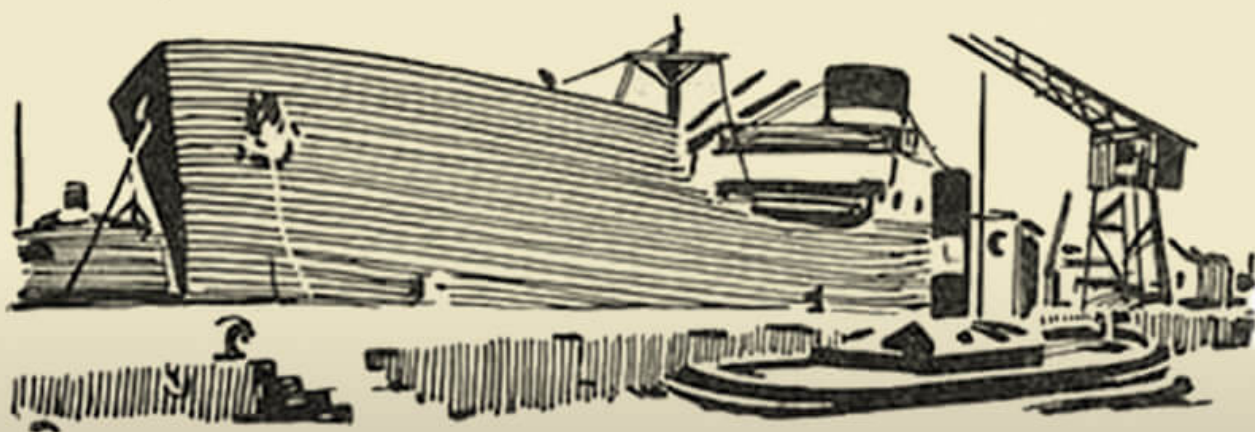


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1992

Αρ. Φύλλου 1364/1123

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

OM. 1364 / 1123

15 MAIOY 1992

ΔPX. 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

COGNITIVE



HEAD OFFICE

SEATRAMP TANKERS INC.
1ST FLOOR, KEF BUILDING
110-112 NOTARA STREET
GR-185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 30 1 45 33 700

TELEX: 212191 STI

TELEFAX: 30 1 45 22 918

LONDON AGENTS

SEATRAMP (UK) LIMITED
"TRADEWINDS"
190 VAUXHALL BRIDGE ROAD
LONDON SW1V 1DX

TELEPHONE: (071) 828 9992

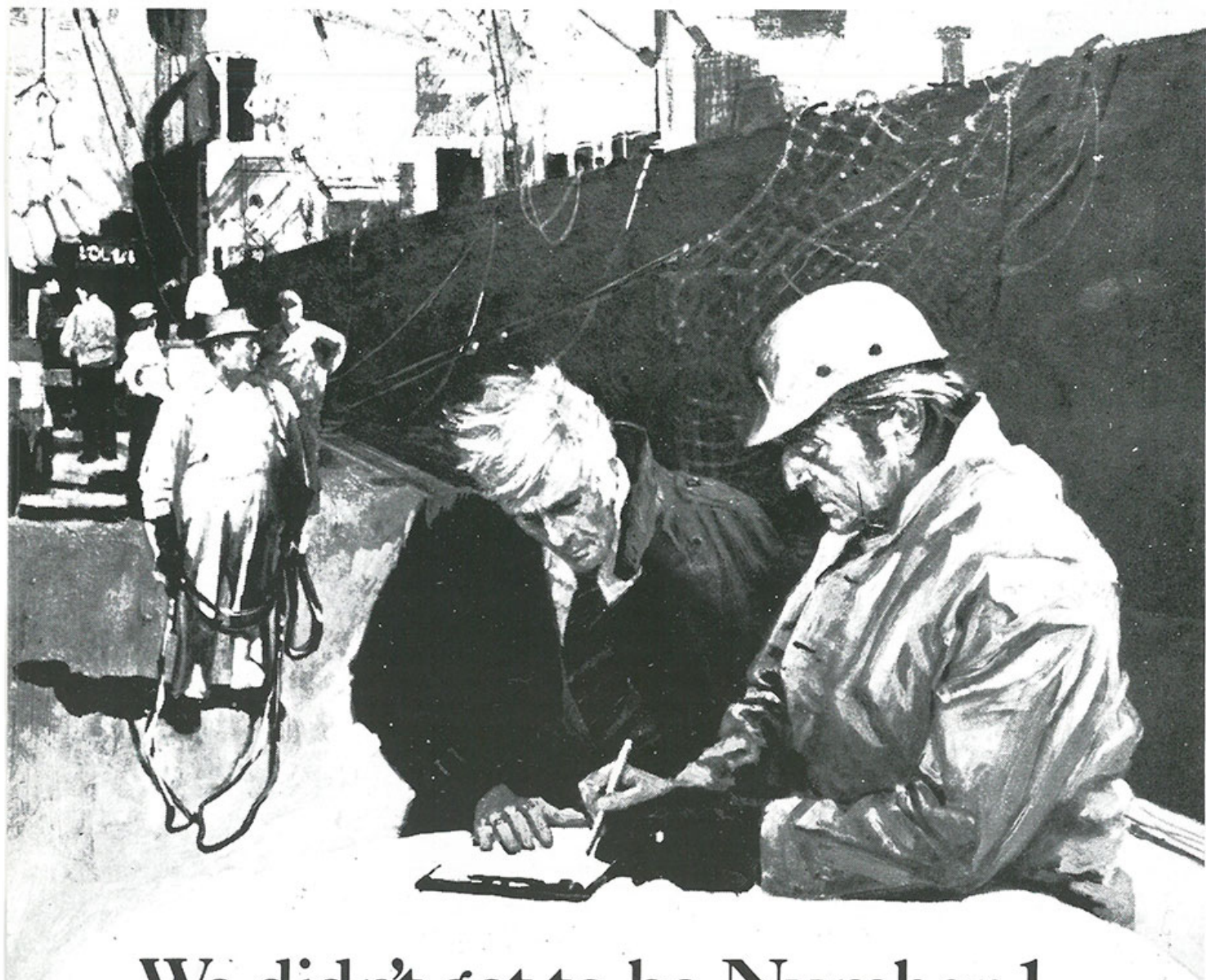
TELEX: 8958128 SEAT

CABLES: SEAT LONDON

TELEFAX: (071) 828 9197



•HELMERA•



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.

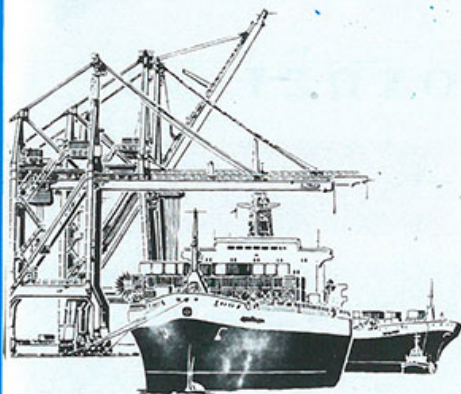
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΜΑΪΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1364/1123

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

61st Year

Issue No. 1364/1122 May 15th, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piræus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piræus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 Η Απελευθέρωση του Cabotage στις χώρες μέλη της ΕΟΚ.
Εμπεριστατωμένο υπόμνημα της Εθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας.

- 16 Δύο καιρίες επισημάνσεις της Ένωσης Εφοπιστών Εμβατηγών Πλοίων.

- 17 Crew wage claims in Louisiana
Practical considerations and suggestions.

- 20 Η Εθνική ναυτιλιακή εταιρία της Σαουδικής Αραβίας.

- 22 Υπηρεσία Υποστήριξης Λογισμικού από τον Αλούδς Ρέτζιστερ

- 24 Mauritius Ship Registry
By Lelia Mitsidou, Barrister at Law.

- 25 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
26 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
36 ENGLISH SUPPLEMENT
38 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ν.Ε.ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ



ΡΥΜΟΥΛΚΑ

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

24 hours service



ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 269 ΠΕΡΑΜΑ 188 63

ΤΗΛ.: 4411955 - 4415860 - 4414244 — ΦΑΞ: 4414245 — ΤΛΧ: 240682 KTUG GR.
ΑΟΗ.: 4172880 - 4120889 - 4137068

**N.E.STAVROS KARAPIPERIS
269 DIMOKRATIAS STR. PERAMA**

ΤΕΛ.: 4411955 - 4415860 - 4414244 — FAX: 4414245 — ΤΛΧ: 240682 KTUG GR.
ΑΟΗ.: 4172880 - 4120889 - 4137068

Να παραμείνει στη θέση του

Πληροφορίες που δημοσιεύθηκαν σε παραπολιτικές στήλες εφημερίδων και μεταδόθηκαν και από διάφορους ραδιοφωνικούς σταθμούς φέρουν τον πρώην Υπουργό Δημοσίας Τάξεως το ναύαρχο κ. Ι. Βασιλειάδη να διεκδικεί στον αναμενόμενο ανασχηματισμό της Κυβερνήσεως το Υπουργείο Ναυτιλίας — όπου σταθεί και όπου βρεθεί, έγραψε μία εφημερίδα, επιμένει ότι επιστρέφει στην Κυβέρνηση αναλαμβάνοντας το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία όπως είναι γνωστό σε όλους δεν αναμινύονται στην πολιτική, θεωρούν εύλογες τις προσδοκίες οιοδήποτε πολιτικού. Αλλά ο κ. Βασιλειάδης και όσοι παροτρύνουν την επιστροφή του στην Κυβέρνηση με την ανάληψη του Υπουργείου Ναυτιλίας κάνουν ένα μικρό αλλά ουσιαστικό λάθος: Δεν ρώτησαν τον ξενοδόχο — την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα — εν προκειμένω αν θέλει αλλαγή του ενοίκου.

Αν τον είχαν ρωτήσει θα γνώριζαν ότι η απάντησή του είναι σαφέστατα αρνητική. Όχι γιατί δεν του αρέσει ο κ. Βασιλειάδης επειδή κατηγορείται ότι ως

Υπουργός Δημοσίας Τάξεως τα «θαλάσσωσε» και για τον λόγο αυτόν απομακρύνθηκε τότε από την Κυβέρνηση. Ούτε επειδή θεωρεί ότι ο σημερινός ένοικος είναι αναντικατάστατος ή δεν έχει κάνει λάθη, αλλά απλούστατα, γιατί δεν έχει ολοκληρώσει το έργο του που είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων για τη συγκέντρωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας των Ελλήνων σ' αυτόν τον τόπο, ένα έργο μεγαλεπήβολο που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε κρίσιμη φάση και που θα ανακόψει, στην καλύτερη περίπτωση, ή οποιαδήποτε αλλαγή στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι ο κ. Βασιλειάδης θα αντιληφθεί ότι δεν γίνεται δεκτός στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Το ίδιο ισχύει αυτή την εποχή και για οποιονδήποτε άλλον μνηστήρα. Και ότι ο Πρωθυπουργός θα αφήσει τον σημερινό Υπουργό να ολοκληρώσει το έργο του, το οποίο, άλλωστε, ξεκίνησε ο ίδιος ο κ. Κων. Μητσοτάκης που είχε διατηρήσει αρχικά και το Υπουργείο Ναυτιλίας.

ΟΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Έχει απόλυτα δίκαιο ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας Σταύρος Λιβανός — Ελλάς κ. Μιχ. Λαζαρίμος που διαμαρτύρεται για τις καθυστερήσεις που σημειώνονται στην προώθηση των κοινών αποφάσεων των αρμοδίων Υπουργών με τις οποίες αυξάνονται οι εισφορές προς τα Ταμεία Προνοίας.

Το θέμα είχε θιγεί παλαιότερα επανειλημμένως από τα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά οι μανδρινίνοι έγραψαν στα παλαιά τους υποδήματα τις υποδείξεις μας. Και ήδη οι ναυτιλιακές εταιρίες καλούνται να καταβάλουν αναδρομικώς από 18μήνου αυξημένες εισφορές μέχρι και 24% στα Ταμεία Προνοίας (Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων) για τους ναυτικούς που υπηρέτησαν στα πλοία τους αλλά στο μεταξύ έχουν απολυθεί και δεν υπάρχει η δυνατότητα εισπράξεως των χρημάτων και οφείλονται στα Ταμεία Προνοίας.

Συνεπώς η σχετική απόφαση είναι ανεφάρμοστη από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιριών και το Υπουργείο οφείλει να αναζητήσει άλλους τρόπους για την είσπραξη των οφειλομένων εισφορών των ναυτικών αυτών προς τα Ταμεία Προνοίας.

ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ: ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ

Στο πενταετές πρόγραμμα για τη συγκλήση της ελληνικής οικονομίας

με την ΕΟΚ που προτείνει η Επιτροπή Παυλόπουλου περιλαμβάνεται και μία πρόταση η οποία έχει διατυπωθεί επανειλημμένα από τα «Ναυτικά Χρονικά» στα πλαίσια του προβληματισμού για το πως θα παραμείνει η Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια και μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση: Έχουν πει, λοιπόν, επανειλημμένα οι στήλες αυτές ότι για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός έπρεπε να προχωρήσουμε στην απελευθέρωση της Ακτοπλοίας για μας τους ίδιους, να καταργήσουμε δηλαδή το εσωτερικό καμποτάζ, ώστε να μπορεί ο οιοσδήποτε επιχειρηματίας να εισέρχεται στο χώρο της Ακτοπλοίας με την προϋπόθεση ότι θα βάζει το χέρι του στη δική του τσέπη και όχι στις τσέπες του ελληνικού λαού. Η πρόταση αυτή, βεβαίως, δεν έγινε δεκτή ούτε από τους κρατούντες που θεωρούσαν — και εξακολουθούν να θεωρούν — ότι κληρονόμησαν από τον πατέρα τους το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, αλλά ούτε και από το Υπουργείο που πάντα ήθελε να «παίζει» με τις άδειες σκοπιμότητας που δίνονταν εκεί που ήθελε κάθε Υπουργός (ή η εκάστοτε κυβέρνηση).

Τώρα όμως η Επιτροπή Παυλόπουλου λέγει χωρίς περιφραση ότι πρέπει να καταργηθούν οι φραγμοί εισόδου και εξόδου στις διάφορες επιχειρηματικές δραστηριότητες και να υπάρξει πλήρης απελευθέρωση της αγοράς: Ειδικότερα, η Επιτροπή Παυλόπουλου προτείνει την κατάργηση των διατάξεων που θεσπίζουν άδεια σκοπιμότητας για να εισέλθει κάποιος σε μια οικονομική δραστηριότητα, όπως είναι,

λόγου χάρι, η δρομολόγηση πλοίου στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ

Συνεχίζει η ΠΕΜΕΝ τις πομφόλυγες γύρω από το θέμα της ναυτολογήσεως των συνταξιούχων χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους. Στην αρχή μιλούσε για δυσμενείς επιπτώσεις σε βάρος των ιδίων των συνταξιούχων, των εν ενεργεία ναυτικών (σ' αυτούς βεβαίως θα μπορούσαν να υπάρξουν δυσμενείς επιπτώσεις εφ' όσον θα μας περίσσευαν ναυτικοί) και των Ταμείων τους (ΝΑΤ και Ταμεία Προνοίας). Τώρα «ανακάλυψε» ότι το μέτρο θεσπίσθηκε ύστερα από αίτημα του εφοπλισμού σαν να ήταν δυνατόν να ληφθεί μετά από αίτημα του Πάπα — οι εφοπλιστές είναι εκείνοι που έχουν το καθημερινό αγχώδες πρόβλημα της επαναδρώσεως των πλοίων. Και μπράβο τους που ζήτησαν να χρησιμοποιηθούν οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας — που είναι και έμπειροι και ταυτόχρονα έχουν ανάγκη να συμπληρώσουν τη γλίσχρα σύνταξη του ΝΑΤ στην οποία τους έχουν καταδικάσει με τις ενέργειες και τις παραλείψεις τους οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών οργανώσεων, αφού όμως φρόντισαν να ευλογήσουν τα γένειά τους με εκείνο το επιπλέον 20% στις συντάξεις τους και με τις συντάξεις των εργατοπατέρων — και όχι ξένοι ναυτικοί, που ενδεχομένως προτιμά η ΠΕΜΕΝ.

Η λαλίστατη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ δεν λέγει όμως το παραμικρό για τους συνταξιούχους που ναυτολογούνται στα λεγόμενα ανασφάλιστα και που εί-

και το «ψητό» από την άποψη του αριθμού των χρησιμοποιούμενων συνταξιούχων. Δεν ακούσαμε το παραμικρό από την ΠΕΜΕΝ αναφορικά με την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» να ασφαλίζονται στο NAT οκτώ Έλληνες ναυτικοί για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι με ξένη σημαία, δηλαδή οι έξι αξιωματικοί (τρεις της γέφυρας και τρεις της μηχανής και δύο δόκιμοι αντίστοιχα), μια ρύθμιση που ουσιαστικά σήμαινε ότι θα καταβάλλονταν εισφορές και για τους συνταξιούχους που χρησιμοποιούνταν ευρύτατα στα πλοία της κατηγορίας αυτής χωρίς αυτό να δημιουργεί την παραμικρή υποχρέωση στο NAT και τα Ταμεία Προνοίας που θα εισέπρατταν εισφορές χωρίς υποχρέωση ανταποδοτικότητας.

Η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ δεν μιλάει για τέτοια θέματα, έχει μείνει στις κραυγές και τα συνθήματα μιας εντελώς άλλης και ξεπερασμένης εποχής και αυτό ίσως εξηγεί γιατί το ιστορικό σωματείο των μηχανικών έχει μείνει στο περιθώριο των ναυτιλιακών εξελίξεων.

ΟΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ κ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Ενδιαφέρουσες, όντως, οι επισημάνσεις της Ελληνίδας Επιτρόπου στην ΕΟΚ κ. Βάσως Παπανδρέου κατά την ομιλία της στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πει-

ραιώς στις 16 Απριλίου και για τη συνεισφορά της Ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία, και για το θέμα του καμποτάζ, και για τη ναυτιλιακή υποδομή που πρέπει να υπάρχει, αλλά και για τη κοινοτική πολιτική στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και της Ναυτιλίας.

Δεν θα μπορούμε σε λεπτομέρειες — το θέμα έχει καλυφθεί από τα εκτεταμένα ρεπορτάζ των οικονομικών μας εφημερίδων. Θα πούμε μόνον ότι οι επισημάνσεις της κ. Παπανδρέου πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπ' όψη από την αξιωματική αντιπολίτευση ώστε η γενικότερη στάση της έναντι της Ναυτιλίας να είναι αυτή που επιβάλλουν οι καιροί.

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ

Διαμάχη έχει ξεσπάσει μεταξύ των Τραπεζών ΕΤΒΑ, Εθνική και Ιονική, οι οποίες αν και μέτοχοι του Νεωρίου Σύρου, δείχνουν απροθυμία να συνεχίσουν τη χρηματοδότησή του μέχρι να ιδιωτικοποιηθεί.

Το πρόβλημα ανέκυψε όταν λίγο πριν το Πάσχα, η ΕΤΒΑ χορήγησε νέα χρηματοδότηση ύψους 100 εκατομ. δρχ. μών στο Νεώριο, χωρίς τη συμμετοχή της Εθνικής και Ιονικής Τράπεζας. Αρχική συμφωνία ήταν ότι οι τρεις Τράπεζες θα μετέχουν στη χρηματοδότηση του Νεωρίου κατ' αναλογία της συμμετοχής

τους στο μετοχικό κεφάλαιο της επιχείρησης. Σημειώνεται ότι η ΕΤΒΑ μετέχει στο Νεώριο σε ποσοστό 37,5%, η Εθνική με 48,5%, ενώ η Ιονική διαθέτει το υπόλοιπό του.

Ετσι, το διοικητικό συμβούλιο της ΕΤΒΑ αποφάσισε πριν μια εβδομάδα, να συμμετάσχει στη χορήγηση νέου δανείου ύψους 560 εκατ. δραχμών, προκειμένου το Νεώριο να συνεχίσει τη λειτουργία του, μόνο στην περίπτωση που θα καταβληθεί από τις δύο άλλες Τράπεζες το αντίστοιχο της συμμετοχής τους. Σύμφωνα μάλιστα με πληροφορίες από τη διοίκηση της τράπεζας, εστάλη επιστολή στην Εθνική και την Ιονική, με την οποία τους γνωστοποιείται ότι η ΕΤΒΑ θα αποσυρθεί από την εκκαθάριση του Νεωρίου αν δεν εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους.

ΕΠΕΒΑΛΕ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Η Κομισιόν των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επέβαλε πρόστιμα στα μέλη ενός καρτέλ στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Συγκεκριμένα η Κομισιόν αποφάσισε όπως «οι εφοπλιστικές επιτροπές» που συστήθηκαν μεταξύ της Γαλλίας και ένδεκα χωρών της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής (Μάλι, Μπενίν, Τόνγκο, Κονγκό, Σενεγάλη, Καμερούν, Γουινέα κλπ.) αποτελούν συμφωνίες αντίθετες προς τις διατάξεις του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ και ότι η εφαρμογή τους αντιβαίνει στις διατάξεις του άρθρου 86.

Η απόφαση ελήφθη ύστερα από αίτηση παραπόνων που κατέθεσαν ανεξάρτητοι εφοπλιστές εναντίον της πολιτικής που εφήρμοσε η Γαλλία στις εμπορικές σχέσεις της με τις ανωτέρω χώρες. Η πολιτική αυτή συνίσταται στην επιβολή καρτέλ για τη μονοπώληση της μεταφοράς του συνόλου των φορτίων των χωρών αυτών. Προς τούτο συστήθηκαν «εφοπλιστικές επιτροπές» οι οποίες εξασφάλισαν την μεταξύ των μελών τους κατανομή των δια πλοίων γραμμής μεταφερόμενων φορτίων. Παράλληλα τα μέλη των επιτροπών έπεισαν τις παραπάνω αφρικανικές χώρες να λάβουν όλα τα μέτρα που χρειάζονταν για να κρατήσουν αυτοί το σύνολο των φορτίων και να αποκλείσουν κάθε άλλον εφοπλιστή.

Κατόπιν της παραπάνω καταγγελίας, η Κομισιόν αποφάνθηκε ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό 4056 του 1986, οι εφοπλιστές μπορούν να συνεργάζονται στα πλαίσια των ναυτικών κόνφερανς, αλλά δεν μπορούν να μονοπωλούν το σύνολο μιας ή περισσότερων μεταφορικών ενοτήτων, αποκλείοντας τους ανεξάρτητους εφοπλιστές και καταργώντας τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Και επέβαλε εναντίον τεσσάρων ναυτικών κόνφερανς πρόστιμα έως 56.400 ECU.

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

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

Authorised service representations
for major marine equipment
manufacturers.

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360



ΟΙ ΑΛΒΑΝΟΙ

Δεν συμφωνούμε με την εκπαίδευση — στη Σχολή της Πρέβεζας — Αλβανών και την εν συνεχεία ναυτολόγησή τους σε ελληνικά πλοία, τα οποία, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, θα χρησιμοποιήσουν σαν μέσα μεταφοράς για να μεταναστεύσουν. Αντιλαμβανόμαστε οπωσδήποτε τις ανάγκες των διπλωματικών παιχνιδιών — η σχετική υποχρέωση ανελήφθη κατά την επίσημη επίσκεψη του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη στην Αλβανία όπου επίσης μετέβη και ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης — αλλά φοβούμεθα ότι η χρησιμοποίηση Αλβανών θα δημιουργήσει προβλήματα στα πλοία επειδή στην πρώτη ευκαιρία που θα βρίσκουν θα επιχειρούν να το σκάσουν για να παραμείνουν σε χώρες που θα θεωρούν ότι μπορούν να εγκατασταθούν.

ΚΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΑΥΤΟ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε την Τετάρτη ότι το πρόβλημα των υψηλών τελών που καταβάλουν τα πλοία που διαπλέουν τη διώρυγα της Κορίνθου, είναι από τα βασικά θέματα που απασχολούν σήμερα τόσο το υπουργείο Ναυτιλίας, όσο και το υπουργείο Οικονομικών.

Και πρόσθεσε ότι ήδη αποφασίσθηκε η συμμετοχή εκπροσώπου του Επιμελητηρίου Ελλάδος στο διοικητικό συμβούλιο της Διώρυγας, ενώ παράλληλα συζητείται και η μείωση των τελών διελεύσεως των πλοίων.

Αναμφισβήτητα, η συμμετοχή εκπροσώπου του Ναυτικού Επιμελητηρίου στο συμβούλιο της Διώρυγας θα αποσβήσει εφεξής αποφάσεις που προκαλούσαν την έντονη αντίθεση της ναυτικής κοινότητας, ενώ με την εξαγγελιομένη μείωση των τελών θα διευκολυνθεί η διέλευση των πλοίων που λόγω των συνεχών αυξήσεων είχε καταστεί απαγορευτική.

ΣΩΣΤΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΗΝΥΣΕΙΣ

Δεν υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία — τουλάχιστον στους γνωρίζοντες — ότι τα σύγχρονα πλέον ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία είναι απολύτως ασφαλή και επιπλέον εξασφαλίζουν άνετο ταξίδι και υπό τις πιο αντίξοες ακόμη καιρικές συνθήκες. Αυτά είναι αναμφισβήτητα. Από το σημείο όμως αυτό μέχρι του να απειλούμε με δικαστικές διώξεις εκείνους που έχουν ή εκφράζουν αμφιβολίες για την αξιοπλοία και την ασφάλεια των ακτοπλοϊκών επιβατηγών υπάρχει μια πολύ μεγάλη απόσταση. Και πρέπει να αντιληφθούν αυτοί που είχαν τη «φαινή» ιδέα των δικαστικών διώξεων εναντίον εκείνων που αμφιβάλλουν — δικαιολογημένως ή αδικαιολογητά,

δεν έχει σημασία — ότι είναι προτιμότερο να μεριμνούν ώστε να μην υπάρχουν ούτε αυτά, τα συνηθισμένα αλλωστε σε όλα τα μεταφορικά μέσα, μικροατυχήματα παρά να επιδίδονται σε απειλές που θα φέρουν — να είναι απολύτως βέβαιοι — εντελώς διαφορετικά αποτελέσματα από τα προσδοκώμενα. Ας αφήσουν λοιπόν, τις «εξυπνάδες» περί μνηύσεων και ας φροντίσουν ταυτόχρονα να υπάρχει σε κάθε περίπτωση ατυχήματος πλήρης και αντικειμενική ενημέρωση ώστε να αποφεύγονται ακόμη και οι ενδιεχομένως ηθελημένες παρερμηνείες.

Ο ΕΛΛΗΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΑΙΡΕΙ ΤΙΣ ΑΜΑΡΤΙΕΣ ΤΩΝ ΠΑΝΤΩΝ

Δεν παρέχεται ημέρα που να μην επιβεβαιώνεται ή επανειλημμένη επισήμανση των «Ναυτικών Χρονικών» για τις ευθύνες που σπεύδουν οι πάντες να φορτώσουν στον Έλληνα πλοίαρχο και να τον τραβολογούν δεξιά και αριστερά.

Το πλέον πρόσφατο παράδειγμα. Μετά το ατύχημα που σημειώθηκε την Τετάρτη στο δεξαμενόπλοιο «Λαϊδη Σκάϊ» κατά το οποίο σκοτώθηκε ένας ελασματοουργός και τραυματίσθηκε ελαφρά ο βοηθός του συνεληφθησαν ο υπεύθυνος του συνεργείου που εκτελούσε τις επισκευές στο πλοίο και ο πλοίαρχος, ο οποίος φυσικά ουδμία ευθύνη φέρει δεδομένου ότι υπήρχε και υπεύθυνος ασφαλείας που το έσκασε και αναζητείται και επί πλέον το ατύχημα προκλήθηκε από λανθασμένο χειρισμό του φονευθέντος.

Ως τότε ο Έλλην πλοίαρχος θα αίρει τις αμαρτίες όλου του κόσμου;

ΑΠΑΤΗΛΕΣ ΕΛΠΙΔΕΣ

Στις 31 Δεκεμβρίου του 1991 το παγκόσμιο καρνέ παραγγελιών έφθασε τα 2.520 πλοία 43.126.000 τόν. γκρό. Μεταξύ αυτών υπάρχουν 184 πετρελαιοφόρα των οποίων η χωρητικότητα καλύπτει το μισό σχεδόν του συνόλου, 352 άλλα δεξαμενόπλοια, 206 ΟΒΟ, 182 πλοία μεταφοράς κοντέινερ, 537 φορτηγά, 91 υγροαεροφόρα και 160 φέρρυ-μπόουτ και επιβατηγά.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μολονότι το λιμάνι της Χάβρης θεωρείται ένα από τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου, που αποτελεί τη βάση 220 τακτικών γραμμών που εξυπηρετούν την υφήλιο, και είναι γνωστό σε όλους τους ναυτιλιακούς κύκλους της οικουμένης, ωστόσο οι αρμόδιοι πιστεύουν πως δεν είναι αρκετά γνωστό στον τοπικό πληθυσμό και ιδίως στις νέες γενεές.

Για το λόγο αυτό οι αρμόδιες Αρχές, με την πρωτοβουλία του Propeller Club της Χάβρης και τη συνεργασία του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας, αποφάσισαν να οργανώσουν ένα διαγωνισμό για τη μελέτη των επαγγελματιών που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τα λιμάνια. Ο διαγωνισμός απευθύνεται προς τους μαθητές των τελευταίων τάξεων των Λυκείων της πόλεως, για την ενημέρωση των οποίων πραγματοποιείται σειρά επισκέψεων και σεμιναρίων. Ήδη σε πρώτο στάδιο, ομάδες μαθητών και μαθητριών επισκέφθηκαν τον Πλοηγικό Σταθμό του λιμένος για να γνωρίσουν τους επαγγελματίες που ασχολούνται με την πλοήγηση και την πλεύριση των πλοίων. Στη συνέχεια επισκέφθηκαν τις αρμόδιες υπηρεσίες του Λιμεναρχείου και επιβιβάστηκαν σε πλοηγίδες και ρυμουλκά για να πάρουν μια πλήρη και ζωντανή εικόνα της όλης πλοηγικής διαδικασίας. Η γνώση και η πείρα που θα αποκτήσουν θα χρησιμεύσει για τη σύνταξη σχετικής έκθεσης που αποτελεί και το αντικείμενο του διαγωνισμού.

Ωραία πράγματι πρωτοβουλία. Που μας κάνει να διερωτώμεθα αν οι δικοί μας νέοι, η νεολαία ενός παραδοσιακά ναυτικού λαού, έχουν ιδέα της διαδικασίας αυτής και γενικότερα της όλης κίνησης ενός λιμένα. Και αν μια ανάλογη ενημέρωση θα απέβαινε χρήσιμη γι' αυτούς και για το ναυτικό έθνος μας.

Τα υπόλοιπα αναφέροντα σε διάφορα άλλα σκάφη και κυρίως αλιευτικά. Ως προς τις χώρες κατασκευής η Ιαπωνία προηγείται σε απόσταση με 514 πλοία, 16 εκατ. τόν. γκρό και ακολουθούν η Κορέα με 163 πλοία και η Κίνα με 98.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

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

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

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

Όλες μαζί οι χώρες της ΕΟΚ υπολογίζονται με 664 πλοία, στα οποία αν προστεθούν και οι εκτός ΕΟΚ Σκανδιναβικές χώρες, φθάνουν τα 738. Εξάλλου όλες μαζί οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης υπολογίζονται με 433 πλοία και ο υπόλοιπος κόσμος με 574 πλοία.

Μολονότι οι αριθμοί αυτοί δείχνουν ότι οι παραγγελίες έφθασαν σε ύψος ρεκόρ, πιστεύεται ότι θα ήταν μέγα σφάλμα να φαντασθεί κανείς ότι η κατάσταση αυτή θα συνεχισθεί εξίσου κερδοφόρος για τα ναυπηγεία και μάλιστα τα ευρωπαϊκά.

Ειδικότερα όσον αφορά τα VLCC που αποτελούν και το κύριο πεδίο διαμάχης, υπάρχουν πολλοί λόγοι που εκμηδενίζουν σχεδόν τις ελπίδες. Κατ' αρχήν θεωρείται βέβαιο ότι οι μεγάλες παραγγελίες των τελευταίων ετών θα φέρουν στην αγορά μεγάλο αριθμό πλοίων.

Επιπλέον ο ΙΜΟ αποφάσισε να αποδεχθεί τη λειτουργία πολλών από τα παρτήλικα πλοία, πράγμα που σημαίνει ότι αμβλύνεται ο επείγον χαρακτήρας της ανανέωσης μεγάλου αριθμού πλοίων που κατασκευάστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και ότι η ανανέωση μπορεί να πραγματοποιηθεί βαθμιαία και προοδευτικά, κατανεμένη σε πολλά χρόνια για να αποφευχθεί μια απότομη ύψωση των τιμών. Τέλος ο σημερινός μαρασμός των ναύλων των πετρελαιοφόρων είναι φυσικό να μην παραινεί τους σώφρονες εφοπλιστές, πολλοί των οποίων υπό τις παρούσες συνθήκες δεν καλύπτουν όλα τα έξοδα εκμεταλλεύσεως.

ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τον Νοέμβριο του 1988 μια δεκαετής επίμονη εργασία κατέληξε σε ευτυχές τέλος, όταν η Διάσκεψη που συνήλθε στα γραφεία του ΙΜΟ υιοθέτησε την τροποποίηση της συμβάσεως SOLAS και του πρωτοκόλλου της του 1978. Η τροποποίηση αυτή εισήγαγε στη σύμ-

βαση το ολοκληρωμένο σύστημα ναυτικού κινδύνου και ασφαλείας (Global Maritime Distress and Safety System GMDSS), με ημερομηνία έναρξης της ισχύος του την 1 Φεβρουαρίου του 1992.

Η βασική ιδέα του συστήματος συνίσταται στο ότι τόσο οι χερσαίες Αρχές ελέγχου και διάσωσης όσο και τα πλοία που βρίσκονται κοντά στο κινδυνεύον πλοίο, θα τίθενται τάχιστα σε κατάσταση επιφυλακής για το ατύχημα, ώστε να μπορούν να συμβάλουν σε μια συντονισμένη προσπάθεια έρευνας και αρωγής με την ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση. Καθώς το σύστημα προβλέπει τη κατεπείγουσα και ασφαλή επικοινωνία και διανομή των πληροφοριών, περιλαμβανομένων και των ναυτιλιακών και μετεωρολογικών ειδήσεων, το κάθε πλοίο θα είναι σε θέση, άσχετα από την περιοχή που πλέει, να εκπληρώσει τις λειτουργίες συνεννόησης που θεωρούνται ουσιώδεις για την ασφάλεια τόσο του κινδυνεύοντος όσο και των άλλων σκαφών που πλέουν στην ίδια περιοχή.

Μολονότι οι δορυφόροι παίζουν σημαντικό ρόλο στο σύστημα GMDSS δεν θα αντικαταστήσουν εξ ολοκλήρου τους υπάρχοντες παραλιακούς ραδιοσταθμούς. Συνδυάζει εξάλλου διάφορα υποσυστήματα σε ένα γενικό σύστημα και διαχωρίζει τις θάλασσες σε τέσσερις τομείς: Α-1 εντός ακτίνας VHF των χερσαίων σταθμών (20-30 μίλια), Α-2 εντός ακτίνας MF των χερσαίων σταθμών (100 μίλια), Α-3 πέραν των παραπάνω ζωνών εντός της καλύψεως των γεωστατικών δορυφόρων (INMARSAT), και Α-4 για τις υπόλοιπες θαλάσσιες περιοχές του κόσμου.

ΑΙΡΕΤΑΙ ΤΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ

Οι 12 χώρες της ΕΟΚ διέκοψαν από τις αρχές Απριλίου τον πετρελαϊκό αποκλεισμό που είχαν επιβάλει εναντίον της Νοτιοαφρικανικής Ενώσεως και απεφάσισαν να επαναλάβουν τις πολιτι-

στικές, επιστήμονικές και αθλητικές σχέσεις τους με τη χώρα αυτή.

Σύμφωνα με το κοινό ανακοινωθέν των Υπουργών Εξωτερικών της ΕΟΚ, η Κοινότητα πιστεύει και ελπίζει ότι τα μέτρα αυτά θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη της Νότιας Αφρικής.

Ο αποκλεισμός, ύστερα από σύσταση της Γενικής Συνελεύσεως του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, είχε επιβληθεί από τις χώρες της ΕΟΚ το 1985. Όσον αφορά όμως την απαγόρευση πωλήσεως όπλων, την οποία είχε αποφασίσει το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ το 1977, παραμένει σε ισχύ, καθώς επίσης και η απαγόρευση της συνεργασίας σε σχέση με την πυρηνική ενέργεια που επίσης είχε επιβληθεί το 1977.

Σημειώνεται ακόμη ότι οι Δώδεκα, ήδη από τον Δεκέμβριο του 1990 είχαν αποφασίσει την άρση του εμπάργκο επί των επενδύσεων στη Ν. Αφρική που είχε επιβληθεί το 1986. Και τέλος από τις 27 Ιανουαρίου 1992 κατήγγειλαν επίσημα την από του 1980 ισχύουσα απαγόρευση εισαγωγής στην ΕΟΚ νοτιοαφρικανικών τεμαχίων χρυσού, σιδήρου και χαλκού.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ (II)

Σε άρθρο του για το ενδοκοινοτικό καμποτάζ που δημοσιεύτηκε στη συνάδελφο Journal de la Marine Marchande, ο καθηγητής του ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Μπορντώ Αντ. Vialard, αναφερόμενος στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας εντός της Κοινότητας, τονίζει ιδιαίτερα τις δυσκολίες στις οποίες προσκρούσεων προς το παρόν οι διαπραγματεύσεις των Βρυξελλών. Πρόκειται κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, για τα προβλήματα της εξυπηρέτησης των νησιών.

Από την άποψη αυτή, η Ελλάδα και η Γαλλία έχουν συμπίπτουσες θέσεις, έστω και αν τα προβλήματα είναι οξύτερα στην Ελλάδα, δεδομένης της μεγά-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR



10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

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

ΜΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ

λης σημασίας του νησιωτικού της συμπλέγματος. Πρόκειται για 150 κατοικημένα νησιά και για 25 εκατομμύρια επιβατών που μεταφέρονται κάθε χρόνο, χωρίς να υπολογισθεί ο ανεφοδιασμός όλων αυτών των νησιών και του πληθυσμού τους. Μολονότι η Γαλλία γνωρίζει και το φαινόμενο των πλησιόχωρων νησιών (Κορσική, Ανατολικά και Δυτικά νησιά) έχει παράλληλα και τις μακρινές νησιωτικές κτήσεις της που θέτουν ειδικά προβλήματα της ίδιας περιόδου φύσης με τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν η Ισπανία και η Πορτογαλία με τις Κανάριες, τις Αζόρες ή τη Μαδέρα.

Ως προς το ζήτημα των πλησιόχωρων νησιών, οι χώρες του Βορρά της Κοινότητας επιζητούν τη πλήρη απελευθέρωση του καμποτάζ, ενώ οι χώρες του Νότου, μεταξύ των οποίων η Γαλλία και η Ελλάδα προσβλέπουν σε κατάλληλες και προσαρμοσμένες λύσεις που θα λάβουν υπόψη τις ιδιομορφίες και τα προβλήματα των νησιωτικών μεταφορών.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ (III)

Ως προς την ιδιαιτερότητα του νησιωτικού προβλήματος, ο καθηγητής Vialard, προσθέτει επιπλέον ότι υπάρχουν δύο αλληλένδετες έννοιες ή αρχές οι οποίες την στηρίζουν: είναι η αρχή της εδαφικής συνέχειας και η αρχή του δημοσίου συμφέροντος.

Η ιδέα της εδαφικής συνέχειας βασιζόμενη στην αρχή της ισότητας των πολιτών επιβάλλει όπως οι κάτοικοι των νησιών απολαμβάνουν ίσης μεταχείρισης με τους κατοίκους της στεριάς ως προς τις δυνατότητες μετακινήσεως και επικοινωνίας. Η χρησιμοποίηση της θαλάσσιας οδού πρέπει να εξασφαλίζεται στους νησιώτες υπό συνθήκες παρόμοιες με εκείνες που διαθέτει ο κάτοικος της στεριάς για την οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά του. Η αρχή αυτή είναι συνδεδεμένη με το άρθρο 77 της Συνθήκης της Ρώμης που προβλέπει την προστασία του αγοραστικού δικαιώματος των πολιτών της Κοινότητας.

Εξάλλου οι διαταραχές των δημοσίων φύσεως δικαιωμάτων ενδέχεται να οδηγήσουν σε μηχανισμούς που αυστηρά κρινόμενοι αποτελούν παραβιάσεις τους ελεύθερου συναγωνισμού. Γιατί το Κράτος για να διατηρήσει μία θαλάσσια γραμμή που εξασφαλίζει την εδαφική συνέχεια, αναγκάζεται να επιχορηγηθεί ή να αποζημιώνει τον εφοπλιστή που εκτελεί τη γραμμή αυτή υπό συνθήκες μηδενικής ή αρνητικής αποδόσεως. Υπάρχουν δε πράγματι γραμμές οι οποίες είναι αποδοτικές μόνο κατά τη θερινή τουριστική περίοδο και γίνονται ιδιαίτερα ζημιολογικές όλη την υπόλοιπη περίοδο του έτους, γι' αυτό και το Κράτος απιχορηγεί εκείνους που την εκτε-

Οταν στο τεύχος μας της 15ης Μαρτίου, δημοσιεύσαμε σχόλιο με τίτλο «Μήνυμα αισιοδοξίας», σχόλιο που, πέρα από ορισμένες παρατηρήσεις περί των αντιδράσεων ορισμένων παραγόντων του ναυτιλιακού Πειραιά ενώπιον των φαινομένων της «κρίσεως», απειράτο μια πρόβλεψη της πορείας της ναυλαγοράς, είχαμε τη βάσιμη αίσθηση ότι οι εξελίξεις θα μας δικαιώσουν.

Ήδη, νομίζουμε, δεν απαιτούνται ιδιαίτερη προσπάθεια ή ειδικές γνώσεις προκειμένου να διαπιστώσει κανείς ότι, για μια ακόμη φορά, η διεθνής ναυλαγορά έδειξε καθαρά τον ενυπάρχοντα δυναμισμό της, και τούτο σε μια εποχή κατά την οποία συνήθως παρουσιάζει κάποιες — έστω εποχιακές — κάμψεις. Ακόμη και στην αγορά των πετρελαιοφόρων, για την οποία είχαμε πρόσθετες ε-

πιφυλάξεις, οι πιο πρόσφατες εξελίξεις δείχνουν, αν όχι δυναμισμό και προόδους, εν πάση περιπτώσει αντίσταση στις καθοδικές πιέσεις και επί μέρους κέρδη.

Για χάρη της πληρότητας του παρόντος σχολίου, ας μην παραλείψουμε να επαναλάβουμε την παρατήρηση περί της αεί ρευστότητας των παραγόντων που ρυθμίζουν τη παγκόσμια ναυλαγορά και, ιδιαίτερα για την Ελλάδα και τον Ελληνικό Εφοπλισμό, την ανάγκη διατήρησης ενός αισιόδοξου πνεύματος, και αυτό όχι απλώς και μόνο σε συστατικό - βασικό στοιχείο του χαρακτήρα του Έλληνα, αλλά και σαν όπλο στον αέναο αγώνα του στους διεθνείς θαλάσσιους στίβους, όπου μοιραία έρχεται συχνά σε αντιπαράθεση με αντίθετα συμφέροντα.

λούν. Σε περίπτωση λοιπόν πλήρης απελευθέρωσης της Κοινοτικής ακτοπλοΐας υπάρχει προφανής κίνδυνος να δούμε τους εφοπλιστές της Κοινότητας

να υπεισέρχονται στις γραμμές αυτές μόνο κατά τη κερδοφόρο περίοδο και να τις εγκαταλείπουν με τα πρώτα σημάδια μείωσης της κίνησής τους.

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.



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



Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Οι αγορές συναλλάγματος

Πτωτικά κινήθηκε το δολλάριο στις διεθνείς χρηματαγορές κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, αγγίζοντας ξανά τα χαμηλά του όρια στα 1.6100 γερμ. μάρκα.

Η παραπάνω εξέλιξη οφείλεται εν μέρει στην απογοήτευση των επενδυτών για την πορεία της Αμερικανικής οικονομίας. Η προσδοκούμενη ανάκαμψη είναι μεν ορατή αλλά έρχεται με χαμηλότερους από τους επιθυμητούς ρυθμούς.

Εξάλλου, η νέα επιδείνωση του ρυθμού αύξησης της προσφοράς χρήματος αλλά και οι χαμηλοί ρυθμοί πληθωρισμού ενίσχυσαν τις προσδοκίες για νέα μείωση των Αμερικανικών επιτοκίων.

Αντίθετα, οι πληθωριστικές πιέσεις στη Γερμανία παραμένουν υψηλές, με αποτέλεσμα, τη κεντρική τους Τράπεζα να διατηρεί τη σφιχτή νομισματική πολιτική που ακολουθεί.

Όσο λοιπόν, η μεγάλη διαφορά επιτοκίων δολλαρίου και μάρκου διατηρείται ενώ και οι προοπτικές τείνουν προς διεύρυνση παρά προς συρρίκνωσή τους, το Αμερικανικό νόμισμα θα παραμείνει υπό πίεση.

Κοντά στα επίπεδα όμως του 1.6000 (\$/DM) πιστεύουμε ότι αυτό θα συναντήσει ξανά ισχυρή υποστήριξη.

Η θετική πορεία του Αμερικανικού εμπορικού ελλείμματος, οι επερχόμενες εκλογές αλλά και το ασαφές διεθνές σκηνικό είναι παράγοντες που θα αποτρέψουν μεγαλύτερες απώλειές του.

Η έντονη ανοδική πορεία του γιέν ήταν επίσης χαρακτηριστική εξέλιξη των τελευταίων ημερών.

Η σταθεροποίηση σε υψηλότερα επίπεδα του χρηματιστηρίου του Τόκιο καθώς και οι νέες δηλώσεις Αμερικανών αξιωματούχων υπέρ της ανατίμησης του ιαπωνικού νομίσματος βοήθησαν στην από πολλού αναμενόμενη ανάκαμψή του.

Παρόλο που οι μακροχρόνιες προοπτικές του παραμένουν θετικές εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι μόνο βελτίωση της ιαπωνικής οικονομίας θα προκαλέσει αλλαγή της πτωτικής του τάσης.

Στα επίπεδα δηλαδή των 130.00 ή και 128.00 θα υπάρξουν ευκαιρίες πώλησής του.

Τέλος, η Βρετανική λίρα σταθεροποιήθηκε στα επίπεδα των 2.9500 μάρκων παρά τη νέα μείωση των επιτοκίων της. Η αγορά εξακολουθεί να προεξοφλεί την είσοδό της στο ενιαίο Ευρωπαϊκό Σύστημα.

Το Χρηματιστήριο Αθηνών

Το θέμα των Σκοπίων μονοπώλησε το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου.

Οι ευνοϊκές για τις ελληνικές θέσεις δηλώσεις που έγιναν από Έλληνες και ξένους αρμοδίους δεν κατάφεραν τελί-

κά να πείσουν, με αποτέλεσμα το κλίμα απαισιοδοξίας να είναι έκδηλο τόσο στο πολιτικό όσο και στο οικονομικό παρασκήνιο.

Η νέα παράταση που δόθηκε στις 11 Μαΐου, εντείνει ακόμα περισσότερο τις ανησυχίες για τη τελική ρύθμιση του ζητήματος επισκιάζοντας τις ευνοϊκές εξελίξεις στα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

Συγκεκριμένα, θετική θεωρείται η πορεία του πληθωρισμού ο οποίος σύμφωνα με τις τελευταίες δημοσιεύσεις τον Απρίλιο «έτρεχε» με ετήσιο ρυθμό 16%. Ταυτόχρονα υπάρχουν ενδείξεις για περαιτέρω μείωσή του μέσα στους επόμενους δύο μήνες. Περιθώρια για ακόμα μεγαλύτερη βελτίωση διαφαίνονται και από την έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος κ. Χριστοδούλου, σύμφωνα με την οποία παρουσιάστηκε καλύτερευση στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών και άρα περιορισμός του ελλείμματος.

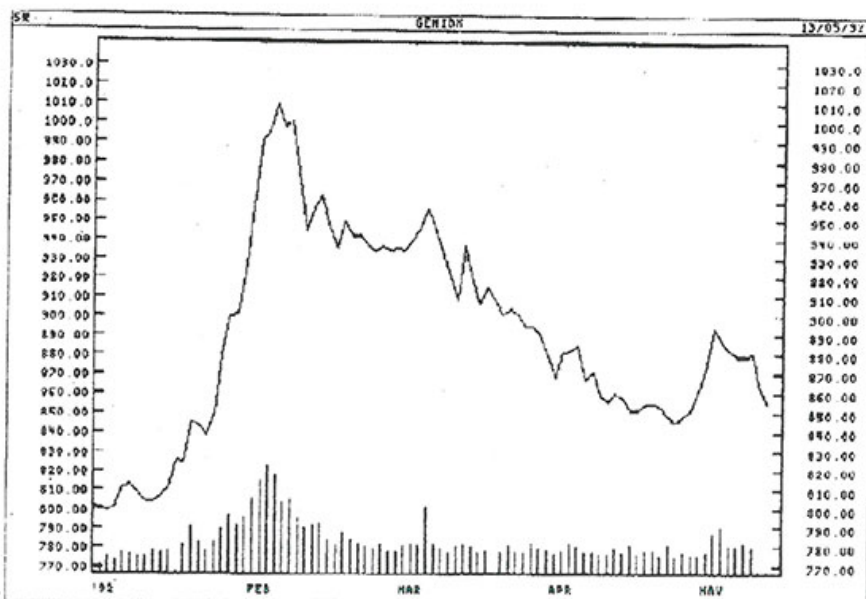
Τέλος, κατά το διάστημα αυτό τα βραχυπρόθεσμα επιτόκια κινήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα λόγω της ρευστότητας που υπάρχει στην αγορά και η οποία αναμένεται να συνεχιστεί στο εγγύς μέλλον. Σημαντικότατο γεγονός αποτελεί επίσης η κατάθεση του φορολογικού νομοσχεδίου η οποία, σε συνδυασμό με τις δημοσιεύσεις των κερδών που παρουσιάζονται ικανοποιητικά όπως άλλωστε και τα μερίσματα, αναμένεται να δώσει ώθηση στην ελληνική κεφαλαιαγορά.

Συνοπτικά, πτωτική πορεία ακολούθησε ο Γενικός Δείκτης στο δεκαπενθήμερο που μας πέρασε παρουσιάζοντας μείωση κατά 4,34% από την Δευτέρα 4/5 (κλείσιμο: 893,44 μονάδες) έως και την Τετάρτη 13/5 (κλείσιμο 854,60 μονάδες).

Περιμένουμε όμως εξισορρόπηση των πτωτικών αυτών τάσεων, η οποία θα προκύψει από την προσέλκυση των επενδυτών στο Χ.Α.Α. αφού η αγορά εξακολουθεί να βρίσκεται σε ελκυστικά επίπεδα τιμών. Έτσι προβλέπεται σταθεροποίηση του δείκτη στις 840-850 μονάδες (επίπεδο στήριξης) με επίπεδο αντίστασης στις 890-900 μονάδες.

Ακόμα βέβαια βρισκόμαστε στην «κόψη του ξυραφιού» με αποτέλεσμα όλα να είναι ρευστά και αβέβαια.

Η Επιμέλεια των κειμένων για μεν το Χρηματιστήριο Αθηνών έγινε από το Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων της NUNTIUS Χρηματιστηριακής (τηλ.: 3624902-5), για δε τα διεθνή νομίσματα από τον αναλυτή της NUNTIUS Α.Ε. κ. Στέλιο Δερουκάκη.



Η Απελευθέρωση του Cabotage στις χώρες μέλη της ΕΟΚ

ΕΜΠΕΡΙΣΤΑΤΩΜΕΝΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στις 6 Μαΐου 1992, η Εθνική Επιτροπή Ναυτιλίας συνέταξε το ακόλουθο υπόμνημα για την Απελευθέρωση των Θαλασσιών ενδομεταφορών (cabotage) των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το οποίο υποβλήθηκε στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη και κοινοποιήθηκε στους Αρχηγούς των πολιτικών κομμάτων της Ελληνικής Βουλής και τους Έλληνες Ευρωβουλευτές:

«Η Εθνική Επιτροπή Ναυτιλίας που συνήλθε κατά την τελευταία έκτακτη συνεδρίασή της, εξέτασε σχέδιο Κοινοτικού Κανονισμού για την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών (Cabotage) των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το εν λόγω σχέδιο προεβλήθη από πρόταση της Πορτογαλικής προεδρίας διαμορφώθηκε ως συμβιβαστικό κείμενο κατόπιν των τροποποιήσεων που του επέφερε το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της 26/27 Μαρτίου. Δεν ενεκρίθη όμως, υπό του Συμβουλίου διότι ορισμένες χώρες μέλη δεν ήταν ακόμη σε θέση να το αποδεχθούν.

Κατά την διεξαχθείσα συζήτηση στην Επιτροπή εξέθεσαν απόψεις επί του σχεδίου Κανονισμού οι βουλευτές, οι εκπρόσωποι των πολιτικών κομμάτων, οι πρόεδροι των ενδιαφερομένων εφοπλιστικών ενώσεων Επιβατηγών πλοίων, Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών επαγγελματιών πλοίων αναψυχής και μικρών ακτοπλοϊκών φορτηγών, ο Γενικός Γραμματέας της Πανελλή-

νίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής. Ομόφωνα υπό απάντων υπήρξε η διαπίστωση ότι για να εγκριθεί από την Ελλάδα οποιοσδήποτε Κοινοτικός Κανονισμός επί του Cabotage θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαραίτητες προϋποθέσεις:

1. Να διασφαλίζεται πλήρως η διατήρηση των συνθηκών Εθνικής Άμυνας και Ασφάλειας όπως αυτές υφίστανται σήμερα που ισχύει το Cabotage.

2. Να προβλέπεται ότι η συγκρότηση των πληρωμάτων για πλοία εκτελούντα πλόες στο Ελληνικό τουλάχιστον Cabotage θα γίνεται από ναυτικούς υπηκόους των χωρών μελών της ΕΟΚ.

3. Να μην επέρχεται εκ της εφαρμογής του Κανονισμού στρέβλωση του ανταγωνισμού και διατάραξη των ανταγωνιστικών συνθηκών σε βάρος των Ελληνικών πλοίων που εκτελούν μεταφορές φορτίων και επιβατών στο Ελληνικό Cabotage.

Από την ανάλυση των επιμέρους διατάξεων του σχεδίου κανονισμού η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ουδεμία των ανωτέρων προϋποθέσεων εκπληρούται. Μοναδική θετική διάταξη είναι η αναστολή της απελευθέρωσης του ελληνικού νησιωτικού cabotage επί 10ετία πλην όμως, η αξία της διατάξεως αυτής αποδυναμώνεται σημαντικά διότι περιορίζεται στα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και στα μικρά πλοία μέχρι 650 κόρων, ενώ εξαιρεί τα Ελληνικά Κρουαζιερόπλοια.

Καθίσταται έτσι σαφές ότι οι άμεσες επιδιώξεις του κανονισμού εν-

τοπίζονται στην εξασφάλιση διευκόλυνσης της εισβολής μεγάλων ευρωπαϊκών αλλά και μη ευρωπαϊκών συμφερόντων στην αγορά του Ελληνικού Θαλάσσιου τουρισμού παραβλέποντας προς τούτο την εφαρμογή θεμελιωδών αρχών της Συνθήκης της ΕΟΚ και ιδιαίτερα εκείνων που αφορούν την ισότητα των ανταγωνιστικών όρων καθώς και την οικονομική και κοινωνική συνοχή και που αποτελούν στοιχεία απαραίτητα για την ανάπτυξη μιας ελεύθερης εσωτερικής αγοράς στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης.

Περισσότερο συγκεκριμένα η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι διατάξεις του κανονισμού που επιτρέπουν την πρόσβαση στο cabotage πλοίων κοινοτικών μεν σημαίων αλλά εγγεγραμμένων στα λεγόμενα «διπλά νηολόγια» ορισμένων Ευρωπαϊκών χωρών χάριν εξασφάλισης ευνοϊκότερων οικονομικών όρων εκμεταλλεύσεως ανατρέπουν τις ανταγωνιστικές συνθήκες μεταξύ των κοινοτικών πλοίων ενώ το αυτό θα προκύψει αν επιτραπεί σε κοινοτικά πλοία επανδρωμένα με χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα βάσει της νομοθεσίας των χωρών τους (flag state) πρόσβαση στο Ελληνικό Cabotage που σήμερα εξυπηρετούν πλοία επανδρωμένα βάσει των Ελληνικών Νόμων περί Συνθέσεως Πληρωμάτων από Έλληνες ναυτικούς αμοιβόμενους με τις αποδοχές των Ελληνικών Συλλογικών Συμβάσεων. Διατάραξη των ανταγωνιστικών συνθηκών επέρχεται επίσης και εκ του γεγο-



SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

νότος ότι το σχέδιο κανονισμού δεν προνοεί για την κατάργηση των παρεχομένων από άλλες κοινοτικές χώρες οικονομικών ενισχύσεων στην ναυτιλία και από την ύπαρξη σε γειτονικές μας μάλιστα κοινοτικές χώρες στόλων κρατικής ιδιοκτησίας απολαμβάνοντων σειρά πλεονεκτημάτων τα οποία δεν διαθέτει η ιδιωτικής ιδιοκτησίας ακτοπλοούσα Ελληνική Ναυτιλία. Τα μειονεκτήματα αυτά θα έχουν άμεση δυσμενή επίπτωση στα επιβατηγά πλοία κρουαζιερών οι υπηρεσίες των οποίων όπως τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως φαίνεται θα απελευθερωθούν μετά διετία ενώ για τα λοιπά ακτοπλοϊκά θα αναφανούν μετά δεκαετία. Για τα δρομολογημένα μάλιστα ακτοπλοϊκά επιβατηγά θα προκύψουν τότε και πρόσθετες δυσχέρειες αφού το σχέδιο κανονισμού προβλέπει την εφαρμογή των λεγόμενων Συμβολαίων Δημόσιας Υπηρεσίας. Πρόκειται περί ενός θεσμού άγνωστης μεθοδεύσεως που θα υποκαταστήσει τις παρ' ημίν άδειες σκοπιμότητας και ενδεχομένως την Ελληνική Νομοθεσία που σήμερα ρυθμίζουν κατά τρόπο ορθολογικό την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, και εξυπηρετούν τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, υπό καθεστώς ελεύθερου μεν αλλά όχι ανεξέλεγκτου και αθέμιτου ανταγωνισμού η ύπαρξη του οποίου πλήττει τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και αποτρέπει επενδύσεις μακρόχρονης διάρκειας απολύτως απαραίτητες για την βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Εκ των ως άνω είναι προφανές ότι η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού ανατρέπει την ισότητα των όρων ανταγωνισμού αμέσως

μεν για τα κρουαζιερόπλοια και σε μεταγενέστερη φάση για τα λοιπά μη εκπληρούμενης, έτσι της μιας εκ των προϋποθέσεων που τέθηκαν ανωτέρω για την αποδοχή του κανονισμού. Η κατάσταση μάλιστα για τα Ελληνικά πλοία θα γίνει ακόμη χειρότερη εκ της διδόμενης από τον κανονισμό έννοιας του κοινοτικού πλοιοκτήτη η οποία θα επιτρέψει την είσοδο στο Ελληνικό Cabotage και πλοίων νηολογημένων στο υπό εξέταση κοινοτικό νηολόγιο, το γνωστό EUROS δεν θα αποκλείει δικαίωμα εισόδου στο κοινοτικό Cabotage και πλοίων υπό εξωκοινοτικές σημαίες. Κινδυνεύουμε δηλαδή να δούμε το Cabotage μας εξυπηρετούμενο από πλοία σημαίων ευκολίας. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πιστεύει ότι η απελευθέρωση του Cabotage δεν μπορεί όπως έχουν εξελιχθεί τα πράγματα να συνδεθεί σήμερα τουλάχιστον με το EUROS και ότι θα ήτο ορθότερον να προηγηθεί η ίδρυση του EUROS ως μέσου εξισσοροπούντος τις ανταγωνιστικές συνθήκες μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών και να επακολουθήσει η απελευθέρωση του Cabotage όταν πλέον θα έχουν εκλείψει οι υφιστάμενες ανισότητες.

Η εφαρμογή του σχεδίου κανονισμού θα έχει εξάλλου άμεσες και σοβαρές επιπτώσεις στην εργασία των Ελλήνων ναυτικών.

Η εντός διετίας προβλεπόμενη απελευθέρωση των κρουαζιερόπλοίων στα οποία απασχολείται μεγάλος αριθμός Ελλήνων ναυτικών πολλαπλών ειδικοτήτων σε συνδυασμό με την πρόβλεψη ότι τα εισερχόμενα στο Ελληνικό Cabotage πλοία της κατηγορίας αυτής θα είναι επανδρωμένα με τη νομοθεσία

της σημαίας τους, θα επιφέρει πλήρη ανατροπή των συνθηκών εργασίας των πλοίων τούτων και θα προωθήσει την χρησιμοποίηση στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο εξωκοινοτικών φθηνών πληρωμάτων είτε μέσω τροποποίησης της ισχύουσας Ελληνικής Νομοθεσίας προκειμένου να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας των αντίστοιχων Ελληνικών πλοίων, είτε μέσω αλλαγής της σημαίας των πλοίων τούτων δι' άλλης κοινοτικής σημαίας επιτρεπούσης οικονομικότερους εργασιακούς όρους και ελευθερία χρησιμοποίησης εξωκοινοτικών πληρωμάτων. Η διαφοροποιημένη μάλιστα έννοια του πληρώματος στις διάφορες κοινοτικές χώρες αποστερεί την ιδιότητα του ναυτικού σε ορισμένες κατηγορίες εργαζομένων όπως οι θαλαμηπόλοι, λογιστές, μάγειροι που αποτελούν τον κορμό του πληρώματος των επιβατηγών και που μη αναγνωριζόμενες από ορισμένες χώρες -μέλη ως πλήρωμα έχουν αντικατασταθεί από χαμηλόμισθους εξωκοινοτικούς. Αν η ίδια πρακτική επεκταθεί εξ ανάγκης στα Ελληνικά επιβατηγά πλοία για λόγους στηρίξεως της ανταγωνιστικότητάς τους οι κατηγορίες αυτές των ναυτικών θα ευρεθούν αυτόματα εκτός εργασίας. Η αναγνώριση τέλος δικαιώματος προσλήψεως εξωκοινοτικών κατωτέρων πληρωμάτων κατά 50% στο νησιωτικό Cabotage στα λοιπά πλην των δρομολογημένων επιβατηγών πλοία είναι πρόσθετος παράγων αποστερήσεως της εργασίας σε αντίστοιχο αριθμό Ελλήνων κατωτέρων πληρωμάτων που θα παραχωρήσουν τις θέσεις τους σε εξωκοινοτικά πληρώματα.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι ο κανο-

International

TAGAROPULOS, 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

νισμός του Cabotage δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως μέσο αποστερήσεως της εργασίας Ελλήνων ναυτικών και ότι αν εφαρμοσθεί υπό την σημερινή του μορφή θα προκαλέσει ευρείας εκτάσεως ανεργία στους Έλληνες ακτοπλόους ναυτικούς, υπολογιζόμενους σε 12.000. Υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης της ΕΟΚ (οι οποίες διατηρούνται αυτούσιες και στην υπό κύρωση συμφωνία Μάαστριχτ) οι προκαλούμενες επιπτώσεις στην απασχόληση Κοινοτικοί Κανονισμοί επί των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των θαλασσίων μεταφορών πρέπει να εγκρίνονται από το Συμβούλιο Υπουργών με ομοφωνία (άρθρο 84 (2) και 75 (3) της Συνθήκης).

Όλοι οι πρόεδροι των μετεχουσών στην Επιτροπή Εφοπλιστικών Ενώσεων ετάχθησαν με την άποψη ότι στα έχοντα πρόσβαση στο Ελληνικό Cabotage πλοία θα πρέπει να εργάζονται μόνο Έλληνες και κατ' επέκταση Κοινοτικοί ναυτικοί.

Με την ίδια άποψη ετάχθησαν οι βουλευτές και εκπρόσωποι των κομμάτων και αυτή τελικά υπήρξε η ομόφωνη θέση της Επιτροπής.

Η Επιτροπή τέλος εξέτασε τις επιπτώσεις που θα επιφέρει η εφαρμογή του Κανονισμού στην Εθνική μας Άμυνα. Διαβλέπει δε ότι η σταδιακή και εντός δεκαετίας απελευθέρωση του Ελληνικού Cabotage θα επιφέρει τη βαθμιαία συρρίκνωση του υπό Ελληνική Σημαία στόλου που απασχολείται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές με αντίστοιχη μείωση των Ελλήνων ακτοπλόων ναυτικών. Ετσι αποδυναμώνονται σταδιακά τα μέσα εξυπηρέτησεως των εθνικών στρατηγικών μεταφορών ιδιαίτερα αναγκαίων για την στήριξη και προάσπιση των Ελληνικών νησιών, ενώ περιορίζονται σημαντικά οι δυνατότητες καλύψεως των αναγκών του πολεμικού μας ναυτικού σε εφεδρικό έμψυχο υλικό.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι υπό τη σημερινή επικρατούσα πολιτική

ρευστότητα της περιοχής των Βαλκανίων, τις απειλές γειτόνων μας κατά των Ελληνικών νησιών και πριν την τελική και ολοκληρωμένη ένταξη της Ελλάδας στην Δυτικο-Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς καμμία αλλαγή στο καταστατικό της θα ήτο λάθος να αποδεχθεί η Ελλάδα Κανονισμό όπως ο ήδη προτεινόμενος που αφήνει ακάλυπτες τις εθνικές αμυντικές ανάγκες.

Παρατηρεί δε με πικρία ότι ενώ το σχέδιο Κανονισμού περιέλαβε κατά το στάδιο της επεξεργασίας του διατάξεις ικανοποιούσες αιτήματα εξαιρέσεων άλλων εταιρών καθιστώντα ουσιαστικά ανώδυνη την απελευθέρωση του ιδιόκτητου Cabotage ασημαντής για την οικονομία τους σημασίας στην Ελλάδα την μόνη χώρα της Κοινότητας με Cabotage, παίζοντα ζωτικό ρόλο στην Οικονομία της και την Άμυνά της δεν παρέχει άλλο ει μη μια χρονική παράταση για κάποιες κατηγορίες πλοίων στις οποίες σήμερα τουλάχιστον δεν υπάρχει άμεσο Κοινοτικό ενδιαφέρον. Στόχος επομένως του Κανονισμού δεν είναι η αποκατάσταση της ελευθερίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές των χωρών - μελών, αλλά η εκμετάλλευση του Ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού κατά τρόπον άνισο και δυσμενή για τις Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που θα αποβεί σε βάρος της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και γενικότερα σε βάρος της Εθνικής μας Άμυνας και της Εθνικής μας Οικονομίας. Έναντι δε των απωλειών αυτών δεν διαφαίνεται καμμία ουσιαστική ωφέλεια της χώρας μας από την εφαρμογή του Κανονισμού αυτού.

Η Επιτροπή ως εκ τούτου σας προτείνει, κ. Υπουργέ, να μη συγκατατεθείτε στην έγκριση του προτεινόμενου σχεδίου και να επιδιώξετε την τροποποίησή του κατά τρόπον πληρούντα απολύτως και τις τρεις προεκτεθείσες προϋποθέσεις άλλως να χρησιμοποιήσετε όλα τα μέσα που σας παρέχει η Συνθήκη και που επιβάλλει η προάσπιση των Εθνικών μας Συμφερόντων

για να αποτρέψετε την θέσπιση από την Κοινότητα ενός Κανονισμού ιδιαίτερα ζημιογόνου για τη χώρα.

Το Υπόμνημα υπογράφουν κατ' αλφαβητική σειρά, τα μέλη της Εθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας κ.κ.:

Βερνίκος Γιώργος, πρόεδρος Ενώσεως Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού.

Βουγιουκλάκης Ηλίας, βουλευτής Ν.Δ.

Γαλανός Νικολ, βουλευτής Συνασπισμού.

Ζενζεφύλλης Μ., γενικός γραμματέας Π.Ν.Ο.

Καλαπόδης Δημ., πρόεδρος Πανελληνίου Συνδέσμου Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων.

Κούτσης Βασ., πρόεδρος Εθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας - πρόεδρος Ο.Λ.Π.

Λαδογιάννης Κων/νος, γεν. γραμμ. Πανελληνίας Ένωσης Ακτοπλοϊκών Φορτηγών.

Μαρκογιάννης Γιώργος, γενικός διευθυντής ΙΝΜΕΡ.

Νικολάρας Αντ., νομικός σύμβουλος Ε.Π.Ε.Σ.Τ.

Ντεντιδάκης Αντ., βουλευτής ΠΑΣΟΚ.

Παπαγεωργίου Τριαντ., γενικός διευθυντής ΕΕΠΑΕΠ.

Παπαδόπουλος Βασίλης, βουλευτής ΠΑΣΟΚ.

Πλυτζανόπουλος Σπ., εκπρόσωπος Ένωσις Ρυμουλκών Ναυαγωσωστικών.

Πολυχρονόπουλος Ιω., πρόεδρος Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά.

Ποταμιάνος Ανδρέας, πρόεδρος Ε.Ε.Ε.Π.

Σαϊτης Εμμ., εκπρόσωπος Ν.Δ.

Σιγάλας Μηνάς, τ. πρόεδρος ΕΕΠΑΕΠ.

Σουλιώτης Δημ., εκπρόσωπος Συνασπισμού.

Σταματούπουλος Αθ., πρόεδρος ΠΕΜΕΝ.

Στρατήγης Στρ., εκπρόσωπος ΔΗ.Α.ΝΑ.

Τσαγκάρης Παρ., πρόεδρος Ένωσης Πορθμείων.

Χατζηαντωνίου Κων., πρόεδρος ΕΕΠΑΕΠ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

**Marine Spares
and
Equipment**

**Provisions
and
Bonded Stores**

**Deck, Engine
and
Cabin Stores**

**Prompt Supply
at all
European Ports**



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

IMPORT · GENERAL SHIPSUPPLIERS · EXPORT

Rosenheimer Str. 11, P.O. Box 150549, 2800 Bremen 1 — Tel. Off.: (0421) 381006 (4 Lines) 381090
Tlx: 245163 KARA D, Fax: (0421) 381009, 3965091 — Tel. A.O.H.: (0421) 343566-3498612-78473

Piraeus Office:

17-19, Akti Miaouli (Tanpi Bldg.), Piraeus 185 35
Tel.: 4110047, 4132986, Fax: 4138307, Tlx: 240056

KARPA TRADING GMBH

★ **TAX FREE CARS**

★ **EXPRESS DELIVERY OF PARTS & ACCESSORIES**

★ **IMPORTS - EXPORTS**



**FOR PROMPT SERVICE CONTACT US:
OR OUR PIRAEUS OFFICE**

Rosenheimer Str. 11, D-2800 Bremen 1
Tel.: (0421) 3966469
Fax: (0421) 3965091

Δύο καίριες επισημάνσεις της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών πλοίων

Με αφορμή την επιβολή του «Τέλους Αεροδρομίων» σε όλους τους επιβάτες που ταξιδεύουν στη χώρα μας, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων απέστειλε στις 15 Μαΐου, στον Υπουργό Οικονομικών κ. Γιαν. Παλαιοκρασσά την ακόλουθη διαμαρτυρία:

«Κύριε Υπουργέ,

Σας γνωρίζουμε ότι και ο κλάδος μας — σημαντικός φορέας του τουριστικού κυκλώματος — συντάσσεται απόλυτα με τις εκφρασθείσες απόψεις και εύλογες διαμαρτυρίες των λοιπών τουριστικών φορέων για την αιφνίδια, άκαιρη και εις υπερβολικό ύψος επιβολή του εν θέματι τέλους.

Τυχόν επιμονή εις την επιβολή του εν λόγω τέλους αυτή την περίοδο και εις το προβλεπόμενο μάλιστα ύψος εκτός των βλαπτικών επιδράσεων στον τουρισμό της χώρας μας (μείωση ανταγωνιστικότητας κλπ.) θα δημιουργήσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα στις επιχειρήσεις του κλάδου των κρουαζιεροπλοίων (χειμαζομένων ακόμα από τις συνέπειες της πρόσφατης κρίσης του Κόλπου) γνωστού όντως ότι στο πακέτο της κρουαζιέρας (συμπεφωνημένου ήδη εδώ και αρκετούς μήνες), περιλαμβάνονται και αεροπορικές μετακινήσεις — λαμβανομένου βέβαια υπόψη ότι η νέα αιφνίδια και τόσο υπερβολική επιβάρυνση δεν είναι δυνατόν να αναζητηθεί από τον επιβάτη.

Όπως επανειλημμένα έχει τονισθεί η οποιαδήποτε επιβάρυνση του τουριστικού πακέτου θα πρέπει να αποφασίζεται — από κοινού και σε συνεργασία με τους τουριστικούς φορείς — και να εξαγγέλεται έγκαιρα και σε χρόνο που να επιτρέπει την σχετική προσαρμογή της τιμής του «πακέτου».

Όσον αφορά το ύψος του προτεινόμενου τέλους κρίνουμε σκόπιμο να σας υπενθυμίζουμε ότι στην Γαλλία δεν υπερβαίνει τις 520 δρχ., στην Γερμανία τις 750 δρχ. και στην Ιταλία το τέλος αυτό περιορίζεται μόνο για εσωτερικά δρομολόγια.

Κατόπιν των ανωτέρω παρακαλούμε κ. Υπουργέ, όπως εφόσον η απόφαση της κυβερνήσεως για την επιβολή του εν λόγω τέλους παραμείνει τυχόν αμετακίνητος τουλάχιστον θα πρέπει να περιορισθεί το ύψος του σε λογικά επίπεδα (όπως τα προαναφερθέντα ευρωπαϊκά) και να ανασταλεί — οπωσδήποτε — η εφαρμογή του για την τρέχουσα τουριστική περίοδο.

Εξάλλου, με υπόμνημα της ΕΕΕΠ που υποβλήθηκε στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας κ. Στέφανο Μάνο στις 13 Μαΐου 1992, αιτείται η ένταξη των επενδύσεων της επιβατηγού Ναυτιλίας σε Κοινοτικό Πρόγραμμα.

Στο δίκαιο αίτημα της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων που υπογράφουν οι κ.κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, πρόεδρος και Γερασ. Στρίντζης, γεν. γραμματέας, επισημαίνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Στα πλαίσια του Αναπτυξιακού Νόμου 1262/82 πολλά μέλη της Εννώσεώς μας είχαν υποβάλλει αιτήσεις υπαγωγής επενδύσεών των, που αφορούσαν την ναυπήγηση, την μετασκευή ή την εκτεταμένη επισκευή επιβατηγών πλοίων όλων των κατηγοριών.

Η αρμόδια όμως υπηρεσία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (κεντρική και περιφερειακές) από τον Σεπτέμβριο του 1989, στην πραγματικότητα, δεν εφήρμοζε τον ισχύοντα Νόμο 1262/82 και δεν εξήταζε ούτε προωθούσε τις υποβληθείσες αιτήσεις.

Εν συνεχεία με την έκδοση του νέου Αναπτυξιακού Νόμου 1892/90 ουσιαστικά εξαιρέθηκαν από τις κρατικές ενισχύσεις οι ναυτιλιακές επενδύσεις.

Στο πλαίσιο της παραγράφου 4 του άρθρου 23 του Ν. 1892/90 με απαράδεκτη καθυστέρηση (πλέον του έτους) εκδόθηκε η υπ' αριθ. 30512/9.8.91 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας, με την οποία ρυθμίστηκαν δήθεν τα θέματα των Ναυτιλιακών Επενδύσεων.

Όμως στην ουσία δεν ρυθμίστηκαν αυτά, αφού με την ως άνω απόφαση προβλέπονται ενισχύσεις μόνον στα Ναυπηγεία και όχι στους εφοπλιστές.

Η συνήθως τακτική των Ελλήνων Εφοπλιστών είναι να γίνονται οι μετασκευές και επισκευές των πλοίων με αυτεπιστασία και όχι στα Ναυπηγεία όπου το κόστος είναι σχεδόν διπλάσιο.

Με βάση τα παραπάνω και το ότι τα ποσά που διατέθηκαν από το 1989 μέχρι σήμερα, για τις ναυτιλιακές επενδύσεις, από τον κρατικό προϋπολογισμό είναι ασήμαντα έως ανύπαρκτα, καταλήξαμε στο αποτέλεσμα να μη τύχει κρατικής ενισχύσεως σχεδόν καμία «Ναυτιλιακή Επένδυση» γεγονός το οποίο οδήγησε σε οικονομικό αδιέξοδο πολλά από τα μέλη μας και είχε οπωσδήποτε δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας μας.

Η μέχρι σήμερα τακτική του Υπουργείου ήταν μόνο υποσχέσεις για βελτίωση της καταστάσεως, χωρίς κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα, αφού όλες οι αιτήσεις για επενδύσεις που υποβλήθηκαν στα πλαίσια του Ν. 1262/82 απορρίφθηκαν παρ' ότι ήταν βιώσιμες λόγω μη υπάρξεως κονδυλίων στον προϋπολογισμό.

Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας δεν εκμεταλλεύθηκε όπως έπρεπε μέχρι σήμερα τα σχετικά προγράμματα της Ε.Ο.Κ. που αναφέρονται στα πλαίσια στήριξης για την Ελλάδα, με αποτέλεσμα να μην έχουμε καμία κρατική ενίσχυση και έτσι ένας βασικός τομέας της Οικονομίας μας, όχι μόνο δεν γίνεται ανταγωνιστικός, σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά οδηγείται σε μαρασμό.

Επισημαίνουμε, κ. Υπουργέ, την εξαιρετική σημασία της «θαλάσσιας γέφυρας» που συνδέει την χώρα μας με τις λοιπές χώρες της Ευρώπης, την οποία εξυπηρετούν τα επιβατηγά και τουριστικά μας πλοία, όπως αναμφισβήτητα πλέον προκύπτει, ύστερα από τα τεράστια προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στα Βόρεια σύνορά μας.

Crew wage claims in Louisiana

PRACTICAL CONSIDERATIONS AND SUGGESTIONS

Το δικηγορικό γραφείο της Νέας Ορλεάνης Terri-berry, Carroll & Yancey, απέστειλε πρόσφατα στην «New Orleans Steamship Association» την ακόλου-θη εμπεριστατωμένη ανάλυση για την αντιμετώπι-ση απαιτήσεων του πληρώματος πλοίων που προ-σεγγίζουν σε λιμάνια της Νέας Ορλεάνης.

Επειδή το θέμα ενδιαφέρει άμεσα τους διαχειρι-στές πλοίων δημοσιεύουμε εν συνέχεια το πλήρες κείμενο με τις απόψεις των Αμερικανών δικηγόρων:

Since 1983 non-U.S. crew wage claims have incre-ased significantly, and pursuant to your request we are providing this outline of some of the practical con-siderations which are involved. A detailed legal analy-sis of the numerous issues which can arise in crew wage litigation is beyond the scope of this review, but if any of your members has any specific inquiry a-bout a particular legal issue, we will attempt to elabo-rate.

Crew wage claims generally arise under two federal wage statutes, the penalties for non-payment of ear-ned wages are severe and the defenses are few.

There are several scenarios which give rise to the principal volume of crew wage litigation. These in-clude: the «double bookeeping» scheme; differen-cies between individual employment contract terms and union agreements such as with the ITF; disputes involving bilateral agreements between ship owning and crewing nations where they differ from the terms of individual employment contracts; delinquent or non-payment of allotments; disputes resulting when employment contracts are signed in blank; disputes i-nvolving ove-time provisions; etc. Each of these ty-pes of cases will present different problems.

The practicalities. The majority of crew wage claims are handled by Baton Rouge based attorney Ri-chard Dodson. While we cannot cite percentages, many of the cases are brought to counsel's attention through ITF referrals, some through direct communi-cation from crew claimants to counsel, and others by referrals from local seaman's churches, port cha-plains, and by local union (ITF) representatives who visit arriving vessels. It is difficult to say with any de-gree of specificity whether the original contact is mo-re often precipitated by a crew member with an alle-ged grievance or whether claims are asserted after

church / union representatives make inquiries of the crew during routine on board visits. In either event, a-fter a greivance is received an investigation ensues (often time without the knowledge of the master) and a decision is made whether to institute proceedings.

Where the cases are filed — Federal or State juris-diction. It has been our experience that if a definite v-iolation of federal law has occured involving some of the more egregious practices such as «double book-keeping» or actual non-payment of agreed upon wages/ allotments, cases will, more likely, be filed in federal court. In some of the more questionable sce-narios where, let's say, the duration of the non-payment has been rather short, or where the ponten-tial crew plaintiffs were discharged prior to the vessel arriving in New Orleans or where the crew simply is dissatisfied with working conditions and desires re-patriation, or where there may be some other exten-uating circumstances, the cases are filed in state court. While in state court cases the crew gives up many of the benefits of the federal wage statute, claims for breach of contract (with jurisdiction obtained through state court non-resident attachment of the vessel) can be equally detrimental to an owner. The principal reason for the jurisdictional consideration is, very simply, the significance of the release bond. In cases involving a clear violation of federal law, the crew's attorney is relatively confident that a significant bond will be set in the federal forum. However, where the potential violation does not fit squarely within the fe-deral statute or is not particularly egregious and / or if there are other extenuating circumstances, crew plaintiffs will more likely have a signifivant bond set in the state court system.

Part of this is due to the fact that the crew's attorney can petition the state court to set the bond almost contemporaneously with obtaining the court's order for the attachment. The «absent» ship owners defen-dant is represented at the bond hearing by court ap-pointed counsel (who often times is unfamiliar with wage claims) and with the result that, in many cases, exorbitant release bonds are fixed before the ship is actually attached. This is so even though crew counsel knows that, eventually, he will in most cases be dea-ling with one of two New Orleans firms after the atta-

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

chment is perfected. Owner's preferred counsel is then at a significant disadvantage in attempting to persuade the state court to reduce the bond once it has been set. The problem is compounded by the timing of the arrest / attachment as crew counsel is very familiar with the additional pressure which arise when a vessel is seized after she is fully loaded and scheduled to depart our jurisdiction. Agents, pilots and cargo facilities readily give out information on a ship's location and schedule. Opposing counsel is also aware that these matters are generally not of a P & I nature and that many owners are ill-prepared to post significant cash security or arrange commercial ship release bonds to fully litigate the case.

The significance of the Bond. If there is one consideration which places owners at a significant disadvantage in a crew wage dispute it is the bond. Whether a high bond is set in the federal system in the case of a clear violation of federal law, or whether an exorbitant bond is set in the state court system where owners are, essentially, unrepresented when it is fixed by the court, an owner is faced with two alternatives; post significant cash / commercial security or deal with and settle the crew claims promptly. Particularly in cases where owners may have valid defenses to the crew claimants, neither alternative is pleasant and delays are inevitable.

What can owners do to minimize the impact of crew wage claims? There is not much that can be done to minimize the adverse effect of the «double bookkeeping» cases, that practice simply should not asserting various defenses in ongoing litigation involving several «double bookkeeping» cases, that practice simply should not be condoned when trading in the U.S. In other less egregious cases, and while we cannot anticipate all scenarios, the single most important suggestion we can make is that the master obtain from each crew member, in writing, what portion of accrued unpaid wages each crew member desires to receive whenever the vessel calls at a U.S. port. The federal statute provides that a seaman is entitled to receive... on demand, one-half of the balance of wages earned and unpaid at each port at which the vessel loads or delivers cargo during the voyage. If a master does not comply with this subsection, the seaman is considered released from the employment agreement. He is then entitled to payment of all wages earned. Section F of the statute reads, in part, «at the end of the voyage, (or upon discharge) the master shall pay each seaman the balance of wages due to the seaman». The double wage penalty provision is applicable to Section F violations, but as practical matters it involves violations of Section E, non-payment of 50% on demand as failure to comply with the pro-

visions of that subsection gives rise to «release from the agreement» under Section F. In most of the cases in which we have been involved, there is then a dispute between the crew plaintiffs and the master regarding the issue of «demand». The crew will execute affidavits, testify and otherwise unite in a position that demands for wages had been made prior to arrival at various U.S. ports and that such demands were not met. Without written evidence these disputes are generally difficult to resolve on an expedited basis and we face the «swearing contest» situation. By requiring each crew member to designate how much of earned but unpaid wages (up to 50%) the crew member desires to receive at each port, then upon payment and receipt for that amount, the payment on demand provision of Section E should be met. While this suggestion will not necessarily resolve issues of delinquent or non-payment of allotments, union contract problems or legitimate overtime disputes, it should go a long way in minimizing the significant adverse consequences which can arise under the federal wage penalty provisions.

Another suggestion we have, particularly when the crew is Filipino, is to choose the manning agent with care. We have had cases where manning agents have been delinquent in paying allotments, have paid less than the owners believed was being paid and in one case no allotment were paid for six months. Needless to say, the latter case was very difficult to resolve. Another suggestion in cases where there has, in fact, been a clear violation of the federal law, is for owners to promptly pay the balance of earned but unpaid wages, including disputed amounts, to stop the running of the double wage penalty provision. There is a split of authority as to whether this actually tolls the running of the penalty but the more persuasive cases indicate it does.

Owners should be aware that Mr. Dodson and the ITF have law firms and contacts in the Philippines and the Filipino crews are not hesitant to contact these representatives to assert complaints. Owners should not attempt to «rescind» a settlement with the crew or attempt to recover any wages paid under a settlement agreement. Local counsel advises the crew who to contact in Manila if such an attempted breach occurs and litigation in the U.S., can then be reopened.

Local counsel also uses several other avenues to put pressure on owners. He will learn of conditions on board which could be brought to the attention of the local Coast Guard if potential regulatory, safety or sanitary violations could be involved and use this to allege the vessel is unseaworthy giving rise to a breach of the employment contract.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

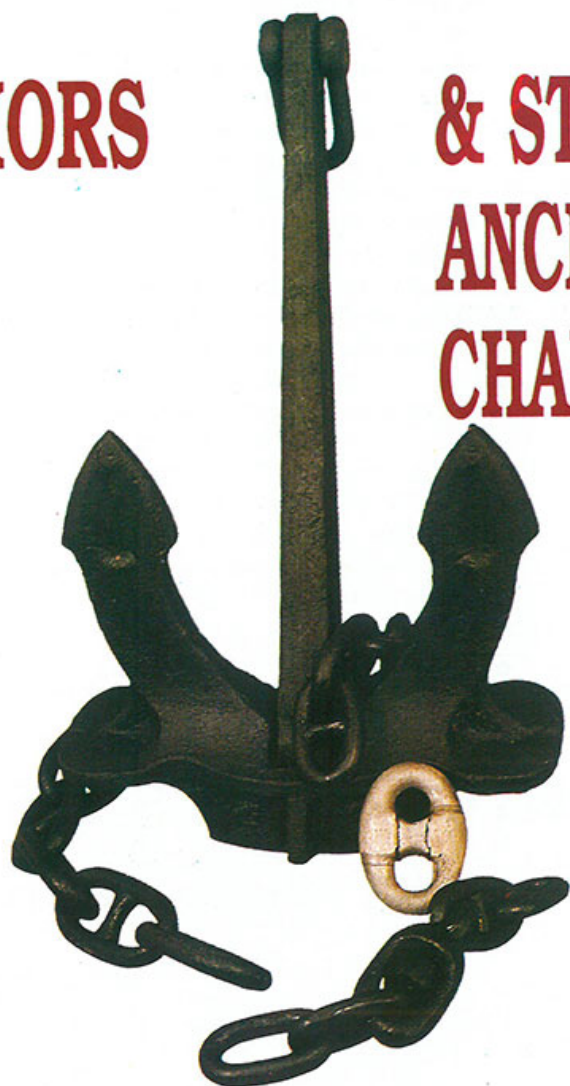
CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΣΑΟΥΔΙΚΗΣ ΑΡΑΒΙΑΣ**Η Εθνική ναυτιλιακή εταιρία NSCSA**

Η Σαουδική Αραβία διαθέτει σήμερα 309 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.321.464 τόν. γκρός ή 1.999.497 τόν. d.w. Τη κύρια δύναμή της αποτελεί αφενός μεν ο στόλος των 50 δεξαμενοπλοίων που συμποσούνται σε 550 και πλέον χιλιάδες τόννους γκρός και κατά δεύτερο λόγο ο στόλος των 20 και πλέον ρο-ρο και κοντέϊνερς που συμποσούνται σε 250 περίπου χιλιάδες τόννους γκρός.

Μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών της εξέχουσα θέση κατέχει η Εθνική Ναυτιλιακή Εταιρία National Shipping Company of Saudi Arabia (NSCSA) της οποίας η ανοδική πορεία περιγράφεται στη συνέχεια.

Με επενδυτικά σχέδια της τάξεως των τριών δισεκ. ριάλ για τα πέντε προεχρή έτη η Εθνική Ναυτιλιακή Εταιρία της Σαουδικής Αραβίας εξακολουθεί να αναπτύσσεται σε γοργό ρυθμό. Τα σχέδια αυτά περιέχουν τις τρεις ακόλουθες βασικές αποφάσεις: α) Επέκταση του στόλου της θυγατρικής Chemical Carriers κατά δύο ή τρία πλοία επιπλέον των 11 που διαθέτει σήμερα η εταιρία, β) παραγγελία πέντε πετρελαιοφόρων των 280.000 τόν. d.w. έκαστο, για προσθήκη στον στόλο της πετρελαιοπαραγωγικής εταιρίας Αράμκο και γ) ενδεχόμενη δημιουργία ενός στόλου υγραεριοφόρων (φυσικού αερίου και προϊόντων) τα οποία θα ναυλωθούν στη Samaras που είναι η εμπορική εταιρία της χώρας για τα

προϊόντα πετρελαίου.

Στο διάστημα του 1991 η NSCSA υπερδιπλασίασε τον κύκλο εργασιών της από 448 σε 905 εκατ. ριάλ, ενώ τα έξοδα εκμεταλλεύσεως αυξήθηκαν μόλις από 439 σε 457 εκατ. ριάλ. Το καθαρό κέρδος εκμεταλλεύσεως αυξήθηκε από 8,7 σε 448 εκατ. ριάλ, παρουσιάζοντας ένα άλμα στο τρίτο τρίμηνο του έτους (από 5 σε 326 εκατομ. ριάλ) για το οποίο δεν δόθηκαν λεπτομερείς εξηγήσεις.

Το 1990 τα καθαρά κέρδη της εταιρίας ανήλθαν σε 48 εκατ. ριάλ συνεχίζοντας την από του 1987 κερδοφόρο διαχείριση, προ της οποίας είχε υποφέρει από συνεχείς ετήσιες ζημιές. Η παρούσα επιτυχής εκμετάλλευση αποτελεί μια καλή βάση για την επεκτατική πολιτική η οποία θα μεταμορφώσει την NSCSA από μια εταιρία απασχολούμενη αποκλειστικά στο πεδίο των τάνκερς και των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων.

Η NSCSA ιδρύθηκε το 1979 από την Σαουδαραβική κυβέρνηση και άλλους επενδυτές, στην οποία σήμερα το κράτος κατέχει το 29% των κεφαλαίων. Το 1981 απέκτησε δύο ρο-ρο των 1250 TEU, ναυπηγήσεως του 1977, το Saudi Makkah, 22.735 τόν. d.w. και το Saudi Riyadh, 22.853 τόν. d.w., τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στις μεταφορές μεταξύ ΗΠΑ και Κόλπου. Το 1983 αύξησε τα κεφάλαιά της από 500 εκατομ. σε δύο δισεκ. ριάλ και παρήγγειλε τέσσερα νέα

ρο-ρο των 2.050 TEU στη Σουηδία, τα οποία διατέθηκαν στη γραμμή ΗΠΑ- Μέσης Ανατολής. Το 1988 τα πλοία αυτά ύστερα από μετασκευή αύξησαν τη χωρητικότητά τους σε 2.106 TEU.

Ο συνδυασμός των κοντέϊνερς και των ρο-ρο, έκανε την NSCSA αφενός μεν να προγραμματίσει την επέκτασή της στις συνδυασμένες μεταφορές εμποροκιβωτίων και κυλιόμενων φορτίων και αφετέρου να αντιμετωπίσει την ανάγκη αναλήψεως ενεργότερου ρόλου σε περιστάσεις ενόπλων συρράξεων, πράγμα που σύντομα επαληθεύτηκε στον πόλεμο του Κόλπου το 1990-91.

Το 1984 η εταιρία παρήγγειλε ένα πλοίο χημικών προϊόντων 42.825 τόν. d.w. και το 1986 ένα δεύτερο στην Κορέα των 41.148 τόν. d.w. ειδικά για μεταφορά Σαουδαραβικής μεθανόλης. Τα πλοία αυτά τέθηκαν στην υπηρεσία μισθωτής επιχειρήσεως της NSCSA με την εταιρία UASC (United Arab Shipping Company). Αυτό ήταν το πρώτο βήμα προς τις μικτές επιχειρήσεις που επεκτάθηκαν και στον τομέα του πετρελαίου.

Ηδη από το 1985 η εταιρία επέξτεινε τις υπηρεσίες ρο-ρο σε λιμένες της Άπω Ανατολής, γεγονός που δημιούργησε την ανάγκη περισσότερων πλοίων. Υπέγραψε συμβόλαιο χρονοναυλώσεως, με οψιόν αγοράς, δύο πλοίων ρο-ρο των 2165 TEU (38.000 τόν. d.w.) της Merzarrio και στις αρχές του

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

1991 τα αγόρασε αντί 160 εκατ. ριάλ. Το 1989 και 1990 μεταπήδησε από τη ναύλωση κοντέινερς στην απόκτηση δικών της πλοίων - κοντέινερ και ναυπήγησε δύο τέτοια πλοία, ένα των 6.776 TEU και ένα των 7000 TEU, σε ναυπηγεία της Ν. Κορέας και της Φορμόζας. Σήμερα καλύπτει το 60% των αναγκών της σε κοντέινερς και σκοπεύει να το φθάσει στο 80%. Είναι βέβαιο πως η εταιρία επωφελήθηκε από την τάση της κυβερνήσεως για την προτίμηση των υπό εθνική σημαία πλοίων. Ωστόσο δηλώνει πως είναι αντίθετη με την προστατευτική αυτή πολιτική την οποία θεωρεί αντίθετη με την αρχή του ελεύθερου συναγωνισμού.

Το 1989 εγκαίνιασε γραμμή ρο-ρο στη Β. Ευρώπη. Όταν το Ιράκ εισέβαλε στο Κουβέϊτ στις 2 Αυγούστου 1990, τα πλοία της NSCSA τέθηκαν στην υπηρεσία της πολεμικής μηχανής. Πρίν, κατά

και μετά την επιχείρηση «Θύελλα της Ερήμου» έπαιξε αποφασιστικό ρόλο για τη παρουσία των συμμαχικών στρατευμάτων στον Κόλπο και δεν είναι τυχαίο ότι πέντε πλοία της επελέγησαν από την Αμερικανική Military Sealift Command. Στη διάρκεια της συρράξεως η εταιρία κατάφερε να διατηρήσει τις γραμμές προς ΗΠΑ και Άπω Ανατολή με τη ναύλωση τοννάζ, αλλά αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τη γραμμή της Ευρώπης. Στην περίοδο εκείνη είχε εν ενεργεία 21 πλοία συνολικής χωρητικότητας 440.000 τόννων.

Για το 1992 η εταιρία προγραμματίζει νέες γραμμές. Σήμερα τα πλοία της καλύπτουν τις γραμμές αφενός από Μέση Ανατολή προς τη Δυτική ακτή των ΗΠΑ με επιστροφή και αφετέρου προς την Άπω Ανατολή. Στο μέλλον προβλέπει ορισμένα από τα πλοία της να συνδυάσουν τις δύο γραμμές ενώ-

νοντας τις ΗΠΑ με την Άπω Ανατολή.

Πολιτική της εταιρίας είναι, να χρησιμοποιεί για τα πλοία της και τις υπηρεσίες της δικά της πληρώματα και προσωπικό. Η κύρια έδρα της είναι στο Ριάντ αλλά διατηρεί υποκαταστήματα στη Τζέντα, Νταμμάν, Τζουμπέιλ, Ν. Υόρκη και Τόκιο. Το 1990 η εταιρία με τη συνεργασία της Saudi Basix Industry (SABIC) ίδρυσε την Εταιρία Χημικών Μεταφορών (NCC) στην οποία διέθεσε εννέα μεταχειρισμένα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων της τάξεως των 23-28.000 τόννων, συνολικού τοννάζ 250.000 τον. γκρός, τα οποία είχε αγοράσει από τη Σουηδία. Το 1991 η NCC αγόρασε δύο ακόμα μεταχειρισμένα πλοία των 15.000 τον. d.w. από την Ιαπωνία. και τα 11 αυτά εργάζονται στη κοινοπραξία Storli που διαχειρίζεται η Odfjell Tankers της Νορβηγίας.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

Υπηρεσία Υποστήριξης Λογισμικού από τον Λλόϋδς Ρέτζιστερ

Ο Lloyd's Register ανακοίνωσε πρόσφατα τη σύσταση μιας μοναδικής, ανεξάρτητης υπηρεσίας υποστήριξης λογισμικού (software) για το χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η Υπηρεσία αυτή, που ονομάζεται MITAS (Marine Information Technology Advisory Service), παρέχει υποστήριξη σε ναυτιλιακές εταιρίες σχετικά με την ανάπτυξη ή την επέκταση υπολογιστικών συστημάτων υψηλής αξιοπιστίας και λογικού κόστους.

Η Υπηρεσία MITAS, η οποία δεν περιορίζεται σε πλοία εγγεγραμμένα στο Lloyd's Register, κινείται γύρω από τρεις άξονες: Πληροφόρηση και Εκπαίδευση, Υποστήριξη για τον Καταρτισμό Προδιαγραφών, και Αξιολόγηση Λογισμικού. Ο συνδυασμός αυτών των τριών επιμέρους υπηρεσιών μπορεί να εξασφαλίσει στους χρήστες ότι τα υπολογιστικά τους συστήματα ανταποκρίνονται στις πραγματικές τους ανάγκες, λειτουργούν αποδοτικά και είναι αξιόπιστα.

Ο άξονας «Πληροφόρηση και Εκπαίδευση» της Υπηρεσίας MITAS παρέχει σε ναυτιλιακές εταιρίες ενημερωτικά δελτία, τεχνικές αναφορές και επισκοπήσεις, ημερίδες, και πρόσβαση σε ειδικούς συμβούλους. Οι σύμβουλοι θα απαντούν και θα διεκπεραιώνουν σχετικές αιτήσεις μέσω τηλεφώνου, fax και η-

λεκτρονικού ταχυδρομείου, κατά κανόνα μέσα σε 24 ώρες. Υποστηρίζονται από μια τράπεζα πληροφοριών για ναυτιλιακά συστήματα πληροφορικής η οποία και θα επεκτείνεται με την εξέλιξη της Υπηρεσίας.

Ο άξονας «Υποστήριξη για τον Καταρτισμό Προδιαγραφών» είναι σχεδιασμένος να βοηθάει τους χρήστες της Υπηρεσίας στον προσδιορισμό των πιο αποτελεσματικών μηχανογραφικών λύσεων. Αυτή η υποστήριξη παρέχεται σε διάφορα επίπεδα, από βοήθεια σε σχέση με μεμονωμένες εφαρμογές (π.χ. σύστημα συναγερμού σε πλοία), μέχρι την ανάπτυξη πλήρως μηχανογραφημένων λειτουργιών. Επίσης παρέχεται ανεξάρτητη παρακολούθηση των δραστηριοτήτων ανάπτυξης λογισμικού.

Ο άξονας «Αξιολόγηση Λογισμικού» είναι μια προέκταση των παραδοσιακών δραστηριοτήτων του Lloyd's Register στο χώρο του λογισμικού. Υπάρχει ένας αυξανόμενος αριθμός αποτυχημένων συστημάτων λογισμικού, που αναπόφευκτα οδηγούν σε αυξημένο κόστος και σε μερικές περιπτώσεις ακόμα και σε σοβαρά ατυχήματα. Η αξιολόγηση του λογισμικού από έναν ανεξάρτητο φορέα, όπως το Lloyd's Register, εξασφαλίζει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη για ομαλή λειτουργία του λογισμικού.

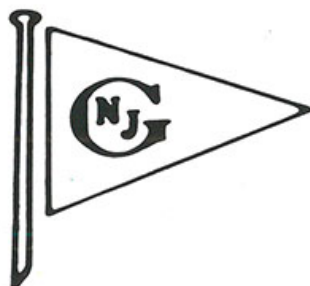
Η Υπηρεσία αρχικά θα επικεντρωθεί σε συστήματα εγκατεστημένα σε πλοία (shipboard systems) και σε επικοινωνίες, αλλά θα επεκταθεί σε όλες τις περιοχές του λογισμικού που χρησιμοποιείται από ναυτιλιακές εταιρίες — ήδη έχει αρχίσει σχετική εργασία για συστήματα γραφείου.

Η Υπηρεσία MITAS βασίζεται σε μια ετήσια συνδρομή ύψους 1500 λιρών Αγγλίας, η οποία καλύπτει τον άξονα Πληροφόρηση και Εκπαίδευση (περιλαμβανομένου διήμερου εκπαιδευτικού σεμιναρίου), και επιπλέον δύο ημέρες παροχή υπηρεσιών συμβούλου σε θέματα Υποστήριξης για τον Καταρτισμό Προδιαγραφών ή Αξιολόγησης Λογισμικού. Το ύψος όποιων πρόσθετων υπηρεσιών προσδιορίζεται ανάλογα με τις απαιτήσεις του κάθε χρήστη της Υπηρεσίας MITAS.

Η Υπηρεσία MITAS είναι μέρος της Ομάδας Εφαρμοσμένης Τεχνολογίας Λογισμικού των Υπηρεσιών Τεχνολογίας του Lloyd's Register. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθύνεστε στον κ. Κώστα Φαφαλιό στην παρακάτω διεύθυνση:
MITAS Manager,
Lloyd's Register House,
29 Wellesley Road,
Croydon CRO 2AJ, United Kingdom.
Tel.: + 4481 6814900
Fax: + 4481 6816814

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

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

Mauritius Ship Registry: The new Registry with the most advantages

By LELIA MITSIDOU, Barrister at Law

One of the foremost and a very important issue a shipowner is called to address when formulating his policy for the management of his vessels is the question of «which flag should I select».

In trying to arrive at a decision there are a number of factors that come into play and are basically of equal importance. Cost is one of them. No shipowner in the Shipping Community would want to unnecessarily throw away thousands of dollars thereby unjustifiably increasing his running costs.

The nationality of domicile of the owning company of a ship is another. Any owner would prefer to have complete freedom of choice in this regard thus having unlimited flexibility for tax planning purposes and financial matters without undue interference with the business liberties of shipping.

Similarly, the owner has complete freedom in manning his ships including Officers and Ratings, with crew members of that nationality he deems most appropriate to best serving his interests and better protecting his asset with no pre-conditions whatsoever as to crew configuration.

The existence of any restrictions for whatsoever reasons, be they political or otherwise, is yet another factor. Shipowners, and especially those involved in tramp shipping, would want to see their vessels to be able to enter all the ports of the major trading countries without any restrictions and generally to be able to engage their ships in free worldwide trading.

Another factor is the requirement of adherence to the international standards for operating ships in accordance with the various conventions of such international bodies as IMO and ILO.

Last, but not least, is finance. Bankers involved in ship lending want assurances that their Mortgage has relevant priority and gives protection against actions of other Creditors; that they have the freedom of jurisdiction for the relative Loan Documentation which extends beyond and can be enforced outside the

jurisdiction of the Flag State; that the prevailing Legal System is highly developed and widely recognized, so much the better if it is based on the very well known English Legal System; and that the Flag State enjoys economical and political stability.

Having said the above it would transpire that the Mauritius Registry of Ships possesses all these qualifications.

Though it is relatively New Registry it is not considered a FOC, it is not expensive and combines the well known English Maritime Law with modern shipping requirements.

It specifically allows freedom of choice of jurisdiction in Loan Agreements, and it gives assurances to the Mortgagees that their Mortgages are fully safeguarded and protected by simple and clean provisions. In fact, in the words of the Solicitor - General of Mauritius, D. Ramsewak Q.C. «a foreign mortgage will be recognized in Mauritius the mortgage is duly inscribed in a special register kept for this purpose» and that «the interests of the mortgagees will accordingly be fully protected».

Consequently, Mauritius has a Legal System based on the English one, thereby the Mortgagees security rights are at all times protected.

On the other hand, the Mauritius Registry gives an owner the freedom of choice of a jurisdiction that provides him the most effective operating basis, whereby he derives lower running costs and improved overall efficiency.

In general, this particular registry has as its main object to promote global shipping in its true meaning.

In closing, it must also be mentioned that the Regional Representative Office of the Mauritius Registry of Ships located in Katri is fully authorized and empowered to deal with all aspects of registration, formalities and issue all the necessary certificates on the spot in a very speedy and efficient manner.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τού κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΤΙΣ ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ εφημερίδες δημοσιεύθηκε ανακοίνωση του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου με την οποία προκηρύσσεται η κάλυψη θέσεως του γενικού διευθυντού, που πρέπει να κατέχει δίπλωμα ανωτάτου εκπαιδευτικού ιδρύματος, προηγούμενη άσκηση διοικήσεως και άριστη γνώση τουλάχιστον της Αγγλικής και τα σχετικά δικαιολογητικά πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 25 Μαΐου στο δικηγορικό γραφείο του κ. Αθ. Λιάπη, στην οδό Αλεξάνδρου Σούτσου 19, στην Αθήνα (106 71).

Από αυτό συμπεραίνεται ότι το Κοινωφελές Ίδρυμα «Αλέξανδρος Ωνάσης», το οποίο δημιούργησε το Ωνάσειο Καρδιολογικό Κέντρο, δεν έχει την παραμικρή ανάμιξη στα της βασικής λειτουργίας του, όπου τον πρώτο (και αποκλειστικό) λόγο θα έχει η ελληνική δημόσια διοίκηση που δεν μας εμπνέει την παραμικρή εμπιστοσύνη — εδώ ζούμε και βλέπουμε καθημερινά τι γίνεται σε όλους τους τομείς και αυτό μας δημιουργεί φόβους μήπως το θαυμάσιο απόκτημα μπλέξει στις γνωστές συμπληγάδες που ταλανίζουν τον τόπο. Δι' ό και επαναλαμβάνουμε πάλι την άποψη ότι θα ήταν προτιμότερο να διατηρηθεί ο έλεγχος του Καρδιολογικού Κέντρου από το Κοινωφελές Ίδρυμα «Αλέξανδρος Ωνάσης». Είναι ο μόνος τρόπος, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να παραμείνει απόκτημα για τον τόπο.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΓΚΥΚΛΙΟ του NAT που δημοσίευσαν στο προηγούμενο τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά», πέρα από τις επισημάνσεις που έγιναν ήδη, προκύπτει εμμέσως αλλά σαφέστατα ότι οι σημαντικότερες καθυστερήσεις που σημειώνονται στην εκκαθάριση των ναυτολογίων οφείλονται εν πολλοίς και στον τρόπο διακινήσεώς τους που είναι ο ίδιος από της ιδρύσεως του NAT και επί πλέον «φορτώνει» το Ταμείο με έξοδα που θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί, επ' ωφελεία του NAT και των ασφαλισμένων του. Αυτά τα έξοδα, που είναι όλα σε συνάλλαγμα, για τα τελευταία

τριάντα τουλάχιστον χρόνια ανέρχονται σε ιδιαίτερα σημαντικό ποσό που δεν είναι δύσκολο να καταμετρηθεί — χρειάζεται να εντυφώσει κανείς στα πρακτικά του Δ.Σ. του NAT και αυτό θα μπορούσε να γίνει με πρωτοβουλία των οργανώσεων των ναυτικών μας, εν ενεργεία και συνταξιούχων, οπότε θα προέκυπταν και άλλες συνταρακτικές διαπιστώσεις για την κατασπατάληση των ιερών χρημάτων των ναυτικών μας αλλά και για τις ενέργειες και τις παραλείψεις που οδήγησαν μοιραία στη σημερινή κατάσταση του NAT.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΑ απολύτως τα συγχαρητήρια που απηύθυνε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης στον φίλτατο Πρόεδρο του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμά Ζαφείρα και τους συνεργάτες του για το έργο που έχουν επιτελέσει στο θέμα της ταχύτατης χορηγήσεως των οικογενειακών επιδομάτων στους δικαιούχους ναυτικούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι η διαδικασία για τη χορήγηση των οικογενειακών επιδομάτων 1991 με τα «προκαθορισμένα ραντεβού» που άρχισε να εφαρμόζει ο ΕΛΟΕΝ στις 3 Φεβρουαρίου ολοκληρώθηκε στις 8 Μαΐου. Οι δικαιούχοι που δεν μπόρεσαν για διάφορους λόγους να ανταποκριθούν στα «ραντεβού» που είχαν προκαθοριστεί, οι οποίοι υπολογίζονται σε 3.500 - 4.000 περίπου, θα πληρωθούν μέχρι το τέλος του έτους.

Μέχρι τη στιγμή έχει καταβληθεί ποσόν 1.570.201.598 δρχ. και υπολογίζεται ότι μέχρι το τέλος του έτους θα καταβληθεί ακόμη το ποσόν των 300.000.000 δρχ. Με το σύστημα της άμεσης πληρωμής έχουν λάβει το οικογενειακό επίδομα 10.486 δικαιούχοι (8.853 στο λεκανοπέδιο Αττικής και 1.633 από την επαρχία) και έχουν αποσταλεί στις επαρχίες 8.000 ταχυδρομικές επιταγές, δηλαδή εκείνοι στους οποίους καταβλήθηκε το επίδομα ανέρχονται σε 16.488.

Όταν υπάρχει κέφι και θέληση για την εξυπηρέτηση των ναυτικών μας γίνονται θαύματα.

ΕΙΝΑΙ ΑΔΥΝΑΤΟ να περιγραφεί

τι ακούσθηκε και τι εγράφη το τελευταίο 15θήμερο με αφορμή τη μεγάλη πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε από ρωσικό δεξαμενόπλοιο έπειτα από σύγκρουσή με επίσης ρωσικό φορτηγό νότια της Σκύρου. Συνεντεύξεις και «ρεπορτάζ» σε ραδιοφωνικούς σταθμούς και εφημερίδες πολλών και ποικίλων «ειδικών», μεταξύ των οποίων και της γνωστής οργανώσεως «Γκρίνπις», θόλωσαν κυριολεκτικά τους ακροατές και τους αναγνώστες. Αλλά εκείνο που «κούφανε» (για να μεταχειριστούμε μία λέξη του συρμού) κυριολεκτικά τους πάντες ήταν η βαρύγδουπη διαπίστωση αθηναϊκής εφημερίδας, που έσπευδε πάντως να την αποδώσει σε στοιχεία του ελληνικού γραφείου της «Γκρίνπις», ότι (αντιγράφουμε) «περισσότεροι από 100.000 τόννοι πετρελαίου καταλήγουν κάθε μέρα στις ελληνικές θάλασσες».. χωρίς, δυστυχώς, να υπάρξει την επομένη η απαραίτητη διόρθωση — οι υπεύθυνοι της εφημερίδας δεν έκαναν τον κόπο να σκεφθούν ότι για να συμβεί αυτό έπρεπε ένα δεξαμενόπλοιο μεταφορικής ικανότητας 100.000 τόννων να αδειάζει καθημερινώς ολόκληρο το φορτίο του στη θάλασσα η οποία θα είχε μεταβληθεί ήδη σε θάλασσα πετρελαίου και η χώρα θα είχε επιλύσει το ενεργειακό της πρόβλημα.

ΜΕ ΕΞΟΔΑ της εταιρίας Seatrade Maritime Company θα μεταφερθεί στην Ελλάδα το περιπολικό σκάφος που δώρισε στο Πολεμικό μας Ναυτικό ο εκδότης της αγγλόφωνης εφημερίδας των Αθηνών κ. Γιάννης Χόρν.

Το σκάφος αυτό που είναι υπερσύγχρονο ναυπηγήθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες και η δωρεά του στο Πολεμικό Ναυτικό έγινε στη μνήμη του πατέρα του δωρητή, συγγραφέα και δημοσιογράφου Παντελή Χόρν, που ήταν ανηψιός του ναυάρχου Κουντουριώτη και το 1912, οπότε έφερε το βαθμό του πλωτάρχη, είχε καταλάβει την Ίμβρο.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΕΛΓΙΟ

Οι Φλαμανδικές Λιμένες

Η Ένωση των Φλαμανδικών Λιμένων που ιδρύθηκε τον Ιούλιο 1989 από την συνένωση των φορέων των λιμένων της Αμβέρσας, της Ζεεμπρούγκε, της Γάνδης και της Οσάνδης διαθέτει μία οργάνωση που του επιτρέπει να λαμβάνει ενιαία θέση, αφ' ενός έναντι της οικονομίας λιμένων και αφ' ετέρου, έναντι της μεγιστοποίησης του δυναμικού των Φλαμανδικών λιμένων.

Τα λιμάνια αυτά αντιπροσωπεύουν συνολική ετήσια κίνηση άνω των 140 δισεκ. τόννων. Έχουν σύνολο εργασιών προστιθέμενης αξίας περίπου 310 δισεκ. γαλλ. φράγκα, ενώ απασχολούν πάνω από 110.000 άτομα. Η ετήσια εισφορά τους στο κράτος είναι τουλάχιστον 140 δισεκ. φράγκα.

ΓΑΛΛΙΑ

Αλλαγή Υπουργού

Ο υφυπουργός Θαλάσσης κ. Jean-Yves Le Drian ο οποίος είχε αναλάβει τα καθήκοντά του προ 11 μηνών, όταν ορίσθηκε πρωθυπουργός η κ. Edith Cresson, παρέδωσε την υπηρεσία στον νέο υφυπουργό κ. Charles Josselin.

Ο νέος Υφυπουργός, στον οποίο ως γνωστόν υπάγεται η διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας, είναι 54 ετών και θεωρείται προσκείμενος στον τώως πρωθυπουργό Michel Rocard. Είναι πρόεδρος του γεν. συμβουλίου της επαρχίας Βρετάνης, δήμαρχος της γενέτειρας του πόλεως Τρίναγου από το 1977 και βουλευτής από το 1981. Μέλος του Σοσιαλιστικού κόμματος από της ιδρύσεώς του. Διετέλεσε Υπουργός Μεταφορών στην κυβέρνηση Fabius αλλά δεν είχε στην αρμοδιότητά του τα ζητήματα της εμπορικής ναυτιλίας. Στα πλαίσια του κοινοβουλίου έχει ασχοληθεί ειδικά με την αλιεία.

Ερωτηθείς από τους δημοσιογράφους αν θα συνεχίσει την πολιτική του προκατόχου του στο εκκρεμές θέμα αναμορφώσεως της διοικήσεως των λιμένων α-

πάντησε ότι δεν έχει ακόμη ενημερωθεί και ζήτησε περιθώριο χρόνου για να λάβει γνώση του σχετικού φακέλλου.

ΔΑΝΙΑ

Παραγγελία στην Ισπανία

Ο Δανικός εφοπλιστικός οίκος Nordan Shipping παρήγγειλε στα Ισπανικά ναυπηγεία Astilleros Reunidos del Nervion τη ναυπήγηση δέκα πλοίων - κοντέϊνερς παραδοτέων το 1995. Η αξία της παραγγελίας υπολογίζεται σε 200 εκατ. δολάρια και μέρος αυτής θα εκτελεσθεί υπεργολαβικά από το ναυπηγείο Constructiones Navales Santo Domingo. Σημειώνεται ότι τα ναυπηγεία Astilleros Reunidos δεν είχαν στο καρνέ τους παρά μία και μόνη παραγγελία εκ μέρους της Ισπανικής εταιρίας GasNaval, ενώ η ακύρωση της σοβιετικής παραγγελίας για δύο πλοία-κοντέϊνερ άφησε στο ναυπηγείο χρέος 162 εκατ. δολαρίων.

Κατασχέθηκε στην Αίγυπτο

Το Δανικό ακτοπλοϊκό σκάφος «Citr» που ανήκει στην εταιρία Martal Shipping κατασχέθηκε στην Αλεξάνδρεια ύστερα από έλεγχο που απεκάλυψε τη διαφυγή επικίνδυνης ουσίας. Το προϊόν αυτό, που προέρχεται από άχρηστα αυτοκίνητα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για θέρμανση και είναι επιβλαβές στο περιβάλλον.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έτος ρεκόρ

Το 1991 υπήρξε έτος ρεκόρ για τον

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

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

νορβηγικό εφοπλισμό περιλαμβανομένων και των επιχειρήσεων πλωτών εξεδρών, με ακαθάριστα κέρδη που έφθασαν τα 22 δισεκ. κορώνες και συνολικά εισοδήματα 52,2 δισεκ. κορώνες.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας απασχολεί περίπου 77.000 πρόσωπα από τα οποία περίπου 22.400 είναι Νορβηγοί. Σήμερα η Νορβηγία κατέχει τη τέταρτη σειρά στη παγκόσμια κλίμακα, με στόλο που κατατάσσεται μετά τη Λιβερία, τον Παναμά και την Ιαπωνία. Ο υπό εθνική σημαία στόλος της, και των δύο νηολογίων, υπολογίζεται σε 40,8 εκατ. τον. d.w. ενώ εάν υπολογισθούν και τα υπό ξένες σημαίες νορβηγικής πλοιοκτησίας πλοία το σύνολο του στόλου φθάνει τους 54 εκατ. τον. d.w. Επιπλέον διαθέτει 16 πλωτές εξέδρες εξορύξεως νορβηγικές και περίπου άλλες 100 εξέδρες νηολογημένες στο εξωτερικό.

Η συνολική αξία του στόλου υπολογίζεται σε 145 δισεκ. κορώνες, ενώ οι σημερινές παραγγελίες των Νορβηγών εφοπλιστών ανέρχονται σε 7,5 εκατομ. d.w., αξίας 42 δισεκ. κορωνών.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Η ναυπηγική παραγωγή

Στο διάστημα του 1991 τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία παρέδωσαν 109 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.429.000 τον. γκρός, δηλαδή κατά 860.000 τον. περισσότερα του 1990 κατά το οποίο η ναυπηγοβιομηχανία δοκιμάσθηκε από τις απεργίες στα ναυπηγεία Hyundai και Daewoo. Από τα 109 αυτά πλοία τα 22 (208.778 τον. γκρός) προορίζονται για εφοπλιστικές εταιρίες ανήκουσες ως επί το πλείστον στα ίδια βιομηχανικά συγκροτήματα που ανήκουν και τα ναυπηγεία της κατασκευής τους.

Ειδικότερα κατά ναυπηγείο η παραγωγή του 1991 ήταν: Hyundai 34 πλοία (2,18 εκατ. τον. γκρός) αποκλειστικά για εξαγωγή. Daewoo 15 πλοία (1,62 εκατ. τον. γκρός). Samsung 7 πλοία (340.300 τον. γκρός) αποκλειστικά για εξαγωγή. Halla 4 πλοία (108.850 τον.) αποκλειστικά για εξαγωγή. Hanjin (Pusan) τρία πλοία 108.000 τον. γκρός. Τα ναυπηγηθέντα πλοία από όλα τα άλλα ναυπηγεία αναφέρονται σε σκάφη κάτω των 15.000 τον. γκρός.

Η Hyundai και η Daewoo λόγω της θέσεώς τους στη παγκόσμια αγορά πλοίων ξηρού φορτίου, προηγούνται σαφώς όλων των άλλων, η δε εξέλιξη του καρνέ των παραγγελιών τους επηρεάζει ολόκληρη τη νοτιοκορεατική ναυπηγοβιομηχανία. Τρίτη κατά σειρά η Samsung ειδικεύεται σε μικρότερα πλοία και ειδικώς σε πλοία μεταφοράς κοντέϊνερς.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι αρμοδιότητες των υπαρχηγών και οι νέοι κλαδάρχες στο ΥΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των Υπαρχηγών του Λιμενικού Σώματος καθορίστηκαν ως εξής:

- Ο κ. Μάρκος Πλακιώτης θα εποπτεύει τους κλάδους Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας, Λιμενικής Αστυνομίας και Εποπτείας Λιμένων ως και τη Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος και
- Ο κ. Δ. Μπαγδατόπουλος θα εποπτεύει τους κλάδους πλοίων και Ναυτιλιακής Πολιτικής, Προσωπικού Πλοίων, ως και τις Διευθύνσεις Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης.

Εξ άλλου με άλλη απόφαση του κ. Παυλίδη, οι νέοι αρχιπλοίαρχοι τοποθετήθηκαν ως ακολούθως:

- Αν. Καλούδης, στον κλάδο Πλοίων και Ναυτιλιακής Πολιτικής.
- Μ. Δορκοφίκης στον κλάδο Προσωπικού Πλοίων.
- Β. Χατζηνικολής στον κλάδο Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας.
- Π. Αποστολόπουλος στον κλάδο Λιμενικής Αστυνομίας και Εποπτείας Λιμένων.
- Αγγ. Τούντας στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ως Λιμενάρχης.
- Γ. Λάμπρου στη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων ως Διευθυντής.
- Ευάγ. Γρηγοράκος στο Γραφείο Επιθεώρησης Λιμενικού Σώματος ως Προϊστάμενος.

Εγκαινιάσθηκε ο νέος επιβατικός σταθμός

Εγκαινιάσθηκε την περασμένη εβδομάδα ο νέος επιβατηγός σταθμός για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού.

Ο νέος σταθμός βρίσκεται στην ακτή Ξαβερίου, είναι συνολικής επιφάνειας 11.000 τετρ. μέτρων και διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις, όλους τους απαραίτητους κοινόχρηστους χώρους, πλήρες κεντρικό σύστημα κλιματισμού και αερισμού, στοά αποεπιβίβασης επι-

βατών, μέσω ειδικών αυτοκινήτων, ικανό αριθμό χειραμαξιδίων και ηλεκτραμαξιδίων, ειδικά επιβατικά αυτοκίνητα για τη μετακίνηση επιβατών και μεταφορά αποσκευών από και προς τα πλοία, συστήματα ηλεκτροκίνητων ταινιών για τις αποσκευές επιβατών, τρία σύγχρονα ηλεκτρονικά μηχανήματα ελέγχου αποσκευών, πύλες ελέγχου αποσκευών, πύλες ελέγχου επιβατών, μεγαφωνικές εγκαταστάσεις κ.α.

Στο κτιριακό συγκρότημα του επιβατικού σταθμού στεγάζονται Τελωνεία, υπηρεσίες ελέγχου διαβατηρίων, συναλλάγματος και διώξης ναρκωτικών. Τουριστική Αστυνομία, υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας, Γραφεία ΕΛ.ΤΑ, Ο.Τ.Ε., γκισέ πρακτορείων γενικού τουρισμού, Γραφείου ΕΚΑΒ - Ιατρείο, κλιμάκιο της Αντιτρομοκρατικής Ομάδας, μπάρ - αναψυκτήριο κ.α.

Προ της εισόδου του σταθμού επιβατών έχει διαμορφωθεί κατάλληλος χώρος 5.000 τετρ. μέτρ. για τη στάθμευση Ι.Χ. αυτοκινήτων, ταξί και πούλμαν, αλλά και για την ομαλή πρόσβαση προς το σταθμό.

Ο κ. Ανδριανόπουλος στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Το μεσημέρι της 27 Μαΐου, στα πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας, η Ναυτιλιακή Λέσχη θα φιλοξενήσει τον υπουργό Βιομηχανίας, Ενέργειας, Τεχνολογίας και Εμπορίου κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλο ο οποίος θα αναπτύξει τις σκέψεις του γύρω από το

φλέγον θέμα της «Αποκρατικοποίησης ως βασικού μοχλού ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας».

Η Ετήσια Συνέλευση του Κομμίτη

Για τεχνικούς λόγους η προγραμματισμένη για τις 28 Μαΐου 1992, γενική συνέλευση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας θα πραγματοποιηθεί μία ημέρα ενωρίτερα, δηλαδή την Τετάρτη, 28 Μαΐου.

Η Ετήσια Συνέλευση της Ιντερκάρκο

Στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος θα πραγματοποιηθεί το απόγευμα της 29 Μαΐου, η ετήσια συνέλευση των μελών της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Εφοπιστών πλοίων ξηρού φορτίου.

Θα ακολουθήσει δεξίωση των μελών και των προσκεκλημένων της Ιντερκάρκο, την οποία θα τιμήσει με την παρουσία του ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης.

Η συνέλευση των πλοιάρχων

Πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη και την Πέμπτη η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως Πλοιάρχων στη διάρκεια της οποίας έγινε ο διοικητικός και οικονομικός απολογισμός της διοικήσεως και εξελέγη νέα εξελεγκτική επιτροπή.

Η ΕΕΠΑΕΠ θα τιμήσει προέδρους σωματείων

Η Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων θα τιμήσει τους προέδρους των ναυτεργατικών σωματείων της δυνάμεως της ΠΝΟ κατά τη διάρκεια γεύματος που θα δοθεί την προσεχή Τρίτη 19 Μαΐου στον Ναυτικό Όμιλο. Στους τιμωμένους θα επιδοθεί ο θυρεός της Ενώσεως.

Η Νέα Γραμματεία του ΙΑCS

Με τη δημιουργία της μονίμου Γραμματείας του International Association of Classification Societies (IACS) που θα εδρεύει στο Λονδίνο, αποσκοπείται

Δρ. Ν. Α. ΓΡΑΝΙΤΣΑΣ

Χειρουργός - Ορθοπεδικός

ΔΙΔΑΚΤΩΡ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

ΠΡΩΗΝ ΙΑΤΡΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗΣ ΟΡΘΟΠΕΔΙΚΗΣ ΚΛΙΝΙΚΗΣ Κ.Α.Τ.

REG ORTHOPAEDIC DEPT

UNIVERSITY HOSPITAL CARDIFF U.K.

ΔΕΧΕΤΑΙ ΚΑΤΟΠΙΝ ΡΑΝΤΕΒΟΥ

ΙΑΤΡΕΙΟ:

Πραξιτέλους 179 & Β' Μεραρχίας
185 35 Πειραιάς

Τηλέφ.: 42.96.322
Φάξ: 42.96.032

η ενδυνάμωση του Οργανισμού που εκπροσωπεί ήδη 11 Νηογνώμονες.

Όπως είναι γνωστό οι νηογνώμονες το τελευταίο καιρό έχουν υποστεί μεγάλη κριτική και η πρόσφατη απαίτηση των Underwriters για το Structural Condition Survey θεωρείται σαν μία πρόσθετη πρόκληση της αξιοπιστίας τους. Στη Γραμματεία του IACS θα λειτουργεί Quality Secretary με την αποστολή να ελέγχει ότι τα μέλη του διατηρούν τα απαιτούμενα υψηλά επίπεδα ασφαλείας των πλοίων που παρακολουθούν.

Η νέα Γραμματεία θα λειτουργήσει από το προσεχές Ιούλιο που η προεδρία του IACS θα περάσει από το Ρωσικό νηογνώμονα στο Lloyd's Register of Shipping.

Οδηγίες Άφιξης και Προσόδρου στη Λιβύη

Οι ναυτιλιακές αρχές της Λιβύης εξέδωσαν τις ακόλουθες οδηγίες για τα πλοία που προσεγγίζουν στα χωρικά ύδατα της Λιβύης.

Η επαφή με το λιμάνι προορισμού πρέπει να διεξάγεται εντός των εργασιμίων ωρών τουλάχιστον 24 ώρες πριν την άφιξη στα Λιβυικά χωρικά ύδατα. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Λιβύη θεωρεί ως χωρικά της ύδατα την περιοχή νοτίως της γραμμής από τον παράλληλο των 32 30' Β.

Οι αποστέλλόμενες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν το όνομα και τη σημαία του σκάφους, είδος του φορτίου, ονόματα των πλοιοκτητών, του πλοιάρχου και των ναυτιλιακών αντιπροσώπων του πλοίου στη Λιβύη, τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο λιμάνι προορισμού, το προηγούμενο λιμάνι προσέγγισης, τη πορεία του πλοίου και

την απόστασή του από το σημείο άφιξης.

Οι Λιβυκοί και διεθνείς νόμοι και κανονισμοί πρέπει να τηρούνται για την εξασφάλιση των ασύρματων τηλεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας, στο διάλυο 16 και η επαφή με τις λιμενικές αρχές να διεξάγεται στους διαύλους 12 και 16.

Πρέπει να τηρούνται οι οδηγίες των ναυτικών χαρτών σχετικά με τις περιοχές αγκυροβόλησης καθώς και οι κανονισμοί για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση. Επίσης πρέπει να τηρούνται οι οδηγίες των Λιβυκών αρχών σχετικά με τις απαγορευμένες περιοχές.

Η σύμβαση των πλοιάρχων

Αρχισαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών και της Πανελλήνιας Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. για την υπογραφή της νέας συλλογικής συμβάσεως εργασίας των πλοιάρχων Α' τάξεως που απασχολούνται στα ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας άνω των 4.500 τόν. d.w.

Ηδη οι πρώτες επαφές μεταξύ των δύο Ενώσεων έχουν γίνει και εκτιμάται ότι το ποσοστό αύξησής του μισθού ενεργείας των πλοιάρχων που απασχολούνται στην παραπάνω κατηγορία πλοίων θα κυμανθεί στα περυσινά επίπεδα.

Εξαγγέλθηκαν νέες απεργίες στα λιμάνια

Δύο σαρανταοχτάωρες απεργίες έχει προγραμματίσει μέσα στο Μάιο η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τη μη πρόωθηση, από τον Υπουργό Ναυτι-

λίας κ. Αριστ. Παυλίδη, του νομοσχεδίου «Αναμόρφωση και συμπλήρωση διατάξεων περί Λιμενικών Ταμείων και άλλες διατάξεις» για το οποίο είχε δεσμευθεί ότι θα το κατέθετε μέχρι τις 31 Μαρτίου.

Οι σαρανταοχτάωρες απεργίες θα πραγματοποιηθούν στις 18-19 και 25-26 Μαΐου, ενώ οι υπάλληλοι των λιμανιών θα απέχουν από την εργασία Σαββάτου και Κυριακής στις 16-17 και 23-24 Μαΐου και στις 20-22 Μαΐου θα απόσχουν από υπερωριακή εργασία.

Στις 27 Μαΐου θα συνεδριάσει το διοικητικό συμβούλιο της Ο.Μ.Υ.Λ.Ε προκειμένου να αποφασίσει κλιμάκωση των κινητοποιήσεων.

Φύλακες σε όλα τα παροπλισμένα

Το λιμεναρχείο Ελευσίνας ζήτησε από τις εφοπιστικές Ενώσεις να ενημερώσουν τα μέλη τους για την υποχρέωση τοποθέτησης φυλάκων σε όλα τα παροπλισμένα πλοία, που πρέπει να φυλάσσονται επί 24ώρου βάσεως. Ταυτόχρονα το λιμεναρχείο Ελευσίνας επισημαίνει ότι οι φύλακες:

- Πρέπει να εντείνουν την προσοχή τους για συνεχή επαγρύπνηση και φύλαξη δεδομένου ότι τον τελευταίο καιρό έχουν παρατηρηθεί κλοπές διαφόρων ειδών από το ναυτιλιακό εξοπλισμό των πλοίων.

- Να είναι εφοδιασμένοι με VHF και να αναφέρουν στο λιμεναρχείο οποιοδήποτε συμβάν θεωρηθεί ύποπτο π.χ. εντοπισμός διαφόρων σκαφών πλησίον των πλοίων, εντοπισμός διαφόρων ατόμων τα οποία δεν έχουν σχέση με το πλοίο και τα οποία δεν είναι εφοδιασμένα με τις σχετικές άδειες μας που εκδί-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

δονται ύστερα από σχετική επιστολή τους. Παράλληλα να απαγορεύουν την άνοδο στο πλοίο κάθε ατόμου που δεν έχει σχέση μ' αυτό.

• Να ανεβάζουν την κλίμακα του πλοίου ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της νύχτας έτσι ώστε να αποφεύγεται η επιβίαση ατόμων σ' αυτό.

Εξ άλλου, το λιμεναρχείο Ελευσίνας επισημαίνει ότι τόσο τα άτομα που έχουν οριστεί υπεύθυνοι παροπλισμού όσο και οι Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί των εταιριών πρέπει να διενεργούν τακτικούς και εκτάκτους ελέγχους στα πλοία προκειμένου να διαπιστώνουν εκτός των άλλων που επιβάλλονται από την ναυτική τέχνη και εμπειρία και εάν οι φύλακες που έχουν οριστεί βρίσκονται στις θέσεις τους.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας μία μόνο αίτηση για εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για το μικτό σκάφος «Πίνδαρ», πρώην «Front Merlin» υπό Σουηδική σημαία, 32.607 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Barry Maritime Ltd», (κ. Ευάγγ. Ανδρεάδης).

Συγχαρητήρια του κ. Χρηματοπούλου

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Γενικός Γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Χρηματοπούλος στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του Ε/Γ - Ο/Γ «Αρκάδι» για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση των επιβατών του Ε/Γ - Ο/Γ «Ιόνιο» στο οποίο εκδηλώθηκε πυρκαγιά στις 20 Απριλίου ενώ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή νότια της Αίγινας.

Η διαμόρφωση των ναύλων της Α' θέσεως πλοίων

Ελεuthera μέχρι το τετραπλάσιο των των αντιστοιχών ναύλων της τρίτης θέσεως μπορούν να διαμορφώνονται οι ναύλοι της πρώτης θέσεως των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων των δευτερευουσών δρομολογιακών γραμμών.

Σχετική απόφαση υπεγράφη από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδης και ορίζει ότι η ρύθμιση αυτή ισχύει για ναύλους Α' θέσης δευτερευουσών γραμμών αποκλειστικά και μόνο μεταξύ των λιμένων που συμπίπτουν προσεγγίσεις Ε/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων κυρίων και δευτερευουσών δρομολογιακών γραμμών.

Δημόσια συζήτηση για το ναυτικό ατύχημα

Δημόσια συζήτηση με θέμα το ναυτικό ατύχημα και τις τελευταίες εξελίξεις

Συντονιστική επιτροπή για την επιστροφή του «Λέοντος του Πειραιώς»

Ευρύτατη απήχηση είχε η πρωτοβουλία για την επιστροφή του «Λέοντος του Πειραιώς» — του μαρμαρίνου αγάλματος που είχε απαχθεί το 1688 από τον Φρ. Μοροζίνι και βρίσκεται στην Βενετία, στην οποία συμμετέχουν ενεργά και τα «Ναυτικά Χρονικά».

Την σχετική έκκληση προς τον Δήμαρχο της Βενετίας έχουν υπογράψει 450 και πλέον επώνυμοι εκπρόσωποι του ναυτιλιακού, του εμποροβιομηχανικού, του επιστημονικού, του λογοτεχνικού και του καλλιτεχνικού κόσμου από τον πειραϊκό και τον ευρύτερο χώρο. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται ακαδημαϊκοί, καθηγητές πανεπιστημίων, πρόεδροι επιμελητηρίων, ιδρυμάτων, σωματείων κ.α.

Ηδη με στόχο η κίνηση αυτή να πάρει ευρύτερες διαστάσεις, συγκροτήθηκε Συντονιστική Επιτροπή, που απαρτίζεται από τους εξής:

Βασίλειο Βενέτη, πρόεδρος Δικηγορι-

κού Συλλόγου Πειραιώς, Ευάγγελο Βλασσόπουλο, τ. πρόεδρο Ιατρικού Συλλόγου Πειραιώς, Απόστολο Δόμβρο, πρόεδρο Ελλ. Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, Γεώργιο Καρανικόλα, πρόεδρο Εταιρίας Ελλήνων Λογοτεχνών, Νικόλαο Κοτζιά, πρόεδρο Ναυτικής Λέσχης Πειραιώς, Χρήστο Παπαθεοδώρου, πρόεδρο Προξενικού Σώματος Ελλάδος, Ιωάννη Πολυχρονόπουλο, πρόεδρο Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς, Παναγιώτη Τσάκο, αντιπρόεδρο Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Ιωάννη Χατζημανωλάκη, πρόεδρο Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς Helmut Schulze, ιστοριοδίφη, Σουηδία.

Σε συνέντευξη τύπου που θα δοθεί σύντομα, η Επιτροπή θα αναφερθεί σε λεπτομέρειες, σχετικές με την μεθόδευση των ενεργειών για την επιστροφή του αγάλματος του Λέοντος, που έχει ιδιαίτερη σημασία για την πόλη του Πειραιά.

και προοπτικές, διοργανώνει στις 18 Μαΐου στις 7 μ.μ. η Λέσχη Λιμενικού Σώματος σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου στο αμφιθέατρο του ιδρύματος.

Κύριος ομιλητής θα είναι ο επίτιμος

αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Δ. Ορφανός, ενώ τις απόψεις τους θα αναπτύξουν ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Κ. Κομνηνός, ο πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιαρχών κ. Γιάννης Χαλάς και ο γενι-

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46
Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

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

κός γραμματέας του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας κ. Π. Γιαννούλης.

Τη συζήτηση θα συντονίζει ο αρχιπλοίαρχος κ. Α. Καλούδης.

Στη συζήτηση έχει κληθεί να παραστεί ο υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης.

Εορτάζεται η 20ετία του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Εφέτος συμπληρώνονται είκοσι χρόνια από την ίδρυση του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και η επέτειος αυτή θα εορτασθεί στις 25 Μαΐου 1992 και από τις 12.00 έως 16.00, επί του κρουαζιερόπλοιου «Golden Odyssey», το οποίο προσφέρεται ευγενώς από την εταιρία Royal Cruise Line.

Κατά την διάρκεια του εορτασμού, το Ινστιτούτο θα απονείμει την διάκριση του Επίτιμου Μέλους ΕΛ.Ι.Ν.Τ. σε πρόσωπα της ναυτιλιακής κοινότητας και θα αναδείξει σε ευεργέτας πρόσωπα τα οποία υλικά, ηθικά και με έργο συντέλεσαν στην δυναμική εικοσάχρονη παρουσία του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στον ναυτιλιακό χώρο.

Νέοι αντιπρόσωποι των Ναυπηγείων Braswell στον Παναμά

Πληροφορούμεθα ότι η γνωστή ναυτιλιακή μεσιτική εταιρία του Πειραιώς, George Moundreas & Company S.A., ανέλαβε την αποκλειστική εκπροσώπη-

ση στην Ελλάδα του επισκευαστικού ναυπηγείου «Astilleros Braswell International S.A.», του Παναμά.

Γνωστό μέχρι προ τίνος ως Astilleros Balboa S.A., το παραπάνω ναυπηγείο πρόσφατα περιήλθε υπό τον έλεγχο του γνωστού Οίκου παροχής τεχνικών υπηρεσιών Braswell Services Group του Τσάρλεστον της Νότιας Καρολίνας (ΗΠΑ), ο οποίος ήδη προέβλεπε εκτεταμένη ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού του ναυπηγείου με προοπτικές περαιτέρω βελτίωσης της τεχνικής υποδομής του ώστε να ανταποκρίνεται και στις πλέον σύγχρονες απαιτήσεις.

Ευρισκόμενο σε καίρια θέση, στο δυτικό άκρο της διώρυγας του Παναμά, το ναυπηγείο Braswell μπορεί να εξυπηρετήσει όλα τα πλοία που διέρχονται το κανάλι, με μέγιστες διαστάσεις δεξαμενών 318X33 μέτρων και δυνατότητα αναλήψεως επισκευών πάσης φύσεως.

Αγοραπωλησίες

Σε ελληνικά συμφέροντα επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Merchant Pilot» 25.400 τόν. d.w., 15.176 τόν. γκρός, βουλγαρικής ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το φορτηγό πλοίο τύπου Σάντα Φέ, «Rachel V» 19.017 τόν. d.w., 11.069 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των πέντε εκατ. δολλαρίων. Η συμφωνία προβλέπει παράδοση του πλοίου «ως έχει»

στον Περσικό Κόλπο.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Akama» 275.000 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 10,2 εκατ. δολλαρίων. Οι πωλητές χρονοναύλωσαν το πλοίο για περίοδο ενός έτους υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Kosmos Seafarer» 271.891 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων, με παράδοση «ως έχει» στον Περσικό Κόλπο.

— Επίσης σε Έλληνες του Λονδίνου επωλήθη το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Milos Matijevic» 69.943 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Όλυμπος» 26.984 τόν. d.w., 14.318 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των πέντε εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες τέλος, επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Menina Alice» 26.630 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων, με χρονοναύλωση του πλοίου για περίοδο δύο ετών στους πωλητές προς δολ. 5.150 την ημέρα.

Διαλύσεις

Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία μικτό πλοίο «Νίκος Καζαντζάκης» 45.752 τόν. γκρός, 19.160 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 153 ανά τόννο βάρους.

Οι σχολές σωστικών

Τον Απρίλιο αποφοίτησαν από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών μέσων Ασπροπύργου 458 ναυτικοί και από την αντίστοιχη σχολή της Νέας Μηχανιώνας 78 ναυτικοί.

Δωρεά του κ. Τάσου Νομικού προς το Μπώλτικ

Κατά τη συνεδρίαση των μελών του Baltic Exchange που πραγματοποιήθηκε μετά τη τρομοκρατική ενέργεια της 10 Απριλίου, από την οποία υπέστησαν εκτεταμένες καταστροφές τα γραφεία του Μπώλτικ, ο κ. Τάσος Νομικός διευθυντής της Α.Μ. Νομικός, δήλωσε ότι προσφέρει το ποσό των 50.000 λιρών για την αποκατάσταση των ζημιών του οικήματος, προκειμένου τούτο να επανακτήσει την προτέρα αίγλη του. Για την μεγάλη αυτή δωρεά ο Πρόεδρος του Κομμίτη κ. Ι.Α. Χατζηπατέρας απέστειλε προς τον κ. Νομικό συγχαρητήριο τηλεγράφημα.

REGIS LOW 
INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

*Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities*

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024

Αθώωση πλοίαρχου

Το Εφετείο Καλαμάτας αθώωσε παμφεφί τον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Ασπρονήσι» του Ομίλου Αλαφούζου κ. Λεωνίδα Γλυνό από την κατηγορία της λαθρεμπορίας πετρελαίου.

Ο κ. Γλυνός είχε αθωωθεί και από το Τριμελές Πλημμελειοδικείο Γυθείου αλλά η απόφαση εκείνη είχε εφεσιβληθεί από την εισαγγελική αρχή.

Ο κ. Μητρόπουλος σε καίρια θέση του IMO

Τη Διεύθυνση Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ανέλαβε μετά από απόφαση του Γενικού Γραμματέα του I.M.O. κ. Ο' Νήλ, ο κ. Ευθ. Μητρόπουλος.

Η τοποθέτηση του κ. Μητρόπουλου ανακοινώθηκε από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη, ο οποίος συνεχάρη τον κ. Ο' Νήλ για την επιλογή του και εξέφρασε τη βεβαιότητα ότι ο κ. Μητρόπουλος θα συνεχίσει όπως και πριν να προσφέρει τις υπηρεσίες του στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, από αυτήν την ιδιαιτέρως σημαντική διεύθυνση του IMO.

Πειρατικές επιθέσεις

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF) δημοσίευσε τον ανανεωμένο οδηγό της επί των μέτρων που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων, υπό τον τίτλο: «Πειρατές και Ένοπλοι Ληστές — Οδηγός Πλοίαρχου». Περιέχει γενικές οδηγίες για τους πλοίαρχους, επί των τρόπων αντιμετώπισης των πειρατών που επιχειρούν να επιβιβαστούν στο πλοίο και του τρόπου αντιμετώπισης μίας επίθεσης στο σκάφος. Η νέα έκδοση της ISF είναι διαθέσιμη απευθείας από την Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία στη διεύθυνση:

Η περιβαλλοντική έκθεση της

HELMEPA στο Ηράκλειο

Με πρόσκληση του Σοροπτιμιστικού Ομίλου Ηρακλείου «Αρετούσα», και με τη συμπράξη του Δήμου Ηρακλείου, η Κινητή Περιβαλλοντική Έκθεση της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA θα φιλοξενηθεί στη Βασιλική του Αγίου Μάρκου στο Ηράκλειο.

Η Έκθεση θα λειτουργήσει μέχρι και την Παρασκευή 22 Μαΐου, τα πρωινά για οργανωμένες επισκέψεις μαθητών των Δημοτικών Σχολείων της πόλης με τους δασκάλους τους, και τα απογεύματα 6-9 μ.μ. για το κοινό.

Τα επίσημα εγκαίνια της Έκθεσης πραγματοποιήθηκαν 15 Μαΐου, ώρα 8.00 μ.μ. από το Δήμαρχο Ηρακλείου παρουσία των αρχών και προσκεκλημένων. Την ίδια μέρα και ώρα 6.00 μ.μ. ξεναγήθηκαν στην Έκθεση οι αρμόδιοι Εκπαιδευτικοί, και θα ακολούθησε ενημερωτική συζήτηση, ώστε να διευκυνθεί το έργο των Εκπαιδευτικών και των Υπευθύνων Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης.

Στέλεχος της HELMEPA συμμετείχε στις 8 Μαΐου, σε Διημερίδα που οργανώθηκε στο Ηράκλειο στο πλαίσιο των ΜΟΠ Κρήτης με θέμα «Διαχείριση Απορριμμάτων» και που απευθυνόταν στους εκπροσώπους των ΟΤΑ Ανατο-

λικής Κρήτης. Η παρουσία της HELMEPA επικεντρώθηκε στα συμπεράσματα και τις προτάσεις της, όπως διαμορφώθηκαν μετά την εκπόνηση του 16μηνου Προγράμματος HELMEPA — MEDSPA, και υποβλήθηκαν με την Τελική Έκθεση της Ένωσης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που συνχρηματοδότησε το Πρόγραμμα. Θα περίμενε κανείς ενεργό ανταπόκριση από μέρους των ΟΤΑ, ώστε μια περιοχή σαν την Κρήτη να πρωτοπορήσει στην εφαρμογή άμεσων και πρακτικών λύσεων στο πρόβλημα των απορριμμάτων που αλλοιώνουν τις όμορφες παραλίες της.

Από τη 10χρονη εμπειρία της η HELMEPA έχει διαπιστώσει ότι τα παιδιά μεταξύ 8 και 12 ετών ανταποκρίνονται με πιο θετικό τρόπο στα περιβαλλοντικά μηνύματα και ιδιαίτερα στην εθελοντική δέσμευση του καθενός από μας, όπως τη διακηρύσσει η HELMEPA. Με τη φιλοξενία της Περιβαλλοντικής Έκθεσής της στο Ηράκλειο, η HELMEPA προτείνει να αναλάβουν οι μαθητές που θα επισκεφθούν την Έκθεση εθελοντικά την προστασία των ακτών και των θαλάσσιων, δίνοντας και το παράδειγμα σε όλους. Ας αρχίσουμε από αυτό το καλοκαίρι.

International Shipping Federation, 30-32 St. Mary Axe, London, EC3A 8ET έναντι των πέντε λιρών Αγγλίας στην οποία περιλαμβάνονται και τα ταχυδρομικά έξοδα για κάθε προορισμό.

Μίσθωση ρυμουλκών

Τα Ελληνικά Διίλιστήρια Ασπροπύργου προκήρυξαν μειοδοτικό διαγωνισμό

για τη μίσθωση δύο ρυμουλκών από 1.9.92 για ένα έτος τα οποία θα εκτελούν υπηρεσία επιφυλακής και ρυμούλκησης για δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν τα ΕΛ.Δ.Α. επί 24ώρου βάσεως.

Στην τιμή μίσθωσης (δρχ./μήνα) θα περιλαμβάνονται οι πάσης φύσης δαπάνες τους όπως έξοδα κίνησης, συντήρησης, αμοιβές, πληρωμάτων κλπ.

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτο ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιότητες νταλικές.
- Πλήρωμη αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητο σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζε & Φιλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιας
Τηλ 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax 4522 574, Telex 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
- Συμφερούσες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματος 8 & Πυλός 185 32 Πειραιας
Τηλ 4138 194, 4171 815, 41 71 998, Fax 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

Ο διαγωνισμός θα γίνει στις 29.5.92 ημέρα Παρασκευή και ώρα 11.00 στο Τμήμα Προμηθειών στον Ασπρόπυργο.

Ζητούνται οι απόψεις των χρηστών λιμένος

Τις απόψεις των χρηστών και των φορέων που συναλλάσσονται με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς για τη χωροταξική και κυκλοφοριακή ρύθμιση και διαχείριση του Κεντρικού Λιμένος Πειραιώς, ζητεί ομάδα μελετητών — συμβούλων στους οποίους ο ΟΛΠ ανέθεσε την κατάρτιση μελέτης με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και τη βέλτιστη αξιοποίηση του επιβατικού λιμένος αποκλειστικά.

Ειδικότερα, η ομάδα αυτή στην οποία μετέχουν μηχανικοί και οικονομολόγοι, συνέταξε ένα ερωτηματολόγιο στο οποίο καλούνται να απαντήσουν όλοι οι συναλλασσόμενοι με τον ΟΛΠ και το οποίο χωρίζεται σε τέσσερις επιμέρους τομείς, οι οποίοι καλύπτουν:

- Τα λιμενικά προβλήματα.
- Τα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά προβλήματα.
- Τα συγκοινωνιακά προβλήματα και
- Τα οικονομικά προβλήματα.

Η επαναλειτουργία των παιδικών εξοχών

Η διοίκηση της Ναυτικής Ομοσπονδίας και ο Σύλλογος Προσωπικού Οίκου Ναύτη ζητούν την επαναλειτουργία των παιδικών εξοχών στον Άγιο Ανδρέα.

Συγκεκριμένα, η διοίκηση της ΠΝΟ με τηλεγράφημά της, προς τον Υπουργό Ναυτιλίας ζητεί να ενημερωθεί επί των ενεργειών και των αποφάσεων της διοικήσεως του Οίκου Ναύτη για την έγκαιρη και κανονική λειτουργία των παιδικών κατασκηνώσεων του ιδρύματος κατά την τρέχουσα θερινή περίοδο.

Ηδη, αναφέρει η Ομοσπονδία στο τηλεγράφημά της από τον Οκτώβριο του 1991 υπάρχει πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του ιδρύματος προς το Υπουργείο Ναυτιλίας για άμεση έναρξη των επισκευαστικών εργασιών και από τότε, έχουν περάσει επτά μήνες, χωρίς να έχει γίνει καμία ενέργεια εκ μέρους σας.

Εξ άλλου ο Σύλλογος Προσωπικού Οίκου Ναύτου με επιστολή του προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και τους Προέδρους του ΝΑΤ και του Οίκου Ναύτη ζητεί την επισκευή των εγκαταστάσεων των παιδικών εξοχών του Οίκου Ναύτη και την επαναδραστηριοποίησή τους.

Ο Σύλλογος, αναφέρει ότι εδώ και δύο χρόνια οι κατασκήνωσεις είναι κλειστές, προκειμένου να επισκευασθούν, χωρίς όμως να γίνουν οι εργασίες αυτές, αλλά ούτε και τα καθιερωμένα έργα συντηρήσεως, με αποτέλεσμα οι εγκαταστάσεις να έχουν εγκαταλειφθεί

και να φθείρονται.

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, απαντώντας στα ανωτέρω αιτήματα είπε ότι ο Οίκος Ναύτου θα καλύψει και φέτος τις δαπάνες της κατασκηνώσεως όπως και κατά το 1991 σε ιδιωτικές εγκαταστάσεις, που είναι, όπως είπε, σαφώς μικρότερες από αυτές που απαιτούνται για την ανασυγκρότηση των εγκαταστάσεων των παιδικών κατασκηνώσεων του Οίκου Ναύτη.

Τα προβλήματα των πλοίων στο Σουέζ

Ερωτηματολόγιο για την καταγραφή των προβλημάτων που δημιουργούνται κατά τη διέλευση των πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ, συνέταξε το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, σε συνεργασία με το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των πετρελαϊκών εταιριών.

Σκοπός του ερωτηματολογίου αυτού, το οποίο κοινοποιήθηκε και στα μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για να εκφράσουν τις απόψεις τους, είναι η μελέτη των προβλημάτων αυτών, προκειμένου να αντιμετωπισθούν πρακτικά.

Αυξημένα δελτία καιρού και θαλασσών

Η Ελληνική Ραδιοφωνία (Α' Πρόγραμμα) μετά από αίτημα της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, αύξησε τις εκπομπές των τακτικών δελτίων καιρού και θαλασσών της Ε.Μ.Υ., οι οποίες μεταδίδονται στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Συγκεκριμένα τις καθημερινές και από τις συχνότερες 7,29 KC (AM), 105,8 KC (FM) και 91,6, KC (FM), θα εκπέμπονται δελτία καιρού των θαλασσών στα ελληνικά και αγγλικά στις 06.50, 07.50, 12.05, 20.50 και στις 00.15. Τα Σάββατα και τις εορτές, από τις ίδιες συχνότητες στα ελληνικά και στα αγγλικά στις 6.30, 08.00, 12.05 και στις 00.10 στα ελληνικά.

Τέλος τις Κυριακές από τις ίδιες συχνότητες στα ελληνικά και στα αγγλικά θα υπάρχουν εκπομπές στις 6.30, 08.00 και 12.05 ενώ μόνο στα ελληνικά στις 20.50 και στις 00.10.

Το πλήρωμα απέκρουσε τους πειρατές

Πειρατική επίθεση δέχθηκε στις 30 Απριλίου το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Όσσεαν Τρέιντερ» ενώ έπλεε ανατολικά της Σουμάτρας, με προορισμό τη Σιγκαπούρη, αλλά όπως ανέφερε ο πλοίαρχος κ. Φραντζ. Κάτρης, οι πειρατές αποκρούστηκαν από το πλήρωμα χωρίς κανείς να πάθει τίποτε.

Ατύχημα σε ναυτικό

Εγκαύματα στο πρόσωπο έπαθε από διάλυμα καυστικής ποτάσσας που εκτο-

ξεύτηκε επάνω του, ο Ν. Μωραΐτης, 38 χρόνων, υποπλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου «Θήτα Βολκάνο», ενώ γινόντουσαν εργασίες καθαρισμού μιας δεξαμενής φορτίου.

Το ατύχημα συνέβη στις 15 Μαΐου ενώ το σκάφος βρισκόταν σε απόσταση 6 μιλίων νοτίως της Σαλαμίνας.

Ομιλία με θέμα τον Έλληνα πλοίαρχο

Ο Έλληνας πλοίαρχος από την αρχαιότητα ως σήμερα, υπήρξε το θέμα ομιλίας του κ. Πρίαμου Τζιμητρά που πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαΐου στον Πειραικό Σύνδεσμο.

Την ομιλία οργάνωσε ο Πειραικός Σύνδεσμος και ήταν αφιερωμένη στη θάλασσα και τον Έλληνα ναυτικό, ενώ την όλη εκδήλωση πλαισίωσαν καλλιτεχνικά ο καθηγητής Μουσικής του Πανεπιστημίου του Στρασβούρου κ. Ηλ. Στρίγκος και οι ηθοποιοί Ραν. Χιόννης, Αν. Τσώνη και Δ. Πετράτος.

Η νέα διοίκηση της Ενώσεως Μαγείρων

Η νέα διοίκηση της Ενώσεως Μαγείρων που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Γ. Μαρουλάκης, γεν. γραμματέας Ι. Δρίβης, ταμίας Δημ. Καραάς και Σύμβουλοι, Επ. Μπιλίνης, Γ. Καρατζής, Ανδ. Παραμερίτης, Π. Σταθάκης, Ευθ. Παπανικολάου, Εμμ. Καραμπίνης, Ι. Κανελλόπουλος, Αν. Νύχας, Ευσ. Αρώνης, Χρ. Σμυρναίος, Θ. Περδικονιάνης, Γ. Δερμάτης, Γ. Τσάκος, Δ. Μπαλάμπος, Λ. Κοντόγιωργας, Δ. Αρσενάκος, Διον. Λιβέρης-Λίος και Επ. Κουλεντιανός.

Τα νέα γραφεία της «Elvictor»

Τα εγκαίνια των νέων κεντρικών γραφείων της ναυτιλιακής εταιρίας «Elvictor Shipping Co. S.A.» θα γίνουν στο νέο κτίριο της Συγκροτήματος Εταιριών Γαλανάκη, στην Καστέλλα, οδός Κασσάνδρας 3-3Α, την Παρασκευή 29 Μαΐου, στις 8 το βράδυ.

Η διοίκηση της Ενώσεως συνταξιούχων μηχανικών

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Παλλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν. που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Γεώργιος Σίνης, αντιπρόεδρος Χαράλαμπος Καλαμάκης, γεν. γραμματέας Αριστείδης Πετρόπουλος, ταμίας Ελευθέριος Δελιγκάρης και Σύμβουλοι Νικόλαος Γαληνός, Χρήστος Παυλίδης, Ευάγγελος Τρίμης, Ιωάννης Μαθιουδάκης και Γεώργιος Σκουρογιάννης.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΑΡΙΝΑ	Κυπριακή	11.954	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή κατά το ταξίδι για Σάντο Τόμας ντε Καστίλα, στις 7/4. Επιθεωρήθηκε στη Ρουέν συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 27/4. Επιθεωρήθηκε εν πλω στην Αμβέρσα και το Φλάσσιγκ συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή, στις 21/4.
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	Μάλτας	9.250	1972	
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	Κυπριακή	8.741	1974	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Ελληνική	13.889	1978	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας κατά τη διάρκεια ελιγμών στη ράδα της Σαβόννα, στις 25/4. Κατά τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά συγκρούστηκε με το φορτηγό «An Bao Jiang» στις 6/5 και κατέπλευσε στη Μπαλμπόα για επιθεώρηση. Υπέστη κλίση στο Κουαντάν στις 4/5.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	Ελληνική	29.487	1982	
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ	Κυπριακή	14.036	1973	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ	Παναμαϊκή	13.760	1979	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 26/4. Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά στις 5/5. Κατά το ταξίδι Ουλσάν για Ξιγκάγκ, προσάραξε ανοικτά του Μπουσάν στις 10/5.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	Ελληνική	1.597	1968	
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ	Παναμαϊκή	1.453	1969	
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΦΘΟΡΟΣ	Μάλτας	38.780	1969	Κατά τη φόρτωση άνθρακα στο Ρίτσαρντς Μπαϊν υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο, στις 2/5.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	Ελληνική	3.981	1929	Υπέστη πυρκαϊά στην Ακτή Ξαβερίου, στις 8/5, που κατεστάλη χωρίς να προκαλέσει σοβαρές ζημιές στο σκάφος.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Όλα δείχνουν ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου χάρις σε μία σειρά εξελίξεων ξαναβρήκε το σφρίγος της και οι επερχόμενοι θερινοί μήνες φαίνεται ότι δεν θα προβληματίσουν ιδιαίτερα τη πλοιοκτησία.

Η συμφόρηση που παρατηρείται σε πολλά λιμάνια φορτοεκφόρτωσης δημητριακών όπως στη Νότιο Αμερική, στη Μαύρη Θάλασσα και σε κάποιο βαθμό και στη Νότιο Αφρική, συντείνουν στη παρατηρούμενη έλλειψη ανοικτών πλοίων και βελτιώνουν τη διαπραγματευτική θέση των πλοιοκτητών.

Παρά τον σκεπτικισμό που εκφράζουν ορισμένοι ναυλομεσίτες, οι εισαγωγικές ανάγκες σε δημητριακά της Κοινοπολιτείας των Ανεξάρτητων Κρατών που υπολογίζονται σε 26,8 εκατ. τόννους, οι επίσης σημαντικές ποσότητες κριθής που χρειάζεται η κατεστραμμένη από τη ξηρασία Νοτ. Αφρική και η επανεμφάνιση της Κίνας στον πίνακα των εισαγωγών ελπίζεται βάσιμα ότι θα διατηρήσει την αγορά ξηρού φορτίου σε κινητικότητα τους προσεχείς μήνες.

Ας δούμε όμως πως βελτιώθηκαν οι ναύλοι στις περισσότερες από τις βασικές κατηγορίες φορτίων κατά το υπό εξέταση πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου:

Σιτηρά:

- 59.000 τον. ποταμό Μισισσιππί για Κόντινεντ, δολ. 10,50.
- 54.000 τον. ποταμό Μισισσιππί για Τσιβάν, δολ. 22,00.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,00.
- 52.000 τον. δύο λιμάνια Νοτ. Αμερικής για Τσιβάν, δολ. 28,50.
- 40.000 τον. Βανκούβερ για Άπω Ανατολή, δολ. 15,50.
- 36.000 τον. Παρανάγκουα για Λισαβόνα / Αμβούργο, δολ. 16,50.
- 25.000 τον. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 14,00.
- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 15,00.

Γαϊάνθρακες:

- 150.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Χάβρη, δολ. 6,40.
- 130.000 τον. Μόμπιλ και Νιούπορτ Νιούς για Κασσιούγκ, δολ. 13,95.
- 120.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Ρέντκαρ, δολ. 10,20.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρούντς

για Αμβέρσα, δολ. 4,95.

- 90.000 τον. Γκλάντστοουν για Αμβέρσα, δολ. 10,75.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τον. Νάρβικ για Υμουίντεν, δολ. 2,15.
- 130.000 τον. Πόρτ Χέντλαντ για Τάραντο, δολ. 8,40.
- 100.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊν για Κερπέν, δολ. 5,25.
- 90.000 τον. Νουαντσίμπου για Αμβέρσα, δολ. 3,75.
- 70.000 τον. Τουμπαράο για Γκέντ, δολ. 7,75.
- 60.000 τον. Πόιντ Νουάρ για Πιομπίνιο, δολ. 6,50.

Λιπάσματα:

- 35.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ινδία, δολ. 37,00.
- 25.000 τον. Κπέμπε για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 26,50.
- 25.000 τον. Γιούζνυ για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 33,50.
- 14.500 τον. Μάρσα ελ Μπρέγκα για Ινδία, δολ. 34,00.

Ζαχαρή:

- 21.000 τον. Φίτζι για Λονδίνο, δολ. 31,00.
- 17.600 τον. Μπαγκκόγκ και Κο Σιχάγκ για Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 28,00.

Σκράπ:

- 31.300 τον. Βορ. Χαττέρας ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η σταθερή ζήτηση πλοίων τύπου πάναμαξ και handy/ handymax στο χώρο του Ατλαντικού και της Νοτ. Αφρικής ώθησε τα μισθώματα των πλοίων αυτών σε υψηλότερα και μπορούμε να πούμε αρκετά κερδοφόρα επίπεδα, αν

τα συγκρίνουμε με εκείνα που επιτύχαναν πριν μερικές εβδομάδες.

Οι συνθήκες ζήτησης στην Άπω Ανατολή χωρίς σημαντική βελτίωση, διατήρησαν σταθερά τα επίπεδα των μισθωμάτων, αν και μετά τις αργίες στην Ιαπωνία αναμένεται κάποια άνοδος της ζήτησης και σ' αυτή τη περιοχή.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που συνομολογήθηκαν:

- 69.300 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Ανατ. Αυστραλίας, δολ. 9.950 την ημέρα.
- 61.900 τον.d.w. από Γιβραλτάρ, μέσω Κόλπου ΗΠΑ, για Κίνα, δολ. 12.750 την ημέρα.
- 50.800 τον. d.w. από Νοτ. Αμερική για Κόντινεντ, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 220.000.
- 40.200 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Σκώ / Πασσέρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.
- 29.000 τον. d.w. από Αμβέρσα, μέσω Περσικού Κόλπου, για Ινδία, δολ. 10.000 την ημέρα.
- 28.300 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Πακιστάν, δολ. 10.750 την ημέρα.
- 24.500 τον. από Μοντεβιδέο, μέσω Ρίβερ Πλέϊτ, για Μαλαισία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η μικρή διακίνηση φορτίων πετρελαίου συνεχίζεται, με αποτέλεσμα η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων να ζει σε περίοδο υποτονικότητας με τους ναύλους μετά βίας να πλησιάζουν τα έξοδα κίνησης των πλοίων.

Χαρακτηριστική πτώση σημείωσαν τα έσοδα των πλοίων τύπου aframax στη Μεσόγειο όπου οι ναύλοι κάτω του WS 80 μεθερμηνεύονται σε έσοδα περί τα δολ. 5.000 την ημέρα.

Τίποτε το αξιόλογο από τη περιοχή της Δυτικής Αφρικής, όπου οι ναύλοι για φορτία ενός εκατ. βαρελιών κυμάνθηκαν περί τα WS 56-57,5.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 265.000 τον. Περσικό για Ρότερνταμ, WS 42,5.
- 230.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 37,5.
- 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Βορ. Αμερική, WS 57,5, οφιών Ευρώπη/ Μεσόγειο, WS 60.
- 125.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα για Ισπανία, WS 85.
- 95.000 τον. Αραβικό Κόλπο για

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

Τουρκία, WS 76,5.

— 80.000 τον. Λιβύη για Ισπανία, WS 85.

— 70.000 τον. Καραϊβική για Βορ. Αμερική, WS 87.

— 67.000 τον. μεταφορά εντός Ην. Βασιλείου, WS 100.

— 38.000 τον. Καραϊβική για Βορ. Αμερική, WS 157,5.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΡΓΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,00 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 15-25.

ΤΙΓΡΗΣ: Νάρβικ 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ελ Ντεκχέλα, δολ. 4,00 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 10-17.

ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4: Πόντα ντο Ούμπο 78.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βέξερπορτ, δολ. 8,05 φίο, 5 ημέρες, Μαΐου 25-30.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Ισπανική Μεσόγειο 48.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 19,00 φίο, 5.000 /3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Νουαντχίμπου 105.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3,60 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 20-30.

ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 4,95 φίο, 3 ημέρες /25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Σεπετίμα τέρμιναλ 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κεμπέκ, δολ. 500.000 κατ' αποκοπή φίο, 40.000 /15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-Ιουνίου 5.

ΑΡΚΑΔΙΑ 1: Νάρβικ 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 2,20 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 10-15.

ΑΙΓΙΑΛΗ: Νουαντχίμπου 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 3,55 φίο, 7 ημέρες, Μαΐου 20-25.

ΠΑΛΟΜΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπαχία Μπλάνκα 52.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 28,50 φίο, 5.000 /4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Μισισισιππί 20.000 τον. γεννήματα Βερακρούζ, δολ. 10 φίο, 2 ημέρες/ 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8-12.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Κπέμπε 25.000 τον. φωσφάτα Ανατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 26,50 φίο φόρτωση κλίμακας /1.200 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 10-17.

ΟΚΕΑΝΙΣ: Νεκοτσέα και Μπαχία Μπλάνκα 20.000 τον. σιτηρά Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 25,50 φίο, 4.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-31.

ΒΙΚΤΟΡΥ: Κόλπο ΗΠΑ 17.000 τον. γεννήματα Μπέϊρα, δολ. 30,50 φίο, 5 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΕΝΤΟΣΑ: Γιούζνυ 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 33,50 φίο, 4.000/ 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 35.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 37,00 φίο, 8.000/12.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 24-31.

ΑΡΤΕΜΗΣ: Μισισισιππί 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 22,00 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 17-27.

παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Μαΐου 1, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.970 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία μέσα Μαΐου, κυκλικό ταξίδι μέσω Ανατολ. Αυστραλίας, δολ. 8.900 την ημέρα.

BANKOYBER: 64.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.150 την ημέρα.

ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ: 25.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Ναντχόνγκα με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τον. d.w. του 1985, παράδοση Άντεν Μαΐου 12-16, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ / Γιβραλτάρ, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μοντουάρ αρχές Μαΐου, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ: 40.220 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. Αφρική μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλου υπό έρμα.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 28.327 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 69.346 τον. d.w. του 1989, παράδοση Μπίν Κουα-σίμ Μαΐου 20-25, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 11.200 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑΣ: 29.586 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Αφρική Μαΐο, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλου υπό έρμα.

ΠΙΣΤΗΣ: 22.627 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Αφρική Μαΐου 20-30, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 41.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Οσάκα Μαΐου 5-12, ταξίδι μέσω Δυτ. ακτής Μεξικού με επαναπαράδοση Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 6.450 την ημέρα.

ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ: 37.900 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ιαπωνία Μαΐο, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 66.916 τον. d.w. του

1984, παράδοση Κόντινεντ τέλη Μαΐου, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΛΦΑ: 28.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. Αφρική τέλη Μαΐου, δύο συνεχή ταξίδια μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. d.w. του 1983, παράδοση Χακάτα Μαΐου 23-30, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΕΗΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 37, Μαΐου 28.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 207.000 τον. Νταέσαν, WS 39,5, Μαΐου 27.

ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ: Κάργκ Άϊλαντ 122.000 τον. Γένοβα, WS 62,5, Μαΐου 23.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 56,25, Μαΐου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ρας Τανούρα 100.000 τον. Κεϋχαν, WS 79, Μαΐου 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Ρας Τανούρα 380.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 41,5, Μαΐου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Καράτσι, WS 115, Μαΐου 19.

ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. διάφορες οψιών, WS 60, Μαΐου 12.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Μπανίας 55.000 τον. Μεσόγειο, WS 115, Μαΐου 10.

ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ: Ταρτούς 60.000 τον. Τριέστη, WS 115, Μαΐου 12.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Τρίνιταντ 50.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Μαΐου 10.

ΚΛΕΟΝ: Ζιρκού 85.000 τον. Ινδία, WS 94, Μαΐου 9.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Φατέχ 80.000 τον. Σιράχα, WS 94, Μαΐου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 82,5, Μαΐου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Κοβενάς 70.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 78, Μαΐου 14.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Μπαχάμας 33.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 190, Μαΐου 19.

ΚΥΘΗΡΑ: Ρας Τανούρα 128.000 τον. Αυγούστα, WS 65, Μαΐου 26.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Μουάντα και Καμπίντα 130.000 τον. Μεσόγειο, WS 60, οψιών Κόλπο ΗΠΑ WS 57,5.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Καραϊβική 70.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ 87,5, Μαΐο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καρίπιτο 38.500 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 156, Μαΐου 17.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

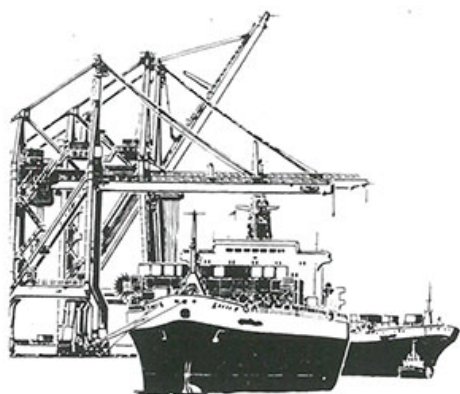
ΦΑΛΚΟΝ: 54.049 τον. d.w. με παράδοση Βενεζουέλα Μαΐου 20, ταξίδια 60 ημερών προς δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΩ ΒΟΥΛΑ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ 1003 τ.μ. ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΙΚΟ ΜΕ ΩΡΑΙΑ ΘΕΑ ΠΡΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ ΚΑΙ ΣΑΡΩΝΙΚΟ ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΤΗΛ. 8954355.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: 61.900 τον. d.w. του 1981,



NAFTIKA CHRONIKA

Tsavliris in joint venture with Russians

Tsavliris Piraeus, the well-known international salvage contractors have taken delivery of the ex Bugsier tug «Caribic» now renamed «Leopard» 10,000 HP, 1000 tons gross, 90 tons bollard pull, 20,000 miles range, owned by the Black Sea Salvage & Towage Co. of Odessa, pursuant to a joint venture.

Under the agreement the Russians provide the salvage tug, manning, operations, etc., while Tsavliris provide the salvage expertise, marketing, back-up logistics, etc. with profits / losses from salvage/ towage operations being shared (in accordance with an agreed scale) after deduction of fixed/ agreed running costs.

It is intended that the salvage tug will be stationed primarily in the Indian Ocean (Gulf/Red Sea) area, virtually exclusively for Lloyds Form salvage operations.

Tsavliris have shown interest in negotiating similar arrangements with regard to two further Russian salvage tugs each of 40,000 HP, the largest and most powerful in the world.

Cartel members fined

The EC Commission has imposed fines on the members of a sea transport cartel after considering the «shipowners' committees» set up between France and eleven African countries (Mali, Benin, Togo, Congo, Senegal, Cameroon, Guinea, etc.) were agreements that ran counter to the provisions of Article 85 of the EC Treaty and that their application contravened the provisions of Article 86.

The decision was taken following complaints by independent shipowners against France's policy in its trade relations with these countries. This policy was essentially the formation of a cartel for monopolising the transport of all the cargoes from these countries. This was done by setting up the «shipowners committees» which shared out the cargoes among liner companies. At the same time, members of the committees persuaded the above-mentioned countries to take whatever measures were needed to retain all their cargoes for themselves and leave nothing for other shipowners.

Following the complaints, the Commission decided that according to Regulation 4056 of 1986, shipowners can cooperate within the framework of the maritime conferences but cannot monopolise the whole

of one or more transport entities, excluding independent shipowners and abolishing free competition. Fines ranging between 2,400 and 56,400 ECU were imposed on four conferences and the eleven «shipowners' committees».

Intertanko's annual meeting in Greece

The 1992 annual general meeting of the International Association of Dry Cargo Shipowners will be held, commencing at 18.00 hours on Friday 29th May 1992, at the Yacht Club of Greece.

It will be followed by a reception for all Members and their guests, when Intercargo will be honoured by the presence of the Greek Minister of Merchant Marine, Mr. A. Pavlides.

Piracy attacks on Merchant ships

According to BIMCO, the number of piracy attacks on merchant ships in the Straits of Singapore, in Brazilian waters and off the West African coast, has reached an unacceptable level.

The number of reports of piracy attacks received from BIMCO members shows an alarming increase. Even more serious is the tendency that assaults are becoming more and more violent, posing a serious threat to life.

In one of the most recent incidents reported to BIMCO, involving the attack on a tanker undergoing repairs at anchor on Rio De Janeiro roads, two of the crew were killed and two other seriously injured by pirates armed with machine guns and pistols.

Other incidents have resulted in vessels for long periods without proper control, while members of the crew were tied up or otherwise prevented from steering and navigating their ship; thereby exposing the oceans to the risk of environmental disasters of considerable magnitude.

Ship owners must demand the same rights as owners of land-based industries, i.e. that the crew and the considerable assets represented by their vessels are effectively protected from assault by armed gangsters.

Embargo lifted

At the beginning of April, the EC Twelve lifted the embargo on petroleum products to the Union of South Africa and resolved to resume cultural, scientific

and sporting relations with this country.

A communique from the EC Foreign Ministers stated that the Community believes and hopes that these measures will encourage the development of South Africa.

The embargo, imposed at the recommendation of a General Assembly of the U.N., had been in force since 1985. A ban on arms sales, however, continues to apply, as well as a ban on nuclear cooperation, both dating back to 1977.

It is to be noted that the Twelve had already lifted the embargo on investments as of last December and in January 1992 the ban imposed in 1980 on imports of gold, iron and copper from South Africa was also lifted.

IMO — «Handbook on Global Maritime Distress and Safety System»

The global maritime distress and safety system (GMDSS), which has been developed by IMO in close co-operation with other international organizations, entered into force on 1 February 1992.

The intent of IMO's Handbook on the GMDSS is to provide in a single comprehensive publication.

— an explanation of the principles upon which the GMDSS is based;

— the system's radiocommunications requirements and recommendations for its implementation;

— the operational performance standards and technical specifications to be met by GMDSS equipment; and

— the procedures for and method of operation of the various radio services which form the GMDSS, as well as the Master Plan for the GMDSS.

The publication will be in loose-leaf format together with ring binder, and is expected to be available in late summer 1992. All interested can apply directly to IMO, indicating the number of copies they require, Publications Section, 4, Albert Embankment, London, SE1 7SP.

American Bureau holds annual meeting

The American Bureau of Shipping held its 130th Annual Members meeting in New York City last April,

following which the ABS Board of Managers met to discuss details of the activities and objectives of ABS with the society's management. Following discussions, the Board expressed its compliments and appreciation for the numerous achievements of the society during 1991. The Board also reaffirmed its full support and confidence in the Chairman and Chief Executive Officer, Frank J. Iarossi; the ABS management team; and the ambitious objectives and initiatives of the ABS 2000 strategic plan.

Among the ABS Board of Managers reelected are Messrs, John G. Goumas, John D. Fafalios and Basil Scarvelis.

The Salvage Association at Posidonia '92

The Salvage Association, the largest marine casualty surveying organisation in the world, is taking part in Posidonia '92 in Piraeus (June 1-5). The Association's stand (No. 709) will be centrally located within the international shipping exhibition.

The Piraeus office, which opened in 1966, is responsible for the whole of the Eastern Mediterranean area, and maintains close links with the international fleets operated by Greek shipowners.

Now in its 136th year, the SA provides a range of services through its worldwide network of survey offices, and these activities will be illustrated in graphic form on stand 709.

Tony Nunn, chairman of the Association and a well-known marine underwriter in the London market, will be at Posidonia, together with staff surveyors from the Piraeus office.

ASRY prepares for floating docks commissioning

Following the arrival of ASRY's two floating docks in Bahrain, preparations are in full swing for their installation and commissioning around mid-year.

A Dutch company, was awarded a contract valued at close to \$ 5 million for the 1.7 million cubic metres of dredging required to create space for the docks which will be positioned on the side of the yard opposite ASRY's present 500,000 dwt graving dock.

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS



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
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΔΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΓΓΙΛΗ	74	55783
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΒΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Θ	84	22000

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

€ Κόμπε 17/3
 προς Μπαγκόγκ 14/3
 προς Χάργκ 20/3
 προς Ν. Κορέα 16/3
 αργεί Πειραιά
 μεσογειοσκάς μεταφορές
 € Κολούμπια ρίβερ 14/3
 προς Έξμερκ 12/2
 πρ. «Pacific Wave»
 € Οζάκα 16/3
 € Λιανουγκάγκ 8/3
 προς Ιαπωνία 10/3
 € Δακάρ 4/3
 € Πειραιά 2/3
 προς Βραζιλία 15/3
 προς Σκίκντα 11/3
 μεταφορές Πάτρας
 προς Βιτόρια 17/3
 επισκευές Μαγκάλια 12/12
 προς Μιχαμάντια 20/3
 α. Φρημάντλ 14/3
 € Χάμπτον 20/3
 προς Μπαγκόγκ 28/3
 € Ρίο Χάινα 26/2

προς Αμυούργα 11/3
 προς Μακείο 16/3
 € Μπρίντζι 7/3
 προς Κρόττανα 18/3
 € Λάγος 17/2
 προς Ματάντζας 28/2
 € Γκιζόν 19/3
 προς Βιλελμαχάβεν 17/53
 € Πασαγιές 19/3
 προς Πειραιά 13/3
 € Βανκούβερ 18/3
 α. Τζουαίμα Τέρμινταλ 24/2
 προς Χοντίντα 13/3
 € Ντάρμπαϊν 19/3
 € Μπέρτα 7/3
 πρ. «Orsola B»
 προς Πόρτ Πιρ 7/2
 α. Ντάρμπαϊν 5/3
 € Πειραιά 20/11
 αργεί Πειραιά
 προς Τουρκία 9/3
 προς Οδησσό 1/3
 € Βιτόρια 15/3
 προς Κόμπε 3/3
 € Καράτσι 16/3
 προς Μπαγκόγκ 10/2
 υπό ναυπήγηση
 € Σεβίλλη 15/3
 προς Ευρώπη 19/3
 € Γιοκχάμα 14/3
 προς Κίλαγκ 16/3
 προς Γκροβντάρ 5/3
 προς Μπουαβεντούρα 17/3
 α. Τζέντα 6/2
 προς Βενεζουέλα 3/3
 προς Γαλλία 28/1
 α. Μόρεχεντ Σίτυ 13/3
 προς Κερπτάουν 27/2
 προς Κίλαγκ 17/3

προς Τρίπολη 7/2
 προς Τρομπέτας 9/3
 προς Λάζαρο Γκαρντένας 3/3
 € Αμβέρσα 22/3
 προς Αζόρες 9/3
 € Χάου Πόιντ 17/3
 € Παράντιπ 14/3
 προς Αλεξάνδρεια 14/3
 προς Αγγλία 2/3
 στη Μαρίνα 15/3
 προς Μαρίνα ντι Καράρα 20/3
 προς Οζάκα 25/2
 προς Κίλαγκ 7/3
 προς Κόγκλιαν 17/3
 προς Μαρόκο 11/3
 προς Ν. Κορέα 10/3
 προς Ευρώπη 5/3
 προς Λος Άντζελες 12/3
 € Όλμπανυ 14/3
 προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/3
 α. Μπιμπό 19/3
 προς Κοπέρ 15/3
 α. Νταμμά 26/2
 επισκ. Πόρτ Μουχ. μπίν Κασίμ 23/3
 προς ΗΠΑ 5/3
 προς Κερπτάουν 16/3
 € Ρότερνταμ 14/3

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΚΡΕΗΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	76	19016
ΑΡΓΟΝΕΥ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΕΥ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙΑ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΑΡΤΕΜΩΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ 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	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

προς Γιοκχάμα 26/2
 προς Κόμπε 28/2
 προς Κίνα 26/1
 προς Ελλάδα 15/3
 € Τής 18/3
 προς Πόρταγκρου 3/3
 € Δακάρ 26/2
 προς Χουάγκου 10/3
 προς Τσιουάν 28/2
 € Πόρταγκρου 18/3
 προς Ιράν 11/3
 α. Χουέιβα 27/2
 € Κασσιούγκ 5/3
 επωλήθη Έλληνες
 € Σχέσιον 17/3
 α. Τσίμα 16/3
 α. Νιούκαστλ 24/2
 προς Χάργκ 1553
 στη Σιγκαπούρη 1/1
 α. Τζουαίμα Τέρμ. 6/3
 € Δομιέτα 17/3
 προς Αλεξάνδρεια 16/3

πρ. Μπ. Άιρες 6/3
 α. Ν. Ορλεάνη 13/3
 προς Ιταλία 3/3
 € Πρίνς Ρούπερτ /3
 € Ρεσίφ 5/3
 προς Χάμπτον 26/2
 προς Κόλο ΗΠΑ 23/2
 προς Ταχεχάρ 1/3
 προς Σινγκάγκ 2/2
 € Λονδίνο 15/3
 προς Μιλάνο 19/3
 προς Πόρτ Κέλαν 16/53
 € Ν. Ορλεάνη 17/3
 προς Ματάντζας 29/2
 α. Π. Κουεζάλ 6/3
 προς Παρανάγουα 18/3
 € Φος 18/3
 € Νιούκαστλ 5/3
 προς Π. Καρντόν 29/2
 α. Σδουθγουεστ Πας 16/2
 προς Πούντα Καρντόν 13/3
 υπό ναυπήγηση
 προς Κορέα 25/2
 προς Βανκούβερ 17/3

€ Μίλνερ Μπαϊ 29/2
 προς Μπ. Αμπάς 9/3
 προς Κίλαγκ 29/2
 προς Πειραιά 14/3
 προς Τζακάρτα 14/3
 € Γκουινιάς 24/2
 μεταφορές Ρεθύμνου
 α. Βανκούβερ 10/3
 προς Κόντινεντ 14/3
 προς Πειραιά 17/3
 προς Ουλσάν 6/3
 επισκ. Σιγκαπούρη 7/3
 προς Λίβερπουλ 13/3

€ Φος 3/3
 € Μοντεβιδέο 18/3
 προς Λονδίνο 3/3
 € Ίμινγκχαμ 14/3
 προς Πόρτ Κέλαγκ 3/3
 προς Κωνσταντίνα 3/3
 € Γκουανιακούβι 12/3
 α. Ρότερνταμ 20/3
 α. Μπωμόν 24/1
 προς Ν. Αφρική 12/3
 € Μπιμπό 19/3
 προς Χάμπτον 19/2
 € Σάντο Ντομίγκο 14/3

προς Ντουμπάϊ 8/1
 προς Αμουά Μπαϊ 3/3
 προς Κέη Κουβιέρ 17/3
 α. Δαμιέτα 19/3
 € Αννάπολη 16/3
 προς Βραζιλία 10/3
 προς Βραζιλία 18/3
 α. Ζήμπρουγκ 11/3
 προς Κόλε Τέρμινταλ 8/3
 προς Μπ. Αμπάς 4/3
 προς Κασσιούγκ 10/3
 € Πειραιά 15/3
 αργεί Πειραιά
 προς Τοπολομπίμο 17/3

BANKOYBER	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΛΟΥΓ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΓ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036
ΓΚΡΕΙ'Σ Λ	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
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

δ. Ντόβερ 5/3		
προς Μπ. Αμπάς 5/3		
προς Αλιβέρι 8/3		
α. Πειραιά 4/3		
ε. Κανβέι Αϊλαντ 22/3		
α. Πλάσε 9/3		
ύψωσε Λιβερνάνη		
υπό ναυπήγηση		
προς Νταλιάν 20/2		
επισκ. Γκντάνακ 26/2		
ε. Τσιότζια 15/3		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Θεσσαλονίκη 16/2		
ε. Πόρτσμουθ 14/3		
αργεί Πειραιά		
διάλυση Κίνα		

μεσογειακές μεταφορές		
προς Ρότερνταμ 23/2		
α. Ναούρου 15/3		
προς Νοβόροσκ 14/3		
μεταφορές Φουτζέρας		
προς Μερσίνη 21/2		
προς Ηγουμενίτσα 14/3		
ε. Μιλφροντ Χάβεν 19/3		
στη Φουτζέρα (απαθήκη)		
προς Ινδία 28/2		
ε. Σουέζ 6/3		

στη Ν. Ορλεάνη 12/3		
ε. Γδύνια 9/3		
προς Βενεζουέλα 20/2		
προς Κόλπο ΗΠΑ 17/3		

προς Γκουιάμας 29/2		
προς Λα Γκουαίρα 21/2		
α. Σ. Τζών 17/3		
προς Βραζιλία 10/3		
α. Ν. Ορλεάνη 5/3		
α. Ν. Ορλεάνη 11/3		
προς Κασζακόακας 952		
επισκ. Σιγκαπούρη 2052		
επώληθη Έλληνες		
προς Ταραγκόνα 16/3		
αργεί Πειραιά		
προς Σαφάγκα 20/3		
ε. Ταραγκόνα 6/3		
προς Φρημάντλ 11/3		
προς Κουϊκιντάα 13/3		
προς Μπαγκόγκ 1952		
προς Παντζάκ 5/3		
προς Λάδζα Καρντέντας 20/2		
ε. Ιντσόν 5/3		
προς Παντινάνκ 1053		
προς Ιντσόν 24/2		
προς Μπ. Άιρες 14/3		
προς Ταϊβάν 4/3		
προς Νοβορόσκ 22/2		
υπέστειλε Λιβερνάνη		
α. Ρας Τανούρα 19/2		
ε. Ν. Ορλεάνη 4/3		
ε. Της 21/3		
προς Λομ 3/3		
ε. Σιγκαπούρη 10/3		
προς Ρότερνταμ 16/3		
προς Γιβραλτάρ 853		
α. Ρας Τανούρα 12/3		

ε. Ντουμπάι 25/10		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Φος 13/3		
ε. Ιντσόν 27/2		
προς Νορβηγία 19/3		
α. Φλάσινγκ 16/3		
προς Αρούμπα 11/3		
α. Αμβούργο 5/3		
προς Ρίο Ιανέιρο 6/3		
ε. Σιγκαπούρη 13/2		
προς Ρότερνταμ 9/3		
ε. Βηρυτό 6/3		
προς Άντεν 28/1		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Ιαπωνία 17/3		
προς Πειραιά 14/3		
προς Μομπάι 13/3		
προς Σάφι 16/3		

αργεί Βασύρα		
ε. Βομβή 23/2		
α. Γιούροπορτ 19/3		
ε. Οζάκα 18/2		
α. Ν. Ορλεάνη 23/2		
ε. Φιλαδέλφεια 17/3		
προς Λισαβόνα 12/3		
προς Ρ. Πάιτ 12/3		
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/3		
προς Κάπο Σαν Βίτο 13/3		
προς Αυγουστά 17/2		
ε. Πειραιά 17/3		
προς Δεκέλια 18/3		
αργεί Πειραιά		
προς Τζακάρτα 12/3		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 13/1		
προς Ρωσία 23/2		
ε. Κουίνχουσκιντάα 29/2		
προς Λίβερπουλ 3/3		
προς Κάντα 13/3		
ε. Κων/πολη 13/3		
ε. Πειραιά 2/3		

ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΟΥΠ	70	30861
ΕΠΡΕΣ	78	12688
ΕΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΤΑΙ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΓΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHS	81	22857
ZEYS	71	87667
ZHNZ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΖΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΚΛΟΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΖ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟΣ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ-		
ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122
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
ΚΙΜΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΑΡΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989

προς Ντάρμπαν 28/1		
πρ. «Πρίαμος»		
προς Λισαβόνα 21/3		
προς Ικαρία 15/3		
προς Μέγαρα 12/3		
προς Βομβή 15/3		
α. Κπέμε 3/3		
ε. Κοτόν 7/3		
προς Λονδίνο 8/3		
ε. Μανασός 27/2		
α. Ραβέννα 11/3		
ε. Σαν Λορέντζο 18/3		
α. Βανκούβερ 18/3		
προς Μπουσάνα 13/3		
ε. Τενερίφη 16/3		
προς Χοντίντα 17/3		

ε. Αμβέρσα 19/3
 α. Λάντακτον 13/3
 προς Ταϊβάν 3/2
 προς Κασσιόγκ 2/3
 προς Κολόμπο 17/3
 προς Κήλαγκ 11/3
 προς Γιοκοχάμα 12/3
 προς Γιοκοχάμα 16/3
 ε. Χόγκ Κόγκ 19/3
 ε. Σαλβαντόρ 16/3
 προς Χάιφα 17/3
 α. Χάιφα 17/3
 προς Πόρτ Τζεντίλ 27/2
 προς Μεξίκο 22/2
 προς Χάρβη 6/3
 προς Λιβερπούλ 19/3
 ε. Δεμεράρα 13/3
 προς Άρζουμ 26/2
 προς Αγγλία 14/3
 προς Μιλάν 15/3
 προς Κόμπη 11/3
 προς Οδησσό 14/3
 προς Πειραιά 13/3
 προς Ιαπωνία 19/2
 προς Γιόσου 21/2
 προς Ντουμπάι 29/2
 προς Γιρκατάρ 3/3
 προς Β. Θάλασσα 26/1
 προς ηΠΑ 21/3
 προς Ινσάν 13/3
 μεσογειακές μεταφορές
 επισκευές Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάν 16/3
 προς Κίνα 3/3
 προς Π. Μπολζάρ 18/3
 προς Αλγερία 24/2
 προς Γκέρμπε 17/3
 ε. Κερμάν 16/3
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ν. Ορλεάν 2/3
 προς Σάντος 12/3
 προς Α. Ανατολή 1/3

ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΗ (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 ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858
ΛΑΚΜΟΣ	81	5843
ΛΑΚΩΝ	89	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΣΘΙ	77	4985
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000

α. Ν. Ορλεάνη 5/3	
προς Μπριζμάλιν 28/2	
προς Μουμπάα 9/2	
ε. Σιγκαπούρη 23/2	
ε. Άαρχους 19/3	
προς Χάμπτον 19/3	
προς Σαντάντερ 11/3	
α. Ν. Ορλεάνη 18/3	
προς Ιαπωνία 14/3	
ε. Πειραιά 12/3	
προς Βραζιλία 29/1	
προς Χάργκ 19/2	
προς Ρότερνταμ 15/3	
δ. Παναμά 19/2	
προς Σιγκαπούρη 5/3	
ε. Χιόσταν 8/3	
προς Μιλάδο 18/3	
ε. Βηρυττά 2/3	
προς Αγ. Θεοδώρους 9/3	
προς Θεσσαλονίκη 1/3	
ε. Πειραιά 16/3	
προς Πειραιά 3/3	
ε. Οδησσό 15/3	
προς Σάο Σεμπασιάν 1/3	
προς Χάργκ Άιλαντ 7/3	
προς Χάργκ Άιλαντ 16/3	
προς Πειραιά 29/2	
ε. Αμβέρσα 18/3	
προς Σκίταν 17/3	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Άσντοντ 13/3	
προς Βραζιλία 19/3	
ε. Αρατού 15/3	
προς Νιούκασλ 21/2	
προς Φουτζέιρα 9/3	
ε. Χάβρη 17/3	
προς Σιγκαπούρη 16/3	
προς Ρότερνταμ 28/2	

προς Ραμπίχ 20/3	
προς Ραβέννα 17/3	
προς Λουζιάννα 9/3	
προς Βανκούβερ 12/3	
προς Σιγκαπούρη 1/3	
προς Περσικό 4/3	
προς Πειραιά 21/9	
προς ΗΠΑ 5/3	
α. Αλεξάνδρεια 15/3	
προς Τύνιδα 3/3	
ε. Τζέμπελ Άλι 29/12	
προς Χάργκ 2/3	
ε. Φαλκονάρα 14/3	
προς Μπελιούν 10/3	
προς Μπουσάν 13/3	
ε. Ρότερνταμ 18/3	
ε. Αλταμίρα 11/3	
α. Σάντο Ντομίνγκο 3/3	
προς Βέλγιο 20/3	
ε. Φος 17/3	
ε. Σαλέρνο 10/3	
επισκ. Πειραιά 20/8/91	
στη Βασιώρα	
προς Ν. Κορέα 20/2	
α. Ντάρμπαν 16/3	
προς Θεσσαλονίκη	

ε. Αμβέρσα 18/3	
ε. Ιζόλα 24/2	
ε. Κάλουντμποργκ 19/3	
προς Φορτάλεζα 15/3	
προς Παρανάγουα 16/3	
ε. Τζ. Νεχρού 12/3	
προς Ευρώπη 24/12	
α. Π. Μωχ. υπιν Κασιμ 23/2	
προς Χάμπτον 13/3	
α. Λος Άντζελες 13/3	
ε. Βομβάη 19/2	
προς Βενγκάλη 8/3	
ε. Αμβούργο 21/3	
προς Φρήμπορτ 23/2	
προς Γιβραλτάρ 9/3	
προς Ιαπωνία 7/3	
α. Σουέζ 9/3	
ε. Πόρτ Πίρι 19/3	
προς Κουλίγκντάο 1752	
ε. Χουέιλβα 5/3	
προς Καζαμπλάνκα 9/3	
διάλυση Πακιστάν	
πρ. «Crystal King»	
προς Τύνιδα 15/3	
προς Ν. Ορλεάνη 19/3	
προς Χάβρη 10/3	
στη Τζέντα (ισπαήκη)	
προς Αμβέρσα 20/3	
α. Σαν Φραντίζκο 17/2	
ε. Κισαράζου 4/3	
προς Μεξικό 9/3	
προς Ελλάδα 7/2	
α. Σάο Σεμπασιάν 23/2	
προς ΗΠΑ 5/3	
α. Σάο Σεμπασιάν 27/2	
προς Σαν Φραντίζκο 6/3	
προς Πειρία 16/3	
ε. Οδησσό 2/3	
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/3	
προς Τελίν 19/3	
α. Λος Άντζελες 8/3	

ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	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'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΑΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΙΛΑΝΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	8981
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	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
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΣΕΡΤ 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 ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600

ε. Σασέμπο 24/2	
προς Μ. Μαγκάνουι 6/3	
προς Βραζιλία 11/3	
α. Αλεξάνδρεια 14/3	
προς Γιβραλτάρ 11/3	
ε. Χιόσταν 7/3	
α. Πειραιά 13/3	
προς Καμάρ 5/2	
προς Μπάνμπουρι 7/3	

ε. Ζανζιβάρη 3/3	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 11/3	
ε. Κάπ Χαϊτίεν 9/3	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς ΗΠΑ 9/3	
προς Τζαμάικα 13/3	
προς Μπουεναβεντούρα 14/3	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Τάμα 18/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/1	
α. Φόρτ ντε Φράνς 29/2	
προς Νουαντίμπο 10/3	
ε. Ν. Ορλεάνη 16/3	
α. Δεμεράρα 14/3	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Ορλεάνη 1853	
προς Δομινικανή Δημ. 23/2	
α. Ν. Ορλεάνη 19/3	
προς Παναμά 11/3	
ε. Κίγκστον 18/3	
ε. Κίγκστον 15/3	
προς ΗΠΑ 1/3	
α. Ν. Ορλεάνη 5/3	
προς Άγκουαντουλτα 21/2	
προς Οδησσό 16/3	
α. Ν. Ορλεάνη 25/2	
προς Κόλπο ΗΠΑ 6/3	
προς Δ. Αφρική 1/2	
προς Κορέα 4/3	
α. Ν. Ορλεάνη 28/2	
προς Σασέμπο 16/3	
προς Τζέντα 13/3	
ε. Πειραιά 1453	
αργεί Πειραιά	
αγορά από Νορβηγούς	
προς Ρίτσαρντ Μπαίσι 13/3	
ε. Γκντάνσκ 19/3	
προς Ν. Ορλεάνη 11/3	
επισκ. Σιγκαπούρη 6/3	
ε. Πειραιά 21/1	
μετασκευάζεται Πειραιά	
προς Ισπική 25/2	
επιπλήθη Ιάπωνες	
α. Δεμεράρα 12/3	
ε. Σιγκαπούρη 14/3	
ε. Τεργέστ 15/3	
μετ. «Μύκονος V» (π.)	
αργεί Πειραιά	

προς Μπ. Άϊρες 21/3	
προς Περσικό 8/2	

ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΛΥΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859
ΟΜΙΞΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΤΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726

ε. Πειραιά 21/2	
προς Χάρηκ Άϊλαντ 7/2	
α. Γιβραλτάρ 1/3	
α. Ν. Ορλεάνη 19/3	
προς Μπαγκκόκ 16/3	
προς Μπαγκκόκ 28/2	
προς Νοβοροσίσκ 25/2	
προς Χάρηκ 28/2	
προς Αγγλία 13/3	
προς Μεξικό 14/3	
προς Σαλίνα 8/3	
προς Γιβραλτάρ 17/1	
ε. Φιλαδέλφεια 17/3	
ε. Λισαβώνα 12/3	
α. Μανίλα 9/3	
επιβλήθη Έλληνες	
ε. Πόρτλαντ 19/3	
προς Σιγκαπούρη 6/3	
προς Π. Καρντόν 4/3	
προς Ν. Αφρική 21/2	
ε. Σάο Σεμπασιάν 16/3	
στον Πειραιά 18/3	
προς Μπαντίρμα 8/3	
προς Όκλαντ 5/3	
προς Μομπάσα 11/3	
διάλυση Μπαγκλαντές	
προς Μαδάντζας 12/3	
προς Πρόβιντενς 10/3	
προς Φάλασινγκ 25/2	
προς Λα Γκουαίρα 26/2	
ε. Άντοντ 17/3	
προς Ιταλία 10/3	
ε. Χάτιναχ 3/3	
προς Βομβάη 20/3	
προς Νιγκμπο 2/3	
προς Μπαλμπάα 22/2	
προς Τσιβάν 14/3	
προς ΗΠΑ 2/3	
προς Σουηδία 18/3	
ε. Σ. Μαλό 15/3	
προς Κίνα 28/2	
προς Χάμπτον 11/3	
ε. Χαλκίδα 13/3	
ε. Σάουθεντ Ανκοράτζ 6/3	
προς Βομβάη 31/1	
προς Βερακρούζ 12/3	
προς Μπουσάν 17/3	
προς Ελλάδα 21/3	
ε. Πειραιά 31/10	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 1/2	
ε. Χάβρη 16/3	
προς Σ. Τόμας ντε Καστίλ 16/3	
προς Μεσολέγειο 9/3	
προς Ιαπωνία 21/2	
επισκ. Πειραιά 16/11	
προς Κήλαχ 30/1	
προς Χάβρη 14/3	
πρ. «Παρίσια Λ.»	
προς Πειραιά 12/3	

ε. Τεργέστη 16/3	
ε. Τσάρλεστον 27/2	
προς Χάιφα 15/3	
προς Μερσίνη 12/3	
προς Αλεξάνδρεια 16/3	
ε. Πειραιά 17/3	
προς Θεσσαλονίκη 6/3	
προς Ευρώπη 4/3	
προς Γιούγκαλ 1953	
ε. Μπρίστολ 1853	
προς Κορκά 953	
προς Τούλζαν 19/3	
προς Κουίνγκτάν 25/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Περισκό 28/2	
ε. Γκλάντστον 16/3	
προς Ελσίνφορ 11/3	
προς Ρίο Γκράντε 15/3	
ε. Κορούνα 16/3	
στο Λομπιτο	
προς Σαν Χουάν 28/2	
ε. Γιούροπορτ 16/3	
προς Δρέπανον 18/3	
προς Φουτζέιρα 9/2	
ε. Κολούμπια 18/3	
προς Τρίπολη 3/3	
α. Ν. Ορλεάνη 15/3	
προς Βαλπαράϊζο 14/3	
προς Σιβταβέσια 15/3	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Σάντος 15/3	
προς Φρήφορτ 10/3	
προς Γιοκχάμα 23/2	
α. Τζουμπάι 6/3	
ε. Ν. Ορλεάνη 24/2	
προς Ουλσάν 2/3	
ε. Βόλο 15/3	
α. Βαλλέττα 11/3	
προς Χαλκίδα 15/3	
προς Θεσσαλονίκη 16/3	
προς Ραμίχ 17/3	
προς Πειραιά 19/3	
προς Ραμίχ 2/2	
μεταφορές Πάτρως	
α. Ντάρμπαρν 28/2	

ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΠΛ	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΦΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776

ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΓΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΞ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΖΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000

προς Σουσακι 9/3	
α. Παντάζ 3/3	
προς Αυγόστα 12/3	
ε. Σάουθεντ Ανκοράτζ 20/3	
προς Πορτ Κέλαγκ 12/3	
α. Ρας Τανούρα 16/3	
ε. Μπ. Άιρες 16/3	
προς Ιλιτσέβακ 1353	
προς Τζακάρτα 17/3	
προς Πειραιά 23/2	

α. Βαλπαράϊζο 19/3	
ε. Τεργέστη 13/3	
ε. Φιλαδέλφεια 19/3	
στη Χάβρη 21/3	
προς Πόρτ Λίνκολν 17/3	
προς Μπ. Αμπάς 20/2	
προς Νευρούτ Μπ. 9/3	
α. Βομβάη 7/1	
προς Ιαπωνία 8/3	
προς Χαλκίδα 5/3	
προς Ν. Υόρκη 14/3	
α. Γκλάντστον 1/3	
πρ. ΑΓ. Πετρούπολη 11/3	
προς Πειραιά 6/3	
προς ΗΠΑ 24/2	
προς Μπαντίρμα 13/3	
προς Σ. Αραβία 21/3	
προς Κουβέιτ 6/3	
α. Πειραιά 21/2	
προς Δουκέρκη 15/3	
προς Μαρακάιμπο 18/2	
προς Ν. Κορέα 953	
προς Κω 16/3	
ε. Σιγκαπούρη 26/2	
προς Σουηδία 10/3	
προς Μπουσάν 7/3	

ε. Βηρυττό 5/3
 ε. Βανκούβερ 20/3
 προς Ναγκόγια 3/3
 προς Μαλακία 9/2
 α. Πειραιά 16/3
 προς Μπρέικ 20/3
 προς Γιβραλτάρ 14/3
 α. Πόρτ Χάρκουρτ 20/2
 πρ. «Moieson»
 ε. Παρανάγουα 19/2
 προς Χαλκίδα 25/2
 διάλυση Μπαγκλαντές
 προς Πόρτο Μπουλβάρ 4/3
 ε. Ρόττερνταμ 19/3
 προς Ευρώπη 11/3
 α. Γιούροπορτ 7/3
 στην Οδησό 16/3
 ε. Οναχάμα 16/3
 προς Βιζακπινάμ 11/3
 προς Σόγια 752
 α. Τζουαίμα Τέρμ. 11/2
 ε. Μαρακάιμπο 3/2
 προς Μπουενεαβέντορα 15/3
 προς Χουάγκκος 11/3
 α. Ν. Ορλεάν 18/3
 προς Σιγκαπούρη 10/3
 ε. Ρίβα 15/3
 ε. Ίμινγκχαμ 16/3
 προς Ινδονησία 4/3
 α. Λορέ 6/3
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ν. Ορλεάν 1/3
 προς Αρούμα 23/3/91
 προς Ορντός 28/2
 προς Άν Πέντρο 7/2
 προς Νιούκασλ 4/3
 α. Τζουαίμα Τέρμ. 8/2
 α. Ν. Ορλεάν 14/3
 στο Γκιζάν (αποθήκη)
 προς ΗΠΑ 18/1
 προς Τουρκία 24/2
 προς Σιγκαπούρη 28/2
 α. Ν. Ορλεάν 15/3
 προς Κουϊνγκαντό 19/2
 προς Μπουσάν 1053
 α. Ν. Ορλεάν 17/3
 Σιγκαπούρη 15/3
 Σαγκούντο 21/2
 προς Λιβύη 1/3
 προς Μό Ράνα 16/3
 προς Κολομβία Ρίβερ 6/3

ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ.	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
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

α. Βανκούβερ 28/2
ε. Οζόκα 16/3
προς Ονσάν 26/2
α. Ν. Πλύμουθ 16/3
ε. Πειραιά 28/2
ε. Αμβέρσα 20/3
προς Γιβραλτάρ 10/3
προς Ορράγκη 15/3
προς Καναδά 12/3
προς Κουμαρέμπο 13/1
αργεί Πειραιά
ε. Άμστερνταμ 18/3
ε. Χάλλ 22/3
ε. Γιβραλτάρ 18/3
ε. Τερνεούζεν 18/53
α. Άντοντ 9/3
ε. Βενετία 15/3
προς Τουάμπε 14/3
ε. Βενετία 16/3
προς Ντουμπάι 2/3
ε. Λα Πλάτα 13/2
προς Ισπανία 11/3
ε. Χάμπτον 14/3
προς Μωχαμέντια 17/2
υπό ναυπήγηση
α. Ν. Ορλεάνη 15/3

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΧΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

δ. Κων/πολη 14/3
ε. Οδησσό 12/3
α. Τζουσίμα Τέρμ. 28/2
α. Βαλτιμόρη 15/3
προς Καρότσι 21/2
προς Φουτζέιρα 12/2
α. Αλγκεθίρας 17/2
α. Τζέμπεκ Νάνα 17/2
ε. Ντέβονπορτ 18/3
προς Ρωσία 13/2
προς Νοβοροσίσκ 14/3
ε. Πόρτ Άρθουρ 9/3
ε. Χοντίντα 25/2
στο Πόρτο Λιμών 18/3
α. Θέουτα 15/3
ε. Τεργέστη 19/3
στο Πόρτο Κουεζάλ 2/3
ε. Ν. Ορλεάνη 7/3
α. Πενάγκ 6/3
ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
μεταφορές Περασκού
προς Φουτζέιρα 10/3
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/3
προς Μιλάνο 9/3
α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/2
προς Σάλλομ Βόε 16/3

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παράδοση με ιδιόκτητες νταλίες.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516.363, 4520.088, 4535.608, 4280.076, 4280.077
Fax: 4522.574, Telex: 222700 FIMI GR

Ζητήστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών
Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
 - Συμπεριλαμβανόμενες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL**

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματός 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138.194, 4171.815, 4171.998, Fax: 4176.249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

In Argentina and Uruguay FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 8198
Telex: 21 2884 GENY GR.
Fax: 413 1314
A.O.H. 6524166



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχωρήσε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στό ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Αβάνα 13/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Βανκούβερ 20/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634	προς Νοβοροσίσκ 14/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594	προς Σούδα Μπαί 16/3
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Ν. Ορλεάνη 13/3
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	α. Μπιλμπάο 9/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	8242	προς Οννε 10/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	ε. Αμβέρσα 20/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Άσντοντ 11/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Λίβερπουλ 15/3
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Ρότερνταμ 21/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	73	14777	ε. Ν. Ορλεάνη 29/2
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829	ε. Άκαμα 17/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	προς Ρίο Ιανέιρο 14/3
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	80	9154	ε. Ν. Υόρκη 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	προς Κολομβία 29/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	79	9155	προς Ρότερνταμ 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997	ε. Βερακρούξ 1/3
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	ε. Χιούστον 8/3
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	α. Χοντίντα 10/3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	προς Αρούμα 27/1
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Ταρτούξ 17/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478	προς Καλλάο 17/1
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Αμβούργο 17/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/3
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	προς Ντάρμπαν 5/3
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	ε. Βάρνα 6/3
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς βραζιλία 12/3
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Καράτσι 13/3
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Σαν Αντόνιο 14/3
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	ε. Μπωμόντ 9/3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	α. Βενετία 16/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Αρούμα 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	προς Καράτσι 16/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μορμουγκάο 17/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Χιούστον 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Γιβραλτάρ 17/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μορμουγκάο 15/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ε. Πόρτ Σάϊ 18/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Γιβραλτάρ 7/3
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Αμπιτζάν 3/3
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Τζουμάμα Τέρμ. 7/2
ΑΓΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	προς Λα Σπέζα 8/3
ΑΓΓΑΣΑ	72	16235	α. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΑΓΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	προς Αβάνα 16/3
ΑΓΝΗΤΙΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Κωνσταντία 11/3
ΑΓΡΗΝΣ ΝΤΑΓΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Πειραιά 6/3
ΑΓΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Γιβραλτάρ 16/3
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	α. Μπρέμερσχαβεν 18/3
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	επισκ. Λισσαβών 7/3
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	προς Μωχαμέντια 11/2
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	προς Κέηπταουν 11/3
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664	α. Νταμμά 3/3
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	προς Μομπίλ 10/3
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Σουρία 1/3
ΑΛ ΤΑ'ΙΦ (κ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Ιαγκάκι 24/2
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	ε. Ταμπάτα 15/3
ΑΛΓΚΑ (μ.)	72	16134	ε. Λοριέντ 14/3
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Σάντος 24/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Ισπανία 11/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Λίβερπουλ 13/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	α. Σαγκάη 30/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162	στο Φρήπορτ 12/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767	προς Τζέντα 12/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.)	70	12578	προς Ραβέννα 19/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856	επιπλήθ. Έλληνες
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364	στην Ταρρακόνια 7/3
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Τουάπσε 7/3
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	προς Πόρτο Ορντάς 10/2
ΑΛΙΜΟΣΙ (π.)	70	3056	προς Χοντίντα 22/2
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρ. «Harta»
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	α. Βανκούβερ 1/2
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150	α. Ραβέννα 6/3
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	προς Σουίνουσκ 7/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Κολούμπια Ρίβερ 15/2
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775	α. Γιβραλτάρ 26/2
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	επισκ. Πειραιά 26/1
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824	προς Αβάνα 14/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	προς Σουραμπάνγια 12/3
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	προς Ιαπωνία 27/2
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Ιταλία 12/3
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Κασίμα 8/3
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924	επισκ. Πειραιά 17/1
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	α. Σιδόνι 12/3
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14089	ύψωση ελληνική
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	επισκ. Πειραιά 11/191
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	προς Νοβοροσίσκ 4/3

ΑΝΑΞ (δ.)	72	122926	προς Φουτζέιρα 13/1
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Φρημόντ 15/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	ε. Γένοβα 13/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Πόρτο Μπαρλος 15/3
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	πρς Ταβόου 4/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	στη Μανίλα 16/3
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	προς Πόρτ Σαϊδ 15/3
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	προς Περσικό 19/2
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Μπαράγκουίλα 4/3
ΑΝΕΜΗ (μ.)	68	24876	προς Ιταλία 13/3
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	προς Φλάσινγκ 17/3
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.)	71	8741	επισκ. Ντιέγκο Γκαρσία 6/2
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Νασσάου 18/3
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	α. Σαν Κίριαν 5/3
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Πάιτα 6/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς ηΠΑ 7/3
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	ε. Καράτσι 3/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Πόρτ Σουδάν 17/3
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Κορέα 21/2
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	ε. Φιλαδέλφεια 16/3
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Νορβηγία 1053
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	προς Νοβοροσίσκ 16/3
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258	προς Τουρκία 6/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	προς Κωνσταντία 18/3
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	προς Μομπίλ 16/3
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	διάλυση Κίνα
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354	α. Γιούροπορτ 12/3
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	προς Κίνα 9/3
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	προς Νταλιάν 23/3
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V	72	4869	ε. Αλεξάνδρεια 12/3
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520	προς Άσπρα Σπίτια 15/3
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	προς Ιταλία 14/3
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Βαρκελώνη 16/3
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	προς Μόρσα ελ Μπρέγκα 6/3
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Τανζανία 13/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914	προς Ρίσαρντς Μπαί 12/3
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	ε. Της 21/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Ρίο Βέσερ 17/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Βανκούβερ 11/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	προς Μπ. Αμπάς 13/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	προς Ρας Τανούρα 7/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	προς Καλλάο 15/3
ΑΡΑΤΟΣ	82	32224	ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/3
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	προς Νουακτσότ 20/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Μαφρεντία 14/3
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Ρίσαρντς Μπαί 11/3
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	πρ. «Wani Hill»
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	πρ. «Hasil»
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	προς Ραβέννα 15/3
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566	προς Φος 5/3
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678	προς Σαβόνα 16/3
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	προς Θεσσαλονίκη 12/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπαστιάο 2/3
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ε. Πειραιά 9/2
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	προς Σάντος 2/3
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	επισκ. Πειραιά 29/2
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)*	72	3908	προς Κρότωνα 11/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Χόγκ Κόγκ 11/2
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349	επισκ. Πειραιά 28/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	πρ. Αγ. Βικέντιο 23/2
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	α. Φαλκονάρα 15/2
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Μαυρίκιο 20/2
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς Ιαπωνία 16/3
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	ε. Λεμεσός 14/3
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	ε. Ρότερνταμ 27/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	προς Βέλγιο 16/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	προς Αργεντινή 8/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	προς Άουστερνταμ 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	προς Μαπούτο 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ'Ι (κ.)	69	10625	ε. Σαν Λορέντζο 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	ε. Βίλα ντο Κόντε 9/3
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προς Ρινίκα 14/3
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	73	112306	προς Σιγκαπούρη 2/3
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Οδησός 27/2
ΑΥΡΑ (δ.μ.)	63	1848	ε. Πειραιά 17/3
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	μεταφορές Ινδονησίας
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Λε Χάβρη 14/3
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780	α. Άκαμα 8/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Μπρέμερσχαβεν 24/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	α. Βομβή 7/3

ΒΑ'ΤΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Λάρνακα 26/2 *
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	επισκ. Ρότερνταμ 7/3
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) *	72	3822	μεταφορές Πάτρως
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	δ. Ντόβερ 29/2
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	προς Γκουαγιακούλ 19/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΗΒ (κ.) *	85	16623	ε. Σάντα Μάρτα 10/3
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	προς Κάντα 11/2
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	ε. Σέτε 14/2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	α. Μανφρεντόνια 11/3
ΒΕΜΑΟ'ΤΑ V (δ.κ.)	72	2913	διαγράφεται
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	προς Τρίπολη 11/3
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	ε. Τέζος Σίτυ 26/2
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Ιταλία 12/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 15/2
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Ινδία 4/3
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Άμστερνταμ 1/3
ΒΗΤΑΖΚΑ'Υ (π.)	71	12222	προς Μανφρεντόνια 14/3
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917	ε. Μπάρ 17/3
ΒΙΚΟΡ (κ.)	76	11321	προς Κουνσά 4/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Νάντη 2/3
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γιουζνύ 16/3
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Παναμά 1/3
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	προς Ινδία 14/3
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	69	9099	ολική απώλεια
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	ε. Ιλνίλο 5/3
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	προς Τζέντα 11/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Ντούρες 26/2
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	ε. Μπαγκόκ 7/9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Λιβύη 5/3
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Ρίπα 21/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Μπανγιούλ 21/3
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874	προς Σιγκαπούρη 25/2
ΒΥΤΙΝΑ (δ.Μηχ.)	75	60827	ε. Φιλαδέλφεια 12/3
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	προς Τραπάνι 12/3
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	α. Βαλλέττα 11/3
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	στη Λα Γκουάρα 6/12
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στον Περσικό 9/1/91
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	προς Θεσσαλονίκη 5/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Οριστόν 9/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Κουίνχουαγκντό 4/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Κορέα 28/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Αντ.)	68	39869	προς Χαμπτον 1/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	επισκ. Αμβέρσα 26/2
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Μπαγκόκ 8/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	προς Χοντίντα 6/3
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Καζαμπλάνκα 12/3
ΓΙΟΥΛΑ (Ονδ.)	58	2966	ε. Πόρτ Σουδάν 6/2
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	α. Ντάρμαν 18/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	α. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	65	2724	πρ. «Ταγμετ»
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Τσιανγκόκ 16/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Νοβοτάλιν 1/3
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Μήλο 18/3
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	προς Ασσάμ 23/1
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897	προς Σαβόνα 17/3
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Ν. Αμερική 10/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Ραβέννα 11/3
ΓΚΑΖ ΛΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Άντεν 22/2
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	ε. Αλεξάνδρεια 13/3
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	ε. Λάρνακα 18/3
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	ε. Σάρροχ 10/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Μπρίντζι 12/3
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	ε. Χιούστον 7/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 18/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Νιγηρία 9/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	προς Τζέμπελ Άλι 7/3
ΓΚΑΖ ΣΑΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696	προς Κασσιόγκ 8/3
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Ταουρά 14/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Τζέμπελ Άλι 16/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	προς Μωχαμέντιν 15/3
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989	προς Σόρεχμ 17/3
ΓΚΑΛ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Πειραιά 18/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996	επισκ. Ρότερνταμ 10/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Αργεντινή 28/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Πιομπίνο 16/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	ε. Ν. Ορλεάνη 19/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	πρ. Ρουμανία 7/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	ε. Βομβάη 25/2
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Λονδίνο 7/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 5/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	πρ. Πόρτο Ράστα 15/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Πειραιά 7/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Ν. Ορλεάνη 27/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Μομπάσα 13/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036	προς Μπαγκόκ 3/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	προς Βαλτιμόρη 15/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	προς Μαρακάιμπο 27/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	προς Γάνδη 13/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. Πόρτ ντε Μπουκ 12/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Σαν Αντόνιο 13/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	προς Λα Γκουάρα 5/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	προς Βερακρούζ 29/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 11/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 12/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρ. Βρέμη 16/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	πρ. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	α. Γιβραλτάρ 18/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρ. Ν. Ορλεάνη 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784	ε. Μασσαλία 16/3
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.Μηχ.)	74	60372	υπέστειλε κυριακή
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	ε. Γένοβα 18/3
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Πειραιά 27/2
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Μπ. Άϊρες 18/3
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρ. Κούβα 8/1
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	α. Λιμά 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	ε. Βανκούβερ 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρ. Μπαγκόκ 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Οδησσό 12/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πειραιά 16/3

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) *	71	56800	πρ. Ρότερνταμ 22/2
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Αιν Σούκνα 15/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938	πρ. Μπανγιουρμάν 14/3
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	πρ. Κο Σιάγκ 3/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Ντάρμαν 17/3
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712	πρ. Ρίτσαρντς Μπαί 1/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	α. Αλεξάνδρεια 8/3
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	α. Λάγος 21/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	επισκ. Σετσουμπάλ 10/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	18619	ε. Πορμπαντάρ 12/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	ε. Αμπτζάν 21/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	επισκ. Πειραιά 21/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	επισκ. Μοντεβιδέο 14/3
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (π.)	71	9048	πρ. Άνναμπα 7/1
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817	α. Άντεν 21/2
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	μετ. «African Express» (ΑΒ)
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 16/3
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547	πρ. Τζουμπάι 3/12
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	πρ. Χαλκίδα 17/2
ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Πεκανμπάρου 11/3
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	ε. Κουτούμπα 15/3
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περισκό
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	πρ. Λουάντα 28/6
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	δ. Κων/πολη 27/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρ. Νοβοροσίσκ 26/2
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441	πρ. Ρεσίφ 12/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Μπαγκόκ 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρ. Διλιζάλεσι 5/3
ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106	πρ. Γουλιμκτον 20/2
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λας Πάλμας 25/7/90
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρ. Ντουμπάι 7/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	πρ. Κίνα 8/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	επισκ. Σιγκαπούρη 25/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	α. Λουπ Τέρμιναλ 1/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788	α. Λουπ Τέρμιναλ 25/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Γιούροπορτ 22/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634	α. Τζουσίμα Τέρμ. 20/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	ε. Μπουάλεν Μπαί 9/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	πρ. Φουτζέιρα 12/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	πρ. Σουέζ
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263	α. Γιούροπορτ 21/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρ. Ουλσάν 19/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Λουάντα 20/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρ. Ντουμπάι 27/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	πρ. Μίρι 29/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965	ε. Κόρπους Κρίστι 10/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρ. Φερντέλ 3/3
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	πρ. Σιγκαπούρη 26/2
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	πρ. Τζέντα 7/3
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274	ε. Σαν Χουάν 13/3
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	ε. Σταβάνκερ 19/3
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	α. Χιούστον 7/3
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	ε. Πόρτο Μπαλβάρ 12/3
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	α. Τζουσίμα Τέρμ. 26/2
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Ν. Ορλεάνη 19/3
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	πρ. Σάντος 9/3
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487	πρ. Βραζιλία 8/3
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	πρ. Ταλίν 18/3
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	πρ. Σιγκαπούρη 8/2
ΕΠΟΖ (κ.)	75	16247	πρ. Μπ. Άϊρες 13/3
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Πόρτο Κουετζίλ 7/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρ. Καναδά 1/3
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Βόλο 13/3
ΕΡΚΟΥΣΙΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	πρ. Ουσάν 7/3
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	πρ. Τσούμπα 11/3
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	πρ. Ιταλία 5/3
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	πρ. Κίνα 7/3
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985	πρ. Παρί Γκουαγκόν 25/2
ΕΣΤΡΕΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ντάρμαν 18/12
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Τζέμπελ Άλι 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	πρ. Άνναμπα 2/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρ. Σ. Μαλό 17/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	ε. Σαβόνα 17/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρ. Βραζιλία 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	πρ. Τάμπα 2/3
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	πρ. Μπαγκόκ 7/3
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	επισκ. Τζέμπελ Άλι 20/3
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	ε. Μπάρ 2/3
ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρ. Ιαπωνία 28/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/3
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Ρίο Ιανέιρο 26/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Σιγκαπούρη 16/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρ. Ντουμπάι 20/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	πρ. Σαγκανασέκι 10/2
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Κωνσταντίνα 16/3
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Γιβραλτάρ 13/3
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	πρ. Πακιστάν 3/3
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Γάνδη 19/3
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Ροστόκ 16/3
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Λισαβόνα 16/3
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Πόρτ οφ Σπείν 15/3
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΗΒΗ	79	16379	πρ. Κίνα 3/3
ΗΡΑ *	79	16390	πρ. Τσιβάν 7/3
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Πόρτ Σουδάν 16/2
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348	πρ. «Ήστερν Στάρ»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	πρ. Κοσσιόγκ 14/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασίρα
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	πρ. «Aleksandr Blok»
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	επισκ. Πειραιά 6/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	επισκ. Πειραιά 14/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Γιούροπορτ 17/3

MARINA (M.)	70	18628	προς Χοντζέντα 3/3
MARINER (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Φουτζία 7/3
MARINER (κ.)	70	9077	ε. Σαν Λορέντζο 18/3
MARIOΣ (μ.)	76	10526	δ. Κων/πολη 20/2
MARITZA (κ.)	68	21228	α. Σαν Λορέντζο 1953
MARTIN (μ.)	74	9067	πρ. «Happy Chance»
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Οδησσό 24/1
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πειραιά 11/3
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ν. Ορλέανη 19/3
MATTEKHORN (δ.π.)	73	106718	α. Ρας Τανούρα 6/2
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	προς Χάρκ 5/2
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Γιάννου 21/3
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250	προς Κεϋχάν 17/3
ΜΕΓΑ ΛΑΚ (μ.)	72	8945	πρ. «Elizabeth K.»
ΜΕΓΑ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	8681	πρ. «L.L. Equador»
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788	πρ. «Regina Celi»
ΜΕΓΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	11298	πρ. «Οφειαν Πριμα»
MENT VIKTORIA (Μηχ.)	67	13540	ε. Σαλβαντόρ 17/3
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373	ε. Ν. Ορλέανη 11/3
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962	στο Ντουμπάι 6/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Λ. Τσάρλς 16/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Χιούστον 8/3
ΜΗΛΟΣ Λ. (π.)	67	8501	α. Ντάρμπα 13/3
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Μπλάμπο 9/3
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Βενετία 7/3
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	α. Τέξας Σίτυ 22/2
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Ν. Ορλέανη 16/3
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	επισκ. Πειραιά 24/1
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967	προς Τομπρούκ 22/2
MINI ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	προς Νασσάου 22/2

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	προς Μαλαίσια 4/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	ε. Χοντζέντα 28/2
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	μετ. «Albion I» (κ.)
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Καζαμπλάνκα 5/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971	προς Τερνέστη 16/3
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Μπαλκισπάν 23/2
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	προς Κόρπους Κρίστι 7/3
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	προς Σουραμπάγια 1/3
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414	ε. Γκνάνσκ 16/3
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Μπαντζούλ 28/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391	προς Αρμουέλες 15/3
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	ε. Πειραιά 19/2
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Μασσαλία 4/2
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (μ.)	71	15954	α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 16/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954	προς Βάρνα 11/2
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	70	7089	ε. Κριστομάλ 7/3

ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΣ	75	6764	προς Βαλέντσια 14/3
ΡΟΥΪΣ (δ.κ.)	74	5105	προς Τύνιδα 14/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	71	1991	α. Ντακάρ 4/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	75	2998	προς Μπουεναβεντούρα 28/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	73	4708	προς Λιβύη 10/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	68	9504	ε. Γένοβα 19/3
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	81	10199	προς Γκουαγιακούιλ 15/3
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	72	6671	προς Τούρμπο 13/3
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	9803	υπέστειλε κυπριακή
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	75	7563	προς Ριγίκα 18/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	73	31861	προς Ιντσόν 14/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	71	12193	προς Αβάννα 7/3
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	67	41524	διόλυση Ινδία
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λάγος 23/2
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Αυστραλία 25/2
ΜΠΡΙΤΣΙ (δ.κ.)	61	7950	στο Κάμπος Φόλντ (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	67	8981	πρ. «Μύκονος»
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	82	32506	προς Χάμπτον 9/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	72	1480	προς Λας Πάμας 3/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	74	8558	μετ. «Kyriakoula D.» (π.)
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.)	76	64670	προς Λε Χάβρη 9/3
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	70	9069	ε. Σουαίμα 1/1
ΝΑΤΑ (κ.)	77	34841	επισκ. Σετομπάλ 8/3
ΝΑΤ'Τ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	72	18723	προς Τυνισία 7/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	68	1498	ε. Γκόλτς 14/3
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	73	11645	προς Αβάννα 31/1
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	80	10982	ε. Λίβερπουλ 6/3
ΝΑΡΕΪΤΟΡ(κ.)	74	76084	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/3
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	30340	προς Γιούζνι 19/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	71	9082	προς Σαλβαντόρ 17/3
ΝΕΟΣ (κ.)	75	2226	προς Ταγγκάνα 18/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	71	1518	προς Καβόλα 15/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	79	1592	προς Πειραιά 15/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	72	60414	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	6666	προς Μπούγκο 12/3

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	69	4785	προς Μπουσάν 29/2
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	72	6666	προς Πόρτο Μπουβάρ 13/3
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	71	12202	προς Αργεντινή 12/3
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	68	1598	προς Αλγερία 12/3
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	79	9577	α. Ντάρμπα 11/3
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	8490	πρ. «Seki Rex»
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	76	35567	προς Ινδία 14/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	75	65459	προς Ιταλία 15/3
ΝΙΚΙ (κ.)	71	29198	προς Οδησσό 13/3
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	75	11462	ε. Τόρανα 1/3
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	61000	προς Γιβραλτάρ 2/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	86	24843	ε. Πόρτο ντε Σ. Μαρία 18/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	68	8269	προς Αμπτζάν 9/3
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	70	45752	ε. Πιομπίνο 4/3
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	84	23186	προς Βανκούβερ 13/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	74	10089	στα Δαρδανέλλια 21/3
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	81	12876	προς Ουλσάν 29/2
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	77	10579	προς Ινδονησία 13/3
ΝΙΟΥΤΟΝ	82	81400	πρ. Αγ. Βικέντιο 24/2
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	73	117178	ε. Τζέμπελ Άλι 26/2

ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	1781	προς Νασσάου 22/2
----------------	----	------	-------------------

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ

(δ.π.)	84	2469	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414	
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773	
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987	
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689	
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985	
ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.)	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	
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35248	
ΟΣΕΑΝ ΒΟΥΣ (π.)	69	11434	
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459	
ΟΣΕΑΝ ΔΕΪΚ (κ.)	76	12443	
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631	
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	
ΠΑΛΜΑ (κ.)	79	9427	
ΠΑΛΜΙΑ (κ.)	72	15581	
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (N.M.)	73	53326	
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076	
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851	
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388	
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	
ΠΕΪΣ (κ.)	74	9448	
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	
ΠΕΛΑΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095	
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	
ΠΗΛΕΟΠΗ Ι. (π.)	69	3044	
ΠΗΛΕΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	
ΠΙΟΝΑΡ	69	6162	
ΠΙΠΙΤΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	

προς Ραβέννα 15/3	
προς Πόρτ Σάιτς 7/3	
προς Πόρτο Ορντάς 6/3	
προς Γκράντε Καυμάν 18/3	
προς Μαϊμί 14/3	
προς Τομπρούκ 17/3	
προς Ευρώπη 29/2	
α. Γκνάνσκ 21/2	
προς Μπούγκο 7/3	
στο Χάρκ (αποθήκη)	
ε. Σαλβαντόρ 7/3	
αργεί Πειραιά	
ε. Λίβερπουλ 15/3	
ε. Ρίο Ιανέιρο 6/3	
προς Μαυριτανία 13/12	
α. Ν. Ορλέανη 12/3	
ε. Ν. Ορλέανη 11/53	
ε. Πειραιά 29/52	
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	
προς Ιτακού 15/3	
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/3	
προς Τουάμπε 19/3	
πρ. «Άγιος Νικόλαος»	
προς Ρότερνταμ 9/3	
ε. Αμβέρσα 19/3	
προς Ισπανία 19/3	
προς Ευρώπη 17/3	
προς Ιράν 19/3	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
προς Πειραιά 18/3	
ε. Μπουεναβεντούρα 13/3	
α. Κολόμπο 15/12	
προς Νοβοροσίσκ 16/3	
προς Γένοβα 17/3	
ε. Ριγίκα 29/2	
προς Γιβραλτάρ 11/3	
α. Ούμπε 28/2	
ε. Οδησσό 4/3	
ε. Γκουαγιακούιλ 16/3	
προς Σιγκαπούρη 6/3	
προς Λόμπε 3/3	
προς Πόρτ 28/2	
α. Ντάρμπα 12/3	
προς Φουτζία 23/1	
α. Ντάρμπα 12/3	
ε. Κουίνγκντ 6/3	
α. Άκαμα 14/3	
προς Χάμπτον 7/3	
προς Ιλιτσέβσκ 29/2	
στον Πειραιά 27/2	
ε. Κωνσταντία 7/3	

προς Αλμέρια 16/3
 προς Αλεξάνδρεια 29/2
 α. Ν. Ορλέανη 10/3
 α. Δουνκέρκη 3/3
 πρ. «Newqueen II»
 ε. Άμστερνταμ 16/3
 προς Μπουσάν 8/3
 προς Κερατσίνι 6/3
 προς Γιβραλτάρ 5/3
 ε. Ιτέα 6/3
 προς Χάντερστον 13/3
 ε. Σαβόνα 18/3
 ε. Ρεσίφ 22/1
 προς Φιλαδέλφεια 16/3
 προς Χαλκίδα 13/3
 ε. Αμβέρσα 19/3
 προς Ντάρμπαϊν 21/1
 προς Ρότερνταμ 10/3
 προς Ουλσάν 12/3
 α. Αγαδίρ 1/3
 προς Φλάσσιγκ 16/2
 στον Κρότωνα 4/3
 προς Κορέα 1/3
 μετ. «Golden Star»
 προς Ταϊτσούγκ 25/1
 ε. Φος 18/3
 ε. Αλεξάνδρεια 10/3
 α. Τζουμαϊν Τερμ. 27/1
 προς Λαττάκια 15/3
 προς Νιγηρία 27/9

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Βομβόλη 17/3	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Γιοκοχάμα 14/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	α. Καζαμπλάνκα 13/2	ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886	δ. Ελαιόκη 4/3
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Πειραιά 18/2	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Πόρτ ντε Μπουκ 19/3
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Αζόρες 7/3	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Σκίνα 16/3
ΠΟΡΤΑΓΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Ιράν 28/2	ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Τρίνιταντ 9/3
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	προς Μπουσάν 8/2	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Αβία 13/2
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Μανίλα 26/2	ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ιταλία 17/3
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	α. Κλέμε 15/3	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βενετία 16/3
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (μ.)	76	1596	προς Θεσσαλονίκη 13/3	ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	α. Οδησσό 15/3
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (μ.)	75	1599	προς Λεμεσό 20/3	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουδάρ
ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989	α. Κορούνα 29/2	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Τουάσε 16/3
ΠΡΑΪΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Σαντάντερ 18/3	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Α. Πετρούπολη 27/2
ΠΡΑΪΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΑΛΚ I (κ.)	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 16/11
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	ε. Βρέμη 18/3	ΣΗΜΠΑΛΚ II (κ.)	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	μετ. «Εντράστ Χόουμ»	ΣΗΜΠΑΛΚ III (κ.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Οδησσό 2/3	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Χιούστον 27/2
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	προς Φουτζέιν 21/2	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Αγ. Πετρούπολη 17/3
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. Ορλεάνη 10/3	ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	ε. Μπιλμπάο 16/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	α. Ντάρμπαν 25/2	ΣΗΜΠΟΡΝ III (δ.μ.)	69	33328	προς Κασάβ 3/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (κ.)	68	10722	προς Ραβέννα 13/3	ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Ρότερνταμ 13/3
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Ν. Υόρκη 10/3	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 5/3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Ντάρμπαν 10/3	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	74	18373	προς Πειραιά 2/3
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΝΤΡΑΤΒ (κ.)	82	18709	δ. Κων/πολη 18/3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	67	9629	μετ. «Oceanic»	ΣΗΠΕΤΣ (μ.)	77	15225	προς Ρωσία 4/3
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	73	11383	α. Τζουμπάι 9/3	ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	ε. Νάπολη 17/3
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Άμστερνταμ 19/3	ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Γέλα 6/3
ΠΡΟΡΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Μελβούρνη 16/3	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Μελκό 6/3
ΠΡΟΥΣΑ (κ.)	79	11243	προς Αμπτζέιν 26/2	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	δ. Κων/πολη 18/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (κ.)	74	5071	ε. Πόρτ Εσκουίβελ 17/3	ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Γουλιμκτον 19/3
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Ιντσόν 15/3	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Ρας Λανούρφ 18/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Αμπτζέιν 21/2	ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Νοβοροσίσκ 8/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Βενεζουέλα 4/3	ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Φος 4/3
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Ινδονησία 10/3	ΣΗΣΟΝΚ (κ.)	70	17571	ε. Πόρτ Ελίζαβέθ 4/3
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Τζόιντσα 9/3	ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Τζακάρα 15/3
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 2/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661	προς Πειραιά 15/3
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646	προς Καζαμπλάνκα 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 28/2
ΡΑΪΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Ελ Γκουμάτσε 1853	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	16819	προς Λισαβώνα 24/2
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Μιλάδο 7/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	72	15285	προς Αυγουστά 18/3
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Βαλτιμόρη 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	16095	προς Βλαδίσταβ 13/2
ΡΕΑ (κ.)	71	8825	διάλυση Ινδία	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	18794	προς Κούβα 7/3
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Χουάγκου 4/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	31228	μετ. «Ευαγγελία Τ. (κ.)
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	επισκ. Πειραιά 28/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	29763	προς Ιλίσταβ 27/1
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Γιβραλτάρ 30/1	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	17659	προς Ζαβία Τέρμ. 12/2
ΡΕΪΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	ε. Άνσντον 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	20812	α. Λεμεσό 17/3
ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	προς Βραζιλία 6/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	14353	α. Φουτζέιν 18/3
ΡΕΜΠΡΑΝΤ (κ.)	77	8686	προς Σαλδερν 28/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	17129	ε. Γκουανταλού 14/3
ΡΕΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Νταρ ες Σαλδερν 1/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	72	15275	α. Βανκούβερ 22/2
ΡΕΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Βάλβις Μπαϊν 29/1	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	76	12440	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/2
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	μετ. «Pearl Reefers» (κ.)	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	71	80824	προς Χάργκ 16/2
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	ε. Τζέιντα 11/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	79	12750	α. Ντάρμπαν 18/3
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Ιντσόν 6/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	76	28266	προς Καλινγκραντ 17/3
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	α. Βαλντίνα 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	85	13911	προς Παρανόντσα 10/3
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	προς Μουμπάι 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	80	24917	ε. Γάνδη 18/3
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ιαπωνία 3/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	76	12440	προς Ίλο 8/3
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (κ.)	71	71877	ε. Βρέστη 1953	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	13835	προς Βραζιλία 16/3
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Λας Πάμπας 5/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	17645	προς Χόγκ Κόγκ 13/3
ΡΟΟΥΖ (δ. «Ονδ»)	70	1598	στο Γκιζάν	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	17645	προς Ν. Πλούμπερ 16/3
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σαντάτ 8/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	80	14825	προς Λιβύη 16/3
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (κ.)	69	38714	α. Σόα Σεμπαστιάν 17/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	17466	προς Σουραμπάγκια 26/2
ΡΟΥΜΠΥ I. (κ.)	73	22626	ε. Πειραιά 15/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	11679	προς Τούβαν 16/3
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	δ. Ντόβερ 19/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	81	9002	προς Κριστομπαλ 3/3
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	προς Πόρτ Σουδάν 1/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	81	8835	ε. Ροστόκ 13/3
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	προς Κορέα 12/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	19993	προς Πακιστάν 28/2
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	δ. Κων/πολη 21/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	66	19920	επισκ. Χαλκίδα 23/3
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	ε. Σαντάντ 8/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	20712	α. Σάφι 24/2
ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	9899	προς Ντουάλα 28/2
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Ιμνίχμα 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	22126	προς Φιλπίνες 6/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	α. Γκόλφχαρν 9/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	78	18643	προς Αρούμα 7/3
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Τρίπολη 20/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	19284	προς Γουίντ 16/3
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Αλεξάνδρεια 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	33408	ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Ραβέννα 5/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	20538	ε. Χόγκ Κόγκ 8/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	75	29068	ε. Σαγκάη 24/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	103508	στη Σεράγκα (αποθήκη)
ΣΑΝ II (κ.)	75	14523	προς Τζόρτζ Λασφάρ 6/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο 14/2
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	ε. Μόκπο 25/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	1595	προς Τενερίφ 20/2
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσαγεικός μεταφορές	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	34054	προς Νοβοταλιν 28/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Τούαπσε 8/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	79	8831	προς Γκότενμπουργκ 16/3
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	στο Κό Σιτσόν 21/1	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	71	17878	α. Ν. Ορλεάνη 11/3
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	επισκ. Πειραιά 26/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	11870	προς Βενετία 13/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Ρότερνταμ 11/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	72	19276	ε. Νικόσια 14/3
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (κ.)	70	11329	προς Λαττάκια 13/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	13942	α. Γένοβα 18/3
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοσαγκάνεμ	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	10976	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	75	12322	ε. Λα Σπέζια 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	61	1586	προς Πειραιά 18/2
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	προς Ναμίμπε 4/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	24573	ε. Πειραιά 16/3
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	επισκ. Γκντάνσκ 15/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	84	19589	εα. Βόλο 12/3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΕΪΤΟΡ (δ.μ.)	84	3793	πρ. «Κόμπε 2»	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	1502	προς Ερεκκλί 21/2
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	ε. Νάπολη 14/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	22893	προς Ευρώπη 29/2
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811	ε. Γένοβα 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	78	18321	προς Τζουμπάι 9/3
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Αδελαΐδα 29/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	71080	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Λεμεσό 18/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	62	1133	ε. Σάρζα 2/3
ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Ντουμπάι 2/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	85	4710	προς Αλγκέθρας 8/3
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ (κ.)	73	8917	ε. Σάντος 26/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	78	3405	επισκ. Πειραιά 11/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Θεσσαλονίκη 28/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	1586	ε. Μπαγκόκ 18/3
ΣΕΝΣΕΤ (κ.)	75	18837	ε. Ρότερνταμ 20/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	77	4656	ε. Κων/πολη 16/3
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	προς Ρότερνταμ 7/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	71	2940	προς Πειραιά 5/3
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Μπαγκόκ 1/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	999	προς Λε Χάρντ 20/3
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Βαρκελώνη 11/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	85	4711	προς Σαντάντερ 2/3
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11413	ε. Πειραιά 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	85	4711	α. Χουέβα 7/2
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.)	68	14674	προς Νοβοροσίσκ 7/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	6183	προς Λα Νουβέλ 4/3
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	α. Σ. Τζών 14/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	70	12098	πρ. «Orkanger»
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Κότα Μπάου 28/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	1453	προς Κορέα 27/2
ΣΗ ΚΟΥΝ II (κ.)	82	19494	προς Μεξικό 18/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	80	3627	προς Τεκριντάγκ 1953
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Γαλλία 8/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	85	4710	προς Ρότερνταμ 19/3
ΣΗ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450	επισκ. Πειραιά 23/7/90	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	17894	α. Ρότερνταμ 16/3
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Σετομπάλ 19/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	81	9112	προς Ν. Αμερική 12/3
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Ινδία 6/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	69	9609	α. Σαλβαντόρ 29/2
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Κίνα 19/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	10	15665	ε. Σιγκαπούρη 10/3
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κων/πολη 6/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	75	12376	ε. Αμβέρσα 16/3
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Νοβοροσίσκ 25/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	76	31725	ε. Μουμπάι 17/3
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	μετ. «Πρίμα 16/3»	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	ε. Ριγκά 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Γιοκοχάμα 14/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886	δ. Ελαιόκη 4/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Πόρτ ντε Μπουκ 19/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Σκίνα 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Τρίνιταντ 9/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Αβία 13/2	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ιταλία 17/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βενετία 16/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)			
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	α. Οδησσό 15/3	ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ			

ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.7)	77	29729	α. Άκαμπα 18/3
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Λονδίνο 2/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Καζαμπλάνκα 29/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ *	70	18736	προς Ισπανία 4/3
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.)	78	11562	προς Κύπρο 29/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	προς Μακτίο 12/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	προς Ιράν 30/1
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	α. Άκαμπα 17/3
ΤΕΡΝ (κ.) *	73	19735	προς Μπαγκλαντές 20/3
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Βηρυτό 7/3
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.β.)	61	1252	αργή Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	α. πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 13/3
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝΙΚ.	78	16329	α. Άκαμπα 16/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Μιλφροντ Χάβεν 20/3
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	μετ. «Νίκος Μ.» (κ.)
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	προς Σκίνα 2/3
ΤΖΟΥΪ (Όν.)	78	5868	ε. Ραβέννα 19/2
ΤΖΟΥΪΠΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Λάγος 17/2
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	προς Άκαμπα 12/3
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Σινον Μπαίη 25/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Ρεϊνόν 16/3
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	ε. Βάρνα 6/3
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Σαλαντάν 17/3
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Κίγκστον 19/3
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Πειραιά 10/3
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	προς Λάγος 6/3
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	προς Μπαχαρίν 15/3
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	προς Αφρική 18/3
ΤΟΣΑ (κ.)	71	9082	α. Κοτονού 4/3
ΤΟΥΡΑΝΤΟ (Μηχ.)	79	20331	προς Παρανάγουα 1/3
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΑΒ)	64	1598	επισκ. Πειραιά 5/2
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Ντουαρνεζ Μπαίη 31/1
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Λορέντ 16/3
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟ *	76	18953	προς Ντάρμαν 10/3
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 16/2
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Πόρτ Μωχ. μπιν Καίμ 27/2
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛΛ (κ.)	74	23757	προς Ιαπωνία 18/3
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	προς Μιζουράτα 1/3
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Τζέντα 13/3
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	προς Βραζιλία 2/2
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	προς Ινδία 15/2
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΙΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Βραζιλία 4/3
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	προς Φλάσσιγκ 11/2
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Φος 18/3
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 11/3
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Σεπετίμα 7/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	στο Νοβοτλίν 20/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Αγκόλα 26/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Γκουαγκουίλ 13/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Σ. Άννα Μπαίη 10/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	ε. Ντάρμαν 16/3
ΤΡΟΥΪ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	μετ. «Αλεχάνδρα Σεα» (Λ.)
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	προς Παγκάλεν Σούσου 15/2
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	επισκ. Πειραιά 5/2
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Ιντσόν 25/11
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907	ε. Σεπετίμα 14/2
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059	α. Πόρτο Μολιβάδ 4/3
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.) *	74	1.954	προς Βερίγγιο 6/3
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	ε. Πλάσε 3/3
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	ε. Δουνκέρκη 17/3
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	προς Ρεϊνόν 10/3
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Αλεξάνδρεια 11/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όν.)	54	1598	προς Βόλο 5/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	ε. Γάνδη 23/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	επιπλήθη Έλληνες
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	υπέστειλε ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.) *	70	37310	προς Αργεντινή 19/3
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	προς Ιταλία 10/3
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	ε. Ιντσόν 5/12
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	α. Ντουμπάι 13/3
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Κούβα 7/3
ΦΛΕΤΣΑ (μ.)	74	18907	ώψισε κυπριακή
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452	δ. Κων/πολη 3/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	75	20214	ε. Ν. Ορλεάνη 14/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518	επισκ. Γκντάνσκ 17/2
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Μπαγκουίλα 15/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	προς Κόλπο ΗΠΑ 29/2

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	προς Οόσας 17/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	στην Πύλο 6/3
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς ΗΠΑ 4/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Πόρτ Σάις 12/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Ισπανία 16/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	πρ. «Western Trial»
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	α. Ντάρμαν 19/3
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	στο Τζέμπελ Άλι 24/1
ΦΡΗ ΠΙΤΣ (μ.)	69	15688	επισκ. Πειραιά 24/1
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	ε. Πειραιά 1/2
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	προς Χουάγκου 24/12
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Μπωμόντ 7/3
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Φώκλαντς 5/3
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	προς Αμβέρσα 16/3
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Σόγκλα 15/3
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	προς Σάντα Μάρτα 12/3
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΓΓΟ (κ.)	73	6679	προς Λας Πάλας 213
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	πρ. Φώκλαντς 16/3
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	προς Σγκαπούρη 26/2
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Λας Πάλας 9/2
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	προς Κορέα 16/3
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Κορίντο 13/3
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	προς Κορίντο 6/3
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	προς Νουαντίμπου 14/3
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Νταβό 10/3
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Χάφα 12/3
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	προς Καζαμπλάνκα 11/3
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑ (κ.)	90	5286	προς Τόκιο 10/3
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Ταρραγκόνα 10/3
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/3
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 9/3
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Τζέντα 3/3
ΦΡΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Αγαδάρ 6/3
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Ρότερνταμ 21/3
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Βίγκο 16/3
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/3
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Ρότερνταμ 21/3
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Μαπούτο 7/3
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	ε. Ματάνι 26/2
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Τεργέστη 20/3
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Μπουσάν 10/3
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Μπαγκόγκ 6/2
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Κορίντο 11/3
ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Ινδία 16/3
ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Κουβέιτ 26/2
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ *	72	9343	α. Βάρρι 15/1
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Κίνα 29/2
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Ρουέν 11/3
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς ΗΠΑ 16/2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	α. Τέμα 17/3
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	προς Παρανάγουα 10/3
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Σγκαπούρη 14/3
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	διάλυση Ταϊπανόγκ
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	ε. Άκαμπα 5/3
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ναντόρ 14/3
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Ν. Ορλεάνη 16/3
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Πειραιά 17/3
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	προς Μπαγκόγκ 18/3
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Πειραιά 25/2
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Μπουεναβεντούρα 7/3
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Πόρτο Κορτές 8/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	προς Ν. Ορλεάνη 11/3
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	προς Καλδέρα 16/3
ΧΟΥΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Αμβέρσα 20/3
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Φουτζέιρα 6/1
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Καζαμπλάνκα 10/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	στο Γκντάνσκ 19/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	προς Μαλακία 1953
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Πειραιά 17/2
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	μετ. «Χρυσοβαλάντου»
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Λα Σπέλια 18/3
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Κουίνχουανγκντάν 21/2
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	πρ. «Ολύμπικ Λήντερ»
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Κίνα 12/3
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Γιβραλτάρ 18/2
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049	προς Ορτόνα 11/3
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366	α. Ταμπόκο 1/3
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	προς Ουαλέντο 29/2

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4526831 — ΤΛΞ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Στα χέρια σας
κρατάτε τη ζωή
εκατομμυρίων
παιδιών

ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΣ



Εκατομμύρια παιδιά του αναπτυσσόμενου κόσμου χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο από 6 θανατηφόρες ασθένειες (ιλαρά, κοκίτη, πολιομυελίτιδα, διφθερίτιδα, τέτανο και φυματίωση). Το πρόγραμμα Παγκόσμιου Εμβολιασμού της UNICEF στοχεύει στον εμβολιασμό όλων των παιδιών και η υλοποίησή του εξαρτάται μόνο από τη δική σας υποστήριξη. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία 10 χρόνια η UNICEF έχει κατορθώσει να σώσει εκατομμύρια παιδιά μέσω του Παγκόσμιου Προγράμματος Εμβολιασμού. Σε αυτή την υπεράνθρωπη προσπάθεια, η UNICEF σας θέλει συνεργάτες. Γιατί κάθε συνεισφορά σας είναι σωτηρία για κάποιο παιδί.

unicef 
Δημιουργεί το μέλλον για τα παιδιά

Στείλτε μας αυτό το κουπόνι στη UNICEF Ξενίας 1, Τ.Κ. 115 27, Αθήνα, αφού συμπληρώσετε τα στοιχεία σας και το ποσό που επιθυμείτε να προσφέρετε. Μην στείλετε χρήματα. Θα σας σταλεί ειδικό έντυπο των ΕΛΤΑ.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: _____

ΠΟΛΗ: _____ TAX. ΚΩΔΙΚΑΣ: _____ ΤΗΛ: _____

ΗΛΙΚΙΑ: _____ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: _____

Το ποσό που επιθυμώ να συνεισφέρω είναι _____ δραχ.

Οι δωρεές εκπίπτουν από το φορολογητέο εισόδημα (Απόφ. Ε8101/87 Πολ. 170).

E

unicef 
Δημιουργεί το μέλλον για τα παιδιά



Athenian Group of Companies

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