

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1993

Αρ. Φύλλου 1385/1144

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1385 / 1144
1 MAΪΟΥ 1993
ΔΡΧ. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για ΙΤΑΛΙΑ
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4225.341-44
- ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

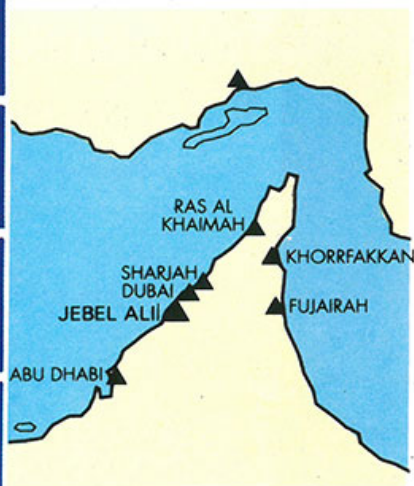


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

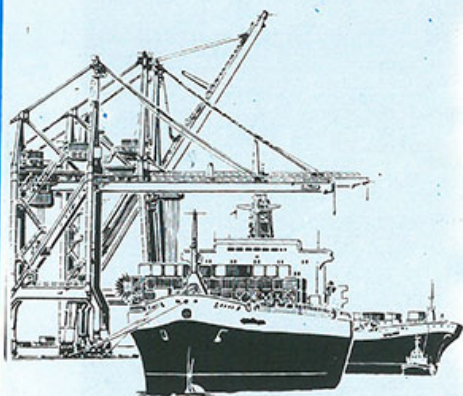
Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

1 ΜΑΪΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1385/1144

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:

INTERCONSULT

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

62nd Year
Issue No. 1385/1144 May 1st, 1993

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11 Επιβεβλημένη η ίδρυση ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κέντρου στην Ελλάδα. Του πλοιάρχου Λ.Σ. Παναγ. Δαβάκη.
- 17 Η Ναυτιλιακή πρόσδοος από προμήθειες αγοραπωλησιών και ναυλώσεων. Του κ. Γιώργου Μπάνου.
- 20 Λίγα απ' Όλα. Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 24 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Απρίλιο. Από την Overseas Agency Ltd.
- 33 Λουκάς Φράγκος, ο θαλασσόλυκος του Αιγαίου. Του κ. Νικ. Χαλκιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



M/V «Frio Nikolayev» — Built 1993 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

Flat 11
 43 Lowndes Square
 Knightsbridge London SW1X 9JL
 ENGLAND
 TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44 - 71 - 2356127
 TELEX: 8814125 A/B Trans G

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808

TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28) 267977

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12
 FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 -216054
 ALL A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 GERMANY
 PHONES: (40) 391433
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40) 3303492

VIGO OFFICE

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

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

Δεν θέλουν μήπως άλλα πλοία;

Σωρεία οι νέες αγορές των Ελλήνων, ελάχιστα όμως αναλογικώς από τα νεοαγοραζόμενα πλοία προσέρχονται στο εθνικό νηολόγιο.

Η απόδειξη καταφαίνεται και από τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου: Στη διάρκεια ενός έτους — Δεκέμβριος 1991, Δεκέμβριος 1992 — η δύναμη του εθνικού νηολογίου, υπολογιζομένων των εγγραφών και διαγραφών, αυξήθηκε μόνον κατά 17 πλοία χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρς. Ουσιαστική διαφορά — γύρω στα δύο εκατ. τον. γκρς — εμφανίσθηκε στη συνολική χωρητικότητα αλλά εκείνο που μετράει, όχι για να φαινόμαστε «μεγάλοι» και να καμαρώνουμε, αλλά για την εθνική οικονομία και για τον τόπο είναι ο αριθμός των πλοίων και όχι η χωρητικότητα.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο κύριος όγκος των αγοραζομένων σωρηδόν από τους Έλληνες πλοίων αναζητεί (και φυσικά βρίσκει ευκολότατα, μάλιστα) άλλες λύσεις. Τις λύσεις που επιτρέπουν την αποτελεσματική διαχείριση χωρίς τις παντοειδείς παρεμβάσεις και επεμβάσεις αρμοδίων και αναρμοδίων και κυρίως χωρίς τα απροσδόκητα προβλήματα που δημιουργούν αποφάσεις οι οποίες

λαμβάνονται στο γόνατο ή επειδή «έτσι κάπνισε» σε κάποιον Υπουργό ή και σε Πρωθυπουργό ακόμη και ανατρέπουν το θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου γίνεται η διαχείριση των πλοίων (όρα και την πολύ πρόσφατη εγκύκλιο Μάνου με την οποία επιχειρήθηκε η κατάργηση νόμου με αυξημένη μάλιστα συνταγματική ισχύ).

Επειδή το θέμα της προσελκύσεως όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο είναι σε μόνιμη βάση κυρίαρχο για τις στήλες αυτές, ψάχνουμε συνεχώς να βρούμε και τις άλλες αιτίες, πέρα από εκείνες οι οποίες έχουν εντοπισθεί επανειλημμένα, που εμποδίζουν αυτή την προσέλκυση. Έτσι προσπαθώντας να βρούμε και επίσημα στοιχεία για το ποσοστό των νεοαγοραζομένων πλοίων τα οποία προσέρχονται στο εθνικό νηολόγιο διαπιστώσαμε, με βαθύτατη έκπληξη φυσικά, ότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας ουδείς ασχολείται με αυτό το θέμα, όπως επίσης ότι ουδείς ενδιαφέρεται να μάθει που κατευθύνονται τα υπόλοιπα νεοαγοραζόμενα από τους Έλληνες πλοία. Και εύλογα διερωτηθήκαμε μήπως δεν θέλουν — για λόγους που εμείς δεν μπορούμε να κατανοήσουμε — άλλα πλοία;

ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΒΟΛΤΕΣ!

Λέγεται ότι στο Υπουργείο επιμένουν να προμηθευθούν τέσσερα ελικόπτερα σαν αυτά που είναι γνωστά με τον χαρακτηρισμό «γλόμποι» και χρησιμοποιούνται στις μεγάλες αμερικανικές πόλεις και κυρίως στη Νέα Υόρκη για τη μεταφορά προσώπων από έναν ουρανοξύστη σε άλλον. Λέγεται ακόμη ότι ειδικός της Αεροπορίας Στρατού εκάγχασε ειρωνικώς όταν έμαθε ότι το Υπουργείο σκοπεύει να χρησιμοποιήσει τα αθύρματα αυτά για τη διάσωση ανθρώπων που θα κινδυνεύουν στη θάλασσα δεδομένου ότι δεν μπορούν να ταξέξουν με ισχυρή δύναμη ανέμου και το μόνον που μπορούν να κάνουν οι χειριστές τους είναι να ρίξουν σωσίβια στους κινδυνεύοντες. Τέλος λέγεται ότι ουδείς τολμάει να βάλει την υπογραφή του για την προμήθεια των εν λόγω ελικοπτέρων που δεν θα γίνει με διαγωνισμό αλλά με απευθείας ανάθεση.

Είναι αυτονόητο ότι με ελικόπτερα τέτοιου τύπου δεν είναι δυνατόν να μιλάμε ότι διαθέτουμε τα μέσα εκείνα που είναι αναγκαία για τη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα αλλά ούτε και να μιλάμε για πρωταγωνιστικό ρόλο σε θέματα ερευνής και διασώσεως στο Αιγαίο που είναι ένα πρωταρχικής σημασίας ζήτημα για τα εθνικά μας θέματα.

Αυτές οι δύο παράμετροι είναι αναγκαίο να γίνουν αντιληπτές από το Υπουργείο, να σταματήσει αμέσως κάθε διαδικασία για την προμήθεια αθυρμάτων και να στραφούμε στην προσπάθεια για την απόκτηση των μέσων εκείνων που θα επιτρέπουν αποτελεσματική παρέμβαση για τη διάσωση των κινδυνευόντων στην θάλασσα.

Κάποτε πρέπει και εμείς που κατοικούμε στην κυρίαρχη ναυτιλιακή χώρα του κόσμου να υιοθετήσουμε την βασική άρχη της αμερικανικής Coast Guard που λέγει ότι και η διάσωση ενός μόνον ανθρώπου που κινδύνευε στη θάλασσα δικαιώνει (και δικαιολογεί) την ύπαρξη της υπηρεσίας αυτής.

ΑΡΚΕΙ ΝΑ ΜΗΝ ΚΥΡΙΑΡΧΗΣΟΥΝ ΟΙ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

Κοινή ήταν η αντίληψη ότι ο Υπουργός με την ομιλία του την περασμένη Πέμπτη στη Ναυτιλιακή Λέσχη για τα ΕΟΚικά δεν προσέφερε τίποτε καινούριο. Και οι θέσεις που ανέπτυξε αλλά και όσα είπε για εκείνα που έχουν γίνει είναι γνωστά.

Η ομιλία του όμως έδωσε την ευκαιρία για μία μεγάλη συγκέντρωση. Στη συνεννόηση και στην ομιλία του Υπουργού εκτός από τους επωνύμους παρέστησαν πάρα πολλοί εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιριών, οργανισμών, ακόμη και Τραπεζών.

Από τους επωνύμους, εκτός από τον

Γεν. Γραμματέα του YEN κ. Φώτη Χρηματοπόυλο και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος (Αρχηγός και Υπαρχηγός και ανώτατοι αξιωματικοί) στην ομιλία ήταν παρόντες οι Πρόεδροι της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκούμας, του Ν.Ε.Ε. κ. Κώστας Κομνηνός, της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. κ. Σπ. Αλεξανδράτος, της Ε.Ε.Ε.Π. κ. Ανδρ. Ποταμιάνος, κ. Παντ. Σφηνιάς, του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμάς Ζαφείρας και ο Γεν. Γραμματέας της ΠΝΟ κ. Γιάννης Χαλάς καθώς και πολλοί γνωστοί εφοπλιστές μεταξύ των οποίων ήταν οι κ.κ. Μιχ. Περαιτικός, Αριστ. Καραραγέλης, Δημ. Νομικός, Γιώργος Δαλακούρας, Μιλτ. Μαρινάκης και πολλοί άλλοι.

Ασφαλώς δεν μπορεί να διαφωνήσει κανένας με την επισημάνση του Υπουργού σύμφωνα με την οποία μετά την κατάργηση της ομοφωνίας στη λήψη των αποφάσεων είναι τελείως μάταιο και αποτελεσματικό να επιμένει κανείς σε μια τακτική απομόνωσης και ενδείκνυται περισσότερο από ποτέ η συμμετοχή στην προσπάθεια εξεύρεσης κοινά αποδεκτών λύσεων βασισμένων στον κορμό των αρχών της φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας.

Αρκεί μόνον να μην καταλήξουμε κάποτε να είμαστε αιχμάλωτοι των γραφειοκρατών των Βρυξελλών και των γραφειοκρατών των κρατών - μελών.

ΕΙΧΑΜΕ ΝΕΑ «ΕΠΙΤΥΧΙΑ»;

Κακεντρεχής αναγνώστης, διαθέτων και μνήμην, που διάβασε στις εφημερί-

δες την είδηση για τη συνάντηση και τις συνομιλίες του Υπουργού κ. Αλέξ. Παπαδόγγο με τον Ρώσο πρεσβευτή στην Αθήνα έσπευσε να μας ρωτήσει εάν κατά τη συνάντηση αυτή ο επί της Ναυτιλίας Υπουργός μας είχε και κάποια άλλη «επιτυχία» ανάλογη εκείνης που είχε κατά την υπογραφή της ελληνοσοβιετικής (τότε) ναυτιλιακής συμφωνίας στη διάρκεια της πρώτης του θητείας στο ΥΕΝ, ότε με μοναδικό αντάλλαγμα την αναγνώριση των ναυτικών φυλλαδίων των ναυτικών μας από τους Σοβιετικούς τους είχαμε δώσει όσα ζητούσαν — και ήταν πολλά. Μάλιστα, ο αναγνώστης μας υπενθύμισε και την έντονη αντίδραση του αιμνήστου ιδρυτού των «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Κωττάκη στην «επιτυχία» εκείνη του τότε (αλλά και σήμερα) Υπουργού Ναυτιλίας, αλλά εμείς δεν είμασταν σε θέση να λύσουμε την απορία του περί ενδεχομένης νέας «επιτυχίας». Μπορούμε μόνο να πούμε ότι από τη σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου προκύπτει ότι οι συνομιλίες του Υπουργού με τον Ρώσο πρεσβευτή αφορούσαν μεταξύ άλλων και τον τρόπο εφαρμογής της διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας στην οποία αναφέρεται ο διαθέτων και μνήμην αναγνώστης.

ΤΑ ΞΥΛΙΝΑ ΤΕΙΧΗ ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ

Για μία ακόμη φορά η Ελληνική Ναυτιλία λύνει ένα σοβαρότατο εθνικό θέμα, τη διακίνηση των φορτίων του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου μετά τον πλήρη αποκλεισμό της Σερβίας που επέβαλαν τα Ηνωμένα Έθνη ώστε να επιτευχθεί η διακοπή των εχθροπραξιών στη Βοσνία.

Ηδη οι εφοπιστές της Ακτοπλοΐας διαβεβαίωσαν την Κυβέρνηση ότι τα

ελληνικά πλοία της γραμμής Ελλάδος — Ιταλίας μπορούν να απορροφήσουν το σύνολο των φορτίων που διακινούνται από την Ελλάδα προς τις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης και αντιστρόφως, ακόμη και στην περίπτωση που όλη η κίνηση στραφεί προς αυτή τη θαλάσσια οδό, η οποία σύμφωνα με μελέτη Ιταλών καθηγητών είναι ισάξια με το Eurotunnel.

Στη γραμμή Ελλάδος — Ιταλίας είναι σήμερα δρομολογημένα πενήντα περίπου πλοία τα οποία εκτελούν από Πάτρα και Ηγουμενίτσα 57 δρομολόγια την εβδομάδα προς Αγκόνα, Μπάρι, Πρίντεζι και Τεργέστη με συνολική μεταφορική ικανότητα 2.650 φορτηγών αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών εβδομαδιαίως. Ταυτόχρονα η διακίνηση των φορτίων δια της θαλασσίας οδού Ελλάδος — Ιταλίας είναι φθηνότερη από τη διακίνηση μέσω Σερβίας και επιπλέον τα ευπαθή φορτία δεν υφίστανται την ταλαιπωρία της οδικής μεταφοράς, ενώ πρέπει να υπογραμμισθεί ότι εάν παρουσιασθεί αυξημένη κίνηση είναι δυνατόν να καλυφθεί και αυτή με πρόσθετα πλοία, που θα καλύψουν πλήρως τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας.

Η ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΣΗ ΝΑ ΑΝΑΤΕΘΕΙ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Απολύτως δικαιολογημένη η επίθεση που εξαπέλυσε την περασμένη Κυριακή, δια του κυρίου της άρθρου, η εφημερίδα «Το Βήμα» και η σκληρή γλώσσα που χρησιμοποίησε εναντίον του Λιμενικού Σώματος για την αποδεδειγμένη ανεπάρκειά του να αντιμετωπίσει περιστατικά ρυπάνσεως. Αφορμή η πετρελαιοκηλίδα που είχε εντοπισθεί από αέρος μεταξύ Άνδρου, Κέας, Μακρονήσου και Κύθνου στις 19 Απριλίου

που έδωσε την ευκαιρία στην εφημερίδα να υπογραμμίσει:

«Και φυσικά, και σε αυτή την περίπτωση έγινε ό,τι γίνεται πάντα. Δηλαδή, ξεκίνησε η επιχείρηση συγκράτησης και απορρόπησης ώρες πολλές μετά την επισήμανση της καταστροφής. Φάνηκε άλλη μια φορά η απαράδεκτη και εξοργιστική ανικανότητα του Λιμενικού Σώματος για άμεση παρέμβαση προς ελαχιστοποίηση των συνεχών επιθέσεων κατά του θαλασσίου περιβάλλοντος».

Και να προσθέσει ειρωνικά:

«Ευτυχώς που η ίδια η κηλίδα προτίμησε την οδόν της ειρωνείας και αυτοδιαλύθηκε δύο - τρεις ημέρες αργότερα».

Αυτή η ανικανότητα του Λιμενικού Σώματος για την οποία ομιλεί η εφημερίδα οφείλεται, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, σε δύο αιτίες:

Πρώτον, στο ότι δεν αρκέσθηκε στον επιτελικό ρόλο με τον οποίο ξεκίνησε η αρμοδία Διεύθυνση — η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — αλλά, στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας για την απόκτηση και νέων αρμοδιοτήτων και τομέων για να δικαιολογείται και ο θεσμός του αντιναύαρχου Αρχηγού και των δύο θέσεων Υπαρχηγών που δεν διαθέτει ούτε το Πολεμικό Ναυτικό, προχώρησε και στη δημιουργία ειδικής μονάδας με ειδικά και φυσικά πολυέξοδα μέσα, τα οποία μπορεί ενδεχομένως να μην χρειασθεί να χρησιμοποιηθούν, λόγου χάρη, στη διάρκεια ενός έτους — και αυτό πέρα από τη δημοσιοϋπαλληλίστικη νοοτροπία του ωραρίου, μετά το πέρας του οποίου παίρνουμε το καπέλο μας και φεύγουμε. Και,

Δεύτερον, στην εξουδετέρωση των εξειδικευμένων στελεχών που ενώ τιμούν την Ελλάδα διεθνώς, εδώ τους έχουμε «ριγμένους» ή σε θέσεις «ψυγείου» γιατί δεν μας αρέσουν τα χνώτα τους — αποστομωτικό παράδειγμα η περίπτωση του πρώην Διευθυντού της Διευθύνσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος πλοίαρχου Δαμ. Δουμάνη, ο οποίος ξανατοποθετήθηκε στην ίδια Διεύθυνση αλλά υπό Διευθυντή έναν ικανότατο και καταξιωμένο μεν λιμενικό αξιωματικό, ο οποίος όμως είναι ειδικός στα θέματα της Ακτοπλοΐας..

Η λύση είναι φυσικά ορατή δια γυμνού οφθαλμού και πρέπει να εφαρμοσθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση εάν πραγματικά θέλουμε να προστατεύσουμε το θαλάσσιο περιβάλλον: Πρέπει, δηλαδή, να καταργηθεί η ειδική μονάδα που έχει δημιουργηθεί για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως και το έργο αυτό να ανατίθεται στις εξειδικευμένες ιδιωτικές επιχειρήσεις βάσει συγκεκριμένων σχεδίων τα οποία

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΠΛΟΙΟΥ

«ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ»

Η HELMEPA σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, εξέδωσε και διαθέτει το παραπάνω Εγχειρίδιο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Τα Περιεχόμενά του είναι στο πνεύμα της Απόφασης Α 680 (17) του IMO όπως και ο τίτλος του Εγχειριδίου υποδηλώνει.

Η Έκδοση αυτή αποτελεί τη συλλογική απάντηση της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας στις νέες απαιτήσεις όπως διαμορφώνονται στον IMO.

Λόγω του υψηλού κόστους διατίθεται στη συμβολική τιμή των 50 δολλ. ΗΠΑ στα μέλη της HELMEPA και 75 δολλ. ΗΠΑ στα μη μέλη. Παραγγελίες μπορούν να δοθούν στο φάξ: 9353847 και τέλεξ: 223179 της HELMEPA.

θα εκπονεί η αρμοδία Διεύθυνση του Υπουργείου με την σωστή επάνδρωση, με τους πλέον κατάλληλους, δηλαδή, γι' αυτή τη δουλειά αξιωματικούς, επικεφαλής των οποίων πρέπει να είναι ο πλοίαρχος Δουμάνης.

Η ΛΥΣΗ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ: ΑΜΕΣΗ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΤΟΥΣ

Στο τεύχος της 1ης Απριλίου είχαμε επισημάνει ότι η μόνη ποινή που αρμοζε σε συνεργείο επιθεωρήσεως πνευστών σχεδίων για την έκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας για ακατάλληλες σχεδίες ήταν η αφαίρεση της άδειας του ώστε να αποφευχθεί η περίπτωση να τεθούν σε κίνδυνο άνθρωποι στη θάλασσα και όχι βεβαίως ένα πρόστιμο 150.000 δραχμών.

Ηδη, από ανακοίνωση του Υπουργείου προκύπτει ότι δεν επρόκειτο για μεμονωμένη περίπτωση. Και άλλο ανάλογο συνεργείο έκανε «την ίδια δουλειά» και το καλό μας Υπουργείο λέγει ότι κινήθηκε η διαδικασία για την επιβολή κυρώσεων στον υπεύθυνο του συνεργείου ενώ η μοναδική λύση για να τερματισθεί αυτή η υπόθεση είναι η αφαίρεση της άδειας λειτουργίας. Ουδείς μπορεί να παίξει με την ανθρώπινη ζωή και αυτό πρέπει να καταλάβει πριν από όλους τους άλλους το Υπουργείο Ναυτιλίας.

ΚΑΙΡΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Ουσιαστικές είναι οι παρεμβάσεις του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς σε καιρία ναυτιλιακά αλλά και εθνικά θέματα και προβλήματα.

Ιδιαίτερα πρέπει να επισημανθούν οι πρωτοβουλίες του Ε.Σ. Πειραιώς και του Προέδρου του κ. Γιάννη Πολυχρονόπου για την αξιοποίηση και την παραχώρηση του ιστορικού κτιρίου της Φιλικής Εταιρείας στην Οδησσό, που εκκρεμεί δεδομένου ότι σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» οι Ουκρανοί έχουν χολωθεί με την παρέμβαση του κ. Γεωργιάκη — ποιός είναι αυτός που με μερικές ώρες ευκαιριακής παραμονής στην Οδησσό διεκδικεί να του παραχωρήσουμε το κτίριο, παρατήρησε Ουκρανός επίσημος αναφερόμενος στην επιδίωξη να παραχωρηθεί το ιστορικό κτίριο στο ίδρυμα που τελεί υπό την προεδρία του κ. Γεωργιάκη. Και πρόσθεσε: Εμείς γνωρίζουμε μόνον τον Εμπορικό Σύλλογο Πειραιώς με τον οποίο συνεργαζόμαστε στενά και θα συνεχίσουμε τη συνεργασία αυτή για την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων - οικονομικών, εμπορικών και πολιτιστικών — μεταξύ της Οδησσού και του Πειραιώς. Στα πλαίσια αυτής της συνεργασίας παραχωρήθηκε ή-

δη στον Εμπορικό Σύλλογο Πειραιώς το πρώτο από τα τρία κτίρια του συγκροτήματος του ιστορικού σπιτιού της Φιλικής Εταιρείας.

Εξ άλλου ουσιαστικές είναι οι παρεμβάσεις του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς για την επισκευαστική βάση Περάματος όπου ζητεί να εγκατασταθεί ιδιωτική πλωτή δεξαμενή για την εξυπηρέτηση των πλοίων — οι ανταγωνιστικά λειτουργούσες δεξαμενές, επισημαί-

νει, διευρύνουν τις προοπτικές του Πειραιώς ως επισκευαστικού και μετασκευαστικού κέντρου.

Εκτός από τις ανωτέρω πρέπει να επισημανθούν και οι παρεμβάσεις που αναφέρονται:

- Στην καθιέρωση τακτικής γραμμής Πειραιώς - Οδησσού που θα εξυπηρετεί επίσης και τα λιμάνια Σότσι, Νοβορόσισκ, Κέρτς, Γιάλτα κλπ. και θα βοηθήσει αποφασιστικά, όπως επισημαίνει,

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

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Όσοι περάσατε από τα χέρια του αείμνηστου Ναυτοδασκάλου Γεράσιμου Μηλιαρέση (Σχολή Υδρας, Φροντιστήρια "Ποσειδών") ελάτε την Πέμπτη 13 Μαΐου 1993 και ώρα 17:30 στο Ευγενίδειο Ίδρυμα να τον τιμήσουμε για τα όσα προσέφερε στη ναυτική μας εκπαίδευση. Η εκδήλωση θα περιλαμβάνει ομιλίες, video, έκθεση φωτογραφικού υλικού κλπ. Θα ακολουθήσει δεξίωση.

Μαθητές του

στην περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων και εν συνεχεία στη δημιουργία κοινών ελληνοουκρανικών επιχειρήσεων.

• Στη στήριξη της υπερποντίου αλιείας για να δυνηθεί να ανταπεξέλθει στον σκληρό ανταγωνισμό που υφίσταται από ασιατικές κυρίως χώρες.

Είναι αυτονόητο ότι οι επισημάνσεις του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς αλλά και των άλλων παραγωγικών τάξεων καθώς και των χρηστών του λιμανιού πρέπει να προσελκύουν το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του Υπουργείου Ναυτιλίας και θέλουμε να πιστεύουμε ότι αυτό γίνεται.

ΟΙ «ΚΟΛΟΒΕΣ» ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ

Τα αποτελέσματα της απογραφής του Σεπτεμβρίου 1990 που δόθηκαν στη δημοσιότητα δεν απεικονίζουν την πραγματικότητα αναφορικά με το ναυτεργατικό δυναμικό και για τον λόγο αυτόν δεν επιδέχονται σχολιασμό — δεν μπορούμε, δηλαδή, σε καμία περίπτωση να πούμε αν το ναυτεργατικό δυναμικό μας αυξήθηκε ή μειώθηκε και κατά πόσο. Για τον απλούστατο λόγο ότι και αυτή η απογραφή, όπως και όλες οι προηγούμενες που έγιναν από τότε που άρχισε η συρρίκνωση του υπό Ελληνική σημαία στόλου, ακόμη και αυτή που έγινε πέρυσι, ήταν κολοβή: Απογράφηκαν μόνον όσοι υπηρετούσαν σε πλοία με Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και αγνοήθηκαν οι χιλιάδες των ναυτικών μας — εν ενεργεία ή συνταξιούχων — που εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες, στα λεγόμενα «ανασφάλιστα». Η συννηθέστερη σύνθεση των πλοίων αυτών περιλαμβάνει τέσσερις Έλληνες (πλοίαρχος, υποπλοίαρχος, Α' και Β' μηχανικός), πολλά όμως γραφεία χρησιμοποιούν στα πλοία τους των ξένων σημαίων περισσότερους από τέσσερις και ορισμένα διατηρούν πλήρη σύνθεση Ελλήνων,

μιλάμε δηλαδή για χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς τους οποίους όμως εμείς δεν τους ληγαριάζουμε στις μετρήσεις μας διότι θεωρούμε με το πλοίο απογραφική μονάδα και δεν κατορθώσαμε τόσα χρόνια να βρούμε έναν τρόπο να καταγράψουμε και αυτούς τους ναυτικούς μας για να έχουμε πλήρη απεικόνιση του ναυτεργατικού μας δυναμικού.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΜΠΙΛΝΤΕΡΜΠΕΡΓΚ

Στην 41η ετήσια σύνοδο της Λέσχης Μπίλντερμπεργκ που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα την περασμένη εβδομάδα, από την πλευρά της Ελληνικής Ναυτιλίας παρέστησαν οι κ. Κων. Ι. Καρράς, Γιώργος Π. Λιβανός, Ιωάν. Λύρας, Μιχ. Περαιτικός και Γρηγ. Χατζηλευθεριάδης καθώς και ο κ. Θέμης Βώκος — το σημειώνουμε απλώς για την ιστορία αλλά και για να καταδειχθεί η τεράστια σημασία την οποία αποδίδουν εξέχουσες προσωπικότητες στην Ελληνική Ναυτιλία και στους εκπροσώπους της.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΕΡΓΟΛΑΒΟΥ!

Πολλά έχουμε ακούσει μέχρι τώρα αλλά ομολογούμε ότι σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαμε να διανοηθούμε ότι μία επαγγελματική τάξη θα υποδείκνυε και τον εργολάβο που θεωρεί κατάλληλο για την εκτέλεση ενός δημοσίου έργου. Και όμως αυτό και έγινε: οι ναυτικοί πράκτορες της Ραφήνας, σε σύσκεψη που έγινε υπό τον Υπουργό Ναυτιλίας για την αποκατάσταση των ζημιών που έχουν γίνει στο συγκεκριμένο λιμάνι ζήτησαν την εργασία αυτή να αναλάβει συγκεκριμένος εργολάβος που εκτελεί ήδη ένα έργο στον εσωτερικό μώλο, γιατί, όπως είπαν, εκτιμούν ότι μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες του συγκεκριμένου έργου... Τι

άλλο θα ακούσουμε και θα δούμε σ' αυτόν τον τόπο.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΗ ΓΙΟΡΤΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ

Ικανοποιεί όλους τους ανθρώπους της θάλασσας η απόφαση να είναι αφιερωμένη στη ναυτική παράδοση των Ελλήνων η εφετηνή 16η γιορτή του βιβλίου που θα πραγματοποιηθεί από 7-23 Μαΐου στον υπαίθριο χώρο του Ζαπφείου υπό την αιγίδα του Υπουργείου Πολιτισμού και την ενεργό συμπαράσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το θέμα της φετινής γιορτής του βιβλίου θα είναι ειδικότερα ο ρόλος του βιβλίου στη ναυτική παράδοση των Ελλήνων, ενώ όπως ανακοινώθηκε, ιδιαίτερη σημασία θα αποδοθεί στη σχέση που δημιουργήθηκε ανάμεσα στη ναυτοσύνη και τον πνευματικό κόσμο της χώρας. Και για να δοθεί έμφαση στη σχέση αυτή ανακοινώθηκε ότι η διοργανώτρια επιτροπή της γιορτής έχει προγραμματίσει την πραγματοποίηση πολιτιστικών εκδηλώσεων παράλληλα με την έκθεση ώστε να γίνει γνωστή στο ευρύ κοινό κάθε ποιητική, συγγραφική, ιστορική και καλλιτεχνική δημιουργία που συνδέεται με τη θάλασσα και τη ναυτική παράδοση των Ελλήνων.

Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων αυτών, πρόκειται να γίνει ειδική έκθεση με θαλασσογραφίες που θα λειτουργήσει στο χώρο της γιορτής του βιβλίου, φωτογραφικές εκθέσεις και παρουσιάσεις έργων και ντοκουμέντων που έχουν άμεση σχέση με τη ναυτοσύνη των Ελλήνων και την άρρηκτη σχέση τους με τη θάλασσα.

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι αυτές οι παράλληλες εκδηλώσεις θα διοργανωθούν με τη σοβαρότητα που αρμόζει και δεν θα έχουμε ένα ακόμη πανηγυράκι που αντί να συμβάλει στον ευγενικό στόχο που επιδιώκεται θα δυναμιτήσει την όλη προσπάθεια.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η Ετήσια Σύνοδο της INTERTANKO

Με την συμμετοχή 200 εκπροσώπων εταιριών μελών από 26 χώρες πραγματοποιήθηκε στο Χόγκ Κόγκ στις 21 Απριλίου, η ετήσια Σύνοδος της Διεθνούς Ένωσης Ανεξαρτήτων Εφοπλιστών Δεξαμενοπλοίων (Ιντερτάνκο) και επανεξελέξε τον κ. Andreas Ugland ως πρόεδρό της για μία ακόμη θητεία.

Νέος αντιπρόεδρος της Ένωσης εξέλεξε ο κ. Francis Vallat (Γαλλία) ενώ οι κ.κ. Φιλ. Εμπειρικός και C.C. Tung επανεξελέγησαν αντιπρόεδροι της Ιντερτάνκο.

Στην Εκτελεστική Επιτροπή της Ένωσης εξελέγησαν οι κ.κ. Hans Laurin (Σουηδία) Στάθης Κουλουκουντής (Ελλάς) και N. Takamiya Ιαπωνία.

Στα πλαίσια της Συνόδου έγινε η αποδοχή των αιτήσεων για την εισδοχή ως τακτικών μελών στην Ιντερτάνκο εννέα εταιριών, οι οποίες εδρεύουν στην Αργεντινή, Κύπρο, Νορβηγία, Σιγκαπούρη, Ελβετία και Ελλάδα και οι οποίες ελέγχουν στόλο δεξαμενοπλοίων που συνολικά πλησιάζει τους 2 εκατ. τον. d.w.

Επίσης κατά την διάρκεια της Συνόδου η γενική συνέλευση στην προσπάθειά της να επαναβεβαιώσει προς κάθε κατεύθυνση τους στόχους της Ιντερτάνκο, προσέθεσε στο Καταστατικό της ότι η Ένωση στοχεύει «στην ανάπτυξη μιας ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς και θα εργασθεί για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Τέλος η γενική συνέλευση αποφάσισε να διατηρηθεί η έδρα της Ένωσης στο Όσλο, ενώ δεν κρίθηκε πρόσφορο να συγχωνευθεί με κάποιον άλλο διεθνή Οργανισμό.

Η Σύνοδος εκδήλωσε ακόμη την ικανοποίησή της για τον ποιοτικό έλεγχο των πλοίων που αρχίζει να υλοποιείται από την Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων και δηλώθηκε ότι στο μέλλον δεν θα γίνονται δεκτά ως μέλη εταιρίες των οποίων τα πλοία δεν είναι ταξινομημένα σε νηογνώμωνα μέλος της IACS.

Η Σύνοδος ζήτησε από τις κυβερνήσεις των κρατών να αποδεχθούν και να ελέγχουν την πιστή εφαρμογή των αποφάσεων του IMO και υπό συγκεκριμέ-

να να υιοθετήσουν τα Πρωτόκολλα του 1992, ώστε να καταστεί δυνατή η άντληση μεγαλύτερων ποσών για την αποζημίωση των θυμάτων σε περιπτώσεις μόλυνσης της θάλασσας από πετρέλαιο.

Η εκπροσώπηση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην φετινή ετήσια Σύνοδο της Ιντερτάνκο, κρίνεται περιορισμένη, ίσως επειδή το μακρινό Χόγκ Κόγκ απαιτούσε πολυήμερη απουσία από τα γραφεία.

Πάντως η παρουσία εκεί ως ομιλητού του κ. Ερρίκου Κέρτσικοφ, αντιπροέδρου της Eletson Corporation, προσέφερε την ευκαιρία για ευρύ σχολιασμό της πολιτικής Κλίντον σχετικά με τις

πρόσφατες τροποποιήσεις του U.S. Clean Air Act, η υιοθέτηση του οποίου κατά τον κ. Κέρτσικοφ θα δημιουργήσει προβλήματα στην παραγωγή 95 διίλισθρίων των ΗΠΑ και θα αυξήσει σημαντικά τις εισαγωγές υποπροϊόντων πετρελαίου δια θαλάσσης.

Ακόμη, αναφερόμενος στον αντιρρυστικό νόμο OPA '90 ο κ. Κέρτσικοφ υπογράμμισε τον προβληματισμό που διακατέχει την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για τις συνέπειες που μπορεί να επιφέρει και επισήμανε ότι η νομοθεσία αυτή μπορεί να οδηγήσει στον αφανισμό της ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων.

Λόγω πληθώρας ύλης, η πολύ ενδιαφέρουσα ομιλία του κ. Κέρτσικοφ στην Ιντερτάνκο θα δημοσιευθεί στο προσεχές μας τεύχος.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΜΕΤΑ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Με βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών της Γενεύης απαλλάχθηκε από κάθε κατηγορία ο κ. Χρήστος Στάθης.

Σύμφωνα με την επίσημη μετάφραση του Γενικού Προξενείου της Ελλάδας στην Γενεύη, οι δικηγόροι του κ. Στάθης του εγγώρισαν εγγράφως τα εξής:

Valticos, Veuillet, Reymond & Mosimann Δικηγόροι της Γενεύης

Προς τον κύριο Χρήστο Στάθη
Δελφών 109, Γλυφάδα

Αξιότιμε Κύριε,

Την 12η Ιανουαρίου 1993, είχα τη χαρά να σας γνωστοποιήσω το περιεχόμενο του βουλεύματος αρ. 1 που εξέδωσε στις 11 Ιανουαρίου 1993 το Συμβούλιο Εφετών της Γενεύης.

Γνωματεύοντες επί της αίτησης αναίρεσης που είχε υποβάλει η Coutts & Co S.A., το Συμβούλιο Εφετών είχε επικυ-

ρώσει την διάταξη κατάταξης που είχε εκδοθεί στις 16 Οκτωβρίου 1992 από τον Γενικό Εισαγγελέα.

Αυτό κατ' ουσία σήμαινε ότι η ποινική διαδικασία που διεξαγόταν για λογαριασμό σας στην Γενεύη είχε λήξει, εφόσον η έρευνα δεν επέτρεψε την στήριξη των κατηγοριών που διατυπώθηκαν εναντίον σας από την πρώην Handelsbank.

Η Τράπεζα Coutts & Co S.A. (πρώην Handelsbank), είχε επί πλέον καταδικαστεί στην καταβολή των εξόδων εκδίκασης της υποβληθείσας αίτησης αναίρεσης στο Συμβούλιο Εφετών.

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση σας γνωστοποιώ ότι η Coutts & Co SA δεν προσέφυγε στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο κατά της απόφασης αυτής του Συμβουλίου Εφετών, η οποία καθίσταται έτσι οριστική.

Με τιμή
ALEC REYMOND
Δικηγόρος

Γενεύη, 16 Φεβρουαρίου 1993

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

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
χοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627800 TELEX: 212880 - 212503-NIKA GR FAX: 4626268 - 4619631

Επιβεβλημένη η ίδρυση ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κέντρου στην Ελλάδα

Του Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΔΑΒΑΚΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Από την αυγή της Ελληνικής ιστορίας και ακόμη παλιότερα από τα κείμενα του Ηροδότου και του Ομήρου, ανιχνεύεται και διαπιστώνεται σαν κινητήρια και γενεσιουργός δύναμη του πολιτισμού και της ύπαρξής μας η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων.

Η πορεία μας σαν Έθνους ακολουθεί τους θαλάσσιους δρόμους και η θάλασσα αποτελεί, μέχρι και σήμερα, την πρωταρχική παραγωγική δύναμη αυτού του τόπου, μαζί με τους ναυτικούς.

Η Αρχαία Αθηναϊκή Δημοκρατία από το λιμάνι του Πειραιά ίδρυσε ναυτικούς σταθμούς σε όλη τη Μεσογειακή Λεκάνη και πολυάριθμα ιχνη αυτών των εγκαταστάσεων σε όλες τις ακτές της Μεσογείου και του Αιγαίου μαρτυρούν για τον καθάρως ναυτικό χαρακτήρα της χώρας μας ενώ πιστοποιούν τις θαλάσσιες καταβολές του πολιτισμού μας. Είναι μια παράδοση που συνεχίστηκε και κράτησε σε ακμαιοτήτα τις βασικές πολιτισμικές και οικονομικές δυνάμεις, αυτές που έδωσαν το αποφασιστικό χτύπημα στην Οθωμανική αυτοκρατορία και την λευτεριά στο γένος.

Ο Οδυσσέας είναι η πολύμορφη προσωπικότητα του Έλληνα ναυτικού που μάχεται, εμπορεύεται, μαθαίνει, δημιουργεί και χαρτογραφεί τους θαλάσσιους δρόμους μέσα από τα τρεις χιλιάδες νησιά που ελέγχουν τις συγκοινωνίες και το διαμετακομιστικό εμπόριο ανάμεσα στην Ευρώπη, την Αφρική και την Ασία.

Ο Θαλάσσιος Ελληνικός χώρος γνώρισε τις μεγαλύτερες ναυμαχίες της ιστορίας, όπως της Σαλαμίνας, του Άκτιου, της Ναυπάκτου και του Ναυαρίνου, ενώ ναυμαχίες όπως του Τσεσμέ, των Δαρδανελίων, της Κρήτης ή του Ματαπά διαμόρφωσαν τους σύγχρονους ό-

ρους της ύπαρξης του Ελληνικού Κράτους. Η Ελληνική ναυτική κοινωνία αποκόμισε μεγάλα οικονομικά οφέλη και δημιούργησε την αξιοζήλευτη πολεμική εμπειρία του λαού μας. Τα Ελληνικά εμπορικά πλοία μέσα από τοπικές αντιζηλίες, και διάφορες άλλες αντιπαράθεσεις μεταμορφώθηκαν σε μάχιμα και με την απaráμιλλη στρατηγική των Ελλήνων ναυτικών διατήρησαν και διέσωσαν την υπόθεση της Ελληνικής Επανάστασης στις κρίσιμότερες στιγμές της.

Ποιά ναυτική τακτική εκείνης της εποχής θα μπορούσε να εφεύρει και να υιοθετήσει λύσεις που θα έδιναν δυνατότητα αντιπαράθεσης σε μικρά εμπορικά σιτοκάραβα με τα πολεμικά πλοία κολοσσούς των Οθωμανών και όμως ο πανούργος και πολυμήχανος Οδυσσεύς Έλληνας ναυτικός με την παράτολμη, αλλά επιδέξια χρήση των πυρπολικών έβγαλε εκτός μάχης και καταναυμάχησε τον Τουρκικό στόλο. Αλλά οι Έλληνες ναυτικοί όχι μόνο αναγάγουν το πυρπολικό σε ιδιαίτερα αποτελεσματικό επιθετικό όπλο, αλλά πρώτοι αυτοί αποφασίζουν και εκμεταλλεύονται τις δυνατότητες των νεοφανών ατμοπλοίων με χαρακτηριστικό παράδειγμα το ατμόπλοιο «Καρτερία» που χρησιμοποιήθηκε το 1825 για επιθετικές ενέργειες, ενώ μέχρι το 1840 προηγμένες ναυτικές δυνάμεις και χώρες με μεγάλη ναυτιλιακή ανάπτυξη, όπως η Αγγλία και οι ΗΠΑ ανάθεταν στα ατμόπλοια μονάχα βοηθητικές υπηρεσίες και μεταφορά αμυντικών ενισχύσεων.

Στους πολέμους του 1912-13 έγινε αποδεκτή η Ελλάδα στην Βαλκανική Συμμαχία, απλά και μόνο, γιατί ήταν η μόνη αξιόλογη ναυτική δύναμη που μπορούσε να μπλοκάρει τις ατελείωτες Οθωμανικές εφεδρείες από την Ασία προς το Ευρωπαϊκό μέτωπο και έτσι να αποτρα-

πεί η ενίσχυση του Τουρκικού στρατού από την θάλασσα. Η ιστορία έχει καταγράψει την εντυπωσιακή δράση του ναυτικού με τις ναυμαχίες της «Έλλης» και της «Λήμνου», τις καταλήψεις νησιών, την καταβύθιση του «Φετίχ Μπούλεν» από τον Βότση, την βύθιση της κανονιοφόρου «Ζεφύρης» από τον Λ. Αργυρόπουλο και πρόσθετα μεγάλες μεταφορές συμμαχικών μονάδων σε ευαίσθητα πολεμικά επιχειρησιακά κέντρα. Αλλά πρωταρχικό ρόλο έχει διαδραματίσει και το εμπορικό ναυτικό μας και οι πλοιοκτήτες του σε όλους τους αγώνες ύπαρξης του Ελληνισμού.

Η Ελληνική ανεξαρτησία βρήκε το θαλάσσιο εμπόριο σε μεγάλη κάμψη γιατί η ναυτική εξέλιξη είχε διακοπεί με την μετατροπή του μεγαλύτερου αριθμού εμπορικών πλοίων σε πολεμικά.

Ο Έλληνας ναυτικός όμως χάρη στην ιστορική εμπειρία του και τον αποφασιστικό και ριψοκίνδυνο χαρακτήρα του γρήγορα ξεπέρασε την ναυτιλιακή κρίση, πράγμα που παρατηρείται και επαναλαμβάνεται περιοδικά μέχρι τις μέρες μας.

Το 1856 ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος γίνεται ο ιδρυτής της «Ελληνικής Ατμοπλοϊκής Εταιρίας» και δρομολογείται ο εκσυγχρονισμός του εμπορικού ναυτικού, αλλά η Κρητική Επανάσταση το 1866 καθυστερεί ξανά την οικονομική και ναυτιλιακή ανάκαμψη γιατί η εμπορική ναυτιλία συνεισφέρει πάλι ενισχύσεις σε πλοία και αξιόμαχα πληρώματα.

Στις αρχές του Α' Παγκόσμιου Πολέμου τα Ελληνικά ατμόπλοια έχουν συνολική χωρητικότητα 900.000 T, αλλά δύο μήνες μετά τον τερματισμό του πολέμου η Ελληνική Ναυτιλία έχει μειώσει το συνολικό εκτόμισμά της κατά 43,5%. Το 1925 η Ναυτιλία παρουσιάζει σημαντική ανάκαμψη με 913.000

Τ και γνωρίζει τον κολοφώνα της, το 1939 με 577 ατμόπλοια συνολικού εκτοπίσματος 1.900.000 Τ που για άλλη μια φορά με το ξέσπασμα του Β' Παγκόσμιου Πολέμου μπαίνουν στην διάθεση των συμμαχικών δυνάμεων στην μεγάλη μάχη κατά του Άξονα.

Στο τέλος του πολέμου η Ελληνική Ναυτιλία διέθετα μονάχα 154 πλοία με 532.000 Τ.

Η προσφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου ξεπέρασε τα όρια της Ελληνικής Επικράτειας ανάκαθεν και είναι προσφορά στην Δημιουργία του Δυτικού Πολιτισμού και της επιβιώσής του.

Ορισμένες επιτροπές σήμερα στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, θα πρέπει ίσως να επιμορφωθούν με κάποια ιστορικά στοιχεία για να μη προσπαθούν να δέσουν χεροπόδα να εγκλωβίσουν την Ελληνική Ναυτιλία, στα πλαίσια και στο όνομα της Ενωμένης Ευρώπης και να της αφαιρέσουν απαράγραπτα δικαιώματα χιλιετηρίδων, όπως για παράδειγμα την Ακτοπλοϊκή Κυριαρχία στον Ελληνικό Θαλάσσιο χώρο.

Η ιστορική διαχρονικότητα είναι στοιχείο Εθνικού Κύρους και Κρατικής Ισχύος, πράγματα που σήμερα, παρά ποτέ, μας είναι απόλυτα απαραίτητα στις ποικίλες διαπραγματευτικές διαδικασίες που υποχρεώνεται η χώρα μέσα στην ΕΟΚ και στους άλλους Διεθνείς Οργανισμούς.

Μεγάλη προσφορά στην υπόθεση του Έθνους μας είναι η κατάλληλη αξιοποίηση του «Μέγιστου Όπλου μας» στο τραπέζι των πολιτικών παζαριών τόσο μέσα στην

ΕΟΚ όσο και σε συναφείς Διεθνείς Οργανισμούς.

Η ΣΩΣΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Την σύγχρονη υπόσταση της Ελληνικής Ναυτιλίας επικαθορίζει και επηρεάζει την αναπτυξιακή πορεία της η τριγωνική σχέση Κράτος - Ιδιοκτήτες (Έλληνες εφοπλιστές) — Ναυτεργατικό Δυναμικό. Μονάχα όταν αυτό το τρίγωνο όρων συνενγάζεται αρμονικά, διατηρεί την συνεκτικότητά του και χαράζει κοινή πορεία είναι δυνατόν η Ελληνική Ναυτιλία να πάρει στην χώρα μας, τη σημερινή εποχή, την κατάλληλη θέση και να αξιολογηθεί στις πραγματικές της διαστάσεις σαν φορέας οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και βασικός παραγωγικός συντελεστής.

Η υιοθέτηση μόνιμης και αναλοίωτης πολιτικής, ανεξάρτητα από οποιοσδήποτε ιδεολογίες στην αρμονική σχέση του τριγώνου (Κράτους — Πλοιοκτησίας — Ναυτεργασίας) σε πανεθνική βάση και όχι σε επίπεδο μονομερών οφελμάτων κόστους ή σκοπιμοτήτων είναι σήμερα παρά ποτέ εθνική επιταγή.

Η Ναυτιλία μας αποτελεί σημαντικότατο συναλλαγματοφόρο και αναπτυξιακό παράγοντα, πράγμα που έχει επιβεβαιωθεί ιστορικά, γιατί κατά καιρούς, έχει επιτευχθεί.

Με αισιοδοξία βλέπουμε τελευταία σταθερά να ξαναγυρίζει το τονάζ της ελληνικής πλοιοκτησίας στην Ελληνική σημαία. Οι τιτάνιες προσπάθειες που καταβάλλονται από τους συναρμόδιους φορείς αποδίδουν καρπούς για να μπορέσει πλέον να αναζωογονηθεί το NAT

και για να μπορέσει η Ναυτική Κοινωνία της χώρας μας να βρει απασχόληση, αλλά και να παίξει τον προαιώνιο Εθνικό ρόλο της.

Στο τριγωνικό αυτό σύστημα σχέσεων πρέπει να αντιμετωπισθούν με εθνικά κριτήρια τα μεγάλα σύγχρονα ζητήματα, όπως είναι η ανανέωση του εμπορικού στόλου, τα ζητήματα ρύπανσης, η προστασία της ναυτικής οικογένειας και των χαρακτηριστικών κοινωνικών σταθεροτύπων που την διακρίνουν και που πολλές φορές λειτουργούν αρνητικά. Πρέπει το ναυτεργατικό δυναμικό να κατανοήσει ότι τα οικονομικά του συμφέροντα είναι στενά δεμένα με αυτά του εφοπλισμού και ότι του δίνεται μεγάλη ευκαιρία να αντλήσει, όπως γινόταν πάντα, οικονομικά οφέλη και εξασφάλιση μετά το τέλος της ενεργούς υπηρεσίας στην θάλασσα. Σήμερα περισσότερο παρά ποτέ η ναυτιλία μας δίνει μεγάλες μάχες στις Επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το νηολόγιο, το Cabotage, την χωρητικότητα, το φορολογικό καθεστώς, την σύνθεση των πληρωμάτων και ένα πλήθος από άλλα κανονιστικά και ρυθμιστικά μέτρα.

ΘΕΣΜΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Δεν μπορεί κανείς παρά να δει καλότερα την πρόταση που έχει κατά καιρούς διατυπωθεί και ιδιαίτερα έχει τονισθεί από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) μέσω του τ. Προέδρου της κ. Στάθη Γουρδομιχάλη για την δημιουργία ενός ναυτιλιακού Κέντρου με πολλαπλό χαρακτήρα και με διεθνή εμβέλεια. Σαν τόπος προτείνεται ο Πειραιάς, πλην όμως θα χρειασθεί

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

να εξασφαλισθεί το απαραίτητο θεσμικό και διαδικαστικό πλαίσιο.

Η δημιουργία στην Ελλάδα, παραδοσιακά ναυτική χώρα, ενός «Ναυτιλιακού Κέντρου» οπωσδήποτε θα συμβάλλει στην προσέλκυση στα επαγγέλματα της θάλασσας των νέων ανθρώπων, στην πολύπλευρη ενημέρωση του κοινού, στην ευαισθητοποίηση και στην επαγγελματική κατάρτιση με τους σύγχρονους τρόπους εκπαίδευσης και διδασκαλίας.

Σήμερα στον τόπο μας, αλλά και παγκόσμια τα ναυτικά επαγγέλματα δοκιμάζονται από μια αυξανόμενη κρίση και μειωμένη διάθεση των νέων ανθρώπων για την αναζήτηση της επαγγελματικής τους αποκατάστασης στο υγρό στοιχείο.

Η σταδιακή παρακμή των ναυτικών επαγγελμάτων πρέπει να αναζητηθεί σε πολλά προβλήματα με σύνθετο περιεχόμενο από οικονομικούς και κοινωνικούς όρους. Στο πλαίσιο όμως μιας Ενωμένης Ευρώπης που αντιμετωπίζει συλλογικά την εμπορική, την οικονομική, την κοινωνική και την επικοινωνιακή της δραστηριότητα, διαγράφονται σημαντικές και ενδιαφέρουσες νέες προοπτικές για τα ναυτικά επαγγέλματα που μπορούν και πρέπει να εκσυγχρονισθούν για να παίξουν τον πανάρχαιο ρόλο τους με νέο αναβαθμισμένο περιεχόμενο και ευρύτατες προοπτικές στις οικονομικές, πολιτιστικές και τουριστικές ανάγκες της νέας Ενωμένης Ευρώπης.

Ο ρόλος μέσα από την ιστορία της Μεσογείου της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας είναι γνωστός και ιδιαίτερα σημαντικός για όλους τους λαούς της Ευρώπης. Στη διαδικασία της διαμόρφωσης της οικονομικής, πολιτιστικής και κοινωνικής τους ταυτότητας.

Σήμερα με τα νέα δεδομένα μιας Ενωμένης Ευρώπης θα πρέπει αυτός ο ρόλος να επανεξετασθεί, να ξαναζωντανέψει και να ανατεθεί η

ευθύνη του στην Ελλάδα προς όφελος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Με τον παραδοσιακό ναυτικό χαρακτήρα της η χώρα μας μπορεί να παίξει πρωτεύοντα ρόλο στις μετακομιστικές και επικοινωνιακές ανάγκες των λαών της Ευρώπης, στο μέτρο μάλιστα που με τις νέες συννοριακές πραγματικότητες (δημιουργία πολλών νέων κρατών) οι οδικές επικοινωνίες θα αντιμετωπίσουν στο μέλλον μια σειρά από μικρά και μεγάλα προβλήματα με χαρακτηριστικά οικονομικό και γραφειοκρατικό.

Ο ρόλος που αποκτούν σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές αναβαθμίζεται, ιδιαίτερα για την Μεσόγειο, με την πολυδιάσπαση των παλιών κρατών του Ανατολικού Μπλόκ και την δημιουργία απαγορευτικών συνθηκών για τις οδικές μεταφορές.

Η τεχνολογία, η πολιτική, οι κοινωνικές δράσεις και αντιδράσεις και η εξέλιξη της οικονομίας είναι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές και το ζήτημα για μια βαρύνουσα παρουσία της Ελληνικής Ναυτιλίας συσχετίζεται και με την δημιουργία ενός συστήματος υπηρεσιών που θα εξασφαλίζουν νόμους και θεσμοθετημένες λειτουργίες που συνθέτουν την σύγχρονη ναυτιλιακή και χρηματοπιστωτική δραστηριότητα. Πράγματι το κέντρο που οραματίζεται η ΕΕΕ έχει όλες τις προϋποθέσεις να εδραιωθεί στην χώρα μας που διαθέτει ένα εμπορικό ναυτικό ευρύτατου θαλάσσιου φάσματος, παγκόσμια αναγνωρισμένο, γεωγραφική θέση κλειδί διαμεκομιστικού εμπορίου και επιβατών και μακράιων ναυτική παράδοση.

Η ΕΕΕ πιστεύει ότι η επιτυχία μιας τέτοιας αναπτυξιακής πρωτοβουλίας:

— Θα αυξήσει τον αριθμό των Ναυτιλιακών Εταιρειών στον Πειραιά.

— Θα προσελκύσει ξένες Τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρίες.

— Θα δημιουργήσει νέες απασχολήσεις με υψηλές αμοιβές.

— Θα συντελέσει στην δημιουργία προηγμένης τεχνολογίας.

— Θα αυξήσει εντυπωσιακά την εισροή χρήματος από την τόνωση του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα και των προμηθειών.

— Θα προσελκύσει επενδυτικά κεφάλαια και το κυριώτερο θα βοηθήσει αποτελεσματικά την Ελληνική οικονομία.

Η δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου πρέπει να συνδυασθεί με την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση για επαγγελματική κατάρτιση στα ναυτικά επαγγέλματα. Η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση στις ναυτικές σχολές είναι απαραίτητη με την εισαγωγή επιμορφωτικών κύκλων σε όλα τα στάδια του ναυτικού επαγγέλματος. Στα πλαίσια κοινής Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής θα προωθηθούν προγράμματα εκπαίδευσης προς την ΕΟΚ, όχι μονάχα για τους Έλληνες ναυτικούς, αλλά και για τους ναυτικούς των χωρών μελών. Την δημιουργία ενός τέτοιου κατευθυνόμενου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης μπορεί και δικαιούται να διεκδικήσει η Ελλάδα, στοχεύοντας ανάμεσα στα άλλα και στην δημιουργία μιας νέας αντιρρυπαντικής νοοτροπίας για τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από τους ισχύοντες κανονισμούς.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα προκύψει πολύ περισσότερο από μια πρωτοβουλιακή κατανόηση και βούληση για προστασία από μια νέα αντίληψη, παρά από την αμφίβολη και προβληματική στην πράξη εφαρμογή αστυνομικού τύπου κανονισμών.

Η Ελληνική Ναυτιλία, αν και συχνά κατηγορείται από τα άλλα κράτη και κρίνεται υπεύνηλη για ρυπάνσεις, εν τούτοις πρωτοπορεί σε ευαισθητοποίηση με την δημιου-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

γία της HELMEPA που ιδρύθηκε με την συνεργασία της Ελληνικής Πλοιοκτησίας και της Ναυτεργασίας. Αντικείμενο της HELMEPA είναι η αντιρρυστική συμπεριφορά σε εθελοντική βάση. Παράλληλα θα πρέπει, όσοι κατηγορούν τα Ελληνικά πλοία να σκεφτούν ότι ο στόλος ελληνικής ιδιοκτησίας με ελληνική σημαία ή όχι, είναι ο πρώτος στον κόσμο σε χωρητικότητα και η ποσοστιαία αναλογία των περιβαλλοντικών ατυχημάτων που προξενεί είναι από αυτή την άποψη αμελητέα σε σχέση με το σύνολό του.

Αλλά τέτοιες καταγγελίες εντάσσονται στην ανταγωνιστική αντιμετώπιση της Ελληνικής Ναυτιλίας που είναι ο υπ' αριθ. ένα εχθρός για τα συμφέροντα των άλλων χωρών που διαθέτουν στόλους, όπως η Αγγλία, η Νορβηγία και η Ολλανδία.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΟΚ

Η Εθνική Επιτροπή Ναυτιλίας που ιδρύθηκε με σκοπό να προστατέψει τα Ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, στην πραγματικότητα δίνει την μάχη για την επιβίωση του Ελληνικού Θαλάσσιου Τουρισμού και μη. Με το απροσπέλαστο της πρώην Γιουγκοσλαβίας και την γεωπολιτική πραγματικότητα που έχει δημιουργηθεί αυτή την στιγμή στο Βαλκανικό χώρο γίνεται εύκολα αντιληπτό τι τεράστια σημασία αποκτάει η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας για την μεταφορά τουριστών από τις

χώρες της ΕΟΚ προς τα Ελληνικά νησιά και αντίστροφα.

Το ζήτημα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και της κατοχύρωσής της απέναντι στην διάθεση των άλλων χωρών τη Ευρώπης να το αλώσουν δείχνει ακριβώς το τεράστιο οικονομικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει για τους Εταίρους μας της ΕΟΚ που αφού λίγο πολύ ελέγχουν την γεωργική μας παραγωγή και την βιομηχανική πολύ περισσότερο, προσπαθούν να υποβαθμίσουν και να αφαιρέσουν από την Ελληνική Ακτοπλοΐα εδραιωμένα και κεκτημένα δικαιώματα χιλιετηρίδων.

Το πλήγμα που θα δεχτεί η Ελληνική Οικονομία με την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς θα είναι πολυσήμαντο και αποφασιστικό και ιδιαίτερα για τον τουρισμό που αποτελεί πάγια πηγή εισαγωγής πολύτιμου συναλλάγματος στην χώρα.

Από τα Βόρεια Κράτη μέλη της Κοινότητας και ειδικότερα: Την Αγγλία την Ολλανδία και την Δανία, ασκείται μεγάλη πίεση για την παραίτησή της Ελλάδος από τα κυριαρχικά της δικαιώματα στην ακτοπλοΐα.

Τα αρνητικά αποτελέσματα μιας τέτοιας λύσης θα φανούν σύντομα στην υποβάθμιση των προτύπων ζωής στις τουριστικές περιοχές, στην πτώση των επιπέδων απασχόλησης και των μεταφορών, αλλά ακόμη και στην Εθνική Άμυνα, αφού ο θαλάσσιος χώρος της Ελληνικής Επικράτειας θα είναι προσπελάσιμος και εκμεταλλεύσιμος από οποιαδήποτε χώρα συμπεριλαμβανό-

νομένης και της Τουρκίας που ευελπισθεί να γίνει μέλος της ΕΟΚ.

Σε μια τέτοια περίπτωση βέβαια η Τουρκία θα κλιμακώσει τις απαιτήσεις της, ποικίλες και εθνικά ζημιόγones στον χώρο του Αιγαίου, με την συμπαράσταση και ορισμένων Ευρωπαίων Εταίρων, ώστε η εμφάνιση διαφόρων «Σισμίκ» και «Χόρα» να είναι τελείως απροσχημάτιστες και μάλιστα κατωχυρωμένες από τους κανονισμούς της Ενωμένης Ευρώπης.

Η αφαίρεση του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού προνόμιου πράγματι θα έχει ζημιόγona αποτελέσματα στον κοινωνικό τομέα, στο αμυντικό σύστημα της χώρας, στην απασχόληση και στην ανταγωνιστικότητα.

Η συγκρότηση καταλλήλων επιστημονικών ομάδων ή ακόμη και η δραστηριοποίηση των Κοινωνικών Κέντρων που διαθέτει η χώρα μας με στόχο την πολύπλευρη διερεύνηση και την παρουσίαση ολοκληρωμένων προτάσεων γι' αυτά τα ζητήματα προς τις αρμόδιες Επιτροπές της ΕΟΚ είναι αναγκαία. Το Ελληνικό Κράτος ήδη συνεπικουρεί τον Ελληνικό Εφοπλισμό στις μάχες που δίνονται στα Ευρωπαϊκά Κέντρα Αποφάσεων. Η Ελλάδα εκμεταλλευόμενη το όπλο της πανίσχυρης Εμπορικής της ναυτιλίας είναι σε θέση να μιλήσει κι αυτή μια φορά από θέσεως ισχύος, όπως συστηματικά το εφαρμόζουν οι αναπτυγμένες βόρειες Ευρωπαϊκές χώρες. Ιδιαίτερα η Ελλάδα θα μπορεί να έχει λόγο:

Στη δημιουργία του Ευρωπαϊκού νηολογίου (EUROS), στις ακτο-



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

πλοϊκές ρυθμίσεις, στη σύνθεση των πληρωμάτων, στη φορολόγηση των πλοίων, στη δημιουργία των αναλόγων ασφαλιστικών οργανισμών για τους ναυτικούς, στη διαμόρφωση και το εύρος των κανονισμών που αντιμετωπίζουν την θαλάσσια ρύπανση. Η Ελλάδα με τις επιτροπές της δεν είναι νοητό να μην έχει αποφασιστικό λόγο και άποψη μέσα στα όργανα της Ενωμένης Ευρώπης. Οι ναυτιλιακές κοινοπραξίες που δημιουργούνται αυτή τη στιγμή μέσα στην ΕΟΚ, ευθυγραμμίζουν τη δράση τους, ώστε να περάσει στα χέρια τους σταδιακά η Κοινοτική Ναυτιλία στο πλαίσιο των συμφωνιών με τις Ανατολικές χώρες.

Είναι φανερό ότι η δημιουργία μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής για τα κράτη της Ενωμένης Ευρώπης θα πρέπει να εξυπηρετεί αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα, αφού η ΕΟΚ περιλαμβάνει χώρες που διαθέτουν και ναυτιλία και ανάλογη υποδομή, αλλά και χώρες με ελάχιστα πλοία και άλλες που δεν διαθέτουν τίποτα. Πριν από δέκα χρόνια το ποσοστό του στόλου της Ενωμένης Ευρώπης ήταν το 30% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ τον Ιανουάριο του 1990 ήταν το 14% και αν αναλογισθεί κανείς ότι το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 30% του εσωτερικού διενεργείται μέσα από θαλάσσιους δρόμους καταλαβαίνει κανείς εύκολα γιατί κάθε χώρα θέλει να αυξήσει το ναυτιλιακό ποσοστό της μέσα στην Κοινότητα. Η σημερινή Ελλάδα με ποσοστό συμμετοχής πάνω από 30% στον Κοινοτικό στόλο διατηρεί σταθερά την πρώτη θέση μεταξύ των ναυτιλιών της ΕΟΚ, είναι σίγουρο ότι δεν θα δεχθεί οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο και κανονισμούς που θα είναι αντίθετοι με τα συμφέροντά της.

Η Ελληνική Ναυτιλία έχει αντιμετωπίσει πολλές και μεγάλες κρίσεις κατά το παρελθόν τις οποίες πάντα τις ξεπέρασε. Οι Έλληνες εφοπλιστές, ίσως για πρώτη φορά καλούνται συνασπισμένοι να προστατεύσουν τα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας από τις ναυτιλιακές κοινοπραξίες των χωρών της ΕΟΚ.

Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Ίσως φανεί περίεργο αλλά η Ελληνική εφοπλιστική επιχείρηση που διατηρεί εδώ και αιώνες το πατροπαράδοτο χαρακτήρα λειτουργίας της, με βάση τις αποφάσεις του ενός και την οικογενειακή επιχειρηματική δομή, υπερτερεί σε σχέση με τις ανώνυμες κοινοπραξίες και τα πολυμελή διοικητικά συμβούλια, που όσο και αν φαντάζουν εκσυγχρονισμένα επιχειρηματικά συστήματα, στην πράξη είναι αναποτελεσματικά. Οι συλλογικοί μηχανισμοί είναι δυσκίνητοι στη λήψη των αποφάσεων και στις κρίσιμες στιγμές που σε χρόνο λεπτών πρέπει να κλεισθούν συμφωνίες, οι ατέρμονες γενικές συνελεύσεις δεν αναλαμβάνουν τις ευθύνες με όλο το ριψοκίνδυνο περιεχόμενό τους που χαρακτηρίζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αντίθετα οι ανεξάρτητες μονομελείς ή ολιγομελείς οικογενειακές μονάδες που συγκροτούν την Ελληνική εφοπλιστική επιχείρηση δρουν άμεσα και αποφασιστικά και κλείνουν συμφωνίες που ολόκληρες Κυβερνήσεις αδυνατούν να πετύχουν λόγω της γραφειοκρατίας.

Οι δραστηριότητες στο θαλάσσιο στοιχείο που είναι απρόβλεπτο και διατηρεί όλη την αρχαίτυπη αδάμαστη δύναμή του, απαιτούν την ανάλογη συμπεριφορά στο επίπεδο λήψης των αποφάσεων. Οι Έλληνες εφοπλιστές και ναυτικοί με την πανάρχαια εμπειρία τους και τον ριψοκίνδυνο χαρακτήρα τους λειτουργούν τόσο σύγχρονα όπως πάντα.

Οι θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες ευθυγραμμίζονται και αντλούν από τις κοινωνικές καταστάσεις και τις διεθνείς συγκυρίες, όπως διαμορφώνονται, είτε πρόκειται για πόλεμο, είτε για ειρήνη.

Ο Έλληνας ναυτικός ξέρει ένα πράγμα: Ότι το φορτίο είναι ιερό πράγμα και πρέπει να φθάσει στον προορισμό του. Το δικαίο της θαλάσσιας δραστηριότητας πηγάζει από τις συγκυρίες και τις καταστάσεις που σφυριλατούνται στα διεθνή κέντρα αποφάσεων και ακριβώς η προσαρμογή σ' αυτές απαιτεί

διορατικότητα, ευκινησία και ταχύτητα και όχι ατέρμονες διοικητικές συνελεύσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο Ελληνικός Εμπορικός στόλος βρίσκεται στις πρώτες θέσεις του παγκόσμιου πίνακα. Με την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, η Ενωμένη Ευρώπη γίνεται αυτόματα η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου. Το ερώτημα λοιπόν για την Ενωμένη Ευρώπη είναι απλό: Ή θέλει να είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη χώρα στον ελληνικό εμπορικό στόλο ή δεν το θέλει, πράγμα απίθανο, αφού όπως είδαμε το Ευρωπαϊκό διαμετακομιστικό εμπόριο όλων των Ευρωπαϊκών χωρών διεξάγεται σχεδόν αποκλειστικά μέσα από θαλάσσιους δρόμους.

Ειδικότερα σήμερα λοιπόν παρά ποτέ η Ενωμένη Ευρώπη αν θέλει να επιβιώσει στην πράξη και όχι στα χαρτιά έχει ανάγκη τον Ελληνικό Εμπορικό στόλο. Εκείνο που απομένει είναι το μεγάλο αυτό διαπραγματευτικό μας πλεονέκτημα να συντελέσει καταλυτικά έτσι ώστε η Εμπορική μας Ναυτιλία να γίνει όπως ήτανε πάντα στην μακραίωνη ελληνική ιστορία, σύμβολο Κρατικής ισχύος και μεγάλου Εθνικού Κύρους. Ήρθε η ώρα και είναι η κατάλληλη χρονική στιγμή με την νέα τάξη πραγμάτων στην Ευρώπη η Ελλάδα να παίξει το μεγάλο χαρτί της. Το στόλο της...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Μ. ΔΑΒΑΚΗΣ

Το άρθρο εκφράζει τις προσωπικές απόψεις του συγγραφέως.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «Το Ελληνικό Ναυτικό δια μέσου των αιώνων» Αθήναι 1933 Γ.Ε. Γεωργακόπουλου.
2. «Η Ναυτιλία των Ελλήνων» Αθήναι 1964.
3. «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους» Εκδοτική Αθηνών.
4. «Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό» Ε. Μπαμπούρη.
5. «Νόμοι: Ν. 27/1975 και Ν. 1376/83.
6. «Δελτίο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» τεύχη 1, 2 /1990, 6/1990 και 12/1990.
7. «Αδούλωτες θάλασσες» Αθήνα 1990 Γ. Καψής.
8. «Ναυτιλία 1980 — 1990» Αθήνα 1990 Ματθαίος Δ. Λώς.

unlimited ways to care for your shiprepair requirements

Our Own Drydock - Slipways, Repair-
ers/Cranes - work barges
& transport launches.

More than 150.000 sq. mts. of
facilities of which half covered area.

Machine, plate, electrical,
joinery workshops.

Foundry. In-transit and bonded
warehouses
(free for our customers)

Service agreements:

- NEW SULZER DIESEL
- MAN BURMEISTER & WAIN
- ALPHA DIESEL

Sole Distributors for:

- ELF Lubricants
- ESAB, Brasil Welding rods/machines

Turbo charger Governors repairs/spares (TM)
(Turbo Motor/Tsakos)

Underwater surveys/work (Tecno dive/Tsakos)

SERVICE TO YOUR SHIP AROUND THE CLOCK

MONTEVIDEO

TSAKOS
INDUSTRIAS NAVALES S.A.

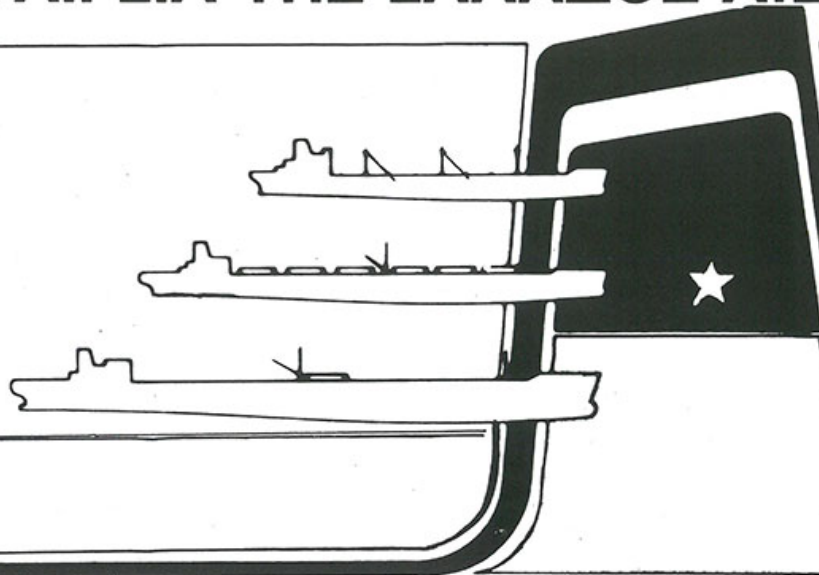
URUGUAY



A member of the Tsakos Shipping Group

Av. Gral. Rondeau 2023 - Phone: 00598 (2) 94.83.36 / 38 - 94.71.21 / 22 Fax: 00598 (2) 94.70.95 - Telex: 22251 STAR UY - Montevideo - Uruguay

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Η Ναυτιλιακή πρόσοδος από προμήθειες αγοραπωλησιών και ναυλώσεων

Του κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Αντί προλόγου, θα παραθέσω σε φωτοτυπία από πρόσφατη δημοσίευση του «Lloyd's List» και δική μου ελεύθερη μετάφραση μια ανακοίνωση του Baltic Exchange, του γνωστού χρηματιστηρίου ναύλων του Λονδίνου, το περιεχόμενο και το νόημα της οποίας είναι τόσο αυτονόητα ώστε να μην απαιτείται επεξήγηση.

The Baltic Exchange



As the world's premier and oldest shipping market, the Baltic traces its origins back several centuries to City coffee houses as far back as 1744 and before. Today, most of the world's open market, bulk cargo chartering is negotiated by Baltic members and we have the world's most important market for selling and buying ships. The 600 companies in membership contribute over \$1.4 billion to the UK's balance of payments from freight commission earnings.

Ας αρχίσουμε με τη μετάφραση:

«The Baltic Exchange
(θυρεός)

Οντας η πρώτη και αρχαιότερη ναυτιλιακή αγορά του κόσμου, το Baltic Exchange έλκει την προέλευσή του εδώ και μερικούς αιώνες από τα καφενεία της πόλης (του Λονδίνου) στα 1744 και πριν. Σήμερα, το μέγιστο μέρος της ελεύθερης παγκόσμιας αγοράς ναυλώσεων χύδην φορτίων διεξάγεται μέσω μελών του Baltic και έ-

χομε την πλέον σημαντική αγορά αγοραπωλησιών πλοίων στον κόσμο. Οι 600 εταιρίες - μέλη συνεισφέρουν περισσότερα από \$ 1.4 δισεκατομμύρια στο ισοζύγιο πληρωμών του Ηνωμένου Βασιλείου από την εκ ναυλοπρομηθειών πρόσοδο».

Αν, όπως ελέχθη, το ανωτέρω κείμενο δεν χρειάζεται επεξηγήσεις, επιδέχεται αναμφιβόλως κάποια σχόλια που ανάγονται στον παραλληλισμό της Βρεταννικής προς την Ελληνική πρακτική και σε συγκρίσεις ως προς τα οικονομικά (και άλλα) αποτελέσματα για τις αντίστοιχες χώρες.

Πιστεύω κατ' αρχήν ότι τα περί των λόγων ποσά είναι τεράστια για τα μέτρα, όχι μόνον της Ελληνικής, αλλά και αυτής ακόμη της Βρεταννικής Οικονομίας. Ως εκ τούτου, αξίζει να δώσουμε κάποια ιδιαίτερη προσοχή στο ζήτημα και να αναζητήσουμε τους λόγους της δικής μας δυσπραγίας και τους τρόπους αντιμετώπισής της. Πως, δηλαδή, αν και χωρίς επίσημα ή έστω βάσιμα στοιχεία, η ναυτιλιακή πρόσοδος της χώρας μας στους τομείς των ναυλώσεων και των αγοραπωλησιών πλοίων είναι πασιφανώς τόσο μικρή και, εν πάση περιπτώσει, σε πλήρη αναντιστοιχία προς τον όγκο και τον αριθμό των ελληνοκτητών εμπορικών πλοίων.

Η αναζήτηση των λόγων της επιτυχίας των Βρεταννών (ή, μάλλον, για να είμαστε πιο ακριβείς, των Λονδρέζων) Μεσιτών ναυλώσεων και αγοραπωλησιών πλοίων σαφώς οδηγεί στο διεθνή χαρακτήρα της αγοράς του Λονδίνου που πανθομολογουμένως οφείλει τον τοιοῦτο χαρακτήρα στην παρουσία της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας κατά συντριπτικά μεγάλο ποσοστό. Τόσο μεγάλο, ώστε και οι πλέον σοβαροί και συντηρητικοί παρατηρητές δε διστάζουν να δηλώνουν ότι, χωρίς τους Έλληνες, η ναυτιλιακή αγορά του Λονδίνου βεβαίως θα αντιμετώπιζε πρόβλημα υπέρβασης, τουλάχιστον στους τομείς που το παρόν άρθρο αναφέρεται και, εν τινί μέτρω, στον τομέα των ναυτικών ασφαλίσεων.

Από τα παραπάνω (και όχι μόνον από αυτά) αβιάστως συνάγεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό της εκ προμηθειών από ναυλώσεις και αγοραπωλησίες πλοίων προσόδου της Βρεταννικής οικονομίας είναι ά-

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

μεσο αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ελληνικού Εφοπλιστικού παράγοντος του Λονδίνου με τα Βρετανικά ναυτιλιακά - μεσιτικά γραφεία.

Και να ήταν μόνον η Λονδίνειος ναυτιλία μας; Οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ άριστα γνωρίζουν, ότι και ένα πολύ μεγάλο μέρος των εν Ελλάδι εγκατεστημένων Ελλήνων Εφοπλιστών συστηματικά, ή και κατ' αποκλειστικότητα στηρίζει τα εν Λονδίνο Βρετανικά μεσιτικά γραφεία, παρακάμπτοντας έτσι τους εν Πειραιεί εγκατεστημένους Έλληνες μεσίτες.

Το ότι η παραπάνω περιγραφείσα πρακτική προσβάλλει ελλαδικά οικονομικά συμφέροντα και, εν εσχάτη αναλύσει, αυτήν ταύτην την Ελληνική Οικονομία, είναι τόσο προφανές ώστε δεν απαιτείται μια ιδιαίτερη στήριξη. Μας χρειάζεται όμως μια ανάλυση και εξέταση του φαινομένου προκειμένου να αντλήσουμε χρήσιμα συμπεράσματα και, τελικά, να επιδιώξουμε την κατά το δυνατό μεγαλύτερη διοχέτευση της εν λόγω προσόδου προς τον ελλαδικό οικονομικό χώρο, μέσω του Ελληνικού ναυτιλιακού - μεσιτικού δυναμικού, όπως αυτό είναι σήμερα ή όπως, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, θα πρέπει να διαμορφωθεί.

Ποιά υπήρξαν τα κριτήρια επιλογής των Βρετανών Μεσιτών από τους Έλληνες Πλοιοκτήτες;

Μια πρώτη υπόθεση που φαίνεται αρκετά βάσιμη είναι ο παράγων «τόπος». Αυτό βεβαίως ισχύει σε σημαντικό βαθμό για τους από μακρού χρόνου εγκατεστημένους στο Λονδίνο Έλληνες Εφοπλιστές, που έχουν εκεί την έδρα της επιχειρησεώς τους όπου και λαμβάνονται οι κύριες αποφάσεις. Δεν εξηγεί, όμως, την τάση των «Πειραιωτών» Εφοπλιστών προς τους ξένους μεσίτες, εκτός και εάν δεχθούμε ότι συντρέχουν και άλλοι (πρόσθετοι) παράγοντες, πράγμα που πρέπει στη συνέχεια να εξετάσουμε.

Το στοιχείο της «αρχαιότητας» και η εξ αυτής τεκμαιρομένη πείρα ίσως αποτελεί ένα ακόμη επιχείρημα υπέρ της Βρετανικής θέσης. Και — συγκριτικά προς το αντίστοιχο Ελληνικό μεσιτικό δυναμικό — δεν θα ε-

πιδεχόταν αμφισβήτηση αν αναφερόμαστε σε παλαιότερες εποχές, στην περίοδο της ανάπτυξης του Πειραιϊκού Μεσιτικού κόσμου (δεκαετίες 60/70). Σήμερα όμως; Σήμερα που η ανάπτυξη των επικοινωνιών, αντίθετα από ό,τι γενικά νομίζεται, έχει απαλλάξει τα περιφερειακά κέντρα από την κηδεμονία των «παραδοσιακών» και που η προσέλευση νέων και ικανών στελεχών στο ναυτιλιακό - μεσιτικό τομέα στην Ελλάδα οδηγεί στον πειρασμό σύγκρισης με απαιτήσεις όχι απλώς εξίσωσης, αλλά πρωτίων, σήμερα που η συσσωρευμένη πείρα δύο - τριών δεκαετιών είναι αρκετή για να χρησιμεύσει σαν οδηγός, χωρίς τις αγκυλώσεις μιας αναχρονιστικής συντηρητικής αντίληψης, είναι δυνατό το στοιχείο μιας τέτοιας αρχαιότητας να χρησιμεύσει σαν κριτήριο;

Πολλοί πιστεύουν — και ο γράφων αδίστακτα υπογράφει — ότι — όπως και σε άλλους κλάδους υπηρεσιών — η αποφασιστική οικοδόμηση του ναυτιλιακού - μεσιτικού συστήματος στον Πειραιά έχει ήδη σε ικανοποιητικό βαθμό συντελεσθεί στους τομείς της εσωτερικής οργάνωσης, σε εκείνον των επικοινωνιών και εις την κατάλληλη επάνδρωση, με την τελευταία τείνουσα να καταστεί στοιχείο υπεροχής μάλλον παρά μειονεξίας έναντι τρίτων. Εκεί όμως όπου ακόμη ο Πειραιάς σαφώς υπολείπεται είναι το κύρος, το «μεγάλο όνομα» της μεσιτικής επιχείρησης, που δεν αποκτάται παρά μόνο μετά την επιτυχή διεκπεραίωση μεγάλων και σοβαρών deals από ένα σημαντικό αριθμό των εγκατεστημένων γραφείων. Και το τονίζω αυτό για να γίνει πιο κατανοητό, ότι, δηλαδή, δεν αρκεί η επιτυχία ενός, ή ολίγων μόνο γραφείων, προς ανύψωση της ολικής ή κατά μονάδας στάθμης. Και το συμπέρασμα είναι ότι, από άποψη καλής φήμης, ο ένας ενεργεί για όλους και όλοι για ένα και ότι, στην παρούσα φάση της Πειραιϊκής ναυτομεσιτικής εξέλιξης, ο ενδο-Πειραιϊκός ανταγωνισμός είναι ήσσονος σημασίας σε σχέση με την έξωθεν πρόκληση, η έκβαση της οποίας θα σημαίνει τη συρρίκνωση ή το θρίαμβο της Πειραιϊκής μεσιτείας.

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. N.D. TSATIRIS

Phones: 4117343

Fax: 4117303

A.O.H.: 4129750

Άλλος λόγος προτιμήσεως των Ελλήνων Εφοπλιστών προς τους ξένους μεσίτες είναι η τρόπον τινά εξάρτησή τους από εκείνους στους τομείς των εκτιμήσεων πλοίων (valuations) και — λιγότερο — των χρηματοδοτήσεων αγοράς πλοίων, τομείς στους οποίους οι Πειραιώτες μεσίτες μικρή έχουν ανάμιξη. Με εξαίρεση ειδικές μόνον περιπτώσεις, των οποίων η απαρρίθμηση παραλείπεται σε «φωτογραφική», πράξη, η αξιολόγηση των μόλις παραπάνω μνημονευόμενων τομέων είναι ελάχιστα πειστική σε σοβαρός παράγων στροφής προς τους ξένους.

Απομένει, λοιπόν, ένας ελάχιστα μετρήσιμος αλλά σπουδαιότατος σε σημασία παράγων, που μάλλον ανάγεται στη σφαίρα της ψυχολογίας — αν και εμπεριέχει και τινά κοινωνιολογικής φύσεως στοιχεία —, όχι, επομένως, ευκόλως προσφερόμενος σε ρεαλιστική θεώρηση, ανάλυση και εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, μια προσπάθεια που ο γράφων αναλαμβάνει εν καλή πίστει αλλά και με πλήρη συνείδηση των κινδύνων παρερμηνείας των γραφομένων.

Και καθ' όσον αφορά στους London Greeks, ξεχνώντας κάθε είδους συναισθηματισμούς, ο γράφων θεωρεί ότι η συνεργασία τους με τους Λονδρέζους Μεσίτες είναι λογικό επακόλουθο της φυσικής γειτονίας σε συνδυασμό με τον εκ της μακράς ασκήσεως προκαλούμενο «εθισμό» που, σε συντηρητικούς (με την κοινωνιολογική έννοια) κύκλους, όπως σε παγκόσμια έκταση είναι οι ναυτιλιακοί, δημιουργεί «παράδοση». Θα έλεγα, λοιπόν, ότι η τέτοια συνεργασία δεν πρέπει να καθίσταται αφορμή διατύπωσης παραπόνων εκ μέρους της ελλαδικής πλευράς, αν και, εδώ που τα λέμε, ιδίως στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων, το φαινόμενο της τελικής παρεμβολής Ελλήνων Μεσιτών στις πωλήσεις ελληνοκτητών πλοίων που πλασάρονται στην αγορά μέσω Λονδρέζων Μεσιτών είναι τόσο συχνό, ώστε θα ήταν σκόπιμη η εκ μέρους των Ελλήνων του Λονδίνου διατήρηση επαφής και με κάποιους Πειραιώτες, αν η κατά το δυνατόν αποφυγή παρεμβολής μεγάλου αριθμού μεσιτών σε μια διαπραγμάτευση εξακολουθεί να έχει κάποια οικονομική ή και λειτουργική σημασία. Και ο γράφων τουλάχιστον πιστεύει ότι έχει.

Ο,τι αξίζει ιδιαίτερη αναφορά είναι η στενή η «αποκλειστική» συνεργασία πολλών εν Πειραιεί εγκατεστημένων εφοπλιστών με τους Λονδρέζους και, σε κάποια έκταση, σε άλλες χώρες του εξωτερικού μεσίτες. Αντίθετα από ό,τι θα ανέμενε ο αναγνώστης του παρόντος άρθρου, λαμβανομένης ιδίως υπ' όψη της ιδιάτης του γράφοντος ως εν ενεργεία μεσίτη, δεν επιδιώκεται με αυτό η έκφραση παραπόνων για την

προτίμηση ενίων συμπατριωτών μας προς τους ξένους, ούτε η οιοδήποτε τύπου κρατική παρέμβαση! Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η κατ' εξοχήν έκφραση της ελεύθερης οικονομίας, της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, της επιδίωξης του κέρδους. Ο,τιδήποτε και αν θέλει κανείς να σκεφθεί, να συστήσει, μόνο μέσα σ' αυτά τα πλαίσια πρέπει και μπορεί να κινηθεί. Το ερώτημα είναι ένα και μόνο: Αν η εμμονή προς το ξένο υπηρχει τον Έλληνα Εφοπλιστή ή και την Ελληνική Οικονομία.

Και ως προς το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος, η απάντηση είναι, νομίζω, δεδομένη και αυτονόητη. Ως προς το πρώτο, έχει, πιστεύω, ήδη εν μέρει δοθεί. Υπολείπονται μόνο λίγες σκέψεις και σχόλια με τα οποία και θα κλείσω την πολλοστή αναφορά στο θέμα.

Σκεφθήκαμε ποτέ σε τι ποσοστό θα ανέβαινε η εισφορά της Ναυτιλίας μας στους αδήλους πόρους και στο συναλλαγματικό ισοζύγιο της χώρας μας, αν το μέγιστο μέρος του Πειραιϊκού και κάποιο ποσοστό εκ του Απόδημου Εφοπλισμού στρεφόταν προς την Ελληνική Ναυτιλιακή Μεσιτεία;

Σκεφθήκαμε ποτέ κατά πόσο θα βελτιωνόταν η εικόνα του ναυτιλιακού Πειραιά, αν περιελάμβανε ικανό αριθμό εγκρίτων και με παγκόσμιο κύρος μεσιτικών οίκων;

Μετρήσαμε πόσο τα παραπάνω θα βελτίωναν την εικόνα του Εφοπλισμού ενώπιον του Ελληνικού Λαού και διεθνώς;

Ευσταθούν, έστω και κατά μικρό ποσοστό, τα λεγόμενα περί ψυχώσεως, ξενομανίας, αίσθησης ανύψωσης του «κύρους», κλπ. που αναφέρονται σε εκείνους εκ των Εφοπλιστών που, χωρίς ιδιαίτερο, από λόγο αποφεύγουν τον Έλληνα Μεσίτη;

Σε τι βαθμό ευσταθούν ορισμένες αιτιάσεις Εφοπλιστών περί ανεπάρκειας ή, ακόμα χειρότερα, αντιδεοντολογικού χειρισμού εκ μέρους ενίων Ελλήνων Μεσιτών; Και αποτελεί αυτό τον κανόνα ή την εξαίρεση;

Κλείνοντας θα επαναλάβω, ότι το περιεχόμενο του παρόντος άρθρου δεν απευθύνεται σε κάποια Αρχή, Εξουσία, αρμόδιο ή υπεύθυνο. Στοχεύει στον κοινό νοου παντός ενδιαφερομένου ή δυναμένου να έχει σχέση με το θέμα και, σε κάποιο μέτρο, στο θυμικό του. Και αν κάτι με παρεκίνησε για μια ακόμα φορά να γράψω για μεσίτες και προμήθειες, ομολογώ ότι ήταν αυτή η τόσο «προκλητική» ανακοίνωση του Baltic Exchange που ξύπνησε μέσα μου ένα τόσο ταπεινό αίσημα: τη ζήλεια!...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129652
Cables: Efkouanis

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΡΗΣΗ ότι το «καλό το παλικάρι ξέρει κι άλλο μονοπάτι» επιβεβαιώθηκε για άλλη μία φορά από ναυτικούς μας που έχουν καθηλωθεί βαθμολογικά επειδή η υπηρεσία τους στα λεγόμενα «ανασφάλιστα» πλοία δεν αναγνωρίζεται, ακόμη και αν εξαγορασθεί με βαρύτατους όρους, και δεν συνυπολογίζεται στην απαιτούμενη υπηρεσία για την απόκτηση προαγωγικού διπλώματος. Οι ναυτικοί μας αυτοί, απογοητευμένοι από την απολύτως αρνητική στάση του Υπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο εν προκειμένω έχει αγνοήσει και ουσιαστικά έχει κοροϊδέψει ακόμη και το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού της χώρας, κατέφυγαν στη λύση των ξένων διπλωμάτων και κυρίως των λιβεριανών τα οποία είναι αποδεκτά από όλες τις αρμόδιες αρχές σε ολόκληρο τον κόσμο καθώς και από τους ασφαλιστές.

Δύο από αυτούς τους ναυτικούς, ένας υποπλοίαρχος και ένας δεύτερος μηχανικός, που απέκτησαν πρόσφατα λιβεριανά διπλώματα πλοίαρχου και Α' μηχανικού, γνωστοποίησαν στον γράφοντα ότι, με τη σύμφωνη γνώμη γνωστού εφοπλιστού, ο οποίος έχει αγανακτήσει με την αρνητική τακτική του ΥΕΝ στο συγκεκριμένο θέμα, θα ναυτολογηθούν και σε πλοίο με Ελληνική σημαία και θα προσφύγουν στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και άλλων διεθνών οργανισμών εάν προβληθεί και η παραμικρή ακόμη αμφισβήτηση του δικαιώματός τους για την άσκηση των καθηκόντων του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού.

Επειδή οι διάφοροι αρμόδιοι και αναρμόδιοι υποστηρίζουν ότι η ικανοποίηση του αιτήματος των εν λόγω ναυτικών να αναγνωρισθεί και σαν προαγωγική η υπηρεσία τους σε «ανασφάλιστα» πλοία θα δημιουργήσει προηγούμενο, υπογραμμίζεται ότι το αίτημα αναφέρεται στον συγκεκριμένο χρόνο της ισχύος του Νόμου 1370 βάσει του οποίου απολύθηκαν υποχρεωτικά από τα πλοία με Ελληνική σημαία στα οποία υπηρετούσαν και αναγκάστηκαν, ελλείψει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, να εργασθούν στα «ανασφάλιστα» — το αίτημα είναι σαφέστατο και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δημιουργήσει προηγούμενο. Άλλωστε υπάρχει και η περίπτωση των λεγομένων «πολιτικών προσφύγων» στους οποίους παρέχεται το δικαίωμα το οποίο τόσα χρόνια η Ελληνική Πολιτεία αρνείται στους ναυτικούς μας.

Με την ευκαιρία πρέπει να προστεθεί ότι σύμφωνα με πληροφορίες των ενδιαφερομένων, διπλώματα άρχισε να χορηγεί σωρηδόν και η Μάλτα, αλλά τα διπλώματα αυτά δεν έχουν την ισχύ των λιβεριανών.

«ΑΝΘΡΑΚΕΣ» αποδεικνύεται τελικώς ο θησαυρός των επισκευών στις χώρες του Εύξεινου και ειδικότερα στη Ρουμανία και τη Βουλγαρία: Ιδιαίτερα πεπειραμένοι εφοπλιστές, από εκείνους που δίνουν έμφαση στην ποιότητα των πλοίων που διαχειρίζονται, οι οποίοι έκαναν επισκευές στις χώρες που προ-

αναφέρθηκαν δεν κρύβουν την απογοήτευσή τους για το τελικό αποτέλεσμα που υπήρξε. Και επισημαίνουν ότι το κόστος που αρχικώς φαίνεται πολύ χαμηλό, τελικώς — με τις ατέλειες που διαπιστώνονται εκ των υστέρων από τη χαμηλής ποιότητας εργασία (σε πολλές περιπτώσεις και υλικών) και πρέπει να αποκατασταθούν με νέες, φυσικά, δαπάνες — είναι κατά πολύ υψηλότερο του κόστους που επιτυγχάνεται στον Πειραιά, όπου επί πλέον παρέχεται η δυνατότητα της αυτεπιστασίας.

Σχετικώς όμως επισημαίνεται ότι είναι αναγκαίο να υπάρξουν ορισμένες απαραίτητες ρυθμίσεις που θα επιτρέπουν την ακώλυτη διενέργεια των επισκευών χωρίς τις σημερινές παρεμβάσεις αρμοδίων και αναρμοδίων. Οι ρυθμίσεις αυτές εκτιμάται ότι μπορούν πλέον να επιτευχθούν με τη συνεργασία όλων των πλευρών που ενδιαφέρονται για την αναζωογόνηση των επισκευών στο Πέραμα, στις οποίες περιλαμβάνονται η ναυτιλιακή κοινότητα, ο επιχειρηματικός κόσμος του Πειραιώς — έντονο ενδιαφέρον έχει επιδείξει σχετικώς ο Εμπορικός Σύλλογος — και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στον τομέα των επισκευών οι οποίοι πέρασαν — και εξακολουθούν να περνούν — άσχημες ημέρες μετά την τρομακτική συρρίκνωση των επισκευαστικών εργασιών στην ευρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς. Όπως δε τονίζει γνωστός εφοπλιστής, το Πέραμα, αν εφοδιασθεί και με άλλες δεξαμενές, μπορεί να προσφέρει πάρα πολλά στην εθνική οικονομία.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Η ΠΡΟΣΦΥΓΗ στα «παλιά» — τα μεταχειρισμένα, δηλαδή — αποδεικνύεται ότι δεν είναι στις περισσότερες περιπτώσεις η καλύτερη λύση, όπως επιχειρήθηκε να παρουσιασθεί από ορισμένους οι οποίοι θέλουν να δείχνουν ότι είναι βασιλικότεροι του βασιλέως και με τις λύσεις που υποδεικνύουν επιτυγχάνουν οικονομίες, τις οποίες όλοι βεβαίως τις χρειάζονται, αρκεί να είναι διαρκείς και να μην εμφανίζονται μόνον στην αρχική τιμή κτήσεως, οπότε είναι απλώς φαινομενικές και δαπανηρότατες.

Αφορμή για τις σκέψεις αυτές αποτέλεσαν:

Πρώτα - πρώτα η πληροφορία για την ακύρωση μιας αγοράς μεταχειρισμένων που είχε επισημάνει πρόσφατα η στήλη υπογραμμίζονται ότι αντί για κέρδος (για το ναυτιλιακό γραφείο, φυσικά) θα υπήρχε τελικώς ζημία. Η αγορά εκείνη αφορούσε μπαστέκες οι οποίες λέγεται ότι επιστράφηκαν στον πωλητή μόλις διαπιστώθηκε ότι ήταν ακατάλληλες — δεν κατέστη δυνατόν να διακριβωθεί αν η διαπίστωση της ακαταλληλότητας έγινε πριν ή μετά την σχετική επισήμανση της στήλης.

Κατά δεύτερο λόγο μία άλλη πληροφορία για την αγορά ακατάλληλης καδένας για καλύμματα κυτών Mac Gregor — επειδή η γνήσια καδένα στοιχίζει ακριβά και αυτή που βρέθηκε «ταίριαζε»: Μάλιστα, μ' αυτό το αιτιολογικό αγοράσθηκε, αλλά τελικώς είναι βέβαιο, ότι θα δημιουργήσει προβλήματα...

Και κατά τρίτο, γιατί είδαμε στα «παλιά» ανθρώπους γνωστής — και σοβαρότατης εταιρίας — να αγοράζουν μεταχειρισμένα «κλειδιά», γιατί λόγω των προβλημάτων που παρουσίαζαν οι καδένες κόντευαν να χάσουν τις άγκυρες από ένα πλοίο πολύ μεγάλης αξίας — πόσο θα «κρατήσουν» αυτά τα «κλειδιά» είναι μία άλλη ιστορία.

Η ΣΤΗΛΗ, με αφορμή την πολύπλευρη προσφορά των κυριών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου σε έργα ευποιίας, είχε διερωτηθεί πρόσφατα αν υπάρχει ανάλογη δραστηριότητα και από τις κυρίες της ναυτιλιακής κοινότητας στην Ελλάδα. Σήμερα, λοιπόν, υπάρχει μία θετική απάντηση στο ερώτημα αυτό, η οποία ό-

μως δεν προήλθε από τις κυρίες που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα, δεδομένου ότι όλα — και είναι ιδιαίτερα σημαντικά — γίνονται αθόρυβα και χωρίς την παραμικρή επιδίωξη προβολής, που δεν χρειάζονται άλλωστε, αλλά και επειδή το ζητούμενο είναι η περίθαλψη και η διάσωση παιδιών που πάσχουν από την επάρατη νόσο.

Ορισμένες κυρίες, λοιπόν, της ναυτιλιακής κοινότητας στην Ελλάδα με πρωτοστατούσες τις κυρίες Μαριάννα Βαρδινογιάννη και Μπέκου Στραβελάκη έχουν ξεκινήσει από καιρό μία έντονη προσπάθεια για τη δημιουργία των προϋποθέσεων θεραπείας καρκινοπαθών παιδιών στην Ελλάδα, που δυστυχώς είναι πολλά, και την εξασφάλιση καταλύματος για την παραμονή των οικείων τους που προέρχονται από την επαρχία κατά τη διάρκεια της θεραπευτικής αγωγής που θα γίνεται σε ένα από τα δύο νοσοκομεία παιδιών.

Το «στρατηγείο» της προσπάθειας έχει στηθεί στο σπίτι του Κώστα και της Μπέκου Στραβελάκη — ο καπτάν Κώστας και ο κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης αλλά και άλλοι άνθρωποι της Ναυτιλίας υποστηρίζουν ενεργά την κίνηση των κυριών — ήδη δε επίκειται η μετάκληση ξένων ειδικών γιατρών που θα εκπαιδεύσουν Έλληνες ιατρούς στη μέθοδο μεταμοσχεύσεως μυελού στη σπονδυλική στήλη των καρκινοπαθών παιδιών. Ταυτόχρονα γίνονται προσπάθειες για την εξασφάλιση ενός ακινήτου πλησίον του Νοσοκομείου Παιδιών στο οποίο θα φιλοξενοούνται οι συγγενείς των παιδιών.

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ της θάλασσας η λύση και σε ένα πρόβλημα που απασχολεί καθημερινά την ελληνική κοινωνία και που έχει καταντήσει πλέον μάλιστα: Μιλάμε για τις καθημερινές πλέον πληστείες τραπεζών, ταχυδρομικών γραφείων, επιχειρήσεων αλλά και ιδιωτών από αδίστακτους κακοποιούς, οι οποίοι έχουν γίνει θρασυτάτοι επειδή ουδείς σχεδόν εξ αυτών συλλαμβάνεται.

Η λύση, λοιπόν, που προτείνεται από έναν άνθρωπο της θάλασσας, τον πλοίαρχο κ. Α.Τ. (εύλογα δεν θέλει να αναφερθεί πλήρως το όνομά του) είναι απλούστατη και ά-

μεσα εφαρμόσιμη: Επειδή, παρατηρεί, ορθότατα ο κ. Α.Τ., οι δράστες των περισσότερων ληστειών επιβιβάζονται αμέσως εν συνεχεία σε μοτοσυκλέτες που οδηγούν συνεργούς τους, πρέπει να θεσπισθεί για ένα χρονικό διάστημα και μέχρις ότου εκλείψει το φαινόμενο, ότι τα δίκυκλα θα κυκλοφορούν με έναν επιβάτη. Έτσι, σε περίπτωση ληστείας θα είναι αδύνατη η διαφυγή των ληστών αφού οι πάντες θα γνωρίζουν εκ προοιμίου ότι δίκυκλο με περισσότερους του ενός επιβάτες μεταφέρει ληστές και ο εντοπισμός τους θα είναι ευκολότατος.

Ο κ. Α.Τ. είπε ότι την πρόταση αυτή τη διατύπωσε και σε εκπροσώπους της Πολιτείας, οι οποίοι όμως απάντησαν ότι δεν είναι δυνατόν να ληφθεί παρόμοιο μέτρο, γιατί έτσι θίγονται οι πολίτες που χρησιμοποιούν τα δίκυκλα για τις μετακινήσεις τους. Ασφαλώς θίγονται αυτοί οι συγκεκριμένοι πολίτες από τέτοιο μέτρο, αλλά και οι ίδιοι — αν ερωτηθούν με κάποιον τρόπο που μπορεί να βρεθεί — θα δεχθούν οπωσδήποτε να υποβληθούν για ένα διάστημα στη στέρηση της δυνατότητας να μεταφέρουν έναν ακόμη επιβάτη, αφού έτσι θα καταστεί δυνατή η καταπολέμηση των ληστειών, με τις οποίες άλλωστε τίθενται σε κίνδυνο και ανθρώπινες ζωές.

ΟΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ επιθεωρήσεις ό-λων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων που ανακοινώνει το Υπουργείο σε κάθε περίπτωση μαζικής εξόδου των κατοίκων της πολυπαθούς πρωτεύουσας της Ελλάδος θυμίζει τις ανάλογες ανακοινώσεις περί εντάσεως των αγορανομικών ελέγχων στις περιόδους των εορτών, κατά τις οποίες οι ταλαιπώροι καταναλωτές διαπιστώνουν ότι η αισχροκέρδεια πάει στα ύψη και ουδείς από τους αισχροκερδίζοντες τιμωρείται. Άλλωστε, ο έλεγχος της καλής καταστάσεως των σωστικών, πυροσβεστικών και μέσων πυρασφαλείας των πλοίων, η διενέργεια γυμνασίων εγκαταλείψεως των πλοίων από τα πληρώματα και η καλή κατάσταση των πλοίων από πλευράς καθαριότητας και υγιεινής των χώρων παραμονής και ενδιαιτήσεως των επιβατών και των πληρωμάτων δεν μπορεί σε

καμία περίπτωση να είναι ευκαιριακή υπόθεση αλλά μόνιμη μέριμνα των αρμοδίων.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ: Στην Πάτρα συνελήφθη (και παραπέμφθηκε αρμοδίως) ο οδηγός ενός υπερφορτωμένου βυτιοφόρου που προσπάθησε να δωροδοκήσει με 5.000 δραχμές λιμενικό όργανο που διαπίστωσε την παράβαση.

Αλλού όμως λέγεται ότι το πεντοχίλιο, όταν δεν προσφέρεται, για τη διέλευση, λόγω χάρη, κάποιου αυτοκινήτου, ζητείται (επιτακτικά) και φυσικά καταβάλλεται — βλέπετε, οι άνθρωποι θέλουν να κάνουν γρήγορα και χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση τη δουλειά τους: Άλλωστε ο χρόνος είναι χρήμα.

Αλλού πάλι, όπως επίσης λέγεται, η «ταρίφα» για δουλειά που είναι υποχρεωμένοι να εκτελέσουν οι εντεταλμένοι ανέρχεται σε 25.000 δραχμές, μάλιστα λέγεται ότι οι «εντεταλμένοι» προσέρχονται κάθε τέλος του μηνός στις οικίες ναυτιλιακές εταιρίες για να εισπράξουν — χωρίς βεβαίως απόδειξη — τα «δικαιώματά» τους. Και οι αρμόδιοι των ναυτιλιακών γραφείων σπάζουν το κεφάλι τους για να βρουν σε ποιούς λογαριασμούς θα εντάξουν τα ποσά που αντιπροσωπεύουν τα «δικαιώματα» αυτών και άλλων κατεργαρέων...

ΤΟ «ΕΝ ΠΛΩ», η εξειδικευμένη έκδοση θαλασσιών συγκοινωνιών και αναφυχής της εταιρίας του φίλτατου Γιάννη Γαβαλά, είναι και πά-

λι — για δεύτερη χρονιά — στα χέρια εκείνων που ενδιαφέρονται να ενημερωθούν για το πως θα ταξιδέψουν με πλοία και πως θα απολαύσουν τις χαρές της θάλασσας στο καλοκαίρι που έρχεται.

Η εφετεινή, δεύτερη έκδοση, του «ΕΝ ΠΛΩ» παρουσιάζει σημαντικότητες βελτιώσεις και δίνει απαντήσεις κατ' αρχήν στο που μπορεί να πάει κανείς με πλοίο αλλά και στο πόσο μπορεί να στοιχίσει — κατά προσέγγιση βεβαίως — ένα θαλασσινό ταξίδι με πλοίο γραμμής ή κρουαζιερόπλοιο. Επί πλέον παρέχει και άλλες ιδιαίτερα χρήσιμες πληροφορίες, όπως είναι λόγω χάρη τα τηλέφωνα των ναυτιλιακών εταιριών για να είναι δυνατή η άμεση επικοινωνία και το κλείσιμο θέσεων και τα τηλέφωνα των αρμόδιων λιμενικών αρχών από τις οποίες μπορεί να υπάρξει υπεύθυνη ενημέρωση για τις ημέρες και τις ώρες αναχωρήσεων και αφίξεων των πλοίων. Τέλος, στην εφετεινή έκδοση παρέχονται πληροφορίες και στοιχεία για τις μαρίνες του ΕΟΤ και τις ευκολίες που υπάρχουν σ' αυτές, το γιγώνγκ, το wind surfing και άλλα θαλάσσια μέσα ψυχαγωγίας.

Με δύο λόγια, πρόκειται για μία θαυμάσια έκδοση η οποία έπρεπε να έχει την αμέριστη υποστήριξη των οικείων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που είναι και εκείνες που επωφελούνται. Θα έπρεπε, αλλά αυτή η συμπάρασταση δεν υπήρξε, όπως διαφαίνεται από τις διαφημιστικές καταχωρήσεις που περιέχονται στην έκδοση. Στο εφετεινό «ΕΝ

ΠΛΩ», συμμετέχουν μόνον οι εταιρίες (κατά τη σειρά δημοσιεύσεων των διαφημίσεών τους): ΕΛΜΕΣ, η οποία, ειρήσθω εν παρόδω, κάνει εφέτος μία ιδιαίτερα αξιόλογη διαφημιστική καμπάνια με το σλόγκαν ότι είναι η εταιρία που άνοιξε το (θαλάσσιο) δρόμο της Ιταλίας, CERES, STRINTZIS LINES και GOUTOS LINES. Στην έκδοση επίσης υπάρχει διαφημιστική καταχώρηση της εταιρίας ρυμουλκών Καραπιπέρη και του ταξιδιωτικού και τουριστικού γραφείου Explorations Unlimited — αυτή δυστυχώς ήταν η εφετεινή συμμετοχή του χώρου.

Υπενθυμίζεται ότι η εταιρία Γαβαλά κυκλοφόρησε την περασμένη περίοδο και το πρώτο τεύχος της ειδικής εκδόσεως ΧΕΙΜΩΝΑΣ που έτυχε επίσης ιδιαίτερα ευνοϊκής υποδοχής.

ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ των εκδόσεων του παρόντος τεύχους παρουσιάζονται δύο βιβλία του ιδιαίτερα έμπειρου πλοίαρχου κ. Στέλιου Γ. Κουλουμπή που κυκλοφόρησαν πρόσφατα με τη φροντίδα του εξειδικευμένου στις εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων εκδοτικού οίκου Σταυριδάκη με τους τίτλους «Στοιχεία για τις ναυλώσεις και τα έγγραφά τους» και «Οδηγός ναυτιλιακών γνώσεων πλοίαρχου». Η αναφορά από τη στήλη γίνεται για δύο λόγους: Πρώτα για να τονισθεί η σημαντικότερη συμβολή των παλαιότερων στη βελτίωση του επιπέδου αλλά και στην επιμόρφωση των νεωτέρων στελεχών. Και, δεύτερο, για να υπογραμμισθεί η ανάγκη αυ-



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

τά τα δύο πραγματικά αξιόλογα βιβλία να βρίσκονται στις βιβλιοθήκες των πλοίων — τουλάχιστον εκείνοι που ενδιαφέρονται εμπράκτως για τη δημιουργία αξιολογών στελεχών πρέπει να εφοδιάσουν τις βιβλιοθήκες των πλοίων τα οποία διαχειρίζονται με τα δύο βιβλία του κ. Κουλουμπή. Αλλά ταυτόχρονα και οι νέοι αξιωματικοί μας πρέπει να προμηθευθούν τα βιβλία του κ. Κουλουμπή, θα βγούν οπωσδήποτε κερδισμένοι: Άλλωστε η τιμή τους δεν είναι απαγορευτική για να μην προχωρήσουν στην απόκτησή τους.

ΑΝΟΔΙΚΗ συνεχώς είναι η πορεία των Τραπεζών που έχουν δημιουργηθεί από εφοπλιστικούς οίκους και καθημερινώς σχεδόν υπάρχουν πληροφορίες για δημιουργία νέων καταστημάτων και επεκτάσεις δραστηριοτήτων. Προ ημερών ανακοινώθηκε ότι εταιρία που ελέγχεται από τον κ. Γιάννη Μαυρακάκη θα αγοράσει το 30% των μετοχών που κατέχει η Bank of Scotland στο κεφάλαιο της Δωρικής Τράπεζας που έχει δημιουργήσει, όπως είναι γνωστό, ο κ. Μαυρακάκης. Οι λόγοι που οδήγησαν στην αγοραπωλησία αυτή συνδέονται με τις διαφορετικές απόψεις που υπήρχαν για τη στρατηγική της Δωρικής Τράπεζας. Συγκεκριμένα ο κ. Μαυρακάκης και η διοίκηση της Δωρικής έκριναν ότι η Τράπεζα έπρεπε να στραφεί και στη χρηματοδότηση επιχειρήσεων (και να μην περιορισθεί μόνον στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών, όπως προέβλεπε το αρχικό σχέδιο για την ανάπτυξη των εργασιών της Τράπεζας) και ταυτόχρονα να προχωρήσει στην αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου. Η Bank of Scotland δεν θέλησε να συμμετάσχει στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου δεδομένου ότι η πολιτική της εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου δεν προβλέπει επέκταση των εργασιών

και στον τομέα των πιστοδοτήσεων. Ήδη, σύμφωνα με πληροφορίες η περαιτέρω ανάπτυξη της Δωρικής Τράπεζας αντιμετωπίζεται με την πολυμετοχοποίηση της κεφαλαιακής της βάσεως και αριθμός Ελλήνων επιχειρηματιών διαπραγματεύεται τη συμμετοχή στο κεφάλαιο της Δωρικής.

Εξ άλλου η ΧΙΟΣBANK που ελέγχεται από τον Όμιλο Βαρδινογιάννη, εκτός από τα νέα καταστήματα που δημιουργεί συνεχώς στην Ελλάδα, πρόκειται να ανοίξει κατάστημα και στη Βουλγαρία, όπου ο Όμιλος αναπτύσσει ιδιαίτερη δραστηριότητα στους τομείς της εμπορίας πετρελαίου που περιλαμβάνει και πρατήρια βενζίνης, της αντιπροσωπεύσεως αυτοκινήτων (Mazda και Opel), του τουρισμού και της διακινήσεως αγροτικών προϊόντων.

Εξ άλλου γραφείο αντιπροσωπείας ανοίγει στη Βουλγαρία και η Εγνατία Τράπεζα, στην οποία συμμετέχουν, όπως είναι γνωστό, ο κ. Κώστας Κομνηνός καθώς και άλλοι εφοπλιστές.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι ενδιαφέροντα στη Βουλγαρία έχει και ο Όμιλος Λάτση.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ με επιτυχία ο δεύτερος κύκλος ανοικτών διαλέξεων που έχει οργανώσει το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και στοχεύει στο διάλογο και την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ του Πανεπιστημίου και των φορέων της Ναυτιλίας. Στον πρώτο κύκλο των διαλέξεων αυτών που έγινε το χειμερινό εξάμηνο 1992-93 συμμετείχαν οι κ. Κώστας Κομνηνός, Ηλίας Κουλουκουντής, Μιχάλης Σαρλής και Λεωνίδα Ρουτζούνης, ενώ στον συνεχιζόμενο εαρινό κύκλο συμμετείχαν μέχρι τώρα ο κ. Paul Eckbo, διευθύνων σύμβουλος της νορβηγικής εταιρίας Marsoft International, ο κ. Εμμ. Βορδώνης, αναπληρωτής

διευθυντής της εταιρίας Thenamasis και οι εφοπλιστές κ. Γιάννης Λύρας και Παναγιώτης Καλής. Ο κύκλος θα κλείσει με συζήτηση στρογγυλής τράπεζας με το περιοδικό «Αργώ» στις 12 Μαΐου και ομιλία του ομότιμου καθηγητού κ. Βασ. Μεταξά στις 2 Ιουνίου. Υπεύθυνος του δεύτερου κύκλου είναι ο αναπληρωτής καθηγητής Αλέξανδρος Γουλιέλμος και υπεύθυνη για την οργάνωση των διαλέξεων η λέκτορας Τζελίνα Χαρχλαύτη.

Με την ευκαιρία πρέπει να σημειωθεί ότι το επόμενο έτος θα αποφοιτήσουν από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών που είναι τετραετούς φοιτήσεως οι πρώτοι φοιτητές με πτυχίο ναυτιλιακών σπουδών.

Με την ευκαιρία επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι πολλοί από τους σπουδαστές του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών που προσέρχονται στα «Ναυτικά Χρονικά» για την άντληση στοιχείων διατυπώνουν το παράπονο ότι στη Στατιστική Υπηρεσία του ΥΕΝ, όπου επίσης καταφεύγουν για την καταγραφή των στατιστικών δεδομένων της Ελληνικής Ναυτιλίας και του ανθρώπινου δυναμικού της δεν υπάρχει ένα φωτοτυπικό μηχάνημα για να βγάζουν τις φωτοτυπίες που χρειάζονται χωρίς να είναι αναγκασμένοι να τρέχουν στα φωτοτυπία της περιοχής που είναι χάσιμο χρόνου για τους ίδιους αλλά και για τους υπαλλήλους της υπηρεσίας οι οποίοι κάνουν ό,τι περνάει από το χέρι τους για να εξυπηρετήσουν αυτά τα παιδιά. Και επειδή με τα (οικονομικά) χάλια που έχει αυτή την εποχή το ελληνικό Δημόσιο δεν θα είναι οπωσδήποτε ευχερής η προμήθεια ενός φωτοτυπικού μηχανήματος για τις ανάγκες της Στατιστικής Υπηρεσίας του ΥΕΝ, η στήλη θεωρεί ότι ένα φωτοτυπικό μηχάνημα, έστω και μεταχειρισμένο, μπορεί να προσφερθεί από κάποια ναυτιλιακή εταιρία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟ

Από την OVRESEAS AGENCY LTD.

Το δεκαπενθήμερο των διακοπών του Πάσχα επέφερε μία σχετική ηρεμία στις αγοραπωλησίες και πολλές διαπραγματεύσεις έμειναν στάσιμες για να συνεχιστούν στα τέλη Απριλίου.

Στον τομέα της ναυλαγοράς η ανοδική τάση συνεχίζεται και αυτόν τον μήνα με το Biffex να φθάνει τις 1.530 μονάδες. Ορισμένοι πιστεύουν ότι θα υπάρξει παραπέρα ενίσχυση μέχρι και τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η αγορά βασικά διαμορφώνεται ως εξής:

ULCC/VLCC: Με WL 48 και τάσεις ανόδου πραγματοποιούνται ναυλώσεις από Περσικό Κόλπο για Κόντινεντ ενώ η εταιρία World Wide του Hong Kong συνεχίζει τις πωλήσεις πλοίων για σκράπ στην Κίνα.

Suezmax/ Aframax: Συνεχίζεται η ασταθής ναυλαγορά με πτωτικές τάσεις. Υπάρχει κάποια πολύ μικρή αγοραστική κίνηση για ορισμένα newbuildings.

Product Carriers: Η πώση της αγοράς συνεχίζεται και οι πωλήσεις που πραγματοποιούνται είναι σε πλοία πολύ νεαρής ηλικίας σε Νορβηγούς και Έλληνες αγοραστές.

Στην αγορά Dry Cargo:

Capesize/ Panamax: Μια μεγάλη άνοδος παρατηρείται στην spot και period market με ναύλους που φθάνουν τα 16,000 δολάρια την ημέρα. Οι πωλήσεις συνεχίζονται σε όλες τις ηλικίες πλοίων για σκράπ και για εκμετάλλευση και με τάση ανοδική στις τιμές, ενώ έγιναν και οι πρώτες παραγγελίες newbuildings μετά από περίοδο ηρεμίας.

Handy/ Handy Max: Αυτό το μέγεθος συνεχίζει να μονοπωλεί το ενδιαφέρον της ναυλαγοράς και να απολαμβάνει ναύλους έως και τα 17,500 δολάρια την ημέρα. Στις αγορές οι Έλληνες συνεχίζουν με αμείωτο ενδιαφέρον να κοιτούν πλοία onerage και νεώτερης ηλικίας, με αρκετές επιθεωρήσεις όμως να αποβαίνουν απογοητευτικές λόγω της κακής συντηρήσεως των παλαιότερων πλοίων και της έλλειψης quality tonnage.

Με τις διεθνείς εξελίξεις και το μεγάλο πρόβλημα στα Βαλκάνια να παραμένει άλυτο, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα παρακολουθεί με προσοχή και ελπίζει σε καλύτερες ημέρες.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Pacnoble	27.581	1977	5.270.000	Κινέζοι
Astral Ocean	28.269	1985	12.250.000	Νορβηγοί
Galene	71.730	1977	8.200.000	Έλληνες
Alfios	63.408	1981	13.500.000	N.J. Goulandris
Olga Topic	65.051	1974	6.600.000	—
Torm Rotna	62.343	1982	14.500.000	N.J. Goulandris

Boucraa	37.514	1983	en block	Lygnos N.Y.
Benguerir	37.514	1984	en block	Lygnos
Youssoufia	37.514	1984	41.500.000	Lygnos
Argo Trader	37.880	1978	en block	Windward
Argo Explorer	37.880	1978	14.500.000	Windward
Puhos	30.242	1977	5.800.000	Έλληνες
Tamarita	29.177	1976	5.700.000	Southern Ship.
Fermita	29.177	1976	5.700.000	Southern
Virginia Rain-bow	22.916	1986	11.300.000	Σιγκαπούρ.
Sea Merchant	35.419	1983	12.800.000	Ευρωπαίοι
Sea Pioneer	35.371	1984	13.250.000	—
Sea Transporter	35.340	1983	12.300.000	—
Amorgos	65.105	1984	15.000.000	—
Armenistis	26.975	1981	8.200.000	Τούρκοι
Atlantic Sailor	62.703	1977	7.750.000	—
Castillo de A-tienza	53.488	1973	3.150.000	—
Drawn Red-wood	79.001	1972	3.000.000	—
Inachos	50.947	1973	2.850.000	Έλληνες
Ismenios	50.901	1972	2.300.000	Έλληνες
Kritias	14.881	1967	690.000	Τούρκοι
Mariner	26.204	1974	3.300.000	—
Oceanic Mindanao	64.657	1977	7.200.000	—
Polarstar	23.981	1980	7.000.000	—
Polo	22.240	1972	2.250.000	—
Handy Voyager	18.778	1982	6.200.000	Τούρκοι
Cinchona	32.431	1985	13.000.000	Έλληνες
Celine	43.130	1992	23.900.000	Great Eastern.
Athol	22.591	1972	2.300.000	—
Singa Ranger	26.246	1972	1.800.000	Auction
Union Safety	61.100	1970	3.000.000	Κινέζοι
Vivaldi	14.350	1977	5.800.000	Έλληνες
Eve Trader	50.550	1974	4.000.000	Έλληνες
Boem	32.700	1972	3.250.000	Κινέζοι
Gemetal Trader	27.000	1977	6.500.000	Κορεάτες
Acropolis	22.220	1972	2.200.000	—
SIRINADA	26.641	1974	3.800.000	Τούρκοι
Calissas	26.800	1977	5.650.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Peter Maersk	47.803	1981	12.500.000	Troodos
Prima Maersk	47.803	1981	12.500.000	Tanker Pacific
A.C. Atom	71.120	1985	24.000.000	—
Gaz Aegean	8.784	1969	—	Τούρκοι
Gas Suez	1.646	1965	—	Τούρκοι
Castillo de Rincote	65.972	1981	13.000.000	Ευρωπαίοι

Colar Liv	139.750	1988	32.000.000	—
Blue Wave	21.444	1969	900.000	Έλληνες

Τουηντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Vigor	16.120	1976	3.000.000	Golden Port
Crystal King	20.850	1979	4.900.000	Vroon Ship.
Lady Dona	19.244	1984	8.000.000	Ταϊλανδοί

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Benvalla	8.050	1979	6.000.000	Σιγκαπούρ.
Greensthaven	10.792	1975	—	Kollakis
Mindanao Tra-	10.850	1973	—	Ιάπωνες
der				
Mansurnave	7.736	1987	2.500.000	Έλληνες
Mansurvave I	7.736	1983	2.500.000	Έλληνες

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Flag Merchant	23.711	1966	155	Κινέζοι
Zonguldak Z	51.388	1967	159.50	Κινέζοι
Zakir Hussain	115.853	1975	145	Ινδοί

Irenes Destiny	145.092	1971	155	Κινέζοι
Cos Cob	138.232	1972	—	Πακιστανοί
Armand Hammer	59.806	1967	178	Μπαγκλαν- τές
King Alexander	81.170	1966	166	Μπαγκλαν- τές
Bakar	8.713	1969	176.5	Ινδοί
Bosna	11.019	1969	176.5	Ινδοί
Hrvatska	11.019	1969	176.5.	Ινδοί
Chenki	140.900	1974	165	Πακιστανοί
Mesogios	98.420	1970	165.5.	Μπαγκλαν- τές
Sea Sky	17.557	1972	161	Κινέζοι
Mountain Spirit	264.596	1973	146	Ταϊλανδοί
Hellespont Ardent	96.971	1972	—	Κινέζοι
Flag Epos	38.120	1966	—	Κινέζοι
Erithiani	35.043	1968	—	Κινέζοι
Flag Tina	23.713	1968	161	Κινέζοι
Tropical Moon	4.474	1965	163	Ινδία
Ionio	29.640	1970	190	Μπαγκλαν- τές
Hawk	6.150	1964	—	Ινδοί
Itajai Reefer	8.525	1964	—	Ινδοί
Minoan Reefer	6.249	1964	165	Ινδοί
World Brasilia	283.762	1976	161.5	Κινέζοι
Pazin	8.713	1969	186	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:
Πριν 20 χρόνια — Απρίλιος 1973

Όνομα	TDW	Έτος	\$
Ava	BC	500	1968

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

NAYTIKA XPONIKA

Smedesund	BC	895	1955	170.000
Origo	BC	964	1959	205.000
Herland	BC	2.230	1967	610.000
Diala	BC	2.480	1952	175.000
Fritre	BC	4.435	1967	1.500.000
Johan Wessel	BC	5.700	1962	1.100.000
Concordia Star	BC	6.660	1952	—
Noplal Rex	BC	9.450	1963	2.578.000
Hoegh Banniere	BC	9.829	1962	2.291.000
Hoegh Belle	BC	9.918	1962	2.291.000
N.B. Resale	BC	14.000	1-3/	1974

Ringvard	BC	18.420	1968	4.550.000
Sept Iles	TS	31.100	1955	1.450.000
Essi Gina	BC	62.476	1963	8.500.000
Fatum	MT	17.963	1959	1.540.000
Anco Ville	MT	23.450	1970	—
Tank Baroness	MT	27.150	1958	—
Hallanger	MT	34.340	1960	4.700.000
Fernstar	Ore/ Oil	98.543	1967	20.500.000

Πριν 10 χρόνια — Απρίλιος 1983

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Apennines Maru	BC	19.796	1972	3.500.000
Sea Fan	BC	25.535	1974	11.800.000
Lucent Star	BC	25.883	1977	7.000.000
Trongate	BC	29.586	1977	8.300.000
Hasselt	BC	30.122	1974	6.300.000
Thorunn	BC	51.913	1973	5.250.000
Voreda	BC	65.738	1981	12.750.000
Belgium	BC	66.513	1976	7.250.000
World Pageant	BC	72.073	1975	6.450.000
Navios Conqueror	BC	104.649	1973	4.600.000
Mount Pelion	BC	108.649	1968	3.000.000
Chikugo Maru	BC	115.721	1970	3.400.000
Oro Chief	BC	125.200	1977	8.200.000

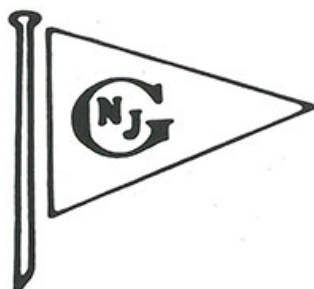
Esso Halifax	MT	32.250	1973	5.500.000
Tamano Maru	MT	117.909	1972	3.600.000
Rysy II	TT	135.700	1975	3.500.000
Zil	TT	220.300	1970	1.850.000
Victoria	TT	240.610	1974	3.500.000
Saint Marcet	TT	272.732	1974	4.250.000
Coastal Hercules	TT	327.741	1978	5.500.000
Permian Gas	MT	10.810	1968	en block
Danian Gas	MT	26.504	1969	13.500.000

Πριν 1 χρόνο — Απρίλιος 1992

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Front Melody	MT	140.000	1991	45.500.000
Hitachi Yard No 5012	MT	280.000	1992	89.000.000
Chevron Stream	MT	128.289	1975	5.600.000
Sanandaj II	MT	254.204	1972	7.100.000
Rio Tigris	MT	4.550	1973	3.000.000
San Stefano	MT	1.714	1972	710.000
Silvia 1	MT	10.009	1976	3.000.000
Osco Stream	MT	33.886	1982	17.000.000
Nortank Atlantic	MT	37.243	1984	19.000.000
Dorthe Maersk	MT	98.224	1983	32.500.000
Yamburg	BC	41.630	1987	en block
Yampol	BC	41.630	1986	en block
Yasnaya Polyana	BC	41.756	1987	en block
Yavrov	BC	41.808	1986	95.000.000
Combi Sailor	BC	103.434	1973	5.200.000
Front Eagle	BC	54.500	1984	15.500.000
Front Merlin	BC	54.500	1984	15.500.000
Front Ospery	BC	53.640	1983	15.500.000
Jagat Samrat	BC	66.632	1975	2.850.000
Taygetos	BC	27.032	1977	5.600.000
Jagat Kranti	BC	33.664	1978	3.650.000
Liberia	TW	19.470	1986	en block
Red Sea Europa	TW	19.470	1986	50.000.000

N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
1- 11 JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Σύγκρουση πλοίων. Εμπλοκή αγκυρών. Παραγραφή αξιώσεων εν επιδικία.

Επιμέλεια: ΝΙΚΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, δικηγόρος

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 58/1993

Πρόεδρος: Αθαν. Σουλαντίκας
Εισηγητής: Γεώργ. Τζαννετής
Δικηγόροι: Γ. Αθανασόπουλος,
Μάρκ. Δάρας

Παραγραφή αξιώσεων εκ συγκρούσεως πλοίων. Συμπλήρωση εν επιδικία ετησίας παραγραφής άρθρου 289 παρ. 6 ΚΙΝΔ. Μη εφαρμογή συμπληρωματικής διατάξεως άρθρου 270 παρ. 2 ΑΚ. Αναγνωριστική αγωγή αξιώσεως εκ συγκρούσεως πλοίων. Εφ' όσον η αξίωση υπέπεσε σε παραγραφή, καθίσταται απορριπτή για έλλειψη εννόμου συμφέροντος.

Σύγκρουση πλοίων, υπό την έννοια των άρθρων 235-245 και 289 αρ. 6 ΚΙΝΔ, υπάρχει και επί εμπλοκής αγκυρών, από την οποία προέκυψαν ζημιές, έστω και αν το ένα εκ των πλοίων είναι αγκυροβολημένο.

Επειδή, κατά το άρθρο 289 του ΚΙΝΔ, εις ετησίαν παραγραφήν υπόκεινται αι αναφερόμεναι αυτόθι αξιώσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται, υπό τον αριθμόν 6, αι προερχόμεναι «εκ συγκρούσεως πλοίων δια τας προξενηθείσας εις πρόσωπα ή πράγματα βλάβας ή ζημίας», κατά δε το άρθρον 291 παρ. 1 του ιδίου κώδικος η παραγραφή των ως άνω αξιώσεων αρχίζει μόλις λήξη το έτος εντός του οποίου συμπίπτει η αφετηρία της. Εξ ετέρου, κατά τα άρθρα 251 και 253 του

ΑΚ, η παραγραφή αρχίζει αφ' ής γεννήθη η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική επιδίωξις αυτής, αλλ' εις τας περιπτώσεις των αξιώσεων αι οποίαι αναφέρονται εις το άρθρον 250 ΑΚ η παραγραφή αρχίζει μόλις λήξη το έτος εντός του οποίου συμπίπτει η οριζόμενη υπό του άρθρου 251 αφετηρία της παραγραφής. Περαιτέρω, κατά τα άρθρα 261 και 270 παρ. 1 του ΑΚ, η παραγραφή διακόπτεται δια της γέρσεως της περί αξιώσεως αγωγής και αρχίζει εκ νέου από την τελευταίαν διαδικασίαν πράξιν των διαδικών ή του Δικαστηρίου, χωρίς να υπολογίζεται ο διαδραμών χρόνος, από δε του πέρατος της διακοπής αρχίζει νέα παραγραφή. Τέλος, δια του άρθρου 270 παρ. 2 του ΑΚ, ορίζεται ότι εις τας περιπτώσεις του αρ. 250 η νέα παραγραφή αρχίζει μόλις λήξη το έτος εντός του οποίου επερατώθη η διακοπή. Εκ των προαναφερομένων διατάξεων του ΚΙΝΔ και του ΑΚ σαφώς συνάγεται ότι επί των αξιώσεων αι οποίαι αναφέρονται εις το άρθρον 289 ΚΙΝΔ και εφ' όσον συμπίπτουν, ως προς το περιεχόμενον, με εκείνας του άρθρου 250 ΑΚ, εφαρμόζεται συμπληρωματικώς το άρθρον 270 § 2 ΑΚ ένεκα του (ως προ το θέμα αυτό) κενού του ΚΙΝΔ, εις τον οποίον δεν υπάρχει αντίστοιχος διάταξις αφορώσα την έναρξιν της νέας προθεσμίας μετά την τυχόν διακοπήν της παραγραφής. Τούτο συμβαίνει όχι μόνον διότι η ετησία παραγραφή είναι κα-

τά πολύ βραχυτέρα εκείνης του άρθρου 250 ΑΚ, αλλά κυρίως διότι οι αξιώσεις του αυτού είδους με εκείνας τας οποίας προβλέπει το άρθρον 250 ΑΚ πρέπει να αντιμετωπίζονται, ως προς την παραγραφήν, ενιαίως εις αμφοτέρα τα δίκαια, αφού μάλιστα δεν υφίσταται ρητώς αντίθετος ρύθμισις εις τον ΚΙΝΔ. (Βλ. ΑΠ 482/1991, ΕλλΔνη 32, σελ. 566 και ΟλομΑΠ 15/1992, ΕλλΔνη 33, σελ. 767). Πάντως, εκ των αναφερομένων εις το άρθρον 250 ΑΚ περιπτώσεων, ουδεμία ταυτίζεται κατ' είδος με την υπ' αριθ. 6 περίπτωσιν του άρθρου 289 ΚΙΝΔ, η οποία αφορά εις τας αξιώσεις εκ συγκρούσεως πλοίων (βλ. ΑΠ 231/1964, ΝοΒ 12, σελ. 684 και πρβλ. Εφ. Πειρ. 368/1992, ΕΝΔ 20, σελ. 368). Σύγκρουσις δε πλοίων, υπό την έννοια των άρθρων 235-245 και 289 αριθ. 6 του ΚΙΝΔ, υπάρχει και όταν συμβή εμπλοκή αγκυρών εκ της οποίας προέκυψαν ζημιαί, έστω και αν το ένα εκ των πλοίων είναι αγκυροβολημένον (βλ. ιδίως Δημ. Καμβύση «Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον» υπό το άρθρον 235, σελ. 621).

Εις την προκειμένην υπόθεσιν, δια της ενδίκου από 30 Δεκεμβρίου 1983 αγωγής, επί της οποίας εξεδόθησαν αι συνεκκαλούμεναι αποφάσεις, ιστορούνται τα εξής:

Η μεν ενάγουσα είναι πλοιοκτήτρια του οχηματαγωγού σκάφους «Ν.Χ.» η δε εναγομένη είναι πλοιοκτήτρια του επίσης οχηματαγωγού σκάφους «Χ.Α. II», τα οποία πλοία ευρίσκοντο εις τον λιμένα της Ραφήνας, την πρωίαν της 29ης Οκτωβρίου 1982. Περί την 7.50 ώραν της ημέρας εκείνης και ενώ έπνεαν ΒΒΑ άνεμοι εντάσεως 7/8 της ανεμομετρικής κλίμακος Μπωφόρ, το πλοίον της εναγομένης εταιρίας επεχείρησε να αποπλεύση, εκ δε της αμελείας του πλοιάρχου του αι άγκυρας του σκάφους της εναγομένης ενέπλεξαν και παρέσυραν τας άγκυρας του σκάφους της εναγούσης. Ακολούθως το σκάφος της εναγομένης μετετοπίσθη, απε-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

κόπησαν οι πρυμναίοι κάβοι του και, λόγω του προκληθέντος κυματισμού, προσέκρουσε πολλάκις επί της προκυμαίας, υποστάν ρήγματα εις την πρύμνην. Ένεκα δε της περαιτέρω μετατοπίσεώς του το πηδάλιόν του προσέκρουσεν εις τον βραχύδη βυθόν και υπέστη ζημίας. Τελικώς το πλοίον της εναγομένης κατώρθωσε να αποπλεύση, αλλ' απέκοψε, δια της έλικός του, την δεξιάν άγκυραν μετά τριών αμμάτων αλύσσου του πλοίου της εναγομένης, το οποίο, λόγω των βλαβών του, δεν επραγματοποίησε τότε τον προγραμματισμένον πλουν αυτού προς Χίον. Εν όψει των εκτεθέντων και των εκτενώς διαλαμβανόμενων εις την αγωγήν, υπέστη η ενάγουσα θετικάς και αποθετικάς ζημίας, αντιστοιχούσας συνολικώς εις δραχμάς 9.532.623. Δια του αιτήματος της αγωγής της, όπως περιωρίσθη παραδεκτώς δια των πρωτοδίκων προτάσεών της, ζητεί η ενάγουσα να αναγνωρισθῇ δικαστικώς ότι η εναγομένη οφείλει εις αυτήν, εκ της ρηθείσης αιτίας, δραχμάς 9.532.623. Το πρωτοβάθμιον Δικαστήριον, δικάσαν επί της αγωγής την 11 Ιουνίου 1985, εξέδωκε την υπ' αριθμόν 120/1985 απόφασιν - πράξιν του, δια της οποίας υπεχρέωσε την ενάγουσαν να αποδείξη, δια παντός νομίμου αποδεικτικού μέσου και μαρτύρων, τα εις αυτήν αναφερόμενα θέματα.

Η τοιαύτη μη οριστική απόφασις εδημοσιεύθη την 3ην Ιουλίου 1985. Η αμέσως επομένη διαδικαστική πράξις εγένετος την 25 Σεπτεμβρίου 1986, οπότε η ενάγουσα κατέθεσεν εις την γραμματείαν του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου αίτησιν περί προσδιορισμού της ημερομηνίας δια την διεξαγωγήν των μαρτυρικών αποδείξεων, ο δε Εισηγητής προσδιώρισεν ως τοιαύτην ημέραν την 2 Δεκεμβρίου 1986. Την 14 Οκτωβρίου 1986 εκοινοποιήθη εις την εναγομένην η αίτησις της εναγομένης και η πράξις του

Εισηγητού, μετά κλήσεως της εναγομένης προς την εναγομένην όπως παραστή (η τελευταία) κατά την εξέτασιν των μαρτύρων αποδείξεως. Ούτως, εκ των επικαλουμένων και νομίμως προσκομιζόμενων εγγράφων, αποδεικνύεται ότι από της 3ης Ιουλίου 1985 μέχρι της 25ης Σεπτεμβρίου 1986, δηλαδή επί χρονικόν διάστημα μεγαλύτερον του έτους, υπήρξεν απραξία των διαδίκων και του Δικαστηρίου, διότι δεν ενεργήθη υπ' αυτών οιαδήποτε διαδικαστική πράξις χρησιμεύουσα προς κίνησιν, διεξαγωγήν ή περάτωσιν της οικείας δίκης (πρβλ. ΑΠ 891/1986, ΕΝΔ 15, σελ. 337 και Εφ. Πειρ. 1366/1990, ΕΝΔ 19, σελ. 176). Εν όψει δε των ως άνω νομικών σκέψεων το Εφετείον τούτο κρίνει ότι συνεπληρώθη εν επιδικία η υπό του άρθρου 289, αριθ. 6 ΚΙΝΔ προβλεπομένη ετησία παραγραφή, δοθέντος ότι εις την περίπτωσιν αυτήν δεν εφαρμόζεται συμπληρωματικώς το άρθρον 270 παρ. 2 ΑΚ. Σημειωτέον ότι η προκειμένη αναγνωριστική αγωγή, αυτή καθ' εαυτήν, δεν υπόκειται εις παραγραφήν, διότι δεν ασκείται ευθέως δι' αυτής αξιώσις. Αφού όμως η εκ της συγκρούσεως πλοίων αξιώσις, της οποίας ζητείται η αναγνώρισις, υπέπεσεν εις παραγραφήν, η προκειμένη αναγνωριστική αγωγή καθίσταται απορριπτέα δι' έλλειψιν εννόμου συμφέροντος της εναγομένης. (Βλ. Απόστολον Γεωργιάδην εις Γεωργιάδη - Σταθοπούλου ΑΚ, 247 αριθ. 20, όπου και παραπομπάι εις άλλους συγγραφείς. Επίσης βλ. Π. Κωστάκου - Γ. Νικοπούλου «ΚΠολΔ - Συλλογή Νομολογίας» υπό το άρθρον 70, σελ. 226, όπου και παραπομπάι εις πολλάς αποφάσεις του ΑΠ). Υπό τα δεδομένα ταύτα ορθώς το πρωτοβάθμιον Δικαστήριον, δια της εκκαλουμένης οριστικής αποφάσεώς του, έκρινεν ως βάσιμον την «περί τούτου ένσταση της εναγομένης» και ορθώς

επίσης, κατ' αποτέλεσμα, έκρινεν ότι «εφόσον ελλείπει κάθε έννομο συμφέρον της ενάγουσας προς ασκηση της κρινόμενης αναγνωριστικής αγωγής, πρέπει να απορριφθῇ αυτή για το λόγο τούτο». Οι τα αντίθετα υποστηρίζοντες τέσσαρες λόγοι της υπό κρίσιν εφέσεως είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Περαιτέρω, μη υφισταμένου προς έλεγχον ετέρου σαφούς παραπόνου της εκκαλούσης, πρέπει να απορριφθῇ συνολικώς η έφεσις ως αβάσιμος κατ' ουσίαν και να καταδικασθῇ η ηττωμένη εκκαλούσα εις την πληρωμήν των δικαστικών εξόδων της εφεσιβλήτου εκ δραχμών 60.000, δια τον δεύτερον τούτον βαθμόν δικαιοδοσίας (βλ. άρθρα 183 και 176 ΚΠολ.Δ).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Είναι παγιωμένη η άποψη ότι η καθιερωμένη ρύθμιση με το άρθρο 235 ΚΙΝΔ, εφαρμόζεται βάσει του άρθρου 245 του αυτού κώδικα, και εις την περίπτωση, κατά την οποία είτε τα πλοία, είτε το ένα από αυτά, ήσαν αγκυροβολημένα, κατά τη στιγμή της συγκρούσεως. Από τις πρόσφατες σχετικές αποφάσεις σημειούμε τις ΜΠΠ 1852/87 ΕΝΔ 16.40, Διοικ. ΠΠ 2411/1990, ως και η δημοσιευόμενη εις άλλη σελίδα του παρόντος ΕΠ 56/93 άνευ ειδικής σκέψεως, επίσης την ΠΠΠ 1584/78 ΕΝΔ 7.290.

Ως προς την παραγραφή της αξιώσεως αποζημιώσεως εκ της συγκρούσεως, η οποία υπόκειται εις την ειδική παραγραφή του άρθρου 289 παρ. 6 ΚΙΝΔ, η απόφαση δέχεται ότι δεν υπάγεται εις τις αναφερόμενες εις το άρθρο 250 ΑΚ περιπτώσεις και δεν εφαρμόζεται συμπληρωματικώς, για την εν επιδικία παραγραφή, το άρθρο 270 παρ. 2 ΑΚ, εναρμονιζόμενη με τις Ολ. ΑΠ 15/1992 ΕΝΔ 20.145, (άποψη μειοψηφίας) όπου και σημείωμα, ΑΠ 482/91 Ελ. Δνη 33.765, ΑΠ 231/64 ΝοΒ 12.684 και ΕΠ 368/92 ΕΝΔ 20.368.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΛΟΥΚΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ, ο θαλασσόλυκος του Αιγαίου

Του κ. ΝΙΚ. ΧΑΛΚΙΑ

*Ήταν από κείνη τη γενιά
ο γέρο καρδαμυλίτης που
ακόμα και η θάλασσα
τον είχε σαν παιδί της*

*Με το τρελλό το θάρρος του
πάντοτε θα νικούσε
κι αυτές τις βόμβες του εχθρού
όλες τις αψηφούσε.*

Να καίγεται όλη η Ελλάδα τον Απρίλη του 1941, δηλαδή τετοιον καιρό, πριν 52 χρόνια, από την άδικη των Χιτλερικών επίθεση:

Να βράζει το Αιγαίο από τις βόμβες των ΣΤΟΥΚΑΣ του εχθρού, που εφορμούσαν κατά των πλοίων μας, πολεμικών και εμπορικών και τα βύθιζαν μετά βεβαιότητας:

Να έχεις φορτωμένο το πλοίο σου με βενζίνη για το στόλο, να βομβαρδίζεσαι αγρίως και να βυθίζεται στο πέλαγος το καράβι σου, λαμπαδιάζοντας σαν της Λαμπρής βεγγαλικό και συ; Εσύ να βγαίνεις αλώβητος από την κόλαση μ' το πλήρωμά σου:

Εί αυτό είναι κάτι που ΜΟΝΟ ένας ΛΟΥΚΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ, σαν άλλος ΚΑΝΑΡΗΣ θα μπορούσε να επιτύχει!

Γιατί με βάρκα γλύτωσε ο Κανάρης όταν επυρπόλησε την Ναυαρχίδα, που παρά λίγο να τον κάμψει όταν έμπλεξε η αλυσίδα της στην καπιτάνα, την ώρα που και όταν, με βάρκα γλύτωσε και ο Φράγκος όταν το πλοίο του μπροστά στα μάτια του φεγγοβολούσε και βούλιαζε από τις βόμβες του εχθρού!

Δεν ήταν μόνο ναυτικός με τα «ούλα του» ο Καπτά Λουκάς, που στο αίμα του κυκλοφορούσε, από

τα παιδικά του χρόνια, η αλμύρα του γιαλού.

Ήτανε και θαλασσίνο παλληκάρι απ' τα λίγα. Γι' αυτό κι η θάλασσα τον σεβάστηκε πάντα στις δυσκολίες του, όπως την σεβότανε και την αγαπούσε και ο ίδιος.

Ξεκίνησε την σταδιοδρομία του με το με πανιά πλεούμενό του:

Και κατάφερε να το κουμαντάρει με επιτυχία και να γίνει ένας μεγάλος караβοκύρης.

Αν εκείνος σε βαθιά γεράματα έφυγε και με το θάνατό του εξόφλησε το κοινό χρέος, που όλοι οι άνθρωποι οφείλουν να εξοφλήσουν, άλλος αργά, άλλος γρήγορα, όμως, το σινιάλο των Φράγκων της Good Faith υπερήφανα περιφέρεται στους ωκεανούς και τους πόντους, από τις δεκάδες πλοία της Φράγκικης Θαλασσίνης Αυτοκρατορίας και θα περιφέρεται όσο υπάρχουν Φράγκοι σαν τον Λουκά.

Πριν από 61 χρόνια, δηλαδή το 1932, οι αδελφοί Γιάννης, Μιχάλης και Λουκάς αγόρασαν από την εταιρία Shell το Motor Ship «Όστρακο» πρώην «Rondine» που είχε ναυπηγηθεί στην Ολλανδία το έτος 1917 με αριθμ. ναυπηγείου 12177.

Ήταν 206 γκρός τόννοι, 104 net είχε μήκος 111 πόδια και πλάτος 23 πόδια.

Νηολογήθηκε στον Πειραιά με τον χαρακτηρισμό: Ιστιοφόρο.

Ήταν τύπου Γολέττα με σταύρωσες στον πλωριό ιστό. Είχε μια βοηθητική μηχανή τύπου Bolnes.

Το 1938 το επέταξε το Κράτος και ως βοηθητικό του Στόλου μας εκτελούσε ταξίδια σε όλη τη διά-

κεια του Αλβανικού Πολέμου με πλοίαρχο τον Καπτά Λουκά Νικ. Φράγκο. Μετέφερε κάτω απ' τη μύτη του γιγαντιαίου Ιταλικού Στόλου πολεμοφόδια στον Ελληνικό Στρατό, στους Αγίους Σαράντα και το Δυρράχιο, τότε μόνο του με το λεβέντικο πλήρωμά του, κάτω απ' τις διαταγές του ατρόμητου Καπτά Λουκά, και τότε με συνοδεία ελληνικού πολεμικού.

Εξευτέλιζε έτσι ένας άνθρωπος ολόκληρο στόλο, τον Ιταλικό, που θεωρούσε τη Μεσόγειο Ιταλική λίμνη. Γι' αυτό και τιμήθηκε από την πατρίδα και τον Αρχηγό του Στόλου.

Και όταν η Ελλάδα ΜΟΝΗ στην Ευρώπη κατάφερε να νικήσει τους Ιταλούς και έφθασε στο έσχατο όριο αντοχής, όταν της επετέθησαν οι σιδηρόφρακτες στρατιές του Χίτλερ και απεφάσισε να συνεχίσει τον πόλεμο σε ξένη, αλλά φιλόξενη συμμαχική γη, με στόλο και τα καράβια της, ο Καπτά Λουκάς αντί να σκύψει το κεφάλι, κρατώντας ψηλά τη σημαία, ακολούθησε τον Ελληνικό Στόλο με το «Όστρακο» του, φορτωμένο με βενζίνη.

Και έβαλε πλήρη για την Αλεξάνδρεια.

Να καίγεται η Ελλάδα να βράζει το Αιγαίο.

Να κυριαρχούν στους ουρανούς ανενόχλητα τα Στούκας. Ν' αλωνίζουν το Αιγαίο και συ με βενζίνη να ορθοπλωρής προς Αλεξάνδρεια, σαν να μην συμβαίνει τίποτε, είναι κάτι που μόνο με τρελλό θάρρος μπορεί να συγκριθεί.

Εκτός αν είπες μέσα σου, ό,τι και ο Κανάρης. Λουκά θα πεθάνεις μαζί

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

με το πλοίο σου.

Σπάνιο φαινόμενο να ξεφύγει πλοίο απ' τα Στούκας.

Και φυσικά το «Όστρακο» δεν στάθηκε τυχερό.

Νότια απ' το νησί Δοκός, που είναι απέναντι απ' την Ύδρα, το «Όστρακο» αντάμωσε το χάρο στη μορφή των Στούκας.

Σαν λυσσασμένα σκυλιά πέσαν απάνω του.

Και το βούλιαξαν σε 33 οργιές βάθος!..

Πλοίαρχος ήταν ο Καπτά Λουκάς: Που έπρεπε να ήταν μακαρίτης!!! Λοστρόμος ο Καρδαμυλitis Γεώργιος Πέτικας. Κανένας τους, ούτε και το πλήρωμα έπαθε κάτι.

Λες και ήταν εφτάψυχοι. Ίσως και το όνομα Πέτικας να έχει κάτι το αθάνατο.

Γιατί 1) ένας Πέτικας ναυτάκι το 1917 στο «Ευγενία Λιβανού» torπιλλίστηκε έξω από το Τούνεζι και ήταν ο μόνος που γλύτωσε απ' τον torπιλλισμό εκείνο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Ζει και βασιλεύει σήμερα σε ηλικία 96 ετών, ακμαίος και θαλερός. 2) Άλλος Πέτικας ήταν ηρωικός αγωνιστής στα Καρδάμυλα το 1912 κατά την απελευθέρωση της Χίου και 3) ο Πέτικας του «Όστρακο».

Ομως ο καλός ο καπετάνιος στην φουρτούνα φαίνεται.

Κι η θύελλα των γερμανικών αε-

ροπλάνων που έρριχνε βροντές και σκορπούσε κεραυνούς και θάνατο στα πλοία θα ήταν κοντά στο «Όστρακο» αργά ή γρήγορα.

Πανέξυπνος ο Καπτά Λουκάς και μη μπορώντας να κάμει διαφορετικά, κατέβασε μια βάρκα απ' το «Όστρακο», μπήκαν όλοι μέσα, την έδεσαν με μακρύ σχοινί στην πρύμνη του και.

Καλαρμένιζε το «Όστρακο», αρμένιζε και η βάρκα δεμένη πίσω του με σχοινί που εύκολο ήταν μένα τσεκουράκι να το κόψουν, όπως και έγινε. Ακόμα και ο Ναστραντίν Χότζας να ζήλευε το τέχνασμα του Καπτά Λουκά.

Και έτσι όταν το πλοίο βομβαρδίστηκε και βούλιαξε, κανένας τους δεν έπαθε τίποτε.

Λένε, και το γράφει ο ιστορικός Ζολώτας στην «Ιστορία της Χίου» ότι οι Καρδαμυλίτες είναι παμπόνηροι και διαφέρουν απ' τους άλλους Χιώτες.

Αυτό είναι αλήθεια και επιβεβαιώνεται σε πολλές πάρα πολλές περιπτώσεις. Και γράφτηκε και το είπα και σε ομιλία μου στα Καρδάμυλα, ότι «αν εφτά Γενοβέζοι κάνουν ένα Εβραίο και εφτά Εβραίοι ένα Χιώτη, εφτά Χιώτες κάμνουν ένα Καρδαμυλίτη».

Και εδώ ο πανέξυπνος Καπτά Λουκάς με τον τρόπο αυτό έσωσε το πλήρωμά του αφού ήταν βέβαιο

πως θάχανε το πλοίο του.

Μετά την απελευθέρωση της χώρας απ' τους κατακτητές το πλοίο ανελκύστηκε το έτος 1946 και επισκευάστηκε. Οι επισκευές τελείωσαν το έτος 1947 με μικρό δάνειο της Τράπεζας της Ελλάδος. Η επισκευή ήταν πολύ δυσχερής καθ' ό-τι από την φωτιά είχε σχεδόν καταστραφεί.

Το 1973 επωλήθη σε Έλληνες αγοραστές.

Κι απ' το «Όστρακο» και την καταστροφή, έγινε η Ανάσταση και η ανέλκυση για να δουλέψει και να βάλει τις βάσεις για μια μεγάλη ναυτική αυτοκρατορία.

Την θαλασσινή αυτοκρατορία των Φράγκων που συνεχίζουν ο ανεψιός του Καπτά Νικόλας Φράγκος με τα παιδιά του που ως δεύτερη και τρίτη γενία μπήκαν στο θαλασσινό αγώνα, για να περιφέρεται το σινιάλο τους στους ωκεανούς και να χαιρείται η ψυχή του Καπτά Λουκά.

*Σ' ένα θρονί στη θάλασσα
πρέπει να σ' ανεβάσουν
να βλέπεις απ' εκεί τα πλοία σου
για να μην σε ξεχάσουν*

*Μνημείο αφέντη πρέπει σου
στη γη των Καρδαμύλων
να ζει αιώνια η σκέψη σου
και στη ζωή των φίλων.*

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 — Argentina

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

AFTER OFFICE: 3272063 - 3271371 - 3270226
Telex: 26621 HELLAS
Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696
Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΓΓΛΙΑ

Δυσχέρειες στο Τούνελ της Μάγχης

Ενώ η διάνοιξη του μεγαλεπήβολου έργου της σήραγγας κάτω από την Μάγχη προχωρεί κανονικά και τα πρώτα τραίνα που θα συνδέουν τις δύο ακτές αναμένεται να εξυπηρετούν το κοινό από τον Φεβρουάριο του 1994, οικονομικά προβλήματα συνεχίζουν να μαστίζουν την επιχείρηση και η εταιρία Eurotunnel ανακοίνωσε ότι είναι αναγκαία μία αναδιάρθρωση των χρεών και τα δανείων πριν το 1995.

Η ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της υποθαλάσσιας οδού μπορεί να καθυστερήσει κι άλλο, καθώς υπάρχουν προβλήματα με τον εργολάβο του έργου, την εταιρία Trans Manche Link, η οποία επίσης έχει προβλήματα με τους υπερβολικούς της που θα παραδώσουν τους σιδηροδρομικούς συρμούς. Τέλος η Eurotunnel ανακοίνωσε ότι σχεδιάζει να ζητήσει αποζημιώσεις από την Αγγλική και την Γαλλική κυβέρνηση για την αργοπορημένη παράδοση αναγκαίων εγκαταστάσεων όπως είχε συμφωνηθεί.

ΓΑΛΛΙΑ

Η διακίνηση φορτίων από την Ρουέν

Αν και το λιμάνι της Ρουέν παραμένει το κορυφαίο εξαγωγικό τέρμιναλ σιτηρών της Γαλλίας, οι εξαγωγές κατά το έτος 1991-92 έφθασαν τους 7.642.000 τόννους αποτυγχάνοντας έτσι να επιβεβαιώσουν τα αναμενόμενα επίπεδα ανόδου της κινήσεως.

Οι εξαγωγές φορτίων μειώθηκαν την περίοδο αυτή κατά 12% και το μερίδιο του λιμανιού στο μέγεθος των σιτηρών που εξαχθηκαν από τη Γαλλία μέσω θαλάσσης έπεσε στο 44% από το 47,5% της προηγούμενης περιόδου.

Σημαντική όμως ανάκαμψη εμφάνισαν οι εξαγωγές σιτηρών προς τις χώρες της ΕΟΚ, οι οποίες κατά τις τρεις προηγούμενες περιόδους είχαν σημειώσει

μείωση. Ειδικά οι εξαγωγές προς την Ιταλία αυξήθηκαν κατά 95% (1.610.000 τόνν.), ενώ οι εξαγωγές προς Ρουμανία σχεδόν διπλασιάστηκαν. Λόγω του υψηλού ανταγωνισμού και της καλής σοδειάς στην Βόρεια Αμερική, οι εξαγωγές στην περιοχή αυτή υπέστησαν σημαντική μείωση κατά 40% (913.000 τόνν.) ενώ αντίθετα οι εξαγωγές προς την Ασία αυξήθηκαν κατά 200% λόγω μεγάλων αγορών από την Κίνα. Η Σαουδική Αραβία επανέλαβε τις αγορές κριθής από την Γαλλία και παρά τον ανταγωνισμό από τις ΗΠΑ και την Αργεντινή, οι εξαγωγές σιτηρών από την Ρουέν για την Κεντρική Αμερική αυξήθηκαν κατά 69%.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Ιδρυση θυγατρικής της Pertamina

Το ναυτιλιακό τμήμα της Εθνικής Πετρελαϊκής εταιρίας Pertamina πρόκειται να ανεξαρτοποιηθεί και να αποτελέσει μία νέα ναυτιλιακή εταιρία, η οποία αν και θα παραμείνει θυγατρική της Pertamina, θα έχει πλέον την απαραίτητη αυτοδιαχείριση για να εισχωρήσει στην διεθνή αγορά, να συμμετάσχει στις εξαγωγές και εισαγωγές πετρελαίου και να μειώσει έτσι τα ελλείμματά της.

Μέχρι τώρα η κύρια απασχόληση του ναυτιλιακού τμήματος της Pertamina ήταν η εξασφάλιση του ανελλιπούς ανεφοδιασμού με προϊόντα πετρελαίου του αρχιπελάγους της Ινδονησίας. Ο στόλος της αποτελείται από 172 δεξαμενόπλοια, από τα οποία 77 είναι ιδιόκτητα

και 95 ναυλωμένα, μεγέθους από σκάφη ανεφοδιασμού των 700 τόν. d.w. έως ένα υπερδεξαμενόπλοιο των 387.000 τόν. d.w., και εξυπηρετεί 133 τέρμιναλ πετρελαίου στο νησιωτικό σύμπλεγμα της χώρας.

Η ανανέωση του στόλου με βάση το Μακροχρόνιο Πρόγραμμα Χρονοναύλωσης εξελίσσεται ικανοποιητικά καθώς επτά Ινδονήσιοι πλοιοκτήτες υπέγραψαν συμβόλαια με την Pertamina βάσει των οποίων είναι υποχρεωμένοι να παραδώσουν στην εταιρία 10 συνολικά νέα σκάφη από το 1995.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό, με το οποίο ανανεώνεται ο στόλος της εταιρίας ενώ συγχρόνως ενισχύεται η ναυτιλία και η ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, η Pertamina υπογράφει ένα συμβόλαιο χρονοναύλωσης με τον πλοιοκτήτη, διάρκειας 10-12 ετών. Ο πλοιοκτήτης, χρησιμοποιώντας το συμβόλαιο ως εγγύηση εξασφαλίζει κεφάλαια για την ναυπήγηση του σκάφους σε ναυπηγεία της Ινδονησίας.

Το πρόγραμμα αυτό εξασφαλίζει στην Pertamina σκάφη ειδικά σχεδιασμένα για τις συνθήκες της περιοχής, τα οποία δεν είναι διαθέσιμα στην διεθνή αγορά και συγχρόνως απελευθερώνει τα αναγκαία κεφάλαια για τα φιλόδοξα σχέδια της νέας ναυτιλιακής εταιρίας.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ισπανικό Καμποτάζ:

Η αγγλική ναυτιλιακή εταιρία Cenargo εξετάζει το ενδεχόμενο να μηνύσει την Ισπανική κυβέρνηση εάν συνεχίζει να την εμποδίζει να χρησιμοποιεί τα Ισπανικά χωρικά ύδατα για την δημιουργία μίας νέας ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ Ισπανίας και Βόρειας Αφρικής.

Η Cenargo υποστηρίζεται από την Αγγλική κυβέρνηση ενώ και η ΕΟΚ σχεδιάζει να κινήσει νομικές διαδικασίες εναντίον της Ισπανίας για παραβίαση του κοινοτικού δικαίου της ελεύθερης πρόσβασης και της ενιαίας αγοράς.

Το νέο δρομολόγιο της Cenargo θα είναι μεταξύ της ισπανικής πόλης Αλμέρια

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ

Με μηχανή Caterpillar και άδεια γρι - γρι — παραραγάδια κλπ.

Εξοπλισμένο και σύγχρονο.

Πληροφορίες: Τηλ. 0287-21979 ή 4325467

και του Ναντόρ στο Μαρόκο που συνορεύει με την ισπανική περιοχή της Μελίλλης, όπου η ισπανική κρατική ναυτιλιακή εταιρία Transmediterranean εκτελεί ένα παράλληλο δρομολόγιο. Σύμφωνα με τους ισπανικούς ισχυρισμούς το δρομολόγιο της Cernargo θα παραβιάσει ναυτιλιακές συμφωνίες με το Μαρόκο, ενώ η βρετανική εταιρία ισχυρίζεται ότι οι κανονισμοί της ΕΟΚ έχουν νομική υπεροχή.

Το πλοίο που θα δρομολογήσει η Cernargo είναι το «Scirocco», δυναμικότητας 700 κλινών και νηολογημένο στην Βρετανία. Στις συνομιλίες που έγιναν,

η ισπανική κυβέρνηση φοβούμενη την οικονομική ζημία που θα προκύψει για τη Μελίλλη από τη δρομολόγηση του πλοίου προσέφερε άλλες εναλλακτικές διαδρομές αλλά καμία δεν κρίθηκε κατάλληλη για το πλοίο αυτό.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Επενδύσεις για βελτίωση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων

Με προσδοκίες ότι κατά το 1993 θα

σημειωθεί μεγάλη αύξηση στον αριθμό των υπό παραγγελία νέων σκαφών, οι υπεύθυνοι των ναυπηγικών συγκροτημάτων της Νότιας Κορέας επενδύουν σημαντικά κεφάλαια στην επέκταση και αναδιάρθρωση των εγκαταστάσεών τους για να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση. Θεωρούν ότι η αναβάθμιση αυτή είναι αναγκαία καθώς από τις 6 Ιουλίου 1993 τίθεται σε εφαρμογή ο κανονισμός του IMO για τα νέα δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 τόν. d.w., η εφαρμογή του οποίου στην ναυπήγηση double hull σκαφών θα απαιτήσει νέες διαδικασίες.

Η Hyundai θα επενδύσει μέσα στο 1993 κεφάλαια ύψους 370 εκατ. δολαρίων για την αναβάθμιση και επέκταση των εγκαταστάσεών της στο Ουλσάν με την εγκατάσταση νέου μηχανουργείου και εξοπλισμού αυτόματης παραγωγής, ενώ ο προϋπολογισμός έρευνας έχει διπλασιασθεί.

Η Daewoo έχει επίσης αυξήσει τις επενδύσεις της στον ναυπηγικό τομέα με ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση οξυγονοκολλητών και βαφών σε εργασίες επί διπλοκέλυφων σκάφων τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα με την αυξημένη επιφάνεια κυτών που διαθέτουν σε σύγκριση με τα συμβατικά σκάφη.

Τέλος, η Samsung θα αυξήσει κατά 50% τις επενδύσεις της στην αναβάθμιση των εγκαταστάσεών της στο ναυπηγείο της νήσου Κόγιε, καθώς προετοιμάζεται να εισχωρήσει με πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στον τομέα των ναυπηγήσεων μεγάλων πετρελαιοφόρων, βασισμένη στην εμπειρία της στην κατασκευή double hull τάνκερς μεγέθους αφραμάξ.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

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

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Αυστηρά μέτρα ασφαλείας στα ναυπηγεία.

Δύο σοβαρά ατυχήματα κατά την διάρκεια του περασμένου χρόνου που σημειώθηκαν στο μεγάλο ναυπηγικό συγκρότημα Sembawang, ώθησαν την διοίκηση να εφαρμόσει νέα αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας που υπερβαίνουν τις προτάσεις της εξεταστικής επιτροπής του Υπουργείου Εργασίας της Σιγκαπούρης.

Η διοίκηση του ναυπηγείου ίδρυσε ειδικό τμήμα έρευνας για ασφαλείς διαδικασίες στους διάφορους τομείς του ναυπηγείου, για καλύτερο εξοπλισμό και βελτιωμένη τεχνολογία, ενώ εξετάζονται ο έλεγχος των διαφόρων χώρων με τηλεκατευθυνόμενες κάμερες και συνεχής λειτουργία αισθητήρων επικινδύνων αερίων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

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

— «Λέϊζερ Στρήμ», κοντεϊνερόπλοιο, πρώην «Adviser» υπό σημαία Νήσου Μάν, 27.754 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Toddle Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Κάναντα Εξπρές», κοντεϊνερόπλοιο, που υπέστειλε τη γερμανική σημαία, 28.896 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Monterosa Shipping Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Ταξιάρχης Π.», μπάλκερ, πρώην «Florida Rainbow» υπό λιβερτιανή σημαία, 22.089 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «Poseidon Navigation S.A.» (Common Progress Compania Naviera S.A.).

— «Σύμη», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Thorness» νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, 130.145 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Symi Shipping Company» (Aeolos Management S.A.).

— «Βεργίνα Τρέζουρ», επιβατηγό, πρώην «Cobalt Maru», 3.152 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Μακεδονία Σταρ Ναυτική Εταιρία» (κ. Ηλίας Καραηλίας).

— «Βεργίνα Σίτυ», επιβατηγό, πρώην «Ivory Maru», 3.156 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Vergina Cruise Lines Shipping Company» (κ. Ηλίας Καραηλίας).

Αγοραπωλησίες

Σε Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το μπάλκερ «Centurion» 54.309 τόν. d.w., 31.262 τόν. γκρός, ναυπηγημένο στην Ρουμανία το 1980, έναντι τιμής 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Adriano» 50.595 τόν. d.w., 28.275 τόν. γκρός, γερμανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής 3,5 ε-

κατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Μαίρη Ν.» 41.035 τόν. d.w., 22.297 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 6,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το κοντεϊνερόπλοιο «Adviser» 23.415 τόν. d.w., 27.867 τόν. γκρός, ναυπηγημένο στο Γκντάνσκ το 1977 και με δυνατότητα μεταφοράς 1478 TEU.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Γαλίσσας» 26.855 τόν. d.w., 17.412 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Μπο-έμ» 32.738 τόν. d.w., 17.728 τόν. γκρός, ναυπηγημένο στην Γλασκώβη το 1972, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Ινδοί αγόρασαν το ελληνικό τουρντέκερ «Αναγγελ Τσάμπιον» 15.190 τόν. d.w. 9.229 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 700.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το τουρντέκερ «Merchant Pioneer» 18.080 τόν. d.w., 2.321 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Στην Ινδία επωλήθη για διάλυση το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Ιταζάϊ Ρήφερ» 7.995 τόν. γκρός, 5.493 τόν. βάρους, αντί δολ. 167 ανά τόννο.

— Επίσης στην Ινδία επωλήθη για διάλυση το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό - ψυγείο «Μινδάν Ρήφερ» 6.313 τόν. γκρός, 4.460 τόν. βάρους, αντί δολ. 167 ανά τόννο.

Με τη σύνταξη του Ιουνίου και η αύξηση 4% του NAT

Μετά τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 57Α) του Νόμου 2129/14.4.93 για την αύξηση των συντάξεων στο Δημόσιο, το ΙΚΑ, τα Ειδικά Ταμεία και το NAT αναμένεται

ότι οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας θα εισπράξουν την αύξηση — αναδρομικά βεβαίως — με τη σύνταξη του Ιουνίου.

Σύμφωνα με το νόμο οι συντάξεις αυτές μέχρι ποσού 200.000 δραχ. αυξάνονται κατά 4% από 1.1.93 και κατά 2% από 1.7.93.

Κατά τα ανωτέρω ποσοστά αυξάνονται και τα ανώτατα όρια συντάξεων που χορηγούν οι οργανισμοί κύριας ασφάλισης και διαμορφώνονται σε 435.470 δραχ. για το πρώτο εξάμηνο του έτους και σε 444.180 δραχ. για το δεύτερο εξάμηνο.

Ομιλία Σημίτη στην Ναυτιλιακή Λέσχη

Στις 20 Μαΐου και ώρα 13.30 θα πραγματοποιηθεί στην Λέσχη μία ακόμη Συνεστιάση στα πλαίσια του θεσμού των Γευμάτων Εργασίας.

Προσκαλεσμένος ομιλητής αυτή την φορά θα είναι ο βουλευτής, τ. Υπουργός Καθηγητής Κώστας Σημίτης με θέμα:

«Η Αναπτυξιακή αναδιάρθρωση της Ελληνικής Οικονομίας»

Θα επακολουθήσει συζήτηση πάνω στο θέμα, κατά την διάρκεια της οποίας ο ομιλητής θα απαντήσει στις ερωτήσεις του ακροατηρίου.

Οι τροποποιήσεις της MARPOL 73/78

Από το Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι από τις 4 Απριλίου άρχισαν να εφαρμόζονται οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78.

Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν την τροποποίηση των κανονισμών 15 και 17 του Παραρτήματος Ι, την προσθήκη του νέου κανονισμού 26, καθώς και την αναθεώρηση των Συμπληρωμάτων του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο και του τύπου των βιβλίων πετρελαίου.

Το «Ροδάνθη» στη γραμμή Ιταλίας

Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ροδάνθη» της G.A. Ferries άρχισε από την περασμένη Δευτέρα 26 Απριλίου τα δρομολόγια του στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας.

Με την ευκαιρία της ενάρξεως των δρομολογίων του πλοίου στη γραμμή Πάτρας — Ηγουμενίτσας — Κέρκυρας — Αγκώνας ο κ. Γερ. Αγουόδημος και το ναυτικό πρακτορείο «Ν. Πετρόπουλος» έδωσαν δεξίωση επί του πλοίου προς τιμήν των πολιτικών και οικονομικών παραγόντων της Πάτρας.

Υπενθυμίζεται ότι η G.A. Ferries πρόκειται να δρομολογήσει στην ίδια γραμμή

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΙΝΤ

Μετά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΙΝΤ, συνήλθε σε πρώτη συνεδρίαση στις 21 Απριλίου 1993 και συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

— Πρόεδρος, Ιωάννης Κολλινιάτης, υποναύαρχος ΠΝ ε.α. ναυπηγός Εταίρος.

— Αντιπρόεδρος, Νικόλαος Κουλεϊμάνης, πλοίαρχος (Μ) ΠΝ ε.α. ναυτικός μηχανολόγος, Εταίρος.

— Γ. Γραμματέας, Βαϊτσα Μπάρκα, διπλωματούχος ναυπηγός-μηχανολόγος - μηχανικός, τακτικό μέλος.

— Ταμίας, Ανδρέας Χαλκιάδης, Π/κος μηχανικός, Εταίρος.

Τακτικά Μέλη Δ.Σ.

— Παναγιώτης Γιαννούλης, διπλωματούχος ναυπηγός-μηχανολόγος-μηχανικός, Εταίρος.

μή και το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Μαρίνα», ενώ παρέλαβε και το νέο επιβατηγό - οχηματαγωγό που θα αντικαταστήσει το πλοίο «Ρομίλντα» το οποίο αγοράστηκε από τον κ. Ευάγγ. Βεντούρη.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν:

• Στον βαθμό του πλοίαρχου οι αντιπλοίαρχοι Μ. Μαλέρμπας, Α. Σινιώτης,

— Δημήτριος Κάβουρας, διπλωματούχος ναυπηγός-μηχανολόγος-μηχανικός, τακτικό μέλος.

— Μαρκέτος Δαμίγος, ναυπηγός - μηχανικός, Εταίρος.

Αναπληρωματικά μέλη Δ.Σ.

— Αντώνης Ματθαίου, διπλωματούχος ηλεκτρολόγος - μηχανολόγος & ναυπηγός - μηχανολόγος - μηχανικός, Εταίρος.

— Νικήτας Νικητάκος, πλωτάρχης (Μ) ΠΝ - Διπλ. μηχανολόγος - ηλεκτρολόγος (Μ.Σ.) Εταίρος.

— Νικόλαος Τζάβας, διπλωματούχος ναυπηγός - μηχανολόγος - μηχανικός, Εταίρος.

Εκπρόσωπος Σπουδάζοντων Μελών

— Αναστασία Γιακουμή, φοιτήτρια Σχολής Ναυπηγών ΕΜΠ.

Υπενθυμίζεται ότι διευθυντής του ΕΛΙΝΤ είναι ο κ. Γιώργος Βελέντζας.

Σπ. Ιωνάς και Μ. Μηνάτσος.

• Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Γ. Μητρόπουλος, Χ. Δελημιχάλης, Α. Κλειώσης και Π. Αγγελόπουλος.

• Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Γ. Σταματιάδης, Α. Χρόνης, Γ. Περάκης και Α. Μαγγέτης.

• Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Ι. Φωτόπουλος, Α. Αθανασόπουλος, Α. Σπίνουλας και Χ. Μπακιρτζόγλου.

Εξ άλλου από το Υπουργείο ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λι-

μενικών αξιωματικών:

— Οι αρχιπλοίαρχοι Μ. Δορκοφίκης στο λιμεναρχείο Πειραιά, Β. Χατζηνικολής στο ΥΕΝ /ΚΛΑ - ΕΛ, Π. Αποστόπουλος στο ΥΕΝ/ ΚΠΠ, Εμμ. Πελοποννήσιος στο ΥΕΝ/ΓΕΛΣ και Α. Μανώλης στο ΥΕΝ/ΚΠΟΔ.

— Οι υποπλοίαρχοι Α. Βενιζέλος στο λιμεναρχείο Πειραιά, Π. Κουβέλης στο ΥΕΝ / ΥΠΛΣ, Β. Παρασκευόπουλος στο ΥΕΝ /ΔΟΣ.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι Γ. Αμαραντίδης στο ΥΕΝ /ΔΑΝ, Ν. Αλαφάκης στο ΚΕΣΕΝ / Π.Ε. Δέρβος στο ΥΕΝ/ΔΠΑΣ και

— Ο σημαιοφόρος Γ. Πατέλης στο ΠΛΣ401.

Πρόεδρος του ΣΕΚΑΠΛΑΣ ο κ. Κ. Αγγελόπουλος

Πρόεδρος στον Σύνδεσμο Ελλήνων Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών - Παρελκομένων και Εξαρτημάτων — ΣΕΚΑΠΛΑΣ αναδείχθηκε κατά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες ο κ. Κώστας Αγγελόπουλος. Αντιπρόεδρος εκλέχθηκε ο κ. Νικήτας Αγγελάκης και γενικός γραμματέας ο κ. Δημήτρης Σαμούχος. Ταμίας αναδείχθηκε ο κ. Παναγιώτης Πρεζεράκος και μέλος του Δ.Σ. ο κ. Ευάγγελος Βαλιανός.

Ο ΣΕΚΑΠΛΑΣ ανακοίνωσε επίσης ότι το 15ο Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών 1993 το οποίο διοργανώνει μαζί με τους φορείς του κλάδου, θα πραγματοποιηθεί στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας από 13 έως 21 Νοεμβρίου 1993.

Οι σχολές σωστικών

Από την Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύρ-



Link Maritime Enterprises S.A.

• Chartering

• Contracting

• Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

γου αποφοίτησαν τον περασμένο Μάρτιο 513 ναυτικοί και από την αντίστοιχη σχολή της Μακεδονίας 220 ναυτικοί.

Σεμινάριο με θέμα: «Drugs, Alcohol and the maritime industry»

Η χρήση και διακίνηση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ στα πλοία έχει προβληματίσει έντονα τα τελευταία χρόνια, την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και τους αρμόδιους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Το πρόβλημα αποκτά ιδιαίτερη σημασία διότι συνδέεται με την ασφάλεια ναυτικών, πλοίου και φορτίου αλλά και αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών επιθυμώντας να συμβάλει στην ορθή αντιμετώπιση του προβλήματος και προκειμένου να ενημερώσει και να βοηθήσει τα μέλη της, απεφάσισε την διοργάνωση ειδικού σεμιναρίου σε συνεργασία με την αγγλική εταιρία Medscreen Ltd. Η εταιρία αυτή, έχει ως αντικείμενο την ενημέρωση και την υποδείξη μεθόδων χάραξης μιας ουσιαστικής πολιτικής καταστολής του προβλήματος, χρησιμοποιείται ως ειδικός σύμβουλος της International Shipping Federation για τα θέματα αυτά και έχει πραγματοποιήσει αντίστοιχα σεμινάρια σε άλλες ναυτιλιακές χώρες.

Το σεμινάριο αυτό απευθύνεται στα αρμόδια στελέχη των ναυτιλιακών γραφείων και θα πραγματοποιηθεί την Δευτέρα 17 Μαΐου και ώρα 09.30 στα γραφεία της ΕΕΕ. Η γλώσσα του σεμιναρίου είναι η Αγγλική και η συμμετοχή είναι ελεύθερα.

Παράδοση περιπολικού στο Π.Ν.

Το μερήμερι της Τρίτης 4 Μαΐου, θα πραγματοποιηθεί στα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά η τελετή παραδόσεως και επάρσεως της Σημαίας της Καλονιοφόρου «Πυρπολητής».

Πρόκειται για το πρώτο περιπολικό α-



Στο περιθώριο της επίσημης επίσκεψης του στην χώρα μας, ο Πρωθυπουργός της Ρουμανίας κ. Nicolae Vacaroiu, προσκάλεσε ορισμένους Έλληνες εφοπιστές και επιχειρηματίες για να τους ενημερώσει για τις επενδυτικές δυνατότητες που διανοίγονται πλέον για αυτούς στην Ρουμανία.

Στην φωτογραφία από αριστερά προς τα δεξιά οι κ.κ. Ανδρ. Χατζηγιάννου, Αλέξ. Κύρτσας και Κωνστ. Αποστολάκης με τον Ρουμάνο Πρωθυπουργό κ. Vacaroiu.

νοικτής θαλάσσης Ελληνικής σχεδίασης, το οποίο σχεδίασαν και κατασκεύασαν για το Πολεμικό Ναυτικό της Ελλάδος τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Ο Καθηγητής Κ. Γραμμένος στο Δ.Σ. των Ναυπηγείων Ελευσίνος

Σε θέματα ναυτιλιακά ο καθηγητής του Πανεπιστημίου του Λονδίνου κ. Κ. Γραμμένος προσετέθη ως νέο μέλος του Δ.Σ. των Ναυπηγείων Ελευσίνος ΑΕ, συμφερόντων του εφοπιστή κ. μιχ. Περατικού. Πρόεδρος παραμένει ο κ. Στ. Τριανταφυλλάκης και διευθύνων σύμβουλος ο κ. Ι. Στεργιόπουλος.

Νέα Διοίκηση των Οικονομικών Αξιοματικών Ε.Ν.

Συγκροτήθηκε σε σώμα η νέα διοίκηση του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών Αξιοματικών Ε.Ν., το οποίο

προήλθε από τις αρχαιρεσίες που διενεργήθηκαν μεταξύ 8 Μαρτίου και 8 Απριλίου 1993.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο απαρτίζουν οι κ.κ.:

- Πρόεδρος, Νικ. Τσάμης.
- Αντιπρόεδρος: Θεοδ. Σκόνδρας.
- Γεν. Γραμματέας, Αντ. Μαουνης.
- Ταμίας, Εμμ. Κουκούλης και
- Σύμβουλοι οι Αντ. Κατημερτζής, Αγγ. Σταΐκος, Εμ. Φαγάς, Ιωάν. Τζαβάρας και Γεώργ. Κατσικάκης.

Τα πιστοποιητικά καταμετρήσεως

Το Υπουργείο με εγκύκλιό του προς τις εφοπιστικές Ενώσεις επισημαίνει ότι μέχρι τις 18 Ιουλίου 1994, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ο εφοδιασμός των υπαρχόντων πλοίων με πιστοποιητικά καταμετρήσεως της χωρητικότητάς τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως 1969.

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

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 30 Απριλίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	83.00	168.00
Κιέλο	92.00	176.00
Αμβούργο	88.00	176.00
Χάβρη	101.00	196.00
Φάλμουθ	98.00	201.00
Αυγούστα/		
Τζένοα	98.00	202.00
Πειραιάς	93.00	193.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	97.00	220.00
Τζέντα	93.00	238.00
Ρας Τανούρα	91.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά		
Εμιράτα	95.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	129.00	221.00
--------	--------	--------

Λας Πάλμας	93.00	184.00
Θέουτα	91.00	189.00
Ντάρμπαν	80.00	208.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	90.00	291.00
Σίδνεϋ	112.00	230.00
Χόγκ Κόγκ	108.00	201.00
Σιγκαπούρη	94.00	168.00
Τόκιο	116.00	250.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	106.00	204.00
N. Υόρκη	98.00	200.00
Χάμπτον Ρουν- τς	104.00	195.00
Χιούστον	86.00	165.00
Νέα Ορλεάνη	86.00	165.00
Λος Άντζελες	94.00	200.00
Κρίστομπαλ	96.00	200.00
Ρίο Ιανέιρο	102.00	251.00
Μπουένος		
Άϊρες	106.00	192.00
Μοντεβιδέο	117.00	232.00

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

Τα Βραβεία AMVER

Σε ειδική τιμητική τελετή που οργάνωσε το «Προπέλερ Κλάμπ» στο Χίλτον της Αθήνας, το βράδυ της Τετάρτης 28 Απριλίου, τιμήθηκαν συνολικά 43 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες για την συμμετοχή τους στο εθελοντικό σύστημα διάσωσης της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (AMVER) και την αποτελεσματική συμβολή της στη διάσωση προσώπων σε 97 θαλάσσια ατυχήματα κατά το 1992.

Τα βραβεία παρέδωσαν στους εκπροσώπους των τιμωμένων ναυτιλιακών εταιριών οι Captain J.T. Doberty της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και James

Williams της Αμερικανικής Πρεσβείας στην Αθήνα, ενώ την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο Υπουργός Ε.Ν. κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας και ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γιάν. Γκούμας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τρεις ναυτιλιακές εταιρίες «Ερμής», «Γλαύκη» και «Κυκλάδες» που ανήκουν στον Όμιλο Αλαφούζου τιμήθηκαν με 17 βραβεία AMVER.

Προαγωγές στο Λιμενικό Σώμα

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνή-

σης προήχθησαν στο βαθμό του Πλοίαρχου Λιμενικού Σώματος οι αντιπλοίαρχοι Μ. Μαλέρμπας, Α. Σινιώτης, Σπ. Ίωνας και Μ. Μηνάτσος.

Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου Α.Σ. οι πλωτάρχες Γ. Μητρόπουλος, Χ. Δελημιχάλης, Α. Κλετώσης και Π. Αγγελόπουλος.

Στο βαθμό του πλωτάρχη Α.Σ. οι υποπλοίαρχοι: Γ. Σταματιάδης, Α. Χρόνης, Γ. Περάκης και Α. Μαργέτης και

Τέλος στο βαθμό του υποπλοίαρχου Α.Σ. οι ανθυποπλοίαρχοι: Ι. Φωτόπουλος, Α. Αθανασόπουλος, Α. Σπίνουλας και Χ. Μπακιρτζογλου.

Εκδήλωση του Bureau Veritas

Με την ευκαιρία της ετήσιας συνέλευσης της Ελληνικής Επιτροπής του Bureau Veritas στην Αθήνα, ο πρόεδρος του Γαλλικού Νηογνώμονα κ. Augues Laurin, ο διευθύνων σύμβουλος κ. Pierre De Livois και ο διευθυντής για την Ελλάδα κ. Pierre Peynaud, παρέθεσαν δεξίωση στο Ιντερκοντινένταλ της Αθήνας στις 30 Απριλίου.

Στην εκδήλωση παρευρέθησαν αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές και πολλά στελέχη ναυτιλιακών εταιριών που έχουν πλοία ταξινομημένα στο Bureau Veritas.

Το συνέδριο υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας

Την περασμένη Τετάρτη και Πέμπτη πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα τελετών του YEN το συνέδριο της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Εμπορικής Ναυτιλίας, δηλαδή των πολιτικών υπαλλήλων του YEN και των εξαρτημένων οργανισμών.

Τα νέα γραφεία και τηλέφωνα του κ. Ζαφέτ

Από το γραφείο του Συμβούλου Δημοσιότητας και Επιχειρήσεων κ. Ιακώβου Σ. Ζαφέτ, ανακοινώθηκαν τα νέα τηλέφωνα της εταιρίας του που είναι: 64 51 952 - 53 και το φάξ: 64 60 389. Η διεύθυνσις της νέας εταιρίας Ιακώβος Σ. Ζαφέτ & Σια είναι Παναγή Κυ-

BERY

SHIPBROKERS

MARITIME INC.

CHARTERING • SALE AND PURCHASE

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE

TEL.: 4292300 - 6 - FAX: 4292097

TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

ριακού 42, Αθήνα 115 21, και κάθε αλληλογραφία πρέπει να στέλνεται σ' αυτήν.

Η Λέσχη ανοικτή μέχρι της 9:00 το βράδυ

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης ανακοίνωσε ότι στην προσπάθεια του να βελτιώσει περισσότερο την εξυπηρέτηση των Μελών, η λειτουργία του BAR από την Δευτέρα 26 Απριλίου, και για όλες τις εργάσιμες μέρες, παρατείνεται μέχρι τις 9 το βράδυ.

Επιπλέον, θα υπάρξει Happy Hour από 6 μέχρι 7.30 μ.μ. όπου όλα τα ποτά θα προσφέρονται στα Μέλη και τους φίλους τους στην μισή τιμή.

U.S. Oil Pollution Act '90

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε ότι ευρίσκεται στην διάθεση των μελών της στα γραφεία της ΕΕΕ αναφορά εξελίξεων των νομοθεσιών για το U.S. Oil Pollution Act 90 των Πολιτειών των ΗΠΑ Alaska, California, Connecticut, Hawaii, Illinois, Minnesota, New Hampshire, New York, Oregon, Texas, Virginia, Washington και Wisconsin.

Οι ώρες λειτουργίας των υπηρεσιών της Ε.Ε.Ε.

Από την 1 Ιουνίου οι υπηρεσίες της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών θα εργάζονται από 09.00 έως 16.30 καθημερινά από Δευτέρας μέχρι και της Παρασκευής.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΟΔΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ»
«ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥΣ»
Του πλοίαρχου ΣΤ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗ

Ιδιαίτερα χρήσιμα σε όλα τα νέα στελέχη τα δύο βιβλία με τους ανωτέρω τίτλους του πεπειραμένου πλοίαρχου κ. Στύλ. Γ. Κουλουμπή που εκδόθηκαν από τον εξειδικευμένο στις εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων εκδοτικό οίκο Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, χρήσιμα σε όλα τα στελέχη του πλοίου και όχι μόνον στους αξιωματικούς της γέφυρας.

Όπως αναφέρει προλογικά ο συγγραφέας, με τα βιβλία του αυτά προσπάθησε να βοηθήσει — και τα καταφέρνει περίφημα — τους αξιωματικούς του εμπορικού μας ναυτικού στις σχέσεις τους με όσους ενδιαφέρονται για το πλοίο, το φορτίο και τη μεταφορά του.

Το πρώτο από τα δύο βιβλία, ο «Οδηγός ναυτιλιακών γνώσεων πλοίαρχου», καλύπτει με απόλυτη πληρότητα όσα αφορούν τα καθήκοντα και την καθημέ-

ρινή εργασία των αξιωματικών της γέφυρας και του πληρώματος καταστρώματος αλλά ταυτόχρονα και όλα τα αντικείμενα με τα οποία θα απασχοληθεί ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του — ο συγγραφέας δίνει έμφαση και στα ζητήματα της αλληλογραφίας του πλοίαρχου για την υποστήριξη των συμφερόντων του πλοίου και παραθέτει δείγματα επιστολών για κάθε περίπτωση που είναι δυνατόν να αντιμετωπίσει ο πλοίαρχος και συμπληρώνει το βιβλίο του με αγγλοελληνικό λεξικό των ναυτιλιακών όρων που χρησιμοποιούνται σε κάθε κεφάλαιο, γι' αυτό είναι χρήσιμο για όλα τα στελέχη του πλοίου και όχι μόνον της γέφυρας.

Εξ ίσου ενδιαφέρον είναι και το δεύτερο βιβλίο του κ. Κουλουμπή με τον τίτλο «Στοιχεία για τις ναυλώσεις και τα έγγραφά τους», το οποίο καλύπτει επίσης όλα τα θέματα που σχετίζονται με το συγκεκριμένο αντικείμενο. Το βιβλίο χωρίζεται σε οκτώ κεφάλαια (ναύλωση ταξιδίου, συνεχόμενα ταξίδια, χρονοναυλοσύμφωνα, bareboat charterparty κλπ.

Γενικώς, πρόκειται για δύο χρησιμότερες σε όλους τους νέους αξιωματικούς εκδόσεις, που πρέπει επίσης να

βρίσκονται και στις βιβλιοθήκες των πλοίων για να μπορούν να εντυφούν σ' αυτά εκείνοι που έχουν ενδιαφέροντα.

Δ.Χ.Τ.

«SWISSAIR GAZETTE»

Με εκτενή αφιερώματα στις πόλεις του Σικάγου και του Κιέβου, τις παραδόσεις και την ιστορία τους αλλά και τις ιδιαιτερότητες των ανθρώπων που τις κατοικούν είναι τα δύο τελευταία τεύχη της μηνιαίας έκδοσης της Ελβετικής αεροπορικής εταιρίας. Ακόμα περιλαμβάνονται οι πολύ χρήσιμοι χάρτες καθώς και πληροφορίες αναγκαίες για τους ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη της Swissair.

CITIBANK NEWS

Στο τεύχος Μαρτίου της καλαισθητής διμηνιαίας έκδοσης που εκδίδει η Citicorp /Citibank για το προσωπικό της στην Ελλάδα περιλαμβάνονται ενδιαφέροντα άρθρα για την ελληνική ναυτιλία, για την διολίσθηση της δραχμής, τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες στην

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48

Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά καθώς και πληροφορίες για τα νέα τραπεζικά προϊόντα και υπηρεσίες που προσφέρει η Citibank.

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Αφιερωμένο στην 172η επέτειο της Εθνικής Παλιγγενεσίας είναι το τεύχος του δημοσιογραφικού οργάνου της Ενώσεως Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ. που κυκλοφόρησε τον Απρίλιο. Μεταξύ των περιεχομένων περιλαμβάνονται επίσης άρθρα για την διοικητική οργάνωση της Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τα χρόνια του Όθωνος, χρονογραφήματα και μελέτες καθώς και ειδήσεις από τη δράση της Ένωσης.

ΠΕΝΘΗ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗ Π. ΛΑΙΜΟΥ

Ξεπαρκάρισε από το πλοίο της ζωής στα 82 του χρόνια και μπαρκάρισε στο πλοίο της αιωνιότητας. Ο καπετάν Γιάννης Π. Λαίμος, ο Παπαφιλλήρης από την Αιγνούσα.

Ενας καπετάνιος που τίμησε την πλοιαρχική ιδιότητα με το κύρος της προσωπικότητάς του. Σοβαρός, αξιοπρεπής, έντιμος χαρακτήρας, συνεπής και αφοσιωμένος στο καθήκον του ως Κυβερνήτης του πλοίου με όλη τη σημασία της λέξεως και πάνω απ' όλα αν-

θρωςος.

Απεφοίτησε από την Ανωτάτη Εμπορική Σχολή και απεφάσισε να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην ανερχόμενη ναυτιλία της πατρίδας του Αιγνούσας.

Το ήθος του και η μόρφωσή του τον ξεχώριζαν από την πλειάδα των πλοιάρχων. Το κύρος του και η επιβλητική του παρουσία δημιουργούσαν ένα κλίμα ασφαλείας στο καράβι που κυβερνούσε, μ' ένα τρόπο σεβασμού από το πλήρωμά του αλλά και εκτιμήσεως από τους πλοιοκίητες του. Ήταν ο κυβερνήτης του πλοίου κυριολεκτικά και το ένοιωθαν αξιωματικοί, μηχανικοί, ναύτες, πράκτορες και τα ναυτιλιακά γραφεία.

Δόκιμος ατένισα την προσωπικότητάς του καπετάν Γιάννη στο M/V «Μπάρμπα Χρήστος» της G. Lemos Bros Co. Ένα ντζελοκίνητο γιαπωνέζικο σκαρί που μετέφερε κάρβουνο από το Norfolk - New Port News στο Ρότερνταμ και Αμβέρσα. Ένα όμορφο καράβι μ' ένα λεβέντη καπετάνιο που ο Ατλαντικός τον καμάρωνε. Γιατί κι η θάλασσα καμαρώνει τους άξιους ναυτικούς της.

Τελευταία υπηρέτησε ως αρχιπλοίαρχος στην Orient Mid East του Αιγνουσιώτη Μάρκου Λύρα αλλά το ράγισμα της καρδιάς του τον υποχρέωσε να αποχωρήσει αθόρυβα ενωρίς και στερήθηκε η ναυτιλία την αξιόλογη πείρα του

και τις πολύτιμες υπηρεσίες του.

Ήταν ο καπετάνιος που δίδασκε όχι μόνον με τις γνώσεις του αλλά και με την αξιοπρεπή στάση και συμπεριφορά του. Η παρουσία του ακτινοβολούσε την αξιοσύνη του πλοιάρχου και στα γραφεία δεν ήταν ο υπάλληλος αλλά ο καπετάνιος, αυτός που κυβερνούσε το καράβι και δρομολογούσε τα κύματα και τους ανθρώπους.

Τέτοιοι καπετάνιοι ανέβασαν ποιοτικά την Εμπορική μας Ναυτιλία στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Και δυστυχώς σπανίζουν σήμερα, μάλλον δεν επιβιώνουν στο νοσηρό κλίμα της εποχής μας.

Η καπετάνισσα, η αξιοσέβαστη Μαρίτσα, είναι μια άξια Αιγνουσιώτινα στο πλευρό του Καπετάν Γιάννη, από τα θαλασσίνα ταξίδια μέχρι το τελευταίο αποχαιρετισμό στο Κοιμητήριο του Χαλανδρίου.

Ο πονεμένος γιός του, συγγενείς και Αιγνουσιώτες, καπετάνιοι και ναυτικοί, φίλοι από ναυτιλιακά γραφεία αποχαιρέτισαν του άξιο καπετάνιο στο τελευταίο μπάρκο του.

Καλό σου ταξίδι, καπετάν Γιάννη, στη θάλασσα της αιωνιότητας και ας είναι ελαφρό το αττικό χώμα που σε σκεπάζει. ΑΙΩΝΙΑ ΣΟΥ Η ΜΝΗΜΗ αξέχαστε καπετάνιε.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΪΣ ΚΡΕΣΤ	Κυπριακή	8.423	1975	Επιθεωρήθηκε στο Σ. Ναζαίρ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 10/4 και εισροής καυσίμου στο κύτος που υπέστη στις 14/4. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	Κυπριακή	12.290	1975	Κατά τον απόπλου από την Καέν, στις 1/4, προσέκρουσε σε γέφυρα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Χάβρη.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (πρ. «Meritt»)	Μάλτας	2.046	1967	Προσάραξε στα Δαρδανέλλια, στις 16/4 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων την επομένη.
ΚΟΝΔΩΡ	Κυπριακή	9.573	1983	Κατά το ταξίδι Περού για Ιαπωνία ανέφερε βλάβη στη μηχανή σε θέση 36.50 B., 148.42 A και ζήτησε τη συνδρομή σωστικών μέσων. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΡΟΓΙΑΛ ΣΤΑΡ II	Ελληνική	955	1958	Προσάραξε στο Βόσπορο στις 12/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΕΡΓΙΝΑ	Ελληνική	37.288	1981	Επιθεωρήθηκε στο Κόρπους Κρίστι συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Παναμά, στις 16/4.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ	Παναμαϊκή Κυπριακή	2.219 1991	1973 1971	Προσάραξε στο Πόρτ Εσκουϊβελ στις 26/4. Κατά τον απόπλου από το Βάρρι, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Θεοσκέπαστη Σ.» και κατέπλευσε στο Αμπιτζάν για επισκευές.

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and **IMPORTANT**

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: **ERMIONI SHIPPING CO. S.A.**
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627 8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ολες οι ενδείξεις οδηγούν στο μάλλον ασφαλές συμπέρασμα ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου θα διατηρήσει το σημερινό σφρίγος της τουλάχιστον μέχρι και τον προσεχή Ιούνιο, χωρίς να αποκλείεται και περαιτέρω άνοδος των ναύλων σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων. Βασική διαπίστωση είναι ότι η σημερινή κατανομή του τοννάζ εμφανίζει μία συμμετρία μεταξύ Δύσης και Ανατολής, έτσι ώστε λογικά να αναμένεται ισορροπημένη προσφορά πλοίων στις βασικές περιοχές φορτώσεων.

Παρατηρητές της αγοράς σημειώνουν ότι κάποια μικτή πτώση της ζήτησης μπάλκερς μεγέθους handy size στον Ατλαντικό πρέπει να θεωρηθεί παροδική, καθώς υπάρχουν τα φορτία σιτηρών της Κοινοπολιτείας που πρέπει να μεταφερθούν εντός του διμήνου Μαΐου - Ιουνίου με προορισμό λιμάνια της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας.

Ακόμη οι καθυστερήσεις έως και μία εβδομάδα που παρατηρούνται στις εκφορτώσεις στα λιμάνια της Κίνας συμβάλλουν σιωπηρά στην αποδοτική απασχόληση πλοίων μικρού έως μεσαίου μεγέθους, ενώ υπάρχει αμείωτο ενδιαφέρον για άμεση μεταφορά φορτίων από τις αγορές της Νότιας Αμερικής με ποικιλία προορισμών στην Άπω Ανατολή και στην Ανατολ. Μεσόγειο.

Στο μέγεθος πάναμαξ αρκετοί ναυλωτές αποδέχθηκαν ήδη κάποιες αυξήσεις στις κλασσικές διαδρομές από τον Κόλπο ΗΠΑ προ Ιαπωνία και το Κόντινεντ, με την πρώτη περί τα δολ. 26,20 ανά τόννο, ενώ στην δεύτερη φορτίο 74.000 τον. από τον Μισισισιπί πλήρωσε δολ. 985.000.

Αυξημένο ναυλωτικό ενδιαφέρον παρατηρήσαμε και στα μεγαλύτερα μπάλκερς (capesize), όπου ένας ικανοποιητικός αριθμός πλοίων απασχολήθηκε σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό και με προορισμό την Ευρώπη με φορτία σιδηρομεταλλεύματος.

Ακολουθούν ορισμένες χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

Σιτηρά:

— 32.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 19, 9 ημέρες, Μαΐου 15-28.

— 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτιοανατολική Αφρική, δολ. 40,00,

ελευθ. φόρτωση / 1.500 τον. τέλη Απριλίου.

— 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καζαμπλάνκα, δολ. 18,95, 5 ημέρες / 4.000 τον. Απριλίου 25-30.

— 25.500 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 20,00, 10 ημέρες, τέλη Απριλίου.

— 20.000 τον. Σαιντ Λόρενς για Βενεζουέλα, δολ. 21,50, 5.000/1.000, Απριλίου 25-30.

— 18.100 τον. Τζέντα για Ασάμπ, δολ. 19,75, 3.000/ 1.200 τον., Απριλίου 27 - Μαΐου 1.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 150.000 τον. Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 6,05, 7 ημέρες, Μαΐου 10-25.

— 150.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊ για Ιαπωνία, δολ. 7,20, φόρτωση κλίμακας/ 35.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

— 125.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊ για Κεμπέκ, δολ. 6,60, 40.000/ 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐο.

— 120.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 4,75, φόρτωση κλίμακας/ 30.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

— 110.000 τον. Τουμπαράο για Καοσιούγκ, δολ. 9,20, 40.000/ 38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

— 100.000 τον. Νάρβικ για Αμβέρσα, δολ. 3,975, 5 ημέρες, Απριλίου 24 - Μαΐου 10.

— 80.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Τάραντο, δολ. 7,10, 5 ημέρες, Μαΐο.

Γαιάνθρακες:

— 110.000 τον. Νόρφολκ για Αμβέρσα, δολ. 5,85, 6 ημέρες Μαΐου 15-30.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Αμβέρσα, δολ. 6,15, 6 ημέρες, Μαΐο.

— 40.000 τον. Νιού Σάουθ Γουέιλς 40.000 τον. Ανατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 17,50, 17.500 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8-30.

Λιπάσματα:

— 20.000 τον. Λείγκουν για Σαγκάη, δολ. 15,00, φόρτωση κλίμακας / 6.000 εκφόρτωση, άμεση.

— 15.000 τον. Σουάϊμπα για Δυτ.

ακτή Ινδίας, δολ. 17,50, 4.500/ 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 24-26.

— 11.000 τον. Βέντσπλις για Βερακρούζ, δολ. 22,00, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Απρίλιο.

Σίδηρα:

— 36.000 τον. Μπαντάρ Αμπάς για Σαγκάη, δολ. 1.000.000 κατ' αποκοπή, 28 ημέρες, Μαΐου 1-10.

Ζάχαρη:

— 12.000 τον. σε σάκκους Αμβούργο για Ρίγα, δολ. 23,00, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 23-30.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αμείωτο το ενδιαφέρον των ναυλωτών να δεσμεύουν πλοία σε χρονοναύλωση μικρής ή μεγάλης περιόδου ώστε να αποφύγουν την ανοδική εξέλιξη των ναύλων που παρατηρήθηκε κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου.

Τα πάναμαξ από τον Ατλαντικό για επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή κυμάνθηκαν άνω των δολ. 15.000 την ημέρα, ενώ τα κυκλικά ταξίδια συνομολογήθηκαν περί τα δολ. 11.000 την ημέρα.

Τα handy max συνέχισαν να επιτυγχάνουν υψηλότερα επίπεδα, άνω των δολ. 17.000 για επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή, ενώ τα handy size ακολουθούσαν με ισχυρή ζήτηση για τον ίδιο προορισμό περί τα δολ. 14-15.000 την ημέρα. Αισθητή βελτίωση κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο παρουσίασαν και τα capesize μπάλκερς μετά ημερήσια μισθώματα τους στον Ειρηνικό να ξεπερνούν τα δολ. 15.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άνοδος του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στην περιοχή του Περσικού Κόλπου οδήγησε σταδιακά στην ανέλιξη της αγοράς των VLCC's περί τα WS 45 για Δυτικούς προορισμούς και περί τα WS 46 για την Άπω Ανατολή.

Παρατηρητές της αγοράς απέδωσαν την αύξηση των ναυλώσεων υπερδεξαμενοπλοίων στην μείωση της τιμής του πετρελαίου, χωρίς όμως η μείωση να ήταν ικανή να βελτιώσει τα έσοδα των δεξαμενοπλοίων και στις άλλες αγορές. Τα Σουεζμαξ από τη Δυτική Αφρική είδαν τους ναύλους να πέφτουν στα απογοητευτικά επί-

πεδα των WS 60-65, ενώ η απουσία μεγάλου αριθμού φορτίων στην Μεσόγειο είχε σαν αποτέλεσμα τη διατήρηση των ναύλων περί τα WS 97 για τα φορτία μεγέθους 80.000 τόνων.

Κάπως, καλύτερη εικόνα παρουσίασαν τα πλοία τύπου 'Αφραμαξ με φορτία προς τις ΗΠΑ, ενώ η αγορά της Καραϊβικής με μικρή δραστηριότητα διαμόρφωσε επίπεδο περί τα WS 130 για τα παρόμοιου μεγέθους φορτία προς την Ακτή του Ατλαντικού.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 315.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ερυθρά Θάλασσα, WS 41.
- 265.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Γαλλία, WS 45.
- 250.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 46.
- 250.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 50.
- 130.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Χάλιφαξ, WS 72,5.
- 126.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 60.
- 79.000 τόν. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 127,5.
- 75.000 τόν. Αλγερία για Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 97,5.

του 1981, παράδοση Βαλτική, επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 14.500 την ημέρα.

MONTEPE'Ι: 78.075 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ: 64.754 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Αυστραλίας, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ: 61.177 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Απω Ανατολή, δύο κυκλικά ταξίδια Ινδονησίας, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ηνωμ. Βασίλειο, ταξίδι μέσω Ανατολικής ακτής Νοτίου Αμερικής, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ: 62.703 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: 69.351 τόν. d.w. του 1989, παράδοση 'Ωγκινς, επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΚΑΤΙΑ Β.: 50.550 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Πασσέρο άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πασσέρο δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΠΟΣ: 24.750 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Πειραιά Απριλίου 10-24, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Πόρτ Κέλαγκ, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 35.501 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σαγκάη τέλη Μαρτίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.039 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μεσόγειο άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ: 38.931 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μαρόκο μέσα Απριλίου, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 14.100 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Εκουαντόρ άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.730 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μουσκάτ Απριλίου 6-10, ταξίδι μέ-

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΣΑΝ ΤΖΩΝ: Μισισισιπί 14.700 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο και Μαρακάμπο, δολ. 21,50 φίο, 4 ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 27-Μαΐου 5.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Σεπετίμπα Μπαϊν 125.000 τόν. Κερπέκ, δολ. 6,60, φίο, 40.000 / 15.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐο.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Σαλντάνχα Μπαϊν 150.000 τόν. Ιαπωνία, δολ. 7,20 φίο, φόρτωση κλίμακας / 35.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: Ρίο Γκράντε, 20.000 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο και Μαρακάμπο δολ. 30,00 φίο, 3.000/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΕΛΛΗ: Λα Παλλίς, 75.000 τόν. κριθής Τζέντα, δολ. 15,50 φίο, 7.000/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1.

ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ: Πόντα ντα Μαδέϊρα 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 8,25 φίο, φόρτωση κλίμακας / 30.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 5-20.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 65.000 τόν. γαιάνθρακες Μπιλμπάο, δολ. 10,000 φίο, φόρτωση κλίμακας / 7.000 τόν. εκφόρτωση, Απριλίου 15-30.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Μαρακάμπο 80.000 τόν. γαιάνθρακες Αμβέρσα και Αμβούργο, δολ. 9,50 φίο 20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα Απριλίου 25- Μαΐου 10.

ΑΙΗΤΖΑΞ: Σαλντάνχα Μπαϊν 130.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 7,25 φίο, 6 ημέρες, Απριλίου 15-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,00 φίο, 11 ημέρες, Απριλίου 12-26.

ΑΜΙΛΛΑ: Βραζιλία 20.000 τόν. δημητριακά Σετέ, δολ. 22,90 φίο, 7 ημέρες, Μαρτίου 25 — Απριλίου 2.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΧΕΒΥ ΜΕΤΑΛ: 54.981 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ/ Πασσέρο, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 67.800 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ μέσα Απριλίου, δύο / τρία συνεχή κυκλικά ταξίδια, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΛΕΩΝ: 145.015 τόν. d.w., παράδοση Γιβραλτάρ, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΠΡΩΤΑΤΑΓΟΡΑΣ: 33.653 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Τάμπα, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.282 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Νέας Ζηλανδίας, επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: 29.466 τόν. d.w.

GELVERI S.A.

GEMİ ACENTELİĞİ VE KİRALAMA, ULUSLARARASI NAKLİYAT
SHIPPING AND CHARTERING AGENTS, INTERNATIONAL TRANSPORT

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

**AT ISTANBUL AND
ALL TURKISH PORTS**

**SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS
ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT**

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577

FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR

CABLES : GELVESHIP ISTANBUL

σω Ινδίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 265.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα WS 47,5, οψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 45, Μαΐου 15.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 75.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 170, Απριλίου 30.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Σαλλόμ Βόε 134.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 64, Μαΐου 6.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μαύρη Θάλασσα 60.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 105, Απριλίου 27.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περσικό Κόλπο 400.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 37, Απριλίου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 38.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 37, Απριλίου 27.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Ρας Ταβούρα, 255.000 τον., Κόντινεντ, WS 42,5, Απριλίου 30.

ΣΕΪΛΟΡ: Περσικό Κόλπο, 230.000 τον. Κίνα, WS 45, οψιόν Σιγκαπούρη, WS 50, Απριλίου 27.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερρίρ, 135.000 τον. Αυγούστα, WS 85, Απριλίου 26.

ΜΙΧΑΗΛ: Καμπίντα και Μουάντα, 125.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, Μαΐου 2.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Τρινιντάντ, 50.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 150, Απριλίου 21.

ΙΓΚΛΕ: Καραϊβική, 50.000 τον. Τζαμάικα, κατ' αποκοπή δολ. 250.000, Απριλίου 19.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Μπαχάμας, 35.000 τον., Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 185, Απριλίου 16.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Μπετζάια, 76.000 τον., Λαβέρα, WS 100, Απριλίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Δυτική Αφρική, 130.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, Απριλίου 22.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Φλόττα Τέρμιναλ, 70.000 τον., Μπιλμπάο, WS 120, Απριλίου 21.

ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Γιανμπού, 80.000 τον. Αυγούστα, WS 107,5, Απριλίου 22.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Λά Σαλίνα, 72.000 τον., Χιούστον, WS 135,6, Απριλίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Λιβύη, 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 90, Απριλίου 21.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Σάλλαομ Βόε, 265.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 55, Απριλίου 10.

ΝΙΚΗ: Κουά Ιμπόε, 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 82,5, Απριλίου 19.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα, 50.000 τον. καθαρά, Σαμπίκ Μπαίη κατ' αποκοπή δολ. 1.1 εκατ. Απριλίου 16.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Σκίκντα, 25.000 τον. καθαρά, Τής, WS 175, Απριλίου 22.

ΠΑΡΙΣ: Περσικό Κόλπο, 35.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 37,5, Απριλίου 26.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο, 250.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 42,5, Απριλίου 23.

ΦΙΝΕΣ Λ.: Καραϊβική, 35.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, Απριλίου 22.

ΑΝΑΞ: Περσικό Κόλπο, 260.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 49,25, Μαΐου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική, 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Απριλίου 28.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Καραϊβική, 59.000 τον., Κόλπο ΠΑ, WS 136,5, Απριλίου 23.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική, 38.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 207,5, Απριλίου 27.

ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ: Κολέ, 120.00 τον. Ισπανία, WS 75, Μαΐου 1.

ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.: Περσικό Κόλπο, 30.000 τον. καθαρά Ινδία WS 144, Απρι-

λίου 24.

ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σιγκαπούρη, 38.000 τον. — 45.000 τον. καθαρό, Χόγκ Κόγκ, κατ' αποκοπή δολ. 160.000, Απριλίου 28.

ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ: Σιντί Κερρίρ, 83.000 τον., Σαβόννα, WS 105, Απριλίου 26.

ΝΗΝΕΜΙΑ: Σιντί Κερρίρ, 120.000 τον. Ιταλία, WS 72,5, Απριλίου 29.

ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ: Παλάνκα, 130.000 τον. Αρούμπα, WS 74, Μαΐου 6.

ΜΟΝΤΕΓΚΟ: Ελλάδα, 85.000 τον. Σρίρακα, κατ' αποκοπή δολ. 1.12 εκατ., Απριλίου 30.

ΣΑΧΑΡΑ: Κάργκ Άϊλαντ 300.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 41, Απριλίου 18.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερρίρ 134.000 τον. Αυγούστα, WS 92,5, Απριλίου 21.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 64.584 τον. d.w. του 1982, παράδοση Άπω Ανατολή περίοδο 3-5 μήνες επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 64.848 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πόρτ Κέμπλα 1-5 Μαΐου περίοδο 2-4 μήνες, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 175.000.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: 76.936 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μεσόγειο για 12 μήνες, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: 61.632 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βαρκελώνη, περίοδο 5-7 μήνες, με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΛΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.472 τον. d.w. 1 του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη Μαΐου 1-5, περίοδο 90-150 ημερών με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή δολ. 9.000 την ημέρα.

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

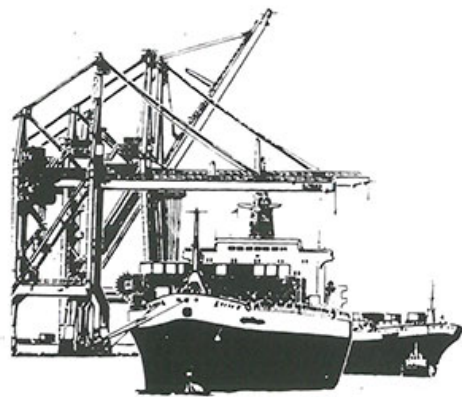
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ

24ΩΡΟ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.



NAFTIKA CHRONIKA

INTERTANKO holds annual meeting in Hong Kong

At its 22nd AGM held in Hong Kong on the 21st April 1993, INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) elected Andreas K.L. Ugland, Norway, as Chairman for a second term. Mr. Francis Vallat, France, was elected new Vice - Chairman, Mr. C.C. Tung, Hong Kong and Mr. P. Embiricos, Greece, were re-elected Vice-Chairmen. Hans Laurin, Sweden, Stathis Kulukundis, Greece, N. Takamiya, Japan, were elected new members of the Executive Committee. More than 200 delegates from 26 countries attended the meeting.

The Council approved nine applications from tanker owners in Argentina, Cyprus, Greece, Norway, Singapore and Switzerland as new members of INTERTANKO. These companies' fleet represents close to 2 million dwt. Furthermore, sixteen applications from various companies engaged in the tanker and oil industry were approved as Associate Members. The latter include National Shipping Companies, International Shipbrokers, Port Agencies and one Trade Association. The Council also approved an application from European Coastal and Chemical Tanker Owners Organization (ECCTO) as a new Associate Member of INTERTANKO.

The Annual General Meeting decided to make the Association's aims quite clear by adding the following words to the Articles of Association: «to promote a free and competitive tanker market, to work for safety at sea and the protection of the marine environment».

The Association's Headquarters will continue to be in Oslo. The AGM did not consider that a merger with any other Association would be cost effective.

New membership requirements were considered. The Council noted with satisfaction the progress the International Association of Classification Societies (IACS) to audit its membership and it was decided that applicants for membership in the future should identify the class with which its fleet was registered. Membership will be confined to fleets registered in classification societies that are full members of IACS.

The Annual General Meeting encouraged governments to ratify and efficiently implement agreements reached in the International Maritime Organisation, IMO. In particular, it was agreed that urgent ratification of the 1992 Protocols was required so that h-

igher amounts would be available to compensate victims of oil pollution damage.

The AGM was happy with the progress made with regard to encouraging further implementation of the IMO's Resolution, which recommends exemption of Segregated Ballast Tank (SBT) spaces for calculation of port dues and charges. The same principles should also apply to Canal dues and P & I premium.

The delegates agreed that wider implementation of this particular IMO Resolution should remain high on INTERTANKO's list of priorities. The present discrimination and penalization of SBT tankers and double hull tankers in many ports was considered disgraceful and clearly contrary to the declared environmental policies of many governments.

IMO examining the QA auditing system

The International Maritime Organisation (IMO) is to participate in the quality assurance audit system being undertaken by the major classification societies.

The International Association of Classification Societies is pleased to announce that the Secretary General of the International Maritime Organisation has appointed Mr. Gordon Thompson as Consultant / Observer to examine and appraise the overall IACS auditing system and procedures.

The IACS Quality System Certification Scheme has recently become a mandatory requirement for the eleven worldwide IACS Members. It is based on the International Standard for Quality Management Systems ISO 9001:1987.

Top names at Nor-Shipping conference

An array of top professionals involved with the maritime industry has been assembled to address this year's Nor-Shipping conference on the theme of shipping requirements to meet a new world order.

Leading international figures scheduled to address this meeting, which runs from 9-11 June in Oslo, include Fearnere research head Jarle Hammer, Dr Frank Chao of Intercargo, Clarence Dybeck, chairman of Stockholm Chartering, and Guy Morel, vice president of V. Ships.



Flexible mounting of diesel engines in ships significantly reduces structure borne sound transmission. The MS «Crown Jewel», has a capacity for 820 passengers and is operated by Crown Cruise Line of the U.S.A. and built by Union Naval de Levante of Spain, makes the best of this technique.

The four Wartsila Vasa 8R32 medium speed diesel engines, each with 3,280 kW output, drive two Balino CP propellers through Geislinger flexible couplings and Renk Tacke twin input single output reduction gears. The operation of the main engines is laid out for a speed range of 550 to 750 rpm, corresponding to a propeller speed range of 128 to 175 rpm.

The auxiliary power is supplied by two 6-cylinder and two 4-cylinder Wartsila Vasa 32 units with a total output of 7,400 kW.

The well proven arrangement of rubber sandwich mountings in Vee configuration were chosen for flexible mounting of the main engines.

Ian Davis from Daniel Steward & Co, Paul Reed, head of Pareto Management, Christian Wikborg from Wikborg (UK) and Tor Wergeland at the Norwegian School of Economics and Business Administration are also due to speak in one or other of the five sessions.

Edmund Welch, counsel to the committee on merchant marine & fisheries in the US House of Representatives, will provide an informed view of the Clinton administration's approach to the maritime industry.

Other top speakers include Intercargo vice chairman Spyros M. Polemis, Ian Gaunt of Sinclair Roche & Temperley, Barber International president Svein

Sorlie, Alan Gavin from Lloyd's Register, Terje Glorsen of the Norwegian Shipowners Association, Diderik Schnitler, shipbuilding head at the Kvaerner group and Henk Huibers from the Dutch transport ministry.

An impressive group of conference session chairmen include Jim Davis, chairman of the International Maritime Industries Forum, Otto Norland from Deutsche Schiffsbank, Ronald Bergman, head of Nordstrom & Thulin and Sten Bengtson, vice president at Det norske Veritas.

Increase membership at the Strike Club

The managers of the Strike Club report a successful renewal season with an increase in membership. This has been achieved despite the annual renewal taking place against a background of poor economic growth, with most of the world's industrialised economies either in recession, about to enter recession or predicting little growth.

The Strike Club, already the largest mutual insurer of its kind in the world, covers about 3,500 vessels under 70 different flags, representing an aggregate of 40 million gross registered tons.

The club (The Shipowners' Mutual Strike Insurance Association (Bermuda) Ltd.) covers the daily running costs on charter-hire of owners, charterers, rig and tug operators worldwide during delays caused by strikes, lockouts or restraint of labour.

The club closed its 1991/92 policy year for all three classes with only a 25% closing call on members in Class 1, nil in Classes 2 and 3, and no general increase was imposed for the current year.

John Laing retired from the board of directors of the Strike Club. This follows last year's transfer of ownership of the management company to the senior staff. Mr. Laing's contribution to the club, which he founded 26 years ago, was recognised by the directors at their recent meeting.

Hull Condition Monitoring

By early 1994 a PC-based hull condition monitoring scheme to assist in the inspection and maintenance of tankers and bulk carriers will be operational. The scheme is being developed by Lloyd's Register in consultation with several owners for existing single hull tankers, but it is being extended to double hull tankers and bulk carriers.

The condition of coatings and anodes can be monitored, together with general corrosion, pits, cracks

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

and other damage such as buckling and contact damage.

The scheme allows the results of class surveys and owner's inspections to be maintained in a database to which both the classification society and the owners have access on automatic reporting of survey data using visual representations of the ship's structure are features of the scheme.

Decline of tonnage in NIS

The volume of tonnage registered in the Norwegian International Register (NIS) has declined by 15 per cent during the last two years.

Mr. Rolf Sacter, Managing Director of the Norwegian Shipowner's Association attributes this decline partly to sales of a number of vessels for scrap or further trading to foreign owners, and partly to the fact that many Norwegian owners complain over the Government's delay in abolishing income taxes for the crew onboard vessels registered at NIS.

The Clean Seas international award

The Government of Malta has announced the establishment of an international award that will encourage the preservation of the marine environment. This International Award will be under the name of the Clean Seas International Award and will be awarded biennially during the Clean Seas Week which is held during the second week of November of odd numbered years. The first four of these awards will be bestowed during a Gala Dinner which is due to take place on the 9th of November 1993 under the patronage of the President of the Republic of Malta and in the presence of various international personalities related to the marine and the environment.

The International Committee will be made up of representatives from the United Nations Environmental Programme, the International Maritime Organisations, the Directorate General XI of the European Communities, the International Chamber of Shipping and other prestigious international organisations.

140 countries are members of IMO

The membership of the International Maritime Organization increased by three during March and now stands at 140.

The new Member States are Latvia, which accepted the IMO Convention on 1 March, Paraguay (15 March) and the Slovak Republic (24 March).

Selantic Evacuation System

At Cruise + Ferry in London 11 - 13 May Selantic Industrier A/S will be presenting their new design of SES - 3 Marine Evacuation System for cruise ships, passenger ferries and high speed passenger and cargo vessels. It will be possible to go through the chute during the exhibition.

The Selantic Evacuation System SES-3 insures sa-

fe evacuation for passengers of all ages. Based upon trials and tests with the youngest children evacuating in the arms of their parents, as well as elderly people up to the age of 86, this high capacity MES allows 350 persons to evacuate in a single chute, in accordance with the SOLAS requirements. To meet the new demands for high capacity MES for the new designs of high speed vessels, Selantic has developed a new SES-3 Twin Chute which evacuates 400 persons in well under 20 minutes.

The simplicity and the integrated automatic stabilizing system make the Selantic Evacuation System an excellent passage to sea level even in rough weather.

DIORYX MARITIME CORPORATION

INVITES APPLICATIONS SUPPLY DEPARTMENT MANAGER

- DUTIES WILL INCLUDE ORGANISING SUPPLY OF PROVISIONS, DECK AND ENGINE ROOM STORES, ETC., FOR A FLEET OF 10/15 VESSELS. MUST MAINTAIN CONTACTS WITH WORLDWIDE SUPPLIERS AND SOME TRAVELLING TO BE EXPECTED.
- THE SUCCESSFUL APPLICANT SHOULD HAVE A LONG EXPERIENCE IN THIS FIELD IN HIS MID 40'S WITH FLUENT KNOWLEDGE OF THE ENGLISH LANGUAGE.
- COMPUTER EXPERIENCE WILL ALSO BE PREFERRED.
- THE POSITION WILL ATTRACT A COMPETITIVE SALARY AND AN ASSISTANT WILL BE PROVIDED.

APPLY BY SENDING YOUR C.V. TO:

DIORYX MARITIME CORPORATION

8, KOUMPARI STREET
ATHENS 106 74
ATTENTION MR. G.D.P.

ALL APPLICATIONS WILL REMAIN STRICTLY
CONFIDENTIAL



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙ'ΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9136
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕΤΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΙΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	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'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633

προς Ιαπωνία 8/2
 € Γιοκοχάμα 12/2
 € Φουτζέιρα 10/2
 € Πενάγκ 25/1
 πρ. «Ocea»
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάνη 8/2
 μεσογειοικές μεταφορές
 € Βανκούβερ 24/1
 προς Μπαντάρ Αμπάς 12/2
 προς Χόγκ Κόγκ 20/1
 € Μαυρίκιο 13/2
 δ. Κων/πολη 15/2
 προς Αλγερία 14/2
 προς Κασσιούγκ 15/2
 προς Πειραιά 10/2
 προς Σχέσιον 14/2
 προς Ν. Αφρική 6/1
 μεσογειοικές μεταφορές
 προς Πακιστάν 16/1
 στη Κων/πολη 9/2
 α. Κωνσταντίνα 31/1
 αργεί Πειραιά
 προς Μεξικό 7/2
 προς Σ. Τζών 22/1
 προς Καρότσι 13/2
 επισκ. Βερακρούζ 7/1

α. Γιβραλτάρ 8/2
 προς Βέντισπις 5/2
 € Ντουάλα 26/1
 προς Καζαμπλάνκα 15/2
 € Γιοκοχάμα 12/2
 € Γένοβα 15/2
 προς Ταϊβάν 22/2
 € Γκόβε 2/2
 € Φουτζέιρα 7/2
 προς Ταυρία 7/2
 προς Τσαμπασίνα 5/2
 € Αμμούργα 18/2
 πρ. «Orsola B.»
 προς Υεμένη 3/2
 προς Αλγκεκίρας 13/2
 προς Σάλλομ Βόε 13/2
 € Πειραιά 9/7
 αργεί Πειραιά
 α. Νταμμά 5/1
 διάλυση Γκαντάνι
 α. Σιγκαπούρη 12/2
 α. Βανκούβερ 10/2
 προς Φρημάντλ 7/2
 α. Γκάλβεστον 4/2
 προς Λέγκχορν 11/2
 α. Νιούκαστλ 19/1
 προς Μαυρίκιο 13/2
 προς Μαυρίκιο 16/2
 προς Ντάρμπαν 13/2
 προς Καστέλλον 10/2
 προς Λαττάκια 31/1
 € Δουνκέρκη 18/2
 α. Ν. Ορλεάνη 13/2
 α. Γιβραλτάρ 30/1
 προς Σαγκάη 25/12
 προς Ευρώπη 10/2
 προς Γκλόγκ 5/2

α. Αναδία 6/2
 α. Γκάλβεστον 28/1
 επωλήθη αλλοδαπούς
 προς Παράναγους 9/2
 προς Ολλανδία 12/2
 προς Αίγυπτο 5/2
 προς ΗΠΑ 16/2
 προς Σιγκαπούρη 9/2
 προς Παλεμπάγκ 3/2
 προς Όκλαντ 7/2
 α. Νιούκαστλ 9/2
 προς Αμβέρσα 10/2
 προς Μπαγκκόκ 28/1
 προς Πολωνία 8/2
 € Κων/πολη 10/2
 προς Χαβρί 23/1
 € κακοκάρβα 11/2
 α. Καράτσι 10/2
 € Κασσιούγκ 30/1
 προς Αυστραλία 9/2
 προς Κασσιούγκ 6/2
 δ. Δαρδανέλλια 10/2
 € Αννόπολη 18/2
 προς Κέλη Κουβέρ 9/2
 € Ν. Ορλεάνη 15/2
 α. Ροστόκ 14/2
 προς Μπαγκκόκ 11/2
 προς Ντιλσκέσι 13/2
 προς Φιλιππίνες 4/2

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΦΗ	75	69222
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	85	34400
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	76	26275
ΑΝΔΡΟΣ	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΣ	86	27012
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΕΛ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

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

προς Λουάντα 15/2
 στην Οχάκα 20/2
 προς Μαρόκο 27/1
 € Σαλβανόρ 26/1
 € Ρίο Ιανέιρο 1/2
 προς Σιγκαπούρη 11/2
 € Σαν Φρατσίσκο 29/1
 α. Χιούστον 11/2
 προς Νιγηρία 8/1
 προς Κινοάρα 2/2
 € Κασσιούγκ 7/2
 προς Μπουσάν 26/1
 προς Ιαπωνία 31/1
 προς Χάργκ 25/1
 α. Σαν Νικόλας Μπαί 9/1
 προς Ουλσάν 2/2
 € Ν. Ορλεάνη 30/1
 α. Γκλάβεστον 3/2

προς Ντάρμπαν 15/2
 € Χιούστον 15/2
 € Ιντσόν 8/2
 προς Καμσαρ 10/2
 € Λουάντα 9/1
 € Αλεξανδρέττα 14/2
 α. Ν. Ορλεάνη 5/2
 € Πόρτ Μωχ. μίν Κασίμ 1/1
 προς Κολούμπια Ρίβερ 7/2
 € Ντουμπάι 115/2
 προς Ιταλία 13/2
 προς Σιράχα 9/1
 υπό ναυπήγηση
 προς Μπαλδο έρμιναλ 31/1
 προς Κακοκάρβα 4/2
 € Κοτονού 29/1
 α. Χόγκ Κόγκ 13/2
 α. Λούπ Τέρμιναλ 14/2
 € Πόρτ Κέμπλα 12/2
 προς Μπαντάρ Αμπάς 30/1
 προς Αφρική 9/2
 προς Πόντα Καρντόν 13/2
 δ. Σουέζ 16/2
 προς ΗΠΑ 27/1
 € Μαντράς 14/1

πρ. «Star Dragon»
 προς Σουέζ 18/1
 πρ. «Acce»
 προς Αμβέρσα 29/1
 προς Πόρτλαντ 8/2
 επωλήθη αλλοδαπούς
 προς Παναμά 30/1
 € Μπέρτα 10/2
 μεταφορές Ρεθύμνου
 προς Λός Άντζελες 6/2
 προς Ιαπωνία 13/2
 € Κασσιούγκ 8/2
 προς Κίνα 8/2
 προς Ταϊβάν 17/2
 € Τζεμπέλ Ντάν 20/2
 α. Βανκούβερ 30/1

προς Καστέλλον 4/2
 € Σάντος 8/2
 δ. Παναμά 1/2
 προς Λουάντα 21/1
 α. Άκαμπα 17/2
 € Πόρτο Βέσμε 13/2
 € Ν. Ορλεάνη 16/2
 επισκ. Ντουμπάι 12/2
 πρ. «Ocean Wizard»
 α. Φόρ 8/2
 προς Ταραγκόνα 12/2
 προς Πόρτ Κορτζέ 16/2

προς Ρας Τανούρα 29/12
 € Μάντρε ντε Νιέους 15/2
 προς Κόλο ΗΠΑ 5/2
 προς Χάι Πόιντ 9/2
 € Σάντος 11/2
 προς ΗΠΑ 3/2
 € Ν. Ορλεάνη 14/2
 αργεί Πειραιά
 προς Ρας Λανούφ 14/2
 προς Μπρίντζι 16/2
 προς Βεγκόζι 1/2
 προς Μήλο 16/1
 αργεί Πειραιά
 € Ν. Ορλεάνη 9/2

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Κουίνγκντ 3/2
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Αμβέρσα 20/2
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588	προς Κρήτη 21/1
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	49880	πρ. «Yuko Maru»
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Πειραιά 10/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Πειραιά 3/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Ηράκλειο 7/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	προς Πειραιά 31/2
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση Ελσάν
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Τσιμπότ 30/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	πρ. «Bernora»
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288	πρ. «Pinewell Spirit»
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μούγα 15/2
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	α. Τσιότσια 3/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	πρ. «Caledonia»
ΒΟΛΟΣ Ι	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	ε. Πειραιά 29/1
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Τζακάρτα 19/1
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Καρμπονέρα 15/2
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	προς Νακόντκα 6/11
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Σίντι Κερρί 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	α. Ρίο Γκράντε 9/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 13/2
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Λάρνακα 19/2

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Κόρπους Κρίστι 28/1
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Σαγκάη 31/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996	α. Φός 25/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Τέμα 26/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΤΡ	76	16014	ε. Ν. Ορλεάνη 10/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Χιούστον 14/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Πόρτο Καμπέλλο 31/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Ορλεάνη 4/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Βενεζουέλα 19/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	ε. Βερακρούζ 2/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ρίο Χάινα 15/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Σ. Τζών 16/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Σάντα Μάρτα 6/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Κίνα 15/12
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Μπουάλεν Μπαϊ 3/2
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Μπαγκόνκ 31/12
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	α. Αμβούργο 15/2
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΥΑΡΝΤ	74	14212	ε. Σιγκαπούρη 16/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	προς Παγκάλεν Μπουόν 9/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Σαντάντερ 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	α. Νταμπέρ 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Βιτόρια 16/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Ινδονησία 29/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Κίνα 28/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Κασσιούγκ 31/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Τολαγκνάρ 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Πόρτλαντ 18/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	15	19451	ε. Μπρίστολ 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Φριντλάντ 26/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Αυστραλία 22/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Χουάγκου 4/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Ρότερνταμ 18/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μπιλμπάο 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΧΕΣ 66/1	84	17199	προς Αλεξάνδρεια 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Ρότερνταμ 15/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Περσικό 9/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Χάργκ 6/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	προς Κινούρα 26/1
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	α. Καλέτα Πατίλως 7/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992	προς Ρίο 15/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Κάλντμπουργκ 14/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Χοντβίνα 7/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Φουτζέιρα 4/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φρήπορτ 7/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς ΗΠΑ 2/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Τραμάντ 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Γιβραλτάρ 5/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	προς Τζέντα 23/8
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	ε. Τσιταγκόνκ 26/1
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	προς Μπ. Αμπάς 20/12
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 13/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	προς Μπ. Χομνί 9/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Τζακάρτα 29/1

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασίρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Λάγος 12/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Κίριε 25/1
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	προς Σουραμπάγια 13/2
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Βαλπαράϊζο 4/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ	82	90747	προς Κεμπέκ 30/1
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς ΗΠΑ 7/2
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	πρ. «Κέο Εξπλόρερ»
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Κόλπο ΗΠΑ 8/1
ΕΛΕΝΗ	71	8630	α. Ντάρ ες Σαλάου 3/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Αγ. Θεόδωρο 16/2
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	επισκ. Πειραιά 4/2

ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	ε. Πειραιά 8/2
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	στη Ν. Ορλεάνη 25/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Φουτζέιρα 27/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263	α. Τζουάιμα Τέρμ. 14/2
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Εύξεινο Πόντο 11/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	ε. Μορμουγκάο 11/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 10/1
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Ταρτούξ 3/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Πειραιά 6/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	α. Μπιλμπάο 1/2
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	προς Κίνα 23/1
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Πειραιά 15/2
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Μανίλα 25/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Άαλμποργκ 16/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Οδησσό 8/2
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Κίνα 14/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Μπελέμ 1/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς ΗΠΑ 21/1
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374	στο Κάδιξ 28/1
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	πρ. «Diego»
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Μπαγκακούλα 172
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΝΙΟΡ	80	10342	ε. Νιούκαστλ 7/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Αφρική 14/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	ε. Μαδράς 30/1

ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	ε. Βοστώνη 11/2
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Άγκρα ντο Ρέιξ 11/2
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Χάιφα 17/2
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Κολόμπο 11/2
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Σιδνεϊ 16/2
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Κασσιούγκ 31/1
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γκούα 8/2
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Γένοβα 13/2
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Χάλιφαξ 14/2
ZINI	76	11348	προς Ντουάλα 6/2
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Σαλίνα Κρούξ 13/2
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Σρί Λάνκα 29/1
ΗΡΩ	76	17129	προς Σαντακάν 4/2
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Πόρτ Άρθουρ 11/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Άρζου 14/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Πόιντ Σέντραλ 1/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Μιλάκι 20/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Πόρτ Τάλμποτ 12/2
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Ολλανδία 7/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Σαν Πέντρο 13/1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Σιγκαπούρη 8/12
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Βανκούβερ 3/2
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	μεταφορές Περσικού
ΙΛΙΔΑ	73	121165	προς Κολομβία 24/1
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Ζουετίνα 13/2
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς ΗΠΑ 5/2
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646	προς Λάγος 10/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Τουρκία 14/1
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	ε. Μερσίση 3/2
ΙΟΣ	85	34400	προς Καρατάς 30/1
ΙΡΕΝΗΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693	ε. Πόρτ Κάιζερ 16/2
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	προς Ντάρμπαϊν 22/12
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	ε. Γιβραλτάρ 2/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	αργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Ιαπωνία 3/2

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Κίνα 8/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Μεντί 16/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Τερνεσούζεν 11/2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Σιγκαπούρη 16/2
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Πειραιά 20/1
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	προς Δ. Αφρική 14/2
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Άκαμα 17/2
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	ε. Μπαγκακούλα 13/2
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215	προς Λε Χάβρη 15/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Γκέιμς 11/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Κασσιούγκ 3/2
ΚΑΛΜΑ	81	19483	α. Πόρτ Άρθουρ 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	επισκ. Ντουμπάι 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Λούπ Τέρμιναλ 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Πειραιά 4/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Χιούστον 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Σάντος 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Λούπ Τέρμιναλ 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Κόλπο ΗΠΑ 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846	μετ. «Κάπταιν Βενιαμίν» (ε.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Ιντσόν 13/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161	προς Χάργκ 18/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Μπάρμπερς Πόιντ 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	α. Βανκούβερ 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Ρωσία 15/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Χάτινοχ 6/2
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Μπελαγκουάν 13/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	προς Γιβραλτάρ 2/2
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κιόλαγκ 17/2
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Βιτόρια 4/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς ΗΠΑ 31/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 12/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Ντάρμπαϊν 19/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές

ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	α. Τέξας Σίτυ 2/12
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900	α. Χόγκ Κόγκ 3/2
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Κουσίρο 25/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Καράτσι 18/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Τουρκία 13/2
ΚΕΑ	69	18431	ε. Παράναγους 23/1
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Λας Πάλμας 16/1

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	προς Καστέλλον 10/2
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	ε. Μπαχραϊν 31/1
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Μπ. Αμπάς 6/12
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Τζέντα 12/2
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	προς Χώρ Φακάν 28/1
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Βαρκελώνη 12/2
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Τακόμα 14/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ταρραγκόνα 15/2
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	αργεί Φουτζέιρα
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 13/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Όζελοσσούντ 14/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	ε. Ιντσόν 26/1
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Καράτσι 10/2
ΚΟΡΙΔΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Ρας Τανούρα 17/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	ε. Πειραιά 17/12
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Χάμπτον 5/2
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	προς Χάργκ 6/2
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	ε. Σιγκαπούρη 16/2
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς Βραζιλία 1/2
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Σιγκαπούρη 11/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Ρίο Ιανέιρο 16/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	προς Περσικό 23/1
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	δ. Γιβραλτάρ 17/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Γιβραλτάρ 6/2
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	πρ. «Conastoga»
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	προς Γιάννου 16/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βηρυτό 8/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Κωνσταντίν 15/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Τούαπας 7/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 15/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σάο Σεμπασιάν 29/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	18843	πρ. «Sequoia»
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 2/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	προς Περσικό 29/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολη 12/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Αυγούστα 5/2
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Χιούστον 4/2
ΚΡΙΟΣ	71	11101	μετ. «Chief A.» (μ.)
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	α. Ν. Υόρκη 14/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Καοσιούγκ 26/1
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	επισκ. Ντουμπάι 30/1
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Γιβραλτάρ 13/2
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 14/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Ν. Αφρική 6/2

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Σ. Αραβία 14/2
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Βενετία 17/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	επισκ. Μπρεμερχάβεν 12/1
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 15/2
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Βανκούβερ 12/2
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ν. Ορλεάνη 24/1
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	ε. Σεμαράγκ 26/1
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	στον Πειραιά 4/12
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	στον Πειραιά 4/12
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	στον Πειραιά 4/12
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Χάργκ 16/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Πειραιά 3/2
ΛΕΩΝ	73	70931	ε. Γιούροπορτ 3/2
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Τζακάρα 11/2
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Μπρισμπαϊν 10/2
ΛΗΤΩ	77	11264	ε. Ναγκόγια 12/2
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Βραζιλία 12/2
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Πειραιά 22/2
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505	προς Άσντοντ 11/2
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911	προς Βαλπαράϊζο 4/2
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασίρα
ΛΟΥΣΙΟΣ	13	63287	προς Ολλανδία 12/2
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Γκάλατς 2/2
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Άσντοντ 17/2

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Χόγκ Κόγκ 16/2
ΜΑΕΡΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	ε. Χόγκ Κόγκ 18/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Σαντάντερ 20/2
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ίμνιγκχαμ 11/2
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Αρούμπα 19/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Μεξικό 30/1
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	α. Βανκούβερ 29/12
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Βανκούβερ 27/1
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Γκντάνσκ 13/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Ινδία 30/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Ηράκλειον 15/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	προς Βραζιλία 1/2
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584	ε. Σάντος 11/2
ΜΑΝΑ	77	30263	προς Κίνα 4/1
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Βομβάη 8/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Τζακάρα 8/2
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Χάιφα 16/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	α. Λός Άντζελες 16/2
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	προς Άσπρα Σπίτια 9/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Τακόμα 17/2
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032	α. Ζαμπόγκα 7/2
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	προς Ζανζιβάγκ 25/1
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Μπαγκόν 14/1

ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	α. Μπουεναβεντούρα 2/2
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Καράτσι 7/2
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	επισκ. Πειραιά 16/12
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Ονσάν 16/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Βουλαργία 7/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	προς Πάχη 17/2
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	προς Ρεκαλάδα 3/2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Τζακάνια 19/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.7.)	81	26938	προς Σιγκαπούρη 9/2
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	α. Ντάρμπαν 14/2
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	αργεί Πειρία
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Αρακάου 14/2
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	προς Σαγκάι 24/1
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075	α. Σάο Σεμπασιάν 20/12
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρ. Ρότερνταμ 9/2
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Άσπρα Σπίτια 14/2
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	προς Ελλάδα 13/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Άκαμπα 16/1
ΜΑΡΚΣΕΑ	77	33509	ε. Παράναγους 10/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Χιούστον 9/2
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Ελαζάνδρεια 3/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Τσιτσούγκ 3/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Παράναγους 9/2
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Ντάρμπαν 15/2
ΜΑΤΣΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. Βηρυτό 7/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	α. Μαδράς 31/1
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Οράν 10/2
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Χιούστον 26/12
ΜΕΝΗΤΣΕ	81	30826	πρ. «Gorty»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 7/2
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325	προς Γιοκοχάμα 9/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 15/2
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	προς Κονσταντίνος 6/2
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Νικόσια 9/2
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530	ε. Πειραιά 17/1

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Καράτσι 1/2
ΜΙΝΙΑ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598	προς Μπαλμπά 31/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	προς Πενσάκολα 18/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Σαν Χουάν 8/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Κίγκστον 17/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Χιούστον 25/1
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΤΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Μπωμόντ 15/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Δεμεράρα 18/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Χιούστον 15/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ν. Ορλεάνη 9/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	προς Παραμαρίμπο 20/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	προς Παραμαρίμπο 2/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	ε. Δεμεράρα 17/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Χιούστον 7/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	προς Σ. Βίνσεντ 18/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	75	1587	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 27/1
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 18/1
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Ορλεάνη 10/2
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Βηρυτό 13/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Βηρυτό 28/1
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Κωνσταντίν 31/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Αγκόλα 18/1
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Πειραιά 1/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Ρεκαλάδα 2/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Καγκοσίμα 2/1
ΜΟΝΤΕΚΟ (δ.)	76	60937	πρ. «Πολυξένη Κ.»
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825	προς Ναβοροσίσκ 21/12
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Πειραιά 12/2
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Κρίστομαλ 11/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/1
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Σέτουμπάλ 13/2
ΜΠΙΛΙΑΝΣ	61	963	ε. Ραβέννα 13/2
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΟΕΜ	72	17728	προς Ιαπωνία 5/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Ν. Ορλεάνη 18/2
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Βηρυτό 17/1
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Βηρυτό 13/2

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	προς Γιοκοχάμα 11/2
ΝΑΝΗ	78	14651	α. Βανκούβερ 13/2
ΝΑΕΟΣ	70	9865	ε. Ραβέννα 16/2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Πόρτο Κουετζίλ 3/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ταϊβάν 6/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Κώ 29/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Μπ. Χομίνι 16/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ούμ Σαΐδ 10/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Αρούμπα 18/2
ΝΕΔΗ	81	19425	πρ. «Yastsevo»
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Δαμπίττα 8/12
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Φρημάντλ 16/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	15978	προς Πειραιά 16/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ταϊβάν 13/2
ΝΗΜΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	προς Δανία 10/2
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 3/2
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Ες Σιντάρ 9/2
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Μιλλάζο 15/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Ρότερνταμ 31/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Άρζου 15/2
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	προς Ρότερνταμ 16/2
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς Ες Σιντάρ 31/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Ιταλία 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Βενεζουέλα 15/2
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Μπλεζάγια 9/2
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Μπλεζάγια 16/2

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	€ Τζακάρτα 8/1
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104	προς Νιγηρία 4/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Μόνον 1/2
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Τάλδρα 27/1
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004	προς Ιντσόν 3/2
ΝΟΡΘ ΒΑΓΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Νικόσα 16/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Οναχάμα 5/2
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	προς Ιαπωνία 11/1
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	προς ΗΠΑ 14/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	προς Αλγερία 27/1
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Αλεξάνδρεια 17/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Καλαμπάρ 1/2
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	α. Τέμα 12/1
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Αλεξάνδρεια 8/2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	€ Ρίο Ιανέιρο 12/2

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	προς Τουμπάρσο 10/2
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	προς Μιλλάζο 14/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	προς Ταϊβάν 16/12 *
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Αμβούργο 23/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	προς ΗΠΑ 5/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΠΚΟ	86	35600	στο Σάντος 2/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Μπουσάν 3/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	€ Φουτζέιρα 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	€ Μπαχραϊν 16/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΑΕΥ (μ.)	82	35417	δ. Κων/πολη 8/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	α. Λισαβώνα 1/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129	υπό ναυπήγηση
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Ταρτούζ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ	84	17879	ύψωση πανομοιή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Βομβάη 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	προς Ταυλάνδη 10/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Χάρκ 4/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Κάπ Λονέζ 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	προς Πόρτλαντ 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Γιβραλτάρ 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Γένοβα 15/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Ν. Ορλεάν 7/1
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859	α. Ν. Ορλεάν 9/2
ΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243	€ Κασσιόγκ 4/2
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	επισκ. Σ. Άννα Μπαϊ 28/12
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	€ Ραβέννα 15/2
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Κεηπάουν 6/2
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Ν. Ορλεάν 22/1
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	προς Παπεετ 9/2
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Ντάρ ες Σαλάμ 11/2
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	α. Ντουμπάι 15/2
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	€ Λισαβώνα 8/2
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835	€ Κολόμπο 8/2
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505	προς Σαγκάη 4/1
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Κότκα 13/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	€ Πειραιά 14/2
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	€ Ταρραγκόνα 15/2
ΠΑΝΙΣΟΣ	77	16237	στο Τούρκου 5/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127	α. Χιούστον 11/2
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	προς Ν. Κορέα 5/2
ΠΑΝΔΑΪΣΙΑ	82	34395	€ Φουτζέιρα 5/2
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	α. Πόρτ Σαϊδ 2/2
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	μετ. «Indomitable» (κ.)
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127	α. Αντοφαγκάστα 6/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Πόρτ Κέμπλα 11/2
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	€ Χαλδία 11/1
ΠΑΞΟΙ	78	12518	€ Βενετία 14/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Βενεζουέλα 17/2
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460	επισκ. Πειραιά 19/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Ιαπωνία 14/2
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	προς Λιβύη 10/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/2
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	€ Πειραιά 18/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	€ Μίλφροντ Χάβεν 16/2
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	προς Πουέρτο Κορτές 14/2
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274	προς Σιγκαπούρη 10/2
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631	προς Μπούγκο 4/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς Γιοκοχάμα 1/2
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	επισκ. Πειραιά 16/12/92
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Χάρκ 7/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Χάλα 11/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686	προς Βάρνα 15/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520	πρ. «Jimbolia»
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766	πρ. «Blejo»
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520	πρ. «Carei»
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766	πρ. «Birca»
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρ. Τζακσονβιλ 21/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρ. Αμβέρσα 19/2
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	πρ. «Mekhanik Kharchenko»
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	€ Πειραιά 16/2
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	α. Πειραιά 16/2
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 16/2
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. Κων/πολη 14/2
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4,046	πρ. «Transport Douro»
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	82	2477	πρ. Λαττάκια 16/2
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	πρ. «Transport Tejo»
ΠΕΠΠΥ	67	1183	στο Ρίβερλ Φώλ 4/8
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	μετ. «Μαφθόρ» (κ.)
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρ. Κέι Γουέστ 29/1
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	πρ. Ιμνιγκχαμ 17/2
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρ. Σαλντάνια Μπαϊ 5/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	πρ. Περσικό 30/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρ. Άπυ Ανατολή 16/2
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808	πρ. Ινδονησία 5/2

ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ν. Ορλεάν 7/2
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	πρ. Ακτί Ελεφαντοστό 16/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρ. Κακινάδα 8/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	€ Τακοράντι 8/2
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102	€ Ν. Ορλεάν 10/2
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670	πρ. Μπρεμερχάβεν 18/2
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	16670	πρ. Λε Χάβρη 17/12
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	€ Δρέπανον 14/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	€ Σιγκαπούρη 13/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρ. Αλγερία 4/2
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Ν. Ορλεάν 7/2
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρ. Μπαλμπά 10/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. Θεσσαλονίκη 14/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρ. Σ. Άννα Μπαϊ 10/2
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρ. Γένοβα 12/2
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρ. Χονιόρα 13/2
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	€ Φουτζέιρα 7/1
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	€ Μπαγκόκ 3/2
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρ. Ουάσιν 12/2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	€ Βόλο 14/2
ΠΥΛΟΣ	72	9284	πρ. Κων/πολη 17/1
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρ. Πειραιά 3/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρ. Θεσσαλονίκη 14/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	€ Πειραιά 15/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	πρ. Ραμπίχ 12/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (μ.)	78	69016	€ Πειραιά 11/1
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας
ΡΕΑ	78	16726	α. Ντάρμπαν 14/2
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	€ Τζακάρτα 14/1
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	€ Καλλάο 4/2
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρ. Σιγκαπούρη 6/2
ΡΟΔΟΣ	77	70282	πρ. Σίντι Κερύ 7/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρ. Ιταλία 8/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	€ Μάλτα 15/2
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	πρ. Τζακάρτα 27/1
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρ. Αμπιτζάν 4/2

ΣΑΒΟ'Ι (δ.)	74	60930	πρ. «Νεμέα /Αιτζ'χαν Σαν»
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	πρ. Ρότερνταμ 10/2
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	πρ. Χαλδία 11/2
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρ. Σιγκαπούρη 31/1
ΣΑΜΟΣ	74	13633	πρ. Δ. Αφρική 5/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρ. Καμσάρ 12/2
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	πρ. Αρούμα 15/2
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	€ Της 20/2
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	πρ. Γιοκαίτσι 16/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	πρ. Ρίο Γκράντε 9/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	€ Ρας Τανούρα 5/2
ΣΑΝ Π.	81	35522	€ Τσίμα 12/2
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρ. Λευκάδι 16/2
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	πρ. Βραζιλία 13/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	πρ. Ν. Ορλεάν 12/2
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. Λευκάδι 18/1
ΣΑΡΛΑ	77	15533	πρ. Ιονιομάκι 6/2
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	€ Φιλαδέλφεια 18/2
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	74	997	ύψωση σμ. Μάλτας
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	πρ. Λειδός 11/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρ. Άνναμα 12/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995	πρ. Ραμπίχ 11/2
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	€ Αγ. Θεόδωροι 10/2
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	πρ. Μπαγκόκ 3/2
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ	76	8376	πρ. Μαϊάμ 11/2
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρ. Βραζιλία 4/2
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589	μετ. «Sea Energy» (π.)
ΣΗ ΤΑΓΚΕΡ	73	13631	€ Χόγκ Κόγκ 14/2
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477	επισκ. Πειραιά 6/2
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρ. Ηράκλειον 15/2
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρ. Καναδά 15/11
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396	πρ. Τόσπας 11/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	πρ. Γιάσου 13/2
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	α. Χιούστον 11/2
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	€ Δουνκέρκη 12/2
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. Ουάσιν 14/1
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	στο Σάντος 6/2
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	€ Πενάγκ 4/1
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	αργεί Πειραιά
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	α. Φουτζέιρα 15/1
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	πρ. «River Shannon»
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	€ Φουτζέιρα 15/2
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	€ Μελίλη 11/2
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	πρ. Άκαμα 6/2
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρ. Λάγος 31/1
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39265	ναυπηγείται Ουλόν
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	πρ. Μπαγκόκ 3/2
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	€ Ρουέν 13/2
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρ. Κήλαγκ 17/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	α. Ν. Ορλεάν 31/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	12	31334	πρ. Κίνα 17/1
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρ. Κασσιόγκ 15/2
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρ. Ρίταρντς Μπαϊ 12/2
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	πρ. Θεσσαλονίκη 6/2
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	επισκ. Πειρία 14/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τούζμα Τερμινάλ 12/1
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	€ Μπουεναβεντούρα 8/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Άκαμα 16/2
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	πρ. Πορτογαλία 31/12
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500	πρ. Βραζιλία 31/1

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	πρ. Ταϊβάν 8/2 *
ΤΑΝΤΑ	73	16997	στο Γκαίημς 14/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	πρ. Ιαπωνία 4/2
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	€ Σαφί 8/2
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	πρ. Σιγκαπούρη 28/12
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΣΙΝΑ	77	14638	πρ. Πενχαμπάρο 31/1

ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Αφρική 8/2
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΝ	74	21992	πρ. «Jame D. Burne»
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Γκουγιακούϊλ 26/1
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Γουέιντο 17/1
ΤΗΝΟΣ	73	77377	αργεί Πειραιά
ΤΙΓΡΗΣ	73	67904	α. Γιούροπορτ 10/2
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Λούπ Τέρμ 5/1
ΤΙΡΟΛ	74	12464	ε. Ήστ Λόντον 14/2
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 15/2
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	ε. Ταραγκόνα 14/2
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	πρ. «Thorstar»
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	πρ. «Thorhammer»
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Σμύρνη 8/2
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Μπεντι 23/10
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Σάντος 10/2
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	προς Ρόττερνταμ 5/2
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Μπουσάν 31/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Τέμα 7/2
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	ε. Αλεξάνδρεια 5/2
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	α. Καστελαμάρε Στάμπα 9/10
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	α. Αλεξάνδρεια 6/2
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Ν. Ορλεάνη 4/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Ν. Κορέα 20/1
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	προς Μπαντάνγκ 8/2
ΤΥΧΗ	70	10886	προς Ήστ Λόντον 12/2

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΥΔΡΑ	79	12775	προς Λε Χάβρη 24/12
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 30/1
ΥΡΙΑ	77	14990	πρ. «Euris»

ΦΑΙΑΞ	76	56192	ε. Χάμπτον 17/2
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Πόρτ Εβεργκλιτ 22/1
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	αργεί Πειραιά
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325	προς Μπρισμπαίν 10/2
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162	ε. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	προς Σάν Νικόλας 6/2
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555	προς Ρόττερνταμ 24/1
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 15/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	α. Χιούστον 12/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ε. Ρας Σουκχέιρ 22/12
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/2
ΦΕΪΡΟΥΣ I.	83	17217	ε. Ντάρμπαϊν 10/2
ΦΕΪΡΟΥΣ II.	84	19049	προς Σάφ 3/2
ΦΕΪΡΟΥΣ III.	84	19049	προς Τόμα 5/2
ΦΕΪΡΟΥΣ IV.	84	19049	ε. Πράια Μόλε 21/1

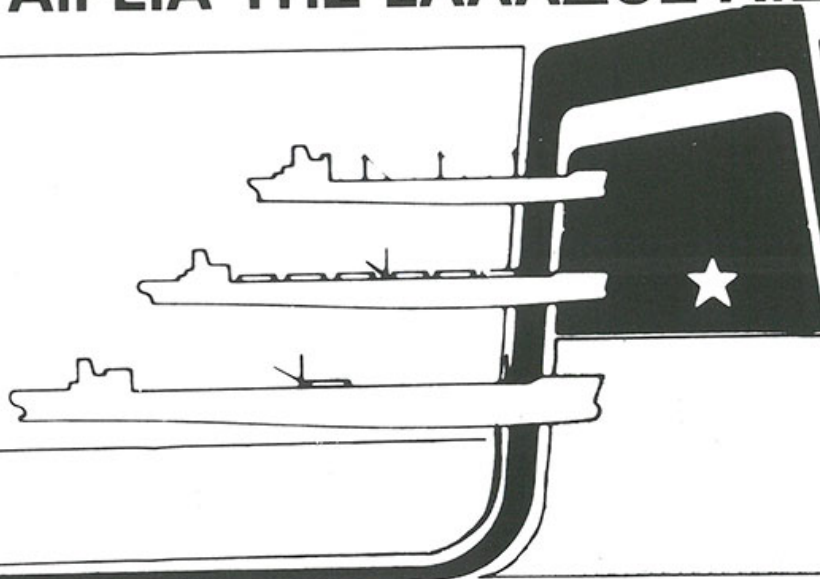
ΦΙΛΙΑ	71	7201	
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974	
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879	
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ	73	62233	
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	
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 ΑΪΛΑΝΤ	76	18933	
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	

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

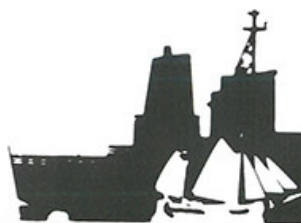
αργεί Πειραιά			
ε. Πόρτο Λα Κρούζ 29/1			
προς Μαράκκιμπο 30/1			
α. Χιούστον 9/2			
προς Βενεζουέλα 23/1			
α. Άκαμπα 17/2			
ε. Μομπίλ 18/2			
ε. Ν. Χάβεν 14/2			
ε. Βενετία 16/2			
ε. Σουραμπάνγια 14/1			
ε. Ίμινγκχαμ 13/2			
διάλυση Κίνα			
α. Ν. Ορλεάνη 16/2			
α. Άσντον 8/2			
πρ. «Kee Navigator»			
προς Παρανάγουα 12/2			
πρ. Άπω Ανατολή 24/1			
πρ. Ν. Κορέα 9/2			
επισκ. Κάδιξ 19/2			
ε. Μομπάσα 29/1			
ε. Χάμπτον 18/2			
ε. Λάγος 30/1			
στην Κωνσταντινούπολη 29/1			
πρ. Λαζάρο Γκαρντένας 23/1			
πρ. Ιαπωνία 16/1			
ε. Αγ. Πετρούπολη 13/2			
επισκ. Ντουμπάι 13/2			
πρ. «Kobe Spirit»			
πρ. Λίβερπουλ 9/2			
πρ. Σουέζ 7/2			
ε. Ρας Τανούρα 5/2			
πρ. Τρινιδάδ 28/1			
α. Λίβερπουλ 16/2			
μετ. «Άμφιων» (ε.)			
επισκ. Σακάρ 3/2			
πρ. Ηράκλειον 14/2			

πρ. Ν. Υόρκη 14/2			
ε. Τελκαχουάνο 11/2			
ε. Σάντα Μάρτα 15/2			
διάλυση Ινδία			
πρ. Παναμά 2/2			
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊν 27/1			
πρ. Σιγκαπούρη 19/2			
πρ. Μαλαισία 19/1			
πρ. Λάγος 9/2			
στον Περσικό (αποθήκη)			
πρ. Σιγκαπούρη 22/1			
α. Χιούστον 9/2			
πρ. Μπροφίρντεν 17/2			
ε. Σάφι 11/2			
α. Ν. Ορλεάνη 29/1			

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
 ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
 TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
 TELEFAX: 4283630



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΩΣΑ	72	16235
ΑΙΓΩΝΙΣ ΝΤΑΓΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΓΩΝΙΣ ΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΓΩΝΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388
ΑΙΓΩΝΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΙΓΩΝΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128
ΑΙΓΩΝΙΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΓΩΝΙΣ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΓΩΝΙΣ ΤΡΗ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196
ΑΛ ΤΑΤΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΒΙΩΝ I (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (λ.)	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (Μηχ.)	79	17996
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.)	72	10410

προς Βραζιλία 5/3
προς Σιγκαπούρη 7/3
προς Κοτόν 6/2
προς Ντάρμπαϊν 24/2
α. Χάιφα 26/2
προς Πόιντ Σέντραλ 13/3
ε. Σιγκαπούρη 6/3
ε. Κριστομπαλ 23/2
προς Ρωσία 25/2
προς Κωνσταντία 18/3
ε. Βερακρούζ 2/3
προς Μαλαισία 21/1
προς Μακίο 26/2
προς Οδησσό 17/1
προς Ινδία 10/3
προς Πενσκόλτα 23/2
α. Μασσαλία 18/2
προς Τρίπολη 7/3
προς Ταρτούς 7/3
επισκ. Πειραιά 29/12
προς Νοβοροσίσκ 14/3
πρ. «Αητώ»
α. Μπέλφαστ 18/3
α. Χόγκ Κόγκ 11/3
προς Ντάρ ες Σαλάμ 10/2
α. Κιγκστον 10/3
προς Κωνσταντία 12/3
ε. Μπαγκόκ 11/2
ε. Γκουαϊαούλ 3/3
προς Χόγκ Κόγκ 6/3
προς Ελλάδα 5/3
ε. Άντεν 7/3

προς Ρότερνταμ 9/3
ε. Κάντλα 9/3
προς Ισπανία 17/3
προς Σ. Αρράβια 9/3
προς Αυγούστα 11/3
ε. Κάντλα 9/3
ε. Τζουμπάιλ 8/3
ε. Βιζακαπανάμ 14/3
α. Γιούροπορτ 8/3
προς Βατούμ 9/10
ε. Λας Πάλμας 14/3
επισκ. Μαγκάλια 11/1
προς Παλούα 25/2
προς Τούρμπο 5/3
προς Αμβέρσα 3/3
προς Αμβέρσα 7/3
στο Καράτσι 13/3
αργεί Λας Πάλμας
δ. Κεπτάουν 24/3
προς Κουβέιτ 8/2
προς Ρουέν 11/3
προς Αλγέρι 2/1
ε. Λισαβώνα 1553
προς Ιταλία 16/3
προς Σουέζ 23/12
αργεί Ραβέννα
προς Ν. Κορέα 12/3
προς Τσιβάν 6/2
προς Καζαμπλάνκα 3/3
μετ. «Μάκ Τρέιντερ» (κ.)
α. Πενάγκ 18/3
α. Αλγκέθρας 26/2
ε. Λονδίνο 16/3
προς Σιγκαπούρη 1/2
στη Ραβέννα 1/12
α. Βανκούβερ 27/2
προς Μουρμάνσκ 28/1
ε. Σουέζ 11/2
προς Βιτόρια 11/3
ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/3
προς Άγκρα ντς Ρέις 2/3
πρ. «Μαγανό»
προς Ζανζιβάρη 22/2
προς Μπαγκόκ 17/3
αργεί Πειραιά
μετ. «Οίμα» (κ.)
προς Γουάι 5/3
α. Χιούστον 20/2
ε. Βρέστη 15/3
προς Κασίμα 1/3
προς Σίδνεϊ 9/3
ε. Ν. Ορλεάν 6/3
α. Ν. Ορλεάν 11/3
προς Γιβραλτάρ 18/3
προς Μοζαμβίκη 1/3
προς Κασσιούγκ 3/3
προς Ναζίκ 18/2
ε. Ν. Υόρκη 11/3
ε. Αλεξάνδρεια 12/3
ε. Τσιταγκόκ 8/3

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-
ΚΟΣ (π.) 69 3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) 78 21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.) 71 40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.) 61 7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.) 73 115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.) 74 129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.) 77 6597

ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.) 78 9485
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ) 76 38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.) 78 1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.) 77 31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.) 79 10996
ΑΝΝΑ (κ.) 76 15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.) 71 14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.) 71 7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.) 84 26132
ΑΝΤΕΝ (μ.) 71 19510
ΑΝΤΕΛ II (π.) 74 14324
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.) 75 11461
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ

N.(κ.) 86 22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.) 77 19166
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.) 76 14591
ΑΟΥΚ (κ.) 75 35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.) 74 16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.) 77 11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.) 75 1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΪΑΝΤ (μ.) 3958
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.) 82 3901
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΛΑΥΤ (μ.) 77 3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.) 77 1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.) 71 11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.) 77 8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.) 73 67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.) 76 17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.) 70 23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.) 88 22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.) 75 12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.) 73 15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7) 75 150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.) 73 118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.) 78 12774
ΑΡΓΟΛΙΣ 82 32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα) 70 8898
ΑΡΓΩ (κ.) 70 11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.) 73 13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.) 78 20700
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.) 86 19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ) 71 1594
ΑΡΙΣΤΕΛΗΣ (κ.) 75 41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.) 82 9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.) 73 12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.) 73 89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.) 71 6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.) 78 6414
ΑΡΜΑ (Μ.) 81 9387
ΑΡΟΣΑ (κ.) 75 17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.) 77 1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ) 79 23193
ΑΡΧΩΝ (μ.) 73 16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.) 82 20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.) 76 56003
ΑΣΠΙΣ (κ.) 75 16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ) 74 119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.) 74 133035
ΑΣΤΟΡ (κ.) 77 29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.) 72 18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.) 85 25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.) 68 14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.) 76 9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.) 77 11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.) 81 40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ 78 38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.) 75 9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.) 69 10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.) 81 14644
ΑΤΛΑΣ (κ.) 82 14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.) 71 14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.) 76 16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.) 69 14446
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.) 75 7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.) 73 75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.) 78 17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.) 76 8705

ΒΑΪΝ (δ.π.) 65 13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.) 71 25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.) 77 69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) 72 3822

μεσογειακές μεταφορές,
α. Χιούστον 5/3
προς Ν. Ορλεάν 10/3
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
προς Σιγκαπούρη 15/3
α. Φουτζέιρα 13/3
προς Ιαπωνία 9/3

προς Μπελίζ Σίτυ 13/3
προς Βραζιλία 1/3
προς Νασσάου 16/3
ε. Μπαρμπερς Πόιντ 12/3
προς Κασσιούγκ 13/3
προς Καλλάο 18/3
προς Ιρλανδία 21/2
προς Μαντάνιλο 10/3
προς Λονδίνο 11/3
προς Βηρυττό 5/3
α. Αλγκέθρας 6/3
προς Χιούστον 9/3

προς Σαγκάη 10/3
προς Πολωνία 8/3
ε. Πειραιά 14/3
πρ. οντίνεντ 6/3
επισκ. Σιγκαπούρη 24/2
ε. Άκωμα 17/3
δ. Δαρσάνελλια 18/3
πρ. «Aditya Rashmi»
πρ. «Aditya Jyoti»
ε. Τσιότς 9/3
μετ. «SM Line» (μ.)
στη Θεσσαλονίκη 24/2
προς Βενεζουέλα 25/1
προς Αμβέρσα 1/3
πρ. Ντουμπάϊ 28/2
ε. Ν. Ορλεάν 15/3
προς Μπαγκόκ 28/2
α. Γούνια 12/3
πρ. «Zachary»
προς Ρας Τανούρα 22/2
α. Τζουαίμα Τέρμ. 6/11
προς Κίλαγκ 19/2
προς Γιοκοχάμα 4/3
ε. Λάγος 4/3
α. Μπρέι 15/3
ε. Κάστρο 18/3
α. Κολόμπο 17/3
προς Κουίντερο 4/3
ε. Πειραιά 12/3
προς Χάμπτον 15/3
προς Κούβα 6/3
ε. Άντεν 6/1
ε. Πειραιά 8/3
πρ. Γιοκοχάμα 5/4
αργεί Μπρεμερσάβερ
προς Ντιλκλάις 6/3
προς Μουπάσα 28/2
προς Σαρδηνία 8/3
ε. Κισαράζου 11/3
ε. Σιταγκόκ 8/3
ε. Σιγκαπούρη 17/3
ε. Φουτζέιρα 2/3
προς Δουκέρη 4/3
α. Φουτζέιρα 27/2
προς Σιγκαπούρη 27/2
προς Ευρώπη 10/3
ε. Λονδίνο 18/3
πρ. Τρίπολη 19/2
μετ. «Colmen» (ΑΒ)
α. Άκωμα 14/3
προς Βραζιλία 3/2
πρ. Άρζου 13/3
πρ. Ισπανία 15/3
πρ. Νάπολη 11/1
ε. Ντουμπάϊ 27/2
πρ. Μεξικό 10/3
ε. Σουάιμα 14/2
πρ. «Γκρέις»
πρ. Κέι Γουέστ 5/3
πρ. Κορέα 3/3
ε. Ντάρμπαϊν 17/3
πρ. Χάμπτον 10/3
πρ. Αλγέρι 26/2
πρ. Αλγερία 19/2

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΑΛΗ Π. (κ.).	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.).*	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.).	70	12578
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.).	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.).	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.).	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.).	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.).	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.).	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890
ΒΕΡΟΝΑ (κ.).	75	10055
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ Υ' (π.).	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ Υ' (κ.).	71	16917
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.).	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.).	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.).	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.).	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΚΚ).	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.).	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ).	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.).	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.).	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.).	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.).	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.).	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.).	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.).	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.).	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.).	77	42501
ΓΙΑΝΜΠΑΖ (κ.).	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΖ Ι. (π.).	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑ ΙΙ (κ.).	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059
ΓΙΟΥΝΑ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.).	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.).	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.).	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.).	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.).	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.).	69	6482
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.).	80	49866
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.).	65	3311
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.).	70	3909
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΙΑΝ (δ.π.).	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.).	81	5640
ΓΚΑΖ ΛΑΤ'ΟΝ (δ.π.).	72	9327
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.).	68	12870
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤ'ΤΖΟΡ (δ.π.).	79	13760
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.).	76	9445
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.).	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.).	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.).	79	49866
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.).	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.).	77	3999
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.).	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.).	86	8997
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635
ΓΚΑΛΗΣ (Ον.).	69	998
ΓΚΑΛΑΤΑ'ΝΤ (κ.).	65	989
ΓΚΑΛΑΤ'ΝΤΕΡ (κ.).	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.).	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.).	73	15438
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.).	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.).	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.).	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΚΑ'Υ (κ.).	75	16169
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ.	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (κ.).	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.).	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	77	11733
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.).	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	72	9784
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.).	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.).	81	11503
ΓΟΥΔΑ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.).	75	164717
ΓΟΥΕ'ΓΒ ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.).	75	16421

α. Λάγος 13/2
αργεί Πειραιά
ε. Κονακρύ 11/3
α. Κάντλα 27/2
προς Μιζουράτα 12/3
μετ. «Vasiliki»
μεσογειάκας μεταφορές
προς Βαρκελώνη 9/3
α. Τέξας Σίτυ 25/2
α. Καράτσι 2/3
ε. Λάγος 5/3
ε. Πειραιά 23/1
προς Μαλασία 27/2
προς Πόρτ Κέλαγκ 1/3
προς Γένεβα 13/3
προς Σαγκάη 10/3
προς Ταϊβάν 22/2
ε. Αλεξάνδρεια 10/3
προς Βενγάζη 17/2
ε. Ταϊγκόνγκ 11/2
α. Αλεξάνδρεια 12/3
α. Γκαϊνχίμ 24/1
προς Αβίλς 12/3
προς Σαγκάη 23/2
προς Λομ 9/3
α. Τζόρφ Λασφάρ 10/3
α. Γιβραλτάρ 2/3
προς Παρανάγουα 20/2
α. Σιγκαπούρη 14/2
α. Γιβραλτάρ 29/1

προς Λίβερπουλ 19/3
αργεί Πειραιά
προς Πόρτο Καμπίλλο 1/6
στον Περσικό 9/1/91
επισκ. Πειραιά 16/12
προς Σκίκιντα 12/2
προς Κασσιόγκ 28/2
προς Ζανζιβάγκ 7/3
δ. Κων/πολή 24/1
ε. Σαν Λορέντζο 14/3
επισκ. Μαγκάδλια 15/2
προς Άκαμα 6/3
ε. Βομβόη 16/3
προς Μπαγκκόγκ 7/3
ε. Χόγκ Κόγκ 5/3
μετ. «Λέων Κ.» (κ.).
προς Σεβίλλη 15/3
προς Ν. Ορλεάνη 18/2
ε. Μοτρίλι 15/3
ε. Σήμπραγκς 15/3
προς Ολλανδία 2/3
ε. Ρίο Χάινα 16/3
ε. Γένεβα 14/3
προς Κίνα 5/1
ε. Κουίνγκουαγκντάν 8/1
ε. Ντορτγιάλ 16/3
διάλυση Ινδία
ε. Λάρνακα 3/3
α. Φουτζέιρα 8/3
επισκ. Πειραιά 28/12
α. Φουτζέιρα 20/2
προς Τρινιντάντ 15/3
προς Γιβραλτάρ 15/3
προς Πορτογαλία 15/3
προς Ντορτγιάλ 16/3
α. Μπαχραϊν 10/3
α. Τενερίφ 13/3
προς Ινδονησία 13/3
προς Πενάγκ 13/3
προς Κεμανά 17/3
ε. Λιμύ 15/3
προς Μπαχραϊν 17/3
α. Σιγκαπούρη 15/1
α. Λιμύ 13/3
προς Τζέμπελ Άλι 14/3
προς Αυστραλία 26/2
α. Αλεξάνδρεια 17/3
ε. Αλεξάνδρεια 9/3
προς Θεσσαλονίκη 11/3
προς Μπελαγουάν 9/3
προς Σάντος 21/2
α. Σ. Τζών 11/3
ε. Ντάρμπαϊν 14/3
προς Μπελαγουάν 15/3
προς Μαντράς 13/3
προς Κίλαγκ 13/3
προς Καζαμπλάνκα 13/2
προς Φαντσέγκ 5/3

προς Ντροβό 8/3
προς Νιτερόι 29/12
α. Κόρπους Κρίστι 23/2
προς Λα Γκουαίρα 17/2
α. Χάλλ 13/3
α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ε. Τζέντα 7/3
ε. Ν. Ορλεάνη 16/3
α. Ριγιέκα 7/3
προς Βανκούβερ 15/2
ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
προς Ρίο Ιανέιρο 3/3
προς Λάρνε 1/3
α. Χόγκ Κόγκ 4/3
ε. Ρίο Χάινα 14/3
προς Σάντα Μάρτα 4/3
προς Λάγος 17/3
προς Ν. Χάβεν 17/3
ε. Φουτζέιρα 28/2
ε. Λουάντα 11/3
προς Χουάτσας 26/12
προς Αμπιτζάν 2/3

ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).

ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).

ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.).

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).

ΖΑΡΑ (Α.).

ΗΒΗ.

78 16357
83 24500
83 28268
77 20604

69 16229
74 20712
75 8884
71 17952
59 11841
70 32758
64 4400
69 16619
74 6614
77 12590
78 15080
65 1817
77 19166
75 1599
78 14834
78 16885

70 11879
77 58336
67 2445
71 1976
73 14129
73 20713
70 19344
75 11441
76 11804
72 17510
80 16106
75 8788
68 39826
83 7983
72 51227
76 59353
76 183099
76 209788
67 47344
75 45000
75 146263
77 173086

75 42813
76 39995
74 43441
74 41965
74 51501
71 12387
78 14983
75 59307
77 14274
71 14957
71 1516
76 6981
75 9438
75 9440
68 35487
72 15871
74 10074
75 16247
81 14699
78 39814
82 19370
68 14569
86 15952
70 12916
68 19044
72 11066
81 9111
73 31814
69 9985
67 1199
73 1598
76 1595
83 2641
74 3256
73 31228
73 10058
76 17308
77 9448
77 68783
85 12030
67 1220
79 29875
77 29875
80 13035
76 9651
77 15356
77 15355
69 16229
76 20546
78 23019
68 10204

77 16366
75 176008
69 48154
81 9123
60 17447

79 16379
79 16390
57 2875
73 7348

προς Τζέντα 11/3
ε. Βανκούβερ 1/3
ε. Πράια Μόλε 14/2
α. Βανκούβερ 8/3

ε. Κίγκστον 18/3
ε. Σαν Λορέντζο 12/2
αργεί Πειραιά

προς Τουρκία 15/3
ε. Κουίνγκουαγκντάν 24/2
α. Ρεσίφ 5/3
α. Ντάρμπαϊν 31/1
προς Οκρίκα 9/12
α. Κολόμπο 30/7
προς Κοπέρ 9/3
προς Σιγκαπούρη 16/3
ε. Σάο Σάμπασιό 10/3
προς Πογκάγκ 3/3
προς Ρίο Γκράντε 6/3
προς Χοντάντα 4/3
ε. Πόρτο Αλέγκρε 11/3
ε. Λέ Τρεπόρτ 13/3
στη Σαγκάη 24/3
προς Λιανσουγκάγκ 25/1

α. Κονακρύ 10/3
προς Σίντι Κερί 26/1
μεταφορές Περσικού
ε. Λουπίτο 14/12
προς Αμπιτζάν 26/2
ε. Πειραιά 2/3
προς Ιταλία 14/3
ε. Ν. Υόρκη 8/3
προς Μπαγκκόγκ 11/3
προς Σηραπορτ 1/3
α. Μπουεναβεντούρα 11/3
στη Λας Πάμας
προς Ν. Ορλεάνη 4/3
προς Βαλπαράϊζο 27/2
προς Νινγκμπο 1/3
προς Φουτζέιρα 6/2
α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/3
προς Ρας Τανούρα 7/3
α. Σ. Άννα Μπαϊ 20/2
προς Κερτέξ 13/3
α. Γιούροπορτ 11/3

α. Φουτζέιρα 24/1

προς Μπουσάν 5/3
α. Άντεν 7/3
προς Ζανζιβάγκ 22/2
α. Ν. Ορλεάνη 28/2
ε. Άντεν 20/2
ε. Καζαμπλάνκα 7/3
ε. Λάγος 31/1
α. Πόρτ Σουδάν 17/2
προς Κούβα 1/3
προς Καλντέρα 11/2
στη Μασσαλία 23/2
α. Σάντα Μάρτα 10/3
ε. Κοτονού 28/2
προς Σαλβαντόρ 3/3
α. Ν. Ορλεάνη 1/3
ε. Κωνσταντίν 21/2
προς Κίνα 9/3
α. Ταρραγκόνα 15/3
προς Μαράκκοπο 13/3
ε. Τζέντα 3/3
ε. Σαντακάν 28/2
προς Σαγκάη 8/3
προς Ρόττερντομ 12/3
ε. Ταϊγκόνγκ 7/3
προς Ν. Κορέα 23/2
ε. Σιγκαπούρη 17/3
προς Ιράν 10/3
πρ. «Esperanza»
ε. Μπαγκκόγκ 7/1
αργεί Ντάρμπαϊν
προς Ιρλανδία 10/2
ε. Μανφρεντάνια 13/3
α. Αλεξάνδρεια 10/3
στο Σόγιο 22/1
ε. Σήρνες 18/3
α. Ν. Ορλεάνη 17/3
προς Χάμπτον 16/3
προς Αρεσίφε 28/1
προς Μωχαμέντια 4/3
προς Βαλπαράϊζο 2/3
προς Σαντάντερ 9/3
προς Λός Άντζελες 4/3
προς Ταϊβάν 21/2
α. Ταχόις 16/3
προς Ταϊτσούγκ 10/2
α. Βανκούβερ 14/3
προς Παναμά 3/3
στην Καέν 22/3
ε. Κασσιόγκ 19/2
προς Ν. Ορλεάνη 3/3
προς Μιλάκι 18/3

προς ΗΠΑ 13/3
ε. Τζέμπελ Άλι 8/3
στον Πειραιά 30/1
προς Ορκαγκέρ 17/3
στη Σαφάγκα (αποθήκη)

προς Ρίο Ορινόκο 9/2
ε. Λός Άντζελες 21/2
α. Σουέζ 3/3
ε. Μπουσάν 6/3

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΡΜΑΤΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.)	76	20572

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΤΩΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΤ'ΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΩΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Υ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΣΜΒ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ V (κ.)	74	26316
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΓΛ	79	11929

α. Χόγκ Χόγκ 12/2	
προς Φιλιππίνες 4/2	
στη Μάλτα 14/1	
προς Ταραγκόνα 16/3	
προς Ερεγλί 28/2	
προς Ν. Ορλεάνη 18/3	
ε. Πειραιά 15/3	
α. Μορντνύκ 19/3	
πρ. «CGM Κλέμπερ»	
ε. Βενγκάζη 24/2	
α. Σιγκαπούρη 16/3	
ε. Πειραιά 9/3	
προς Νάπολη 26/2	
μετ. «Μελτέμι» (κ.)	

ε. Χάμπτον 17/3	
α. Καζαμπλάνκα 22/2	
προς Αλεξάνδρεια 4/3	
α. Αλεξάνδρεια 5/3	
προς Καζαμπλάνκα 15/3	
προς Σάν Αντόνιο 14/3	
επιπλήθη Έλληνες	
ε. Φουτζέρα 14/3	
ε. Τζουμπάιλ 22/2	
προς Ιαπωνία 4/3	
ε. Πόρτ Σάις 13/3	
προς Ιαπωνία 11/3	
ε. Λός Άντζελες 16/3	
α. Βανκούβε 25/2	
προς Ιαπωνία 17/2	
προς Αφρική 1/3	
ε. Αλεξάνδρεια 12/3	
στον Πειραιά 16/3	
προς Ταϊβάν 15/2	
προς Πόρτ Σουάν 14/3	
προς Ιλιτάξβοκ 6/3	
ε. Πειραιά 23/2	
προς Κίνα 25/2	
ε. Ν. Υόρκη 3/3	
προς Τομπρούκ 5/3	
προς Σαγκανόσκι 16/3	
προς Κίνα 8/3	
προς Τουάπσε 17/3	
προς Νάντη 15/3	
προς Ν. Αφρική 24/2	
αργεί Πειραιά	
α. Ματάντι 1/3	
προς Ταϊβάν 10/3	
α. Μαντράς 14/3	
προς Τζέντα 11/3	
ε. Χοντζίνα 10/3	
προς Μιζουσίμα 6/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 16/3	
ε. Λονδίνο 10/3	

προς Μομπάσα 3/3	
προς Αβάνα 25/2	
προς Κεϋ Γουέστ 27/2	
προς Μονακό 11/3	
προς Γιοκχάμα 16/2	
ε. Γδύνια 4/3	
ε. Γκάλατς 14/2	
προς Ταϊβάν 7/3	
επιπλήθη Τούρκους	
προς Λισαβόνα 17/3	
μεταφορές Μπριντζι	
προς Κουσίρο 26/2	
ε. Γιούροπορτ 3/2	
ε. Σοβόνα 13/3	
προς Πόρτ Κέλαγκ 14/2	
προς Ινδία 22/2	
μετ. «Nigerian Progress»	
α. Ντουάλο 24/2	

προς Χαϊφόνγκ 6/1	
ε. Λορέντ 12/3	
μετ. «Prosperity No.1» (Μηχ.)	
προς Βαλτιμόρη 6/2	
προς Ισραήλ 24/2	
α. Ρας Τανούρα 15/3	
πρ. «Λεμάνια»	
αργεί Πειραιά	
προς Μπαγκδόγκ 4/3	
προς Γιβραλτάρ 19/3	
προς Ν. Ορλεάνη 16/3	
προς Ντάρ ε Σαλάμ 28/2	
προς Ιταλία 11/3	
προς Πάσιρ Γκουαντάγκ 1/3	
προς Άντεν 6/3	
προς Ρίσαρντς Μπαϊ 18/2	
προς Λειζόες 15/2	
α. Πρίνς Ρούπερτ 10/3	
προς Ραβέννα 9/3	
υπεστέιλε κυπριακή	
α. Φουτζέρα 15/3	
ε. Πειραιά 6/3	
στον Πειραιά 20/3	
ε. Λάρνακα 14/3	
α. Ρίσαρντς Μπαϊ 8/3	
πρ. «Βύρων»	
προς Φός 15/3	
προς Βραζιλία 13/3	
μεταφορές Ιράν	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 12/3	
ε. Αμβέρσα 18/3	
ε. Πειραιά 6/3	
μετ. «Ελβέτα» (ε.)	
προς Πότι 7/2	
προς Μπ. Αμπάς 20/12	
προς Νοβοροσίσκ 21/1	
προς Γιβραλτάρ 16/3	
ε. Κόμπε 17/3	
ε. Σιγκαπούρη 17/3	

ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265

ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΓ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9.573
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΖΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΣΙΚΟΣ (μ.)	78	11686
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΒ'ΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735
ΛΙΜΑΡΔΟΣ (κ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΓΚ.	75	34745
ΜΑΙΟΥΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΙΟΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΟΥΛΙ (κ.)	76	8731

ε. Ούμ Σαίβ 23/2	
προς Π. Νουάρ 13/2	
προς Κίνα 11/3	
διάλυση Μπαγκλαντές	
ε. Σάρος 1/3	
α. Ν. Ορλεάνη 15/3	
προς Νοβοροσίσκ 25/12	
προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 6/3	
προς Κορίντο 5/3	
μεταφορές Ν. Γουίνεας	
ε. Βανκούβε 17/3	
προς Άνναμπα 12/3	
προς Αίγυπτο 19/2	
προς Αγ. Πετρούπολη 6/2	
προς Σιγκαπούρη 2/3	
προς Ναντόρ 13/3	
προς Βανκούβε 15/3	
ε. Αμβέρσα 20/3	
προς Χιούστον 11/3	

προς Φουκουγιόμα 21/2	
προς Γένοβα 17/3	
ύψωση ελληνική	
πρ. «Lux Condor»	
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/3	

ΜΑΚΓΟΥΔΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΑΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (m)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Ba.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΚΟΜ Γ. (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΨΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4787
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (m.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (m.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΛ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΨ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΨ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΨ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (μ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (m.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΤΡΕΣ (m.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΨ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (m.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506

πρ. «Μακεδών»	πρ. Νάντη 11/3
επισκ. Πειραιά 14/2	επισκ. Πειραιά 14/3
πρ. Χάϊφά 16/1	πρ. «Αντώνης Π. Λεμόν»
επισκ. Σιγκαπούρη 27/2	πρ. Καοσπούρη 13/3
πρ. Τρίπολη 17/3	ε. Γουίλολμσχαβεν 17/3
πρ. «Oslo Countess»	πρ. Τόγκο 20/2
α. Γκάλβεστον 27/2	πρ. Τουρκία 4/3
πρ. Πειραιά 28/2	ε. Λάγος 2/3
ε. Ρεσίφ 2/3	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 4/3
πρ. Ρας Τανούρα 7/3	πρ. Κούβα 12/3
α. Ν. Ορλέαν 29/1	πρ. Νιγηρία 20/2
πρ. Μορίνη 9/3	πρ. Ινδία 2/3
α. Ν. Ορλέαν 10/3	πρ. «Imrich» 17/3
πρ. Ιταλία 13/3	ε. Αδελαΐδα 19/3
πρ. Χαϊκού 12/1	ε. Τσιόττα 3/3
πρ. Κίνα 23/2	ε. Πειραιά 15/3
πρ. «Sport»	επισκ. Σιγκαπούρη 4/1
μετ. «Com»	ε. Σάο Σεμπαστιά 8/3
πρ. Ιλγκαν 4/3	πρ. Ν. Κορέα 14/2
επισκ. Κωνσταντίνα 27/2	πρ. Τρίπολη 26/2
α. Ν. Ορλέαν 9/3	α. Βανκούβερ 13/3
πρ. Σαγκάη 26/1	ε. Χόγκ Κόγκ 26/2
ε. Αμβούργο 17/3	πρ. Γιβραλτάρ 10/3
ε. Λός Πόλμας 12/3	μεταφορές Περασίου
πρ. Κίνα 9/3	πρ. Γιούζνυ 15/3
μετ. «Prudent Voyager» (μ.7)	ε. Βάρνα 28/1
πρ. Κούβα 22/2	πρ. «Πανωρίτης»
πρ. Καράτς 5/3	ε. Ρίο Ιανέιρο 11/3
πρ. Ιταλία 15/3	αναμένει Φουτζέιρα 1/10/92
πρ. «Yubi»	α. Ν. Ορλέαν 8/3
επισκ. Μάλτα 11/2	ε. Γκνάντακ 17/2
ε. Λέγκχορν 11/3	πρ. Τσιβάν 11/2
πρ. Ν. Ορλέαν 4/3	πρ. Σιγκάγκ 8/1
ε. Βενετία 18/3	μεταφορές Μπαχάμας
αργεί Πειραιά	πρ. Ν. Ορλέαν 8/3
στον Πειραιά 16/3	ε. Μομπάσα 12/2
πρ. Μπάτα 22/2	α. Τεργέστη 4/3
μετ. «Leblon Reefers»	ε. Σιγκαπούρη 5/3
ε. Φουτζέιρα 7/2	αργεί Κολοούμπα
πρ. Μαλί 7/3	αργεί Μπρεμερχάβεν
πρ. Ρουέν 9/3	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
αργεί Πειραιά	ε. Σαν Λορέντζο 11/2
ε. Αγ. Πετρούπολη 3/3	πρ. Ν. Κορέα 10/3
πρ. «Τζώρτζ Ν.»	πρ. Κούβα 5/2
πρ. Αβόνα 7/3	πρ. Σούσα 15/3
πρ. Κίνα 1/3	ε. Λειζόες 16/3
α. Πόρτ ως Πρίνς 3/3	πρ. Λα Παλις 9/3
πρ. Γουάρντι 15/1	πρ. Μπουσάν 19/2
πρ. Ρας ελ Μουγκάρ 3/3	πρ. Κριστομπόλ 17/3
πρ. Γερμανία 11/3	αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
πρ. Σιβαβέτσα 6/3	πρ. Τσιβάν 16/2
πρ. Αβόνα 23/1	πρ. Μόνου 18/2
α. Γιβραλτάρ 15/3	στο Κάμπους Φλάντ (αποθήκη)
πρ. Βραζιλία 4/3	πρ. Τσιβάν 21/1

ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΪΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕΪΤΟΡΙ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ	69	4785
(Μηχ.)	71	12202
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	79	9577
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	8490
ΝΗΡΕΥΣ ΥΔΡΑ (Ba.)	77	14856
ΝΙΚΑΙΑ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΙ (κ.)	71	29198
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΨ	72	20317
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (m.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	88	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΝ (δ.)	82	81400
ΝΙΣΥΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ (Br.)	77	1747
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (Br.)	88	1905
ΝΟΡΟ ΣΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΟ ΣΤΑΡ (m.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ (m.)	79	16432
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (m.)	68	18210
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΑΦ ΠΡΑΪΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΑΦ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠ ΝΟΡΟ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (m.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Ba.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (m.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (m.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (δ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (m.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (m.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΥΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΑΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422

41095	προς Χουάγκου
132826	ε. Ντάς Άιλαντ
1480	προς Νοβορόσσκ
9111	προς Μπουσάν
46670	ε. Χάμπτον 6/3
9069	ε. Χόγκ Κόγκ 26/2
34841	προς Βραζιλία 2/3
18723	προς Κίνα 16/3
1498	προς Μπλισκέλε
10982	προς Τζενεράλ
81400	α. Ταρραγκόνα
76084	επισκ. Πειραιά
30340	ε. Σαβόνα 16/3
11291	ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
39018	μεταφορές Αγκόλας
9082	α. Φλάσσιγκ 9/1
2226	ε. Πειραιά 13/3
1518	ε. Ηράκλειον 14/3
1592	α. Βαλλέττα 14/3
60414	πρ. Ιταλία 16/3
25728	προς Χιούστον
4785	αργεί Μπρεμερχάβεν
12202	πρ. Ρίο Γκράντε
1598	ε. Μαρακάμπο
9577	πρ. Ιταλία 10/3
8490	πρ. Τόκιο 26/2
14866	πρ. ΗΠΑ 14/3
35567	ε. Σαν Λορέντζο
65459	πρ. Μιζουράτα
29198	ε. Σαντος 15/3
20317	πρ. «Nico Nikolazde»
11462	ε. Χόγκ Κόγκ 18/3
61000	α. Μπωμόντ 2/3
24843	πρ. Χουάγκου
8269	στο Λάγος 6/11
3531	ε. Σαβόνα 13/3
23186	α. Στράουμσβικ
12876	πρ. ΗΠΑ 6/3
10579	ε. Μπαγκόκ 2/3
39849	ε. Τέμα 20/2
81400	πρ. Φορκάδος
2469	ε. Άρχους 1953
1747	πρ. Τάμα 11/3
1905	ε. Γκράντ Καυμάν
7266	πρ. Πειραιά 22/1
16402	ε. Μοντοίρ 13/3
6414	πρ. Πόρτ Μπουλβάρ
4773	αργεί Φιλιππίνες
5450	ε. Καρταγίνα
105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
16432	πρ. Σεβαστούπολη
15581	πρ. «Πλάμα»
18210	πρ. «Lato»
15784	πρ. «Norse Transporter»
6987	αργεί Πειραιά
31551	πρ. Μαυριτανία
35453	ε. Σαν Φραντσκο
32320	στην Όντρα 19/3
35764	πρ. Γκιζόν 19/3
8768	επισκ. Πειραιά
8813	πρ. Άνναμα
22297	πρ. Μικρούσμα
9522	αργεί Πειραιά
61172	α. Καμπίνα 10/3
113778	στο Παλάου Σαμπού
17355	ε. Σάο Σεμπαστιά
17355	ε. Φάλαουθ 8/2
2491	α. Κονακί 11/3
23891	πρ. Πασίρ Γκουντάγκ
17985	πρ. Αχλάδι 27/2
19399	πρ. Πενσάνκολα
59882	πρ. Ρας Τανούρα
81400	πρ. Κόλπο ΗΠΑ
81400	δ. Πόρτ Σάϊν
1098	μεταφορές μεταφορές
2606	αργεί Πειραιά
22912	πρ. Μασόνα 25/2
18340	πρ. Κούβα 11/3
8466	πρ. Πόρτο Κουεϊτάλ
1595	ε. Θεσσαλονίκη
9824	στο Κολόμπο
39656	πρ. Λιβύη 16/3
4503	πρ. Πειραιά 22/1
34842	πρ. «Nordrol»
1924	πρ. Αλγερία
1999	πρ. Τρίπολη
35.284	πρ. Παράντον
64335	πρ. Γκιρλτάλ
11434	μετ. «New Gro»
13459	ε. Κασίμα 28/2
12443	ε. Ν. Ορλέαν
9755	πρ. Μανκάλε
5480	πρ. Θεσσαλονίκη
3818	επισκ. Σ. Μάϊλ
13852	αργεί Φουτζέι
9627	ε. Λάγος 10/11
15391	ε. Λα Γκουλέτ
9427	πρ. Ντρώμπερ
35101	πρ. Τρομπέι
3759	ε. Αμβέρσα 20/2
41961	στο Π. Λίξας 2/3
8826	πρ. Κόλπο ΗΠΑ
9236	α. Βομβά 14/3
17807	πρ. Σαμσούν
10076	πρ. Μπαντάρ
10113	α. Καλαί 2/3
16128	στο Χουαγκου
79422	πρ. Νάβριχ

ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	74	15711
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΞΙ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤ'ΗΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΤ'ΗΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΤ'ΗΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΤ'ΗΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΤ'ΗΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΑΤ'ΗΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΙ'ΝΜΠΟΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

ε. Χόγκ Κόγκ 15/3	74	151221
προς Τζακάρτα 6/3	74	25765
προς Ιαπωνία 15/2	73	8734
προς Παναμά 9/3	75	29068
ε. Αμπιτζόν 23/2	75	14523
προς Θεσσαλονίκη 16/3	69	9584
προς Καζαμπλάνκα 16/3	70	11122
προς Τζέντα 9/3	71	13575
α. Λίβερπουλ 15/3	69	24594
προς Νταλντ 30/1	83	8739
υπέστειλε σημ. Αγ. Βικεντίου	72	3137
στον Πειραιά	75	12322
μετ. «Απνα Β.»	74	12498
πρ. «Θήτα Τρίτων»	74	10761
προς Τζέντα 10/3	71	43867
στον Κρότωνα	84	3793
ε. Άκαμπα 16/3	86	15933
προς Ταϊβάν 13/3	80	17798
προς Μάλτα 15/3	75	117143
ΕΤΑ Κρηττών 21/3	73	8917
ε. Σιγκαπούρη 3/2	72	1547
προς Τρίπολη 13/3	75	18837
προς Βηρυτό 2/2	75	15684
προς Σαλίνα Κρούξ 11/2	80	31262
α. Ν. Ορλέαν 26/2	67	8932
προς Συρία 23/2	70	1598
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 1752	71	11298
προς Πεκανμπάρου 8/3	68	11413
αργεί Πειραιά	68	14674
προς Κωνσταντίνος 15/3	72	16018
προς Μοσταγκανέμ 11/3	76	18124
προς Τούσπε 10/3	82	19494
αργεί Πειραιά	76	18174
α. Ν. Ορλέαν 26/2	72	5450
στο Μπάρ 22/3	76	16277
α. Λος Άντζελες 13/3	70	71080
ε. Αμμούργο 19/3	79	15688
ε. Λα Νουβέλ 11/3	71	48685
α. Ρας Τανούρα 27/1	78	15490
ε. Γιακόν 14/3	70	19847
προς Ξηγκόρ 3/3	69	18224
ε. Ν. Τουτκορίν 5/3	76	30343
πρ. «Φρή Πρόγκρες»	77	38886
α. Σούσσα 19/2	74	18204
ε. Ντάρμπαν 16/3	74	20704
προς Βραζιλία 16/3	76	17659
ε. Τάραντα 14/3	77	15264
ε. Κόρινθο 4/3	74	18963
προς Μεξικό 21/2	70	11188
προς Μπουσάν 10/2	73	14036
προς Ναοσίμα 6/2	77	14275
ε. Ντάρμπαν 11/3	76	17777
προς Φρήπορτ 10/2	77	14275
προς Τουρκία 10/3	84	18173
προς Μπ. Αμπάς 25/2	74	33073
μετ. «Φίβι» (κ.)	65	9812
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 9/3	69	3472
α. Χιούστον 10/3	71	5699
ε. Λεμεσό 19/3	74	29827
προς Θεσσαλονίκη 13/3	76	32971
προς Φουτζέιρα 22/2	74	17798
προς Αυγούστα 18/3	69	33328
μετ. «Καπνίτα Μιράντα» (κ.)	73	17795
προς Τυνησία 25/2	71	11005
προς Οδησσό 14/3	79	34078
α. Χιούστον 23/1	77	60338
μετ. «Ομάλι» (κ.)	74	18373
προς Αυγούστα 13/3	82	18709
πρ. «Golden Fleecce»	77	15225
προς Βεραβόλ 18/2	68	18224
ε. Ρίο Ιανέιρο 10/3	74	18631
προς Σιγκαπούρη 12/3	76	16432
ε. Ρίο Ιανέιρο 3/3	76	17777
μετ. «Tenedos» (κ.)	77	30370
α. Μανίλα 12/2	73	17310
πρ. «Lloyd Mandu»	79	19061
προς Ρεσίφ 15/3	75	42619
προς Καλλδό 12/3	70	17751
προς Λαύριο 12/3	83	18173
α. Ν. Ορλέαν 16/3	71	11069
α. Βηρυτό 25/2	72	15285
α. Γκουαγκιό 15/2	73	16095
προς Κίνα 18/2	75	18794
προς Μπέιλουίν 20/2	73	29763
προς Παράναγου 16/3	75	17659
προς Καλλδό 9/3	74	20812
ε. Σιγκαπούρη 10/3	73	14353
προς Τζιζέλ 11/2	75	17129
ε. Παράναγου 4/3	78	15275
ε. Ρότερνταμ 3/3	76	12440
προς Ευρώπη 14/3	79	12750
αργεί Πειραιά	76	28266
προς Βενεζουέλα 22/1	85	13911
προς Ντάρμπαν 9/3	80	24917
προς Κονακόρ 13/3	76	12440
αργεί Πειραιά	75	17645
ε. Κάμπο Φόιο 6/3	75	17645
προς Μπ. Αμπάς 16/3	80	14825
ε. Ποντιανάκ 2/3	74	24559
ε. Μαπούτο 4/3	73	17466
ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/3	77	11679
προς Ντρίνιν 8/3	81	9002
στο Γκιζάν (αποθήκη)	81	8835
προς Γουάι Φιέρν 17/3	77	19993
προς Μπικόντο 7/3	74	20712
πρ. Ινία 1/3	77	8989
ε. Σουίνουσκ 15/3	73	22126
ε. Αμβέρσα 24/2	78	18643
προς Βανκούβερ 4/3	77	19284
στο Χόγκκ	77	33408
ε. Ρότερνταμ 21/3		

ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'ΙΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'ΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'ΙΛΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝΚ (κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'ΤΡ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΛΑΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΛΑΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΛΑΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798
ΣΗΜΠΡΕΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΖΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΖΤΑΡ II (κ.)	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΟΡΕΝ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275

στο Χόγκκ (αποθήκη)		
προς Βέντσιας 11/3		
ε. Μπαγκόκ 16/1		
προς Σαγκάη 5/3		
ε. Λάγος 9/3		
προς Σφάξ 28/2		
προς Κλαϊπέδα 9/3		
προς Μπαγκόκ 5/3		
ε. Μπουσάν 28/2		
προς Πόρτο Μπουλβάρ 7/3		
εγκαταλείφθηκε Μοσταγκανέμ		
ε. Χοσσόιμα 5/1		
προς Κασσιούγκ 13/3		
προς Λουάντα 3/3		

ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ Γ'Ον.δ.	62	1133
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΜΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344

προς Ιντσόν 6/3	
στη Σεράγκα (αποθήκη)	
στον π. Ορινόκο	
προς Ρένι 11/3	
προς Κόρπους Κρίστι 5/3	
προς Μαζόρα ντελ Βόλδο 13/2	
ε. Αγ. Πετρούπολη 4/2	
προς Γιβραλτάρ 4/3	
α. Δουνκέρκη 16/3	
προς Κούβα 19/2	
ε. Σαουθεντ Ανκόρατζ 19/3	
ε. Κόβεν 14/3	
προς Μασσαλία 3/3	
προς Μπαγκόγκ 16/3	
προς Αργεντινή 5/3	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
πρ. «Greesthaven»	
ε. Σάρζα 28/9	
προς Πειραιά 15/3	
προς Κάστα Ρίκα 1/3	
προς Ρουέν 15/3	
ε. Βενετία 18/3	
ε. Ντόρντρεχτ 20/3	
προς Κεητάνου 7/3	
ε. Σαλβαντόρ 2/3	
προς Φλάσινγκ 1952	
ε. Πειραιά 6/2	
προς Λειξόες 17/3	
προς Βραζιλία 4/3	
ε. Παράναγους 7/3	
προς Σιγκαπούρη 14/3	
προς Σαγκάι 11/2	
α. Γκουάγκου 18/2	
ε. Ταραγκόνα 16/3	
προς Ινδία 16/2	
ε. Χιούστον 8/3	
α. Μουπόσα 11/2	
προς Κόρκ 19/2	
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)	
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/8	
προς Χόγκ Κόγκ 3/3	
προς ΗΠΑ 10/2	
προς Πόρτο Καμπίλο 7/3	
προς Χουάγκου 11/2	
προς Μανχάιμ 14/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 14/2	
προς Μουδανιά 17/3	
αργεί Πειραιά	
προς Ν. Κορέα 3/3	
ε. Μουπόσα 21/2	
ε. Πειραιά 7/3	
ε. Μανφρεντόνια 10/3	
προς Σιζέν 14/3	
προς Κούβα 8/3	
δ. Ντόβερ 10/3	
προς Ραβέννα 15/3	
α. Ν. Ορλεάν 15/3	
ε. Κάντλα 4/3	
ε. Τακοράντι 5/3	
δ. Κων/πολη 26/2	
προς Ραζίν 9/1	
ε. Λάγος 17/3	
πρ Ν. Κορέα 5/2	
ε. Ντιούμπαν 19/3	
δ. Παναμά 17/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 16/3	
πρ Σας Σεμπαστιάν 19/1	
προς Π. Σάι 13/3	
αργεί Πειραιά	
προς Γκουά 15/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Κίνα 1853	
ε. Ν. Ορλεάν 7/3	
προς Μαδασακάρε 15/2	
προς Κίνα 12/3	
ε. Άαρχους 19/3	
προς Ν. Κορέα 5/3	
α. Τουτικόριν 8/3	
προς Ινδία 4/3	
ε. Σιγκαπούρη 13/3	
ε. Ιντσόν 6/3	
αργεί Πειραιά	
προς Ρένιόν 24/2	
προς ΗΠΑ24/2	
προς Δ. Αφρική 5/3	
προς Καράκας Μπαιή 18/3	
προς Τουμπάο 4/3	
προς Υμουίντεν 11/3	
προς Ν. Ορλεάν 7/3	
προς Φουτζέιρα 25/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Κουίνχουαγκνόν 20/2	
προς Πόρτο Κορέας 9/3	
ε. Ρότερνταμ 11/3	
ε. Καοσιούκ 20/2	
πρ Μπ. Αμπάς 14/3	
πρ Ν. Υόρκη 25/2	
ε. Σιγκαπούρη 9/3	
πρ Κακά Τέρμ. 28/1	
πρς Γιβραλτάρ 15/3	

ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΝΕΜΑ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Γ'ΝΤ (κ.)*	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΙΛΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	68	9307
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗΝΤΟΡ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82*	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ (κ.)*	72	9343
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΡΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (π.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρ. «Υπένεμα»
μετ. «Argo Reefer»
παρμένει στη δύναμη

ε. Σιγκαπούρη 13/2
ε. Κεητάνου 6/3
πρς Θεσσαλονίκη
πρς Τσιγκάι 23/1
ε. Κοτονού 11/2
ε. Γκόλατζ 12/3
πρς Ινδία 16/3
πρς Ραβέννα 12/3
ε. Σουέζ 11/3
στη Λε Χάβρη 22/3
πρς Κανακάλε 23/2
πρς Σάντος 13/3
διάλυση Κίνα
θήση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7/92
πρς Μεξικό 7/3
ε. Παράναγους 6/3
πρς Μπαγκόγκ 4/1
πρς Καμάρ 18/2
πρς ΗΠΑ 13/2
ε. Ν. Ορλεάνη 17/2
πρς Ν. Αμερική 11/3
πρς Νάναη 17/3
πρς Νταλιάν 11/3
πρς Βραζιλία 14/3
πρς Βενεζουέλα 13/2
ε. Σχέσιον 13/3
πρς Ταϊβάν 2/3
πρς Σουραμπάγια 8/3
αγορά από αλλοδαπούς
ε. Γιανγκόν 10/3
πρς Σουίνσκι 1753
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 28/2
α. Άσντον 9/3
ε. Λας Πάλμας 6/2
α. Ρότερνταμ 20/3
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/2
ε. Μπαγκόγκ 5/2
ε. Κεητάνου 18/3
πρς Μπαγκόγκ 5/3
ε. Σαλέρο 6/3
πρς Τούρμπο 10/3
πρς Λάγος 1/3
μετ. «Miramar» (κ.)
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 6/3
πρς Καζαμπλάνκα 16/3
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
πρς Βραζιλία 8/3
πρς Σιγκαπούρη 21/2
πρς Ελλάδα 10/3
ε. Μπαγκόγκ 14/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/3
ε. Αμπτζάν 24/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 3/3
πρς Μαόκο 17/3
ναυπηγήθηκε Ρωσία
α. Κεητάνου 7/3
επισκ. Λας Πάλμας 23/1
α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/3
πρς Αναδίο 10/3
πρς Ικούις 8/3
πρς Πόρτο Καμπέλλο 11/3

πρς Κερτέχ 3/3
πρς Χώρ Φακάν 14/3
πρς Πειραιά 18/3
ε. Χόγκ Κόγκ 15/3
πρς Ινδία 1053
πρς Βάλβις Μπαιή 2852
ε. Φουτζέιρα 13/3
ε. Πειραιά 1/3
ε. Δουκέρη 9/3
πρς Κίνα 27/12
ε. Πειραιά 14/3
πρς Μπότανυ Μπαιή 6/3
πρς Τρίπολη 12/3
πρς Κίνα 2/3
πρς Μομπάσα 4/3
α. Ν. Ορλεάνη 7/3
α. Ν. Ορλέαντ 10/3
δ. Παναμα 7/3
α. Κριστομπαλ 14/3
πρς Χοντέιντα 2/3
α. Πόρτ Σουδάν 8/3
ε. Φουτζέιρα 23/12
ε. Κολούμπια Ρίβερ 23/12
πρς Γκρεσίλ 25/1
α. Χιούστον 18/2
πρς Νεμρούτ Μπαιή 4/3
ε. καστέλ. ντι Στάμπι 9/3
πρς Σαγκάι 11/3
ε. Λα Νουβέλ 12/3
επισκ. Ντουμπάι 27/2

πρς Μπαντάρ Αμπάς 17/3
πρς Άκαμπα 19/2
α. Κοτονού 28/2
πρς Μπενίν 8/2
πρς Βρέμη 26/2
πρς Μπάτα 14/2



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 - 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)



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

