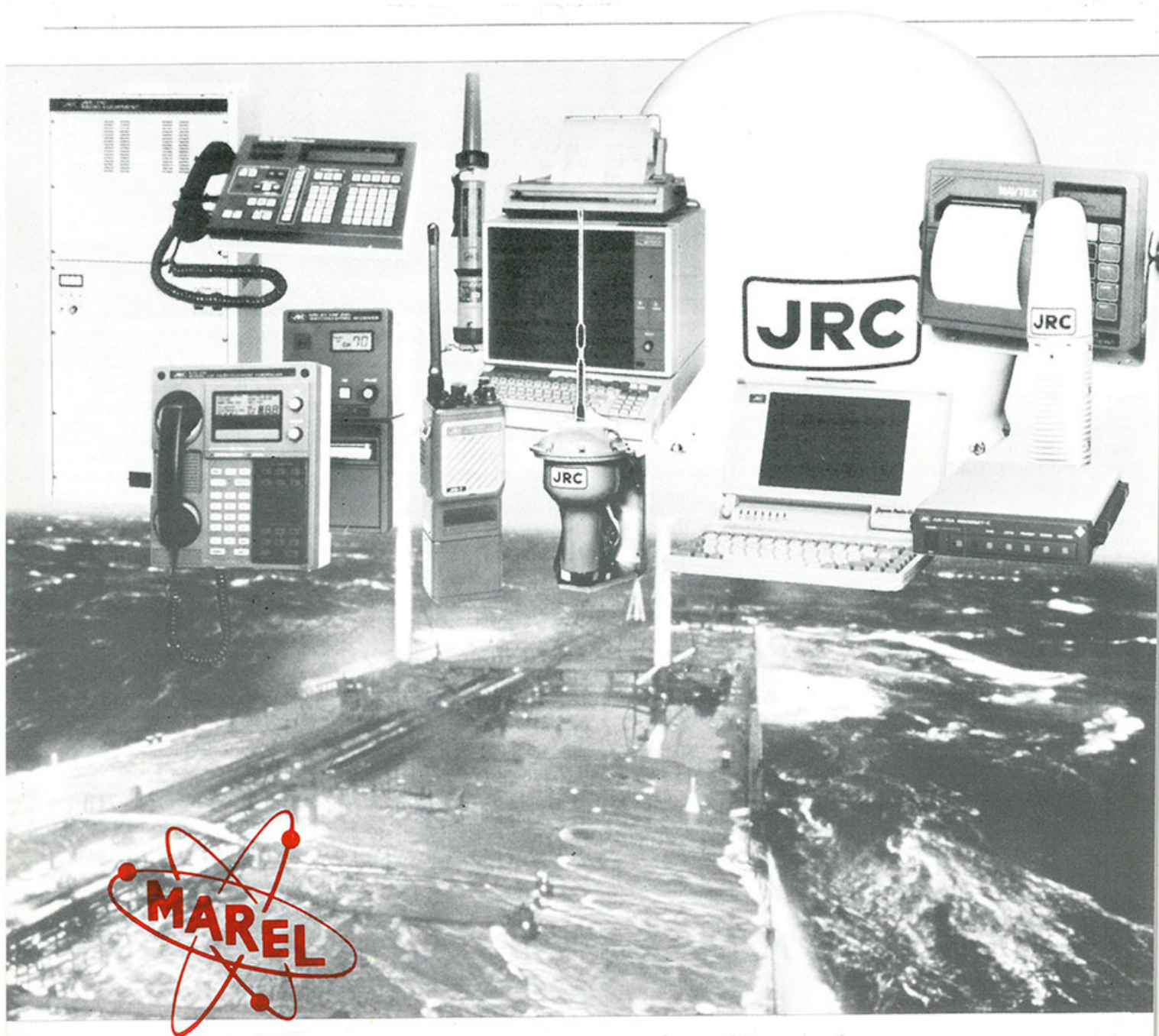
Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

JRC

The only company that
manufactures everything you
need for a totally integrated
GMDSS installation.



For more information, contact:
Marel Electronics SA
6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

JRC/RAYTHEON: Your

RAYTHEON

An unparalleled worldwide sales and service network.

Raytheon and JRC are the only companies that can supply you with every GMDSS product you need, all made by one manufacturer. Each JRC component has been designed specifically to work as part of your totally integrated GMDSS installation.

For example, JRC makes the only GMDSS that provides the added simplicity and safety of having a single control unit which manages every aspect of standard MF/HF communication, plus the automatic transmission, monitoring and reception of DSC emergency alert signals.

With this superior, high level of dedication to GMDSS available from Raytheon, there is no reason to settle for outdated products, even if they come assembled in a pretty console. Raytheon can provide your complete ultra-modern GMDSS installation with maximum flexibility for bulkhead, table top or console mounting, for retrofits or new construction.

As a world leader in research and development of military electronics, Raytheon is on the cutting edge of today's most advanced technology. For five years we have worked very closely with JRC, ship owners, operators and crew members to determine the most functional, easy-to-use, ultra-reliable designs for GMDSS products. As a result, no other company can match the level of sophistication and the commitment to excellence that are part of every product we offer.

Our GMDSS equipment is type approved in some countries already, and approvals are pending in others, all over the world. But, wherever you sail with GMDSS from Raytheon aboard, you have the added confidence that comes from being protected by the world's largest, most experienced, marine electronics service network.

For more information about our GMDSS products, use the coupon or contact your nearest Raytheon headquarters.

GMDSS is the future of search and rescue, and worldwide communications. At Raytheon, we provide you with tomorrow's technology, today.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

MF/HF radio equipment is capable of voice communication, DSC and NBDP. It features automated alerts, calls by DSC and error-free messages in ARQ mode by NBDP.

- JSS-710/720 Radio Station
 - MF/HF Transmitter
 - All Wave Receiver
 - DSC Watch Receiver
 - DSC Terminal
 - Remote Controller
 - NBDP
 - Personal Computer
 - Printer
 - Automatic Antenna Tuner

INMARSAT SHIP EARTH STATION

The JRC SES is the most popular terminal in the world because of its superior reliability. It features distress alert and general communications on telex and telephone channels.

- JUE-45A MK II INMARSAT-A SES
 - ADE (Above Deck Equipment)
 - BDE (Below Deck Equipment)
 - Main Unit
 - VDU/Printer
 - Telephone Set
- JUE-75A INMARSAT-C SES
 - EME (Externally Mounted Equipment)
 - IME (Internally Mounted Equipment)
 - Data Terminal
 - Printer

VHF RADIOTELEPHONES

Designed for on-scene, ship-to-ship, and ship-to-shore communications; features built-in Digital Selective Calling (DSC).

- JHS-31 VHF Radiotelephone
- NRE-63 Watch Receiver
- NCH-329 Remote Controller
- NKG-52 Printer
- NRE-76 Guard Receiver
- JHS-7 Portable VHF Radiotelephone

NAVTEX, EGC AND HF MSI RECEIVERS

Receives safety information including navigational and meteorological warnings.

- NCR-300A NAVTEX Receiver
- NRD-230 HF MSI Receiver
- JRE-60A EGC Receiver
- NMB-265A EGC Decoder

SATELLITE EPIRB AND RADAR TRANSPONDER

EPIRB operates on 406 MHz and 121.5 MHz. Designed to float free if the ship sinks and activate automatically when afloat. Also available with manual release bracket.

SART (Search and Rescue Radar Transponder) responds when interrogated by a 9-GHz radar. It is the main means of locating a survival craft or its mother ship in distress.

- JQE-2A EPIRB
- JQX-10A SART (Radar Transponder)

MAIL TO: **RAYTHEON MARINE SALES AND SERVICE COMPANY**
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK

☐ Please send GMDSS product information.

NAME _____

TITLE _____

COMPANY _____

ADDRESS _____

TELEPHONE _____

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244
FAX (0279) 444223 • TELEX 81444

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road, Hudson, NH 03051 USA
TEL 603 881-5200
FAX 603 881-4756 • TELEX 681-7529

Specifications subject to change without notice.

For US flag vessels only: This device has not been approved by the FCC. This device is not, and may not be offered for sale or lease, or be sold or leased until such approval of the FCC has been obtained.

GMDSS connection.

failure, main engine failure and machinery failure.

In tankers, human errors in cargo handling are the predominant cause of claims for ships in most age bands, including those age 15-19 years which incur a greater percentage of claims than their entry would justify. However, specifically in 10-14 year old ships, the pattern is reversed and shell plate, bulkhead, valve and machinery failures combine to outnumber the human errors.

Pollution claims and human error

50 per cent of pollution claims are caused by human error, mostly as a result of collision, bunkering and grounding. It is interesting to compare bunkering related claims with the main product spilled. The analysis shows that bunkers represent 40 per cent of the product spilled. Bunker spills illustrate particularly well the impact of human errors which, in themselves, may be of a trivial nature. A recent claim following one such spill in Los Angeles, involving a bulk carrier entered in the Club, serves as an example. The cause of the spill was an overflow from one of the forward fuel oil tanks as a result of a misunderstanding between the ship and the bunker barge. Approximately 308 barrels were lost overboard. The total cost of this incident including clean-up, third party claims and penalties is likely to be in the region of \$20 million.

Human error in personal injury claims

Of the 420 personal injury claims, three quarters involve crew injury. As the Analysis shows almost

40 per cent of these arise from slips and falls. Crew injury claims in the Analysis have a value of \$100 million. This compares with pollution claims at \$105 million and collision claims of \$79 million. Crew injuries therefore represent a major claims cost and area for active loss prevention.

The flag of ship least affected by crew injury was the Greek flag. The worst was the U.S. flag followed by Panama.

Property damage and human error

In the year since the UK Club's first Analysis of Major Claims was published, there has been considerable debate in the shipping industry and the trade press about the standard of pilotage service worldwide. The latest Analysis addresses the problems facing pilots and the steps being taken by the UK Club, together with other Clubs in the International Group, to gain a greater understanding of the underlying causes.

Collision claims and human error

In the first Analysis published last year it was stated that "second officers were involved in three times as many collision cases as other watch-keeping officers". After further analysis based on the increased database and improved information, it is now clear that there is a greater likelihood of collision occurring during the morning watch, traditionally kept by the First Officer. These collisions tend to occur in areas of high shipping activity, such as Singapore, Rotterdam, Antwerp and the English Channel. The Master was on the bridge in 16 out of

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

21 collisions. The frequency of collisions does not yet appear to be affected by the increase in tendency for this watch to be kept by junior officers, a trend identified by the Club ship visit programme. However, it may be significant that ships frequently arrange their schedules to ensure that they arrive off port limits at dawn. When the visibility and sea state at the time of the collision are looked at, the Analysis reveals that 62 per cent of collisions occurred in good or fair visibility and the sea state was described as either calm or slight in 76 per cent of the cases. Evidence, perhaps, that ships would not collide if they could not see each other!

The second general theme analysed is Age and Structural Failure. Specifically the relationship between the age of the ship at the time of the incident and the frequency of claims caused by structural failure.

The results are very similar to those noted in the first report. Ships in the age band 10-14 years continue to stand out, with almost 30 per cent of the claims against the Club entry of 25 per cent. This is only part of the picture, however, as the number of claims from younger ships, particularly in the age band 5-9 years, is also disproportionately high when compared to their Club entry. The ships older than 20 years seem to be consistently less likely to expose the Association to large claims, however, caution needs to be exercised when considering this category of ship as the risk can increase rapidly if a ship at this age is sold.

Structural failure is examined in detail in the latest Analysis. Like last year it is given a wide definition. The definition includes a range of structural defects from the most serious shell plate failure claims to claims caused by leaking hatch covers. Out of 1,444 cases analysed, 185 totalling \$120 million, involve structural defects within this definition. This represents 13 per cent of the total number of major claims and 15 per cent of their value. Although the latest picture is similar to last y-

ear, there is now evidence to show that structural failure problems have increased in the older ships, particularly those in the age band 15-19 years. Two factors have combined to produce this result; firstly, a high incidence of structural problems affecting bulk carriers (and to a lesser extent tankers) over 15 years old; secondly, the high number of claims resulting from hatch cover defects, particularly on ships age between 15 and 19 years old.

Where do the major claims occur? From the Analysis it would appear that the United States of America continues to dominate the major claims affecting the Association. However, this finding should be treated with caution for three reasons. First, it is worth remembering that given the size of the U.S. economy, its position at the top of the table is to some extent inevitable. Second, the figures reflect the impact of the particularly high number of personal injury claims brought in the U.S.A. When other types of claim are examined, the U.S.A. picture is not disproportionate to that which is expected. For instance, over the five years under review there were 88 major cargo claims arising in the U.S.A. compared to 48 major cargo claims in Italy. That's an astonishing number. Those of you who trade bulkers and touch Italy will no doubt have called at the port of Ravenna. I can see it strikes a chord! This is another area where the International Group as a whole has got to address a problem. The port of Ravenna has become a nightmare for shipowners. The strength of the Group needs to be tested against the strength of the local interests and a solution found. It should be an interesting battle!

Other countries, or continents to feature, include Africa and in particular Algeria, Sudan, Nigeria and Angola. Of the 20 cargo claims excess of \$1.6 million (the very high claims) 10 occurred in Africa. This is perhaps another claims area that needs to be examined by the International Group.



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



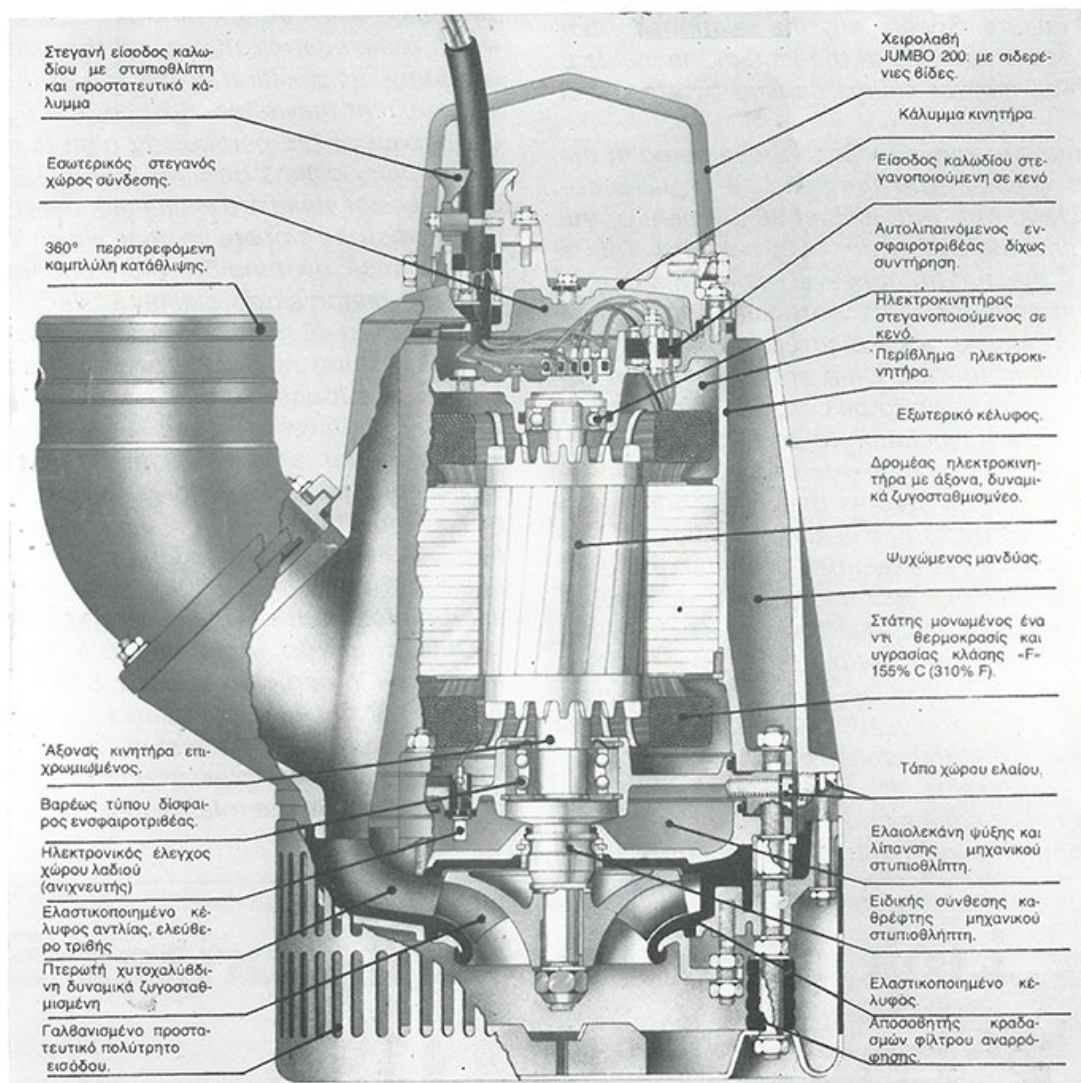
Αντλητική Ελλάδα
Antlitiki Hellas



- Φορτώνετε χύδην φορτία και θέλετε καθαρές σωληνώσεις μηχανοστασίου;
- Έχετε άμεση ανάγκη εξάντλησης κοιτών;

- Are you loading grain loads and wish the tubes of your engine room to be clean?
- Do you need urgent stropping?

ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ*
SUMBERSIBLE PUMPS*



JUMBO: 10 - 600 / από 1 - 65 KW
Αποδόσεις: Q=26 - 1150 M³ / H
H= 16 - 65 M

- *— Για οποιαδήποτε βολτάζ
- Ήλεκτροκινητήρες και άντι-εκρηκτικού τύπου.
- Παραδίδονται σ' όλο τον κόσμο
- Πιστοποιητικά όλων των νηογνώμωνων.

- For all voltages
- Motor ex-proof (if requested)
- We deliver all over the World.
- Certificates of all Classifications.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7
& ΔΟΪΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΑΘΗΝΑ
Τ.Κ. 17672

ADDRESS
5-7 MENELAOU AND
DOIRANIS STR.
KALLITHEA-ATHENS
P. CODE 17672

ΤΗΛ. - TEL.
9569.822
9568.156
9587.430

TELEX
22.2772 ABSH GR.

BANKERS
ERGOBANK - PIRAEUS BRANCH

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1992

Όπως έχει πλέον καθιερωθεί από το 1984, στο τελευταίο τεύχος της χρονιάς παρουσιάζεται το ευρετήριο των άρθρων που έχουν δημοσιευθεί στα «Ναυτικά Χρονικά», από τον Ιανουάριο έως και σήμερα.

Ο κατάλογος αυτός, στον οποίο τα άρθρα παρουσιάζονται με χρονολογική σειρά δημοσίευσής, θα βοηθήσει τους αναγνώστες μας στην γρήγορη αναζήτηση εκείνων που τους ενδιαφέρουν. Τα ενυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται με το όνομα του αρθρογράφου.

Ιανουάριος 1992

- Της Συντάξεως: Το κυρίαρχο πρόβλημα.
- Με την ευκαιρία του Νέου Έτους (Φώτη Χρηματοπούλου).
- Η Ναυτιλία και η Εθνική Οικονομία (Γιώργου Λαναρά).
- Αισιοδοξία αλλά και ανησυχίες (Γιάν. Αδ. Χατζηπατέρα).
- Άρθρο μόνο: Έλληνες Ναυτικοί (Παναγ. Τσάκου).
- Η απελευθέρωση του Καμποτάζ και τα προβλήματα που προκαλεί (Ανδρέα Ποταμιάνου).
- Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Θέσεις και προβλήματα (Κώστα Χατζηαντωνίου).
- Το πρόβλημα της εξασφάλισης ναυτεργατικού δυναμικού (Σπύρου Αλεξανδράτου).
- Χωρίς τίτλο (Βασ. Κούτση).
- Το δικό μας όνειρο (Μιχ. Περατικού).
- Κατακτήσαμε τον Πόντο, μας λείπουν όμως οι Ναυτικοί (Γιώργου Μ. Δρακόπουλου).
- Ευχές και προβληματισμοί (Α-

ριστομένη Καραγεώργη).

- Ικανά στελέχη για την επάνδρωση των πλοίων (Κώστα Κομνηνού).
- Να προσελκύσουμε τους νέους (Περικλ. Παναγόπουλου).
- Η σχέση Ανωτάτης Παιδείας και Ναυτιλίας (Βασ. Ν. Μεταξά).
- Ανατέλλοντας το 1992 (Γεράσιμου Αγούδημου).
- Προς νέες εξελίξεις εις την θαλασσοσφάλιση (Χρίστου Αχρή).
- Ουσιαστικά κίνητρα για τους ναυτικούς μας (Γιώργου Α. Γράτσου).
- Liberty or Death (Φίλιππου Εμπειρικού).
- Κράτος, NAT και Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά (Νίκου Τσαβλίρη).
- Ο Πρέσβης της Νορβηγίας συνοδεύει Νορβηγό πλοίαρχο ενώπιον των Ανακριτικών Αρχών (Χρήστου Ντούνη).
- Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία (Σπύρου Μαρινάκη).
- Ελλειψη Ναυτεργατικού Δυναμικού (Γιάννη Χαλά).
- Σημαία και Πληρώματα (Γιώργου Μπάνου).
- Οι υποδοχές ξηράς εμπόδιο για ένα καλύτερο θαλάσσιο περιβάλλον (Δημ. Μητσάτσου).
- «Τ' αμπέλια θεν αμπελουργούς και τα καράβια ναύτες» (Γιώργου Κατσιμπήρη).
- Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας.
- Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών πλοίων κατά το 1991.
- Στατιστική των Ναυτικών Α-

τυχημάτων του 1991.

- Η Παγκόσμια Ναυτιλία.
- Φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ.
- Ο Λιμένας Πατρών κατά το 1991.
- Σχολιασμός της Επικαιρότητας.

1 Φεβρουαρίου

- Μια ξεχωριστή Πέμπτη του χειμώνα (Μανώλη Βορδώνη).
- Το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών επιβατηγών (Χρήστου Ντούνη).
- Τιμήθηκε πάλι η ανθρωπιά των Ελλήνων Πλοίαρχων.
- Τιμή σ' έναν Καπετάνιο.
- Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλής).

15 Φεβρουαρίου

- Ευρωπαϊκή Κοινότητα και Ελληνική Ναυτιλία (Παύλου Σαρλή).
- The Role of Greece as a bridge in the revitalization of the Balkans (Νίκου Α. Βερνίκου).
- Ο Διοικητικός Φορέας της Αλιείας (Χρήστου Ντούνη).
- Επίσκεψη στον Λέοντα του Πειραιά στον Ναύσταθμο της Βενετίας (Αποστόλου Δόμβρου).
- Ανίχνευση χρήσης ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ στη Ναυτιλία (Δημήτρη Σταματόπουλου).
- Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλής).

1 Μαρτίου

- Το ναυτικό επάγγελμα πηγή πλούτου για την Ελλάδα (Μιχ.



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

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

Τριανταφύλλου).

— CYMERA: Η Κυπριακή εθελοντική πρωτοβουλία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

— Η τεχνολογική εξέλιξη του ταχύπλοου καταμαράν στη Νορβηγία.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Διακανονισμός συναλλαγματικών υποχρεώσεων μετά την κατάργηση των εξωλογιστικών λογαριασμών.

— Οι προτάσεις της Πορτογαλικής Προεδρίας για το Καμποτάς και οι επισημάνσεις της ΕΕΕΠ.

15 Μαρτίου

— Γραμμές Ελλάδος — Ιταλίας: Να καταστήσουμε την θαλάσσια διαδρομή μονόδρομο και όχι περιστασιακή λύση ανάγκης (Χρήστου Ντούνη).

— Ναυτιλίες του κόσμου. Δύσκολοι καιροί για την Αμερικανική Ναυτιλία.

— Ο Λέων ή οι Λέοντες του Πειραιά (Γεωργίου Τσούρη).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Ηλεκτρονικοί χάρτες ναυσιπλοΐας.

1 Απριλίου

— Καμποτάζ: Πορτογαλική πρόταση Κανονισμού.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Οι Μεσίτες Ασφαλίσεων στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά.

— Τα Βραβεία AMVER 1991

— Ship Management Certification (Pierre de Livois).

— Ναυτιλίες του Κόσμου. Η Ναυτιλία της Αργεντινής.

15 Απριλίου

— Εποικοδομητική συνεργασία Ελλήνων και Νορβηγών Εφοπιστών.

— Οι αντιδράσεις για τις ρυθμίσεις του Συμβουλίου Υπουργών για την απελευθέρωση του Καμποτάζ.

— Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας στον Όμιλο Περατικού.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας ΠΕΡΙβάλλοντος του

IMO για τα δεξαμενόπλοια.

— «Έτος Ναυπηγήσεως '40» (Βασ. Παπαγιάννη).

— «Γιατροί του Κόσμου» (Γεωργίου Μπάνου).

1 Μαΐου

— Η Ναυτική Εκπαίδευση (Χρήστου Ντούνη).

— Πλοηγία στις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

— Το νέο συμφωνητικό για τη Συλλογική Σύμβαση 1992.

— «Το Εικονοστάσι του Βούδα» (Βασ. Παπαγιάννη).

— Το πρώτο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου (Αντώνη Μ. Αντάπαση).

— Ελληνικό το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο με double hull.

— Ο Όμιλος Τσαβλίρη τιμήσε ναυτικούς και συνεργάτες του.

15 Μαΐου

— Η απελευθέρωση του Καμποτάζ στις χώρες μέλη τη ΕΟΚ.

— Δύο καιρίες επισημάνσεις της Ένωσης Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων.

— Crew Wage Claims in Louisiana.

— Η Εθνική Ναυτιλιακή Εταιρία της Σαουδικής Αραβίας.

— Υπηρεσία υποστήριξης Λογισμικού από τον Λούδς Ρέτζιστερ.

— Mauritius Ship Registry (Lelia Mitsidou).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

1 Ιουνίου

— Η Σημερινή Εικόνα της Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας.

— Απαιτήσεις Ναυτικών για μισθούς και το Δόγμα του «Act of State» (Χρήστου Στρατάκη).

— The Ageing Tanker Fleet — Who Cares? (Tormod Rafgard).

— Το όριο ηλικίας των πλοίων δεν αρκεί να επιλύσει όλα τα προβλήματα.

— Συνεργασία της «Ηπειρωτικής» με την Σάν Λαϊν στη Μεσόγειο.

— Η φορολόγηση των κερδών από ναυτιλιακές εργασίες στη Βρετανία (Μιχ. Περατικού).

— Και πάλι η Εκπαίδευση (Γιώργου Μπάνου).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Το έργο και η ιστορία του BIMCO.

— «Θα φωνάξεις τον Καπετάνιο» (Βασ. Παπαγιάννη).

— «Ποσειδώνια '92»: Η ναυτική μας παράδοση (Νίκου Κωστήρα).

15 Ιουνίου

— Η Ναυτιλία μετά τον ΟΡΑ '90.

— The Manpower Challenge for the 1990's (Sudmir Mulzi).

— Η Εαρινή Σύνοδος του BIMCO.

— «Απλών ανθρώπων απορίες» (Χρήστου Ντούνη).

— 1982 - 92 Δέκα Χρόνια «HELMERA»

— Ποσειδώνια '92

— Εκθεση «Μακεδονία και Θάλασσα».

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

1 Ιουλίου

— Η απήχηση του Λευκώματος «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

— Η εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. στα διοικητικά θέματα (Χρήστου Ντούνη).

— Η ανάπτυξη της Κυπριακής Ναυτιλίας.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

— Θαλάσσια Μεταφορά — Ευθύνη μεταφοράς — Νόμισμα αποζημίωσης — Ασφάλιση.

15 Ιουλίου

— Η απήχηση του Λευκώματος «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

— Ο επανελθών στην ενέργεια Συνταξιούχος (Ν. Παπακυριάκη).

— Η δειγματοληψία κατά την πετρέλεια (Δημ. Σταματόπουλου).

— Οι Συνθήκες Λειτουργίας της Επιβατηγού Ναυτιλίας.

— Εισαγωγή συναλλάγματος από ναυτικούς δικαιούχους ατελείας.

— «Του Αγίου Λιμενάρχου» (Βασ. Παπαγιάννη).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

Αύγουστος '92

— Η απήχηση του Λευκώματος «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

— Another new Norwegian ale Form (Νίκου Μικέλη).

— In φροντ οφ α νες ρεωισιον οφ τηε Σαλε Φορμ 1987 (Γιώργου Μπάνου).

— Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλίας.

— Το πρόβλημα τη ανανέωσης του ελληνικού στόλου επιβατηγών - οχηματαγωγών (Γιώργου Μπάνου).

— Ποιός θα ωφεληθεί από την απελευθέρωση του Καμποτάζ; (Michael Grey).

— Το νέο υπερσύγχρονο € / γ — ο / γ «Μυτιλήνη» της Εταιρίας Λέσβου.

— Ανώτατο όριο μεγέθους δεξαμενοπλοίου (Χρήστου Ντούνη).

— Το Κοινοτικό Καθεστώς διακίνησης εμπορευμάτων.

— Η Ναυτιλία μας (Ζάχου Χατζηφωτίου).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Παραλειπόμενα των «Ποσειδωνίων '92».

1 Σεπτεμβρίου

— Προτάσεις της ΕΕΕ για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και την αποτελεσματικότερη προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

— Η αναθεώρηση του «Norwegian Sale Form»

— Διεθνείς Συμβάσεις περί αποφυγής διπλής φορολογίας των πλοίων (Γεωργίου Τσούρη).

— Η σύνθεση πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών (Νίκου Τσαβλέρη).

— Η προσέλκυση Αλβανών ναυτικών (Χρήστου Ντούνη).

— Τα προβλήματα της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

15 Σεπτεμβρίου

— Η νέα διατύπωση του Όρου που διέπει τη σύσταση Ειδικής

Ναυτικής Επιχείρησης.

— Σκέψεις με αφορμή ένα ατύχημα (Χρήστου Ντούνη).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Η Πειρατεία

— Η Ναυτιλία της πρώην ΕΣΣΔ.

— Ο προληπτικός χαρακτήρας της απαγόρευσης του κατάπλου των πλοίων (Δημ. Μανωλόπουλου).

1 Οκτωβρίου

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Σκέψεις που μας γεμίζουν αισιοδοξία (Χρήστου Ντούνη).

— Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (CYMEPA).

— Ο άλλος ρόλος της Ελληνόκτητου Επιβατηγού Ναυτιλίας.

— Η Θάλασσα, η Ναυτιλία και το μέλλον της χώρας (Γιάννη Ρίγου).

— «Ο Έλληνας Κολόμβος»: Αφιέρωμα στα 500 χρόνια (Νίκου Κωστάρα).

15 Οκτωβρίου

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Η Δέκατη Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.

— Prospects for the dry bulk market (James A. Roth).

— The VLCC fleet in 1982 and 1992 and towards the Year 2000 (Patrick Hinds).

— Η Κοινωνική προσφορά της Ναυτιλίας: Το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο.

— «Υπάρχει κάτι χειρότερο στη ζωή από το να μην έχεις επιτυχία. Είναι το να μην έχεις δοκιμάσει» (Χρήστου Ντούνη).

— «Αυτοί οι Χιώτες είναι υπέροχοι» (Νίκου Σ. Χαλκιά).

— Επιτυχείς ανελεύσεις ναυαγίων από τον Όμιλο Τσαβλέρη.

1 Νοεμβρίου

— Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα Στενά (Γεωργίου Τσούρη).

— Η λειτουργική αξιοπλοΐα του

πλοίου (Χρήστου Ντούνη).

— Η Πειρατεία.

— Το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA.

— Γιατί βυθίζονται τα μπάλκερς;

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

15 Νοεμβρίου

— Η πολιτική της Αμερικανικής Ακτοφυλακής σε θέματα Ασφαλείας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.

— Ο πλούς με πλοηγό (Χρήστου Ντούνη).

— Γιατί τα επιβατηγα πλοία εξακολουθούν να βυθίζονται τόσο γρήγορα; (Δημήτρη Πετρόγγο).

— Ημερίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου για τα Π & Ι Κλάμπς

— Η ασφαλής μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

1 Δεκεμβρίου

— Οι αντιδράσεις για την Εγκύκλιο Μάνου.

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Η «περηφάνεια» στον Ναυτιλιακό χώρο (Χρήστου Ντούνη).

— The Importance of the human factor in accident prevention and thus environmental Protection (Στέλιου Χατζηγιάννου).

— Τα 10 χρόνια της Λέσχης Πλοιάρχων.

— Classification may become a statutory requirement by the Year 2000.

15 Δεκεμβρίου 1992

— Ένθετο Αφιέρωμα: Οι Ναυτικοί μας που χάθηκαν κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Χρήστου Ντούνη).

— Λίγα από Όλα (Δημ. Χ. Τσαπράλη).

— Analysis of the causes of the large P & I Claims (H. Wynn - Williams).

— Η Αρθρογραφία του 1992.

— Καθοδική Προστασία (Στ. Αρσενάκου).

— The «Macedonia» sails for glory (H. Stathos).

The «Macedonia» sails to the New World for glory

By HARRY J. STATHOS



«All the Greek sailors who sailed with Magellan were hidden navigators», said Captain Antonis Vassiliadis, who is skipper of a 48-foot Greek sloop named the «Macedonia», which is en route to Florida with a crew of eight in the Third Discovery Race to commemorate the 500th anniversary of the discovery of America by Christopher Columbus.

«It has been recorded that Magellan's navigator was a Greek sailor from the island of Rhodes», said Captain Vassiliadis. «And it's well known that there were quite a few Greeks who were members of Columbus's crew».

Captain Vassiliadis says this probably accounts for the fact that so many island in the West Indies have Greek names, like Andros, Eleuthera and others. Even Haiti is said to be a distortion of Chioti.

In 1980, Captain Vassiliadis became the first Greek shipper to make a solo crossing of the Atlantic ocean. The name of the 35-foot sloop was «Old Navy Lights», which was sponsored by Papastratos cigarettes. He sailed from Plymouth, England, to Newport, R.I., a trip that took 30 days.

Captain Vassiliadis and his crew left aboard the «Macedonia» from the Spanish harbor of Palos late

last month and the voyage is expected to take 30 days. That was the same port Columbus left from when he led the «Nina», the «Pinta» and the «Santa Maria» to glory and riches five centuries ago.

The veteran sailor was also the captain of a four man crew that sailed the «Kyrenia II», a replica of the ancient Cypriot sailing vessel, in the «Parade of the Tall Ships» to honor the 100th anniversary of the Statue of Liberty in New York Harbor.

Before leaving for Spain, Captain Vassiliadis said in a interview: «We will follow Columbus' wake, pass close to the Canary Islands and end up in Miami Harbor».

The «Macedonia» was one of 40 sailing ships selected out of 130 candidates. Among the craft is a ship skippered by the late Walt Disney's son called the «Eurodisney».

Also in the race is the «Thessaloniki», which is being sponsored by HELLEXPO to the tune of 34 million drachmas, with the Greek government kicking in 3 million drachmas.

Unfortunately, Captain Vassiliadis declined to accept a commercial sponsor, hoping instead to raise funds through donations. But except for a small grant from the Greek government, he has had little success in raising enough money to pay for the expenses of the crew while they are in Florida and to ship the «Macedonia» back to Piraeus aboard a large transport ship.

Captain Vassiliadis and his all volunteer crew are still hopeful that by the time they reach Florida, enough money will have been raised by friends and donors to pay the bills they will incur when they are in the United States.

On October 20th, Deputy Prime Minister Zannis Tzannetakis, pictured above, christened the boat in a ceremony in Paleon Faliron.

*...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



ESTD 1936

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

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Αύξηση στα τέλη διέλευσης του Σουέζ.

Σύμφωνα με απόφαση του Suez Canal Authority, αυξάνονται από την 1 Ιανουαρίου 1993 κατά 3% τα τέλη διέλευσης πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ.

Βάσει των στοιχείων που μας παραχώρησε η γνωστή εταιρία εξυπηρέτησης πλοίων World Marine Corp., δημοσιεύουμε στην σελίδα που ακολουθεί έναν πίνακα στον οποίο εμφανίζεται η αύξηση κατά κατηγορία πλοίου και τοννάζ.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Κανονισμοί της Αμερικανικής Ακτοφυλακής

Τον περασμένο μήνα η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ εξέδωσε τους ακόλουθους Κανονισμούς αναφορικά με την εφαρμογή του αντιρρυπαντικού Νόμου OPA '90:

- Discharge Removal Equipment for Vessels carrying oil
- Unattended Machinery Spaces — Operating requirements
- Use of Automatic Pilot — Area Re-

strictions and Performance Requirements.

— Second Officer on the Bridge.

Σκοπός των ανωτέρω Κανονισμών είναι ο περιορισμός του κινδύνου ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και η έγκαιρη αντιμετώπιση του με αποτελεσματικό συντονισμό.

Σημειώνεται ότι για τον Κανονισμό «Discharge Removal Equipment» και «Use of Automatic Pilot» η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει εκφράσει ήδη εργογράφως τις παρατηρήσεις της προς την Αμερικανική Ακτοφυλακή.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Κλείνει το ναυπηγείο Cammel Laird

Μέχρι τον Ιούλιο του επομένου έτους αναμένεται η οριστική παύση λειτουργίας του ιδιωτικοποιημένου ναυπηγείου Cammel Laird στο Μπίρκενχεντ, καθώς η ιδιοκτήτρια εταιρία VSEL μετά από διετείς προσπάθειες απέτυχε στην εξεύρεση αγοραστών. Η διοίκηση του ναυπηγείου αλλά και τα εργατικά συνδικάτα που αντιπροσωπεύουν τους 900 εργαζόμενους της μονάδας επιρίπτουν ευθύνες στην κυβερνητική πολιτική που αρνείται να παράσχει επιχορηγήσεις, σύμφωνα με την απόφαση της ΕΟΚ.

Το ναυπηγείο απασχολούσε στο πρόσφατο παρελθόν περί τους 2.000 εργαζόμενους, έχει ιστορία 150 ετών στον τομέα των ναυπηγήσεων πολεμικών πλοίων και η τελευταία παραγγελία που ανέλαβε ήταν η ναυπήγηση τριών υποβρυχίων για το Βρετανικό Ναυτικό.

Η VSEL εξετάζει τώρα τη δυνατότητα ανάπτυξης της περιοχής του ναυπηγείου σε εναλλακτική βιομηχανία ώστε να μειωθούν οι επιπτώσεις στην εργατική απασχόληση ενώ ήδη γίνονται προτάσεις για την πώληση της μονάδας στην Merseyside Development Corp. με τιμή πώλησης περί το ένα εκατ. λίρες.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αυστηρότεροι έλεγχοι στα πλοία

Η Νορβηγία εντείνει του ελέγχους στα λιμάνια της εναντίον των υποσυντήρητων πλοίων με τη βοήθεια ενός συστήματος ηλεκτρονικών υπολογιστών που θα ανανεώνεται σε καθημερινή βάση με στοιχεία των πλοίων που φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

Στο νέο σύστημα παρακολούθησης των πλοίων συνεργάζονται το Νορβηγικό Ναυτιλιακό Διευθυντήριο (NMD), το Νορβηγικό Ακτοπλοϊκό Διευθυντήριο (CD) και το Διευθυντήριο Τελωνείων και Δασμών (DCC).

Πληροφορίες για τις αφίξεις πλοίων σε νορβηγικό λιμάνι πρέπει να αποστέλλονται με fax 24 ώρες πριν την άφιξη, ενώ τα πλοία τα οποία δεν θα καλύπτουν τις απαιτήσεις των επιθεωρητών λιμένων και τα κριτήρια του NMD θα πρέπει να περάσουν από ειδικό έλεγχο των επιθεωρητών του Νορβηγικού Ελέγχου Πλοίων.

Κατά τη διάρκεια του 1991, δέκα πλοία κρατήθηκαν για έλεγχο σε νορβηγικά λιμάνια, από τα οποία τέσσερα ήταν νηολογημένα στον Παναμά και τρία στη Μάλτα.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

NEW CANAL RATES FROM 1/1/1993

TYPE OF VESSEL	SUEZ CANAL NET TONNAGE											
	FIRST 5000 T.		NEXT 5000 T.		NEXT 10,000 T.		NEXT 20,000 T.		NEXT 30,000 T.		REST OF TONNAGE	
	LADEN	BALLAST	LADEN	BALLAST	LADEN	BALLAST	LADEN	BALLAST	LADEN	BALLAST	LADEN	BALLAST
1) Tankers of crude oil	7.21	6.13	4.02	3.42	3.61	3.07	1.55	1.32	1.55	1.32	1.34	1.14
2) Tankers of petroleum products (other than LNG/LPG)	7.21	6.13	4.02	3.42	3.66	3.07	2.06	1.32	2.06	1.32	2.06	1.14
3) Dry Bulk Carriers	7.21	6.13	4.02	3.42	2.88	2.45	1.03	0.88	0.98	0.83	0.98	0.83
4) Combined Carriers:												
a-If carrying crude oil only	7.21	-	4.02	-	3.61	-	1.55	-	1.55	-	1.34	-
b-If carrying Petroleum Products only	7.21	-	4.02	-	3.66	-	2.06	-	2.06	-	2.06	-
c-If carrying more than one kind of cargo (dry and liquid)	7.21	-	4.02	-	3.66	-	2.06	-	2.06	-	2.06	-
d-If carrying Dry Bulk Cargo only	7.21	-	4.02	-	2.88	3.07	1.03	1.32	0.98	1.32	0.98	1.14
e-If in ballast	-	6.13	-	3.42	-	-	-	-	-	-	-	-
5) Container vessels and Carriers	7.21	6.13	4.02	3.42	3.30	2.80	2.37	2.02	2.37	2.02	2.37	2.02
6) Con-Bulker Vessels (*)												
a-If carrying Dry Bulk Cargo only	7.21	-	4.02	-	2.88	-	1.03	-	0.98	-	0.98	-
b-If carrying containerized cargo only	7.21	-	4.02	-	3.30	-	2.37	-	2.37	-	2.37	-
c-If carrying Bulk and Container	7.21	-	4.02	-	3.30	-	2.37	-	2.37	-	2.37	-
d-If in ballast	-	6.13	-	3.42	-	2.45	-	0.88	-	0.83	-	0.83
e-If carrying empty containers	-	6.13	-	3.42	-	2.80	-	2.02	-	2.02	-	2.02
7) Other Vessels Including gas carriers (LPG - LNG)	7.21	6.13	4.02	3.42	3.66	3.11	2.58	2.19	2.58	2.19	2.58	2.19

ALPHA VERNICOS



SALVAGE & TOWAGE

24 HOUR SERVICE

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 -35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR SAFETY AT SEA

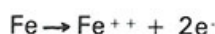
ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Καθοδική προστασία

Τα περισσότερα μέταλλα βρίσκονται στην φύση σε σύνθετη χημική κατάσταση (ορυκτά) και θα πρέπει να τους προσφερθεί ενέργεια για να εξορυχθούν. Μετά την εξόρυξη τα ίδια αυτά μέταλλα ευρισκόμενα σε φυσικές συνθήκες (αέρας, νερό) προσπαθούν να επιστρέψουν στην αρχική σύνθετη μορφή αυτόματα. Αυτή η αυτόματη δίοδος ενός μετάλλου σε μία συνθετική χημική κατάσταση καλείται διάβρωση.

ΔΙΑΒΡΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

Όταν ένα μέταλλο διαβρώνεται σε επαφή με έναν ηλεκτρολύτη, ουδέτερα άτομα περνούν στο διάλυμα σχηματίζοντας θετικά φορτισμένα ιόντα. Έτσι παραμένουν πλεονάζοντα αρνητικά ηλεκτρόνια. Για παράδειγμα:



Επομένως η διάβρωση συνοδεύεται με ροή ηλεκτρικού ρεύματος από το μέταλλο στον ηλεκτρολύτη,

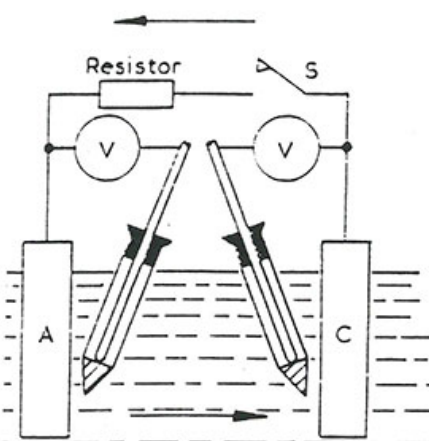
διαμέσου της κίνησης των θετικών ιόντων στον ηλεκτρολύτη και των αρνητικά φορτισμένων ηλεκτρονίων στο μέταλλο.

Κάθε επιφάνεια στην οποία υπάρχει τέτοια ροή ρεύματος αναφέρεται σαν Άνοδος. Τα ιόντα του μετάλλου (π.χ. Fe^{++}) μπορεί να αντιδράσουν με αρνητικά ιόντα στο διάλυμα με αποτέλεσμα να δώσουν αδιάλυτα προϊόντα διάβρωσης (π.χ. σκουριά στην περίπτωση του χάλυβα).

Το ηλεκτρικό κύκλωμα συμπληρώνεται με την δίοδο του ρεύματος από το διάλυμα στο μέταλλο σε άλλες επιφάνειες που ονομάζονται κάθοδοι. Στις καθόδους οι αντιδράσεις που γίνονται δεν επιφέρουν, εν γένει, διάβρωση.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΩΝ

Έστω ότι το δυναμικό δύο διαφορετικών μετάλλων ως προς το διάλυμα μετράται με μία διάταξη όπως στο παρακάτω σχήμα. Όταν ο διακόπτης S είναι ανοικτός το μέταλλο A βρίσκεται πιο αρνητικό.



Όταν ο διακόπτης κλείσει, το ρεύμα θα ρεύσει προς την διεύθυνση των τόξων. Το μέταλλο A θα είναι επομένως η άνοδος και θα διαβρωθεί ενώ το C θα είναι η κάθοδος. Τα μέταλλα τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως αναφέρονται παρακάτω με τέτοια σειρά ώστε κάθε ένα να δρα σαν άνοδος ως προς το υλικό που ακολουθεί:

Mg (Μαγνήσιο).
Zn (Ψευδάργυρος)
Al (Αλουμίνιο)

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Σίδηρος και χάλυβας Fe + St
Μόλυβδος
Ορύχαλκος
Χαλκός
Γραφίτης

Ετσι η σύνδεση του Αλουμινίου με το σίδηρο έχει σαν αποτέλεσμα την διαμόρφωση του Αλουμινίου σαν άνοδο και του σιδήρου σαν κάθοδο.

Πόλοι: (Άνοδος και κάθοδος) μπορεί να προκύψουν και λόγω των διαφορετικών ιδιοτήτων του ηλεκτρολύτη σε επαφή με διαφορετικά τμήματα της ίδιας μεταλλικής επιφάνειας. Έτσι με την αύξηση της συγκέντρωσης του οξυγόνου το δυναμικό του μετάλλου γίνεται πιο θετικό.

Ετσι λοιπόν βλέπουμε ότι η διάβρωση των μετάλλων προϋποθέτει την ύπαρξη ανοδικών και καθοδικών επιφανειών.

Όταν εφαρμόζεται καθοδική προστασία, προστίθεται ηλεκτρικό ρεύμα σε τέτοια διεύθυνση ώστε η κατασκευή που προστατεύεται να συμπεριφέρεται σαν κάθοδος. Εάν το ρεύμα είναι αρκετό, κανένα μέρος της κατασκευής δεν δρα σαν άνοδος. Αυτό προϋποθέτει την χρήση βοηθητικής ανόδου. Αν αυτή η άνοδος είναι από ένα υλικό όπως π.χ. το Αλουμίνιο ή Ψευδάργυρος θα υπάρχει ροή ηλεκτρικού ρεύματος λόγω της διαφοράς δυναμικού που προκύπτει ανάμεσα στην άνοδο και την κάθοδο. Εναλλακτικά αυτή η διαφορά δυναμικού μπορεί να δημιουργηθεί από μία ξεχωριστή πηγή συνεχούς ρεύματος, μπορώντας έτσι να χρησιμοποιήσουμε ένα ευρύ φάσμα υλικών για βοηθητική άνοδο, συμπεριλαμβανομένων και ορισμένων που δεν αναλύονται. (Impressed current System.).

Καθοδική προστασία επιτυγχά-

νεται όταν το δυναμικό της καθόδου (προστατευόμενη επιφάνεια) ως προς τον ηλεκτρολύτη είναι πιο αρνητικό από κάποιες συγκεκριμένες τιμές αναλόγως με την σύσταση του μετάλλου.

Αρχή της καθοδικής προστασίας

Με την παροχή ηλεκτρονίων (δηλ. ηλεκτρικού ρεύματος) σ' ένα μέταλλο από μία εξωτερική πηγή (sacrificial anode ή Impressed current system) επιβραδύνουμε τον ρυθμό διαβρώσεώς του.

Η μέθοδος των θυσιαζομένων ανοδίων

Με την χρήση θυσιαζομένων ανοδίων δημιουργείται ροή ηλεκτρονίων από τα ανόδια στην προστατευόμενη επιφάνεια (κάθοδος). Η πηγή των ηλεκτρονίων (θυσιαζόμενα ανόδια) πρέπει να είναι ηλεκτρικότερη της προστατευόμενης κατασκευής. Έτσι λοιπόν εξηγείται γιατί χρησιμοποιείται ψευδάργυρος ή σίδηρος για την προστασία του χαλκού και κράματα μαγνησίου, αλουμινίου ή ψευδαργύρου για την προστασία του χάλυβα.

Θυσιαζόμενα ανόδια

Τα πιο συχνά χρησιμοποιούμενα υλικά για καθοδική προστασία ειδικότερα στην περίπτωση της γάστρας των πλοίων είναι ο ψευδάργυρος και το Αλουμίνιο.

ΑΝΟΔΙΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ: Το Αλουμίνιο είναι ένα καινούργιο υλικό στον τομέα των ανοδίων το οποίο κερδίζει συνεχώς έδαφος κυρίως λόγω της χαμηλής πυκνότητάς του, του μεγάλου ηλεκτροχημικού

ισοδύναμου (1,6 φορές μεγαλύτερο του ψευδαργύρου) της διαθεσιμότητας και του λογικού κόστους. Το 100% καθαρό αλουμίνιο σε επαφή με υγρασία αναπτύσσει ένα παχύ στρώμα οξειδίου το οποίο εξουδετερώνει το ανόδιο και αποτρέπει την ροή ηλεκτρικού ρεύματος. Το ίδιο ισχύει και για τα συνήθη βιομηχανικά μείγματα που περιέχουν σίδηρο.

Για ανόδια αλουμινίου επομένως μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο κάποια συγκεκριμένα μείγματα αλουμινίου με αυστηρά καθορισμένα ποσοστά συγκεκριμένων προσμείξεων όπως ψευδαργύρου, κασσιτέρου και καθορισμένο ποσοστό καθαρού αλουμινίου (99,8% συνήθως).

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ: Τα ανόδια ψευδαργύρου πρέπει να περιέχουν πάνω από 99,995% ψευδάργυρο και λιγότερο από 0,014% σίδηρο. Σε περίπτωση που το ποσοστό του σιδήρου στο ανόδιο είναι μεγαλύτερο από 0,104% δημιουργείται ένα στρώμα υδροξειδίου του ψευδαργύρου που προσκολλάται πάνω στο ανόδιο εξουδετερώνοντάς το. Επιπλέον θα πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή στην χύτευση τους ώστε να μην εισάγονται πρόσθετες ανωμαλίες ή να προκύπτουν ανόδια με πολύ χονδρή δομή που οδηγεί σε ανομοιόμορφο φάγμα των ανοδίων και ελλιπή καθοδική προστασία.

Η προσθήκη μικρών ποσοτήτων αλουμινίου και καδμίου δημιουργεί μία πολύ πιο λεπτή δομή, είναι δε απαραίτητη για την σωστή λειτουργία των ανοδίων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

ΣΤΕΛΛΑ ΑΡΣΕΝΑΚΟΥ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τροποποίηση των όρων για την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Με κοινή απόφαση των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας προβλέπεται ότι οι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ναυτιλιακές εταιρίες βάσει του Ν. 27/75 όπως αντικαταστάθηκε από τον Ν. 814/78 υποχρεούνται να υποβάλουν την 1 Ιανουαρίου εκάστου έτους στο ΥΕΝ βεβαίωση ότι εισήγαγαν και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα ύψους 50.000 δολ. λαρίων.

Ειδικότερα, στην εν λόγω απόφαση (ΦΕΚ 616/Β'/12.10.92) προβλέπονται τα εξής:

1. Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του άρθρου 25 παρ.1 του Ν. 27/75 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Ν. 814/78, οι εγκατεστημένες στην Ελλάδα βάσει των ανωτέρω νόμων ναυτιλιακές εταιρίες θα υποβάλουν στο ΥΕΝ με κοινοποίηση στα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών εντός του μηνός Ιανουαρίου εκάστου έτους τα ακόλουθα έγγραφα:

α. Βεβαίωση Τράπεζας ή Τραπεζών, που λειτουργούν στην Ελλάδα, από τις οποίες θα προκύπτει το εισαχθέν και δραχμοποιηθέν κατά το παρελθόν έτος

μη υποχρεωτικά εκχωρητέο συνάλλαγμα που στο σύνολό του δεν δύναται να είναι κατώτερο των 50.000 δολ. ΗΠΑ.

β. Υπεύθυνη δηλώση του Ν. 1599/86 με την οποία ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας θα βεβαιώνει για το συνολικό συνάλλαγμα που εισήγαγε και δραχμοποίησε η εν λόγω εταιρία κατά το παρελθόν έτος.

Στην ίδια υπεύθυνη δήλωση θα αναφέρονται και (α) το ποσό συναλλάγματος που χρησιμοποίησε για κάλυψη των πάσης φύσεως δαπανών λειτουργίας του γραφείου της στην Ελλάδα και το οποίο δεν δύναται να είναι κατώτερο των 50.000 δολ. ΗΠΑ (β) τα ποσά συναλλάγματος που δραχμοποίησε η εταιρία για την κάλυψη άλλων πληρωμών για λογαριασμό της ή για λογαριασμό τρίτων.

Απαντα τα ανωτέρω ποσά συναλλάγματος πρέπει να εμφανίζονται και στα τηρούμενα από την εταιρία λογιστικά βιβλία.

2. Οι όροι της παρούσης ισχύουν και για τις ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν εν ισχύ άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα.

Καλύφθηκε ολοσχερώς η αύξηση κεφαλαίου της Στρίντζης Λαϊνς

Σύμφωνα με ανακοίνωση που εκδόθηκε από την Strintzis Lines στις 2 Δεκεμβρίου 1992, υπεγράφη συμφωνία μεταβιβάσεως σημαντικού πακέτου μετοχών της εταιρίας «Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.» στον «Όμιλο Εταιριών Περικλή Παναγόπουλου».

Η μεταβίβαση του πακέτου επετεύχθη με την αύξηση του Κεφαλαίου της Εταιρίας «Στρίντζη» δια ιδιωτικής τοποθέτησεως μέσω της Barclays Bank η οποία και εκαλύφθηκε ολοσχερώς.

Η συμφωνία αυτή είναι απαρχή μιας ευρύτερης συνεργασίας των δύο Εταιριών για την αναβάθμιση της επιβατηγού ναυτιλίας και την επιτάχυνση των

υψηλών στόχων της Στρίντζης Λαϊνς στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Αμεσοί στόχοι της Εταιρίας «Στρίντζη» είναι:

— Η Βελτίωση και αύξηση του στόλου της Εταιρίας.

— Η καθιέρωση νέων γραμμών στην ακτοπλοΐα αλλά και στους διεθνείς πλόες.

— Η είσοδος της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

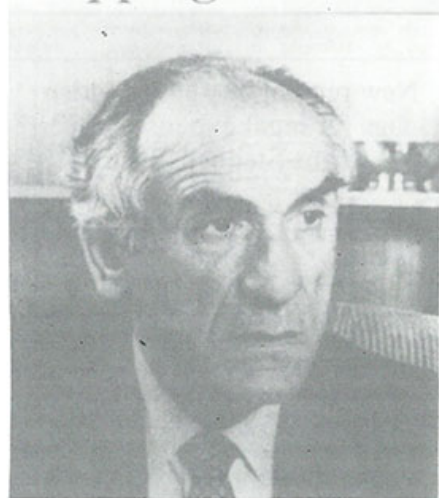
Η σύνοδος για έρευνα και διάσωση

Στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε από 7-9 Δεκεμβρίου η 9η σύνοδος του Συμβουλίου της Διεθνούς Συμφωνίας για την Έρευνα και Διάσωση «COSPAS - SARSAT».

Στη διάρκεια της συνόδου επρόκειτο να συζητηθούν και να τεθούν υπό τελική έγκριση τα αποτελέσματα των εργασιών της τεχνικής επιτροπής του «Cospas - Sarsat» που συνεδρίασε στις 16 και 23 Σεπτεμβρίου στο Λονδίνο και είχε ασχοληθεί με την παροχή καλύτερων Υπηρεσιών στην αεροναυτική έρευνα και διάσωση.

Στη σύνοδο συμμετείχε επίσημα για πρώτη φορά και η Ελλάδα, ύστερα από την προσχώρησή της στη Διεθνή Συμφωνία στις 13 Σεπτεμβρίου 1992.

Υπουργικά συγχαρητήρια



Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγγονας εξέφρασε τα συγχαρητήριά του στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Κέρκυρα» για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση δύο Ισπανών ναυαγών στη θαλάσσια περιοχή της νήσου Μινόρκα.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή των κατωτέρω πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

— «Μάρκ Σπύρος», πλοίο ρο-ρό, πρ. «Mercandian Trader II» υπό Δανική σημαία, 1.599 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Action Enterprises S.A.» (κ. Μαρία — Ερασμία Μαρκαντωνάκη).

— «Πέαρλ Μανγκάλια», πρ. «Carei», 58.520 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1988, που ανήκει στην εταιρία «Petrohull Ναυτική Εταιρία» (κ. Σπύρος Κωνσταντινίδης).

— «Πέαρλ Κονσταντά», πρ. «Blejoι», 39.766 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Petrosail Ναυτική Εταιρία», (κ. Σπύρος Κωνσταντινίδης).

— «Πέαρλ Άθενς», πρ. «Jimbolia», 58.520 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Petro-navis Ναυτική Εταιρία» (κ. Σπύρος Κων-

σταντινίδης).

— «Πέαρλ Σαλόνικα», πρ. «Birca» 39.766 τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Petroinvest Ναυτική Εταιρία» (κ. Σπύρος Κωνσταντινίδης).

— «Σκύρος», δεξαμενόπλοιο, πρ. «ABT Rasha» υπό λιβεριανή σημαία, 149.991 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Skyros Maritime Corporation» (Aeolos Management S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το παναμαϊκό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Charlie A.» 65.349 τον. d.w., 36.552 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Abt Rasha» 328.285 τον. d.w., 149.991 τον. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν σε συμφωνία en bloc τα μπάλκ κάρριερ «Pacbaron» και «Pacduchess» 26.681 τον. d.w., 14.412 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό λιβεριανή σημαία μικτό πλοίο «Γουόρντ Ντουέτ» 51.877 τον. γκρός, 20.219 τον. βάρους του 1971, αντί δολ. 152 ανά τόννο, βάρους.

— Επίσης στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Σίλβερ Ένερτζυ» 72.952 τον. γκρός, 25.870 τον. βάρους, του 1971, αντί δολ. 153 ανά τόννο.

— Στην Κίνα κατέληξε για διάλυση και το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Κοννέκτικατ» 101.438 τον. γκρός, 31.812 τον. βάρους, ναυπήγησης 1971, αντί τιμής περί των δολ. 142 ανά τόννο.

Αναμόρφωση των ΚΕΣΕΝ

Ο πρώην Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδης είχε δηλώσει λίγες ημέρες πριν την αντικατάστασή του ότι η λειτουργία και η υποδομή των ΚΕΣΕΝ επρόκειτο να προσαρμοσθεί στις υποδείξεις των αξιωματικών της γέφυρας και της μηχανής οι οποίοι φοιτούν σ' αυτά. Ο κ. Παυλίδης είχε διευκρινίσει ότι οι κυριότερες αλλαγές αφορούν τη χρονική διάρκεια των μαθημάτων, τις περιόδους των εξετάσεων και τη διδακτέα ύλη.

Μετονομασία ΑΔΣΕΝ Νέας Μηχανιώνας

Με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν. κ. Αρ. Παυλίδη η Ανωτέρα Δημοσία Σχολή Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) Νέας Μηχανιώνας μετονομάστηκε σε Ανωτέρα Δημοσία Σχολή Εμπορικού Ναυτικού ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ με έδρα τη Νέα Μηχανιώνα.

Η εκπαίδευση πρακτικών πλοιάρχων και μηχανικών

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 674B/16.1.92) απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας με την οποία συμπληρώνεται ο Κανονισμός Εκπαιδεύσεως των Κέντρων Εκπαιδεύσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού.

Με την απόφαση καθορίζονται οι κύκλοι σπουδών, καθώς και τα μαθήματα από τα οποία αποτελείται ο κάθε κύκλος για τους υποψηφίους πρακτικούς πλοιάρχους και μηχανικούς Εμπορικού Ναυτικού.

Η αποφυγή ρυπάνσεων από θραύση σωλήνων

Το Υπουργείο Ναυτιλίας με εγκύκλιό του παρέχει οδηγίες για τους ελέγχους, που πρέπει να γίνονται, ώστε να αποφεύγονται περιστατικά ρυπάνσεως κατά τη διάρκεια πετρελεύσεως των πλοίων εξαιτίας της θραύσεως των σω-

λήνων ανεφοδιασμού.

Με την ίδια εγκύκλιο επισημαίνεται ότι οι λιμενικές αρχές, που χορηγούν άδειες πετρελεύσεως, πρέπει να κάνουν ελέγχους να διαπιστώνουν την καλή κατάσταση των σωλήνων, τη διατήρηση της πίεσεως και παροχής, καθώς και όλων των υπολοίπων προϋποθέσεων που προβλέπονται από το Π. Διάταγμα.

Η έγκριση πετρελεύσεως πλοίων και τη νύκτα

Το Κ.Λ. Πειραιώς διευκρίνισε ότι οι αιτήσεις για πετρελεύσεις πλοίων «in transit» και φορτηγών πλοίων γραμμών (liners), μπορούν να κατατίθενται και σε χρονικό διάστημα μικρότερο του 24ώρου προ της αιτούμενης πετρελεύσεως, για παροχή έγκρισης κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Επίσης διευκρίνισε ότι στην έννοια της αιτήσεως περιλαμβάνεται και η αλληλογραφία με τηλεγράφημα ή φάξ.

Βυθίσθηκε το «Ιόνιον»

Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ιόνιον», το οποίο ήταν προσαρτημένο από τις 6 Οκτωβρίου στη θαλάσσια περιοχή Άκρας Γραμβούσας Κισσάμου Κρήτης βυθίσθηκε στις 4 Δεκεμβρίου.

Το «Ιόνιον» προσάραξε στην παραπύλο περιοχή ενώ εκτέλούσε το δρομολόγιο Καστέλλι — Αντικύθηρα — Κύθηρα — Γύθειο — Νεάπολη — Μονεμβάσια — Πειραιά.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 98.740.000 δρχ. επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας κατά τον περασμένο Οκτώβριο.

Συγκεκριμένα επεβλήθησαν πρόστιμα ύψους 41.220.000 δραχμών για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος 27.310.000 δρχ. για παράνομη αλιεία, 20.310.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 3.700.000 δρχ. για παραβάσεις που αφορούν τη γραμμή φόρ-

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

τωσης των πλοίων, 3.100.000 δρχ. για παραβάσεις ασφαλείας ναυσιπλοΐας και 3.100.000 δρχ. για μεταφορά υπερίσχυων επιβατών.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το Υπουργείο ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

- Οι αντιπλοίαρχος Σ. Καρακίτσος διοικητής Λιμενικής Αστυνομίας στο Κ.Λ. Πειραιώς και Μ. Οικονομάκης διοικητής στη ΔΟΕΝ.
- Οι πλωτάρχες Χ. Δελημιχάλης στο προξενικό λιμεναρχείο Τόκιο και Αγ. Κλειώσης λιμεναρχής Ναυπλίου.

Η σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Τον Οκτώβριο αποφοίτησαν από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανιώνας 144 ναυτικοί.

Νέα διοίκηση

Η νέα διοίκηση του Συνδέσμου Εργοληπτών Ναυπηγοεπισκευαστικών Εργασιών Πειραιώς και Περιχώρων συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Λάζ. Σαντουριάν, αντιπρόεδρος Α. Γ. Σαραφωνίτης και Β' Χρ. Πρινιωτάκης, γεν. γραμματέας Κυρ. Ρενιέρης, ειδικός γραμματέας Κων. Ανδρεάδης, ταμίας Αντ. Καρράς και σύμβουλος Σωτ. Κουτσουραδής.

Αναπροσαρμογή τελών καταχώρησης ναυτικών εταιριών

Στο ΦΕΚ 634/Ρ/23.10.1992 δημοσιεύθηκε η αριθ. 1245.1/1/92/8.10.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας με την οποία αναπροσαρμόζονται τα τέλη για καταχωρήσεις στα Μητρώα Ναυτικών Εταιριών του Ν. 959/79 ως ακολούθως:

— Καταχωρήσεις εταιρικών συμβά-



Με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού εκπροσώπων ναυτιλιακών εταιριών και μελών του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας πραγματοποιήθηκε στις 3 Δεκεμβρίου, στο ξενοδοχείο Λήδρα Μάρριος της Αθήνας, διάλεξη αναφορικά με τις διατάξεις που προβλέπει ο αντιρρυθπαντικός νόμος των ΗΠΑ (OPA '90). Την διάλεξη οργάνωσε το ΕΛΙΝΤ, σε συνεργασία με την Αμερικανική εταιρεία Maritrans Inc., την οποία εκπροσωπεί στην Ελλάδα η εταιρεία Christou Associates.

Μιλώντας προς το πολυπληθές ακροατήριο, ο αντιπρόεδρος της Maritrans κ. Howard Hile, αναφέρθηκε στον σοβαρό προβληματισμό της εταιρείας του, η οποία διαχειρίζεται 43 μεγάλες πετρελαιοφορηγίδες, συνολικής χωρητικότητας 2,5 εκατ. τον. d.w., για την αντιμετώπιση των κανονισμών που προβλέπει ο OPA '90 και ειδικότερα όσον αφορά τη σύνταξη και υποβολή στην Αμερικανική Ακτοφυλακή μέχρι τις 18 Φεβρουαρίου 1993, του «Σχεδίου Αντιδράσεως Πλοίου» (Vessels Response Plan), καθώς και τον ορισμό του «Προ-

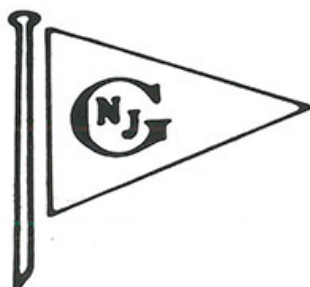
σόντουχου Ιδιώτη» (Qualified Individual) που αποτελούν σήμερα δύο ακανθώδη προβλήματα που απαιτούν άμεση αντιμετώπιση.

Η αμερικανική εταιρεία που εδρεύει στην Φιλαδέλφεια, θεωρείται ο μεγαλύτερος παράκτιος μεταφορέας πετρελαίου στις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ, διαθέτει 34 ρυμουλκά για την πρόωση των 43 πετρελαιοφορηγίδων της και οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Κατά τον κ. Hile, η Maritrans θα είναι από τις πρώτες αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρείες που εκτός από την μεγάλη εμπειρία της στη θαλάσσια διακίνηση πετρελαίου, θα διαθέτει πριν από τις 18 Φεβρουαρίου την αναγκαία νομική και ασφαλιστική κάλυψη, έτσι ώστε εκτός από τις δικές της μεταφορές να μπορεί να εξυπηρετήσει και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες στην αντιμετώπιση των όρων της OPA '90, ώστε να προσεγγίζουν στα λιμάνια των ΗΠΑ μετά τις 18 Αυγούστου 1993, που είναι η ημερομηνία πλήρους συμμόρφωσης με το Vessel's Response Plan.

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

Επίδειξη κατασβέσεως πυρκαϊάς πετρελαιοειδών και απορρυπάνσεως

Στα Ελληνικά Διύλιστήρια Ασπροπύργου πραγματοποιήθηκε την περασμένη Πέμπτη 10 Δεκεμβρίου, μία άκρως εντυπωσιακή επίδειξη κατασβέσεως πυρκαϊάς πετρελαιοειδών και απορρυπάνσεως χώρου που είχε ρυπανθεί με μία νέα γενεά προϊόντων — αποτελεσματικό πολυχρόνης έρευνας και δοκιμών — που παράγονται από την αμερικανική εταιρία Petroleum Industries Inc. Από την επίδειξη, την οποία παρακολούθησαν στελέχη των ΕΛΔΑ, εκπρόσωποι της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και της Διευθύνσεως Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του ΥΕΝ, του Αρχηγείου Πυροσβεστικού Σώματος, της εταιρίας Πετρελαίων Βορείου Ελλάδος (Πρίνος), των διύλιστηρίων PETROLA, EKO και Motoroil, των εταιριών πετρελαίου BP, Mobil, Μαιμιάκη, και Soso, των Ναυπηγείων Ελευσίνας, της HELMEPA, καθώς και εκπρόσωποι του τύπου και των μέσων μαζικής ενημερώσεως, διαπιστώθηκε η υψηλή αποτελεσματικότητα των προϊόντων της Πετροτέκ που βασίζεται στην μοναδική υδατική βιοαποικοδομητική δομή τους η οποία επινοήθηκε και υλοποιήθηκε αποκλειστικά σαν μέσο εκκαθάρισης ή και αποδυναμώσεως (μετρίασης) ενός μεγάλου αριθμού υδρογονανθρακούχων προϊόντων. Με δυό λόγια, οι διαδικασίες των προϊόντων της Πετροτέκ καθιστούν άφλεκτα τα πετρελαιοειδή και ταυτοχρόνως δίνουν ώθηση στις προσπάθειες της φύσεως για

την επίλυση των προβλημάτων που δημιουργούνται από πυρκαϊές και κηλίδες οφειλόμενες σε υδρογονάνθρακες. Τα προϊόντα αυτά δεν είναι ούτε τοξικά, ούτε οξειδωτικά και ούτε καρκινογόνα, έχουν απεριόριστη δυνατότητα αποθηκεύσεως και απεριόριστη διάρκεια και δεν απαιτούν τη χρήση ειδικού εξοπλισμού — σε κάθε περίπτωση αρκεί ο κοινός εξοπλισμός αντιμετώπισης πυρκαϊών και καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων.

Τα προϊόντα που διατίθενται από την Πετροτέκ χρησιμοποιούνται για την άμεση κατάσβεση πυρκαϊάς πετρελαιοειδών, για τον καθαρισμό κηλίδων πετρελαίου, για την «αναγέννηση» εδαφών που έχουν καταστραφεί από πετρελαιοειδή, χημικά και θαλασσινό νερό και για την επιβράδυνση της φωτιάς στους περισσότερους τύπους υφασμάτων, φυτικών ινών και ξύλου, προσφέρονται δηλαδή και για τον αποκλεισμό του κινδύνου επεκτάσεως πυρκαϊάς σε επιβατηγά πλοία, ξενοδοχεία κλπ.

Η επίδειξη έγινε από τον διευθυντή της Petrotech Industries (Hellas) που διευθύνουν ο Καπτάν Βασίλης Βιντιάδης και ο Αμερικανός πλοίαρχος κ. Richard Stone, μέχρι πρότινος ναυτιλιακός ακόλουθος στην αμερικανική πρεσβεία στην Αθήνα. Για την Ευρώπη η αντιπροσωπεία ανατέθηκε στον κ. Ανδρέα Φύρο που είναι εγκατεστημένος στο Βέλγιο και στον Καναδά στον κ. Τζώρτζ Στεφάνη.

σεων από 100.000 σε 200.000 δραχμές.

— Λοιπές καταχωρήσεις από 10.000 σε 20.000 δραχμές.

Αυξάνεται ο στόλος της Mare Maritime

Ενα ακόμη δεξαμενόπλοιο προστέθηκε στον στόλο που διαχειρίζεται η εταιρία Mare Maritime την οποία ίδρυσε ο κ. Μανώλης Παπαλέξης μετά την απο-

χώρησή του από την διαλυθείσα εν συνεχεία εταιρία Atlas Maritime του κ. Πήτερ Ταβουλαρέα: Πρόκειται για το 57.372 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιο «Mare Princess», το οποίο ναυπηγήθηκε στην Αγγλία το 1978, παραλήφθηκε ήδη και ανέλαβε υπηρεσία.

Η Mare Maritime, η οποία εκπροσωπείται στο Λονδίνο από την εταιρία Global Maritime Services, διαχειρίζεται πέντε υπερδεξαμενόπλοια («Alkisma

Alarabia», 260.412 τόν. d.w. «Alsama Alarabia», 310.713 τόν. d.w., «Arabian Sea», 310.713 τόν. d.w., «Arabian Sea II», 268.436 τόν. d.w. και «Atlas Pride», 248.604 τόν. d.w., τρία κέμικαλ τάνκερς «Bow Mariner», 39.192 τόν. d.w., «Bow Petros», 39.098 τόν. d.w. και «Bow Transporter», 39.112 τόν. d.w. και εννέα δεξαμενόπλοια «Cury» 32.116 τόν. d.w., «Owl Trader», 12.445 τόν. d.w., «Tallofa», 7.636 τόν. d.w., «Bow Plata», 6.000 τόν. d.w., και «Moogal», 4.951 τόν. d.w. καθώς και το νεοαπαρληφθέν «Mare Princess».

Εκπροσώπηση των Κορεατικών ναυπηγείων Daewoo

Η εταιρία Technomechanics που εδρεύει στον οδό Φιλελλήνων 4-6 του Πειραιά, ανέλαβε την εκπροσώπηση του Νοτιοκορεατικού ναυπηγοεπισκευαστικού συγκροτήματος Daewoo για την Ελλάδα.

Το ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα βρίσκεται στο Όγκο Μπαϊν, κοντά στο λιμάνι Πουσάν, και διαθέτει μία μόνη δεξαμενή ικανή να δέχεται υπερδεξαμενόπλοια χωρητικότητας μέχρι 350.000 τόν. d.w., δύο πλωτές δεξαμενές για πλοία μεταξύ 40-100.000 τόν. d.w. και πέντε λιμενοβραχίονες για επισκευαστικές εργασίες εν πλώ.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν ν' απευθύνονται στην Technomechanics στα τηλέφ: 4294846-47, φάξ: 4294848.

Ρυθμιστές ροής νερού Mannesmann

Περισσότερο από 50% οικονομία στη κατανάλωση νερού προσφέρουν οι ρυθμιστές ροής νερού Mannesmann, που τοποθετούνται με ευχέρεια και χαμηλό κόστος σε οποιαδήποτε παροχή νερού.

Ο ρυθμιστής ροής, δεν περιορίζει, αλλά ρυθμίζει την ροή, είναι ανεξάρτητος από την πίεση στους σωλήνες, όταν αυτή είναι μεταξύ 0,8 και 10 At, και προσφέρει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

— Οικονομία νερού.

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

- Εξοικονόμηση ενέργειας για το ζεστό νερό.
 - Σταθερή ροή ανεξάρτητα από την πίεση του δικτύου.
 - Εξαφάνιση θορύβων στο δίκτυο.
 - Εξασφάλιση καλής ποιότητας εκροής.
 - Δεν προσβάλλεται, ούτε μαζεύει άλατα χάρις στη φύση του υλικού (Hofstaform).
 - Δεν απαιτεί συντήρηση.
- Ρυθμιστές ροής τύπου Mannesmann διατίθενται με πενταετή εγγύηση από την Εταιρία «Αντλητική Ελλάδος» τηλέφ.: 9569822 - φάξ: 9587430.

Νέα πρωτοποριακά προγράμματα από τις Κρουαζιέρες Χανδρή

Η Chandris Celebrity Cruises πάντα πρωτοπόρος, εξακολουθεί να υπερφαλαγγίζει εταιρίες κολοσούς και να δίνει στην πολυτέλεια, τη κομψότητα και την ποιότητα την σημασία που τους αρμόζει σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

Τα τρία υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια της, «Zenith», «Horizon» και «Meridian» προσφέρουν τώρα μία μοναδική εμπειρία φέρνοντας εξωτικούς προορισμούς πιο κοντά μας με την οργάνωση ειδικά ναυλωμένων πτήσεων από Φρανκφούρτη απευθείας για Μαϊάμι και Σαν Χουάν, ανάλογα με τον προορισμό του επιβάτη. Προσφέρεται επίσης και μία διανυκτέρευση στο ξενοδοχείο Σέρατον του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης για να γίνεται πιο άνετο το ταξίδι.

Μέχρι την άνοιξη του 1993, τα πρωτοποριακά και πολύ ανταγωνιστικά προγράμματα της εταιρίας Χανδρή έχουν ως εξής:

ZENITH

1ο πρόγραμμα: Από Fort Lauderdale για San Juan, St. Thomas, St. Maarten, Nassau.

Αναχωρήσεις: 26/12/92, 9 & 23/1, 6 & 20/2, 6 & 20/3, 3 & 17/4/93.

Διάρκεια: 10 ημέρες από δρχ. 295.900.

2ο πρόγραμμα: Από Fort Lauderdale για Montego Bay, Grand Cayman, Cozumel, Playa de Carmen, Key West.

Αναχωρήσεις: 19/12/92, 2, 16 & 30/1, 13 & 27/2, 13 & 27/3, 10/4/93.

Διάρκεια: 10 ημέρες από δρχ. 295.900.

ΠΕΝΘΗ

Τους τελευταίους μήνες του 1992 η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια έχασε δύο από τα πλέον καταξιωμένα μέλη της, τον Νίκο Νικολάου και τον Λεωνίδα Ανδριανόπουλο.

Μείωση των τελών της Διώρυγας του Σουέζ για VLCC

Οι Αρχές της Διώρυγας του Σουέζ σε μία προσπάθεια προσελκύσεως περισσότερων πλοίων ανακοίνωσαν μείωση των τελών από 1 Δεκεμβρίου κατά 45% και 55% για τα πλοία VLCC's άνω των 200.000 τον. d.w. που ξεκινούν κενά φορτίων από το Κόλπο του Μεξικού (Loop Zone) αφ' ενός και τη Καραϊβική και τη Νότιο Αμερική αφ' ετέρου με προορισμό τον Περσικό Κόλπο.

διαίτερα την μεταπολεμική περίοδο.

Διετέλεσε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. και πρόεδρος του Συλλόγου των εν Ελλάδι Κασίων, στον οποίο προσέφερε πολύτιμες δωρεές.

Στις 17 Νοεμβρίου 1992, κηδεύθηκε στο Λονδίνο ο Λεωνίδας Ανδριανόπουλος, παλιό και διακεκριμένο μέλος της ελληνικής ναυτιλιακής παροικίας του Λονδίνου και από τους ιδρυτές της εταιρίας Tropis Shipping Co.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡ. ΣΑΡΑΝΤΗΣ

Όσο αθόρυβα έζησε και εργάστηκε για τη μεγάλη υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας, έτσι αθόρυβα έφυγε από κοντά μας στις 21 Νοεμβρίου, ο φίλος και συνεργάτης Δημήτριος Σαραντής.

Ο αγαπημένος μας Μίμης, γιός του παλαιότερου ίσως Έλληνα ναυλομεσίτη Σαραντή Σαραντή, μεγάλωσε μέσα σε καθαρά ναυτιλιακή οικογένεια, καθώς εκτός από τον πατέρα του από τον οποίο πήρε το πρώτο βάπτισμά για το τι σήμαινε Ελληνική Ναυτιλία είχε και τους θείους του Γεωργαντίδης και Χανδρήδες, γνωστές και παλαιές εφοπλιστικές οικογένειες της Χίου που τον εγαλούχισαν από μικρό παιδί και του έσπειραν μέσα του τον έρωτα για την Εμπορική Ναυτιλία.

Ο Μίμης Σαραντής θεωρούσε πάντα τον εαυτό του σαν ένα από τους πιο γνήσιους Πειραιώτες. Παρά το ότι έζησε τα περισσότερα χρόνια της ζωής του στην Κηφισιά εν τούτοις δεν έλειψε ούτε μία ημέρα από τον Πειραιά, από την Ακτή Μιαούλη σε σημείο που το σπίτι του στην Κηφισιά τον φιλοξενούσε μόνο για ύπνο.

Τα μαθητικά και γυμνασιακά του χρόνια τα πέρασε στο Λύκειο Σταυριανού και στο Β' Γυμνάσιο Πειραιώς με συμμαθητές πολλούς επώνυμους σήμερα Πειραιώτες που όλοι διέπρεψαν κυρίως στην Ναυτιλία.

Οι θείοι του όμως και τα ξαδέλφια του, οι αείμνηστοι Μίμης και Αντώνης Χανδρή τον εκάλεσαν αμέσως μετά τις γυμνασιακές του σπουδές στο Λονδίνο όπου παράλληλα με τις εκεί ναυτιλιακές σπουδές του εργάστηκε στα γραφεία της Εταιρίας Χανδρή όπου και εμαθήτευσε δίπλα σε πολύ πετυχημένα και πεπειραμένα στελέχη. Ο αείμνηστος Μίμης με την οξυδέρκεια και την εξυπνάδα που τον διέκριναν αλλά και με την εργατικότητα του κατόρθωσε πολύ σύντομα να γίνει ένα από τα πιο αξιόλογα στελέχη της Εταιρίας.

Θυμάμαι το 1960 / 1962 όταν εγώ νέο παιδί ξεκίνησα δειλά - δειλά στα γραφεία Χανδρή στην Καραϊσκού κάτω από τη διεύθυνση του αείμνηστου δικηγόρου Γεωργίου Χανδρή, τον Μίμη Σαραντή να έρχεται από το Λονδίνο και να μας λύνει τα προβλήματά μας, τα πά-

HORIZON

Από San Juan για Martinique, Barbados, St. Lucia, Antigua, St. Thomas. Αναχωρήσεις: Κάθε Σάββατο έως 10/3/93.

Διάρκεια: 10 ημέρες από δρχ. 319.900.

MERIDIAN

1ο πρόγραμμα: Από San Juan για Aruba, la Guaira, Grenada, Barbados, St. Lucia, Martinique, St. Maarten, St. Thomas.

Αναχωρήσεις: 18/12/92, 8 & 29/1, 19/2, 12/3/93.

Διάρκεια: 13 ημέρες από δρχ. 363.900.

2ο πρόγραμμα: Από San Juan για Καραϊβική: Montego Bay, Aruba, La Cuaiaira, Grenada, Barbados, Martinique, Virgin Gorda, Tortola, St. Thomas.

Αναχωρήσεις: 28/12/92, 18/1, 8/2, 1 & 22/3/93.

Διάρκεια: 14 ημέρες από δρχ. 380.900.

Στα παραπάνω προγράμματα περιλαμβάνονται το αεροπορικό εισιτήριο Αθήνα / Φρανκφούρτη / Αθήνα και η μεταφορά από το αεροδρόμιο στο πλοίο και από το πλοίο στο αεροδρόμιο και οι τιμές είναι κατ' άτομο σε δίκλινες καμπίνες.

Περισσότερες πληροφορίες και λεπτομερή έντυπα παρέχονται από την εταιρία Navigator Travel and Tourist Services, που είναι οι γενικοί πράκτορες της Chandris Celebrity Cruises για την Ελλάδα στα τηλέφωνα: 3609801-2, φάξ: 3634271.

Πλήρης ημερών ο Νίκος Νικολάου, απεβίωσε στο Μόντε Κάρλο σε ηλικία 84 ετών και κηδεύτηκε στις 19 Οκτωβρίου. Μοναδικός γιός του μεγάλου Κασιώτη εφοπλιστή Γεωργίου Νικολάου ανέλαβε από νεαρή ηλικία την πατρική επιχείρηση και δραστηριοποιήθηκε ι-

σης φύσεως προβλήματα, από πληρώματα μέχρι MGA και Claims και ότι άλλο μπορούσε κανείς μας να φανταστεί. Τι τετράγωνη λογική είχε ο Μίμης, τι ευστροφία πνεύματος, τι γρηγοράδα αποφάσεων, τι υπευθυνότητα αλλά και πόσο πρακτικές ήταν οι λύσεις που έδινε.

Όταν ο αείμνηστος Αντώνης Χανδρής αναδιοργάνωσε το 1962 τα γραφεία στον Πειραιά τη Χανδρής Λαϊνς τον πρώτο άνθρωπο που κάλεσε και του ανέθεσε την γενική διεύθυνση ήταν ο Μίμης Σαραντής.

Από τότε και μέχρι πριν λίγα χρόνια που περιόρισε τις δραστηριότητές του λόγω υγείας, δούλεψε σαν ακούρατος εργάτης για τις εταιρίες του Ομίλου Χανδρής, αλλά κυρίως για τη μεγάλη υπόθεση της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας.

Εγώ προσωπικά που είχα την μεγάλη τύχη να συνεργάζομαι με τον Μίμη Σαραντή από το 1960 μέχρι το 1980 από διάφορες θέσεις που κατείχα στην Χανδρής Λαϊνς είτε στην Ελλάδα είτε στην Αυστραλία έζησα από πολύ κοντά όλη

την προσφορά του, την απέραντη καλωσύνη του, την αγάπη του για όλους, την υποστήριξη και την εν γένει συμπεριφορά και πολιτεία του και τον χαρκτηρίζω ως ένα νέο «Καλό Σαμαρείτη».

Καλέ μας φίλε και συνεργάτη Μίμη Σαραντή έφυγε γρήγορα από τον μάταιο τούτο κόσμο αλλά μας άφησε μόνο γλυκιές αναμνήσεις και μια ζωή γεμάτη απέραντη καλωσύνη.

Θα σε θυμόμαστε πάντα.

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΑΜΠΡΟΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	Ελληνική	10.996	1980	Επιθεωρήθηκε στον π. Μισισσιππή συνεπεία βλάβης στη μηχανή, που υπέστη στις 24/10.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	Ελληνική	6.051	1976	Συγκρούστηκε με το κοντεϊνερόπλοιο «MSC Gioianna», στην Αμβέρσα, στις 3/12 και υπέστη σοβαρές ζημιές. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΓΕΩΡΓΙΑ Κ. (πρ. «Σάμ Λούης»)	Ονδουριανή	2.144	1976	Βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων στην περιοχή των Βαλλαριδών νήσων, στις 26/11. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο και παραλήφθηκε από σωστικό ελικόπτερο.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ	Κυπριακή	9.155	1979	Υπέστη πυρκαϊά ανοικτά του Άντεν, στις 27/11. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Βανουάτου	8.831	1974	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, κατά τον απόπλου από Ρεσίφ, και επέστρεψε στο λιμάνι για επιθεώρηση στις 6/11.
ΠΥΡΓΟΣ	Ελληνική	1.592	1978	Κατά το ταξίδι Σαβόνα για Πειραιά, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 13/11 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΣΑΜΟΣ ΡΗΦΕΡ (πρ. «E-sther Reefers»)	Μάλτας	1.580	1967	Συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «Seki Beech» στην Τρίπολη, στις 30/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:	Κυπριακή	41.961	1971	Κατά το ταξίδι Πόρτο Ορντάζ για Φιλαδέλφεια έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, προσάραξε στο π. Ορινόκο, στις 25/11.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΤΗΣ	Κυπριακή	15.963	1973	Προσάραξε στον π. Έλβα στις 28/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΤΡΙΑΣ (πρ. «Πρεντάτορ»)	Κυπριακή	14.986	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή σε θέση 34.59 N., 20.50 A, στις 20/11 και έμεινε ακυβέρνητο. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Κεηπάουν.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΙΝΔΙΑΝΑ	Μπαχάμας	140.277	1977	Κατά τη διάρκεια επισκευών στη Σιγκαπούρη, υπέστη έκρηξη στις 27/11, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν τέσσερις εργάτες.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	Ελληνική	53.964	1973	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στην Κορούνι, στις 3/12 και υπέστη πυρκαϊά. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο, που βυθίστηκε την επομένη.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΝΤΑΛΙΑΝΑ	Ελληνική	5.815	1970	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στη Σύρο, στις 6/12, προσέκρουσε στην προβλήτα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές και ρήγμα στην πλώρη.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με την εκπνοή του 1992, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου ζει στιγμές έντονης δραστηριότητας και υψηλών ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων.

Στον Ατλαντικό, τα δολ. 13 - 14.000 για μεταφορές σιτηρών με πλοία τύπου πάναμαξ ή και μεγαλύτερα από τον Κόλπο ΗΠΑ προς το Κόντινεντ, καθώς και τα δολ. 22,00 και πλέον για παρόμοια φορτία προς την Ιαπωνία υπογραμμίζουν τις ευνοϊκές συνθήκες μέσα στις οποίες δραστηριοποιούνται τα πλοία.

Βελτίωση των συνθηκών σημειώθηκε και στην πλευρά του Ειρηνικού με τα φορτία των 55- 60.000 τόννων από τη Δυτική ακτή των ΗΠΑ προς την Ιαπωνία στα δολ. 13,50 - 14,00.

Ακόμη η έντονη παρουσία ναυλωτών από το χώρο της Άπω Ανατολής στην αγορά των χρονοναυλώσεων, έχει οδηγήσει στην ελαχιστοποίηση του αριθμού των ανοικτών πλοίων για άμεσες φορτώσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει τη πρόβλεψη για διατήρηση των σημερινών επιπέδων τουλάχιστον μέχρι το τρίτο δεκαήμερο του Ιανουαρίου 1993.

Ας δούμε εν συνεχεία πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες ξηρού φορτίου στα τέλη της φετεινής χρονιάς:

Σιτηρά:

- 75.000 τον. Βορ. Γαλλία για Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 14,75.
- 56.500 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 20,00.
- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βομβάη, δολ. 32,50.
- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 13,50.
- 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για δύο λιμάνια Αδριατικής, δολ. 16,50.
- 25.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Βραζιλία, δολ. 20,75.
- 21.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Α-νατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 12,50.
- 16.000 τον. Μεγ. Λίμνες για Λέγκχορν, δολ. 32,00.

Γαϊάνθρακες:

- 140.000 τον. Άμποτ Πόιντ για Ρότερνταμ, δολ. 7,80.
- 140.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαϊν για Νοτ. Κορέα, δολ. 9,75.
- 140.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 6,00.

- 110.000 τον. Ρότερνταμ για Γκιζόν, δολ. 3,60.

- 70.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Τάραντο, δολ. 7,75.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Ρότερνταμ, δολ. 4,90.
- 140.000 τον. Τουμπάρσο για Ρότερνταμ, δολ. 4,30.
- 110.000 τον. Ορινόκο και Μπόκα Γκράντε για Βέζεπορτ, δολ. 8,60.
- 90.000 τον. Νάρβικ για Αμβέρσα, δολ. 2,75.

Σίδηρα:

- 32.000 τον. (σκραπ) Καλιφόρνια για Ταϊλάνδη, δολ. 23,00.
- 30.000 τον. Κωνσταντζα για Μπαντάρ Αμπάς, δολ. 32,00.

Λιπάσματα:

- 6.000 τον. Πόρτο Μαργκέρα για Αμβούργο, δολ. 17,00.

Ζάχαρη:

- 25.500 τον. Κουήνσλαντ για Σαν Φραντζίσκο, δολ. 16,20.
- 16.500 τον. Πουέρτο Κουενζάλ για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 17,50.
- 14.000 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 15,80.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στην μέθοδο της χρονοναύλωσης κατέφυγαν οι περισσότεροι ναυλωτές στην προσπάθειά τους να αποφύγουν τη περαιτέρω ανοδική εξέλιξη της αγοράς και να εκμεταλλευθούν τη πτωτική εξέλιξη στις τιμές των μπώνκερς.

Όπως προκύπτει από τις συμφωνίες που ακολουθούν τα επίπεδα των μισθωμάτων σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των μπάλκερς capesize διαμορφώθηκαν σε υψηλά επίπεδα:

- 129.900 τον. d.w. από Ίμμιγκχαμ, μέσω Βραζιλίας και Πολωνίας για Σκώ, δολ. 8.500 την ημέρα.
- 71.200 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για περίοδο 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.000 τον. ημέρα.
- 69.300 τον. d.w. από Νοτ. Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.450 την ημέρα.
- 66.800 τον. d.w. από Ταϊβάν, μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ιαπωνία, δολ. 9.600 την ημέρα.
- 64.800 τον. d.w. από Κόντινεντ,

μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 280.000.

- 43.000 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 12.850 την ημέρα.

- 37.200 τον. d.w. από Γιβραλτάρ, μέσω Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 11.100 την ημέρα.

- 33.300 τον. d.w. από Ανατολ. ακτή Αγγλίας, μέσω Βαλτικής για Άπω Ανατολή, δολ. 10.200 την ημέρα.

- 27.500 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Σιγκαπούρη, δολ. 9.800 την ημέρα.

- 18.000 τον. d.w. από Μαύρη Θάλασσα για Άπω Ανατολή, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ικανοποιητική ροή φορτίων από τις περισσότερες βασικές περιοχές φορτώσεων σε σταθερά επίπεδα ναύλων ήσαν τα κύρια γνωρίσματα της αγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά τις τελευταίες εβδομάδες του 1992.

Η αγορά των VLCC's διατηρήθηκε σταθερή στα πρόσφατα διαμορφωμένα επίπεδα των WS 58-62, κυρίως λόγω της δραστηριότητας των ναυλωτών από την Άπω Ανατολή.

Η άνοδος της ζήτησης πλοίων τύπου Σουέζμαξ για φορτώσεις από τη Βορ. Θάλασσα και τη Δυτ. Αφρική οδήγησε τους ναύλους των πλοίων αυτής της κατηγορίας περί τα WS 85-95, επίπεδα που είναι από τα υψηλότερα που πληρώθηκαν κατά τη διάρκεια του χρόνου που φεύγει.

Ικανοποιητικός ο αριθμός και η ροή φορτίων στη Μεσόγειο, διατήρησε τα επίπεδα των πλοίων Άφραμαξ στη περιοχή περί τα WS 115, ενώ υψηλότερα κυμάνθηκαν οι ναύλοι για φορτώσεις τέτοιου μεγέθους πλοίων από τη Δυτ. Αφρική.

Τίποτε το ιδιαίτερα αξιόλογο από πλευράς δραστηριότητας στο χώρο της Καραϊβικής, με τα συνήθη φορτία των 70 - 80.000 τόννων περί τα WS 95.

Τέλος, σε χαμηλά για την εποχή επίπεδα κινήθηκε η αγορά καθαρών φορτίων, με χαρακτηριστική ναύλωση τους 50.000 τον. από τον Περσικό Κόλπο για την Ιαπωνία στα WS 125.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 260.000 τον. Περσικό Κόλπο

για Ιαπωνία, WS 58,5.

— 220.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 58,5.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 90.

— 130.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75.

— 115.000 τον. Νορβηγία για Κεμπέκ, WS 112,5.

— 84.000 τον. Ενδομεσογειακή μεταφορά, WS 115, οψιόν Κόντινεντ, WS 112,5.

— 80.000 τον. Δυτ. Αφρική για Τριέστη, WS 155.

— 80.000 τον. Ινδονησία για Ιαπωνία, WS 97,5.

— 70.000 τον. Κόλπο Μεξικού για Χιούστον, WS 95.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΕΛΛΗΝ: Βορ. Γαλλία 75.000 τον. κριθής Σαουδ. Αραβία /Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 14,75 φίο, 7.000 / 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 4-10.

ΛΕΩΝ: Κο Σιχάγκ 105.000 τον. ταπίοκα Κόντινεντ, δολ. 11,25 φίο, 10.000 / 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΙΠΡΙΝΓΚ: Τουμπάρσο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,30 φίο, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 15-29.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 70.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,75 φίο, 5 ημέρες, Δεκεμβρίου 8-12.

ΑΙΗΤΑΞ: Ρότερνταμ 110.000 τον. γαιάνθρακες Γκιζόν, δολ. 3,60 φίο, 4 ημέρες αρχές Δεκεμβρίου.

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαιντ Λόρεντς 23.000 τον. περίπου σιτηρά Σήφορθ, 5 ημέρες φόρτωση / 8.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 4-10.

ΟΡΦΕΑΣ: Ποταμό Ορινόκο με συμπλήρωση Μπόκα Γκράντε, 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βέζεπορτ, δολ. 4,60 φίο 2 ημέρες / 3 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15 - Ιανουαρίου 5.

ΣΗΜΠΟΝΙ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. γεννήματα δύο λιμάνια Αδριατικής, δολ. 16,50 φίο, 14 ημέρες, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: 71.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σκώ Δεκεμβρίου 10-20, κυκλικό ταξίδι μέσω Κέηπ Χάττερας και Βραζιλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ώγκινις Δεκεμβρίου 11-17, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΑΝΝΑ: 65.077 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυ-

στραλίας, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ντάλιαν Δεκεμβρίου 6, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΑΝΤΡΙΟΥ Χ.: 30.184 τον. d.w. του 1970, παράδοση Μαύρη Θάλασσα άμεση, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: 29.200 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ: 34.220 τον. d.w. του 1977, παράδοση Καραϊβική τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Νορβηγίας με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΓΛΑΪΝΤΕΡ: 38.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ αρχές Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.650 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 64.926 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμεση ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΙΚΑΙΑ: 34.170 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΜΥΡΙΝΑ: 65.860 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άμστερνταμ Δεκεμβρίου 8-12, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρότερνταμ, Δεκεμβρίου 17-25, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία/ Νοτ. Κορέα, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΣΤΟΡ: 64.830 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Δεκεμβρίου 20-25, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 280.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 35.055 τον. d.w. του

1982, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.350 τον. d.w. του 1986, παράδοση Δυτική ακτή Μεξικού άμεση, κυκλικό ταξίδι Περού, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γκέντ αρχές Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΡΥ: 74.840 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σάουθγουεστ Πάσς Δεκεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 300.000.

ΑΛΙΝΑ: 129.400 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μεσόγειο τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση ακτές Ερυθράς Θάλασσας και Σαουδικής Αραβίας δολ. 9.475 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.930 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βορ. Ισπανία Δεκεμβρίου 10-15, ταξίδι 50-70 ημερών με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 10,250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.350 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 20 - Μαρτίου 20, 1993, περίοδο 12 μηνών, δολ. 8.300 τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 10.500 την ημέρα την υπόλοιπη περίοδο.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Ιαπωνία, WS 60, Δεκεμβρίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘΟ: Ρας Τανούρα 134.000 τον. Αυγούστα, WS 80, Δεκεμβρίου 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μπετζάια 74.000 τον. Γένοβα, WS 120, Δεκεμβρίου 5.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 117,5, Δεκεμβρίου 3.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Ιαπωνία, WS 65, Δεκεμβρίου 15.

ΡΟΜΠΙΝ: Κάργκ Άϊλαντ και Ρας Τανούρα 215.000 τον. Μπατάν, WS 59,5, Δεκεμβρίου 6.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Νιγηρία 118.000 τον. Τριέστη, WS 79,5, Δεκέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Σιντί Κερίρ 87.000

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODRAMAR

τον. Σαβόνα, WS 103,75, Δεκεμβρίου 6.
ΝΤΟΛΙΤΣΑ ΜΠΑΙΗ: Μπράς Ρίβερ
121.500 τον. Γένοβα, WS 90, Δεκεμβρίου
12.

ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ: Καραϊβική 30.000 τον.
καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 225,
Δεκεμβρίου 6.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Σκίντα 28.500 τον.
καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS
132,5, Δεκεμβρίου 6.

ΕΒΟΓΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 130.000
τον. Κίνα, δολ. 950.000 κατ' αποκοπή, Δε-
κεμβρίου 8.

ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 215.000 τον.
Μπατάγκας, WS 67,5, Δεκεμβρίου 11.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Βόρ. Θάλασσα 130.000
τον. Ακτή Ατλαντική ΗΠΑ, WS 75, Δεκεμ-
βρίου 18.

ΑΡΤ. ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Ρας Λανούφ
80.000 τον. Τριέστη, WS 155, Δεκεμβρίου
12.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Πατζαρίτος 70.000 τον.
Μπώμοντ, WS 97,5, Δεκεμβρίου 11.

ΚΑΣΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 123.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 81, οφίων
Κόλπο ΗΠΑ WS 76, Δεκεμβρίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΕΣΙΑ: Μπετζάια 78.000 τον.
Σαβόνα, WS 117,5, Δεκεμβρίου 12.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Κόντινεντ 50.000 τον Ατκή
Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 110.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Ράμπιξ Μπαίη 50.000 τον.
καθαρά Ιαπωνία, δολ. 126,5.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Δύο λιμάνια Βορ.
Θάλασσας 80.000 τον. Κόρπους Κρίστι,
WS 80, Δεκεμβρίου 19.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής ε-
ταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Tran-
smarine Shipping & Trading Ltd., δημο-
σιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των
μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώ-
θηκαν στις 11 Δεκεμβρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	82.00	150.00
Τζένοα	94.00	199.00
Αμβούργο	51.00	168.00
Χάβρη	96.00	188.00
Πειραιάς	93.00	186.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	91.00	220.00
Τζέντα	92.00	237.88
Ρας Τανούρα	84.15	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	77.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	217.00
Λας Πάλμας	90.00	184.00

Θέουτα	89.00	186.00
Ντάρμπαν	118.00	212.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

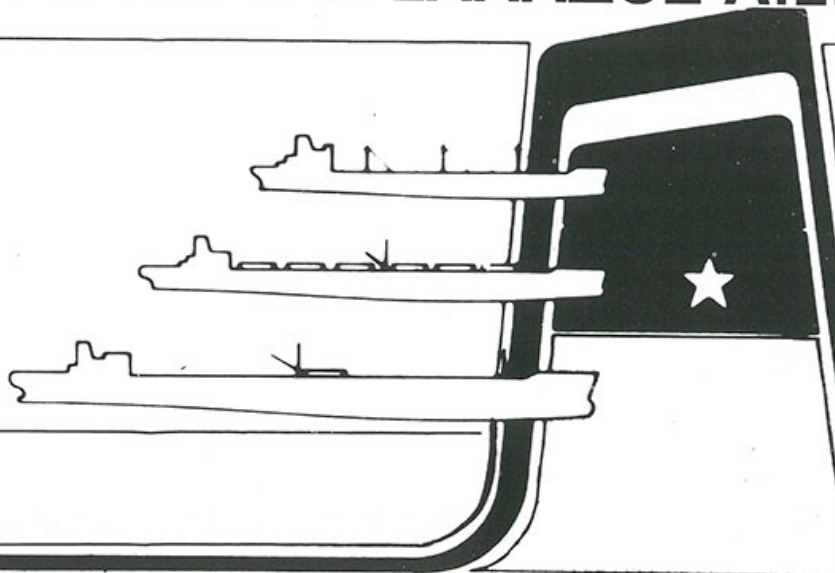
Κολόμπο	81.00	291.00
Σιδνεϋ	125.00	225.00
Χόγκ Κόγκ	97.00	195.00
Σιγκαπούρη	73.00	160.00
Τόκιο	105.00	234.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	106.00	208.00
N. Υόρκη	99.00	200.00
Χάμπτον Ρόουν- τς	105.00	195.00
Χιούστον	78.00	165.00
Νέα Ορλεάνη	78.00	165.00
Λος Άντζελες	91.00	200.00
Κρίστομπαλ	99.00	206.00
Ρίο Ιανέιρο	104.00	241.00
Μπουένος Άϊ- ρες	116.00	208.00
Μοντεβιδέο	137.00	252.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέ-
χονται από την Transmarine Πειραιά,
Τηλ. 4223760 (6 lines).
Τέλεξ: 241478 TRAN GR
Φάξ: 4223769

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



NAFTIKA CHRONIKA

Greece names new minister

Alexander Papadongonas was sworn on December 2nd, as Minister of Merchant Marine as part of the recent cabinet reshuffle.

A former naval officer, Mr. Papadongonas has held successfully the shipping portfolio during the years 1974-77.

The outgoing minister Mr. A. Pavlidis is credited with boosting marine education, one of the major issues facing the Greek shipping industry.

Ship classification: The challenge to IACS

The International Association of Classification Societies recognises that it can only play an effective part in marine safety provided its own standards and organisation are seen to meet all reasonable expectations, said Sir Roderick MacLodo, Chairman of IACS, in a speech given at Expoship '92 in Istanbul last month. And, he said, the same must be true of the other groups with responsibility in this area.

In a wide-ranging summary of the key safety issues facing the world maritime community, Sir Roderick reaffirmed his conviction that «the value of international classification is indisputable as an indispensable part of a complex system of world maritime safety, which requires increasingly close cooperation between those groups which share the responsibility».

There were welcome signs of some movement towards more effective organisation of the main groups, he said. IACS' review of its own procedures and organisation was well advanced; and besides making sure its own house was in order, IACS would do what it could to encourage the cooperation on which the maintenance of acceptable standards depended.

BIMCO's views on major shipping issues.

The Executive Committee of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) met in Copenhagen during the last week of November under the chairmanship of Sir Ian Denholm.

Among the issues discussed were:

Documentary work

The work undertaken by BIMCO's Documentary Committee and its sub-committees is progressing

well and the Executive Committee noted in particular that the proposed new Standard Slot Charter Party, «Slothire», is attracting considerable attention from liner shipping interests. It is anticipated that the new form will be finally adopted in 1993.

The development of a Standard Crew Management Agreement, «Crewman», is well under way, and a semi-final draft was presented to BIMCO's Documentary Committee, which met in connection with the Executive Committee meeting.

Information services

BIMCO's role as supplier of advice and information to members on practical issues was underlined by the fact that information and assistance had been given in more than 6,500 cases during the first three quarters of 1992.

An example, BIMCO has assisted in the recovery of about USD 4.5 million on members' behalf in undisputed cases.

Information is furthermore provided to BIMCO members in the bimonthly BIMCO Bulletin and the BIMCO Weekly News letter. On line access to BIMCO databases, giving immediate access to information on ports, freight taxes, disbursements, holidays, ice conditions and market reports, is now being enhanced through the installation of new and up-to-date hardware.

U.S. Oil Pollution Act

It is virtually impossible to comply with the OPA 90 requirement that vessels transporting oil as cargo in U.S. waters must have a U.S. Coast Guard approved Vessel Response Plan (VRP), which is to be submitted for approval latest by 18 February 1993, as the regulatory framework does not yet exist.

Neither the U.S. National Contingency Plan (NCP) nor the Area Contingency Plans (ACP) have been finalized, although deadlines were set for completion at 18 August 1991 and 18 February 1992 respectively in the OPA 90.

The U.S. Coast Guard has therefore issued guidance which addresses Vessel Response Plan requirements. These guidelines do not, however, take the place of the final regulations expected later on, but it is anticipated that those who comply with the interim guidelines will not have to amend them. This situation is in BIMCO's view highly unsatisfactory and BIMCO continues to support Intertanko and other organisations, pressing the U.S. administration to adopt more sensible policies. BIMCO's earlier guidelines on con-

tingency planning published in June 1992 are now superseded by the U.S. Coast Guard's Navigation and Vessel Inspection Circular (NAVIC) No. 8.92.

Safety

BIMCO again wishes to stress its support of IMO's efforts to achieve internationally agreed standards and regulations as being the right way to enhance maritime safety.

BIMCO also supports IMO's endeavours to improve the performance of countries in relation to international conventions and resolutions through the establishment of an IMO Sub-Committee on Flag State Compliance.

BIMCO has noticed the intention of the EC to require mandatory compliance with certain IMO resolutions for EC states and harmonization of port state control inspections aimed at enhancing safety.

Security

BIMCO is following the increasing problem which stowaways are causing for shipping. These people appear to have different motives for wanting to stow away. Some wish to escape poverty and unemployment; others are engaged in illegal drug smuggling. Only very few can claim to be political refugees within the meaning of the Geneva Convention.

They all represent a considerable risk to the vessels involved during the voyage, often inflicting upon the shipowners high costs as well as making them liable to fines imposed by the authorities at the receiving end.

BIMCO emphasises the responsibility of the Port Authorities to prevent unauthorized access to port areas. At present it seems all too easy for stowaways to make their way into the harbour areas and it is then impossible for the shipowners to stop them getting onto the ship for instance by way of containers in which they have hidden.

The BIMCO General Meeting in 1993 will be held in Singapore from 30 May to 3 June, and one of the major themes will be «Safety in a Regulated Environment». Prominent speakers from shipping and regulatory bodies will examine the results achieved to date, and discuss the implications of both international and unilateral legislation.

Closer cooperation between ECCTO and INTERTANKO

The Association of European Chemical Coastal Tanker Owners, ECCTO, and the International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO, will cooperate more closely.

ECCTO has applied for associate membership of INTERTANKO, initially for a one year trial period.

There has over the years been an informal cooperation between the two associations, and the members of the two associations feel that this should be developed on a close and more formal basis.

An example of this cooperation is the joint statement that ECCTO and INTERTANKO submitted to the

last session of IMO's Legal Committee. The two Associations were represented by a joint delegation to that meeting, which discussed compensation to victims of accidents at sea caused by chemical cargoes, i.e. the draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS).

ABS affiliate available to industry as OPA - 90 «Qualified Individual»

The Oil Pollution Act of 1990 (OPA -90) requires marine transportation related facility and tank vessel owners or operators to submit to the U.S. Coast Guard, by 18 February 1993, a response plan in the event of an oil spill. Such a response plan must include the designation of a «Qualified Individual» (QI) who would act on behalf of the owner or operator to implement the response plan until their personnel can arrive on location. ABS Marine Services Inc., has announced that it is available to act in the capacity of a QI.

As specified under the regulations of 33 CFR 155.1020, the QI must be located in the United States, available on a 24-hour basis, and have full authority from the facility or tank vessel owner or operator to implement the response plan as rapidly as possible after a spill.

ABS Marine Services, Inc, an affiliate of the American Bureau of Shipping, provides inspection, consulting, and technical support services to the marine and offshore industry in the areas of safety, quality, and environmental management. Relative to environmental management services, ABS MS can provide guidance and assistance to the marine industry in interpreting and implementing the requirements of OPA-90. This includes assistance with assessing resources, customizing response plans, formulating contingency plans, providing rapid response teams, conducting environmental audits, as well as serving as the official repository for a response plan and acting as a Qualified Individual.

Norcontrol leads the field

In its eleventh year as a supplier of advanced Vessel Traffic Surveillance Systems for Harbour, Coastal, Offshore and Para Military applications NORCONTROL continues to lead the field. The company has now installed a total of 64 systems world wide. Norcontrol Vessel Traffic Surveillance Systems are now in service around the clock in the largest and busiest ports in the world including the Port of London, Port of Singapore and Hong Kong. In the offshore sector the company has supplied systems to all the leading offshore oil operating companies providing protection of personnel, environment, investment and national resources. In the Para Military sector, Norcontrol systems provide safety surveillance of military installations.

Based upon its fifth generation Vessel Traffic Surveillance System concept VOC 5000 — the company

has been awarded a series of very major contacts during 1992. The Suez Canal Authority has contracted Norcontrol for the supply of a system for the surveillance of the complete Suez Canal. The Peoples Republic of China has contracted two systems during the years, one for the port of Ningbo and the other for the Yangtze river. In the Soviet Union the ports of Vladivostok and Mariopol are contacted for the supply of Norcontrol Vessel Traffic Surveillance Systems. In the offshore sector Statoil has contracted for a system to be supplied to the Troll field in the North Sea as has Shell for the Nelson oil field.

Winter Service between Britain and Spain in January

Brittany Ferries has announced that it will start operating a new winter ferry service between Britain and Spain.

The 23,000 gt. super - ferry «Bretagne», which has a capacity of 2,000 passengers and 580 cars, will begin operations in January from Portsmouth to Santander.

The once a week trip will take 28 hours. The service will be increased to twice weekly next November, when the «Bretagne» will be replaced by the 31,000 ton. «Val de Loire».

The new winter route will complement Brittany Ferries' summer Spanish service from Plymouth.

Stronger links with Brazil for Wilson Walton Group

An agency agreement has been signed between the Wilson Walton Group and the Brazilian company, Ibac Comercio Importacao E Exportacao Ltd to sell marine sacrificial anodes, corrosion prevention and seawater circulating system antifouling equipment in Brazil.

This agreement has already led to the award major orders by Emaq to supply Aquamatic impressed current cathodic protection systems and Anformatic antifouling / corrosion mitigation equipment for three 36,000 dwt, clean product tankers and, more recently, for two newbuildings at CCN for Alliance for two Aquamatic systems.

Worldwide interest in New C-Shield Hull Protection System

Within three months of launching the C - Shield impressed current hull protection system Cathelco Ltd have received orders and options totalling 200,000 US dollars in value.

C-Shield will be fitted to two 150,000 tonne bulk carriers which are currently under construction in China for Belgian owners and there is the option of installing the system on two further ships.

The new hull protection system will be fitted in conjunction with the well proven Cathelco anti-fouling system for pipework, giving complete protection against hull corrosion as well as bio-fouling in seawater lines.

As a comprehensive protection package, the systems offer significant savings in installation costs. In the case of C-Shield, the performance of the high capacity anodes means that fewer are required and therefore the number of hull penetrations can be reduced. Further economies can be achieved through the reduction in the amount of ship's wiring which is required.

Cathelco Ltd have also received orders to install C-Shield on two 15,000 tonnes ferries which are being built in Turkey, with the option of two more vessels.

ABS enhances survey requirements for tankers

ABS, which has the largest amount of tankers in its fleet of all class societies, announced that it will introduce enhanced surveys for tankers at the start of 1993. This move follows the approval of such measures at the 11 November 1992 meeting of the Technical Committee.

These measures are similar to ones recently adopted by the International Association of Class Societies (IACS), but with accelerated implementation dates. Additionally, ABS has commenced a certification program of companies engaged in thickness measurement of hull structures.

ABS intends to implement similar enhanced survey requirements for bulk carriers as of 1 July 1993.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- * SHIP AGENTS
- * BUNKER SUPPLIER
- * SHIPBROKERAGE
- * CREW & SPARES



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΤ'ΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΟΛΟΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14841
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 ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΤ'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	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΛΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24843
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246

ε. Σιγκαπούρη 10/10
α. Ναγκόγια 10/10
δ. Κων/πολη 2/10
προς Τσιβάν 15/9
αργεί Πειραιά
προς Ρίτσαρντς Μπαιν 25/9
μεσογειοακές μεταφορές
προς Σαλντάν Μπαιν 13/7
α. Χόμπαρτ 8/9
προς Σιγκαπούρη 12/9
ε. Μορμουγκάο 17/8
προς Τσιβάν 4/9
προς Ν. Ορλεάνη 6/10
ε. Άσντον 5/10
προς Ν. Αμερική 28/9
προς Ντουμπί 27/9
μεταφορές Πάτρας
ε. Σάο Φραντίσκο 4/10
προς Οδησσό 10/10
ε. Πειραιά 25/9
α. Χιούστον 29/9
προς Μπάρνι 25/9
ε. Μαντράς 26/9
στο Σιενφουέγκος 12/6

προς Τερνέστη 2/10
προς Αγ. Πετρούπολη 27/9
α. Γκιζόν 12/10
προς Κόλπο ΗΠΑ 11/9
προς Λάγος 4/10
προς Φιλίππινες 1559
α. Ούμ Σάιντ 25/8
προς Τσώρτσιλ 20/9
προς Χόγκ Κόγκ 30/9
προς Τάμπα 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 Μπουσαν 30/9
α. Μιλφοντ Χάβεν 12/10
ε. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
προς Ιντσόν 29/9
προς Πόρτ Σουάν 21/9
ε. Κονακρί 8/9
προς Μπ. Χομίνι 6/10
ε. Μπουναβεντούρα 10/10
προς Κορέα 2/10
ναυπηγείται Ουλσάν
προς Γκέραλτον 2/10
ε. Κόμπε 14/10
προς Μαυρίκιο 11/10
προς Σιγκαπούρη 5/10
ε. Ραβέννα 11/10
προς Λατάνια 4/10
επισκ. Λεμεσό 26/9
προς Σεπετινιάς 31/8
ε. Τζέντα 17/9
ε. Σογιά ιερμινάλ 2/9
προς Άνω Ανατολή 30/9
α. Βανκούβερ 2/10

προς Παναμά 20/9
α. Κόλουμπμπορ 23/9
προς Σαν Αντόνιο 19/9
προς Ντόβερ 27/9
ε. Σαν Νικόλας 13/10
προς Αλγερία 4/10
προς Γιοκοχάμα 23/9
α. Μασσαλία 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 Νταμνύ 17/9
προς Μαντράς 22/9
α. Χόγκ Κόγκ 8/10
προς Άντβεντ Μπαιν 2/10
προς Μπαγκόνα 15/10
προς Λάγος 12/9
α. Βανκούβερ 11/10
προς Κόπερ 10/10
προς Ντουμπί 4/10
προς Γιοκοχάμα 2/10
προς Σουηδία 15/10
προς Κρήνη 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 ΧΟΥΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	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
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΛΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	8051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΘΗ	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 ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	8096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

BANKOYBER	77	35716
BAPENBELΣ	76	11802
BARKIZA (δ.)	68	12588

προς Χόγκ Κόγκ 7/10
α. Ντάρμπαν 4/10
προς Καρκαγιάν ντε Όρο 12/9
στο Μπουργκάς 1/9
προς Πόρτο Καμπέλο 6/10
προς Νορβηγία 22/9
προς Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 14/9
α. Βανκούβερ 3/10
ε. Σιγκαπούρη 8/10
προς Νταμνύ 10/10
ε. Φουτζέια 27/9
προς Λούπ Τέρμιναλ 3/10
προς Κασσιούγκ 19/9
ε. Ντάρμπαν 12/9
προς Μαδρίδα Αϊλάντ 9510
προς Πόρτ Κέμπλα 1/10
προς Χόγκ 25/8
προς Βραζιλία 31/7
α. Τζουάνα Τέρμ. 16/9
α. Ν. Ορλεάνη 4/10
α. Ν. Ορλεάνη 7/10

προς Λουάντα 25/7
προς Μαρακάμπο 21/9
α. Κάρλετον 4/10
προς Άνω Ανατολή 13/10
προς Σουηδία 11/9
προς Μασσαλία 9/10
προς Λαβριο 23/9
α. Ν. Ορλεάνη 23/9
προς Ιαπωνία 20/9
προς Δ. ΗΠΑ 1/10
προς Ντάρμπαν 27/9
ε. Μπίζερα 7/10
ε. Ιντσόν 9510
ε. Λος Άντζελες 11/10
ε. Νιούκαστλ 12/10
ε. Ν. Ορλεάνη 8510
α. Σουίνουοσκίε 12/9
μετ. «Παραγκόν»
προς Λούπ Τέρμιναλ 21/8
επισκ. Χόγκ Κόγκ 2/10
προς Χόγκ Αϊλάντ 19/6
ε. Γκντάνσκ 10/10
α. Ν. Ορλεάνη 2/10
προς Γκιρμπα 8/10
ε. Κάντα 1/9
ε. Μπουναβεντούρα 9/9
προς Ν. Κορέα 9510
προς Μπαγκόνα 4/10
α. Χόγκ Κόγκ 8/9
προς Ισραήλ 11/9
προς Κήλαγκ 15/10
ε. Μπαβανγκάρ 16/8
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Σαν Νικόλας Μπαιν 1/8
προς Μουμπά 30/9
προς Μουμπάνακ 10/10
προς Χοντίντα 29/7
προς Ουκρανία 2/10
προς Τάμπα 12/9

α. Μπλιμπό 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
ρ. «Al Majed»
προς Τουάπασ 23/9
προς Σ. Άνω Μπαιν 9510
ε. Σαβάννα 4/10

α. Τζεμπέλ Άλι 4/10
προς Βενεζουέλα 23/9
προς Κίνα 22/9
ε. Πόρτ Σάϊδ 20/9
προς Οζάκα 29/9
προς Σιγκαπούρη 1/8
ε. Λος Άντζελες 10/10
αργεί Πειραιά
προς Γκιρμπα 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 Κρήνη 29/9

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1800
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

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

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37681
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΞΕΝΑΤΟΡ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	85	992
ΕΛΠΙΔΑ	71	14957
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688

προς Βόλο 10/10	
προς Θεσσαλονίκη 1/10	
α. Πειραιά 29/9	
υπό ναυπήγηση	
προς Γιάκων 3/9	
ε. Ν. Ορλέαν 12/10	
ε. Τσιότι 11/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 11/10	
προς Κύμπε 13/10	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
α. Βαγκούβερ 10/9	
προς Ινδονησία 10/9	
προς Ναβοροσίσκ 9/10	
ε. Τζιμπουτί 75/10	
προς Ηράκλειον 11/10	
δ. Γιβραλτάρ 5/10	
προς Τζιμπουτί 9/10	

στο Κοτονού 10/10	
επισκ. Ρίο Ιανέιρο 23/9	
προς Τάραντα 9/10	
α. Ρότερνταμ 11/10	
ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/9	
προς Πόρτο Καμπέλλο 28/9	
α. Ν. Ορλέαν 11/10	
προς Βενεζουέλα 2/10	
ε. Βερακρούς 22/9	
στο Μανζανίλο 19/10	
προς Βραζιλία 8/10	
α. Ν. Ορλέαν 12/9	
ε. Πόρτ Άλφρεντ 5/10	
προς Βενεζουέλα 1/10	
προς Μαρόκο 2/10	
α. Ν. Ορλέαν 11/10	
προς Πούντα Καραντόν 19/9	
αργεί Πειραιά	
προς Ουλσάν 17/9	
α. Ν. Ορλέαν 10/9	
α. Χόγκ Κόγκ 7/10	
προς Μαντράς 6/10	
προς Κόλπα 19/9	
ε. Ρότερνταμ 16/10	
ε. Αμβέρσα 15/10	
ε. Ήστ Λόντον 15/9	
προς Ποντιανάκ 18/9	
προς Κουαντάν 95/10	
προς Χουάγκου 27/9	
ε. Μαντράς 2/10	
ε. Χόγκ Κόγκ 15/10	
ε. Σιγκαπούρη 10/10	
προς Τομακομάι 11/10	
προς Ντάρμπαν 3/10	
α. Γιούροπορτ 15/10	
α. Λα Νουβέλ 9/10	
προς Γιβραλτάρ 11/10	
προς Άμστερνταμ 10/10	
προς Σικίντα 10/10	
προς Χάργκ 2/10	

ε. Χάργκ 20/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπουκνκουόβ 7/10	
προς Τουρκία 29/9	
προς Θεσσαλονίκη 12/10	
προς Λιβύη 2/10	
α. Κακινάνα 7/10	
πρ. «British Respect»	
προς Αρούμα 29/9	
προς Ίμνιγκχαμ 29/9	
προς Μπικούντο 30/9	
προς Βέλγιο 9/9	
προς Τζέντα 23/8	
στον Πειραιά 15/9	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Βαγκούβερ 13/10	
προς Πειραιά 19/9	
προς Ν. Ορλέαν 8/10	
ε. Ναυαρίκ 18/8	

αργεί Βασίρα	
στη Βομβάη 959	
προς Ντουμπάι 18/8	
προς Ντάρμπαν 13/10	
προς Ρεϊνιόν 27/9	
ε. Σακάι 10/10	
προς Μπόννυ 10/9	
α. Δουνκέρκη 29/9	
α. Ν. Ορλέαν 18/9	
προς Αμβούργο 23/9	
προς Βομβάη 24/9	
στον Πειραιά 14/7	
ε. Μπανίς 28/9	
πρ. «Ελλάς Μακεδονία»	
αργεί Πειραιά	
προς Περισκό 17/9	

προς Φουτζέιρα 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Ορλέαν 11/10	
προς Ναβοροσίσκ 7/9	
προς Λισσαβώνα 13/8	
ε. Μανίλα 10/8	
ε. Βαγκούβερ 6/10	
ε. Γκάνδη 13/10	
επισκ. Πειραιά 18/6	
προς Τρίνιταντ 19/9	
προς Βομβάη 11/10	
προς Λισσαβώνα 16/10	

ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΘΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛΑ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΛΕΓΗΝΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΦΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9984
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΙΟΡΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΣΤΕΝ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΠΛΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982

μεσογειακές μεταφορές	
προς Μέγαρα 7/9	
ε. Βομβάη 17/9	
προς ΗΠΑ 8/10	
προς Μπαγκόκ 28/9	
προς Νίγκμπο 1/9	
προς Πασάγκουλα 29/9	
προς Ιαπωνία 16/9	
α. Ν. Ορλέαν 18/9	
α. Βομβάη 7/10	
προς Νιούκαστλ 3/10	
προς Δ. Αφρική 5/10	
προς Λιβύη 25/9	

προς Ιαπωνία 3/10	
ε. Σαν Φραντσκο 25/9	
προς Τακόμα 8/10	
προς Γένοβα 10/10	
προς Χάιφα 12/10	
προς Κήλαγκ 30/9	
προς Λος Άντζελες 6/10	
προς Μπρισμαίν 11/10	
προς Γένοβα 13/10	
προς Χάιφα 12/10	
προς Σαν Πέντρο 18/9	
προς Μεξικό 24/9	
προς Κουϊγκντό 11/10	
προς Φλάσινγκ 30/9	
προς Τέξας 29/9	
προς Άρζου 15/10	
προς Σαλντάν Μπαϊ 10/9	
προς Ελλάδα 15/10	
προς Ναγκόγια 29/9	
α. Ντάρμπαν 6/10	
προς Αμπντίν 25/9	
προς Λίβερπουλ 3/10	
προς Νιγκχάτα 75/10	
ε. Μπαχραϊν 22/5	

ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18184
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
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ 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
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΕΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.	80	33500
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 Α.	88	30831
ΜΑΡΙΝΑΡΙΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ.	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ.	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΙΤΤΟΡ ΜΠΑΖΙ.	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530

προς Σιγκαπούρη 1/10
προς Θεσσαλονίκη 10/10
προς Χάμπτον 17/10
προς Χάργκ 29/9
προς Σιγκαπούρη 20/9
προς Ρίγα 3/10
προς Σιγκαπούρη 5/9
προς Κεμπέκ 2/10
προς Πειραιά 2/10
προς Ιταλία 3/10
προς Θεσσαλονίκη 2/10
προς Ες Σιντέρ 30/9
προς Αυγούστα 13/10
ε. Σετουμπάλ 11/10
ε. Πειραιά 18/9
προς Γέλα 1/10
προς Πόρτο Ρίκο 1/10
επισκ. Τζέμπελ Άλι 14/10
προς Χάργκ 22/9
προς Μπετζάγια 3/10
προς Ρότερνταμ 26/9
α. Ταρραγκόνα 5/10
ναυπηγ. Ναγκασάκι
προς Σιγκαπούρη 30/9
α. Σαν Νικόλας 10/10
ε. Πρόβιντενς 9/10
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/8
ε. Εσκόρβος 29/9
προς Πορτογαλία 11/10
προς Μπομάσα 30/9
ε. Σαν Νικόλας 13/10

προς Ραμπίχ 9510
προς Δρέπανον 12/10
επισκ. Μπρεμερχάβεν 13/7
προς Αλιβέρι 7/10
προς Ιαπωνία 11/9
προς Καλλόδο 29/9
α. Σιγκαπούρη 2/10
στον Πειραιά 10/10
στον Πειραιά 10/10
στον Πειραιά 10/10
δ. Πόρτ Σαϊδ 8/10
ε. Πειραιά 18/9
προς Βομβάη 19/9
προς Τζακάρτα 7510
προς Πόρτο Καμπίλλο 4/10
προς Μπουσάν 13/9
προς Παρανάγουα 12/10
α. Χόγκ Κόγκ 30/9
προς Ταρραγκόνα 959
επισκ. Μπρεμερχάβεν 7/10
ε. Χόγκ Κόγκ 15/10
αργεί Πειραιά
στη Βασώρα
προς Περισκό 30/9
προς Μπαγκόνγκ 19/7
προς Χάφι 5/10
α. Ίλγκαν 10/10
προς Χόγκ Κόγκ 11/10
προς Βιαρέτζιο 3/10
α. Αλεξάνδρεια 24/9
α. Ν. Ορλεάνη 23/9
ε. Σιβαβέτσια 7/10
προς Χόγκ Κόγκ 13/10
προς Λονδίνο 17/10
ε. Ιντσάν 2/10
προς Οδησσό 6510
προς Σούδα Μπαϊ 10/10
προς Υμουίντεν 7/10
πρ. «Άλμα»
ε. Γκέλμης 6510
προς Μαπούτο 8/10
ε. Ρίο Χάινα 25/9
α. Αμυρούργο 16/10
προς Παλάου Σαμπού 11/10
προς Ν. Υόρκη 9510
ε. Σιγκαπούρη 2/10
ε. Ν. Μαγκάλω 2/8
προς Αγ. Ευστάθιο 5/10
α. Βανκούβερ 4/10
προς Μομπάσα 2/10
α. Ν. Ορλεάνη 22/9
α. Άκομπα 11/10
προς Ουλσάν 12/9
προς Γουάντα 15/9
στη Τζέντα (αποθήκη)
ε. Λίβερπουλ 12/10
προς Βάλβις Μπαϊ 28/8
ε. Σιγκαπούρη 11/10
προς Κασσιούγκ 23/9
ε. Πειραιά 29/9
ε. Σάο Σέμπασιτιό 6/10
ε. Τεργέστη 13/10
προς Μπρίντζι 9510
ε. Λίβερπουλ 16/10
προς Ελλάδα 9/10
δ. Ντόβερ 8510
α. Ν. Ορλεάνη 18/9
ε. Σαν Λορέντζο 2/10
προς Σιγκαπούρη 14/10
ε. Ρουέν 28/9
προς Χουέβρα 8510
ε. Χάτσινχο 8510
ε. Κορώ Μπαϊ 5/10
ε. Πειραιά 2/10
προς Βερακρούζ 18/9
ε. Σαν Λορέντζο 6/10
ε. Νάπολη 6/10
ε. Φρεντερίτα 14/9
πρ. «Γκόλντεν Χόουπ»
προς Τοκουόμπα 12/9
προς Θεσσαλονίκη 9510

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ.	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ.	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ.	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ.	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ.	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 ΛΟΥΦ.	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ.	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 ΜΙΧΑΗΛ.	74	28082
ΜΙΧΑΛΑ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ.	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.	77	35282
ΜΠΑΛΑΝΣ.	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.	71	4077
ΜΠΟΕΜ.	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ.	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.	79	11633
ΜΥΣΙΝΙΔΙ.	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΙΑΝΑ.	77	35233
ΝΑΝΗ.	78	14651
ΝΑΞΟΣ.	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ.	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478
ΝΕΝΑ.	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ.	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ 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 ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ.	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΠΟΝΤ.	76	39004
ΝΟΡΒ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.	83	40300
ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟ.	87	36543
ΝΟΡΒ ΚΑΟΥΝΤΕΣ.	86	36600
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ.	84	36300
ΝΟΡΒ 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
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ.	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ.	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 Α.	87	59859
ΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768

προς Ρότερνταμ 2/10
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Βερακρούζ 27/9
α. Χιούστον 9/9
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. 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
ε. Ν. Ορλεάνη 10/10
α. Παμαρίμπο 13/9
ε. Παμαρίμπο 22/9
δ. Κων/πολη 10/10
α. Λευεσσό 29/9
προς Τζέντα 10/10
ε. Τέξας Σιτ 13/9
προς Εύξεινο Πόντο 2/10
δ. Κων/πολη 7/10
προς Ν. Κορέα 27/9
προς Γιούροπορτ 16/10
ε. Πειραιά 9/10
ε. Αμυρούργο 13/10
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/9
προς Καναδά 28/9
ε. Πλός 18/9
μετασκευάζεται Πειραιά
ε. Κασσιούγκ 26/9
ε. Σέτε 6/10
προς Μπουσάν 6/10
προς Πειραιά 3/10
επιβλήθη Κινέζους

επισκ. Ρίο Ιανέιρο 17/10
ε. Πειραιά 7510
ε. Ρίο Ιανέιρο 1/10
ε. Κίγκστον 6/10
προς Περισκό 17/9
προς Θεσσαλονίκη 11/10
προς Μπαγκόνγκ 28/9
προς Μπ. Χομίνι 26/9
προς Ολλανδία 2/9
προς Σ. Άννα Μπαϊ 8510
α. Μασσαλία 12/10
ε. Μελίλη 12/10
προς Ροβέννα 12/10
προς Δανία 12/10
α. Τεργέστη 7/10
α. Φόξ 13/10
προς Σουέζ 10/10
πρ. «Κίθο»
ε. Δουνκέρκη 14/10
προς Γιβραλτάρ 10/10
προς Πειραιά 13/10
ε. Τζέντα 4/10
ε. Ν. Ορλεάνη 11/10
ε. Μπουργκάξ 7510
ε. Πει

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 ΓΚΛΟΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584

προς Νάπολη 10/10
προς Μπορντό 9/10
€ Ιτέα 9510
α. Ρας Τανούρα 29/9
προς Σαβόνα 6/10
προς Γιάμπι 20/9
α. Ν. Ορλέανη 6/10
προς Νιγηρία 24/9
προς Βεντσίλς 11/10
προς Κίνα 26/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/9
προς Αγ. Πετρούπολη 15/8
προς Σινγκαπούρη 30/9
προς Ταϊβάν 10/10
προς Πόρτ Σουδάν 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 ΓΚΛΟΥ.....	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥ.....	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. Ορλέανη 12/10
ολική απώλεια
επισκ. Πειραιά 13/8
προς Βενγκάζι 1/10
προς Χαντίντα 16/9
προς Κασίμα 8/10
α. Χόγκ Κόγκ 9/10
€ Δεμεράρα 13/10
μεταφορές Περισκο
€ Αϊν Σούκνα 13/10
α. Σαν Νικόλας 18/9
α. Τσιβιτάβεντσια 8510
προς Γιανγκόν 10/8
προς Ν. Υόρκη 4/10

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 Ξενογλώσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: _____ ΑΡ. _____ ΤΑΧ. ΚΩΔΙΣ _____

ΠΟΛΗ: _____ ΧΩΡΑ: _____

ΤΗΛΕΦΩΝΑ _____ ΤΕΛΕΞ _____ ΤΕΛΕΦΑΞ _____

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

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβανουν 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 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
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ 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 ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡ (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
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΓΑΣ	72	16235
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΪΡΗΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΪΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΪΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128
ΑΪΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΪΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.κ.)*	74	60930
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (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 ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΟΝ I (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134
ΑΛΕΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (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
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΑΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570

προς Αγ. Πετρούπολη 12/10		
προς Κίνα 20/9		
ε. Λορέ 8/10		
προς Πακιστάν 3/9		
προς Βενετία 15/9		
προς Πειρία 9/10		
α. Φλάσινγκ 9/10		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/9		
προς Κανάριας Νήσους 1/10		
ε. Ν. Ορλεάνη 12/1		
προς Ρουέν 8/10		
προς Ελλάδα 8/10		
προς Β. Βραζιλία 7/10		
προς Σιγκαπούρη 7/10		
ε. Ρίο Ιανέιρο 7/10		
προς Σάντος 2/10		
στη Μανίλα 2/10		
μετ. «Κατεμα» (μ.)		
προς ΗΠΑ 14/10		
α. Χόγκ Κόγκ 15/10		
α. Αμβέρσα 6/9		
ε. Τζέντα 11/10		
στο Λοριέντ 14/10		
προς Οξέλοσουντ 7/10		
προς Πόρτλαντ 17/9		
ε. Χόγκ Κόγκ 4/10		
προς Σαβάννα 75/10		
προς Πόρτ Σουδάν 29/9		
ε. Χιούστον 10/10		
προς Κορέα 1/10		
ε. Μπουεναβεντούρα 9/10		
προς Μαντρίχ 15/8		
προς Χάργκ Άιλαντ 9/10		
προς Άδεν 6/10		
α. Μίλφροντ Χάβεν 13/10		
α. Μπαχράιν 15/9		
προς Ινδία 5/10		
α. Άμστερνταμ 11/10		
α. Πόρτ ντε Μπουκ 6/10		
προς Οδησσό 30/9		
α. Ντάρμπαν 4/10		
προς Σιγκαπούρη 25/9		
προς Βατούμ 9/10		
ε. Λα Γκούλετ 4/10		
α. Ραβέννα 95/10		
προς Βραζιλία 2/10		
προς Τέξας Σιτυ 11/10		
προς Κορίντι 11/10		
πρ. «Devon»		
προς Νοβοροσίσκ 85/10		
αργεί Λας Πάμας		
προς Αφρική 29/8		
προς Αυστραλία 6/10		
προς Σόρφα 8/10		
προς Ασάμ 9/9		
ε. Κωνσταντίνα 1/10		
ε. Ιταλία 26/9		
α. Γιούπορτ 95/10		
ε. Ροζάριο 13/10		
αργεί Ραβέννα		
προς Μανίλα 8/9		
προς Βενεζουέλα 12/9		
προς Πειρία 12/10		
προς Γουαντάν 22/9		
προς Αγ. Πετρούπολη 29/9		
προς Καλλά 7/10		
ε. Πόρτ Όκχα 9/7		
μετ. «Cosmic»		
στη Ν. Ορλεάνη 14/10		
στη Ραβέννα 11/6		
ε. Ροζάριο 13/10		
προς Μεξικό 24/9		
ε. Άντεν 25/9		
ε. Πειρία 5/10		
προς Σαγκάι 23/9		
προς Μπράουνσβιλ 2/10		
α. Πειρία 9/10		
προς Παναμά 5/10		
ε. Χάτσινγκ 8/10		
προς Χονκκόνγκ 6/10		
αργεί Πειρία		
ε. Βάρνα 29/9		
προς Βαλπαράϊζο 1/10		
προς Κίνα 8/10		
ε. Δαμιέττα 14/10		
ε. Ν. Ορλεάνη 1/10		
προς Παρανάγουα 22/9		
προς Λάζαρο Καρντένας 13/9		
προς Χιούστον 11/10		
ε. Τζέντα 4/8		
ε. Γιούπορτ 16/10		
προς Πασίρ Γκουανγκ 6/10		
ε. Νταρ ες Σαλλάμ 15/9		

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
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘ 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 Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354
ΑΠΙΛ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
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
ΑΡΓΚ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	72	10418
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΑΔΙΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΩΣΙΑ (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 ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΛΙΝΟΣ (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

προς Χιλή 31/8		
προς Κόλομ ΗΠΑ 1/10		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 27/9		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/10		
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)		
προς Ρας Τανούρα 10/10		
ε. Λε Χάβρη 13/10		
ε. Σορέζ 30/9		
προς Ντουμάι 26/7		
πρ. «Eastray»		
προς Νάσσάου 7/10		
προς Γκάνδη 13/10		
προς Μεξικό 23/9		
προς Γκρεσίλ 18/9		
προς Βομβάη 28/9		
ε. Ροστόκ 6/10		
προς Ινδία 4/10		
προς Παναμά 10/10		
προς Λάζαρο Γκαρντένας 30/9		
προς Ντάρμπαν 1/10		
ε. Μπουσάν 16/9		
προς Ιντσόν 21/9		
ε. Κωνσταντίνα 6/10		
προς Ιαπωνία 18/9		
προς Γιαρλίμα 25/9		
προς Μασσαλία 12/10		
προς Πειρία 13/10		
προς Αλγέρι 10/10		
α. Σπλίτ 5/10		
προς Πειρία 1/10		
προς Ιράν 26/8		
α. Τουμπάρσο 19/9		
προς Σιγκαπούρη 2/10		
ε. Ρίο Ιανέιρο 6/10		
α. Κεληπάου 15/9		
προς Τρίπολη 29/9		
προς Ρας Τανούρα 28/9		
προς Ικούικε 2/10		
α. Σαν Κιρίαν 21/9		
ε. Λάγος 2/9		
πρ. Σετοουμάλ 2/10		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 7/10		
α. Κεληπάου 24/8		
ε. Λα Παλις 6/10		
ε. Βανκούβερ 75/10		
ε. Σαβόνα 10/10		
πρ. «Seneca»		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 29/9		
προς Πόντα ντο Μαδέιρο 23/9		
αργεί Πειρία		
επισκ. Μπρεμερχάβεν 23/9		
ε. Αμβέρσα 6/10		
προς Παναμά 1/10		
προς Τυνησία 26/9		
πρ. Άμπος Ντάμμι 9/10		
πρ. Ν. Κορέα 29/9		
α. Σακάι 19/9		
προς Μπαγκλαντές 9/10		
ε. Κακινάδα 18/8		
ε. Φουτζέιρα 14/9		
πρ. Άντεν 5/7		
πρ. Ν. Ορλεάνη 5/10		
ε. Ιλιτσέβακ 9/10		
μετ. «Colmena» (ΑΒ)		
ε. Μακτίο 28/9		
πρ. Σάντος 11/10		
πρ. «Ambia Finco»		
ε. Ν. Ορλεάνη 6/10		
ε. Οδησσό 26/8		
δ. Παναμά 6/10		
α. Ν. Ορλεάνη 4/10		
πρ. Ανκόρτζ 19/9		
επισκ. Σιγκαπούρη 30/7		
πρ. Μερσίνα 29/9		
διάλυση Μπαγκλαντές		
πρ. Ταϊβάν 2/10		
στο Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/8		
ε. Ντάρμπαν 11/10		

ΒΑΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ T. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΡΥ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.μ.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΙΑΝ (δ.μ.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.μ.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.μ.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΛΑΤΕΡ (δ.μ.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.μ.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2.635
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΑΤ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑ'Υ'ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115

αργεί Πειραιά	11/9
προς Ντάρμπαν	6/9
προς Αμπιζάν	9/10
προς Ντάρμπαν	9/9
προς Σιγκαπούρη	16/9
μεσογεικές μεταφορές	α. Σπλιτ 9510
προς Βενεζουέλα	1/10
δ. Πόρτ Σάιτ	14/10
προς Οκρίκα	5/10
προς Μπέρτα	19/8
κ. Ναυλάκι	4/8
κ. Τενέφι	24/9
κ. Ζανζιάρ	5/9
προς Σιγκαπούρη	11/10
προς Σεμαρά	25/9
κ. Παρανάγουα	29/9
α. Ντάρμπαν	30/9
α. Χιούστον	3/10
προς Αργεντινή	1/9
κ. Πειραιά	1/9
προς Δ. Αφρική	30/9
προς Κασσιόχ	22/9
προς Δακάρ	17/10
α. Άσσαντ	30/9
προς Αμβέρσα	1/9
προς Αγκόλα	6/10
προς Κάρτα	3/10
α. Λας Πάλας	7/10
κ. Σαλέρνο	12/10
αργεί Πειραιά	προς Πόρτο Καμπέλλο 1/6
στον Περσικό	951/91
επισκ. Πειραιά	12/6
προς Βιανέρζιο	22/7
κ. Μουτσούρε	14/10
κ. Μόγκλα	1/10
κ. Νταμ	24/9
προς Περσικό	2/10
προς Τάρτους	30/9
κ. Μπαγκόγκ	12/10
προς Ινδία	9/9
προς Ντάρμπαν	5/10
κ. Τζέντα	5/10
προς Χαλκίδα	26/9
κ. Λα Παλς	13/10
προς Ν. Αφρική	13/9
κ. Γκάλατς	7510
κ. Ιντσόν	31/8
κ. Ν. Ορλεάν	2/10
α. Ν. Ορλεάν	15/8
κ. Σάντος	6/10
α. Βενετία	9/10
προς ΗΠΑ	18/9
προς Ιταλία	9/10
κ. Ντακάρ	7/10
κ. Λόρνακα	11/10
α. Τζιμπουτί	7510
α. Σιγκαπούρη	5/10
προς Ντόντς	13/10
προς Ραγιόγκ	17/9
κ. Λόρνακα	14/9
προς Βέρρι	22/9
προς Μπαχράιν	14/10
α. Χόγκ Κόγκ	30/9
προς Ρας Ταούρα	4/10
προς Μπαχράιν	28/9
κ. Βρόστη	16/10
πρ. «World Peace»	προς Μπίτζερτα 15/10
κ. Ντάρμπαν	1/10
προς Κίνα	10/7
προς Καρταγίνα	26/9
προς Βόλβις Μπρίν	30/9
α. Πόρτ Κέλαγκ	15/10
προς Ασσάμ	15/9
προς Βανκούβερ	21/9
κ. Μανζανίλο	26/8
προς Μπουσάν	8/9
προς Ινδία	1/10
προς Μανζανίλο	31/10
α. Τσαναράλ	2/9
μετ. «Seamaster M.» (κ.)	προς Α. Μεξικό 6/10
α. Μπ. Άιρες	2/10
προς Ατλαντικό	20/9
κ. Κάντλα	21/9
προς Μπέρτα	12/9
προς Βερακρούξ	12/9
προς Μπέρτα	30/8
α. Ν. Ορλεάν	23/9
προς Ν. Ορλεάν	24/9
προς Ρότερνταμ	13/10
κ. Φιλαδέλφεια	12/10
κ. Αγ. Πετρούπολη	15/9
κ. Σέτε	7510
προς Μπόννυ	7/9
προς Μαϊάμι	6/10
κ. Φουτζέιρα	19/9
επισκ. Πειραιά	15/7
προς Γκουανταουάι	5/9
α. Ν. Ορλεάν	12/10
κ. Σορέλ	30/9
προς Μπαγκόγκ	21/8
κ. Κασσιόχ	22/9
προς Μπ. Αμπάς	20/8
κ. Κίγκτον	12/10
κ. Πειραιά	22/9
κ. Ρότερνταμ	11/10
κ. Πειραιά	6/10

ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)	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
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (π.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (κ.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.μ.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	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
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΑ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΚΟΥΣΙΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΓΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΔΑΛΗ (κ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (π.)	69	48154
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447
ΖΗΝΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032

προς Σουέζ	7/10
προς Μερσίνη	10/10
προς Καλδέρτα	6/10
κ. Λάγος	30/9
α. Κολόμπο	30/7
στο Λάγος	10/9
προς Ν. Κορέα	18/9
προς Βιζακασπέντ	6/10
κ. Χουάγκου	16/10
προς Τέμα	10/10
επιλήθη αλλοδαπούς	στο Άδεν 4/10
προς Καλαί	4/10
μετ. «Hambay» (Ον.)	προς Βενζόλη 8510
προς Αμβέρσα	17/10
προς Μόντρεαλ	25/9
προς Αίγυπτο	3/10
μεταφορές Περισκό	προς Λουάντα 25/7
προς Ρότερνταμ	3/10
κ. Βαλτιμόρη	7/10
προς Μερσίνη	3/10
κ. Αμβέρσα	17/10
κ. Δεμεράρα	12/10
κ. Κωνσταντίνα	859
προς Μανζανίλο	2/10
στη Λας Πάλας	9/5/91
α. Ρας Ταούρα	28/8
προς Λιβύη	8/1

ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΪΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	20381
ΜΕΝΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Λ. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Αβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Αβ.)	82	32506
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

ε. Λάγος 11/9	
ε. Μαντράς 22/9	
προς Σάντος 6/10	
προς Ελλάδα 10/10	
προς Πόρτο Καμπέλο 8/10	
ε. Πόρτο Καμπέλο 30/8	
ε. Βερακρούξ 30/9	
πρ. «Αρί»	
προς Παλεμπάγκ 25/9	
προς Βομβάη 14/10	
προς Ν. Ορλεάνη 6/10	
προς Νακόντκα 27/9	
προς Γιβραλτάρ 10/10	
αργεί Πειραιά	
προς Μπουσάν 10/10	
α. Σεμπίγκ 7/10	
προς Φραντσέγκ 17/9	
προς Ν. Κορέα 15/8	
ε. Μαυρίκια 6/10	
ε. Κωνσταντίνα 3/10	
προς Πειραιά 18/9	
α. Ν. Ορλεάνη 5/10	
προς Ινδία 24/9	
ε. Μανζανίλο 31/8	
προς Ν. Αφρική 6/10	
προς Φλάσσιγκ 23/9	
προς Χάργκ 18/6	
προς Ταραγκόνα 30/9	
προς Κίνα 7/9	
προς Αμβούργο 3/10	
προς Βουλγαρία 12/6	
πρ. «Αινάσιγκ 1»	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 7/10	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 5/10	
α. Φλάσσιγκ 9/9	
ε. Φουτζέια 1/10	
α. Μπυμόντ 25/9	
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/10	
ε. Αμβέρσα 95/10	
α. Μαπούτο 24/9	
επισκ. Πειραιά 14/10	
προς Οράν 12/10	
ε. Ν. Ορλεάνη 12/10	
προς Σιγκάγκ 75/10	
ε. Βαρκελώνη 6/10	
ε. Ν. Ορλεάνη 29/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Ιντσόν 24/9	
α. Χάμιλτον 30/9	
αγορά από αλλοδαπούς	
προς Ν. Αφρική 29/9	
προς Ντάρμπαϊν 2258	
προς Νιγηρία 30/9	
προς Άντεν 8/10	
προς Σιγκάγκ 15/9	
α. Γιβραλτάρ 8/9	
αργεί Κολομβία	
ε. Σιγκάγκ 17/9	
επισκ. Μπρεμερχάβεν 23/9	
προς Τούμπαϊν 1/10	
στη Σεράγκα (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
προς ηΠΑ 5/10	
α. Καέν 29/9	
προς Σιδνεύ 3/10	
προς Σιγκαπούρη 11/10	
ε. Γκνάνσκα 28/9	
προς Σαγκάη 27/8	
ε. Αμβούργο 12/10	
ε. Χιόσταν 12/10	
α. Λομύ 23/9	
προς Μπ. Αμπάς 8/10	
α. Πειραιά 6/10	
επισκ. Πειραιά 15/7	
προς Κριστομάλ 29/9	
αργεί Πειραιά	
α. Αλεξάνδρεια 12/10	
αργεί Πειραιά	
προς Αϊνιό 6/10	
ε. Φιλαδέλφεια 23/9	
προς Σάουδα 22/9	
ε. Λάγος 17/9	
επισκ. Βοστώνη 26/9	
στο Κάμπον Φήλντ (αποθήκη)	
προς Τζέντα 2/10	
προς Βραζιλία 75/10	
πρ. «Ακουα»	
προς Λας Πάλμας 28/9	
πρ. «Γκόλντεν Χόουπ»	
προς Πορτογαλία 25/9	
προς Κάδιξ 10/7	
επισκ. Μπουρκάς 17/10	
προς Αζόρες 30/9	
α. Ν. Ορλεάνη 17/10	
προς Νοβοροσίσκ 9/10	
α. Όκλαντ 2/10	
προς Μπόννυ 19/9	
ε. Γιούροπορτ 16/8	
α. Ν. Ορλεάνη 23/9	
προς Ιταλία 4/10	
μεταφορές Ανγκόλας	
α. Σ. Τζών 8/9	
προς Κέις 11/10	
ε. Πειραιά 12/10	
προς Βαρκελώνη 95/10	
προς Μπιλμάδο 6/10	

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΠΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΙΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΔΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙΚ.	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (π.)	71	112306
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΠΤΑΣΙΑ (δ.μ.)	68	10973
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39666
ΟΡΙΣΤ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΞΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ.	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΧΣΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095

επισκ. Μπρεμερχάβεν 28/9
ε. Μακείο 29/9
ε. Οντένς 13/10
προς Βραζιλία 3/8
προς Δουβλίνο 24/9
προς Μπρεμερχάβεν 16/10
α. Μπρεμερχάβεν 3/10
προς Κέηπ Τάουν 27/9
ε. Ρίο Γκράντε 18/9
ε. Ντάρμπαϊν 75/10
προς Ρας Σουκχέιρ 6/10
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/10
ε. Λάγος 5/6
προς Ραβέννα 12/10
α. Βανκούβερ 29/9
προς Μπουσάν 12/10
προς Μπαγκκόκ 27/9
ε. Τέμα 7/10
προς Ν. Αφρική 24/9
διάλυση Μπαγκλαντές

προς Λισαβόνα 16/9
διάλυση Κίνα
ε. Γκράν Καϊμάν 8/10
ε. Γκράν Καϊμάν 95/10
προς Πόρτ Χάρκουρτ 75/10
ε. Τζέντα 5/10
επισκ. Μπρεμερχάβεν 28/9
ε. Ντράβο 24/9
πρ. «Νταϊμόντ»
στο Χάργκ (αποθήκη)
προς Περσικό 10/10
αργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 7/10
ε. Όγκινς 10/10
προς ΗΠΑ 8/10
ε. Ούασά 4/8
προς Ντακό 13/9
α. Ν. Ορλεάνη 2/10
αργεί Πειραιά
α. Πόρτλαντ 26/7
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Μάντρε ντ Ντέους 5/10
προς Μιλάζο 22/9
α. Φος 13/10
προς Τρίπολη 29/9
ε. Ρίο Γκράντε 25/9
προς Τζούρτζαουν 13/9
α. Τερνέστη 13/10
στην Μπόννυ 21/9
προς Χάργκ 11/10
μεταγωγικές μεταφορές
αργεί Πειραιά
πρ. «Hoegh Hill»
προς Αργεντινή 30/9
προς Ρίγα 16/9
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/10
ε. Κολόμπο 6/10
μετ. «Cristina C.»
α. Νάπολη 11/10
προς Χερσόν 9/10
προς Ιταλία 11/10
προς Τρίπολη 26/9
α. Ν. Ορλεάνη 24/9
προς Μαγκάλα 95/10
προς Ιντσόν 25/8
προς Μπραζιλία 10/10
προς Μπέρτα 2/9
προς Πόρτ Χάρκουρτ 3/10
στο Φαγιάλ 19/10
αναμένει Φουτζέια 15/4
προς Δ. Αφρική 29/9
ε. Ν. Ορλεάνη 5/10
ε. Μετάντι 16/9
προς Ρεσίφ 18/9
ε. Αλεξάνδρεια 35/10
ε. Αϊλός 12/10

ε. Κωνσταντίνα 15/10
ε. Μπιζέρτα 29/9
προς Σεπετίμα 6/10
ε. Ούμ Σαί 4/10
προς Δ. Αφρική 2/10
προς Λάγος 12/10
προς Πορτογαλία 2/10
ε. Τζέντα 11/10
ε. Πειραιά 12/10
προς Βραζιλία 26/8
ε. Κεληπάουρ 7/10
προς Πόρτ Σουδάν 12/10
πρ. «Μακάνα»
δ. Παναμά 2/10
ε. Ραβέννα 13/10
προς Ρεϊνιόν 1/10
προς Κάντλα 5/10
α. Θέουτα 2/10
προς Μορμουγκάο 6/10
α. Κοτονού 26/9
προς Ιαπωνία 25/9
στον Κρότωνα 24/4
ε. Σάντος 2/10
ε. Ιντσόν 18/9
προς Καστέλλαν 7/10
α. Θέουτα 22/9
α. Τζουμαϊ Τέρμιναλ 28/9
προς Λαττάκια 12/10

προς Ν. Χάβεν 3/10
α. Μπαλμποά 26/9
προς Ελλάδα 11/9
προς Ρίσαρντς Μπαιή 6/9
ε. Ντάρμπαϊν 4/10

ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ. π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΔΩΣ (δ. π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ. π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ. π.)	75	21296
ΘΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ. π.)	76	20572
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑ'ΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241

ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ. π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ. π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'ΓΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΕ'Γ'ΝΤ (δ. π.)	75	7297
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Τ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

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

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'Γ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ. Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ. π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΤΩΡ (δ. κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ (κ.)	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΔΑ (κ.)	74	26316
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ Α'Γ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ. κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΤΟΣ (δ. π.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕ'Γ'ΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995

€ Λιβύη 24/9	
προς Σινγκαπούρη 12/10	
α. Πειραιά 29/9	
€ Αγαδίο 7510	
επισκ. Πειραιά 15/7	
€ Κάντλα 30/9	
προς Μπείλουν 30/9	
προς Ινδία 4/10	
αγορά από αλλοδαπούς	
αγορά από αλλοδαπούς	

αγορά από αλλοδαπούς	
€ Ρίο Ιανέρου 29/9	
€ Τζ. Νεχρού 17/8	
προς Φουτζέιρα 12/10	
προς Μπουσάν 29/9	
α. Ν. Ορλεάνη 5/10	
προς Βανκούβερ 9/10	
α. Βανκούβερ 19/9	
€ Ν. Ορλεάνη 9/10	
προς Πόρτλαντ 3/10	
προς Ν. Υόρκη 14/10	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊή 7510	
α. Κακίχοντα 25/9	
προς Πεκανμπάρου 10510	
€ Μπ. 'Αίρες 6/10	
προς Τζακάρτα 1/9	
προς ΗΠΑ 3/7	
€ Λα Σπέζια 10/10	
€ Φουτζέιρα 26/9	
προς Κίνα 30/9	
προς Σαγκάι 14/9	
προς Αρχάγγελου 15/10	
€ Ταϊβανέσινα 8/10	
προς Χουέιβα 1/10	
επισκ. Πειραιά 1/6	
α. Παναμά 5/10	
προς Βραζιλία 6/10	
προς Αλγερία 25/9	
προς Ιταλία 25/9	
€ Τσιταγκόνγκ 9510	
προς Σουέζ 4/10	
προς Γιβραλτάρ 18/9	
προς Άκομπα 30/9	

προς Μαπούτα 7/10	
προς Μομπάσα 11/10	
α. Σάντος 3/10	
μετ. «Κάβο Ματατίας» (μ.)	
προς Βουμβή 25/9	
€ Κάντλα 9/9	
προς Μόντρεαλ 25/9	
€ Φος 20/9	
μεταφορές Μπρίντζι	
προς Νιγκάτα 1/10	
προς Αλγκιθίρας 22/9	
προς Χάτινχοκ 22/9	
α. Ντάρμπα 24/9	
€ 'Ηστ Λόντον 17/9	
α. Λας Πάμρας 24/8	
προς Κάμπο 18/9	
προς Ελλάδα 13/10	
προς Ν. Ορλεάνη 16/10	
€ Μπείλουν 10/10	
€ Ιντσόν 23/9	
δ. Ντόβερ 25/9	
α. Ρας Τανούρα 14/9	
€ Κωνσταντίν 4/10	
αργεί Πειραιά	
€ Κάντλα 27/9	
ύψωση κυπριακή	
προς Ν. Χάβεν 14/10	
προς Ιλιτσέσκ 13/10	
στο Κεηττάουν 16/10	
προς Ρεϊνιόν 11/10	
προς 'Αντεν 6510	
προς Κίνα 1/10	
α. Τσιταγκόνγκ 8/10	

δ. Σκώ 20/9	
αργεί Πειραιά	
υπέστειλε κυπριακή	
προς Βραζιλία 13/9	
α. Γιβραλτάρ 13/10	
προς Ρωσία 13/10	
€ Τσιταγκόνγκ 29/9	
προς Λε Χάβρη 14/10	
€ Ρεσίφ 1/10	
€ Πειραιά 16/8	
μεταφορές Ιράν	
α. Ντόρντρεχτ 7510	
προς Κόρη 11/10	
προς Βαρκελώνη 10/10	
€ Ν. Ορλεάνη 8510	
προς Σινγκαπούρη 12/10	
στο Ερντνέ 25/10/91	
προς Γιαγκόν 11/9	
προς Τζέινα 7/10	
προς Οδισσά 3/10	
α. Μανίλα 6/10	
προς Δακάρ 26/8	
α. Γιαβάτα 12/10	
προς Μομπάσα 24/9	
προς Ινδονησία 21/8	
€ Πειραιά 11/9	
προς Σιντί Κερί 29/9	
ύψωση σημαία Μόλτας	
προς Νεμρούτ Μπαϊή 28/9	
προς Μπαγκόνκ 19/9	
προς Φλάινγκ 15/10	
προς Μοζαμβίκη 23/6	

ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΟΥΖ (N.M.)	73	120734
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ. π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ. μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΤΥ Ι (π.)	62	2635
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ. μ.)	71	52519
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ. π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ. π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	81199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ. μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ Α'Τ'ΑΛΑΝ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. 'Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΡΗΚΗ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕ'Ι'ΣΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ. μ.)	69	2656
ΛΕΝΤΣ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3884
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ. ΑΒ)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.)	82	36885
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.)	82	36885
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ. κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ. μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958
MSC ΦΕΝΤΕΡΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΥΚ.	75	34745
ΜΑ'Τ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ Ε'Ι'Σ (π.)	84	6687
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810

προς Σαλέρνο 3/10	
μεταφορές Ν. Γουίνεας	
προς Αμβούργο 2/10	
α. Ν. Ορλεάνη 9510	
α. Καλλίο 24/9	
προς Σουγκέι Ροζάγκ 18/9	

€ Γέραλντον 7/10	
προς Μπαράγκοιλα 15/9	
προς Κόμπε 959	
προς Ν. Αμερική 28/9	
α. Βανκούβερ 4/10	

στην Κασίμα 15/10
διάλυση Κίνα
προς Ντάρμπα 12/10
α. Λίβερπουλ 7/10
α. Φατέχ Τέρμινάλ 12/9
€ Τζέινα 1/10
αργεί Πειραιά
πρ. «Ρίγια»
€ Πειραιά 7/10
πρ. Τακοσίλα 6/10
προς Γκάλβεστον 1/10
υπέστειλε ελληνική
α. Πειραιά 3/10
προς Τζακάρτα 18/9
€ Λος Άντζελες 11/10
προς Μομπάσα 20/9
€ Γιοκοχάμα 27/9
πρ. Ρόδες 13/10
προς Σουγκέϊ Πανκίν 19/9
προς Βαγκαρέϊ 8/0
πρ. Λικάττα 7/9
€ Βαγκαρέϊ 20/9
πρ. Μπαντόρ Αμπά 15/1
υπέστειλε κυπριακή
α. Χανκούβερ 2/10
€ Βόγκο Κόγκ 11/10
πρ. Φουτζέιρα 27/8
πρ. Καρταγίνα 2/10
πρ. Βραζιλία 2/10
€ Ν. Υόρκη 11/10
πρ. Σινγκάπο 10/10
€ Λάρνακα 12/10
πρ. Ιράν 26/8
α. Ν. Μαγκαλόρ 23/9
πρ. Λομέ 10/10
πρ. Τζέντα 12/10
€ Κων/πολη 7/10
πρ. Μαράκκιμπο 8/10
εγκαταλείφθηκε 5/4/91
πρ. Μαράκκιμπο 12/9
α. Ταρραγκόνα 7/10

ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	προς Γκαμπόν 8/9	70	1598	προς Σμόρνη 13/10
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά	71	11298	προς Ρεσίφ 29/9
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Αλεξανδρέττα 9/10	68	11413	ε. Μορμουγκάο 14/8
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Καζαμπλάνκα 29/9	68	14674	α. Άσντον 5/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	προς Κουανγκάινγκ 18/9	72	16018	προς Νοβοροσίσκ 10/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	πρ. Κάντλα 16/7	76	18124	προς Βραζιλία 25/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	82	19494	προς Τουρκία 3/10
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Κωνσταντία 28/9	76	18174	α. Χόγκ Κόγκ 14/10
ΠΗΛΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Βανκούβερ 5/10	72	5450	μετ. «Ζη Ντάισοντ Η.» (κ.)
ΠΗΛΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	ε. Βαλπαράϊσο 8510	76	16277	προς Κλαϊπέδα 12/10
ΠΗΛΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Βένταπιλς 29/9	70	71080	προς Φουτζέιρα 1/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουσίμα Τέρμ. 10/9	76	4123	επισκ. Πειραιά 15/9
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	προς Μάλτα 10/10	79	15688	προς Μινγκάο 1/10
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	α. Χάμπτον 10/10	71	48685	προς Πειραιά 16/9
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Τύνιδα 5/10	78	15490	πρ. «Frontier Wind»
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	ε. Σάντος 9/9	70	19847	προς Ρουέν 12/10
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Πειραιά 8/9	69	18224	προς Βάρνα 3/10
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	προς Ντάρμπαϊν 12/10	76	30343	ε. Βανκούβερ 8/10
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Πόντα ντο Ούμπο 10/10	77	38886	ε. Ν. Ορλεάνη 7/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Παρανάγουα 1458	74	18204	προς Αγ. Πετρούπολη 5/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	προς Δ. Αφρική 2/9	74	20704	προς Οόσσο 9/10
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.κ.)	72	16268	ε. Ναυτόρ 7510	76	17659	επισκ. Βάρνα 9/9
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Μανίλα 8510	77	15264	προς Σ. Σιγκαπούρη 13/9
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Ιλιτσέβοκ 8510	74	18963	προς Εύξεινο Πόντο 19/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	πρ. «Heda»	70	11188	προς Μεξικό 26/9
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Άμστερνταμ 13/9	77	14275	ε. Βαρεβάλ 12/9
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Γιβραλτάρ 15/10	77	14275	στο Ούμ Κουάαρ
ΠΟΡΤΑΓΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Σάο Φρανσίσκο 4/10	84	18173	προς Πόρτλαντ 30/9
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	ε. Ιντσόν 15/9	74	33073	ε. Ν. Ορλεάνη 8/10
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Μπέντι 13/9	65	9812	επισκ. Πειραιά 24/3
ΠΡΑΤ'ΙΜ (κ.)	70	10469	προς Ν. Ορλεάνη 6/10	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Κωνσταντινούπολη 14/10	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	ε. Λεμεσό 14/10	74	29827	προς Κωνσταντία 13/10
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	α. Σιγκαπούρη 5/10	76	32971	προς Γιβραλτάρ 13/10
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Κουίνγκτσα 9510	74	17798	προς Κύβνο ΗΠΑ 18/9
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»	69	33328	ε. Λάγος 6/10
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Μπάγια Μπλάνκα 16/9	73	17795	προς Αθήνα 12/10
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	α. Γιούροπορτ 4/10	71	11005	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	ε. Μπάρι 13/10	74	18373	ε. Ν. Ορλεάνη 13/10
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Βενεζουέλα 12/10	82	18709	ε. Λάγος 15/9
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901	πρ. «Unity»	77	15225	α. Ταραγκόνα 7/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Ινδία 5/10	68	18224	ε. Σβίτοβέτσια 11/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Σαλβαντόρ 7510	74	18631	προς Λάγος 3/10
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Ορλεάνη 4/10	76	16432	α. Λάγος 20/9
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Ν. Ορλεάνη 7510	76	17777	προς Γαλλία 1/10
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.7)	77	30370	προς Θεσσαλία 11/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Ντάρμπαϊν 6/10	73	17310	ε. Σιγκαπούρη 28/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Λα Σπέζια 5/10	79	19061	α. Σάρροχ 25/9
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Ικούι 5/10	70	17571	προς Σευχέλλες 8510
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Σαν Αντόνιο 22/9	83	18173	προς Τάμπα 8510
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 1/10	73	18661	ολική απώλεια
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Φλάσινγκ 6/10	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Δαμιάττα 9/10	74	16819	δ. Δαρδανέλλια 8/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμα 5/10	72	15285	προς Καράτσι 2/10
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	ε. Σαγκάη 6/10	73	16095	προς Αϊνμπο 7/9
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Πακιστάν 17/9	75	18794	α. Βανκούβερ 7/10
ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	ε. Γκουϊακουϊλά 5/10	73	29763	προς Ρωσία 21/9
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	α. Λισαβώνα 6/10	75	17659	προς Συρία 30/9
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Βραζιλία 26/9	74	20812	προς Λάρνακα 27/8
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	α. Άκαμα 22/9	73	14353	ε. Ρίο Ιανέιρο 9/10
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	μετ. «Mariven» (μ.)	75	17129	προς Ινδία 19/9
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Πόρτο Κουεζάλ 1/10	72	15275	προς Σεβίλλη 7/10
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Πειραιά			
ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	προς Ρίο Γκράντε 4/10			
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Ναυτίλκ 4/9			
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Αμπτζάν 27/9			
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	αργεί Πειραιά			
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Λουάντα 27/8			
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	α. Βανκούβερ 4/9			
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Ιντσόν 27/9			
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	ε. Μπέρτα 14/9			
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Τουμπάρδο 5/10			
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	ε. Ν. Ορλεάνη 28/9			
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	στο Γκιζίν (αποθήκη)			
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Σουέζ 29/9			
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Σάο Σεμπαστιαό 28/9			
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Ρότερνταμ 2/10			
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	ε. Ντόρτρεχτ 16/10			
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Σαγκάη 10/5			
Σ. ΚΩΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Πόρτ Μωχ. μπίν Κασίμ 2/10			
ΣΑΙ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάρνκ			
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Βένταπιλς 9/10			
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	επισκ. Τζέμπελ Άλι 15/10			
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	ε. Πειραιά 12/10			
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Νικολάγια 23/9			
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	στην Μανίλα 10/10			
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	διανύεται			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Γδύνια 13/10			
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Αμβέρσα 16/10			
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	ε. Φρήτσον 25/9			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Ραβέννα 8510			
ΣΑΝΤΡΑΤ'Ι (κ.)	71	13575	προς Χοντίνια 13/9			
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	ε. Σάντος 8/10			
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	επωλήθη αλλοδαπούς			
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοταγκανέμ			
ΣΑΟΥΘ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	75	12322	προς Ντουμπάι 6/10			
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Μαντράς 26/9			
ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761	προς Ινδία 2/10			
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	71	43867	ε. Ν. Ορλεάνη 13/10			
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ						
(δ.κ.)	84	3793	προς Γκέμπζε 14/10			
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	μετ. «Mirsinia» (μ.)			
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Φρήντντ 10/10			
ΣΕ'ΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Κουβέιτ 8510			
ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Γίσου 9/10			
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Πειραιά 6/10			
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Ιρλανδία 3/10			
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.)	75	18837	υπέστειλε κυριακή			
ΣΕΝΤΟΣΙΑ (κ.)	75	15684	α. Ν. Ορλεάνη 20/9			
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Γάνδη 11/9			
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	ε. Νταμμάμ 10/9			
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Σμόρνη 13/10			
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	προς Ρεσίφ 29/9			
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'ΥΡ (κ.)	68	11413	ε. Μορμουγκάο 14/8			
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674	α. Άσντον 5/10			
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	προς Νοβοροσίσκ 10/9			
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Βραζιλία 25/9			
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Τουρκία 3/10			
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Χόγκ Κόγκ 14/10			
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450	μετ. «Ζη Ντάισοντ Η.» (κ.)			
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	προς Κλαϊπέδα 12/10			
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Φουτζέιρα 1/8			
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123	επισκ. Πειραιά 15/9			
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Μινγκάο 1/10			
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	προς Πειραιά 16/9			
ΣΗ'ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	πρ. «Frontier Wind»			
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Ρουέν 12/10			
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	προς Βάρνα 3/10			
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Βανκούβερ 8/10			
ΣΗΓΚΡΕΤ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	ε. Ν. Ορλεάνη 7/10			
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Αγ. Πετρούπολη 5/10			
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Οόσσο 9/10			
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	επισκ. Βάρνα 9/9			
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Σ. Σιγκαπούρη 13/9			
ΣΗΛΙΝΚ (Μολ.)	74	18963	προς Εύξεινο Πόντο 19/8			
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μεξικό 26/9			
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	ε. Βαρεβάλ 12/9			
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουάαρ			
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Πόρτλαντ 30/9			
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Ν. Ορλεάνη 8/10			
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	επισκ. Πειραιά 24/3			
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	αργεί Πειραιά			
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά			
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Κωνσταντία 13/10			
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Γιβραλτάρ 13/10			
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	προς Κύβνο ΗΠΑ 18/9			
ΣΗΜΠΟΡΝ III (δ.μ.)	69	33328	ε. Λάγος 6/10			
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒ'Υ (δ.μ.7)	73	17795	προς Αθήνα 12/10			
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	ε. Σιγκαπούρη 8/10			
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	ε. Ν. Ορλεάνη 13/10			
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Λάγος 15/9			
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	α. Ταραγκόνα 7/10			
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	ε. Σβίτοβέτσια 11/10			
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)	74	18631	προς Λάγος 3/10			
ΣΗΠΡΙΝΣΙΣ II (κ.)	76	16432	α. Λάγος 20/9			
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	προς Γαλλία 1/10			
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Θεσσαλία 11/10			
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Σιγκαπούρη 28/9			
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Σάρροχ 25/9			
ΣΗΣΚΟΥΟΥΤ (δ.μ.)	75</					

ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΕΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΟΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΟΡΤΖ (Αβ.)	70	10197
ΤΖΟΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	76	19166
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	73	12376
ΤΗΝΟΣ ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	65	15090
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	69	11020
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	86	39500
ΤΟΜΙΣ ΧΟΥΟΠ (μ.)	71	9082
ΤΟΞΑ (κ.)	79	20331
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	64	1598
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ Ι (ΑΒ)	76	13550
ΤΡΑΣΤ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛΛΑ (κ.)	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΚ (κ.)	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	72	113950
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	70	48501
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	68	24876
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	74	11644
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	77	10763
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΪ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	75	47133
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	70	29344
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	74	10059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	77	40059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	74	1.954
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	77	20608
ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	69	8767
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΑ (κ.)	54	1598
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	70	9243
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)		

προς Ρίτσαρντ Μπάρν 8/10	
προς Ρόττερνταμ 27/9	
προς Μοντεβιδέο 18/9	
προς Γέλα 10/10	
προς Πειραιά 12/10	
ε. Ρόττερνταμ 17/10	
ε. Άντεν 15/8	
προς Μπ. Άιρες 9/10	
προς Γκουανιάσας 13/8	
προς Σάντος 23/9	
ε. Λατβία 11/9	
προς Πακιστάν 30/9	
προς Καλέτα Πατίλος 7/9	
προς Ιράν 28/8	
προς Λάγος 23/9	
α. Σαν Φρανσίσκο 28/9	
στο Κάμπο Φλιντ (αποθήκη)	
στη Ν. Ορλεάνη 18/9	
προς Ταϊβάν 2/10	
προς Τοπολμύμνο 4/10	
προς Μαρακάιμπο 22/9	
προς Κουϊγκντόν 14/9	
πρ. «Cast'illo de Monterrey»	
ε. Κουσίρο 3/10	
ε. Τρίπολη 25/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Μπαχραϊν 10/10	
προς Μπρέικ 30/9	
προς Ελλάδα 18/9	
πρ. «Σταυράκης II»	
α. Φερνταντίν 19/9	
α. Πόρτ ντ Μπούκ 10/10	
στο Ζανζιβάρ 7/10	
ε. Μολέτα 6/10	
ε. Βαλλέτα 11/10	
προς Λομπότο 30/9	
ε. Μορμουγκάο 6/10	
προς Μαδαγασκάρη 11/9	
ε. Κωνσταντίνα 11/10	
ε. Τζακάρτα 17/9	
ε. Μαπούτο 3/10	
ε. Κωνσταντίνα 9/10	
προς Οράν 9/9	
προς Πορτογαλία 6/10	
ε. Φουτζέιρα 29/9	
προς Αγλερία 26/9	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 30/9	
προς Ρίο Ιανέιρο 13/9	
αργεί Πειραιά	
προς Πασάγκουλα 19/9	
αργεί Πειραιά	
προς Ταϊβάν 30/9	
ε. Μομπίλ 11/10	
προς Ρίο Ιανέιρο 12/9	
α. Ν. Ορλεάνη 13/9	
ολική τεκμαρτή απώλεια	
προς Βαλτιμόρη 21/9	
ε. Κορούνα 13/10	
α. Ν. Ορλεάνη 16/8	
προς Βανκούβερ 1/10	
προς Οδησσό 27/8	
προς Κράμπι 29/9	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Μαγκάλος 5/9	
προς Ρίτσαρντ Μπάρν 8/9	
ε. Βομβά 22/9	
ε. Ρίο Ιανέιρο 1/10	
ε. Βανκούβερ 28/9	
προς Μπείλιν 1/10	
προς Χιλή 23/9	
αργεί Πειραιά	
επισκευές Πειραιά 15/9	
επισκ. Πειραιά 23/4	
πρ. «Πριντόρο»	
ε. Παρανάγουα 30/9	
προς Κόρκ 12/10	
προς Σιγκαπούρη 6/10	
προς Τζακάρτα 17/8	
προς Μπ. Αμπάς 30/9	
ε. Ντάρμπαϊν 9/10	
προς Λάε Λάε Τέρμιναλ 8/9	
ε. Ρινιέκα 10/10	
αργεί Λας Πάλμας	
προς Βαλτιμόρη 14/10	
α. Σηάτλ 24/7	
προς Ασάδ 5/9	
προς Κούβα 2/9	
α. Πενσάκολα 23/9	
προς Νταμμόν 15/10	
ε. Γκάλατ 7/10	
προς Σφάξ 12/10	
δ. Καϊμάν Μπράκ 7/9	

ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΙΓΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ 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 ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΑΡΑΖΙΛ (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 ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ.*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΟΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ (Μηχ.)	74	17722
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Αυστραλία 4/10
προς Ισπανία 2/10
ε. Χάιφα 23/9
προς Λέιβ 13/10
σε θέση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7
ε. Φουτζέιρα 4/10
α. Σόφι 28/9
προς Κό Σισάγκ 22/9
προς Σιγκαπούρη 17/9
ε. Ν. Ορλεάνη 28/9
ε. Ν. Ορλεάνη 13/10
α. Τζέντα 21/9
ε. Ρόττερνταμ 15/10
ε. Γκνάντακ 10/10
προς Κέϋ Γουέστ 29/9
προς Ρίτσαρντ Μπάρν 24/9
προς ΗΠΑ 30/8
ε. Κωνσταντίνα 20/9
προς Κόντινεντ 9/10
προς Κίλαγκ 25/9
προς Ν. Αμερική 30/9
στον Πειραιά 4/6
στον Πειραιά 7/8
προς Πακιστάν 14/10
προς Λάγος 29/9
ε. Λας Πάλμας 7/7
ε. Μασάν 27/7
α. Σούρις 30/9
α. Μαγιακούεζ 3/9
προς Ταϊβάν 27/6
ε. Μπερκέλεϊ Στούντ 20/9
προς Μοντεβιδέο 10/10
ε. Μπερκέλεϊ Στούντ 27/9
προς Τούρμη 9/10
προς Νιγηρία 31/8
στο Κόρκ (αποθήκη)
ε. Χακάτα 7/10
προς Πολωνία 9/10
ε. Λάγος 25/9
ε. Σιγκαπούρη 16/9
α. Χόγκ Κόγκ 14/10
προς Ολβία 19/9
προς Σιγκαπούρη 10/6
προς Λας Πάλμας 7/10
στο Κόρκ (αποθήκη)
ε. Ντουάλα 2/10
ε. Σάντος 29/9
προς Μπουσάν 3/10
ε. Μπαγκόκ 24/7
προς Ρόττερνταμ 7/10
προς Μπ. Αμπάς 30/9
α. Λας Πάλμας 11/9
προς Νιγηρία 17/9
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 16/9
ε. Μπερκέλεϊ Στούντ 20/9
προς Αμβέρσα 5/10
α. Νταρ ες Σαλάου 29/8
προς Ρας Τανούρα 30/9
α. Λουέ 3/10
ε. Σάντος 4/10
ε. Σάντος 27/9
α. Καζαμπλάνκα 4/10
προς Ταϊβάν 6/8
προς Ρόττερνταμ 30/9
α. Σιγκαπούρη 10/10
ε. Μπαθναγκάρ 30/8
προς Ακαγούτλα 4/10
προς Κόντινεντ 4/10
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 11/10
προς Μπαγκόκ 21/9
προς Κάράτι 10/10
προς Τάμα 21/9
α. Μπουεναβεντούρα 9/10
προς Ελλάδα 14/10
α. Κριστομπάλ 30/8
προς ΗΠΑ 5/10
προς Ντούρες 12/9
α. Σαν Νικόλας Μπάρν 26/6
προς Κωνσταντίνα 9/10
ε. Μασσαλία 12/10
α. Ντάρμπαϊν 27/9
ε. Κωνσταντίνα 1159
προς Βομβάη 1/10
προς Αλγέρι 26/9
προς Ματάνζας 1/10
επιβλήθη αλλοδαπούς
ε. Ρινιέκα 10/10
προς Ιμπιτούμπα 1/10
προς Βιτόρια 10/9
ε. Χοντίντα 12/9
ε. Μπιμπόβα 10/10
προς Μπότα 20/9
ε. Γκνάντακ 9510
προς Ντελφύλι 15/10



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS **SHIPBROKERS — BUNKERING**

PIRAEUS OFFICE:

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

YEMEN OFFICE:

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

NEW YORK OFFICE:

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

AT MOZAMBIQUE:

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

GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

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