

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1993

Αρ. Φύλλου 1387/1146

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

PIOM. 1387 / 1146
1 IOYNIOY 1993
ΔPX. 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

THE E. G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES



E. G. LOUKEDES

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.28.530 - 41.22.789

41.31.219 - 41.73.993

FAX : 41.21.506

97-99 FILONOS STR., 185 35 PIRAEUS

P.O. BOX 80081, PIRAEUS 185 10

Est. 1963

TELEXES: 212246 - 212197 EGRL GR

CABLES : EGRLESHIP OR HUGOTRUM

GELVERI S.A.

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

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

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

AT İSTANBUL 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 İSTANBUL



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA

SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND ALL ROMANIAN PORTS

SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING REPAIRS - GENERAL TRADE

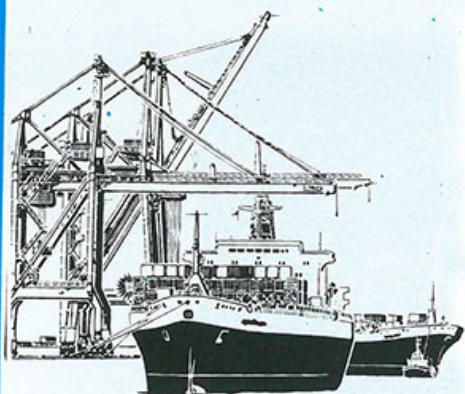
Telephones : 40-91-614742/614200

TELEX : 14.456 EGRL R

FAX : 40-91-614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1387/1146

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. 1387/1146 June 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 ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Στον Μεγάλο Ναυτοδόσκαλο
Γεράσιμο Μηλιαρέση.
- 15 Οφειλόμενη απάντηση.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 21 Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700-1864.
Του κ. Νίκου Βλασσόπουλου.
- 27 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 32 Η Αθηναϊκή Τριήρης στο Λονδίνο
για τα 2500 χρόνια της Δημοκρατίας.
- 33 Ο ανθρώπινος παράγοντας στην πρόληψη
ναυτικών ατυχημάτων.
- 34 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάιο.
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 39 ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ '93
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 44 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 48 ENGLISH SUPPLEMENT
- 50 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

CELEBRITY CRUISES

EXPLORE THE BEAUTY OF THE CARIBBEAN, BERMUDA AND MEXICO

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 4290300-4

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

 *Celebrity Cruises*

NEW YORK - MIAMI - LONDON - GENEVA - FRANKFURT - PARIS - BRUSSELS - MADRID

Είναι προτιμότερο να πληρώνουν

Η σπασμωδικότητα με την οποία αντέδρασαν οι Βρεταννοί στην προσφυγή της εταιρίας «Προμηθεύς» ενώπιον της Ελληνικής Δικαιοσύνης για την επίλυση διαφορών που υφίστανται με Άγγλους ασφαλιστές και με ένα P & I Κλάμπ δείχνει και την τεράστια σημασία που έχει για τους Βρεταννούς (και κατ' ακολουθίαν και για μας) η κίνηση αυτή του Καπτάν Κώστα Στραβελάκη.

Θορυβημένοι οι Βρεταννοί ασφαλιστές έσπευσαν να μιλήσουν δια των «Lloyd's List» (που αφιέρωσαν πρωτοσέλιδο σχετικό δημοσίευμα στο φύλλο της 21ης Μαΐου) για την ανάγκη θεσπίσεως αυστηρότερης νομοθεσίας που θα υποχρεώνει τους συμβαλλομένους μαζί τους να προσφεύγουν αναγκαστικά στη Διαιτησία του Λονδίνου και θα απαγορεύει την προσφυγή στη Δικαιοσύνη της έδρας της κατοικίας ή της επιχειρήσεως των ασφαλιζομένων. Γεγονός που ανάγκασε τον κ. Στραβελάκη να δηλώσει, ορθότατα φυσικά, στην αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» ότι αντί να επιδιώκουν να φτιάξουν αυστηρότερη νομοθεσία πρέπει να πληρώνουν αυτούς που ασφαλίζουν και να μην αποφεύγουν (με τον έναν ή τον άλλο τρόπο) την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που προέρχονται από ασφαλιστικές συμβάσεις. Και να προειδοποιήσει

ότι οι ασφαλισμένοι αλλά και οι ευυπόθηκοι δανειστές του είναι ουσιαστικά ανασφάλιστοι και ότι θα πληρωθούν μόνον όταν ευαρεστηθούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους οι Βρεταννοί ασφαλιστές (το πλήρες κείμενο της έντονης και ιδιαίτερα αυστηρής δηλώσεως του κ. Στραβελάκη δημοσιεύεται στις σελίδες του ναυτιλιακού ρεπορτάζ).

Η έπαλξη αυτή όταν είχε θέσει για πρώτη φορά το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί είχε υπογραμμίσει ότι οι Βρεταννοί ασφαλιστές θα πληρώσουν πολύ ακριβά τα τερτίπια στα οποία καταφεύγουν για να αποφύγουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους. Και ήδη επιβεβαιώνεται — το θέμα έχει γενικευθεί και αποτελεί αντικείμενο καθημερινών συζητήσεων και στον Πειραιά αλλά και στο Λονδίνο αλλά και αλλού όπου τα πράγματα της Ελληνικής Ναυτιλίας παρακολουθούνται συστηματικά.

Η έπαλξη αυτή είναι υποχρεωμένη να διακηρύξει σήμερα ότι ουδείς επιζητεί τη διακοπή της συνεργασίας. Εκείνο που ζητείται είναι απλώς ίσοι όροι — ήρθε ο καιρός να αντιληφθούν οι Βρεταννοί και όσοι άλλοι έχουν παρόμοιες με τις δικές τους αντιλήψεις ότι δεν μπορούν να έχουν αυτοί συνεχώς το πάνω χέρι, όπως έκαναν μέχρι τώρα. Οι καιροί άλλαξαν. Και η καλύτερη λύση είναι να πληρώνουν.

ΝΑ ΚΕΡΔΙΣΟΥΜΕ ΠΡΩΤΑ ΕΜΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο βουλευτής Πειραιώς του ΠΑΣΟΚ και πρώην Υπουργός Οικονομικών κ. Κων. Σημίτης στην πρόσφατη ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη είπε με άλλα λόγια εκείνο που υποστηρίζουν με πάθος εδώ και πολλά χρόνια τα «Ναυτικά Χρονικά» και οι άνθρωποι τους, ότι δηλαδή πρέπει να τρυγούμε πρώτα εμείς και να κερδίζουμε πρωτίστως η χώρα και ο ελληνικός λαός από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

Είπε συγκεκριμένα ο κ. Σημίτης ότι η Ελλάδα πρέπει να αντλήσει μέσα από μία διαφορετική λειτουργία της αγοράς τις μέγιστες δυνατές εισροές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες προς τη χώρα και για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός θα πρέπει βαθμιαία να δημιουργηθεί ένας πόλος στήριξης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και στη χώρα μας.

Και με την έννοια αυτή θεωρούμε ότι η ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη υπήρξε εποικοδομητική.

Και κάτι ακόμη: Στην ομιλία του κ. Σημίτη δεν υπήρξαν οι απουσίες που είχαν σημειωθεί σε άλλη παρόμοια πρόσφατη ομιλία στον ίδιο χώρο.

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Απαντες — από τον Πρωθυπουργό μέχρι τον τελευταίο Υπουργό αλλά και

πέρα πολλοί πολιτικοί — παρόντες στην πρόσφατη γενική συνέλευση του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών. Και όχι μόνον απλή παρουσία αλλά και ομιλίες του Πρωθυπουργού, του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και άλλων.

Αυτά πάντοτε και κάθε χρόνο στη γενική συνέλευση του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών, ενώ στις εκάστοτε γενικές συνελεύσεις των μελών της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών ουδείς προσέρχεται, ίσως διότι ουδείς καλείται...

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΝΕΑ ΑΥΞΗΣΗ 23% ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

(Νέα) αύξηση του ναυτολογίου των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων κατά 23% και την επίλυση μιας σειράς ειδικών ζητημάτων για τη βελτίωση της θέσεως του επιβατηγού πλοίου ζητεί η οικία εφοπλιστική Ένωση από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Οπωσδήποτε, όμως πρέπει να υπογραμμισθεί ότι προκαλούν τούλάχιστον απορίες δημοσιεύματα που μιλούν για σημαντικά κέρδη των ναυτιλιακών εταιριών κατά τη χρήση του 1992 — τόσα τα κέρδη της ΑΝΕΚ, τόσα των Μινωϊκών, τόσα της Ρεθυμνιακής, της ΔΑΝΕ κλπ., κλπ. που αφήνουν τους πολίτες με το στόμα ανοικτό από την απορία, γιατί πως είναι δυνατόν από τη μία πλευρά να μιλάς για κρίση και δυσχέρειες και από την άλλη

για κερδοφορία.

Εν πάση περιπτώσει, εκτός από την αύξηση του ναυτολογίου — εμείς είχαμε προτείνει να χορηγηθεί συνολική αύξηση 30% αλλά όλοι κουνούσαν τότε το κεφάλι τους — η οικία πλοιοκτητική Ένωση πρότεινε επίσης την καθιέρωση ναυτολογίου επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων δύο περιόδων: Υψηλής περιόδου — από 1/6 μέχρι 30/9 — κατά την οποία θα ισχύει το νέο ναυτολόγιο όπως θα διαμορφωθεί με την αύξηση που θα εγκριθεί. Και χαμηλής περιόδου — από 1/10 μέχρι 31/5 — στην οποία θα ισχύει για τους επιβάτες και τα ΙΧ αυτοκίνητα το ναυτολόγιο που θα διαμορφωθεί με το ήμισυ της αυξήσεως η οποία θα εγκριθεί.

Επίσης η οικία πλοιοκτητική Ένωση ζητεί:

- Προώθηση του Προεδρικού Διατάγματος για τις τροποποιήσεις του Κανονισμού Ενδιάιτησης Επιβατών των Επιβατηγών Πλοίων.
- Έλεγχο του ζυγολογίου των φορτηγών αυτοκινήτων που διακινούνται με τα επιβατηγά πλοία.
- Προστασία των ελληνικών πλοίων της γραμμής Πάτρας - Ιταλίας.
- Συνηγορία του ΥΕΝ στην πρόταση των ακτοπλοϊκών εταιριών για την διάθεση από το Δεύτερο Πακέτο Ντελέρ κονδυλίων για τον εκσυγχρονισμό των πλοίων.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας ανταποκρίθηκε θετικά στην πρόταση για τη διαμό-

φωση ναυολογίου δύο περιόδων λέγοντας ότι:

- Το διαφορετικό ναυολόγιο θα εξυπηρετεί τους μόνιμους κατοίκους των νησιών.
- Είναι καινοτομία να διαμορφώνεται το ναυολόγιο σε συνάρτηση με τις ευκολίες που παρέχονται στον επιβάτη.
- Δεν θα υπάρξει περαιτέρω επιβάρυνση με τη διαμόρφωση οικονομικής και διακεκριμένης θέσης.

Επίσης ο Υπουργός είπε ότι το θέμα της αύξησης θα συζητηθεί στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ

Νέα «μέθοδο» φαίνεται ότι βρήκε το Υπουργείο για να αυξήσει τα κρατικά έσοδα: Επιβάλλει πλέον και πρόστιμα για τις καθυστερήσεις που σημειώνονται στις αναχωρήσεις επιβατηγών πλοίων.

Βεβαίως, είναι αυτονόητο ότι σε ουδεμία περίπτωση πρέπει να ταλαιπωρούνται οι επιβάτες, οι οποίοι όμως δεν βρίσκονται και στο μπουράγιο και έχουν την ευχέρεια να περάσουν ευχάριστα την ώρα της αναμονής μέχρι την αναχώρηση του πλοίου, που εξ άλλου μπορεί να καλύψει εν συνεχεία την καθυστέρηση και να φθάσει στους προορισμούς του την προσδιορισμένη ώρα.

Είναι όμως εξ ίσου αυτονόητο ότι για όλες τις περιπτώσεις πρέπει να συνεκτι-

μούνται όλοι οι παράγοντες και ότι πάντοτε πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη η κατάσταση του ακτοπλοϊκού επιβατηγού πλοίου που θέλει ενίσχυση και όχι κυνηγητό με όποιο πρόσχημα, ακόμη και δικαιολογούμενο.

Πρέπει να προστεθεί ότι στη νέα «μέθοδο» του ΥΕΝ για την αύξηση των εσόδων του Δημοσίου περιλαμβάνεται και η αύξηση από 100.000 στις 500.000 δρχ. των προστίμων που θα επιβάλλονται από τις 7 Ιουνίου για παραβάσεις των κανονισμών λιμένων.

Βαράτε βιολιτζήδες...

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΝΑΓΟΣ»

Ενας λανθασμένος υπολογισμός των χειριστών του σωστικού ελικοπτερου της Νοτίου Αφρικής φαίνεται ότι στοίχισε τη ζωή σε 17 ναυτικούς του μάλκερ «Ναγός». Οι χειριστές του ελικοπτερου θεώρησαν σκόπιμο να αποβιβάσουν τους πρώτους ναυαγούς στην ξηρά και όχι σε δεξαμενόπλοιο που βρίσκονταν κοντά στο πλοίο που κινδύνευε. Έτσι χάθηκε πολύτιμος χρόνος και επειδή στο μεταξύ ο καιρός δυνάμωσε ακόμη περισσότερο δεν ήταν δυνατόν να γίνει το παραμικρό για τη διάσωση των υπολοίπων ναυτικών είτε από τα ελικοπτερα, είτε από τα άλλα πλοία που βρίσκονταν στην περιοχή του ναυαγίου.

Πρέπει να υπογραμισθεί ότι από τη διαχειρίστρια εταιρία στον Πειραιά κατεβλήθη κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διάσωση όλων των μελών του «Ναγός» που για λόγους όμως ανεξαρτήτους της θελήσεώς της δεν ετελεσφόρησε.

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα αιτήματα των πλοιαρχών μας, όπως διατυπώθηκαν στην πρόσφατη γενική συνέλευση της Εννώσεώς τους, είναι ουσιαστικά αλλά επειδή προσκρούουν σε κατεστημένα συμφέροντα δεν πρόκειται, κατά τη γνώμη μας, ούτε καν να συζητηθούν.

Ζητούν, λόγου χάρη, οι πλοιαρχοί μας τον σχεδιασμό μιας εθνικής ναυτικής πολιτικής που να δίνει λύσεις και διεξόδους μέσα στις σημερινές συνθήκες και συγκυρίες των τεχνολογικών εξελίξεων και του διεθνούς ανταγωνισμού, αλλά κάθε Κυβέρνηση και κυρίως κάθε Υπουργός θα εφαρμόσουν τη δική τους πολιτική που είτε υποκινείται από συγκεκριμένα συμφέροντα, είτε υποδεικνύεται από ευκαιριακούς συμβούλους, με μοναδικό προσόν ενδεχομένως ότι πήγαιναν σε όλες τις προεκλογικές και άλλες συγκεντρώσεις και ομιλίες των Υπουργών, διότι και αυτό λέγεται ότι έχει συμβεί σ' αυτόν τον μακάριο και θλιβερό ταυτόχρονα τόπο.

Ζητούν οι πλοιαρχοί μας η εκπαίδευσή τους να ενταχθεί στην ανώτατη βαθμίδα και το δίπλωμα του Α' πλοιαρχού να αναγνωρισθεί ως ισότιμο και αντίστοιχο του πτυχίου Ανωτάτης Σχολής, αλλά αυτό χαλάει τη μανέστρα πολλών κυρίων που θέλουν να εμφανίζονται ως μοναδικοί και ανεπανάληπτοι και για τον λόγο άλλωστε αυτόν δεν έγινε μέχρι τώρα ανώτατη η παιδεία των ναυτικών μας.

Ζητούν οι πλοιαρχοί ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της επανδρώσεως των υπηρεσιών και οργανισμών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να γίνεται από πλοιαρχούς και γενικά αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και ποιοί λιμενικοί θα αποδεχθούν κάτι τέτοιο;

Ζητούν οι πλοιαρχοί να τροποποιηθούν οι Κ.Δ.Ν.Δ. και Κ.Ι.Ν.Δ. καθώς και οι Κανονισμοί Εσωτερικής Υπηρεσίας (των πλοίων) ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες εξελίξεις αλλά ποιοί θα αποδεχθούν τέτοιες ρυθμίσεις που θα κόβουν ή θα αναμφισβητούν αρμοδιότητες και δυνατότητες παρεμβάσεως; (Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι εκτιθέμενες απόψεις σε επιστολή του Υπουργού προς τα «Ναυτικά Χρονικά» για την ανεπάρκεια του ΥΕΝ).

Ζητούν οι πλοιαρχοί την αναγνώριση της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες και για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, αλλά πως εί-

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

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

να δυνατόν να υλοποιηθεί παρόμοιο αίτημα όταν οι αρμόδιοι έχουν περιγράψει σαφέστατη σχετική εντολή του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού;

Στα αιτήματα των πλοιάρχων μας περιλαμβάνεται ακόμη:

- Η δημιουργία κινήτρων προσέλκυσης και παραμονής στη Ναυτική Εκπαίδευση έμπειρου και με σύγχρονη κατάρτιση εκπαιδευτικού προσωπικού και από τις τάξεις των ναυτικών.
- Η υπαγωγή όλων των «πλοιάρχων γραφείων» στην ασφάλιση του NAT ανεξάρτητα από τον αριθμό των πλοίων και τη σημαία τους.
- Η λήψη όλων των μέτρων και η ενέργεια κάθε αναγκαίου για την πάταξη της μισειτίας.
- Η ριζική αντιμετώπιση του οικονομικού προβλήματος του NAT και η πλήρης ένταξή του στον κρατικό προϋπολογισμό.
- Η αναβάθμιση και διεύρυνση των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων, με πρώτο και άμεσο μέτρο τον καθορισμό της σύνταξης των πλοιάρχων στο 80% του βασικού μισθού τουλάχιστον.
- Η νομοθετική ρύθμιση του προβλήματος του υπολογισμού των εφάπαξ παροχών του ΤΠΑΕΝ.
- Η αναβάθμιση και διεύρυνση της προστασίας που παρέχει ο Ο.Ν. και ειδικά η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη που συνεχώς υποβαθμίζεται.
- Η παροχή σε όλους τους ναυτικούς που έχουν πραγματική θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 5 χρόνια σε συναλλαγματοφόρα πλοία των διευκολύνσεων στην εισαγωγή αυτοκινήτου.
- Η πλήρης ικανοποίηση του αιτήματος των Ελλήνων ναυτικών για την άσκηση του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της ψήφου, με την παροχή του δικαιώματος σε όλους τους ναυτικούς όπου και αν βρίσκονται.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΞΕΝΩΝ ΖΗΤΕΙ Η Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Την παρέμβαση δώδεκα ξένων συνδικαλιστικών οργανώσεων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η περιβόητη ITF, ζητεί η ΠΕΜΕΝ για να υιοθετηθεί και επικυρωθεί από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση 145 περί συνεχούς απασχολήσεως των ναυτικών, για να αναγνωρισθεί το ναυτικό επάγγελμα σαν βαρύ και ανθυγιεινό και για να αντιμετωπισθούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά προβλήματα των ναυτικών μας.

Προηγουμένως η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ ρίχνει ένα παραπέτασμα καπνού κάνοντας αναφορά στις σημαίες ευκαιρίες και στη χρησιμοποίηση φθηνών τριτοκοσμικών ναυτικών που τη χαρακτηρίζει σαν σύγχρονο δουλεμπόριο, αλλά η ουσία που είναι η επίκληση της παρεμβάσεως των ξένων δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αποκρυβεί.

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ;

Αυτό σκεφθήκαμε όταν ακούσαμε ότι ο Υφυπουργός Αιγαίου δεν υπογράφει άδεια σκοπιμότητας που ενέκρινε η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και παρά το γεγονός ότι η ενδιαφερομένη ναυτιλιακή εταιρία έσπευσε, συμμορφούμενη σε σχετικό τηλεξ του Υπουργείου, να καταβάλει την προβλεπόμενη από τον Νόμο εισφορά προς το NAT ύψους 28.000.000 δραχμών.

Λοιπόν, είναι δυνατόν. Κάθε Υπουργός φαίνεται ότι θεωρεί τον τόπο αυτόν κληρονομιά που κληρονόμησε από τον πατέρα του και κάνει ό,τι του αρέσει γράφοντας στα παλαιότερα των υποδημάτων τους νόμους και προφήτες.

Ίσως δε γι' αυτό πάμε κατά διαβόλου.

Το θέμα πάντως μας αναγκάζει να επαναφέρουμε στο προσκήνιο μία παλαιά μας πρόταση για να καταργηθεί το υφιστάμενο καθεστώς το οποίο δημιουργεί συνεχώς προβλήματα καθώς οι έχοντες πολιτικές φιλίες σπεύδουν να εκμεταλλευθούν την εκάστοτε πολιτική κατάσταση για να εξασφαλίσουν για τον εαυτό τους τις καλύτερες και αποδοτικές γραμμές. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες που εκμεταλλεύονται κύριες γραμμές θα είναι υποχρεωμένες να εξυπηρετούν χωρίς επιδοτήσεις βεβαίως — κατ' αναλογία φυσικά — και τις λεγόμενες δευτερεύουσες και προβληματικές γραμμές είτε με δικά τους πλοία, είτε με πλοία άλλων εταιριών εφ' όσον τα δικά τους δεν μπορούν, λόγω μεγέθους και άλλων χαρακτηριστικών, να εξυπηρετήσουν και τα μικρά λιμάνια.

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΘΕΣΕΩΝ... ΣΤΟ PARKING ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ!!

Απίστευτο και όμως αληθινό. Όπως μας πληροφόρησαν ορισμένοι αναγνώστες μας, υπάλληλος του ΟΛΠ ο οποίος έχει επιφορτισθεί με την φύλαξη του χώρου που βρίσκεται έναντι της Ακτής Μιαούλη, έχει δημιουργήσει μια ιδιωτική... επιχείρηση πάρκινγκ και προφανώς έναντι κάποιας αμοιβής κρατάει θέσεις για τα αυτοκίνητα των πελατών του, μη επιτρέποντας με διάφορες μεθόδους να παρκάρουν εκεί τα αυτοκίνητά τους, όσοι φθάνουν πριν τους προνομιούχους... πελάτες του εν λόγω υπαλλήλου ενός δημόσιου οργανισμού. Ας ελπίσουμε ότι η σημερινή Διοίκηση του ΟΛΠ που ασχολείται με την τάξη του λιμανιού, θα ρυθμίσει και αυτό το ανεπίτρεπτο φαινόμενο.

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 Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ξεπέρασε τους 207 εκατ. τον. d.w.

Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΕΙ ΤΟ 51,7% του ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, τα δώδεκα κράτη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας διαθέτουν συνολικά έναν πανίσχυρο εμπορικό στόλο, ο οποίος με βάση το τοννάρι αντιπροσωπεύει σχεδόν το 28% του παγκοσμίου στόλου και παρουσιάζει αύξηση κατά 2,1% σε σύγκριση με τις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές του 1990.

Οι στόλοι που ελέγχονται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιπροσωπεύουν επίσης το 26% του παγκοσμίου στόλου με βάση τον αριθμό των πλοίων και το 26,9% με βάση τους τόννους γκρός. Οι αριθμοί αυτοί παρουσιάζουν βελτίωση σε σύγκριση με το 1990, όταν οι αντίστοιχοι αριθμοί ήταν 24,8% και 25,1%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρεί ο Βρετανικός Μηχανισμός (LRS) και καλύπτουν όλα τα εμπορικά πλοία άνω των 1.000 τον. γκρός, από τον Μάρτιο 1990 ο συνολικός στόλος της ΕΟΚ έχει αυξηθεί κατά 751 πλοία, 29.382.612 τον. d.w. ή 18.348.019 τον. γκρός. Οι Έλληνες, Βρεταννοί και Γερμανοί πλοιοκτήτες ελέγχουν μαζί άνω του 70% της συνολικής χωρητικότητας που ανήκει στα 12 κράτη — ελαφρώς περισσότερα από το 1990.

Από την αύξηση αυτή το μερίδιο του λέοντος ανήκει στην ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία μέσα στην τελευταία τριετία αυξήθηκε κατά 412 πλοία, 23.202.364 τον. d.w. ή 12.531.493 τον. γκρός.

Πάντοτε σύμφωνα με την μελέτη που δημοσιεύει αναλυτικά η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» στο τεύχος της 1ης Ιουνίου 1993, ο στόλος που ελέγχεται από τους Έλληνες ξεπέρασε σε χωρητικότητα τον Ιαπωνικής ιδιοκτησίας που στα μέσα Μαΐου 1993, εμφανίζεται με 3.247 πλοία, 94.217.768 τον. d.w. και είναι σχεδόν διπλάσιος από τον Νορβηγικό που εμφανίζεται με 1.517 πλοία, 55.432.448 τον. d.w.

Σύμφωνα με στατιστική μελέτη που εκπόνησε ειδικά για την εβδομαδιαία εφημερίδα «Maritime Monitor» το Lloyds Register of Shipping, στα μέσα Μαΐου 1993 ο εμπορικός στόλος των 12 κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έφθασε τα 8.372 πλοία, 207.712.902 τον. d.w. ή 127.182.193 τον. γκρός.

Την πλέον περίοπτη θέση στην Ναυτιλία της Ευρώπης κατέχει ο ελληνόκτητος στόλος, που έφθασε σε νέο ύψος ρεκόρ 2.835 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 107.464.984 τον. d.w. ή 58.985.982 τον. γκρός.

Η σημερινή αναλυτική εικόνα της Ναυτιλίας των Δώδεκα, η οποία βασίζεται στην εθνικότητα του πλοιοκτήτη, έχει ως εξής: (Σε παρένθεση αναφέρεται το ποσοστό συμμετοχής κάθε χώρας στο σύνολο της χωρητικότητας που καλύπτει ο στόλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

Εθνικότης Πλοιοκτήτη	Αριθμ. πλοίων	Τον. D.W. (ποσοστό %)
Ελληνική	2.835	107.464.984 (51,7)
Βρετανική	921	26.263.744 (12,6)
Γερμανική	1.369	18.592.269 (9,0)
Δανική	725	15.028.816 (7,2)
Ιταλική	746	13.886.598 (6,7)
Γαλλική	322	8.458.826 (4,1)
Ολλανδική	682	5.809.929 (2,8)
Ισπανική	419	5.448.704 (2,6)
Βελγική	170	5.406.845 (2,6)
Πορτογαλική	120	1.171.649 (0,6)
Ιρλανδική	60	170.202 (0,1)
Λουξεμβούργου	3	10.336 —
Σύνολο	8.372	207.712.902



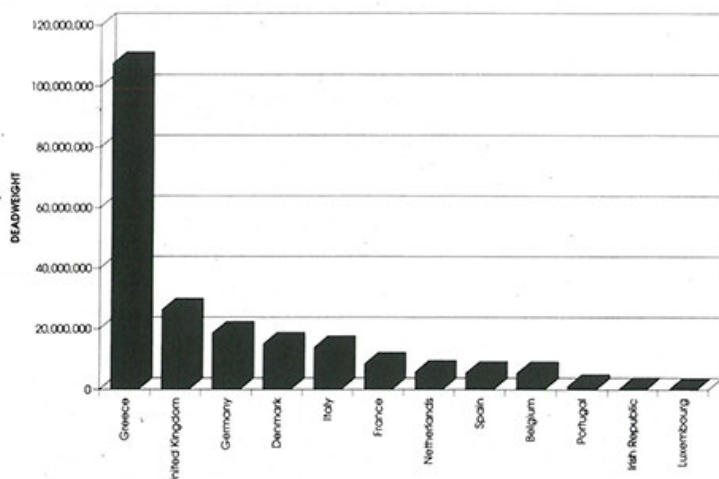
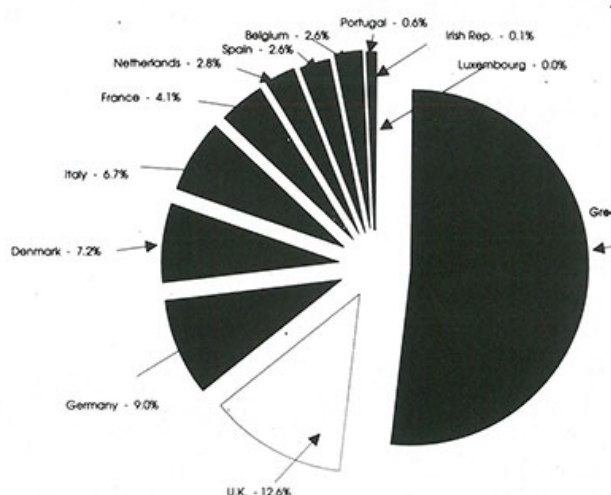
"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΡΤΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΣΕ ΣΧΗΜΑ ΤΑΒΛΟΙΔ Η ΝΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ, ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΙ ΕΓΚΥΡΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ.

ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΩΝ: ΤΗΛ.: 41 22 492 - ΦΑΞ: 41 22 493

ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ LLOYDS REGISTER OF SHIPPING ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «MARITIME MONITOR»



Η ΑΔΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος της 15.4.93 του περιοδικού σας με τον τίτλο «Πληρώνουν την ανεπάρκεια του Υπουργείου Ναυτιλίας» σας πληροφορούμε για την ενημέρωση και των αναγνώστών σας τα επόμενα:

1. Η τροποποίηση των οικείων άρθρων του Κανονισμού Εργασίας Ελληνικών φ/γ πλοίων με την οποία τα καθήκοντα συγκεκριμένης ειδικότητας ναυτικών που δεν προβλέπεται στην οργανική σύνθεση του πλοίου θα ανατίθενται σε ναυτικούς άλλης έστως και παρεμφε-

ρούς ειδικότητας, είναι ανεξάρτητη από τον καθορισμό των αποδοχών του ναυτικού που απασχολείται με τις εργασίες ειδικότητας που δεν προβλέπεται από την οργανική σύνθεση, καθώς και από την εξουσιοδοτική διάταξη έκδοσης του αναφερομένου κανονισμού (αρθ. 135 ΚΔΝΔ) δεν παρέχεται η ευχέρεια ρύθμισης θεμάτων αυτής της μορφής.

2. Εκτός αυτού και σύμφωνα με τον Α.Ν. 3276/44 «Περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία» και της ΔΣ 98 ΔΟΕ (ILO) «περί εφαρμογής των αρχών του δικαιώματος οργανώσεως και συλλογικής διαπραγματεύσεως», οι μισθοί, τα επιδόματα και οι πάσης φύσεως αμοιβές των ναυτικών καθορίζονται με

τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων Εφοπλιστών και ναυτικών ελεύθερα, χωρίς την διαμεσολάβηση του ΥΕΝ και ως εκ τούτου οποιαδήποτε ρύθμιση των θεμάτων αυτών μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεως μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών στα πλαίσια της υπογραφής της οικείας συλλογικής συμβάσεως ναυτικής εργασίας.

Μετ' εκτιμήσεως
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιώς, 18 Μαΐου 1993

Σημ. Συντ.: Εν τάξει, καταλάβαμε. Μαζί μας όμως καταλαβαίνει και η ελληνική ναυτική κοινότητα. Και γι' αυτό ο σημαντικότερος όγκος των πλοίων που αγοράζονται από τους Έλληνες καταφεύγει σε άλλες λύσεις και όχι, δυστυχώς, στο εθνικό νηολόγιο. Αλλά αυτά είναι «φιλά γράμματα» για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και γι' αυτό ίσως δεν παρακολουθεί και που κατευθύνονται τα αγοράζόμενα από τους Έλληνες πλοία...

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»

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Στον Μεγάλο Ναυτοδόσκαλο Γεράσιμο Μηλιαρέση

Με αφορμή την εξαιρετική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στις 13 Μαΐου 1993, για να τιμήσει τον μεγάλο Ναυτοδόσκαλο Γεράσιμο Μηλιαρέση, ήρθε στο φως ένα σπάνιο ιστορικό ντουκουμέντο: Το Ημερολόγιο του Μηλιαρέση για τον τορπιλλισμό του φορτηγού πλοίου «Βασιλεύς Γεώργιος», στο οποίο επέβαινε τον Απρίλιο του 1918.

Η περιγραφή που ακολουθεί είναι του ιδίου, όταν δηλαδή ήταν ακόμη πολύ νέος και εμπεριέχει ορισμένα βασικά στοιχεία που κατά την γνώμη των «Ναυτικών Χρονικών» πρέπει να επισημανθούν.

Πρώτον, το γεγονός που πιθανώς λίγοι από τους νέους γνωρίζουν, ότι δηλαδή το 1918 τορπιλλίσθηκαν ελληνικά πλοία και υπήρχαν Έλληνες ναυτικοί με το ήθος, την ανδρεία και την ναυτοσύνη που αβίαστα προκύπτει από την ανάγνωση του ημερολογίου, του Μηλιαρέση, με ημερομηνία 20 Απριλίου 1918 που ακολουθεί.

Και δεύτερον, ότι τελικώς ο Γεράσιμος Μηλιαρέσης υπήρξε ένας ικανότατος ναυτικός, παρά την αντίθετη άποψη που έχουν οι περισσότεροι από τους χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς που πέρασαν από τα χέρια του, καθώς κανείς ποτέ δεν ήξερε και δεν έμαθε τα της προσωπικής ζωής του μεγάλου Ναυτοδόσκαλου.

Το Σπάνιο Ημερολόγιο του Μηλιαρέση:

Εν τη κώμη ταύτη απεβιβάσθημεν
τη 20 Απριλίου Μεγάλη Παρασκευή
καθ' ήν ετορπιλλίσθημεν 1.00 π.μ. εξ μιλία
Βορειοδυτικώς του Pendee Point,
με το εμπορικόν πλοίον «Βασιλεύς Γεώργιος» -
Κεφαλληνίας

Γ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗΣ

Ενθύμιον
St. Ives 20 Απριλίου 1918

Ητο Μεγάλη Τετάρτη 4 μ.μ. καθήν αναχωρήσαμεν εκ
Χάβρης δια Barry Roads, for orders. Η ημέρα ήτο ομι-



Ο αείμνηστος Γεράσιμος Μηλιαρέσης
το 1955 στο ναυτοφροντιστήριο
«Ποσειδών»

χλώδης, η νυξ σκοτεινιάζε. Εξημέρωνε η Μεγάλη Πέμπτη. Η ημέρα μελαγχολική. Την μεσημβρίαν ο άνεμος ΒΑ σφοδρός. Την εσπέραν 8.00 διήλθωμεν το ακρωτήριο Landend. Η θάλασσα τρικυμιώδης. Το πλοίον υπερήφανον διέσχισε το θωπεύοντα τα ωκεανόν αφρόεντα κύματα. Η νυξ μέλαινα. Βροχή ραγδαία ήρχισε από τις 10. Ο άνεμος Βορριάς. Μη δυνάμενος να θαυμάζω το μεγαλείον της Αγγλικής ακτής, μετέβην εις τον θάλαμον μου και ανέγνωσα τα 12 Ευαγγέλια.

Ημουν εις το 6 οτε βαρεθείς ήναψα κανδύλιον του Εσταυρωμένου και απεκοιμήθην. Ήτο 1η μετά μεσονύκτιον οτε φοβερός κρότος και τινάγμός διαρκής με έρριψαν κάτω εκ της κλίνης μου. Το ατυχές πλοίον ετορπιλλίσθη. Γίγας ως ήτο χωρίς να κλίνη έστεκε επί τόπου, δίδον καιρον όπως σωθώμεν. Το πλοίον έφερε την σημαία του, αλλά λόγω του τρικυμιώδους καιρού φαίνεται ότι εκ του υποβρυχίου δεν την εί-

δαν. Εξήλθον αμέσως του θαλάμου μου και ανήλθον επί της γεφύρας όπως εκτελέσω τα καθήκοντά μου ως ναύκληρος. Διένειμα σωσίβια εις άπαντας. Συγχρόνως ήναψα βεγγαλικά όπως μας ιδούν. Φυλακήν επί της γεφύρας είχε ο εξαδελφός μου Αναστάσιος Παυλάτος. Καθώς ούτος είδεν, η τορπίλλη εύρε το πλοίον αριστερά ολίγον πρώραθεν της γεφύρας. Τα πάντα ετινάχθησαν εις τον αέρα. Η γεφύρα εθραύσθη. Το βαρούλκο του κύτους 2 ετινάχθη εις την πλευράν του πλοίου. Συγχρόνως έλαβον εκ του γραφείου του πλοίου ηλεκτρικόν φανόν και έκαμα τα εξής σήματα εις τον φάρον του Pendeeen.

«GREEK SHIP VASILEFS GEORGIOS — TORPEDOED. SEND IMMEDIATE ASSISTANCE» δηλ. Ελληνικόν πλοίον Βασιλεύς Γεώργιος ετορπιλλίσθη. Πέμψατε άμεσον βοήθεια. Το πλοίον δεν εβυθίζετο. Αμέσως εκινήσαμεν εκ νέου την μηχανήν 1.15 λ, αλλά μετ' ολίγον το πλοίον έκλινε με την πρώραν η δε έλιξ εξενέρωσε ως και ο οίαξ. Το δε πλοίον ήτο αδύνατον να κινηθή. Φοβούμενοι όμως μήπως το υποβρύχιον μας τορπιλλίση εκ νέου, εσήμανα εις το υποβρύχιον ότι το πλοίον είναι ελληνικόν και να έλθη πλησίον όπως μας παραλάβει διότι είναι αδύνατον να ρίψωμεν τας λέμβους εις την θάλασσαν λόγω της τρικυμίας. Τούτο όμως δεν απήντησε. Εμείναμε επί του πλοίου μέχρι τις 2. Βλέποντας ότι το πλοίον ήρχιζε να βυθίζεται ταχέ-

ως αποφασίσαμε να ρίψουμε τας λέμβους. Πραγματικώς εγώ μετά 2 ναυτών «Νορβηγών» μετέβην όπως καθαιρέσω την αριστεράν σωσίβιον λέμβον. Καθώς κατεβιζάμετο η λέμβος εις Αλγερινός ναύτης μετέβην εντός. Επειδή όμως η θάλασσα ήτο τρικυμώδης προτού αυτή πέση εις την θάλασσαν επληρώθη υδάτων και επνίγη, ο δέν εν αυτή ναύτης ηρπάγη υπό της θάλασσης.

Αμέσως όλον το πλήρωμα οίτινες ήσαν ξένοι έτρεξαν εις την δεξιάν σωσίβιον λέμβον αλλά ημείς δια της βίας τους εβγάλαμε έξω από την λέμβον. Δύο εξ αυτών θελήσαντες ασφαλέστερον να σωθούν μετέβησαν και κατεβίβασαν της δεξιάν λέμβον της γεφύρας.

Αλλά και αυτή την αυτήν τύχην υπέστη. Ο δέν εν αυτή θερμαστής εξ Αιτής επνίγη. Ο δ' έτερος εσώθη αρπαχθείς από εν σχοινίον. Ο Πλοίαρχος, υποπλοίαρχος, ανθυποπλοίαρχος, 1.2.3 μηχανικός, βλέποντας ότι λόγω της συγχύσεως του πληρώματος διέτρεχαν κίνδυνον, μετέβησαν χωρίς να το αντιληφθώ και καθήρεσαν την αριστεράν λέμβον της γεφύρας και έφυγαν. Έμεινα μόνος μου μετά δύο θαλαμηπόλων Ελλήνων και με 15 μαύρους με την δεξιάν σωσίβιον λέμβον. Βλέπων την αδύνατον καθάρειν της λέμβου ως εκ της θάλασσης, μετέβην όπως εύρω τους λοιπούς αξιωματικούς και αποφασίσωμεν τι να κάμωμε.

Ματαιώς τους ανεζήτουν. Ανήλθον επί της γεφύρας και είδον ότι έλειπε και η αριστερά λέμβος και υπέθεσα ότι θα την κατεβίβασαν και επνίγησαν. Ανήλθον επί της πρώτης γεφύρας και δια της συρίκτρας έκαμα σήματα ζητών βοήθεια παρά διερχομένων πλοίων. Δυστυχώς ουδεμίαν ελάμβανον. Ενώ είχον του νου μου προσηλωμένον μήπως ακούσω κανένα ήχον ή σήμα ιδώ ήκουσα τους μαύρους να φωνάζουν να ρίψουν την λέμβον. Αμέσως κατέβηκα κάτω. Βλέπω και εγώ ότι η διαμονή μας επί του πλοίου ήτον πλέον αδύνατος διέταξα 2 εξ αυτών να μαϊνάρουν την λέμβον εντός της οποίας εισήλθον εγώ μετά των δύο θαλαμηπόλων.

Η λέμβος εκινδύνευσε να θραυσθή επί της πλευράς

του πλοίου αλλά κατωρθώσαμε να την προφυλάξωμεν. Αμέσως φώναξα όπως κατέλθουν και οι λοιποί επί της λέμβου.

Πραγματικώς κατήλθον και ανεχωρήσαμεν. Απεμακρύνθημεν. Δεν επέρασαν 10 λεπτά όταν όλοι άρχισαν να προσβάλλονται από ναυτίαν, εκτός ενός ναύτου από Δυτικές Ινδίας και του θαλαμηπόλου της μηχανής. Ούτοι οι δύο εκωπηλάτουν. Βλέπων εγώ το πλοίον ακόμη επί της θαλάσσης, έστρεψα την λέμβον ισάλω επί του πλοίου κυρίως δε διότι έβλεπον ότι ήτο αδύνατον να προχωρήση η λέμβος ως εκ τούτου να ευρίσκωμε πλησίον του πλοίου εν περιπτώσει καταποντισμού της λέμβου να πιαστώ από κανέναν ξύλον του πλοίου. Ότε διερχόμην από την πρώραν του πλοίου είδον εις απόστασιν 200 μέτρων να κάμουν σήματα από αόρατον σκάφος. Αμέσως ενόμισα ότι ήτο το υποβρύχιον. Παρατηρήσας είδον ότι αυτά δεν ήσαν διεθνή σήματα, αλλά αναλαμπαί μακράι και βραχείαι.

Σήματα και εγώ διεθνώς αλλά δεν έλαβον απάντησιν δι' αυτό δεν εξηκολούθησα να κάνω αυτάς τας αναλαμπάς. Οι μαύροι ήρχισαν να φωνάζουν γαλλιστί, «ελάτε να μας πάρετε», μόλις επλησιάσαμεν ήκουσα φωνήν. «Γεράσιμε, Γεράσιμε». Αμέσως ηνόησα ότι ήτο η άλλη λέμβος, την επλησιάσαμεν και ηρχίσαμεν να πλέωμεν μαζί. Η θάλασσα όμως δεν μας άφηνε να μείνουμε πλησίον και ηνοιξαμεν, ήτο τρεις ώραι ότε ο άνεμος εμετριάσθη, τας 3 1/2 έβαλα το πανί κρατών γραμμήν δια Pendeeen Point.

Οι μαύροι έκλαιον ότι η λέμβος θα ανατραπή και επιχείρησαν να καταβιβάσουν αυτό. Δεν έχασα καιρόν έβαλα προσωρινώς τον θαλαμηπόλον εις το τιμόνι και δι' ενός ξύλου έσπασα την κεφαλήν του πρωταιτίου εξαγάγων συγχρόνως το πιστόλιόν μου είπον ότι θα φονεύσω πάντα απειθούντα. Ούτω και καθυσχησαν.

Η λέμβος επετούσε. Οκτώ μίλια καθ' ώραν ως υπελόγισα έτρεχεν. Η ξηρά ήτο 13 μίλια ώστε μετά 2 ώρας θα είμεθα έξω. Ότε επλησιάζομεν εφάνη από μακράν μικρό πλοίον διευθυνόμενον προς ημάς. Ήτο η



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

ώρα 6 ότε μας επλησίασε. Ήλθε παραπλεύρως μας, και μας παρέλαβε την δε λέμβον ερυμούλκησεν. Αμέσως με εξέτασεν ο Πλοίαρχος και μου είπε ότι από τον φάρον του Pendeeen ειδοποιήθη ότι μακράν ΒΔ του φάρου ετορπιλλίσθη ελληνικόν πλοίον και ζήτουν βοήθεια.

Η άλλη λέμβος δεν έβαλλεν πανί και είχε μείνη πολύ οπίσω μας, μόλις διεκρίνεται. Είπον αμέσως εις τον Πλοίαρχον ότι και άλλη λέμβος ευρίσκεται περαιτέρω. Πραγματικώς έδραμεν και την παρέλαβεν, ανήλθον επί του πλοίου ο δε Πλοίαρχος μας και λοιποί με συνεχάρησαν ως και ο άλλος Πλοίαρχος.

Μας έβαλαν εις την φωτιάν και εστεγνώσαμεν και επίσαμεν τείον και κονιάκ, και ούτως εσυνήλθαμεν. Την 8ην ώρα μας απεβίβασαν εις St. Ives όπου εκατοντάδες κόσμου μας περίμεναν. Μας οδήγησαν εις εν κτίριον περιθάψεως ναυαγών, μας έδωσαν ενδύματα και μας ετοποθέτησαν εις διαφόρους οικίας. Μετά 2 ημέρας αναχωρήσαμεν δια Barry Dock εκείθεν εις Κάρδιφ. Τοιούτον τέλος έλαβεν το ατυχές πλοίον του Πλοιοκτήτου Όθωνος Τετене Κεφαλλήνος ναυπηγηθέν εις Middlesbrough τω 1904, χωρητικότητος 6.354 2/3 τόννων.

Εν St. Ives, τη 20 Απριλίου 1918 Μεγ. Παρασκευή
Γεράσιμος Μηλιαρέσης»

Όπως προαναφέραμε, η άσφογη εκδήλωση που οργάνωσαν στη μνήμη του μεγάλου Ναυτοδασκάλου οι μαθητές του, με αφορμή την συμπλήρωση 20 ετών από τον θάνατό του, πλαισιώθηκε από ομιλίες των μελών της Οργανωτικής Επιτροπής κ.κ. Αναστάσιου Τζαμτζή, Θεόδωρου Πουλάκη και Τηλέμαχου Μάρατου για την ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα και την καταλυτική παρουσία του ναυτοδασκάλου Γεράσιμου Μηλιαρέση, ενώ τον κύκλο των ομιλιών έκλεισε ο κ. Ερρίκος Κέρτσικοφ, που μεταξύ άλλων τόνισε και τα εξής:

«Θα ήθελα να ευχηθώ, και αυτό νομίζω ισχύει για ό-

λους τους παρισταμένους, η συγκέντρωση αυτή ενός μέρους του μεγάλου δυναμικού των Πλοίαρχων του Εμπορικού Ναυτικού που τόσα προσέφερε και προσφέρει στην μεγάλη Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και που πιστεύει ότι μετείχε άμεσα και σε μεγάλο βαθμό στο θαύμα της ανάπτυξης της μεταπολεμικής ναυτιλίας, του πλέον παραγωγικού κλάδου της Ελλάδος με πολλές προεκτάσεις στην οικονομία της χώρας, ότι θα είναι η αρχή μιας δυναμικότερης παρουσίας από όλους τους κλάδους της Ναυτιλίας, εφοπλιστάς, μηχανικούς, πληρώματα, κρατικούς παράγοντας, ώστε με μία συλλογική προσπάθεια να ξεπεράσουμε τις δυσκολίες και τα βέλη που δέχεται η Εμπορική μας Ναυτιλία παγκοσμίως. Με τους νέους κανονισμούς και νόμους που εφαρμόζονται παντού και που συνεχώς θα γίνονται αυστηρότεροι και πιο σκληροί, είναι απαραίτητο να συνενωθούμε όλοι και να χαράξουμε καινούργιες πολιτικές, καινούργιες πορείες με νέες αποφάσεις, κάτω από πάντα από την **Ελληνική Σημαία, επαναλαμβάνω κάτω από την Ελληνική Σημαία**, γιατί αυτό επιβάλλεται και γιατί είναι αναγκαίο για το γενικότερο καλό της Ναυτιλίας και του τόπου. Όμως το σπουδαιότερο μέτρο θα είναι αυτό για το οποίο μόχθησε ο Γεράσιμος Μηλιαρέσης, η **παιδεία**, είναι άμεση ανάγκη η αναβάθμιση της παιδείας σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας όπως και η επιβολή πειθαρχίας, λόγω του είδους του επαγγέλματος. Αυτό πιστεύω μπορεί εύκολα να επιτευχθεί όταν καταργηθεί η στρατιωτική θητεία για τους σπουδάζοντας πλοίαρχους και μηχανικούς, οι οποίοι ούτως ή άλλως θα είναι χρήσιμοι χωρίς να χρειάζονται ιδιαίτερη εκπαίδευση, στο Πολεμικό Ναυτικό. Έτσι θα μπορέσουμε να έχουμε επιλεγμένους αξιωματικούς και δυναμική παρουσία παγκοσμίως και φυσικά μεγάλη διαπραγματευτική, διακρατική, ισχύ όντας η μεγαλύτερη και η καλύτερη ναυτιλία στον κόσμο κάτω από την Ελληνική Σημαία. Πλανώνται όσοι πιστεύουν ότι είναι η ακριβότερη αφενός και αφετέρου λόγοι εθνικής υπερηφάνειας και ανάγκης επιβάλλουν κάτι τέτοιο. Δεν μας επιτρέπεται πια να ταξιδεύουμε χωρίς χάρτες και μάλιστα σε επικίνδυνα νερά».

Bunkers in Spain

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

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

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

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗΣ

(Ο δάσκαλος της ναυτικής)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Όσοι δεν παραβρέθηκαν το βράδυ της 13ης Μαΐου 1993 στο Ίδρυμα Ευγενίδη και δεν παρακολούθησαν την εκδήλωση για τον μεγάλο δάσκαλο της ναυτιλίας Γεράσιμο Μηλιάρη ειλικρινά πιστεύω ότι έχασαν ένα κορυφαίο ναυτικό γεγονός.

Κάθε ομιλία και ένας ύμνος προς τον δάσκαλο — τον μύστη της ναυτικής επιστήμης — αλλά και προς τον άνθρωπο τον διαμορφωτή ναυτικών συνειδήσεων.

Ίσως ποτέ άλλοτε δεν γράφτηκαν και δεν ακούστηκαν τόσα πολλά, μα τόσα πολλά ευχαριστώ για τον άνθρωπο που έχτισε από το δικό του μετερίζι το οικοδόμημα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Και είναι βέβαιο ότι το χτίσιμο αυτό μέσα από τα κανάλια της ναυτικής παιδείας και της διαμόρφωσης ναυτικών συνειδήσεων που καθημερινά περνούσε για 40 ολόκληρα χρόνια ο Γεράσιμος Μηλιάρης στους διψασμένους για μάθηση νεαρούς σπουδαστές του δεν πήγε χαμένο.

Εσπερνε σπόρους βαθειά στο νου και την καρδιά του ακροατηρίου του.

Και φύτεψαν οι σπόροι και θέριασαν και κάρπωσαν τους γλυκείς καρπούς των στελεχών της ναυτιλίας μας, από τις γέφυρες των καραβιών μας μέχρι τα διευθυντικά τα πόστα κι ακόμη πάρα πέρα στους θρόνους του μεγάλου αφεντικού.

Υμνήθηκε ο δάσκαλος, ο μύστης των σφαιρικών τριγώνων, ο ανιχνευτής του ουρανού, της αναγνώρισης των άστρων.

Αυτός που συμπάρεσσε το ακροατήριό του από το λυκαυγές

στο λυκόφως και αντίστροφα πρέπει τώρα, εκεί ψηλά που βρίσκεται, σε κάποιο από τα αστέρια που τόσο αγάπησε, να χαιρέται ευχαριστημένος βλέποντας εδώ μέσα στην επιβλητική αίθουσα του Ευγενιδείου τους τότε μαθητές του — μεγάλους σε ηλικία πια αλλά κραταιούς στα ναυτικά τους πόστα να τον θυμούνται με συγκίνηση, να τον ευγνωμονούν και να εξομολογούνται πόσα πολλά του χρωστούν.

Εκεί μπροστά στην προβαλλόμενη τεράστια φωτογραφία του ανάμεσα από το ζωντανό βουητό του κύματος ανέμεσες από τις κάθετες των καραβιών τις πλώρες εκεί παράπλευρα από την ζωντανή τη σφαίρα και τα σφαιρικά τα τρίγωνα «δια χειρός ιδίου σχεδιασμένα», κάτω από τα βράχια της Καστέλλας!

Ξαναζωντάνεψε ο δάσκαλος της ναυτικής και μια εποχή που πέρασε.

Και ποιός αληθινά μέσα από αυτή την μυσταγωγία δεν ένοιωσε ρίγη βαθειάς συγκίνησης καθώς η εικόνα πλεκόταν με την υποβλητική αφήγηση δημιουργώντας συνειρμούς ενός γνήσιου ναυτικού μεγαλείου που εξακολουθεί να αποτελεί την πιο γνήσια γέφυρα της ναυτικής συνέχειας τους έθνους μας.

Η όλη εκδήλωση πλαισιούμενη ακόμη από το εκτεθέν στο Ευγενίδειο φωτογραφικό υλικό καθώς και το υπέροχο σε σύνθεση και παρουσίαση λεύκωμα από την ζωή και το έργο του μεγάλου δασκάλου απέτελεσε χωρίς αμφιβολία όχι μόνο ένα μνημόσυνο αλλά και μια εκδήλωση για την εκπλήρωση ενός χρέους της ναυτιλίας προς ένα α-

πό τους «μεγάλους σιωπηλούς» της δημιουργίας της.

Γιατί πραγματικά είναι δημιουργοί οι αφανείς εκείνοι εργάτες του πνεύματος που καθημερινά μοχθούν μέσα στις αίθουσες διδασκαλίας να μεταδώσουν την ναυτική γνώση αλλά και να δημιουργήσουν την ναυτική συνείδηση στα αυριανά ναυτικά στελέχη.

Εμείς οι τυχεροί που παρακολουθήσαμε αυτή την μυσταγωγία αυτή την αποκάλυψη και το έργο ενός δημιουργού της ναυτιλίας θεωρούμε ότι δίκαια ο Γεράσιμος Μηλιάρης έχει περάσει στο Πάνθεον των κορυφαίων της ναυτικής φυσιογνωμίας της χώρας μας.

Ο Γεράσιμος Μηλιάρης έγινε θρύλος που χαρακτηρίζει μια ολόκληρη εποχή την οποία σημάδεψε με την παρουσία του.

Ανήκουν πραγματικά πολλά συγχαρητήρια και ο έπαινος μαζί, στην οργανωτική επιτροπή και ιδιαίτερα στον Πλοίαρχο Ερ. Κέρτσικοφ, που συνέλαβαν την ιδέα αλλά και κουράστηκαν καθώς και σ' αυτούς που οικονομικά συνέδραμαν ώστε αυτό το εγχείρημα να γίνει μια επιτυχημένη κορυφαία ναυτική εκδήλωση.

Εμείς δεν έχουμε παρά να ευχηθούμε να βρεί μιμητές.

Υ.Γ.: Θεωρώ ότι η ταινία που προβλήθηκε (προσφορά του Antenna TV) εγγίζει τις ευγενέστερες πλευρές των ναυτικών μας παραδόσεων και ίσως γιαυτό δεν πρέπει να λείπει από τις Ναυτικές Σχολές αλλά ούτε και από τα πλοία.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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

Οφειλόμενη απάντηση

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Πρόσφατα στο Lloyd's List ο έγκριτος αρθρογράφος Michael Grey, όπως πάντα διεισδυτικός, αλλά και καυστικός στις προσεγγίσεις των θεμάτων αυτή την φορά χωρίς να αποφύγει και τους ειρωνικούς τόνους ασχολήθηκε με μια πλευρά της ναυτιλιακής πρακτικής που μέσα από την αθωότητα της περιγραφικής κάλυψης αποκαλύπτει μία αγανάκτηση και δική του περιφρόνηση που την εμφανίζει ασφαλώς ως αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας και όλων των εμπλεκόμενων στις ναυτιλιακές μεταφορές.

Την περίοδο αυτή μια συνολική θεώρηση της ναυτιλιακής πραγματικότητας εστιάζεται κυρίως:

Στον χώρο της ναυτιλιακής αγοράς με τη πλήρη επικράτηση των Ελλήνων των οποίων ο στόλος έχει φθάσει τους 104 εκατ. τόνους d.w. Οι Έλληνες κυρίαρχοι του παιχνιδιού.

Στον χώρο της ποιοτικής ασφάλους και αξιόπιστης προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών με την βελτίωση του ναυτιλιακού μάνατζμεντ.

Ανάμεσα από αυτές τις δύο παραμέτρους προσπαθεί κινούμενος να στιγματίσει τον απαράδεκτο τρόπο που λειτουργούν ωρισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να εκμεταλλεύονται ακόμη και μια ζημιογόνα για τους άλλους ναυλαγορά.

Βέβαια στο άρθρο δεν κατονομάζει την προέλευση του «μεγάλου αφεντικού» που ζητάει μέσα από αγγελία του Lloyd's List ή άλλου διεθνούς ναυτιλιακού εντύπου όχι ένα

απλά ικανό διευθυντικό στέλεχος αλλά τον υπεράνθρωπο (superman) που θα κάνει όλες τις δουλειές και που «η ζωή του θα γίνει αφάνταστα ευκολότερη εάν γνωρίζει να μιλάει με ευκολία και Ελληνικά».

Στην συνέχεια καυτηριάζει ιδιαίτερα και με αρκετή ειρωνεία ότι απαιτεί από τον προσλαμβανόμενο έξω από κάθε λογική μια ποικιλία διαφορετικών ρόλων και αποστολών που καλείται να καλύψει και τα οποία δεν είναι δυνατό να απαιτούνται από ένα και μοναδικό πρόσωπο ανεξαρτήτως προσόντων.

Εκτυλίσσοντας το νήμα του σκηνοικού του μας παρουσιάζει το στέλεχος αυτό ως περιπλανώμενο ανά τον κόσμο ολοκληρώνει την εβδομάδα, κάθε μέρα και σε διαφορετικό λιμάνι, για να συναντήσει και ένα πλοίο της εταιρίας με σκοπό να επιλύει επί τόπου τα ετερογενή και πολυποικίλα προβλήματα που αντιμετωπίζει το κάθε πλοίο.

Και τέλος συμπληρώνεται η περιγραφή με την επίκληση και του δραματικού στοιχείου ότι ο προσληφθείς τα δέχεται όλα αυτά γιατί έχει ανάγκη τα χρήματα που παίρνει αφού προφανώς δεν του επαρκεί η σύνταξη του από κάποιο ταμείο και σε περίπτωση αρνήσής του περιμένουν αρκετοί έξω από το γραφείο για να πάρουν την θέση του.

Από την ανάγνωση του άρθρου εμείς θεωρούμε ότι ο αρθρογράφος προσπαθεί να φωτογραφίσει τον Έλληνα πλοιοκτήτη, τη Ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, το ελληνικό

πλοίο και το ναυτιλιακό στέλεχος. Αλλά εκεί που γίνεται πειστικός για την προσπάθειά του αυτή είναι που κάνει το λάθος του να ζητά από τον ενδιαφερόμενο να μιλάει με ευκολία τα Ελληνικά αφού τότε «η ζωή του στην εταιρία θα γίνει αφάνταστα ευκολότερη». Αλήθεια για ένα πλοίο όπως γράφει στον Περσικό με πλήρωμα από την Σουμάτρα σε τι θα ωφελούσε η Ελληνική γλώσσα. Με ποιόν αλήθεια θα την μιλούσε πέρα από τον μεγάλο αφεντικό που τον προσέλαβε. Γιατί η προτίμηση της ελληνικής γλώσσας των 10 εκατομμυρίων ανθρώπων και όχι της κινεζικής του 1,3 δισεκ. ανθρώπων με αυξητική τάση τουλάχιστον 10 εκατ. ετησίως!

Στο ερώτημα αυτό μόνο ο ίδιος μπορεί να απαντήσει.

Ακραία παραδείγματα παίρνει ο καλός μας φίλος και προσπαθεί να εμφανίσει τον για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ενεργούντα υπάλληλο ως κοινό κομπιναδόρο, τους δε συναλλασσόμενους με αυτόν στα διάφορα λιμάνια ως αδαείς που προσπαθεί να τους πιάσει στον ύπνο ή και διεφθαρμένους.

Εμείς θεωρούμε ότι χρησιμοποιεί ένα αθώο τρόπο με το οποίο προσπαθεί να πλήξει την ναυτιλία των Ελλήνων, τους 104 εκατομ. τόνους και την αξιοπιστία τους από πλευράς πλοιοκτήτη, ναυτιλιακής επιχείρησης, στελέχωσης πλοίων και κατάστασης των πλοίων από πλευράς υλικού.

Ετσι λοιπόν σε ένα πρώτο επίπεδο μας εμφανίζει τον στυγνό επιχειρηματία που καταπιέζει τα στελέχη



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

του ζητώντας τα πάντα από ένα ή δύο άτομα.

Και βεβαίως το συμπέρασμα βγαίνει μόνο του. Μην αναμένετε από τους Έλληνες οργάνωση και ναυτιλιακό μάντζμεντ. Και το μήνυμα: Οι Έλληνες αντιδρούν προς το διεθνώς προωθούμενο δια του IMO μάντζμεντ. Και ποιός αληθινά διαβάζοντας το άρθρου του Michael Grey δεν θα κατέληγε σε τέτοια συμπεράσματα;

Σε ένα δεύτερο επίπεδο προσπαθεί να αποδείξει ότι οι επισκευές στα πλοία, κάτω από την παρουσία και την εκβιαστική πίεση του εκπροσώπου της εταιρίας, δεν έχουν ουσιαστικό περιεχόμενο αλλά παραμένουν τελείως επιφανειακά και πρόχειρα επιχρίσματα αφού το προέχον στοιχείο είναι το κόστος και η περικοπή των λογαριασμών. Και εδώ λειτουργούν οι συνειρμοί ότι με επιφύλαξη να γίνονται δεκτά τα προσκομιζόμενα πιστοποιητικά αλλά και οι αποδείξεις για εκτέλεση επισκευών κλπ.

Και τέλος σε τρίτο επίπεδο χρησιμοποιεί το παράδειγμα της διανυκτός αντικατάστασης του πληρώματος με νέο πλήρωμα που μόλις αφίχθηκε από τα βουνά της Σουμάτρας και που το πρωί θα πρέπει να κινήσει το πολύπλοκο τάνκερ των 80.000 τόννων.

Και εδώ τα συμπεράσματα βγαίνουν μόνα τους. Ποια ασφάλεια και λειτουργία ενός σύγχρονου πλοίου μπορούμε να αναμένουμε με ένα ορεσίβιο πλήρωμα της Άπω Ανατολής, άναυτο, που δεν γνωρίζει την γλώσσα συνεννόησης του πλοίου και που προφανώς προσλήφθηκε «πακέτο» από κάποιο γραφείο της περιοχής με μοναδικό κριτήριο το μικρότερο κόστος.

Τους Έλληνες ο Michael Grey όταν δεν τους βρίζει και επιδεικτικά τους περιφρονεί, πάντα με τον ευγενικό του τρόπο, τότε επιδεικτικά και πάλι αποσιωπεί τα οφέλη της Αγγλικής Οικονομίας από την χρησιμοποίηση των Αγγλικών μηχανισμών κατά την άσκηση των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων.

«Ελπίζω ειλικρινά να μην έχει κανείς την φαεινή ιδέα να μας τον φέρει εδώ στον Πειραιά να δώσει κάποια διάλεξη. Αρκετή είναι η χολή με την οποία μας έχει περιλούσει μέσα από τα δημοσιεύματά του».

Δικαίωμα του εκλεκτού αρθρο-

γράφου είναι να μην είναι φίλος της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ακόμη δε να έχει τα δικά του πρότυπα λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε όλες τις εκδηλώσεις της επιχειρηματικής τους δράσης. Ίσως ακόμη να διακρίνει κανείς μέσα από τα γραφόμενά του ένα αίσθημα πικρίας αλλά και ζήλειάς μαζί αφού ενδεχόμενα ωρισμένες από τις αρχές που ο ίδιος πιστεύει να έχουν μέρος της ευθύνης για το γεγονός ότι ωρισμένες ναυτιλίες να οδηγήθηκαν σε συρρίκνωση και μαρασμό.

Ενώ αντίθετα η απαγκύλωση από απαρχαιωμένες αρχές και πρότυπα, η εφαρμογή νέων διοικητικών και οργανωτικών σχημάτων και ευέλικτων μηχανισμών εύκολα προσαρμοσίμων στις απαιτήσεις των ναυτιλιακών μεταφορών, αποδεικνύονται στην πράξη περισσότερο βιώσιμοι μέσα σε ένα ευμετάβλητο και σκληρά ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυλαγοράς.

Και θα πρέπει να ληχθεί αυτή την προσαρμοστική ικανότητα των Ελλήνων δεν μπορεί να την αποδοθεί γιαυτό και προσπαθεί να την τορπιλλήσει εμφανίζοντάς τη ως τυχοδιωκτική και ευκαιριακή.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ο γράφων θεωρεί το άρθρο του Michael Grey ως λίβελλογράφημα στρεφόμενο ευθέως κατά της Ναυτιλίας των Ελλήνων, που εγγίζει βαθύτερα ευαίσθητες χορδές της ναυτικής μας ιστορίας, των ναυτικών μας παραδόσεων, της ναυτικότητας της φυλής μας και τέλος των ναυτιλιακών μας επιδόσεων.

Γιαυτό και χρήζει απαντήσεως.

Αρχίζοντας από την φερόμενη αγγελία.

Δεν βλέπουμε το λόγο γιατί ο Έλληνας πλοιοκτήτης πληρώνοντας ακριβά μια αγγελία στο Lloyd's List ή άλλο διεθνές Ναυτιλιακό έντυπο, να μην αναζητήσει κορυφαία στελέχη από το διεθνές ναυτιλιακό ντεπώ.

Να βρει όχι μόνο αυτόν με τα καλύτερα προσόντα αλλά και αυτόν που θα ανταποκρίνεται ουσιαστικότερα στις προκλήσεις μιας δυναμικής καριέρας με διεθνείς διασυνδέσεις και επιφάνεια.

Να βρει δηλαδή αυτόν που δεν θα είναι μόνο ο White Collar της περιοχής του City αλλά και ο σκλη-

ρός διαπραγματευτής κάτω εκεί στο ναυπηγείο της Σιγκαπούρης.

Και προς μεγάλη λύπη του αρθρογράφου τέτοια φιλόδοξα στελέχη υπάρχουν πολλά και κάνουν θαυμάσιες καριέρες σε Ελληνικές εταιρίες.

Και αυτό που τόσο ειρωνικά αναφέρει για την γνώση της Ελληνικής γλώσσας να είναι βέβαιος ότι εάν τυχαίνει ο επιτελής αυτός να μην είναι Έλληνας τότε η γνώση της Ελληνικής αποτελεί ουσιαστικό προσόν και θα υποστηρίξαμε μάλιστα τόσο αναγκαίο προσόν όσο για τον Έλληνα επιτελή είναι η γνώση της Αγγλικής γλώσσας. Νομίζω ότι η ανάλυση εδώ περιττεύει, όμως έχω να παρατηρήσω ακόμη ότι οι αρκετές εκατοντάδες συμπατριώτες του που εργάζονται σε Ελληνικά γραφεία στο Λονδίνο και τον Πειραιά και αλλού να είναι βέβαιος ότι δεν αισθάνθηκαν άνετα διαβάζοντας το άρθρο του.

Επικρίνει ο ίδιος την παρουσία του πλοιοκτήτη ή εκπροσώπου του σε κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο.

Αρχικά θα λέγαμε αποτελεί υπερβολή ο ισχυρισμός αυτός και ιδιαίτερα σε λιμένες της Άπω Ανατολής, Αφρικής ή και Νότιας Αμερικής.

Και δεν συμβαίνει αυτό γιατί θα πρέπει να γνωρίζει ότι ο Έλληνας πλοιοκτήτης επιλέγει ελεύθερα τις κορυφές του πλοίου, στους οποίους εμπιστεύεται την τεράστια περιουσία του.

Τους έχει γνωρίσει από παλιά, τους έχει δοκιμάσει και για τις ικανότητές τους αλλά και την αφοσίωσή τους στους στόχους της εταιρίας. Είναι δικοί του άνθρωποι, δεμένοι στενά μαζί του και αφοσιωμένοι μέχρι αυτοθυσίας πολλές φορές στην υπεράσπιση των συμφερόντων του πλοίου. Δεν προέρχονται οι δικοί του άνθρωποι στο πλοίο από κάποια «λίστα αναμονής» ώστε να βλέπουν τα καθήκοντα και την αποστολή τους μόνο μέσα από το πρίσμα των «ισχυόντων κανονισμών εργασίας». Οι πρωτοβουλίες τους επεκτείνονται αρκετά περισσότερο γιαυτό και με την δυνατότητα των τηλεπικοινωνιών μπορούν να επιλύουν ουσιαστικότερα προβλήματα χωρίς την παρουσία εκπροσώπου του πλοιοκτήτη. Κατά συνέπεια η παρουσία του σε κά-



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



ποιο λιμάνι δεν είναι θέμα εμπιστοσύνης αλλά καθαρά θέμα συνθηκών όπως είναι η έλλειψη χρόνου, η μη δυνατότητα απομάκρυνσης από το πλοίο αλλά ακόμη και η άκρως εξειδικευμένη γνώση για τον χειρισμό ενός σοβαρού θέματος που απαιτεί λεπτό χειρισμό έξω από τα πιεστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο πλοίαρχος τις λίγες ώρες στο λιμάνι.

Με άλλα λόγια κ. Μ. Grey ο πλοίαρχος και ο α' μηχανικός δεν είναι για τον Έλληνα πλοιοκτήτη ο απρόσωπος είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης η προέκτασή του αν θέλετε, είναι αυτός που αύριο θα είναι στο γραφείο.

Υπάρχει μια αμφίδρομη σχέση που ίσως σε άλλες ναυτιλίες να μην υπάρχει.

Και ενώ σε απομακρυσμένα λιμάνια σπάνια επισκέπτονται το πλοίο άνθρωποι του Γραφείου σε κοντινά λιμάνια και κυρίως στην Ευρώπη αποτελεί πάγια πρακτική να επισκέπτονται το πλοίο άνθρωποι του Γραφείου ανεξάρτητα από τα προβλήματα, ενώ πάρα πολλές φορές το επισκέπτεται και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης.

Και αυτό γιατί επιζητεί ο ίδιος να δει την περιουσία του την κατάσταση του βαποριού του. Να μιλήσει με το πλήρωμα να μπει στις καμπίνες τους να πιεί καφέ μαζί τους να συζητήσει, την ζωή τους, τα προβλήματα τους.

Και ξέρετε γιατί. Γιατί είναι ο ίδιος νοικοκύρης, οικογενειάρχης, τις πιο πολλές φορές έχει βγει από τα βαπόρια και γνωρίζει από πρώτο χέρι τα προβλήματα τους και τον πόνο τους.

Μην προσπαθείτε να κάνετε

συγκρίσεις. Στις λετομέρειες αναζητείστε τις μεγάλες διαφορές αλλά και απαντήσεις για τα ερωτήματά σας γύρω από την ποιότητα του μάνατζμεντ.

Δέν είναι και αρκετή η οποιαδήποτε κάθετη, οριζόντια ή πλάγια οργάνωση του γραφείου και οι καλογραμμένες εγκύκλιοι για να πάρετε υπογεγραμμένο κάποιο πιστοποιητικό Quality Management εάν δεν την συνδυάσετε με την ανθρωπίνη παρουσία της ανθρωπιάς και της συμπόνοιας μέχρι και την τελευταία γωνιακή καμπίνα του τελευταίου τζόβενου χωρίς να έχει σημασία εάν αυτός προέρχεται από τα βουνά της Σουμάτρας, όπως εσείς μας κατηγορείτε ή από τις ζούγκλες της Ινδίας που για πάρα πολλά χρόνια χρησιμοποιεί η Αγγλική ναυτιλία όπως εμείς, απλά χωρίς να σας κατηγορούμε — σας θυμίζουμε.

Εδώ νομίζω ότι παρασύρθηκα και απεκάλυπα χωρίς να το θέλω ένα από τα μυστικά μας!!

Ο καλός μας ... φίλος επικαλείται ακόμη ότι ο δύστυχος αυτός μάνατζερ ταξιδεύοντας από νύχτα σε νύχτα προσπαθεί να βρει τους επιθεωρητές Αρχών και Νηογνωμόνων καθώς και άλλων οργανισμών που εμπλέκονται στο πλοίο, θεωρώντας δε ότι αυτοί είναι τυφλοί, μεθυσμένοι και διεφθαρμένοι, να τους πείσει μέσα στην νύχτα να επιθεωρήσουν πρόχειρα το σκάφος για να «περάσει το Σερβέϋ».

Διερωτώμαι αληθινά εάν γράφεται έτσι κάποια νουβέλα ή μυθιστόρημα που εύκολα μπορεί να σκηνοθετηθεί στο θέατρο.

Πως είναι δυνατό να περιγράφεται τόσο απλοϊκά τόσο εύπεπτα μια

πολύ σοβαρή ναυτιλιακή λειτουργία.

Δεν μπορεί παρά μια τέτοια κανονική σκηνοθεσία να εξυπηρετεί συγκεκριμένους στόχους.

Όμως κ. Michael Grey γνωρίζετε πολύ καλά ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση — είναι μια επιχείρηση με πολύ υψηλό επιχειρηματικό κίνδυνο — λειτουργεί μέσα στα πλαίσια μιας βαθιάς, απρόβλεπτα κυμαινόμενης ναυλαγοράς — υπακούοντας στους αδήριτους νόμους της αγοράς αυτής, αλλά και στους εθνικούς και διεθνείς νόμους της έννομης τάξης και ως επιχείρηση και ως πλοίο που ταξιδεύει ανά τους ωκεανούς.

Και ασφαλώς θα συμφωνείτε ότι δεν αποτελεί ούτε παράνομη ούτε αθέμιτη επιδίωξη να επιζητεί ο πλοιοκτήτης την περιστολή αφενός των δαπανών λειτουργίας αλλά και την εντατικότερη λειτουργία του σκάφους του χωρίς νεκρούς χρόνους κλπ.

Κάτω από αυτό το πρίσμα δεν αντιλαμβάνομαι με ποιά λογική γίνεται αντικείμενο επίκρισης και ειρωνικών σχολίων η προσπάθεια του εκπροσώπου να συνεγείρει στο λιμάνι επισκευής του πλοίου όλους τους επιθεωρητές να επιθεωρήσουν το σκάφος ανεξάρτητα εάν είναι νύχτα, Σαββατοκύριακο ή αργία.

Αληθινά πιστεύετε κ. Μ. Grey ότι θα υπάρξει στον κόσμο πλοιοκτήτης που θα μπορούσε να ανεχθεί αδιαμαρτύρητα να αναμένει, από την Παρασκευή το απόγευμα που αποκαταστάθηκε για παράδειγμα μια βλάβη στην αντλία πυρκαϊάς, μέχρι την Δευτέρα ώρα 09.00 που θα προσέλθει ο επιθεωρητής της

GELVERI S.A.

ISTANBUL ŞUBESİ
ISTANBUL BRANCH

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

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

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

Αρχής ή του Νηογνώμονα ή όποιου άλλου φορέα για να διαπιστώσει την αποκατάσταση της βλάβης ανεξάρτητα εάν το πλοίο είναι 1000 ή 300.000 τόννους.

Εάν η παραπάνω αγωνιώδης προσπάθεια του πλοιοκτήτη να μην καθυστερήσει αδικαιολόγητα το πλοίο του ερμηνεύεται ως προσπάθεια εξαπάτησης για υποκλοπή της υπογραφής τους τότε πραγματικά υποτιμά όχι τον εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη αλλά την άλλη πλευρά δηλαδή όλους τους άλλους που συννομίζουν και στέκονται απέναντί του.

Σας βεβαιώνουμε όμως κύριε ότι σε Ελληνική εταιρία εάν ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο παραπάνω παράδειγμά μας δεν καταφέρει να πείσει τους επιθεωρητές να έλθουν πολύ έγκαιρα να επιθεωρήσουν την αντλία ώστε να μην καθυστερήσει μέχρι την Δευτέρα ο απόπλους του πλοίου τότε «η καρέκλα τους τρίζει». Όμως ησυχάστε γιατί στην περίπτωση αυτή αποτελεί θέμα επαγγελματικής και προσωπικής τιμής είτε για τον πλοίαρχο είτε για τον εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη οι οποίοι θα «αναποδογυρίσουν τον κόσμο» προκειμένου να μην καθυστερήσει το πλοίο.

Ηθελα δεν ήθελα κ. Μ. Grey σας αποκάλυφα και άλλο ένα από τα πολλά μυστικά μας !!!

Αφήνω εκτός σχολιασμού την επικαλούμενη προσπάθεια του εκπροσώπου να πείσει τον επιθεωρητή του Νηογνώμονα με το επιχείρημα ότι η αντικατάσταση 400 τόννων λαμαρίνας δεν θα είχε κανένα νόημα σε ένα τάνκερ που λίγο - πολύ οι λαμαρίνες του είναι διαβρωμένες.

Νομίζω τέτοιες απόψεις μόνο λογοτεχνική αδεία μπορεί να επιτρέπονται.

Όμως ας έλθουμε και στο τελευταίο θέμα που είναι η «δια νυκτός» αντικατάσταση του πληρώματος που εμφανίζεται «ως η αποκάλυψη».

Αρχικά θέλουμε να επισημάνουμε εδώ ότι στην χρησιμοποίηση των αλλοδαπών πληρωμάτων δεν είναι Έλληνες οι πρώτοι διδάξαντες.

Στα Αγγλικά πλοία ανέκαθεν τα κατώτερα πληρώματα ήσαν από την Ινδία και τις άλλες Βρετανικές κτήσεις. Προφανώς δεν προτιμήθηκαν από την Σουμάτρα γιατί το νησί αυτό δεν ανήκε στην Αγγλική Αυτοκρατορία. Αυτούς τους έχουν χρησιμοποιήσει προηγουμένως οι Ολλανδοί.

Εν πάση όμως περιπτώσει το γεγονός ότι από τη Σουμάτρα ήσαν ορεσίβιοι ενώ της Ινδίας προέρχονταν από τη ζούγκλα δεν υπήρξε το κριτήριο της επιλογής. Προς τι λοιπόν γιαυτό το θέμα ο θόρυβος;

Όμως φαίνεται ότι ο αρθρογράφος προχωρεί στον τρόπο της αντικατάστασης που του βρίσκει προφανώς απαράδεκτο.

Όσοι ζουν και σήμερα αλλά και παλαιότερα την ναυτιλιακή πραγματικότητα γνωρίζουν ότι στην καθημερινή πρακτική, σπάνια συμβαίνει, πλοίο έτοιμο προς απόπλου να καθυστερήσει τον απόπλου με αποκλειστικό σκοπό να ενημερωθούν στα καθήκοντά τους μερικοί ναύτες, καθαριστές, βοηθοί μαγειρού και θαλαμηπόλοι αλλά ακόμη ο θαλαμηπόλος και ο μάγειρος.

Ακόμη δε σπάνια ο Έλληνας, μα πολύ σπάνια προχωρεί σε ολική αντικατάσταση του πληρώματος. Γιατί ανεξάρτητα από την προέλευση του κατωτέρου πληρώματος κατά κανόνα τα υψηλόβαθμα στελέχη του είναι Έλληνες στους οποίους έχει απόλυτη εμπιστοσύνη και αποτελούν την συνέχεια της λειτουργίας του πλοίου.

Αλλωστε ο ίδιος ο αρθρογράφος αν δεν με απατά η μνήμη μου είχε γράψει παλαιότερα για το πετυχημένο ελληνικό μόντελο με τα τέσσερα υψηλόβαθμα ελληνικά στελέχη και το αλλοδαπό κατώτερο πλήρωμα.

Οχι βέβαια κάτι το καινοφανές αλλά το ίδιο το Αγγλικό πρότυπο.

Προς τι λοιπόν πάλι ο θόρυβος κ. Michael Grey.

Όμως ανεξάρτητα από τα παραπάνω θεωρώ μέχρι κάποιο σημείο κατανοητή την όποια στάση του αρθρογράφου έναντι της ναυτιλίας των Ελλήνων που έφθασε αισίως τους 104 εκατ. τόννους d.w. και

προχωρεί την... ανηφόρα!

Και πως αληθινά και αποδεχθεί το γεγονός ότι αυτοί οι λίγοι Έλληνες, ξένοι ανάμεσα σε ένα ξένο κόσμο, ξεκινώντας από κάποιο νησί της νησιωτικής πατρίδας τους, στην εσχάτη της Ευρώπης, κατάφεραν να βρίσκονται για πάνω από 100 χρόνια τώρα στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο και να διατηρούν σήμερα τα πρωτεία στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα.

Σε ένα κόσμο απρόσωπο, που οι επικοινωνίες γκρέμισαν τις αποστάσεις και τα κομπιούτερς και οι μηχανογραφήσεις δίνουν ψυχρά τεχνοκρατικά νούμερα - αποτελέσματα, αυτοί εξακολουθούν να δίνουν και σήμερα στην επιχείρηση και το πλοίο ένα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα έτσι ακριβώς όπως έκαναν οι παππούδες τους οι караβοкураίοι.

Ένας απίθανος συνδυασμός, της εσωτερικά αυστηρά ελεγχόμενης οικογενειακής πλοιοκτησίας στηριζομένης στις ρίζες της οικογενειακής ναυτικής παράδοσης που τόσο σοφά κρικώνεται με την προς τα έξω κοσμοπολίτικη αντίληψη που απαιτούν οι σύγχρονες επιχειρηματικές σχέσεις στα διάφορα κέντρα λήψης οικονομικών και πολιτικών αποφάσεων.

Κλείνοντας τις παραπάνω σκέψεις μου εξακολουθώ να μένω με την απορία εάν ο εκλεκτός αρθρογράφος κ. Michael Grey κατάφερε να εκθέσει στα μάτια της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας ένα απαράδεκτο ναυτιλιακό τρόπο λειτουργίας — στο οποίο, εμμέσως πλην σαφώς — εννοούσε το Ελληνικό μοντέλο — ή αντίθετα κατάφερε ακριβώς το αντίθετο του επιδιωκόμενου, δηλαδή να προβάλλει τον τρόπο λειτουργίας των Ελληνικών Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι αναγνώστες νομίζω μπροστά στο δίλημμα θα επικαλεστούν χωρίς αμφιβολία την εκ του αποτελέσματος συναγωγή συμπερασμάτων. Και το αποτέλεσμα είναι «η ευημερία της των Ελλήνων Ναυτιλίας».

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

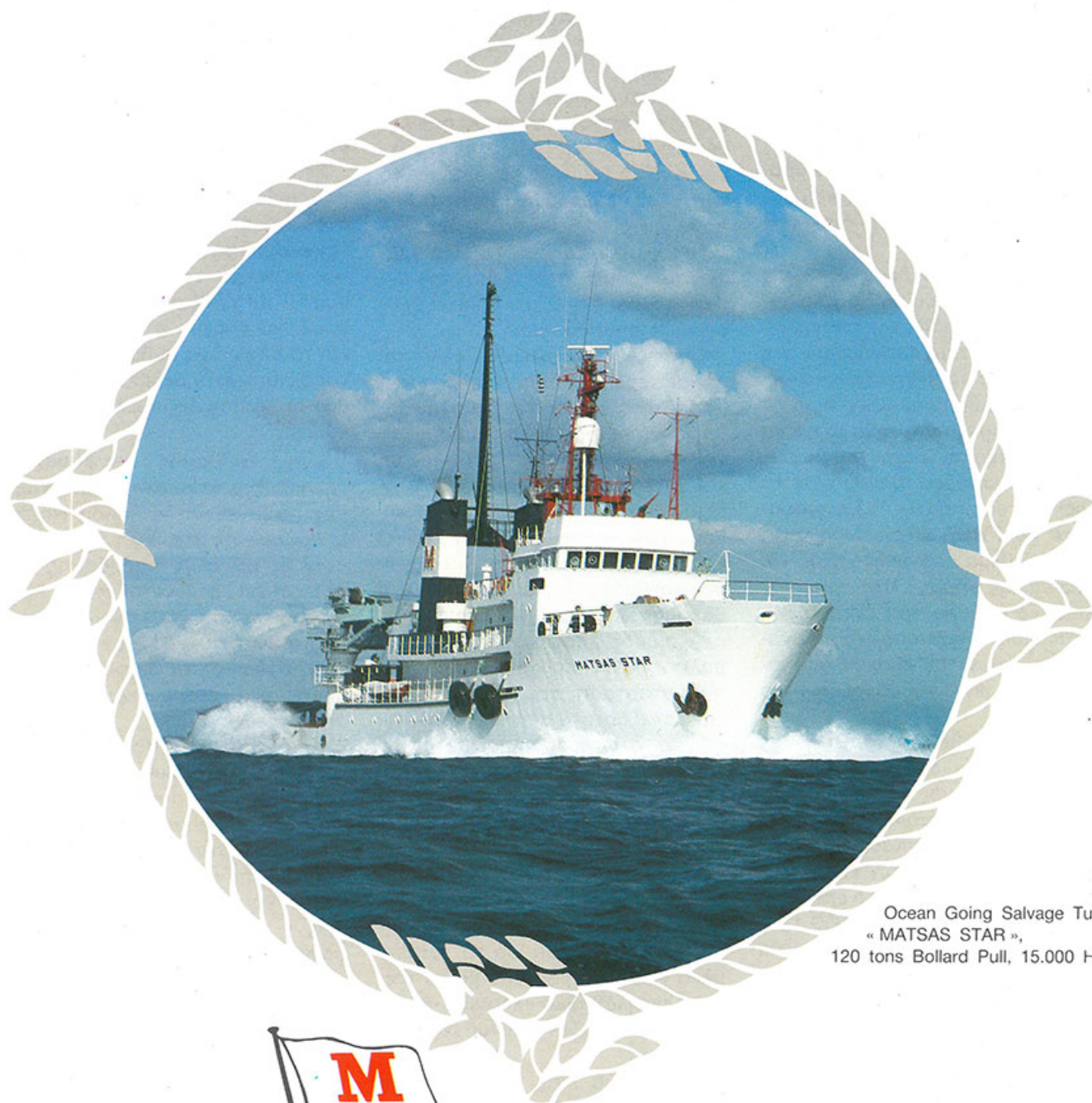


- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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

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

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

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

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700 - 1864

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ

Β' ΜΕΡΟΣ

Επειδή ο χρόνος δεν μου επιτρέπει, θ' ασχοληθώ πολύ λίγο με την τεράστια συμβολή των Επτανήσιων στις δύο πολιορκίες του Μεσολογγίου. Στην Α' πολιορκία δεν αντιμετωπίστηκαν δυσκολίες. Τα εφόδια έφθαναν από την Ζάκυνθο ταχικότερα, χωρίς παρενοχλήσεις. Πολλά ερχόταν από το εξωτερικό, ιδιαίτερα από την Γαλλία από τις εκεί φιλελληνικές οργανώσεις. Στην Β' πολιορκία όμως, τα πράγματα ήταν πιά δύσκολα και μάλιστα προς το τέλος της, ιδιαίτερα από τον Οκτώβρη 1825, μέχρι την άλωση τον Απρίλη, ο αποκλεισμός και η πολιορκία της πόλης έγινε πολύ στενή. Οι Επτανήσιοι όμως Κεφαλλονίτες, Θιακοί και Ζακυνθinoί, με όλων των ειδών τα σκάφη εύρισκαν τον τρόπο να περνάνε από τους «πόρους» του Αχελώου και να εφοδιάζουν την πόλη. Τον Γενάρη 1826, τρεις μήνες πριν από την πτώση, ο γενναίος Πατρινός πατριώτης και μεγαλέμπορος Ιωάννης Παπαδιαμαντόπουλος, που πολέμουσε με τους Μεσολογγίτες και που ως σημειωθεί σκοτώθηκε στην έξοδο, πήγε ανενόχλητα στην Ζάκυνθο και ζήτησε βοήθεια. Ο Παπαδιαμαντόπουλος επρότεινε στους Ζακυνθινούς για την βοήθεια που θα του έδιναν, να υποθηκεύσουν οι υπερασπιστές τ' άρματά τους. Οι Ζακυνθinoί, όχι μόνο δεν θέλησαν ν' ακούσουν τίποτε περί υποθήκης, αλλά τους έστειλαν αμέσως 120.000 οκάδες αλεύρι από έρανο που έκαμαν. Ο Παπαδιαμαντόπουλος γύρισε αμέσως πίσω με τον ίδιο τρόπο με Ζακυνθινό καϊκι. Τον

Μάρτη σταμάτησε η επικοινωνία με την Ζάκυνθο, συνεχίστηκε όμως μέσω του Πεταλά με «πάσσαρες» που κυβερνούσαν Κερκυραίοι και Κεφαλλονίτες, που είχαν αναλάβει το προνόμιο των ιχθυοτροφείων της λιμνοθάλασσας. Απ' όσο ξέρουμε, η τελευταία πάσσαρα που έφυγε από το Μεσολόγγι και πήγε στον Πεταλά, ήταν στις 28 Μαρτίου (η έξοδος έγινε στις 11 Απριλίου). Πήγε με πρόσφυγες και γύρισε με τρόφιμα.

Η βοήθεια των Επτανήσιων στον αγώνα ήταν πολλαπλή. Ο ναύαρχος Τσαμαδός αναφέρει στο ημερολόγιό του πως σ' ένα μήνα μόνο, τον Απρίλη 1825, έφθασαν στο Ναυαρίνο που επολιορκείτο από τον Ιμπραήμ Πασά, 11 σκάφη με βοήθειες, δέκα από τα οποία ήταν Ιονικά που πήγαν φορτωμένα από την Ζάκυνθο. Συνάμα, οι Επτανήσιοι καπεταναίοι έδιναν στους Επαναστάτες και κατασκοπευτικές πληροφορίες για τις κινήσεις των τούρκικων караβιών.

Δίχως άλλο, η Ιονική ναυτιλία έπαιξε έναν αποφασιστικό ρόλο στην μακροχρόνια άμυνα της πόλης του Μεσολογγίου, που κάποτε πρέπει να της αναγνωριστεί. Δεν θα μάθουμε ίσως ποτέ τίποτε για τους ταπεινούς και ασήμαντους, αλλά ηρωικούς αυτούς Επτανήσιους που με τα μικρά τους σκάφη διακινδύνεψαν την ζωή τους, με αντίξοες καιρικές συνθήκες, ταξιδεύοντας μόνο νύχτα για ν' αποφύγουν τους Τούρκους που παραμόνευαν παντού. Για να φθάσουν στον προορισμό τους και να παρα-

δώσουν τα πολύτιμα εφόδια, που τόσο πολύ χρειαζόταν οι ηρωικοί υπερασπιστές του Φρουρίου, έπαιζαν με τον θάνατο και στις καλύτερες περιπτώσεις με την καταστροφή της περιουσίας των. Η κερδοσκοπία δεν ήταν το μόνο κίνητρο, γιατί και ιστίες δικές τους καρδιές εφούντωνε ο ενθουσιασμός για τον ξέσηκμό του γένους και η ελπίδα για την εθνική μας αναγέννηση. Ιδιαίτερα μάλιστα οι Επτανήσιοι, που είχαν την τύχη να μην είναι ποτέ σκλάβοι βάρβαρων κατακτητών αλλά Ευρωπαίων, καλλιεργημένων εθνών, που οι ίδιοι με τους γραμματισμένους Επτανήσιους είχαν ξεσηκωθεί με τις γαλλικές επαγγελίες. Είναι της μοίρας τους όμως, αυτοί οι γενναίοι και ταπεινοί Επτανήσιοι, που τόσα προσέφεραν στον αγώνα, να παραμείνουν πάντα άγνωστοι.

Και έρχομαι στο ερώτημα, που όλοι σας θα θέλατε να είχατε κάποια απάντηση: Πόσα μεγάλα σκάφη είχε η Επτανήσος; Για την περίοδο 1820-30, έχω καταγράψει 3.405 διαφορετικά σκάφη πάνω από 30 τόννους. Αρχίζουν με λιγώτερα από 200 την χρονιά και τελειώνουν στα 1830 με σχεδόν 300. Υπάρχουν δύο χρονιές, το 1826 και 1827, που καταγράφονται 400 σκάφη. Από τα σκάφη αυτά, τα μισά ήταν νάβες, βριγαντίνια και σκούνες, πάνω από 100 τόννους το καθένα, μεγάλα σκάφη για την εποχή εκείνη. Όμως πιστεύω πως ο πίνακας αυτός είναι ελλιπής, γιατί έχω ενδείξεις πως μας λείπουν πολλά σκάφη. Έχω καταγράψει

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.

δύο ακόμη πίνακες: Ο ένας για την περίοδο 1844 με 1850, για 1.255 σκάφη και ο άλλος για το 1853 με 1860, με 1.994 σκάφη. Τον μεγαλύτερο αριθμό σκαφών τον βλέπουμε το 1854, με 332 σκαφη, που από αυτά τα 81 είναι Θιακά. Όμως πιστεύω πως ο πραγματικός αριθμός για την χρονιά αυτή θα πρέπει να ήταν 365. Τον ίδιο χρόνο η Ελληνική ναυτιλία είχε 1.525 σκάφη, ενώ το 1860 η Ιονική είχε πάνω από 250, η Ελληνική εμειώθηκε στα 1.212.

Θα σας απασχολήσω τώρα λίγο με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, που έπαιξαν τόσο μεγάλο ρόλο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μας.

Η Κωνσταντινούπολη δεν ήταν μόνο κέντρο εμπορικό που γινόταν οι συναλλαγές για τις αγοραπωλησίες των φορτίων και πληροφοριακό για τις τιμές των σιταριών στα διάφορα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, αλλά ήταν και ένα αξιόλογο ναυτιλιακό κέντρο. Οι карабоκърηδες που συναλλάσσονταν με τα λιμάνια της Ρωσίας και του Δούναβη, εδώ ασφάλιζαν τα σκάφη και τα φορτία τους και εδώ έκαναν τις αγοραπωλησίες των σκαφών τους. Εφόσον ο Βόσπορος ήταν το αναγκαστικό πέρασμα πολλών χιλιάδων σκαφών τον χρόνο, η Κωνσταντινούπολη ήταν επιβεβλημένο να είχε και την κατάλληλη υποδομή για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες αυτών των σκαφών. Ανάγκες για επισκευές, προμήθεια τροφίμων, υλικών, αλλαγές πληρώματος και άλλα συνυφασμένα με την ναυτιλιακή κίνηση.

Από τα Αγγλικά αρχεία έχω εντοπίσει πως οι Επτανήσιοι είχαν αγοράσει από την Κωνσταντινούπολη στην περίοδο από 1831 μέχρι 1857, δηλαδή μέσα σε 26 χρόνια, 164 σκάφη που επήραν προσωρινή άδεια ναυσιπλοΐας για ένα ταξίδι, μέχρι επιστροφής των στο νησί για οριστική νηολόγηση. Από τα 164, τα 120 ήταν Κεφαλλονίτικα σκάφη, 28 Θιακά, 11 Τσιριγώτικα και τα υπόλοιπα των άλλων νησιών. Σίγουρα οι Επτανήσιοι θ' αγοράζαν σκάφη πριν από το 1831 και σίγουρα πάλι θα συνέχιζαν τις αγορές των μετά το 1857. Εδώ όμως σταματούν οι πληροφορίες μας.

Όσο για την διακίνηση των Ιονι-

κών σκαφών από τον Βόσπορο, θ' αναφέρω τις πληροφορίες που έχω για το 1815. Την χρονιά αυτή επήρασαν 154 σκάφη, σχεδόν όλα φορτωμένα με σιτηρά. Πληροφορίες για τον Νοέμβρη 1820 μας λένουν πως πέρασαν 33 Ιονικά και τον Δεκέμβρη 19. Με την ανάπτυξη της ναυτιλίας της, η διακίνηση της Ιονικής σημαίας από τον Βόσπορο αυξήθηκε όπως ήταν φυσικό.

Η Κωνσταντινούπολη, εκτός από τις παραπάνω υπηρεσίες που προσέφερε στα σκαφη της εποχής εκείνης, ήταν σταθμός επιβίβασης πιλότων που εξυπηρετούσαν τα σκάφη που προορίζονταν για τον Δούναβη και την Αζοφική. Αυτοί ήταν Θιακοκεφαλλονίτες καπεταναίοι, μόνιμα εγκατεστημένοι εκεί, με μεγάλη πείρα τις θάλασσες αυτές. Ήξεραν τους δύσκολους «πάγκους» στον Δούναβη και τους βοηθούσαν για να βρουν ξανά την είσοδο του «Μπουγαζιού» (Βοσπόρου) για να μπουν στην Κωνσταντινούπολη. Φαίνεται πως οι πιλότοι ήταν πολλοί και ο συναγωνισμός μεταξύ τους μεγάλος. Οι Κεφαλλονίτες έφεραν στους Θιακούς εμπόδια για την εξάσκηση τους επαγγέλματός τους, σε σημείο που στις 8 Οκτωβρίου 1852 δεκαπέντε Θιακοί πιλότοι υπέγραψαν διαμαρτυρία προς τον Άγγλο Πρόξενο, ζητώντας του να επέμβει για να μπορέσουν να συνεχίσουν την εργασία τους. Δεν ξέρω τι αποτέλεσμα είχε αυτή η διαμαρτυρία, ξέρω όμως πως τελικά οι Θιακοκεφαλλονίτες έλυσαν τις μεταξύ τους διαφορές και έκαναν έναν πρωτότυπο συνεταιρισμό πιλότων στα 1859; που τα γραφεία του ήταν «στο μαγαζί του Βασίλη Ανδρεάτου στον Γαλατά».

Οι Άγγλοι αντέδρασαν πολύ στην ίδρυση αυτού του συνεταιρισμού και η υπόθεση έφθασε μέχρι το Foreign Office, σε επανειλημμένες αλληλογραφίες που είχε ο Άγγλος Πρόξενος στην Κωνσταντινούπολη. Επέμεναν «ν' αυξήσουν αυστηρό έλεγχο και δικαιοδοσία επάνω στους Ιονίους υπηκόους που εξασκούν το επάγγελμα του πιλότου για το καλό και την ωφέλεια του εμπορίου τους». Ύστερα από τρία - τέσσερα χρόνια ενώθηκαν τα νησιά με την Ελλάδα και έπαψαν πια οι Αγγλικές παρεμβάσεις.

Θα έλθω τώρα στον Δούναβη,

που έπαιξε τόσο σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ιονικής ναυτιλίας. Τα λιμάνια του, όπως ο Σουλινάς στην είσοδο του ποταμού, το Γαλάτσι, η Βραϊλα, το Ισμαήλιο, η Τούλτσα, μέχρι και το Τούρνο Σεβέρينو στα σύνορα της Ρουμανίας με την Ουγγαρία, ήταν στα χέρια των Ελλήνων και δεν θα υπερβάλλω εάν πω, των Θιακοκεφαλλονιτών. Ακόμη και τώρα δεν υπάρχει οικογένεια στα δύο αυτά νησιά, που να μην σου διηγηθεί για κάποιον συγγενή της που έζησε και μεγαλούργησε στην Βλαχιά, όπως την έλεγαν τότε. Όλα τα συναφή επαγγέλματα, όπως του πράκτορα, τροφοδότη, τραπεζίτη, αντιπροσώπου, ασφαλιστή και πιλότου, κατευθύνονταν από τους Επτανήσιους.

Μέχρι το 1830, κυρίαρχη θέση στον Δούναβη είχαν η Αγγλική και Ιονική σημαία. Μετά, άρχισε ο συναγωνισμός από την Ελληνική και τις άλλες ευρωπαϊκές σημαίες, έτσι που η Ιονική συμμετοχή έπεσε στα 10% περίπου. Όμως η διακίνηση του εμπορίου κρατήθηκε σταθερά στα Θιακοκεφαλλονίτικα χέρια, τουλάχιστο γι' άλλα 120 χρόνια. Έμποροι, όπως ο Γερ. Φωκάς, Νικ. Δρακούλης, Ζήσιμος Σβορώνος, Σπ. Φραγκόπουλος, Επαμ. Πανάς και Σία, Θεοφιλάτοι, Βλασσόπουλοι, Καραβίδες, Παϊζίδες, Ποταμιάνος, Μηλιαρέσης, Δενδρινός και τόσοι άλλοι που είναι όλοι πασίγνωστοι.

Υπάρχει ακόμη και μια εταιρία πιλότων, που την κατηύθυνε ο Θιακός Ροδοθεάτος. Μετά το 1850 η ελληνική δραστηριότητα στον Δούναβη ήταν στις δόξες της. Πρώτος ο Θιακός Θεοφιλάτος, που είχε έναν τεράστιο στόλο από ποταμόπλοια και ρυμουλκά, ίδρυσε στα 1863 μια καθαρά ελληνική ποταμοπλοία που μετέφερε με σελέπια φορτία από τον Επάνω Δούναβη για μεταφόρτωση σε μεγάλα σκάφη στην Βραϊλα. Ο Θεοφιλάτος επλούτισε τόσο πολύ στην Ρουμανία, που ετόλμησε και εναυπήγησε στην Αγγλία στα 1871 το πρώτο ελληνικό φορτηγό ατμόπλοιο 1.550 τόννων.

Στο Γαλάτσι, που για τους εμπόρους ήταν μια μικρή Κωνσταντινούπολη, άνοιξαν υποκαταστήματα οι διάφορες Ιονικές ασφαλιστικές εταιρίες, που έτσι διευκόλυναν

τις ασφαλίσεις ιδίως των φορτίων που φορτώνονταν εκεί και στην Βραϊλα. Εκεί ακόμη γινόταν και αρκετές από τις αγορές σκαφών, ακόμη και ναυπηγήσεις. Αγγλικές Προξενικές εκθέσεις μας πληροφορούν πως μεταξύ του 1840 και 1847 πέντε Θιακοί και δύο Κεφαλλονίτες εναυπήγησαν στον Σουλινά, Τούλτσα και Γαλάτσι επτά μεγάλα βριγαντίνια. Η ξυλεία της Βλαχίας ήταν πολύ καλή και τα εργατικά φθηνά. Όπως στην Κωνσταντινούπολη, έτσι και εδώ, οι Επτανήσιοι έκαναν και αγοραπωλησίες σκαφών. Μόνο στις χρονιές 1852 μέχρι 1857 αγόρασαν 28 σκάφη.

Θα περάσω τώρα στην Ρωσία. Η Οδησσός έγινε ρώσικη μόλις το 1879 και ως τα 1794, ήταν ένα ψαροχώρι. Δύσκολο να προσδιορίσω πότε ακριβώς άρχισε η μετανάστευση των Επτανησίων στην Ρωσία. Είναι γνωστό πάντως, πως η Αυτοκράτειρα Αικατερίνη έδωσε δικαίωμα μετανάστευσης και εγκατάστασης Ελλήνων στο Κέρτς της Αζοφικής στις 28 Μαρτίου 1775. Τους παρεχώρησε μια τεράστια έκταση για την καλλιέργησόν και στο Ταϊγάνι τους έδωσε το δικαίωμα ν' αυτοδιοικούνται. Έτσι, οι περισσότεροι Επτανήσιοι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή της Αζοφικής. Ακόμη και σήμερα πληροφορούμαι πως 30 χιλ. έξω από το Ταϊγάνι υπάρχει μια αγροτική περιοχή που την λένε «Ιθάκη». Πάντως γεγονός είναι, πως πρώτα εγκαταστάθηκαν στην Αζοφική και μετά στην Οδησσό, λίγο πριν από το 1800. Την χρονιά αυτήν σημειώνονται από τους Ρώσους τέσσαρες έμποροι «πρώτης τάξεως», μεταξύ των οποίων και ο Κεφαλλονίτης Ανδρέας Βανδώρος. Ένας άλλος μεγάλος

έμπορος της Οδησσού που έδρασε για τουλάχιστο 100 χρόνια, ήταν ο Σβορώνος από τα Σβορωνάτα. Τούτος με τους συγγενείς του κατόρθωσε όχι μόνο να πάρει ένα μεγάλο μέρος του εμπορίου της Οδησσού και Ταϊγανίου στα χέρια του, αλλά απέκτησε και πολλά σκάφη με τα οποία μετέφερε τα σιτηρά του.

Στην Αζοφική έχουμε την μεγάλη εταιρία του Παπούδωφ και Λασκαράκη, τον Αλέξ. Αυγερινό, Μαρτίνο Βαλιάνο, Αλ. Φωκά, Γ. Βαρσάμη, Ιωάννη Δελαπόρτα, Νικ. Πύληκα, Μ. Μεταξά, Αφούς Τρωγιάνου και πολλούς άλλους. Σημειώνω πως όχι μόνο είχαν σχεδόν όλες τις εξαγωγές στα χέρια τους, αλλά όπως και στον Δούναβη, είχαν την υποδομή, μαούνες, εργάτες, αποθήκες, πιλότους, ρυμουλκά και άλλα.

Και στα λιμάνια της Νοτίου Ρωσίας μια σημαντική διακίνηση των φορτίων ήταν με τα Ιονικά σκάφη. Σαν παράδειγμα παίρνω το έτος 1825 που είναι και το πρώτο έτος για το οποίο έχω στοιχεία για την Οδησσό. Εκεί φθάνουν 46 Ιονικά σκάφη, με μέση χωρητικότητα 194 τόννους, ενώ στο Ταϊγάνι φθάνουν 28 σκάφη. Έχουμε δηλαδή στην Ρωσία αφίξεις 74 μεγάλων Ιονικών σκαφών, ενώ αντίστοιχα έφθασαν την ίδια χρονιά στην Ζάκυνθο 26 σκάφη και στην Κέρκυρα 7 φορτωμένα με ρώσικο στάρι. Τ' άλλα σκάφη πήγαν στο Λιβόρνο.

Όσο για τα φορτία που διακινούνταν, αυτά ήταν λάδι σε μεγάλες ποσότητες, κρασί και σαπούνι και επέστρεφαν με σιτηρά, χαβιάρι, ξυλεία και σίδερα. Σημειώνω την εξαγωγή λαδιού προς την Ρωσία, που η αύξησή της ήταν θεαματική. Το

1829 εξήχθησαν 18.000 λίτρες αξίας 16.000 λιρών και μέσα σε επτά χρόνια δεκαπλασιάστηκε, δηλαδή έχουμε 116.00 λίτρες αξίας 115.000 λιρών.

Αλλά μια τέτοια ναυτιλία σαν την Ιονική δεν μπορούσε να στηρίζεται μόνο σε εμπειρικές βάσεις. Λόγω δε της μεγάλης επαφής της με τις ναυτιλίες της Δύσης έπρεπε να τις ακολουθήσει και ν' αποκτήσει και αυτή κάποια υποδομή που θα της έδινε το γόητρο και την δύναμη για να τις συναγωνίζεται. Την εποχή εκείνη οι Επτανήσιοι, τουλάχιστο οι πιο πολλοί από τους караβοκύρηδες, είχαν την απαιτούμενη μόρφωση, είχαν χρήματα και αποφασιστικότητα. Τότε υπήρχε δεόντως και το πνεύμα της συνεργασίας και έχουμε πάμπολλα παραδείγματα αλληλοβοηθείας, ιδίως σαν συναντιώντουσαν στα λιμάνια του εξωτερικού.

Έτσι, πρώτα εφρόντισαν για την ίδρυση ασφαλιστικών εταιριών, για να μην επαφίενται στις διαθέσεις των ξένων ασφαλιστών. Στα 1841 ιδρύεται στην Κεφαλλονιά η πρώτη Ελληνική ασφαλιστική εταιρία, με την επωνυμία «Ασφαλιστική της Κεφαλληνίας Εταιρία» με έδρα το Αργοστόλι. Πρώτος Διευθυντής της ήταν ο Παύλος Φωκάς - Αλεξανδράτος. Το ιδρυτικό της προέβλεπε την έκδοση 1.200 μετοχών προς 250 κολωνάτα, δηλαδή είχε η εταιρία αυτή ένα ονομαστικό κεφάλαιο από 300.000 κολωνάτα, τεράστιο ποσό για την εποχή εκείνη. Οι μέτοχοι κατέθεταν το 10% και για το υπόλοιπο έδιναν γραμμάτια. Μέχρι το 1863 ακολούθησαν άλλες επτά εταιρίες: Δύο Κεφαλονίτικες, δύο Κερκυραϊκές, δύο Θιακές και μια Ζακυνθινή. Όλων τα κα-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODRAMAR



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 MAROSSI
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

ταστατικά ήταν περίπου τα ίδια. Ισολογισμοί, γινόνταν κάθε χρόνο και τα κέρδη τους ήταν σημαντικά. Όλες οι μετοχές εκαλύπτοντο από τους κατοίκους των νησιών σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα από την έκδοσή τους.

Μια από αυτές τις εταιρίες ήταν και ο «Αρχάγγελος» που ιδρύθηκε στο Αργοστόλι το 1855 από μια διακεκριμένη τραπεζική προσωπικότητα, τον Ιωάννη Σκαλτσούνη από το Ληξούρι. Η εταιρία αυτή επέζησε πολλά χρόνια και οι δραστηριότητές της επεκτάθηκαν στην Ρουμανία, Κωνσταντινούπολη, Αθήνα και σε όλα τα νησιά του Αιγαίου που είχαν ναυτιλιακή δραστηριότητα, ασφαλίζοντας τα σκάφη τους. Μετά την Ένωση, στα 1869, μεταφέρεται η έδρα της στην Αθήνα και στο νέο της καταστατικό εκφράζεται το κεφάλαιό της σε 15 εκ. γαλλικά φράγκα με 37.500 μετοχές.

Σημειώνω πως αυτές οι ασφαλιστικές εταιρίες εδούλευαν άριστα, είχαν ανταποκριτές σ' όλα τα ναυτιλιακά κέντρα, αντασφάλιζαν για να μην εκτίθενται σε μεγάλους κινδύνους και ήταν συνεπείς στις πληρωμές τους. Εκτός από τα Ιονικά σκάφη και τα φορτία τους, ασφάλιζαν και ξένα, μερικά μάλιστα ήταν

και οθωμανικής πλοιοκτησίας. Σαν παράδειγμα της δραστηριότητάς τους μας δίνει τ' αποτελέσματα της εταιρίας «Η Κεφαλληνία» του 1856. Την χρονιά αυτή ξεκινά μ' ένα αποθεματικό από 38.000 κολωνάτα, έχει εισπράξεις άλλα 38.000 πληρώνει ζημιές σε 32 σκάφη από 50.000 και κλείνει την χρονιά της αφού κάνει ένα μέρισμα στους μετόχους από 8.000 κολωνάτα που είναι 40% στο κατατεθέν κεφάλαιο, με 23.000 αποθεματικό.

Η ίδρυση της Ιονικής Τράπεζας στην Κέρκυρα, με παραρτήματα σ' άλλα νησιά, εβοήθησε πολύ τις συναλλαγές. Η Αγγλική παρουσία, με πολλούς Άγγλους εμπόρους που είχαν εγκατασταθεί εκεί, ιδίως στην Ζάκυνθο, τους λεγόμενους Αγγλοζακυνθινούς, εβοήθησε πάρα πολύ το εμπόριο των νησιών και τους έδωσε στις συναλλαγές τους στο εξωτερικό, μεγάλο γόητρο.

Η σταφίδα και το λάδι και σε μικρότερη έκταση το κρασί, αλάτι και τα βαμβακερά ήταν τα βασικά εμπορεύματα που εξήγαγαν τα νησιά. Το 1785 εξήγαγε η Ζάκυνθος 8.100.000 λίμπρες σταφίδα, η Κεφαλλονιά 4.200.000 και η Ιθάκη 350.000, δηλαδή στο σύνολό τους κάπου 6.000 τόννους. Το 1825 εξήγαγαν και τα τρία νησιά

μαζί, πάλι σχεδόν την ίδια ποσότητα, όμως δέκα χρόνια αργότερα έφθασαν τους 15.000 τόννους και το 1840, 17.500 τόννους. Με τούτο θα δείξω πως λόγω των μεγάλων εξαγωγών, το βιοτικό επίπεδο του λαού ήταν υψηλό. Η Κέρκυρα, το 1785, ενώ είχε λιγότερο πληθυσμό από την Κεφαλλονιά, είχε 40 περισσότερες εισαγωγές. Η Κέρκυρα την χρονιά εκείνη εισήγαγε 40 τόννους χαβιάρι, ενώ η Ζάκυνθος 25 τόννους. Στα ναυτικά νησιά, όπως αναφέρουν οι περιηγητές, όλα τα μπακάλικα ήταν γεμάτα από χαβιάρι και «του πουλιού το γάλα». Έπιπλα και υφάσματα εισήγοντο από την Αγγλία, παστά ψάρια από τον Καναδά, καφές από την Βραζιλία και πολλά άλλα.

Είπα στην αρχή πως τα Ιονικά σκάφη εβοήθησαν τον απελευθερωτικό αγώνα μεταφέροντας στην Ηπειρωτική Ελλάδα, διάφορα εφόδια. Εδώ πρέπει να συμπληρώσω πως οι Επτανήσιοι σ' όλη την διάρκεια της Επανάστασης εμπορεύοντο και με εξαγωγές. Μέχρι τουλάχιστο και το 1822 έχουμε ενδείξεις για εξαγωγές ψαριών από το Μεσολόγγι, ενώ τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 1824 Ιονικά σκάφη μετέφεραν αγροτικά προϊόντα από την Μεθώνη, Κορώνη και ιδιαίτερα

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 - KALAMATA

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

24ΩΡΟ

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

από την Καλαμάτα προς την Μάλτα και Ευρώπη. Ενδεικτικά λέγω για τρία φορτία που έφθασαν στην Μάλτα τον Νοέμβρη 1824 (ο Ιμπραήμ Πασάς είχε ήδη αποβιβάσει στην Μεθώνη στις 27 Αυγούστου) με φορτία ψαριών, ξυλεία, μετάξι, καπνό, κερύ, μέλι, λουλάκι και... ένα άλογο. Το εμπόριο, ιδιαίτερα από την Μαύρη Θάλασσα με τα νησιά του Αιγαίου, ιδιαίτερα με την Σύρα, με εξαγωγές λαδιού, ξηρών καρπών, φρούτων και κρασιού και εισαγωγές σιτηρών, σιδήρου και χαβιαριού ήταν σημαντικότερο και συνεχίστηκε με τα Ιονικά σκάφη σ' όλη την Επανάσταση. Ενδιαφέρον είναι πως ένας Κεφαλλονίτης καραβοκύρης, ο Δρακόπουλος από τις Κεραμίες, εναυπήγησε στα 1829 ένα μεγάλο βριγαντίνι το «Αχιλλεύς» 220 τόννων στην Μύκονο. Φαίνεται πως με την Επανάσταση μερικά νησιά του Αιγαίου υπέφεραν λιγότερο από τ' άλλα.

Αφησα για τελευταίο κάτι που πρέπει να μείνει μεταξύ μας, γιατί αν το μάθουν οι φίλοι μας οι Ασπροθαλασσίτες θα μας θυμώσουν:

Όλοι οι ιστορικοί μας μιλάνε για την μεγάλη εξέλιξη που είχε η ελληνική ναυτιλία. Και σαν λένε «ελληνική» εννοούν την Αιγαιοπελαγίτικη, παραγνωρίζοντας πάντα την μεγάλη ναυτιλία της Επτανήσου. Σαν πρώτη και μοναδική απόδειξη χρησιμοποιούν τα στοιχεία που δίνει ο Γάλλος Πρόξενος των Ιωνανίνων Rouqueville το 1813,

που βγάζει πως το ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε 615 σκάφη, χωρητικότητας 153.580 τόννους. Θα σας πω αμέσως πως ο πίνακας αυτός είναι τελείως απαράδεκτος για τους εξής λόγους:

1. Ο Rouqueville στο εξάτομο σύγγραμμά του, που τυπώθηκε στο Παρίσι, δεν γράφει πουθενά πως πήγε σε κανέναν από τα νησιά που αναφέρει με τόσες λεπτομέρειες για το ναυτικό του.

Περιηγήθηκε μόνο την Ηπειρωτική Ελλάδα. Πως πήρε λοιπόν τόσες λεπτομέρειες για 27 νησιά, και φθάνει μάλιστα μέχρι το Καστελόριζο;

2. Για να υπολογίσει την χωρητικότητα σε τόννους του κάθε νησιού παίρνει τον αριθμό των σκαφών και τον πολλαπλασιάζει με μια μέση χωρητικότητα, που κατά την εκτίμηση του είχε το κάθε σκάφος, κατά την γνώμη μου, τελείως αυθαίρετα. Π.χ. σημειώνει για τα Ψαρά πως είχαν 60 σκάφη, με μέση χωρητικότητα 425 τόννους. Με άλλα λόγια τα Ψαρά πρέπει να είχαν σκάφη από 25 τόννους μέχρι 850 τόννους, που την εποχή εκείνη δεν υπήρχαν τόσο μεγάλα σκάφη.

3. Το ίδιο παρατηρούμε με τον «μέσο αριθμό ναυτών και κανονιών». Έτσι μας λέγει πως τα Υδραϊκά σκάφη είχαν μέσον όρο 45 ναύτες και 20 κανόνια. Και αυτό, οκτώ χρόνια πριν από την Επανάσταση. Όλα τα σκάφη τότε για την προστασία τους από τους πειρατές

είχαν δύο έως τέσσερα κανόνια, όχι όμως και 20, όχι μόνο γιατί δεν είχαν τους κατάλληλους ναύτες να τα επανδρώσουν, αλλά και για το βάρος τους.

4. Κανένας ιστορικός μας δεν έκαμε τον κόπο να επαληθεύσει τις προσθήσεις του Rouqueville.

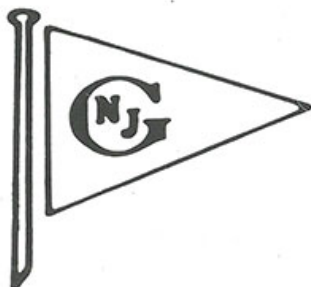
5. Οι τόννοι στους οποίους αναφέρεται ο συγγραφέας είναι προφανώς γαλλικοί και όχι αγγλικοί, που πρέπει να μειωθούν κατά 238%, δηλαδή 238 γαλλικοί τόννοι, είναι 100 αγγλικοί αντίστοιχα. Έτσι, αν υποθέσουμε πως ο λογαριασμός του είναι σωστός, τότε πρέπει να έχουμε την χωρητικότητα των ελληνικών σκάφων στα 1813 σε 64.530 αγγλικούς τόννους.

Τελειώνοντας, θα αποκαλύψω έναν άγνωστο αγγλικό κώδικα, που για την ίδια ακριβώς χρονιά, μας δίνει λεπτομέρειες της Επτανησιακής ναυτιλίας. 201 ήταν τα μεγάλα σκάφη της. Δεν ριψοκινδυνεύω να δώσω την ολική χωρητικότητά τους, μήτε τους «μέσους όρους» και τους συλλογισμούς του Rouqueville, θα δώσω όμως τον αριθμό των ναυτών όπως τον αναφέρουν οι Άγγλοι: 5.950. Καταλήγοντας βλέπω πως η Ιονική ναυτιλία στα 1913 είχε περισσότερα μεγάλα σκάφη, απ' ότι είχαν και τα τρία ναυτικά νησιά του Αιγαίου μαζί. Αυτά, για την παραγνωρισμένη ναυτιλία μας.

ΝΙΚΟΣ ΣΤ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΓΙΑ ΞΕΠΛΥΜΑ χρήματος έχουμε ακούσει πολλά — άλλωστε πάρα πολλά έχουν γραφεί διεθνώς για το θέμα αυτό. Αλλά ότι θα ακούγαμε και για «ξέπλυμα» πλοίων δεν μπορούσαμε σε καμμία περίπτωση να το φαντασθούμε. Και όμως φαίνεται ότι κάτι σχετικό γίνεται με τη μεσολάβηση μεσογειακού κρατιδίου που έχει αναπτύξει ευκαιριακό νηολόγιο στο οποίο λέγεται ότι καταφεύγουν για ένα μικρό διάστημα — που μπορεί να είναι και μερικές ημέρες — τα προς «ξέπλυμα» πλοία, τα οποία εν συνεχεία μετανηολογούνται ακόμη και σε νηολόγια κατ'εξοχήν ναυτιλιακών χωρών, όπως είναι λόγου χάρι η Ελλάδα. Αλλά περισσότερα εν καιρώ και αφού υπάρξουν τα απαιτούμενα συγκεκριμένα στοιχεία.

ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών βρίσκονται τις τελευταίες ημέρες στο προσκήνιο μετά τις προσφυγές της εταιρίας «Προμηθεύς» στα ελληνικά δικαστήρια και όχι στη Διαιτησία του Λονδίνου για την επίλυση διαφορών που έχουν ανακύψει με ασφαλιστές και με P & I Κλάμπ, που έφεραν στην επιφάνεια τα «Ναυτικά Χρονικά» και η νέα αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» και ταυτόχρονα αποκάλυψαν τη χρησιμοποίηση «υπόγειων» μεθοδεύσεων από την πλευρά των ασφαλιστών για να αποφευχθεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από ασφαλιστική σύμβαση. Η αναφορά του θέματος από τη στήλη γίνεται:

Πρώτο, για να αναφερθεί ότι οι Άγγλοι ήθελαν και θέλουν πάντοτε να κάνουν κουμάντο και να έχουν το πάνω χέρι για να εξυπηρετούν τα συμφέροντά τους. Χαρακτηριστική δε γι' αυτό είναι η αποκάλυψη του κ. Νίκου Βλασσόπουλου στο δεύτερο μέρος της μελέτης του για την Ιονική Ναυτιλία που δημοσιεύεται στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», σύμφωνα με την οποία οι Άγγλοι, επικαλούμενοι την ωφέλεια του εμπορίου, αντέδρασαν έντονα στην ίδρυση ε-

νός πρωτότυπου συνεταιρισμού που είχαν συστήσει το 1859 στην Κωνσταντινούπολη οι Θιακοκεφαλονίτες πιλότοι και μάλιστα η υπόθεση αυτή έφθασε μέχρι το Foreign Office, όπου είχε απευθυνθεί επανειλημμένως ο Άγγλος Πρόξενος στην Πόλη. Δεύτερο, για να ειπωθούν μερικά πράγματα για την υπόθεση του πλοίου «Ιταλιαν Εξπρές» στην οποία επίσης χρησιμοποιήθηκαν «υπόγειες» μεθοδεύσεις για να αποφευχθεί από τους ασφαλιστές η εκπλήρωση υποχρεώσεων από ασφαλιστικό συμβόλαιο. Και, τρίτο, για να υπογραμμισθεί ότι η κύρια ευθύνη για όσα έγιναν στην υπόθεση του «Ιταλιαν Εξπρές», αλλά και για τις εξελίξεις στις διαφορές της εταιρίας «Προμηθεύς» με τους ασφαλιστές επιρρίπτεται στους νομικούς χειρισμούς.

Όπως έχει ήδη αποκαλύψει η εφημερίδα «Maritime Monitor», ο πλοιοκτήτης του «Ιταλιαν Εξπρές» κ. Απόστολος Βεντούρης, έπειτα από μία διαδικασία του κράτους πέντε περίπου χρόνια και επανειλημμένες δίκες στο Λονδίνο δικαιώθηκε πλήρως και εισέπραξε το εκ 4.000.000 δολλαρίων ασφάλισμα, ενώ ταυτόχρονα οι Βρετανοί ασφαλιστές υποχρεώθηκαν και στην καταβολή όλων των εξόδων που έχουν γίνει ως σήμερα και έφθασαν τη συνολική δαπάνη τους στο ύψος των οκτώ εκατ. δολλαρίων! Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στη διάρκεια της πολύχρονης διαδικασίας έγιναν από την πλευρά των ασφαλιστών επανειλημμένες προσπάθειες συμβιβασμού οι οποίες όμως αποκρούστηκαν, γιατί ο κ. Απόστολος Βεντούρης απέβλεπε, απολύτως δικαιολογημένα άλλωστε, στην πλήρη αποκατάσταση του ονόματός του και της επιχειρηματικής του υποστάσεως που είχαν πληγεί από τις «υπόγειες» μεθοδεύσεις που είχαν χρησιμοποιηθεί από τους ασφαλιστές σε βάρος του. Πρέπει ταυτόχρονα να επισημανθεί ότι γι' αυτές τις «υπόγειες» μεθοδεύσεις βαρύνονται και πρόσωπα που διαμένουν και δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα

και για τα οποία έρχεται η ώρα της Ελληνικής Δικαιοσύνης, ενώπιον της οποίας θα λογοδοτήσουν έπειτα από μηνύσεις του δικαιωθέντος από τα βρετανικά δικαστήρια Έλληνας εφοπλιστού. Ο ίδιος έχει πει ότι οι ασφαλιστές παρασύρθηκαν στην περιπέτεια αυτή που τους στοίχισε τόσο πολύ από τους δικηγόρους τους, οι οποίοι είχαν πάρει προσωπικά την υπόθεση και πίστευαν ότι δεν μπορούν να ηττηθούν «από αυτό το παιδαρέλι», όπως χαρακτήριζαν τον κ. Απόστολο Βεντούρη που είναι σήμερα μόλις 28 ετών και συνεχίζει εκ νέου την εφοπλιστική του δραστηριότητα με ανεξάρτητη επιχείρηση που διαχειρίζεται το επιβατηγό — οχηματαγωγό «Άννα V.» το οποίο είναι δρομολογημένο στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας και στα σχέδιά της περιλαμβάνεται η πρόσκτηση ενός ακόμη επιβατηγού - όχηματαγωγού εντός του έτους, το οποίο επίσης θα δρομολογηθεί στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας.

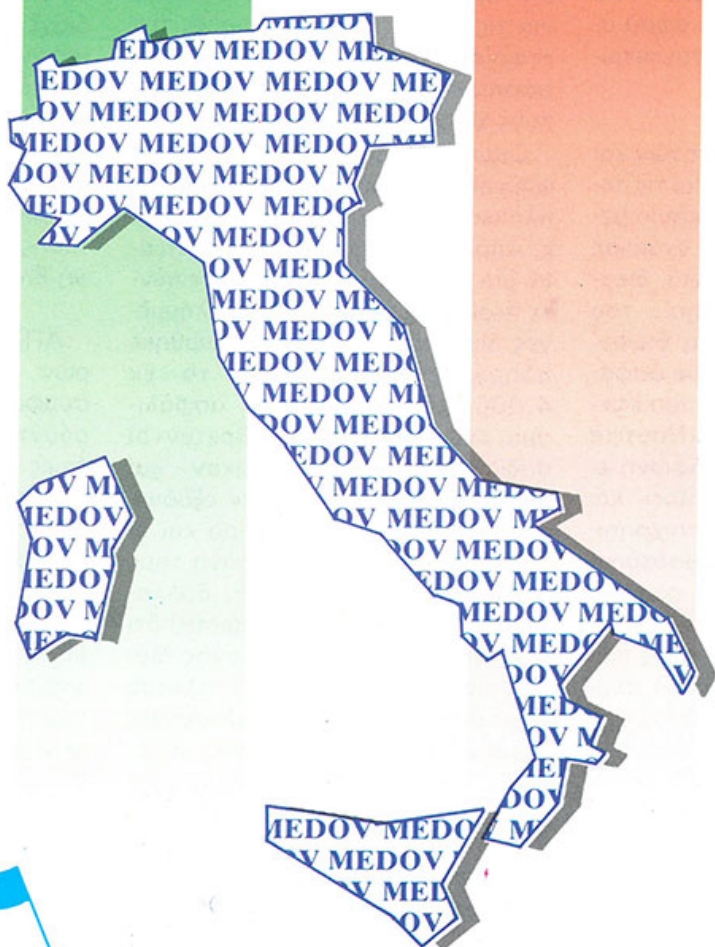
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ Μεταφορών ανακοινώθηκε η υπογραφή συμφωνίας με την οποία παραχωρούνται στην Ελλάδα 25.000 άδειες για τράνζιτ μεταφορές μέσω Ρουμανίας, επιπλέον των 5.000 αδειών που μας είχαν παραχωρηθεί για το 1993.

Πράγμα που σημαίνει ότι εμμέλουμε στα ίδια, ότι δεν μας φρονιμάτισε η περίπτωση της Γιουγκοσλαβίας και ότι δεν θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε την μοναδική οδό που μας συνδέει άμεσα και απ' ευθείας με τις χώρες της ΕΟΚ και που είναι η θαλάσσια οδός του Ιονίου και της Αδριατικής.

Η πιθανότερη εξήγηση που μπορούμε να δώσουμε εμείς στην άρνηση να χρησιμοποιήσουμε για το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο της χώρας τη θαλάσσια οδό είναι ότι δεν τολμούμε να προχωρήσουμε στα αναγκαία μέτρα που θα μειώσουν το κόστος της μεταφοράς δια θαλάσσης. Για να επιτευχθεί αυτή η μείωση χρειάζεται να επέλθει ταυτόχρονη μείωση των λειτουργι-

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.)

κών εξόδων των πλοίων που εξυπηρετούν τη θαλάσσια οδό Ελλάδος - Ιταλίας ή ακόμη και τη θαλάσσια οδό Ελλάδος - Γαλλίας. Και η μείωση αυτή μπορεί να επέλθει μόνο με την καθιέρωση συνθέσεως ασφαλείας στο πλήρωμα της γέφυρας και της μηχανής και να αφαιρεθεί η κάλυψη των θέσεων ξενοδοχειακού προσωπικού στην αποκλειστική ευχέρεια του πλοιοκτήτη — με δύο λόγια δεν μπορούμε να φορτώσουμε τα πλοία με μαγείρους, παραμαγείρους, καμαρώτους και βοηθούς όταν ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης κρίνει ότι δεν του χρειάζονται — άλλωστε είναι και ο μοναδικός τρόπος για να αντιμετωπίσουν τα ελληνικά πλοία τον ανταγωνισμό των πλοίων με τις ξένες σημαίες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας.

Είναι αναμφισβήτητο ότι μία τέτοια εξέλιξη θα συναντήσει την αντίδραση δύο — τριών Ενώσεων — ναυτικών (Μαγείρων, Θαλαμηπό-

λων κλπ.) αλλά όλοι πρέπει κάποτε να αντιληφθούν ότι πρέπει να υποχωρούν εμπρός στα γενικότερα εθνικά συμφέροντα.

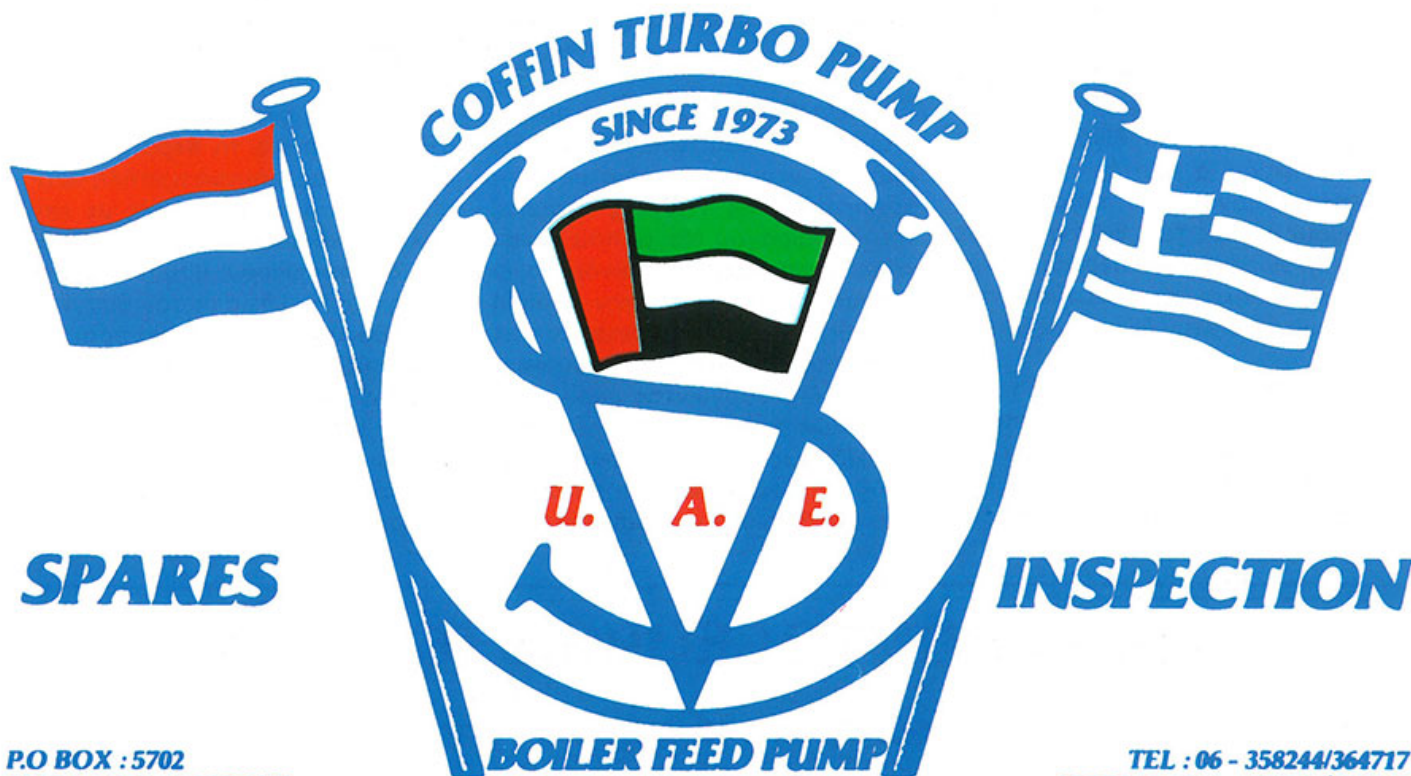
ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ του σημερινού τεύχους παρέχονται πληροφορίες για τον εορτασμό που θα γίνει στα μέσα Ιουνίου στο Λονδίνο για τα 2.500 χρόνια της Δημοκρατίας και η στήλη περιορίζεται απλώς να υπογραμμίσει την ουσιαστική συμβολή του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και του ιδρυτή του και Προέδρου του κ. Γιώργου Μ. Δρακόπουλου στην αποστολή — και στη συμμετοχή στις εορταστικές εκδηλώσεις — της αθηναϊκής τριήρους «Ολυμπιάς». Μπορεί να ειπωθεί ότι χωρίς τη συμβολή του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και του κ. Δρακόπουλου προσωπικά — ακόμη και η μεταφορά στο Λονδίνο γίνεται με πλοίο της Empros Lines ενώ τα έξοδα επιστροφής ανέλαβε ο κ.

Σταύρος Νιάρχος — θα ήταν αδύνατη η συμμετοχή της αθηναϊκής τριήρους στις εκδηλώσεις του Λονδίνου.

Αυτά για την ιστορία.

ΣΕ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΑ εξακολουθούν να παραμένουν διάφορα σοβαρά προβλήματα που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση των πλοίων στο λιμάνι του Πειραιώς και η ευθύνη βαρύνει αποκλειστικά το Υπουργείο Ναυτιλίας. Τα προβλήματα αυτά είναι: Το αγκυροβόλιο αναμονής (η ράδα του Πειραιώς) που έχει τοποθετηθεί στην ... Αίγινα και αναγκάζει τους πλοίαρχους αλλά και όσους συναλλάσσονται με τα αναμένονται ή διερχόμενα πλοία να υπογραμμίζουν ειρωνικά ότι η ράδα θα βελτίωνε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αν βρισκόταν λόγου χάρη στο Βόλο... Η πρόσδεση των πλοίων που γίνεται από τα πληρώματα των πλοίων και όχι από την

VRETTOSHIP S.A.



P.O BOX : 5702
LOCATION : SHARJAH
(LAMNALCO CO. BASE)
1ST FLOOR
TLX : 68908 VSHIP EM

GENERAL
SHIP REPAIRS & MAINTENANCE

REPRESENTATIVE ~ COFFIN FEED PUMP AND PACIFIC
SPECIALIZED MITSUBISHI AND SHINKO

TEL : 06 - 358244/364717
MOBILE : 050 - 816547/816647
RES : 04 - 492647
FAX : 06 - 369594
PAGER : 9290178

Πλοηγική Υπηρεσία που εισπράττει κάποιο αντίτιμο για την υπηρεσία αυτή την οποία όμως δεν παρέχει. Η αργοπορία στην πλοήγηση των πλοίων. Οι δυσχέρειες που επιβλήθηκαν στην πετρέλευση κατά τη διάρκεια της νύκτας με το πρόσχημα της προστασίας από τη ρύπανση. Οι δυσχέρειες στην υδροδότηση των πλοίων — υπήρξαν περιπτώσεις που οι υδροφόρες που πρέπει να κινούνται στα όρια του λιμένος Πειραιώς δεν μπόρεσαν να βρουν πλοία που χρειάζονταν νερό γιατί είχαν τοποθετηθεί σε απομακρυσμένα σημεία της ράδας...

ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ της διασποράς και προσωπικός καλός φίλος, ο Καπτάν Ηλίας Κατσαρός, με την τεράστια προσφορά του προς την Ελληνική Ναυτιλία, βρέθηκε το τελευταίο 15ήμερο στην Ελλάδα αφού προηγουμένως πέρασε από το Λονδίνο. Όπως είναι ήδη γνωστό, ο Καπτάν Ηλίας, έπειτα από πέντε χρόνια συνεργασίας με την αμερικανική εταιρία General Steamship στην οποία κατείχε επιτελική θέση, προσφέρει πλέον τις πολυτιμες, πράγματι, υπηρεσίες προς το ελληνικό πλοίο με τη δική του εταιρία, την Maritime Endeavours Shipping που εδρεύει στη Νέα Ορλεάνη. Και στο Λονδίνο αλλά και στον Πειραιά ο Καπτάν Ηλίας είδε μερικούς μόνον από τους πολυάριθμους φίλους του, γιατί ο χρόνος του ήταν ιδιαίτερα περιορισμένος και το καθήκον τον καλούσε επείγοντως πάλι στην Νέα Ορλεάνη.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ αξιωματικοί χωρίς καμία εξαίρεση πρέπει να επισκεφθούν το Παλατάκι για να δουν το νέο πυροσβεστικό σκάφος της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας για να αντιληφθούν πόσο πίσω έχει μείνει το

Λιμενικό Σώμα στον τομέα των μέσων με αποτέλεσμα να βρεθεί σε μία απρόσμενη στιγμή πίσω από τα γεγονότα, και να ξεπερασθεί από το Πυροσβεστικό Σώμα σε θέματα δικής του αποκλειστικά αρμοδιότητας, όπως είναι η παροχή βοήθειας και η διάσωση στη θάλασσα, τομείς στους οποίους μπορεί να δραστηριοποιηθεί ευχερώς το νέο πυροσβεστικό σκάφος λόγω μεγέθους και δυνατοτήτων, που δεν διαθέτει δυστυχώς, κανένα σκάφος του Λιμενικού. Το οποίο, όμως, χάρη στην εμμονή ορισμένων θα αποκτήσει τρεις - τέσσερις «γλόμπους» (ο λόγος για τα ελικόπτερα που χαρακτηρίζονται αθύρματα) για να κάνουν αυτοί οι ορισμένοι τις βολτίτσες τους όταν ο καιρός θα είναι βεβαίως καλός, γιατί αλλιώς δεν μπορούν να πετάξουν. Το Λιμενικό έχει υποσκελισθεί σε ορισμένες περιπτώσεις από άλλα Σώματα ή υπηρεσίες και η πλέον πρόσφατη είναι ο εντοπισμός προ ημερών 54 κιλών χασίς στο με σημαία Ονδούρας φορτηγό «Σωτήρης» όχι από το Λιμενικό αλλά από αστυνομικούς του Δ' Παραρτήματος Ασφαλείας Πειραιώς — το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι του Πειραιώς από τις 30 Απριλίου...

Η «ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ», η πρώτη εταιρία που ιδιωτικοποιήθηκε, πέρασε σε γερμανικά χέρια μετά τη χρεωκοπία της ιταλικής εταιρίας του Ιταλοϊρανού Νούρι που χρεωκόπησε και κατά τα φαινόμενα οι Γερμανοί που πήραν την εταιρία πάμφθυνα θα αξιοποιήσουν τις τουριστικές δυνατότητες που προσφέρει δημιουργώντας μαρίνα ευρωπαϊκών προδιαγραφών, εταιρία ενοικιάσεως σκαφών αναψυχής, πλάζ και ξενοδοχείο και βάζοντας στο περιθώριο την παραγωγική μονάδα.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ: Στη διάρκεια του 1992 επιβλήθηκαν από το Υπουργείο Ναυτιλίας πρόστιμα συνολικού ύψους 564.734.427 δραχμών για «παράβαση, όπως ανακοινώθηκε, των διατάξεων της νομοθεσίας για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος». Και από το ποσόν αυτό, 519.134.427 δρχ. επιβλήθηκαν σε πλοία και μόνον 45.600.000 δρχ. σε εγκαταστάσεις της ξηράς, παρά το γεγονός ότι η Μεσόγειος επιβαρύνεται κυρίως από τα αστικά και τα βιομηχανικά λύματα — αλλά, το πλοίο είναι εύκολος (και φανταχτερός) στόχος και όλοι — και πρωτίστως το Υπουργείο Ναυτιλίας — ξεχνάνε ότι η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει ανάλαβει εθελοντικά με τη HEL-MEPA την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, πρωτοβουλία που έχει αναγνωρισθεί διεθνώς και ήδη βρίσκει μιμητές.

Η ΣΤΗΛΗ είχε σημειώσει πρόσφατα τις προσπάθειες που γίνονται από τις κυρίες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για τη διάσωση των παιδιών που πάσχουν από καρκίνο και για τη δημιουργία μίας στέγης όπου θα φιλοξενοούνται οι γονείς των παιδιών αυτών από την επαρχία όταν θα παραμένουν στην Αθήνα για τη θεραπεία των παιδιών τους. Σήμερα η στήλη προσθέτει ότι οι κυρίες αυτές με τον Σύλλογο «Ελπίδα» που έχουν ιδρύσει διοργανώνουν μουσική εκδήλωση στο Ηρώδειο με τον Βαγγέλη Παπαθανασίου η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 13 Ιουλίου, στα πλαίσια του Φεστιβάλ Αθηνών, τα έσοδα της οποίας θα διατεθούν υπέρ των σκοπών της και κυρίως για την ανέγερση της οικοδομής που θα χρησιμοποιείται για τη φιλοξενία των γονέων — πρέπει να υπο-

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

γραμμισθεί ότι ο Βαγγέλης Παπαθανασίου θα εμφανισθεί στην εκδήλωση αφιλοκερδώς, ενώ ταυτόχρονα ο ΕΟΤ προσφέρει το Ηρώδειο και είναι αυτονόητο ότι το αρχαίο θέατρο πρέπει να γεμίσει από τους ανθρώπους της Ναυτιλίας πρωτίστως για να υπάρξει η επιβαλλομένη προσφορά σ' αυτή την άδολη προσπάθεια των κυριών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Πρέπει επίσης να υπογραμμισθεί ότι με πρωτοβουλία του Συλλόγου «Ελπίδα» θα πραγματοποιηθεί την άνοιξη του 1994 στην Αθήνα πανευρωπαϊκό συνέδριο κοινωνικών φορέων για την αντιμετώπιση του καρκίνου των παιδιών με τη συμμετοχή 250 προσωπικοτήτων και ειδικών από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Τέλος υπενθυμίζεται ότι ο Σύλλογος προχώρησε στη δημιουργία μονάδος μεταμοσχεύσεως μυελού οστών στο Νοσοκομείο Παίδων «Αγία Σοφία».

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΡΔΙΟΛΟΓΙΑΣ προκήρυξε την ετήσια υποτροφία Λουκά Χατζηϊωάννου με αντικείμενο τη βιολογία, τη φυσιολογία και την παθολογία των περιφερικών αγγείων. Η μελέτη θα γίνει στο St. Marys Hospital στο Λονδίνο υπό την εποπτεία του Καθηγητού κ. Σ. Νικολαΐδη. Οι υποψήφιοι, οι οποίοι οφείλουν να παράσχουν τεκμήρια εμπειρίας στο αντικείμενο, πρέπει να υποβάλουν τις αιτήσεις τους μέχρι τις 15 Ιουνίου.

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ απαγόρευσε την είσοδο στις Μεγάλες Λίμνες στο ελληνικής ιδιοκτησίας κυπριακό φορτηγό «Ρέϊντζερ» επειδή έφερε βλαβερά ζιζάνια. Η απαγόρευση έγινε βάσει της νέας νομοθεσίας για την προστασία των εσωτερικών υδάτων και το «Ρέϊντζερ» υπεβλήθη σε ειδικό καθαρισμό για να απαλλαγεί από τα βλαβερά ζιζάνια.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ YARD που είναι συνέχεια του ναυπηγείου των Αδελφών Μπεζεριάνου στον Άλιμο επεκτείνεται και στον τομέα της παροχής θαλάσσιας βοήθειας στα σκάφη αναψυχής. Η εταιρία διαθέτει ήδη δύο ταχύπλοα σκάφη και θα προμηθευθεί άλλα δύο 40 ποδών έκαστο και ταχύτητας τριάντα μιλίων τα οποία μπορούν να «βγούν» στη θάλασσα και με καιρό 9-10 μποφόρ και θα έχουν εμβέλεια 60 ναυτικών μιλίων, θα καλύπτουν δηλαδή τον Σαρωνικό, τη Εύβοια, τις Βόρειες Κυκλάδες, τον Αργοσαρωνικό και τον Ανατολικό Κορινθιακό, όπου άλλωστε κινούνται τα περισσότερα σκάφη αναψυχής. Η εταιρία έναντι ετήσιας συνδρομής που θα ανέρχεται στις 130.000 δρχ., στην οποία θα περιλαμβάνεται και η επιθεώρηση, θα προσφέρει τεχνικό σέρβις και διάσωση σε δύσκολες στιγμές.

ΑΝ ΔΕΝ ΠΑΙΝΕΣΕΙΣ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΣΟΥ... Λίγα λόγια μόνον για το Ίδρυμα Λαμπράκη αλλά και για τον γιατρό μας, τον αρχίατρο του Τμή-

ματος Υγείας του Ενιαίου Δημοσιογραφικού Οργανισμού Επικουρικής Ασφάλισης και Περιθάλψεως Βασίλη Σπανό. Το Ίδρυμα Μεletών Λαμπράκη, λοιπόν, που είναι δημιουργήμα του ομώνυμου δημοσιογραφικού οργανισμού, προχώρησε σε δύο σημαντικότερες πρωτοβουλίες: Ανέλαβε τη συνέχιση της εκδόσεως της αγγλόφωνης εφημερίδας «Athens News» που ίδρυσε το 1952 ο Γιάννης Χόρν καθώς και τη χαρτογράφηση των βουνών και ορεινών συγκροτημάτων της Αττικής και τη χρηματοδότηση μελέτης για την προστασία και την αξιοποίησή τους που θα ολοκληρωθούν σε τέσσερις μήνες. Εξ άλλου τον γιατρό μας, τον Βασίλη Σπανό τιμήσε σε ειδική εκδήλωση η Ένωση Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών για τις υπηρεσίες που προσφέρει στον δημοσιογραφικό κόσμο επί δεκαετίες — υπηρετεί στον ΕΔΟΕΑΠ ως αρχίατρος από το 1964. Ο Βασίλης Σπανός που γεννήθηκε στο Καστρί της Κυνουρίας, σπούδασε στην Ιατρική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, ειδικεύθηκε στη χειρουργική στις Ηνωμένες Πολιτείες και στο Λονδίνο και αναγορεύθηκε διδάκτωρ της Ιατρικής Αθηνών. Επίσης εκπόνησε και δημοσίευσε 47 επιστημονικές εργασίες σε ελληνικά και ξένα επιστημονικά περιοδικά και δίδαξε χειρουργική και ταυτόχρονα εκπαιδύσε πολλούς χειρουργούς που σήμερα κατέχουν διευθυντικές θέσεις. Πριν από όλα αυτά όμως ο Βασίλης Σπανός είναι Άνθρωπος.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1088 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Η Αθηναϊκή Τριήρης στο Λονδίνο για τα 2500 χρόνια της Δημοκρατίας



Συμπληρώνονται φέτος 2500 χρόνια από τότε που ο Κλεισθένης έθεσε τις βάσεις του δημοκρατικού πολιτεύματος στην Αθήνα το 508/7 π.Χ.

Για να εορτασθεί η σημαντική αυτή επέτειος θα πραγματοποιηθεί μέσα στον Ιούνιο σειρά εκδηλώσεων στο Λονδίνο (Democracy Week), που οργανώθηκαν από το Trireme Trust και το Hellenic Cultural Centre με τη συμπράξη του Προέδρου της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee) κ. Ιωάννη Χατζηπατέρα.

Η συμμετοχή της Αθηναϊκής Τριήρους «Ολυμπιάς» θα είναι το κορυφαίο γεγονός αυτών των εκδηλώσεων, όπως αναφέρεται από τους οργανωτές.

Η αποστολή της Τριήρους στο Λονδίνο ήταν το αποτέλεσμα πολύμηνων προσπαθειών του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου που συνεργάστηκε στενά για το σκοπό αυτό με το Πολεμικό Ναυτικό. Τη δαπάνη της μεταφοράς της Τριήρους από το Ναύσταθμο της Σαλαμίνας στο Λονδίνο, ανέλαβε το Ναυτικό

Μουσείο Αιγαίου σε συνεργασία με την ελληνική ναυτιλιακή εταιρία Empros Lines που διέθεσε αποκλειστικά για το σκοπό αυτό το πλοίο «Άρμα». Τα έξοδα της επιστροφής της Τριήρους στον Πειραιά, ανέλαβε η εταιρία του κ. Στ. Νιάρχου.

Η φόρτωση της Τριήρους πραγματοποιήθηκε από το Ναύσταθμό της Σαλαμίνας την Κυριακή 30 Μαΐου, με αναμενόμενη άφιξη στο Tilbury του Λονδίνου στις 9 Ιουνίου.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα, η Τριήρης, η οποία θα μεταφέρει μαρμάρινο αντίγραφο της Στήλης της Δημοκρατίας του 4ου αιώνα π.Χ., θα κωπηλατηθεί στον Τάμεση από 170 κωπηλάτες που θα προέρχονται από την Ελλάδα και άλλα κράτη της Ευρώπης και της Αμερικής.

Η Υπουργός Πολιτισμού της χώρας μας, κυρία Ντόρα Μπακογιάννη, θα παραδώσει στον Πρόεδρο του Αγγλικού Κοινοβουλίου τη Στήλη της Δημοκρατίας που θα εναποτεθεί σε αίθουσα του Κοινοβουλίου και θα παραμείνει ως μόνιμο έκθεμα. Το πρόγραμμα της Τριή-

ρους θα ολοκληρωθεί με την υποδοχή της στο City από τον Λόρδο Δήμαρχο του Λονδίνου.

Υπενθυμίζεται ότι η ανακατασκευή της Αθηναϊκής Τριήρους «Ολυμπιάς», έγινε στην Ελλάδα, από Έλληνες κατασκευαστές, βάσει μελέτης και σχεδίων των Άγγλων επιστημόνων, Καθηγητού John Morrison και αρχιναυπηγού John Coates για λογαριασμό του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Την ανακατασκευή επέβλεψαν οι προαναφερθέντες Άγγλοι επιστήμονες και εκπρόσωποι του Πολεμικού Ναυτικού.

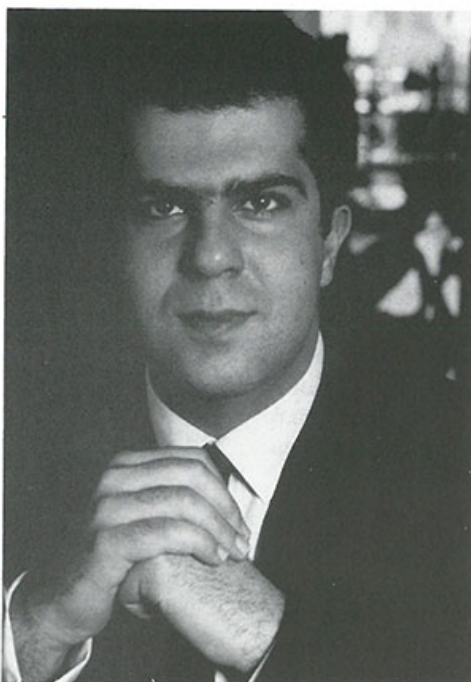
Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου δικαιολογημένα νιώθει χαρά και συγκίνηση που συμμετέχει και στηρίζει την όλη προσπάθεια του Πολεμικού Ναυτικού από την πρώτη στιγμή που άρχισε η ανακατασκευή της Τριήρους στο Πέραμα, μέχρι σήμερα που κάνει το πρώτο της ταξίδι έξω από τη Μεσόγειο για να λαμπρύνει την Ελληνική παρουσία στις εκδηλώσεις του Λονδίνου και να προβάλλει τη χώρα μας διεθνώς.

Ο ανθρώπινος παράγοντας στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στη Λεμεσό, μεταξύ 19-21 Μαΐου, η δεύτερη Διεθνής Συνάντηση Ανακριτών Ναυτικών Ατυχημάτων (MAIIF).

Στη συνάντηση έλαβαν μέρος 25 ανακριτές από 20 χώρες. Οι ανακριτές είναι κρατικοί λειτουργοί επιφορτισμένοι με την ευθύνη διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων. Σκοπός είναι η καλύτερη συνεργασία μεταξύ κρατών για την διαπίστωση των αιτιών των ατυχημάτων ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη. Πρόεδρος εκλέγεται ο Cpt. Brian Thorne από τον Καναδά και αντιπρόεδρος ο Cpt. Peter Marriot από την Αγγλία.

Οι σύνεδροι φιλοξενήθηκαν στο οίκημα της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (CYMEPA), ένα διατηρητέο κτίριο που αναπαλαιώθηκε γι' αυτό το σκοπό. Μετά από μια σύντομη ξενάγηση ο Πρόεδρος, κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου και ο Γ. Γραμματέας της CYMEPA, κ. Μιχάλης Ιερειδής, τους ανέλυσαν τις δραστηριότητες της Ένωσης, τονίζοντας την σημασία των σεμιναρίων που οργανώνει η CYMEPA, για τους ναυτικούς και το διευθυντικό προσωπικό των ναυτιλιακών εταιριών. Στόχος των σεμιναρίων είναι η πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και η ε-



φαρμογή των διεθνών συμβάσεων για την προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Στην παρουσίαση έλαβε μέρος, ειδικά προσκληθείς, και ο Γενικός Διευθυντής της HELMEPA, κ. Δ. Μητσάτσος, που ανέπτυξε το κοινό με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Πρόγραμμα της HELMEPA για την περιβαλλοντική προστασία των ακτών της Μεσογείου και τόνισε ότι αν και ο στόχος του Προγράμματος

είναι δύσκολο να υλοποιηθεί μέχρι τις 31.12.1993, οπότε λήγει το Σχέδιο MEDSPA, εν τούτοις ανέφερε ότι υπάρχουν ενθαρρυντικές ενδείξεις ότι αντίστοιχες με την HELMEPA οργανώσεις στο Ισραήλ, στην Κύπρο (CYMEPA), αλλά και πρόσφατα στην Τουρκία, είναι πιθανό να προωθήσουν την απαιτούμενη ανθρώπινη συνεργασία για ομοιόμορφη περιβαλλοντική ενημέρωση στελεχών της ναυτιλίας και κοινού.

Ο κ. Μητσάτσος τόνισε ότι επί 11 χρόνια η HELMEPA δεν έπαψε να προβάλλει διεθνώς την ανάγκη ανθρώπινης συνεργασίας πέρα από διαφορές, αφού η περιβαλλοντική υποβάθμιση δεν αναγνωρίζει σύνορα.

Τόσο ο κ. Χατζηϊωάννου όσο και ο κ. Μητσάτσος προέτρεψαν τους Ανακριτές Ναυτικών Ατυχημάτων να μεταφέρουν στο χώρο της εργασίας τους διεθνώς το μήνυμα αυτό της ανθρώπινης συνεργασίας, ώστε να διαφυλάξουμε την ήδη βεβαρυμένη με ρύπανση Μεσόγειο Θάλασσα. Η CYMEPA και η HELMEPA, με τα μέλη τους από τον ευρύτερο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας αλλά και της βιομηχανίας ξηράς, θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την επιτυχία αυτού του στόχου.

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: (Mr. Valaouris Residence) 3272063 - 3271371 - 3270226

Telex: 26621 HELLAS AR

Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843

Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696

Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΪΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η άνοδος της ναυλαγοράς συνεχίζεται σε όλο το φάσμα των ξηρών φορτίων ενώ στα Τάνκερς παραμένει στάσιμη και καθοδική. Το Biffex φθάνει στα 1650 και η αγορά διαμορφώνεται ως εξής:

Δεξαμενόπλοια:

ULCC/ VLCC: Περαιτέρω πτώση από Αραβικό Κόλπο προς Κόντινεντ, περί τα WS 39. Οι Κινέζοι συνεχίζουν να αγοράζουν πλοία για σκράπ σε τιμές που φθάνουν τα δολάρια 175 ανά τόννο.

Suezmax/Aframax: Άνοδος στα φορτία από Δυτική Αφρική, ενώ στην Μεσόγειο σημειώνεται πτώση λόγω προσφοράς παλαιού τοννάζ. Στην Καραϊβική συνεχίζεται η ανοδική αγορά περίπου 30%, ενώ μικροί ναύλοι συμφωνούνται από οπουδήποτε αλλού. Στις πωλήσεις υπάρχει στασιμότητα και κάποια περαιτέρω πτώση των τιμών γι' αυτό σημειώθηκαν πολύ λίγες πράξεις.

Product Carriers: Η αγορά παραμένει σε υψηλά επίπεδα στην Μεσόγειο με ναύλους που φθάνουν 12.000 daily, πολύ μικρή κινητικότητα στις πωλήσεις λόγω της πτώσης τιμών.

Στα μπάλκ κάρριερς, η αγορά των capesize παρουσίασε περί το 10%, με ημερήσιους ναύλους στα δολ. 15.000. Τα παλαιότερα πλοία εξακολουθούν να πωλούνται για σκράπ στην Κίνα, ενώ στα νεότερα οι τιμές αρχίζουν να σταθεροποιούνται ανοδικά.

Panamax: Η άνοδος της ναυλαγοράς ειδικά στον Ειρηνικό συνεχίζεται με ημερήσιους ναύλους περί τα δολ. 11.000. Σημειώνεται μικρή κίνηση στις πωλήσεις Oncharge, ενώ στα νεώτερης ηλικίας οι τιμές συνεχίζουν να ανεβαίνουν με αποτέλεσμα το «Beaufort» ναυπήγησης 1981, 64.120 τον. d.w. να πωληθεί στα δολάρια 13.750.000.

Handy /Handy max: Συνεχίζεται η πολύ υψηλή ναυλαγορά που σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνει τα δολ. 16.500 την ημέρα για καινούργια πλοία. Στις πωλήσεις οι Έλληνες με τους Κινέζους συνεχίζουν να είναι

οι πλέον·κινητικοί ειδικότερα σε πλοία oncharge.

Με το καλοκαίρι ήδη προ των πυλών και τα σενάρια περί πτώσεως της ναυλαγοράς να μην επαληθεύονται, αλλά αντίθετα να σημειώνεται συνεχής άνοδος, όλα δείχνουν ότι θα έχουμε μια περίοδο θερμή και γεμάτη εξελίξεις σε όλους τους τομείς.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Bihac	29.793	1984	9.000.000	Έλληνες
Supreme	27.947	1976	5.600.000	Έλληνες
Dragon Prosperity	21.348	1981	6.675.000	
Lakenes	45.090	1984	15.000.000	Fafalios
Seabird	67.688	1974	6.500.000	Έλληνες
Thorhild	26.765	1970	1.750.000	Έλληνες
Varenna	54.492	1974	5.000.000	Έλληνες
Vienna Wood N.	28.662	1976	5.850.000	Έλληνες
Camelia	27.188	1978	5.000.000	Έλληνες
Anja Leonhart	21.515	1976	4.000.000	—
Maritime Alliance	18.640	1977	3.700.000	—
Genista	19.694	1973	1.700.000	Taiwanese
Pacific Hawk II	42.605	1985	16.750.000	Varun Shipg.
Pacific Source	43.497	1985	17.000.000	Americans
Berge Odel	155.048	1974	6.000.000	Turkeys
Ruth Venture	41.502	1983	14.750.000	Great East
A. Elizabeth	22.353	1970	1.600.000	Americans
Cernik	20.163	1976	3.950.000	Koreans
Morning Star	18.788	1976	3.200.000	Έλληνες
Vesalius	135.159	1983	22.000.000	Κινέζοι
Adriano	50.595	1975	3.800.000	—
Captain Jim	39.342	1976	7.600.000	Κινέζοι
Centurion	54.309	1980	7.550.000	Έλληνες
Humanist	34.976	1973	2.850.000	



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

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

Luciana Della Gatta	54.019	1974	4.300.000	—
Mary N.	41.035	1976	6.750.000	Dalex
Navios Enterprise	68.261	1976	7.500.000	Vita Magnag.
Prime	17.351	1970	1.310.000	Έλληνες
Rio Grande	38.097	1981	6.700.000	Auction
Mostoles	75.395	1981	2.500.000	Papas
Maersk Cypress	26.591	1985	13.000.000	—
Torm Alice	44.949	1983	15.750.000	Ugland
Florida Rainbow	39.013	1985	17.750.000	Agelicoys-sis
Kristianafjord	30.900	1981	8.500.000	Norwegian
Pacduke	26.260	1975	4.400.000	Έλληνες
Murter	23.314	1977	5.200.000	C. Ventures
Leon	33.311	1972	6.300.000	Κινέζοι
Mary M.	40.999	1975	6.300.000	—
Mentor	19.122	1971	1.500.000	Turkeys

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Eliane	84.323	1987	19.500.000	Ιταλοί
Eso Albany	22.678	1973	2.500.000	—
Silvera	32.874	1977	5.300.000	Έλληνες
Chevron North America	412.595	1976	enblock	Ceres Ship.
David Packard	413.098	1977	50.000.000	Ceres Ship
Corta Atalaya	132.285	1977	2.900.000	—
Ivan Pyrev	9.999	1988	enblock	Ceres Ship.
Mikhail Kalato-zov	9.999	1988	enblock	Ceres Ship.
Mikhail Romm	9.900	1988	enblock	Ceres Ship.
Vasilis Mer-kurev	9.999	1987	48.000.000	Ceres Ship.
Sibregghel	89.467	1975	3.750.000	—
Sigulda	11.600	1989	23.500.000	Naftomar
Sunny Duke	3.402	1977	3.000.000	Naftomar
Takatsuki	256.797	1975	7.500.000	Embiricos
Hoyo	59.999	1988	22.000.000	Ofer Bros
Amphion	22.705	1973	1.600.000	Auction
Belle Haven	140.778	1974	4.000.000	Thenamaris
Nagasaki Spirit	95.989	1989	12.550.000	Neptuneo-rient
Glen Ville	134.372	1975	enblock	Prokopiou
Stanwich	128.973	1975	10.500.000	Prokopiou
River Shannon	2.979	1970	700.000	Έλληνες
Thorness	269.349	1973	5.500.000	Embiricos
Veros	60.032	1973	6.000.000	Cypriotis
Sloka	11.600	1990	24.500.000	Geogas
Skriveri	11.600	1990	24.500.000	Geogas
Seatern	10.952	1981	6.250.000	Norwegians
Golar Liv	139.750	1988	32.000.000	Bona Ship.
Glory	98.930	1976	3.000.000	Zodiac

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Antonio Guite-ras	14.930	1983	enblock	Pabroco

Ruben Marti-nez Villena	15.840	1982	10.150.000	Pabroco
Mega Union	15.153	1972	800.000	—
Ovanes Tuma-nyan	15.100	1970	—	Έλληνες
Merchant Pio-neer	18.080	1973	2.400.000	—
Akamas	16.160	1978	4.000.000	—
Chemnitz	15.094	1977	2.700.000	—
Harmony Sto-ve	16.923	1978	3.800.000	—
Venetico	18.400	1978	4.000.000	Έλληνες

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Bakar	8.713	1969	—	—
Levant Fortune	9.663	1972	1.800.000	Auction
Vologdales	4.045	1962	—	Unimar
Stadiongracht	3.414	1978	—	Anemos Ship
Selengales	6.436	1963	—	Unimar
San Bartolome	3.905	1977	410.000	—
Seaway Ho-barth	7.500	1976	4.500.000	Ventouris
Filia	10.888	1972	760.000	Chinese
Canada Ex-press	34.734	1970	4.000.000	Costamare
CGM Guyane	12.720	1981	4.650.000	—
Cottbus	13.600	1979	2.700.000	—
Pyrgos	3.256	1978	600.000	Cypriotis
Kapetan Ale-xandros	3.250	1962	600.000	—
Paloma	5.964	1968	8.500.000	Chinese
Sea Harmony	5.477	1977	8.500.000	—
Josefa	4.620	1981	—	Chinese
Vestlandia	1.525	1983	—	Laskaridis

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Osprey	227.756	1971	163.5	Κινέζοι
World Harmony	259.595	—	163	Κινέζοι
Vector	15.177	1970	157	Μπαγκλαν-τές
Mini Lass	3.062	1970	30.000	Αμερικάνοι
Mini Lagoon	3.165	1970	30.000	Αμερικάνοι
Promitheas	133.725	1971	168	Μπαγκλαν-τές
Patmos I	27.440	1969	160	Κινέζοι
Atlantis Sky	19.106	1969	165	—
Chios Pride	9.170	1972	156	Ινδοί
Free Power	27.431	1968	—	Ινδοί
Global Ling	114.885	1971	152,5	Κινέζοι
Izhora	12.530	1968	168	Κινέζοι
Electrostar	5.383	1975	155	—
SS Rover	15.694	1969	181,5	Ινδοί
IVAN Sina	22.960	1979	159	Ινδοί
World Ambassa-dor	237.474	1975	163,5	Κινέζοι
Erotas	12.291	1972	173	Μπαγκλαν-τές

Milos	70.922	1968	166	Μπαγλαν- τές
Joy Alfa	4.344	1963	172.25	Ινδοί
Nelina	15.525	1970	176.5	Κινέζοι
Avi	77.216	1966	165.5	Ινδοί
Stolt Boel	24.835	1971	220	Ινδοί
Red Sea Pioneer	257.017	1970	169	Κινέζοι
Aida	39.960	1975	161	Ινδοί
Canadora	113.534	1971	165.5	Κινέζοι
Round Hill	139.698	1973	165	Κινέζοι
Atlantis Sky	19.106	1969	165	Κινέζοι
Chillan	9.865	1968	172	Μπαγλαν- τές
Luis	22.697	1972	155.5	Πακιστάν

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια — Φεβρουάριος 1973

Όνομα		TDW	Έτος	\$
F. Wiborg Fekete	MT	4.450	1969	13.910.000
Orator	MT	14.110	1953	Private
Sunny Prince	MT	18.180	1954	1.000.000
Lido	MT	19.300	1955	875.000
Stolt Eagle	MT	20.588	1958	Private
Regina	MT	46.043	1964	7.500.000
Kongsholm	MT	60.896	1966	Private
Jane Stove	MT	74.480	1965	11.250.000
Aina	BC	1.187	1966	Private
Kobenhavn	BC	3.559	1966	4.500.0- 00.000
Vikfrio	BC	6.100	1964	591.000
Belnippon	BC	6.150	1964	Private
Pacific Express	BC	6.150	1964	Private
Robin Hood	BC	8.150	1953	685.000
Egda	BC	8.175	1957	1.400.000
Rego	BC	12.482	1960	Private
Grund Trude	BC	12.580	1956	Private
Anne Mildred Bro- ving	BC	21.756	1968	5.325.000
Andrea Brovig	BC	21.759	1967	5.100.000
Arica	BC	33.370	1963	Private
Sneholt	BC	37.283	1965	6.500.000
Bore VIII	TW	2.150	1967	Private
Amalia	TW	12.000	1971	15.000.000
Joana	TW	12.000	1972	enblock

Πριν 10 χρόνια — Μάιος 1983

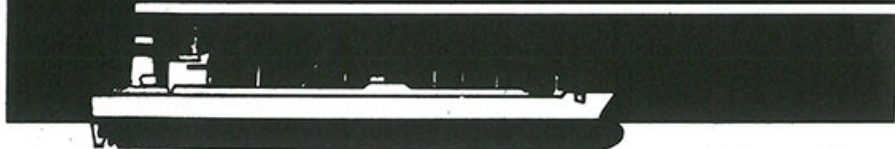
Όνομα		TDW	Έτος	\$
Crystal Cherry	MT	29.213	1973	5.750.000
Pandora C	MT	31.601	1975	9.800.000
Ardmore	MT	31.601	1975	8.500.000
Asahi Maru No. 2	MT	36.596	1981	12.000.000
Sprague Capella	MT	37.241	1973	4.800.000
Solstad	MT	152.399	1977	9.000.000
Maasric	TT	318.821	1975	4.000.000
Hoegh Shield	MT	8.610	1969	5.000.000
Septa	BC	18.955	1974	3.600.000
Asia Morality	BC	19.833	1971	enblock
Asia Loyalty	BC	19.845	1971	enblock
Asia Flamingo	BC	19.874	1971	7.500.000
Maritime Alliance	BC	23.101	1978	7.600.000
Southland	BC	24.745	1972	3.900.000
Splendid Hope	BC	25.575	1974	6.500.000

Baron napier	BC	26.931	1976	7.500.000
Turandot	BC	31.841	1971	enblock
Titus	BC	31.841	1971	7.900.000
Becknes	BC	35.164	1977	9.500.000
Winova	BC	40.999	1975	8.000.000
Maritime Investor	BC	41.035	1976	8.000.000
Helenus	BC	50.955	1973	4.500.000
Yu Sing	BC	120.143	1973	8.980.000
Yachiyosan Maru	BC	123.744	1970	3.000.000

Πριν 1 χρόνο — Μάιος 1992

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Asean Princess	MT	9.250	1991	11.500.000
Tomi	MT	16.266	1983	11.000.000
Bay Ridge	MT	224.428	1979	4.000.000
Bonaire	MT	92.034	1977	11.500.000
Nortank Oceanic	MT	39.167	1986	19.800.000
Enerchem Advan- ce	MT	9.015	1972	3.200.000
Gerona	MT	152.113	1976	4.900.000
Cevron Ocean	MT	317.985	1974	6.900.000
Ambra Hunter	MT	166.643	1974	5.500.000
British Respect	MT	273.359	1974	10.000.000
Elin	MT	123.619	1975	5.000.000
Skaw Princess	MT	57.372	1978	—
Victor	MT	29.000	1992	22.150.000
Argo Europe	MT	40.000	1992	29.000.000
Minerva	TW	17.003	1971	enblock
Zeus	TW	17.003	1970	enblock
Neptune	TW	17.003	1970	6.000.000
Ivo Vojnovic	TW	16.050	1973	1.180.000
Hsin Hsing No. 1	TW	8.395	1975	1.400.000
Bruma 1	TW	13.537	1971	1.400.000
Slagen	BC	12.764	1974	3.250.000
Spring Condor	BC	40.449	1984	15.600.000
Divnogorsk	BC	30.243	1977	5.500.000
Noelle C	BC	34.835	1982	5.500.000
Nordic Trader	BC	18.494	1982	5.500.000
Merchant Pilot	BC	25.000	1981	5.500.000
Olympic Phoenix	BC	27.542	1977	5.000.000
Jena	BC	23.308	1978	enblock
Weimar	BC	23.308	1977	6.000.000
Olympic Promise	BC	27.542	1977	5.000.000
Begonia	BC	158.117	1974	4.300.000
Arpad	BC	37.566	1969	2.000.000
St. Louis	BC	8.995	1985	8.800.000
Vinni	BC	37.068	1979	8.200.000
Kapetan Yannis	BC	63.076	1981	15.000.000
Howard Smith	BC	43.302	1981	9.000.000
Federal Hudson	BC	28.659	1978	5.500.000
Essi Anne	BC	27.527	1972	1.850.000
Timawara	BC	128.369	1976	13.000.000
Manaka	BC	22.174	1978	5.000.000
Aragon	BC	17.622	1973	1.650.000
Hand Cheong	BC	8.621	1978	2.100.000
Ziya B	BC	106.849	1969	1.850.000
Yasinovataya	BC	41.796	1986	18.300.000
Solveig	BC	23.600	1985	8.980.000
Alangos	BC	35.264	1974	4.000.000
Yampol	BC	41.630	1986	18.300.000
Sun Hawk	BC	39.697	1984	14.600.000
Emma D.P. Se- conda	BC	54.561	1973	3.800.000
Yasnaya Polyana	BC	41.756	1987	18.300.000
Hawaiian Rainbow	BC	30.001	1985	20.000.000
Yavorov	BC	41.823	1987	18.300.000

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Τον Μάιο, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

— «Γκόλντεν Κόνδωρ», μπάλκερ, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 23.243 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Golden Condor Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Θεοτόκος», μπάλκερ, πρώην «Yousoufia» υπό σημαία Μαρόκου, 22.076 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Theotoko Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Μεγαλόχαρη», μπάλκερ, πρώην «Sea Merchant» υπό σημαία Αγίου Βικεντίου, 21.308 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Megalochari Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Παντοκράτωρ», μπάλκερ, πρώην «Benguerrig» υπό σημαία Μαρόκου, 22.076 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Pantokrator Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Παντοδύναμος», μπάλκερ, πρ. «Co-op Express V» υπό σημαία Φιλιππίνων, 36.768 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Pantodinamos Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Πλατυτέρα», μπάλκερ, πρώην «Boucras» υπό σημαία Μαρόκου, 22.076 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Platitera Maritime Inc.» (Zephyros Agencia de Vapores S.A.).

— «Καπετάν Τάσος», μπάλκερ, πρώην «Sea Transporter» υπό σημαία Αγ. Βικεντίου, 21.308 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Rivamar Trading S.A.» (κ. Μιχ. Ριμίκης).

— «Βιτάλι», μπάλκερ, πρώην «Torm Rotna» νηολογημένο στο Διεθνές Νηολόγιο της Δανίας, 34.510 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Meltemi Shipping Corporation» (Andriaki Shipping Co. Ltd.).

— «Σαν Πέντρο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Mikhail Kalatozon» υπό σημαία Λατβίας, 8.007 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Chapel Navigation Ltd.» (Δημ. Αποστόλης — Σωκρ. Κοκόλης).

— «Σαν Μαρίνο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ivan Pyren» υπό κυπριακή σημαία, 8.003 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Coral Bay Maritime Ltd.» (Δημ. Αποστόλης — Σωκρ. Κοκόλης).

— «Σάν Ματέο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Mikhail Romm» υπό κυπριακή σημαία, 8.003 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1988, που ανήκει στην εταιρία «Cove Marine S.A.» (Δημ. Αποστόλης — Σωκρ. Κοκόλης).

— «Θέλησις», οχηματαγωγό, πρώην «Cortina», 8.905 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Bonanza Maritime Inc.» (D. Efthymiou Shipping S.A.).

— «Αμαζών Γκλόρυ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Esso Bahamas», υπό σημαία Μπαχάμας, 123.126 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Mount Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός — ΕΛΛΑΣ).

— «Αμαζών Γκρέης», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Esso Bermuda» υπό σημαία Μπαχάμας, 123.126 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Meridian Marine Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός — ΕΛΛΑΣ).

— «Ζάντε», δεξαμενόπλοιο πρ. «Tatsuki» υπό παναμαϊκή σημαία, 132.798 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Zante Shipping Company» (AEOLIS Management S.A.).

— «Πολυδεύκης» μπάλκερ πρώην

«La Richardais» υπό γαλλική σημαία, 17.012 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Calm Seas Maritime Ltd.» (Βασ. Ασπιώτου).

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαρτίου, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Μιλεάννα», με σημαία Γιβραλτάρ, 142 τόν. γκρός, από 1.1.93, εκπρόσωπος κ. Κων. Γλυνός.

— «Αναστασία Β.Ε.», με Αγγλική σημαία, 480 τόν. γκρός, από 1.1.93, εκπρόσωπος κ. Θεόδ. Βαρδινογιάννης.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα των συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Απολλωνία Φάιτερ», κυπριακό, 1.600 τόν. γκρός, από 21.1.93, λόγω πωλήσεως.

— «Σέριφος», με σημαία Μάλτας, 1.598 τόν. γκρός, από 1.1.93, λόγω λήξης της σύμβασης και πώλησης.

— «Σάν Έβανς», κυπριακό, 9.584 τόν. γκρός, από 13.2.93, λόγω λύσης της σύμβασης.

— «Γκάζ Αιτζήαν», παναμαϊκό, 6.482 τόν. γκρός, από 20.3.93, λόγω πωλήσεως.

— «Παλλάς Αθηνά», παναμαϊκό, 13.875 τόν. γκρός, από 24.3.93, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

• Στις 31.3.93 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 146, συνολικής χωρητικότητας 2.245.682 τόν. γκρός.

Νέα μέλη στο Δ.Σ. του ΟΛΠ

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας ορίσθηκαν ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ οι κ.κ. Σπυρίδων, Τσιαντούλας, εκπρόσωπος της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως σε αντικατάσταση του παραιτηθέντος κ. Ηλ. Κοντού, Δημήτριος Ηλιάδης, υποναύαρχος Λ.Σ. εν αποστρατεία, ειδικός σε θέματα λιμένων, σε αντικατάσταση του παραιτηθέντος κ. Βασ. Λογοθέτη και Σωτήριος Γεωργιάδης, υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α. ειδικός σε θέματα λιμένων, σε αντικατάσταση του παραιτηθέντος κ. Γρηγ. Δρέττα.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Φουσκωτό, ιταλικό Floating Motomar 5,2 μ. με V γάστρα fiberglass, μηχανή Evinrude 90 HP (πραγματικά 140 HP) Trimming, τιμονιέρα, πυξίδα, αντέννα VHF (δρχ.2.500.000) δεκτές ανταλλαγές.

Πληροφορίες: 9342351

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει προκαλέσει η αμφισβήτηση της Διαιτησίας Λονδίνου

Με έκδηλο ενδιαφέρον παρακολουθεί η ναυτιλιακή κοινότητα και όχι βεβαίως μόνον η ελληνική, το θέμα που έχει δημιουργήσει η εταιρία «Προμηθεύς» με την αμφισβήτηση των κανόνων και των όρων που θέτουν οι Βρεταννοί ασφαλιστές για την επίλυση τυχόν αναφυομένων διαφορών από τη Διαιτησία του Λονδίνου και επί τη βάση του Αγγλικού Δικαίου.

Όπως είναι ήδη γνωστό, η εταιρία «Προμηθεύς» έχει προσφύγει στην Ελληνική Δικαιοσύνη για την επίλυση των διαφορών της με Βρεταννούς ασφαλιστές (που δεν καταβάλλουν ασφάλισμα) και με το P & I του Σάντερλαντ. Η αντίδραση των Βρεταννών που εκδηλώθηκε με πρωτοσέλιδο δημοσίευμα στο «Lloyd's List» χαρακτηρίστηκε σπασμωδική δεδομένου ότι εξηλείτο η θέσπιση αυστηρότερης νομοθεσίας που θα καθιστά αδύνατη την προσφυγή σε άλλα δικαστήρια εκτός από τη Διαιτησία του Λονδίνου για την επίλυση διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ ασφαλιζομένων και Βρεταννών ασφαλιστών. Στην κίνηση αυτή απάντησε με αυστηρή δήλωση (δημοσιεύθηκε στην αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor») ο Καπτάν Κώστας Στραβελάκης, οι κινήσεις του οποίου παρακολουθούνται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον από το σύνολο τη Ελληνικής Ναυτιλίας και όχι μόνον, ενδιαφέρον που εκδηλώνεται με διάφορους τρόπους.

Ο κ. Στραβελάκης, αναφερόμενος στο δημοσίευμα του «Lloyd's List» δή-

λωσε προς το «M.M.» τα εξής:

«Όπως γράφει και ο Βρεταννικός τύπος οι Βρεταννοί ασφαλιστές έχουν πρόβλημα να βρουν χρήματα για να πάνε όλες τις υποθέσεις στα δικαστήρια και αυτό γιατί δεν είχαν κάνει πρόβλεψη στους προϋπολογισμούς τους για δικαστικά έξοδα.

Εμείς νομίζουμε ότι είναι ανάγκη να πληρώνουν αυτούς που ασφαλίζουν και να μην αποφεύγουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που προέρχονται από τις ασφαλιστικές συμβάσεις. Και επί πλέον θεωρούμε αναγκαίο να υπογραμμίσουμε απεριφράστως προς τους ενυπόθηκους δανειστές ότι διατρέχουν τον κίνδυνο να μην πάρουν τα λεφτά τους. Όχι γιατί εμείς ευρισκόμεθα εν αδίκω ή έχουμε κάνει παραλείψεις, αλλά απλούστατα γιατί οι Βρεταννοί ασφαλιστές δεν θέλουν να πληρώσουν και καταγγέλω ότι ο μεσίτης μου κ. Larry Max λίγες μέρες μετά το ατύχημα (την απώλεια του πλοίου «Great Eagle» — πρώην «Mnimosini») συνάντησε στο Box τον Leading Underwriter ο οποίος του είπε: «Έτσι, θέλω και δεν σε πληρώνω».

Απο δώ και πέρα, κατέληγε ο κ. Στραβελάκης, οι ασφαλιζόμενοι και οι ενυπόθηκοι δανειστές είναι ανάγκη να αντιληφθούν ότι ουσιαστικά είναι ανασφάλιστοι. Και ότι θα πληρωθούν μόνο όταν ευареστηθούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους οι Βρεταννοί ασφαλιστές».

Ο κ. Σφηνιάς στο ΓΕΑΣ

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως υπουργική απόφαση με την οποία ορίζεται στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπολικών Συγκοινωνιών, ως εκπρόσωπος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας ο πρόεδρος της κ.

Παντ. Σφηνιάς με αναπληρωτή του το γεν. γραμματέα της Κ. Δ. Νομικό.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Απρίλιο 321 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Μέχρι τέλους 1994 ενισχύσεις σε ναυπηγεία

Παρατείνεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994 η ισχύς του άρθρου 13 της οδηγίας 90/684 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η οποία αφορά τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1993, σύμφωνα με απόφαση που έλαβε το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Διεθνείς συνόδοι

Από 24 μέχρι 28 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 62η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO η οποία εξέτασε θέματα που σχετίζονται με την ευστάθεια των πλοίων, τις ραδιοεπικοινωνίες, την ασφαλή μεταφορά χύμα φορτίων, τα σωστικά μέσα, τη σχεδίαση και τον εξοπλισμό των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών.

Εξ άλλου από 25- 27 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (MTC) του ΟΟΣΑ. Στη σύνοδο αυτή επρόκειτο να ολοκληρωθεί η επεξεργασία του πλαισίου αρχών ναυτιλιακής πολιτικής χωρών ΟΟΣΑ και χωρών Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Τα πειθαρχικά συμβούλια

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας συγκροτήθηκαν τα πειθαρχικά συμβούλια εμπορικού ναυτικού για τη χρονική περίοδο από 1ης Μαΐου μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1993.

Πρόστιμα για ρύπανση

Πρόστιμο 2.000.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Πειραιώς στον Αθανάσιο Ζιάκα πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Ατλαντίς» για ρύπανση, που προκάλεσε στις 11.12.92 στην θαλάσσια περικοχή δυτικά της Σαρδηνίας, συνολικής έκτασης τριών μιλίων μήκους και 50 μέτρων πλάτους με την απόρριψη πετρελαιοειδών.

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

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1993

• Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας επιβλήθηκε πρόστιμο ύψους 10.000.000 δραχμών στον πλοίαρχο ιταλικού δεξαμενοπλοίου γιατί προκάλεσε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής νότια της Νεάπολης Βοιών με απόρριψη πετρελαιοειδών, συνολικής έκτασης τεσσάρων μιλίων μήκους και 100 μ. πλάτους περίπου.

Οι ρυμουλκικές εργασίες στο λιμάνι του Πειραιώς

Αρχισε από τις 10 Μαΐου η εφαρμογή του γενικού κανονισμού λιμένος με τον οποίο καθορίζονται οι ρυμουλκικές εργασίες, ο αριθμός των ρυμουλκών που δραστηριοποιούνται κατά λιμένα, οι άδειες λειτουργίας των ρυμουλκών κ.α.

Ο νέος κανονισμός εγκρίθηκε με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 336B/10.5.92).

Τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

— Οι αντιπλοίαρχοι: Ν. Σπυρόπουλος στη Γενική Επιθεώρηση Λ.Σ. του ΥΕΝ και Μ. Μποφίλιος στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

— Οι πλωτάρχες: Α. Μπίστινας στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του ΥΕΝ και Κ. Παλιεράκης στο λιμεναρχείο Σύρου.

— Οι υποπλοίαρχοι: Β. Λυκούσας

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής απένειμε στις 24 Μαΐου, σε μια ωραιότατη τελετή που πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο Μουσικής, τα Διεθνή Βραβεία Ωνάση 1993.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις της Διεθνούς Επιτροπής του Ιδρύματος Ωνάση.

Το Βραβείο Ωνάση για τον Άνθρωπο και την Ανθρωπότητα — ΑΘΗΝΑΙ 1993, απονεμήθηκε στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας της Τσεχίας Vaclav Havel, «ο οποίος στάθηκε άκαμπτος στον αγώνα για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της Ανθρώπινης αξιοπρέπειας, αγωνίστηκε για την αποκατάσταση των δημοκρατικών ελευθεριών στη χώρα του και με τα μηνύματά του συνέβαλε αποφασιστικά στη συνειδητοποίηση των ανθρωπιστικών αξιών τόσο στην πατρίδα του όσο και στον κόσμο».

Το Βραβείο Ωνάση για τον Άνθρωπο και τον Πολιτισμό — ΟΛΥΜΠΙΑ 1993, απονεμήθηκε στον διακεκριμένο Βρεταννό σκηνοθέτη Peter Brook «για την εξερεύνηση νέων δρόμων στο χώρο της δημιουργίας και της έρευνας της θεατρικής πρακτικής, και την

δράση του ως συνδυετικού στοιχείου ανάμεσα σε καλλιτέχνες με διαφορετικές πολιτισμικές καταβολές κατά την επαφή με κοινά διαφορετικές καταγωγής».

Το Βραβείο Ωνάση για τον Άνθρωπο και την Κοινωνία — ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 1993, απονεμήθηκε στην Eunice Kennedy Shriver «για την ίδρυση των Special Olympics International τα οποία παρέχουν καθ' όλο το χρόνο προπόνηση και αθλητικούς αγώνες για μια ποικιλία αθλημάτων Ολυμπιακού τύπου, σε παιδιά και ενήλικες με νοητική υστέρηση, σε περισσότερες από 70 χώρες».

Το Βραβείο Ωνάση για τον Άνθρωπο και το Περιβάλλον — ΔΕΛΦΟΙ 1993, απονεμήθηκε στον Maurice Strong «για την ανεκτίμητη συμβολή του στην επιτυχή έκβαση της «Συναντήσεως Κορυφής για τον Πλανήτη» (Ρίο ντε Τζανέιρο) η οποία κατέληξε στην ομόφωνη αποδοχή της μνημειώδους «Ημερήσιας Διάταξης 21» και στην συμφωνία δύο σημαντικών διεθνών συνθηκών για την κλιματολογική προστασία και την βιοποικιλότητα».

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

Διήμερο σεμινάριο για τα ταχύπλοα σκάφη στην Ακτοπλοΐα



Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας οργάνωσε με επιτυχία ένα διήμερο Σεμινάριο στις 24 και 25 Μαΐου 1993, με θέμα την σχεδίαση, κατασκευή και εκμετάλλευση ταχύπλοων πλοίων στην Ακτοπλοΐα.

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τα Ιταλικά ναυπηγεία Fincantieri, στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ της Αθήνας και την παρακολούθησε πολυπληθές ακροατήριο Διευθυντικά στελέχη της Fincantieri μεταξύ των οποίων οι κύριοι G. Arena, M. Paradi, M. De Negri και L. De Martine παρουσίασαν όλη την σχεδιαστική και παραγωγική διαδικασία για τα ταχύπλοα πλοία με παράλληλη προβολή slides και Video.

Όπως έχει επισημάνει από διετίας και πλέον το ΕΛΙΝΤ, στην Ελλάδα, χώρα με εξαιρετικά ανεπτυγμένο μήκος ακτών και μεγάλο αριθμό νησιών, το ενδιαφέρον για ταχύπλοα σκάφη σύγχρονης τεχνολογίας είναι αυτονόητο. Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας σε σχετική ανακοίνωσή του επισημαίνει ότι ασφαλώς για την Ελληνική Ακτοπλοΐα τα ταχύπλοα σκάφη θα αποτελέσουν στο μέλλον καθοριστικό και αναπόφευκτο παράγοντα εκσυγχρονισμού. Η πολιτεία οφείλει να ενθαρρύνει τις ανάλογες προσπάθειες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα υπό κρατικό έλεγχο Ναυπηγεία της Fincantieri προέβλεψαν στην ιδιωτικοποίηση τεσσάρων από τις έξι ναυπηγικές μονάδες επισκευών ενώ

διατηρούν υπό κρατικό έλεγχο αυτές που ειδικούνται στη σχεδίαση, μελέτη και κατασκευή επιβατηγών και πολεμικών πλοίων.

Ενα παρόμοιο σχήμα «ισορροπημένης ιδιωτικοποίησης» θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής και στην Ελλάδα. Γιατί, όπως φαίνεται, ορισμένοι τομείς της εθνικής οικονομίας απαιτούν εξισορρόπηση και διαμονή ρόλων έτσι, ώστε αφ' ενός να συμβάλλουν στην ενθάρρυνση ιδιωτικών επενδύσεων και αφ' ετέρου να διατηρηθούν και αναπτυχθούν οι δυνατότητες μελέτης και ναυπηγήσεως ειδικής κατηγορίας πλοίων, όπως ακτοπλοΐας και πολεμικά, για τα οποία το ενδιαφέρον της ιδιωτικής πρωτοβουλίας είναι υποτονικό. Η Κρατική επιχορήγηση και αρωγή στην υλοποίηση ενός τέτοιου σχήματος είναι και αναγκαία και επιβεβλημένη.

Ο Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, κ. Ι. Κολλινατίης, υποναύαρχος ΠΝ ε.α., ναυπηγός, προλογίζοντας τους ομιλητές, τους ευχαρίστησε και θύμισε στο ακροατήριο ότι τα τελευταία χρόνια το ΕΛΙΝΤ, στην προσπάθειά του να ενημερώνει έγκαιρα τόσο τα μέλη του όσο και την ευρύτερη ναυτιλιακή κοινωνία, έχει φέρει το θέμα των ταχύπλοων σκαφών σύγχρονης τεχνολογίας σε δημόσια προβολή και συζήτηση σε τρεις αντίστοιχες σημαντικές εκδηλώσεις, οι οποίες κάλυψαν επαρκώς το όλο φάσμα του αντικείμενου.

στο YEN /ΔΛΕΝ, Στέφ. Κουραντζής στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων, Παύλος Μπογάς στο ΓΕΝΕ, Δημ. Τσιμπούρης Θεσσαλονίκης και Σαβ. Κονταξόπουλος στην ΠΟΕΑ/ΑΣ του λιμεναρχείου Ηρακλείου.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι: Γεώργ. Σεφεριάδης στο λιμεναρχείο Καβάλας, Γ. Κατσάκος στο ΠΠΛΣ 010 και ο Χ. Ζαφειρίου στο YEN /ΔΛΑ.

— Οι σημαιοφόροι: Ο Αλέξ. Καράκουλας κυβερνήτης στο περιπολικό σκάφος του λιμεναρχείου Καβάλας, Σταμ. Φωτεινός ως ύπαρχος στο ίδιο σκάφος και Α. Βαρελάς στο λιμεναρχείο Πάτρας.

Η σύμβαση πληρωμάτων μεσογειακών φορτηγών

Με συμφωνία που επήλθε μεταξύ της ΠΝΟ και της οικείας πλοιοκτητικής Ενώσεως, οι βασικοί μισθοί των εν ενεργεία ναυτικών που απασχολούνται στα μεσογειακά φορτηγά πλοία, χωρητικότητας κάτω των 4.500 τόννων d.w. καθώς και τα πάσης φύσεως επιδόματα και οι έξτρα εργασίες αυξάνονται για το 1993 κατά 14% ενώ το αντίτιμο τροφής καθορίζεται σε 1.400 δρχ.

Η ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων Σύρου

Η ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων Σύρου θα ολοκληρωθεί νομοθετικά στο πρώτο σχετικό νομοσχέδιο του πρώτου θερινού τμήματος της Βουλής.

Η διαβεβαίωση παρεσχέθη από τον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη σε εκπροσώπους των υποψηφίων επενδυτών και των εργαζομένων, καθώς και βουλευτές, οι οποίοι τον επισκέφθηκαν προκειμένου να ζητήσουν την παρέμβασή του για την επίλυση του θέματος.

Ενεκρίθηκαν τα πεπραγμένα της Ενώσεως Πλοιάρχων

Ενεκρίθηκαν από τη γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως Πλοιάρχων τα πεπραγμένα της διοίκησης της ΠΕΠΕΝ για το περασμένο έτος, ενώ παράλληλα εκλέχθηκε και η εξελεγκτική επιτροπή της Ενώσεως, η οποία αποτελείται από τους: Π. Λεουτσάκο, Δ. Κούγια, Π. Χατζηδάκη, Π. Βεντίκο, Κ. Κουρτέση, Αγγ. Κουτσούμπα, Στ. Μελίδη, Ν. Σερεμέλη και Β. Γκούμα.

Διαμαρτυρία για το 80%

Οι Ενώσεις Συνταξιούχων Πλοιάρχων και Μηχανικών οργανώνουν αύριο 2 Ιουνίου συγκέντρωση διαμαρτυρίας στην αίθουσα του Πειραϊκού Συνδέσμου σε ένδειξη διαμαρτυρίας για την αδικία που γίνεται σε βάρος τους αναφορικά με το 80%. Σε σχετική ανακοίνωση

νωση οι δύο Ενώσεις υπογραμμίζουν ότι οι δημιουργοί της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας, υφίστανται συνεχή εμπαιγμό από την πολιτεία και θεωρούνται πολίτες δεύτερης κατηγορίας.

Κύρωση και θέση σε ισχύ των κανόνων Hague - Visby

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ενημέρωσε τα μέλη της ότι στις 23 Μαρτίου κατατέθηκε το έγγραφο προσχωρήσεως της Ελλάδος στην Διεθνή Σύμβαση «για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές» (Hague - Visby Rules) καθώς και τα Πρωτόκολλα για την Τροποποίηση της Δ.Σ. του 1968 και 1979 (N. 2107/92, ΦΕΚ 203Α/29.12.92). Η ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των παραπάνω κανόνων είναι μετά τρίμηνο, δηλαδή από 23 Ιουνίου, 1993.

Αναστολή καταργήσεως ειδικού δελτίου Φ.Π.Α.

Με απόφαση του Υφυπουργού Οικονομικών κ. Μ. Γαλενιανού αναστέλεται μέχρι 30.6.93 η κατάργηση του Ειδικού Δελτίου Απαλλαγής από ΦΠΑ που χρησιμοποιείται στην προμήθεια υλικών και αντικειμένων, τα οποία προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν γενικά σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή αλιείας.



Από την πρόσφατη δεξίωση της «Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως» στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος για τα 70 χρόνια από την ίδρυσή της. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξανδρος Παπαδόπουλος εν μέσω του Προεδρείου της Δ.Ν.Ε. Από αριστερά ο Αντιπρόεδρος κ. Ηλ. Κοντός, ο Πρόεδρος κ. Νίκ. Τραυλός, ο Υπουργός, ο Γεν. Γραμματέας κ. Δημ. Γιαννόπουλος και ο Ταμίας κ. Ι. Δαβελόπουλος.

Επταήμερες κρουαζιέρες από την Θεσσαλονίκη

Το κρουαζιερόπλοιο «Βεργίνα Σκάυ» δρομολογείται από 4 Ιουνίου 1993 σε επταήμερες κρουαζιέρες από το λιμάνι

της Θεσσαλονίκης προς Κύπρο — Ισραήλ — Αίγυπτο και ελληνικά νησιά.

Η δρομολόγηση του πλοίου θα γίνεται κάθε Παρασκευή από τον νέο επιβατηγό σταθμό «Μακεδονία» του λιμένος Θεσσαλονίκης και το πολυτελές κρουα-

Strikes = Financial Loss - are you covered?

If not, find out more by contacting
The Strike Club, the first mutual
insurer formed solely to give
protection to ship operators against
this threat. And it is still the largest
with over 39m grt entered.

Administrative Office

Strike Club Management Limited

'Est-Ouest', 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco

Tel 93 50 02 45. Telex 469266 LAING MC. Fax 93 25 53 18

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL
STRIKE INSURANCE ASSOCIATION
(BERMUDA) LTD.

Για την καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων



Το πρωί της 28 Μαΐου, πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι Αγ. Γεωργίου Κερατσινίου συνολική επίδειξη εξοπλισμού και συστημάτων καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων.

Την εκδήλωση πραγματοποίησαν από κοινού οι εταιρίες Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος ΕΠΕ, Ι. Πολυχρονόπουλος Transit ΕΠΕ, Springfield Shipping Co. και Robest G. Meyers and Associates, με την ευκαιρία της λειτουργίας από την εταιρία Springfield του συγκροτήματος Ωνάση, ειδικού σεμιναρίου για τα θέματα ρύπανσης, κατόπιν προσκλήσεως ειδικών Αμερικανών καθηγητών.

Κατά την εκδήλωση έγινε επίδειξη

των σκαφών νέας τεχνολογίας τα οποία πρόσφατα λειτουργούν στον Ελληνικό χώρο, καθώς και όλου του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την αντιμετώπιση των ρυπάνσεων.

Η επίδειξη την οποία παρακολούθησε ένας μεγάλος αριθμός στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία και κατέδειξε την αναγκαιότητα της εκπαίδευσης στο σοβαρό αυτό τομέα της ναυτιλίας μας αλλά και τις δυνατότητες του διατιθέμενου από την εταιρία «Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος ΕΠΕ» εξοπλισμού για αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης στη χώρα μας.

ζιερόπλοιο έχει δυναμικότητα 500 ατόμων και διαθέτει δίκλινες - τρίκλινες και τετράκλινες καμπίνες εξοπλισμένες με ιδιαίτερο μπάνιο — WS, τηλέφωνο και μουσική. Διαθέτει εστιατόριο, μπάρ, καφετερία, ντίσκο, καζίνο, αίθουσα παιχνιδιών, καταστήματα αφορολογητών ειδών.

Το πλοίο ανήκει στην Vergina Cruise Lines μετασκευάστηκε εξ' ολοκλήρου το 1992, ακολουθώντας τις προδιαγραφές πολυτέλειας και ασφάλειας, ώστε να μπορεί να προσφέρει στους επιβάτες του κάθε δυνατή άνεση στην διάρκεια της κρουαζιέρας.

Εκδήλωση της Λέσχης Λιμενικού Σώματος

Την Πέμπτη 10 Ιουνίου το Ευγενίδειο Ίδρυμα και η Λέσχη Λιμενικού Σώματος οργανώνουν δημόσια συζήτηση με θέμα «Ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης του ΙΜΟ θέσεις και προοπτικές».

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ι.Χ. ΤΟΤΣΗ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Σε σύντομη μελέτη 25 σελίδων, ο Αν/τος αξιωματικός Λ.Σ. Ιωάννης Τότσης, συγγραφέας πολλών ναυτιλιακών έργων εκθέτει τις αρχές διοίκησης τις οποίες ο πλοίαρχος του Ε.Ν., εκτός από τη γενική μόρφωσή του, πρέπει να κατέχει για να είναι ικανός αρχηγός στο πλοίο που κυβερνά.

Στη συνέχεια απεικονίζεται και αναλύεται τα φυσικά και κοινωνικά προσόντα του πλοιάρχου ως διοικητού και ηγέτορος ανθρώπων.

Το τεύχος διατίθεται από τον συγγραφέα (τηλ: 6469002) και από το βιβλιοπωλείο Σταυριδάκη στον Πειραιά.

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

Ιδιαίτερα χρήσιμα σε όλα τα νέα στελέχη τα δύο βιβλία με τους ανωτέρω τίτλους του πεπειραμένου πλοιάρχου 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.

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

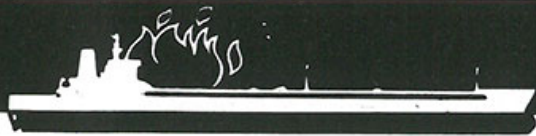
GREECE

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ	Κυπριακή	1.383	1982	Υπέστη απώλεια της άγκυρας στο Ματάντι, στις 23/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΓ'ΑΝΣ	Κυπριακή	10.407	1977	Κατέπλευσε στο Φουντσάλ, στις 26/5, με ρήγματα στο κύτος. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΝΑΓΟΣ (πρ. «Argo Master»)	Παναμαϊκή	36.982	1969	Βυθίσθηκε λόγω κακοκαιρίας και εισροής υδάτων ανοικτά της Νοτίου Αφρικής, στις 26/5.
ΟΡΛΑΝΤΟ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	Ελληνική Μπαχάμας	37.784 23.910	1976 1977	Προσάραξε στον π. Παρανά στις 26/5. Επιθεωρήθηκε στη Λάς Πάλμας στις 11/5 συνεπεία βλάβης στο πηδάλιο που υπέστη κατά το διάπλου του Διαύλου της Πασκάγκουλα.
ΡΑΨΟΝΤΥ	Κυπριακή	11.758	1971	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Bianca» στο Μπελέν ντε Εσκομπάρ, στις 18/5 και υπέστη ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΥΡΙΑ	Ελληνική	14.990	1977	Επιθεωρήθηκε στην Όϊτα συνεπεία ελαφρών ζημιών που υπέστη λόγω πρόσκρουσης, στις 16/5.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΙΩΑΝΝΑ Β.	Ελληνική	22.075	1961	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Άντεν, στις 20/5 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μάλτας	55.878	1972	Επιθεωρήθηκε στην Πάχη, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 4/5.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αν και η ναυλωτική δραστηριότητα σημείωσε μία μικρή κάμψη τις τελευταίες ημέρες του Μαΐου, όλα τα στοιχεία συνηγορούν ότι και ο Ιούνιος θα διανηθεί κάτω από συνθήκες σταθερότητας για την αγορά ξηρού φορτίου.

Οι ναύλοι των πάναμαξ από τον Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σημείωσαν ισχυρή διακύμανση, από τα δολ. 28,25 στα δολ. 24,75, γεγονός που αποδίδεται περισσότερο στην ύπαρξη μεγαλύτερου αριθμού ανοικτών πλοίων από ότι αναμενόταν παρά σε μείωση της ροής φορτίων. Αντίθετα από τον Βόρειο Ειρηνικό για την Ιαπωνία οι ναύλοι που πληρώθηκαν ξεπέρασαν τα δολ. 14,30 ανά τόννο, που θεωρούνται ιδιαίτερα υψηλοί.

Η ζήτηση για σκάφη μεγέθους χάντουμαξ συνεχίζεται, ιδιαίτερα στο Νότιο Ατλαντικό, την Βαλτική και την Ευρώπη και τα μπάλκερς μεγέθους χάντου συνεχίζουν να κερδίζουν κατ' αναλογία τις υψηλότερες τιμές ναύλων σε μερικές περιοχές.

Τα έσοδα για τα μπάλκερς μεγέθους capesize παραμένουν αμετάβλητα, με τις νεότερες μονάδες να ναυλώνονται γύρω στα 15.000 δολ., ενώ τα παλαιότερα σκάφη κυμαίνονται περί τα 12.000 - 13.000 δολ. την ημέρα.

Όπως σημειώνουμε και στην στήλη των χρονοναυλώσεων, αμείωτο παραμένει το ενδιαφέρον για κλείσιμο πλοίων για περίοδο 2-4 μηνών και στα μισθώματα των πάναμαξ οι συμφωνίες από τον Κόλπο ΗΠΑ για Ευρώπη συνεχίζουν να κυμαίνονται στα υγιή επίπεδα των 15-16.000 δολ. την ημέρα, ενώ στην Άπω Ανατολή τα σκάφη ναυλώνονται γύρω στα 12.000 την ημέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 26,75, 11 ημέρες Ιουνίου 5-15.

— 50.000 τον. Βανκούβερ για Ιαπωνία, δολ. 14,30, 10.000/7.250, Ιουνίου 9-21.

— 35.000 τον. Παρανάγκουα για Μπιλμπάο, 625.000 δολάρια κατ' αποκοπή, 4.000 / 5.000, Ιουνίου 7-14.

— 29.000 τον. Μισσιισσιπί για Πουέρτο Κουεντζάλ, δολ. 22,25, 5.000/2.500, άμεση.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Οδησσό, δολ. 28,50, 5.000/2.000, άμεση.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 22,50, 5 ημέρες/ 1.500, άμεση.

— 23.500 τον. Τάμπα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 19,50, 9 ημέρες, άμεση.

Σιδηρομεταλλεύματα:

— 170.000 τον. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 10,50, φόρτωση κλίμακας / 30.000, Ιουνίου 25-30.

— 150.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊν για Τορόντο, δολ. 7,25, 7 ημέρες, Ιουνίου 15-27.

— 150.000 τον. Τουμπαράο για Λαμπουάν, δολ. 8,50, 45.000 / 18.000, Ιουνίου 15-25.

— 90.000 τον. Νουαντχίμπου για Ανατολική Δουκέρκη, δολ. 5,00, 6 ημέρες, Ιουνίου 1-15.

Γαϊάνθρακες:

— 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ και Αμβέρσα, δολ. 8,50, φόρτωση κλίμακας / 25.000, Ιουνίου 20-25.

— 100.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Καρμπονέρας, δολ. 10,25, 40.000 / 13.000, Ιουνίου 5-15.

Λιπάσματα:

— 25.000 τον. Βέντσπιλς για Δυτική Ακτή Ινδίας, δολ. 46,00, 8.000/1.200, τέλος Μαΐου.

— 20.000 τον. Τζουμπάιλ για Δυτική Ακτή Ινδίας, δολ. 21,50, 4.500 / 12.000, Ιουνίου 1-10.

— 14.500 τον. Μάρσα ελ Μπρέκ-

γα για Δυτική Ακτή Ινδίας, δολ. 21,50, 4.500/12.00, Ιουνίου 1-10.

Ζάχαρη:

— 15.000 τον. Αγ. Μαυρίκιος για Λονδίνο, λίρες 20,50, 1.500/750, Ιουνίου 10-15.

Προϊόντα σιδήρου:

— 10.000 τον. Κλαϊπέντα για Κουϊνγκντάο, δολ. 64,00, 1.500/1.500, μέσα Μαΐου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ο μεγαλύτερος όγκος της ναυλωτικής δραστηριότητας εκφράστηκε με την μέθοδο της χρονοναύλωσης, σε επίπεδα που υπογράμμιζαν σταθερότητα.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 140.532 τον. d.w. παράδοση Άπω Ανατολή τον Ιούλιο, για 6-9 μήνες με επαναπαράδοση ανοικτή δολ. 15.350 ημερησίως.

— 75.200 τον. d.w. παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουνίου 1-15, επαναπαράδοση Ευρώπη, δολ. 12.100 ημερησίως, πλέον αμοιβής δολ. 225.000.

— 70.000 τον. d.w. του 1985 παράδοση Σάουθγουεστ Πάσ Ιουνίου 5-11, επαναπαράδοση Ισπανική Μεσόγειο / Ευρώπη, δολ. 16.500 ημερησίως, πλέον αμοιβής δολ. 500.000.

— 65.738 τον. d.w. ου 1981, παράδοση Ιαπωνία Ιουνίου 5-12, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.100 ημερησίως.

— 42.069 τον. d.w. του 1985 άμεση παράδοση Βιζακαπατνάμ, ταξίδι μέσω Ν. Αφρικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.100 ημερησίως.

— 26.000 τον. d.w. άμεση παράδοση Φρέντς Μπαϊν, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσε-

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ

Με μηχανή Caterpillar και άδεια γρί - γρί — παραγαγάδια κλπ.

Εξοπλισμένο και σύγχρονο.

Πληροφορίες: Τηλ. 0287-21979 ή 4325467

ρο, δολ. 9.500 ημερησίως.

— 25.000 τον. d.w. του 1981 παράδοση Ευρώπη αρχές Ιουνίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.750 ημερησίως.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας έχει συμπίεσει την αγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων στην περιοχή του Περσικού κάτω από τα WS 40, χωρίς να διαφαίνονται προς το παρόν προοπτικές άμεσης βελτίωσης.

Αντίθετα ζωηρότης επικράτησε τις τελευταίες ημέρες του Μαΐου στις περιοχές της Μεσογείου, της Δυτ. Αφρικής και της Καραϊβικής, με αισθητή βελτίωση των ναύλων στα πλοία μεγέθους Σουέζμαξ και Άφραμαξ.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 260.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 50, Ιουνίου 7.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 39, Ιουνίου 9.

— 245.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 37,5, Ιουνίου 13.

— 230.000 τον. Ράς Τανούρα για Αϊν Σούκχνα, WS 40, Ιουνίου 12.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 84,5, Ιουνίου 13.

— 127.000 τον. Καμπίντα για Νοτ. Κορέα, δολ. 1.400.000 κατ' αποκοπή, Ιουνίου 15.

— 80.000 τον. Σιντί Κερύ για Φιομισίνο, WS 105, Ιουνίου 7.

— 80.000 τον. Μπανίας για Τριέστη, ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 120, Ιουνίου.

— 80.000 τον. Σαλλόμ Βόε για Γκντάνσκ, WS 100, Ιουνίου 5.

— 50.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού / Κόλπο ΗΠΑ, WS 220, Ιουνίου 7.

52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 14,45 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 10-25.

ΑΝΔΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 28,50 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 20-30.

ΠΡΟΚΥΩΝ: Μισσιισσιππί, 15.000 τον. σιτηρά σε σάκκους, Αμπιτζάν, δολ. 32,50 φίο, liner terms / 2.000 τον. ελεύθερη εκφόρτωση, Ιουνίου 1-10.

ΜΑΝΩΛΗΣ: Μομπάσα, 8.000 τον. ζωοτροφές σε σάκκους, δολ. 27 φίο, 200 τον. ανά κύτος την ημέρα, Μαΐου 17-27.

ΟΥΡΙΟΣ: Μισσιισσιππί, 12.000 τον. σιτηρά, Πουέρτο Κουετσάλ, δολ. 22,25 φίο, 5.000/ 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Νεκροσέα, 25.000 τον. σιτηρά, Βενεζουέλα, δολ. 29 φίο, 4.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΦΑΝΗ — ΑΝΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ, 22.000 τον. σιτηρά, Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 16,50 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-23.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Βραζιλία, 145.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Κβαϊζκουάνγκ ή Ποχάγκ, δολ. 9 φίο, 12 ημέρες, Ιουνίου 25 — Ιουλίου 10.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Πόντα ντε Μαδέϊρα, 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ρόττερταμ, δολ. 5,60 φίο, 6 ημέρες, Ιουνίου 10-20.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: Τζουμπάιλ, 26.500 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 24 φίο, Μαΐου 23-30.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 13.800 τον. Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 42,75 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 10-15.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Δυτ. Αυστραλία, 130.000 τον. μετάλλευμα, Ιαπωνία, περίπου δολ. 5,60 φίο, φόρτωση κλίμακας / 25.000 τον., Ιουνίου 3-15.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Βόρ. Ειρηνικό, 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 14,45 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 10-25.

ΑΡΚΑΔΙΑ 1: Σαλντάνχα Μπαϊ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 7,25 φίο, 7 ημέρες, Ιουνίου 15-27.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 26,75 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 5-15.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ



ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 27,25 φίο, 11 η-μέρες, Ιουνίου 1-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Μισσισσιππί, 20.000 τον. σιτηρά, Λα Γκουαίρα, δολ. 17,00 φίο, 4 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 18-21.

ΦΟΙΝΙΞ: Ρίτσαρντς Μπαϊν, 120.000 τον. γαϊάνθρακας, Στινσναες και Ασιας δολ. 10.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Νουαντχίμπου, 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Τάραντο, δολ. 4.725 φίο, 5 ημέρες, άμεση.

ΙΚΑΡΟΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 13.500 τον., Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 42,75 φίο, 6.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 2-6.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ: 61.495 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ, Μαΐου 25-30, ταξίδι μέσω Δυτ. Αφρικής, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΜΑΝΑ: 53.521 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Σάντος, Μαΐου 27 - Ιουνίου 10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, ταξίδι 70 ημερών, δολ. 13.500 την ημέρα, επί πλέον δολ. 250.000 για πλου υπό έρμα.

ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Ιαπωνία, Μάιος, ταξίδι μέσω Αυστραλίας, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΑ Β.: 50.550 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Ντάρμπαν, τέλος Μαΐου, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: 29.372 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Βρέμη Μάιος, επαναπαράδοση Δυτ. Αφρική δολ. 9.300 την ημέρα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 52.500 τον. δ.ω. του 1993, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας, επαναπαράδοση Νοτιοανατολική Ασία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 34.428 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη, Μαΐου 7, ταξίδι μέσω ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 34.428 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Σαμάριντα Μαΐου 27-31, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση πιλότο Κάντλα Μαΐου 19-31, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.: 63.880 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Λισσαβώνα, Μαΐου 27 - Ιουνίου 3, ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ, επαναπαράδοση Πουέν Κόμφορτ, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ: 64.754 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουνίου 18-28, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 16.250 την ημέρα επί πλέον δολ. 310.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ: 64.854 τον. δ.ω. 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.000 την ημέρα επί πλέον δολ. 340.000 για πλου υπό έρμα.

ΝΙΚΟΛ: 17.818 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Νοτ. Κορέα, Μαΐου 20-25, επαναπαράδοση Νοτ. ανατολική Ασία, δολ. 5.850 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Ρεκαλάδα άμεση, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.300 την ημέρα επί πλέον δολ. 240.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: 103.332 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση στον πιλότο Τζέντα άμεση, ταξίδι μέσω Σαλντάνχα Μπαϊν με επαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 45.000.

ΥΠΑΝΕΜΑ: 75.203 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουνίου 1-10, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.100 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 225.000.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Ιαπωνία, Ιουνίου 5-12, συνέχεια προηγ. ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.150 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.159 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Σκώ Μαΐου 27-28 περίοδος 4 έως 6 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ: 61.177 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Άπω Ανατολή, Ιούλιος - Αύγουστος περίοδος 12 μηνών, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.313 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση Ταϊβάν, άμεση περίοδος 4 έως 6 μηνών, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.214 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ιαπωνία άμεση, περίοδος 4 έως 6 μήνες, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΤΟΜΙΣ ΦΑΙΘΟ: 65.632 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση Σκώ Μαΐου 15-20, περίοδος 4 έως 6 μήνες, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΗΣ: 68.788 τον. δ.ω. του 1992, παράδοση Κόντινεντ, Μαΐου 25-31 για 12 μήνες δολ. 12.600 την ημέρα.

ΛΙΚΑ: 118.733 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ, Μαΐου 15-25, περίοδος 4 έως 6 μηνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: 61.214 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο, εν συνεχεία Ιουνίου 2-5, 5 έως 7 μήνες ταξίδι, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 62.535 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Άμστερνταν, Μάιος για 5 έως 7 μήνες ταξίδι, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ: 64.388 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Αγκίνις, Ιουνίου 1-5, 3 έως 5 μήνες ταξίδι, επαναπαράδοση ανοικτή, δολ. 12.500.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ III: Ρας Σουκχέιρ, 120.000 τον, Ιταλία, WS 72,5, Μαΐου 28.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σίντι Κερίρ, 83.000 τον. Χάλιφαξ, WS 105, Μαΐου 29.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική, 120.000 τον., Αμπιτζάν, κατ' αποκοπή, δολ. 305.000, Μαΐου 15.

ΔΗΛΟΣ: Μπροφιόρντεν, 25.000 τον. Ίμινγκχαμ, WS 175, Μαΐου 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ: Μίνα αλ Αχμαντί, 210.000 τον., Ταμπαυκτίο, WS 39,85, Μαΐου 31.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Ρας Ίζα, 70.000 τον. Κίνα, κατ' αποκοπή, δολ. 500.000 αρχές Ιουνίου.

ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ: Πουέρτο Μιράντα, 30.000 τον. Πετίτ Κουρόνε, WS 180, Μαΐου 28.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Δυτ. Αφρική, 130.000 τον., Μεσόγειο, WS 67,5, Μαΐου 28.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ρας Τανούρα, 254.000 τον., Ρότερνταμ, WS 39, Μαΐου 31.

ΚΩΣ: Περσικό Κόλπο, 80.000 τον. Μομπάσα, WS 77, Μαΐου 25.

ΝΙΚΙ: Ανατ. ακτή Μεξικού, 125.000 τον. Βραζιλία, WS 59, Μαΐου 29.

ΝΕΣΤΟΣ: Καραϊβική, 50.000 τον., ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού / Κόλπο, WS 175,25, Μαΐου 22.

ΝΗΣΟΣ: Μεσόγειο, 82.000 τον., WS 105 Μαΐου 28.

ΜΠΡΑΜΕΣ: Τουάπς, 45.000 τον., Ισπανία, WS 102,5, Μαΐου 25.

ΣΗΦΟΡΝΤ: Μεσόγειο, 30.000 τον. καθαρά, Δυτ. ακτή Ινδίων κατ' αποκοπή, δολ. 650.000 τον. Μαΐου 26.

ΚΥΘΗΡΑ: Μίνα αλ Φαχάλ, 130.000 τον., Κίνα, WS 70, Ιουνίου 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο, 81.000 τον, Αυστραλία, WS 80, Ιουνίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Μίνα αλ Φαχάλ, 80.000 τον., Κίνα, WS 80, Ιουνίου 4.

ΕΥΡΩΤΑΣ: Καραϊβική, 35.000 τον., ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού/ Κόλπο, WS 286, Μαΐου 30.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Σίντι Κερίρ, 133.000 τον. Ντελαγουέρ, WS 62,5, Ιουνίου 6.

ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ: Ρας Σουκχέιρ και Ρας Τανούρα, 125.000 τον., Νταεσάν, WS 38, Ιουνίου 12.

ΛΑΡΙΣΣΑ: Μαδράς, 30.000 τον., Σιγκαπούρη, κατ' αποκοπή, δολ. 230.000, Μαΐου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Γκαμπόν, 95.000 τον., Ιαπωνία, κατ' αποκοπή δολ. 1,5 εκατ., Ιουνίου 12.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Βενεζουέλα, 70.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ, WS 110, Μαΐου 27.

ΟΡΑΜΑ: Κουρασάο, 30.000 τον., Τζανκσονβιλ, WS 190 Μαΐου 25.

ΑΡΓΟΝΗΣΙ: Καραϊβική, 30.000 τον., κατ' αποκοπή, δολ. 250.000 Μαΐου 28.

ΚΙΜΩΛΟΣ: Δυτ. Αφρική, 121.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, οψιόν ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού WS 80, Ιουνίου 18.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

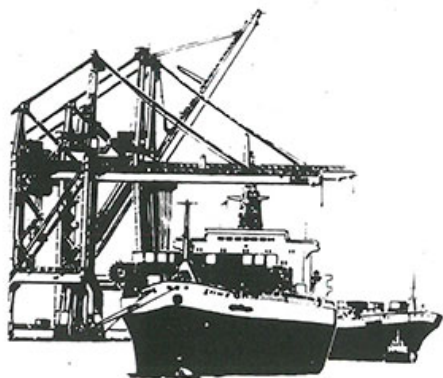


J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

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



NAFTIKA CHRONIKA

Greek Shipping reaches new record of 107,4 million dwt.

Statistics published in today's issue of the weekly newspaper «Maritime Monitor» reveal that Greek-owned shipping has reached a new record of 107,464,984 dwt, and represents 51,7 percent of the European Community fleet.

Figures prepared by the statistics department of Lloyds Register of Shipping, reveal that the 12 member-states of the European Community between them own a powerful trading fleet with 8.372 ship, of 207.712.902 dwt, which in terms of tonnage represents almost 28 percent of the world fleet — an increase of 2.1 percent in comparison to the last available statistics of 1990.

The EC-controlled fleets represent 26 percent of the world fleet, in terms of numbers of ships, and 26.9 percent of the gross tonnage. These figures show an improvement, compared with 1990, when the figures were 24.8% and 25.1, respectively.

The Onassis International Awards

The 1993 Onassis Awards Ceremony was held at the Athens Concert Hall and the Prizes were presented by the President of the Hellenic Republic, H.E. Mr. Constantine Caramanlis.

According to the decisions of the Onassis International Prizes Committee;

The Onassis Award for Man and Mankind — ATHINAI 1993, awarded to Vaclav Havel «who remained unwavering in the struggle for the protection of Human Rights and Human Dignity, who fought for the restoration of democratic freedoms in his country and through his messages decisively contributed to the realization of human values in his country as well as in the world».

The Onassis Prize for Man and Culture — OLYMPIA 1993, was awarded to Peter Brook «for the exploration of new paths in the creation and research of a theatrical practice, acting as a ferment among multicultural artists joining with publics of all origins».

— **The Onassis Prize for Man and Society — Aristotelis 1993**, was awarded to Mrs. Eunice Kennedy Shriver «for founding Special Olympics International which provides in more than 70 countries year-round training and athletic competition in a variety of Olympic-type sports for children and adults with mental retardation».

— Finally, the **Onassis Prize for Man and the Environment — DELPHI 1993**, was awarded to the Hon. Maurice Strong «for his outstanding achievements in making the «Earth Summit» (Rio De Janeiro) a major success, which resulted in the unanimous adoption of the monumental «Agenda 21» and the agreement on two major international conventions, on climate protection and biodiversity».

First Japanese built double-hull VLCC

The 291,381 dwt oil tanker «Arosa» delivered recently by Hitachi Zosen, to owners associated with Neda Maritime Agency Co. Ltd. of Piraeus, is the first double hull tanker built in Japan to incorporate the requirements of OPA '90 and regulation 13F of Annex 1 to MARPOL.

The OPA '90 requirements came into force on February 18, 1993 and are applicable to vessels which store, handle or transport oil. The MARPOL requirements came into force on April 4, 1993 for new ships and will apply from April 4, 1995 for existing ships.

Because of the absence of any in-service experience of double hulls on VLCCs, the design of the vessel was subjected to extensive analysis to ensure its integrity. The result is that the design not only conforms to all existing legislation but actually exceeds it.

International requirements which apply after July 1993 require double hull tankers to be able to survive 60 per cent bottom raking damage. The «Arosa» has large amounts of extra steel, in both the outer and inner hulls, to increase protection from corrosion and slamming damage, and has been designed for enhanced access to the ballast spaces for surveys.

Figures from Lloyd's Register revealed that at the end of the first quarter of 1993 ships intended for Greek registration totalled 24 of 885,987 gt. These ships were being built in South Korea (5 ships of 428.769 gt), Poland (1 ship of 50.000 gt), Spain (one ship of 1.600 gt) and in other countries (17 ships of 405.618 gt).

Rainbow acquires Regency

Rainbow Cruises, Inc. and Regency Cruises, Inc., have completed a merger transaction in which Rainbow has acquired 100% ownership of Regency.

Rainbow Cruises is a privately-held company controlled by Greek shipowners and entrepreneur Anto-

Record orders for Swedish crane manufacturer



Leading international manufacturer of cargo, service and offshore cranes, Hagglunds Marine has announced record orders during the first three months of operation this year.

The first quarter saw, the Ornskoldsvik-based manufacturer obtained orders for 74 crane units for 18 vessels being built predominantly by German shipowners at shipyards in Poland, Germany and Korea. German owners include NSB, NB, Schulte, and Oltendorff. Its latest order, at Gdansk Shipyard for Latvian Reefer Shipping, is to supply six 10,000 dwt vessels with a set of three cylinder-luffing LC cranes, including twin crane TLC820 for double capacity. Total contracts amount SEK 190 million.

nios Lelakis.

The terms of the merger provide that stockholders of Regency, other than Rainbow and its subsidiaries, will receive \$ 1.95 per share in cash. Letters of Transmittal, which should be used by Regency's stockholders to tender their share certificates for cash, were mailed to Regency's stockholders of record last week.

Regency's common stock has been trading in the

NASDAQ National Market System, but all trading in Regency's common stock has been halted. If after the effective time of the merger certificates for shares of Regency's common stock are presented for transfer, they will be cancelled and exchanged for the cash consideration payable under the terms of the merger.

Vela awards shipmanagement contracts

Vela International Marine Limited has awarded the shipmanagement contracts for their 12 new building ULCC/VLCC to the Acomarit Group and to Northern Marine Management Ltd. Each Manager has been awarded six vessels and the contracts were awarded for a three year period.

Six vessels will be built in Korea and the other six in Japan with deliveries scheduled from September 1993 through to November 1994.

Vela International Marine Limited has awarded the contracts on the basis of the Managers' respective quality procedures meeting Vela's strict quality and safety standards.

Det Norske Veritas Committee Meeting in Piraeus

On Tuesday, April 28th 1993, the Greek Committee of Det Norske Veritas met at the Yacht Club of Greece, under the chairmanship of Mr. G.P. Livanos.

Mr. I. Lilja, General Manager of DNV in East Mediterranean, made a review of the activities of DNV in Greece, where DNV has presently in class about 17% of the total tonnage controlled by the Greek Owners.

Mr. S. Ullring, President and Chief Executive Officer of DNV reported on the new policies prevailing on the Shipping Industry from the perspective of the enforcement of Rules and Regulations in IMO, IACS etc.

Furthermore, a number of technical issues, including the certification of Shipboard and Shore based Safety Management offered by DNV, were discussed and common grounds for future action were agreed upon.

Finally the honouring of the former Committee Chairman, Mr. Costas M. Lemos has taken place.

The next committee meeting has been scheduled for the fall of 1994.

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

**Marine Spares
and
Equipment**

**Provisions
and
Bonded Stores**

**Deck, Engine
and
Cabin Stores**

**Prompt Supply
at all
European Ports**

IMPORT



EXPORT

KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

IMPORT · GENERAL SHIPSUPPLIERS · EXPORT

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

Piraeus Office:

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

KARPA TRADING GMBH

★ **TAX FREE CARS**

★ **EXPRESS DELIVERY OF PARTS & ACCESSORIES**

★ **IMPORTS - EXPORTS**



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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'ΤΑ 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 ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
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
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΤΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
Α'ΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Υ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ 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
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΕ'ΙΤΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

προς Λαέμ Τσαμπόγκ 13/3
προς Ιαπωνία 15/3
€ Φουτζέιρα 14/3
€ Νιούκασλ 14/3
πρ. «Ocea»
αργεί Πειραιά
προς Ν. Ορλέαντ 3/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Βανκούβερ 20/2
προς Χόγκ Κόγκ 14/3
πρ. «Kongsjord»
προς Αμβέρσα 2/3
€ Σαν Λορέντζο 15/3
προς Νεμρούτ Μπαϊν 28/2
προς Άνναμπα 18/2
προς Κασσιόγκ 15/2
€ Παράναγους 4/3
€ Γκνάνσκι 25/2
προς Σκίγντα 6/3
μεσογειακές μεταφορές
€ Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/3
€ Σάντος 16/3
προς Λαύριο 12/3
αργεί Πειραιά
προς Μεξικό 7/2
προς Μόρεχεντ Σίτυ 11/3
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 10/3
επισκ. Βερακρούζ 7/1

προς Μπριξχαμ 17/3
προς Τοκοπία 24/2
€ Αμβέρσα 19/3
€ Καρπονέρας 10/3
μετ. «Ντόλφιν» (€.)
προς Σιγκαπούρη 5/3
στο Ναγκασάκι 25/2
α. Κελητάουν 3/3
προς Ερυθρά Θάλασσα 9/3
προς Γκεμλίκ 9/3
α. Ντάρμπαν 7/3
προς Θεσσαλονίκη 22/2
πρ. «Orsola B.»
προς Άντεν 28/2
προς Αλγκεθίρας 13/12
προς Στούρε 12/3
προς Ραμπί 5/3
αργεί Πειραιά
προς Φανγκτσέγκ 27/2
προς Λός Άντζελες 16/3
α. Βανκούβερ 10/2
προς Ναοτσού 10/3
€ Σετομπάλ 27/2
€ Κωνσταντίνα 7/3
α. Βανκούβερ 6/3
€ Ναγκόγια 17/3
α. Ντάρμπαν 13/3
προς Χόγκ Κόγκ 16/3
€ Ταραγκόνα 15/3
προς Αλεξάνδρεια 10/3
€ Δουκέρη 17/3
προς Μιλάκι 18/2
α. Μποναίρ 8/3
προς Τουρκία 18/3
προς Ινδονησία 17/3
α. Αδελαΐδα 16/3

προς Ελλάδα 5/3
α. Γκάλβεστον 28/1
€ Ρίο Ιανέιρο 11/3
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/3
€ Πόρτ Σαΐδ 13/3
πρ. «Φρίντον»
€ Φιλαδέλφεια 4/3
προς Καράτσι 21/2
€ Νιούκασλ 15/3
προς Μπουσαν 1/3
προς Άσρχους 9/2
προς Αμβέρσα 10/2
προς Μπιντούλου 27/2
α. Γδύνια 15/3
€ Κων/πολη 10/2
προς Χαχίρα 28/2
€ Τακόμα 8/3
α. Σιγκαπούρη 16/3
€ Σουέζ 13/3
προς Σάντος 2752
α. Θεβενάντ 1953
προς Μιγιάκο 7/3
€ Μούγκα 18/3
προς Κέη Κουβιέρ 15/3

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΣΤ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΝΗ	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 ΦΑΙΘ	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 ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΣ	86	27012
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
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
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804

προς Μπαγκόγκ 25/2
€ Σουίνουάκι 3/3
προς Μπαγκόγκ 11/2
προς Μπουργκόκ 12/3
€ Πενάγκ 15/3
επιπλήθη Ινδούς
προς Κολούμπα Ρίβερ 12/3
€ Καζαμπλάνκα 4/3
προς Χόγκ Κόγκ 1/3
€ Σαλβαντόρ 8/3
προς Μίνα Ραούσοντ 17/3
€ Σαν Φραντσίσκο 28/2
€ Χιούστον 8/3
προς Νιγηρία 8/1
€ Τακόμα 8/3
προς Σιγκαπούρη 19/2
προς Τζουμπάιλ 10/3
προς Φουσίκι 25/2
προς Χάργκ Άλκοντ 25/1
προς Βενεζουέλα 16/2
€ Σιγκαπούρη 16/3
€ Δαμίστα 17/3
€ Αλεξάνδρεια 28/2

προς Τερνέστη 16/2
€ Βάρι 16/3
€ Κολούμπα Ρίβερ 15/3
προς Καμσάρ 10/2
€ Ρεσίφ 22/2
α. Πειραιά 12/3
α. Μαπούτα 5/3
α. Χέι Πόιντ 7/3
προς Σρί Λάνκα 9/3
€ Ντουμπάι 15/2
€ Πειραιά 2/3
προς Κερτέ 11/3
υπό ναυπήγηση
προς Χάλιφα 11/3
€ Νιούκασλ 19/3
προς Αλγέρι 12/3
προς Χόγκ Κόγκ 4/3
α. Λούπ Τέρμιναλ 4/3
προς Νικορέα 20/2
προς Μπ. Αμπάς 30/1
προς Κόλπο ΗΠΑ 22/2
προς Καναδά 13/3
προς ΗΠΑ 6/3
α. Ν. Ορλέαντ 8/3
€ Κόκορα 15/3

πρ. «Star Dragon»
προς Βέντσπιλς 17/3
πρ. «Acce»
προς Φάμουθ 13/3
προς Ταϊβάν 11/3
€ Γιοκοχάμα 12/4
προς ΗΠΑ 11/3
μεταφορές Ρεθόμνου
α. Βανκούβερ 13/3
προς Κόμπε 20/2
προς Ινδονησία 12/3
προς Ζενζάγκ 25/2
προς Ταϊβάν 17/2
προς Κίρε 26/2
προς Μπελέμ 7/3

προς Λάγος 7/3
προς Σιγκαπούρη 21/2
προς Μπαγκόγκ 2/3
προς Μπέιρα 14/3
α. Νταμμάμ 13/3
στο Μομπίλ 22/3
α. Ν. Ορλέαντ 27/2
€ Πόρτ Σουδάν 24/2
πρ. «Ocean Challenger»
πρ. «Ocean wizard»
€ Ίμνιγκχαμ 10/3
α. Ταραγκόνα 27/2
€ Σ. Άννα Μπαϊν 15/3

€ Φουτζέιρα 5/3
α. Σάο Σεμπασιάνο 2/3
προς Ιαπωνία 5/3
προς Αλγερία 27/2
προς Ρότερνταμ 27/2
προς Σέβεν Άλκοντ 17/3
πρ. Γιοκοχάμα 15/3
αργεί Πειραιά
α. Ταραγκόνα 14/3
προς Μπ. Αμπάς 6/3

ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΤΙ (δ.)	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

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

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΤ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	15	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66	84	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747

€ Μπρέμερχαβεν 5/3	
€ Αμπιτζάν 23/2	
πρ. «Ανικ»	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Ορλεάνη 26/2	
προς Ρίτσαρντ Μπαί 8/3	
προς Μπ. Αμπάς 17/3	
προς Κρήτη 11/2	
προς Σιγκαπούρη 6/3	
α. Αγ. Θεοδώρου 8/3	
α. Ρότερνταμ 20/3	
α. Πειραιά 26/2	
προς Καλαμάτα 8/3	
υπέσχετο Λιβερνάνη	
α. Μίπο 12/1	
€ Τσιμπότε 30/1	
α. Βενετία 17/3	
προς Ονσάν 13/3	
€ Παρανάγουα 11/3	
προς Τρίπολη 13/3	
πρ. «Caledonia»	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Πειραιά 7/3	
προς Χιλή 8/3	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
προς Καρμπονέρας 4/3	
επιπλήθη Έλληνες	
επισκ. Μαγκάλια 21/2	
προς Αμβούργο 1/3	
προς Πειραιά 7/3	
δ. Γιβραλτάρ 5/10	
διάλυση Τουρκία	

€ Δεμεράρα 12/3	
α. Βανκούβερ 4/3	
προς Πόρτο Ορντάς 5/3	
στην Τέμα (αποθήκη)	
€ Ν. Ορλεάνη 11/3	
€ Ν. Ορλεάνη 11/3	
προς Μαρόκο 6/3	
€ Χιούστον 27/2	
προς Λάζαρο Γκάρντενας 26/2	
προς Μεξικό 10/3	
€ Ν. Ορλεάνη 9/3	
€ Ν. Ορλεάνη 8/3	
προς Πόρτο Κουετζάλ 11/3	
α. Χιούστον 9/3	
δ. Παναμά 26/2	
προς Πόρτο Μιράντα 15/3	
αργεί Πειραιά	
προς Δακάρ 28/2	
προς Πόρτο Μπολιβάρ 10/3	
προς Γιοκοχάμα 17/3	
προς Ν. Ορλεάνη 12/3	
προς Σιγκαπούρη 27/2	
προς Γκιαντί 12/3	
προς Ν. Κορέα 28/2	
προς Ρότερνταμ 12/3	
προς Κίνα 28/12	
€ Κολούμπια Ρίβερ 11/3	
προς Ρότερνταμ 9/3	
προς Ταυλάνδη 17/3	
α. Αμβούργο 6/3	
€ Φουτζέιρα 8/3	
προς Σιδνέϊ 11/3	
α. Χόγκ Κόγκ 3/3	
προς Σκίνα 21/3	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/3	
€ Βρέστη 18/3	
προς Γιβραλτάρ 14/3	
προς Γιβραλτάρ 14/3	
προς Μπατόννα 25/2	

€ Χάργκ 6/11	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Κολούμπια Ρίβερ 5/3	
προς Ισπανία 10/3	
προς Χίο 10/3	
α. Κόρτον 20/3	
προς Χοντίντα 7/2	
προς Περσικό 10/3	
€ Χάμπτον 17/3	
προς Μομπά 27/2	
€ Σάο Σερμπίτιο 10/3	
προς Σεπετίμα 28/2	
στη Τζέντα 15/3	
προς Ρότερνταμ 12/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μουροράν 10/3	
προς Ισπανία 8/3	
προς Ταρραγόνα 28/2	
προς Καναδά 16/3	

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΒΕΤΙΑ	76	10805
ΕΛΒΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΜΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΟΣΤΑΡ (δ.)	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΙΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693
ΙΩΑΝΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΑΜΑ	81	19483
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΙΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ	76	128161
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067

προς Ιταλία 16/3	
πρ. «Κέα Εξηλόμερα»	
προς Πόρτ Σάις 17/3	
προς Αλεξανδρέττα 12/3	
προς Πειραιά 17/2	
στη Θεσσαλονίκη 24/2	
προς Θεσσαλονίκη 2/3	
προς Σαν Χουάν 8/3	
αργεί Πειραιά	
προς Κόλπο ΗΠΑ 28/2	
προς Αγγλία 14/2	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Πόρτ 24/2	
προς Νιούκαστλ 10/3	
προς Πακιστάν 15/3	
προς Τσιβάν 28/2	
προς Βέλγιο 11/3	
προς Γιβραλτάρ 27/2	
€ Μόχι 16/3	
προς Νάπολη 18/3	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
προς Φόινες 13/3	
€ Λόγκ 2/3	
προς Τσιβάν 20/2	
€ Χόγκ Κόγκ 7/3	
προς Μπελέμ 28/2	
προς Ν. Κορέα 27/2	
στο Κάδιξ 25/2	
προς Αρούμα 17/2	
προς Ν. Ζηλανδία 11/3	
προς Ποχάγκ 17/2	
προς Δ. Αφρική 14/1	
προς Ιταλία 15/3	

€ Ν. Ορλεάνη 23/2	
προς Σιγκαπούρη 21/2	
προς Χάιφα 19/3	
προς Κίλαγκ 2/3	
προς Γένοβα 18/3	
προς Χάιφα 13/3	
προς Γένοβα 16/3	
προς Χάιφα 16/3	
€ Λέγκχορν 15/3	
προς Πόρτ Νουάρ 11/2	
προς Αγ. Ευστάθιο 25/2	
προς Ρίτσαρντ 10/3	
€ Πόρτ Κέλαγκ 15/3	
προς Δεμεράρα 5/3	
€ Ν. Ορλεάνη 16/3	
προς Ίμνιγκχαμ 7/3	
€ Λίβερπουλ 15/3	
προς Πόρτ Τάμπακ 12/2	
προς Νορκοβίγκ 18/3	
προς Πειραιά 14/3	
προς Κασσιούγκ 18/2	
προς Νιούκαστλ 10/3	
μεταφορές Περσικού	
€ Τέμα 10/3	
€ Τερνέστη 11/3	
€ Μπωμόν 27/2	
μεσογειακές μεταφορές	
επισκευές Πειραιά	
€ Τακοράντι 9/3	
προς Μαλακία 6/3	
προς Κριστομπίλ 10/3	
προς Τσιβάν 6/3	
€ Τέμα 6/3	
προς Ντάρμπαν 22/12	
€ Παρανάγουα 6/3	
αργεί Πειραιά	
προς ΗΠΑ 14/3	

προς Φεντσέγκ 29/1
 € Μπέντι 28/2
 προς Καλέρα 4/3
 προς Αμβέρσα 12/3
 α. Ν. Ορλεάνη 10/3
 € Πειραιά 19/2
 α. Πειραιά 18/3
 α. Ν. Ορλεάνη 9/3
 προς Κριστομάτσι 13/3
 € Γιβραλτάρ 22/2
 α. Βαυκούβερ 17/3
 € Μπραχρίν 14/3
 αγορά από Γερμανούς
 α. Ντουμπάι 18/2
 προς Ρας Τανούρα 27/2
 προς ΗΠΑ 19/2
 € Πειραιά 23/2
 προς Ματάνες 6/3
 προς Λούι Τέρμιναλ 24/12
 α. Λούι Τέρμιναλ 8/3
 € Μπάις Μπλάνκα 10/3
 προς Η.Α.Ε. 4/3
 προς Γιβραλτάρ 5/3
 προς Γιοχάννα 16/3
 προς Ν. Ορλεάνη 27/2
 α. Ιλιτσέβκ 9/3
 € Χάτινοχ 7/3
 προς Ν. Υόρκη 21/3
 α. Φός 15/3
 α. Οζάκα 27/2
 προς Πειραιά 6/3
 προς Βιτόρια 14/3
 προς Ζανζιμπάρ 17/3

ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.).....	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ.....	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.).....	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.....	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	68	2376
ΚΕΑ.....	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.).....	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.).....	74	60352
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.).....	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.....	91	12453
ΚΛΕΩΝ.....	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	81	34188
ΚΟΜΕΤ.....	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ.....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19982
ΚΟΝΤΟΡ (δ.).....	80	26974
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.).....	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.).....	74	18744
ΚΡΕΩΝ.....	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.).....	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.).....	72	17506
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.).....	73	18843
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.).....	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355
ΚΩΣ (δ.).....	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710

ε. Κωνσταντ'α 13/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Τέξας Σίτυ 2/12
προς Γιβραλτάρ 13/3
προς Λός Άντζελες 3/3
ε. Μπέντι 18/2
προς Πειραιά 28/2
στο Ρίο Γκράντε 1953
ρος Λός Πάμας 16/1

αργεί Πειραιά
ε. Καστέλλαν 24/2
α. Μπαχραϊν 1/2
προς Μπ. Αμπάς 1/3
ε. Τζέντα 14/2
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 11/3
α. Ντότζες 8/3
προς Γιοκχάμα 14/3
στην Τακόμα 19/3
προς Ιαπωνία 6/3
προς Σιγκαπούρη 21/2
α. Ν. Ορλέαν 16/3
προς Χάμπτον 13/3
προς ΗΠΑ 13/2
προς Μαλαισία 10/3
υπέστειλε Λιβερτιανή
ε. Ρας Τανούρα 14/3
προς Αλγερία 13/3
προς Πολωνία 4/3
προς Χάρκ 15/3
προς Κολόμπο 7/3
ε. Αρατού 10/3
προς Σιγκαπούρη 11/2
ε. Μάντρε ντε Ντέους 12/3
προς Χάρκ 11/3
δ. Γιβραλτάρ 17/2
προς Τουάπας 15/3
πρ. «Conastaya»
προς Πειραιά 17/3
προς Αγ. Θεόδωροι 13/3
ε. Λάγος 7/3
προς Πειραιά 13/3
προς Θεσσαλονίκη 6/3
ε. Πόρτο λα Κρούζ 26/2
προς Βάρνα 17/3
ε. Πειραιά 2/2
προς Χάρκ 14/3
ε. Πειραιά 18/3
α. Ταραγκόνα 13/3
α. Ταραγκόνα 16/3
προς Γκλάντστον 1/3
προς Κασσιόγυ 26/1
επισκ. Ντουμπάϊ 30/1
α. Λισσαβόνα 10/3
προς Σιράχα 6/3
α. Ντάρμαν 16/3

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890
ΜΑΡΙΓΟ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.7.....	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ.....	80	1599
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ.....	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ.....	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΟ.....	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916
ΜΕΙΤΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΗΤΕΣ.....	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.....	77	13620
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).....	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'.....	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Τ'ΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580
ΜΙΝΟΣ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239
ΜΟΝΤΕΓΚΟΡ (δ.).....	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282
ΜΠΙΛΛΗΣ.....	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.....	71	4077
ΜΠΟΕΜ.....	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233
ΝΑΝΗ.....	78	14651
ΝΑΟΣ.....	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622
ΝΕΔΗ.....	81	19425
ΝΕΝΑ.....	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ.....	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'.....	67	1598

ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.).....	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΙΑ (δ.).....	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.).....	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.).....	78	40894

προς Ιαπωνία 15/3
επισκ. Πειραιά 16/2
προς Πόρτ Κέλακ 18/3
προς Ρότερνταμ 16/3
ε. Πειραιά 24/2
προς Τουρκία 4/3
προς Τανζανία 19/2
προς Σιγκαπούρη 14/3
προς Ρότερνταμ 9/3
αργεί Πειραιά
προς Αρακάζου 14/2
προς Σαγκάη 24/1
προς Λέγκχορν 16/3
α. Γιούροπορτ 10/3
προς Πειραιά 17/3
ε. Τουλών 12/3
α. Σεμαράκ 22/2
προς Άμστερνταμ 1/3
προς Οδησό 20/3
ε. Μπάρ 7/3
προς Ταϊτσούγκ 19/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/2
α. Φρημάντλ 17/3
προς Αίγυπτο 5/3
προς Ρότερνταμ 8/3
προς Αλεξάνδρεια 4/3
στη Βομβάη 9/2
πρ. «Gortys»
προς Χαλκίδα 14/3
προς Γιοκχάμα 11/3
προς Μασσαλία 10/3
προς Καστακόαλκος 6/2
προς Ινδονησία 26/2
επισκ. Πειραιά 17/1

ε. Καράσι 1/2
ε. Μπάσσε Τέρρε 26/2
ε. Ν. Ορλέαν 16/3
αργεί Ν. Ορλέαν
προς Σιγκαπούρη 18/3
προς Αγκουαντούλτσες 11/3
προς Ν. Ορλέαν 7/3
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
προς Ν. Ορλέαν 13/3
προς Τζακσονβίλ 9/3
προς Πούντα Καμάσο 2/3
προς Σάν Λορέντζο 1/3
προς Καλλός 6/3
προς ΗΠΑ 12/3
ε. Δεμερρά 12/3
προς Πενσάκολα 11/3
α. Ν. Ορλέαν 8/3
προς ΗΠΑ 4/3
προς Χιούστον 3/3
προς Αγκουαντούλτσες 13/3
προς Αγκουαντούλτσες 7/3
α. Ντάρμαν 2/3
α. Ν. Ορλέαν 9/3
ε. Σαν Λορέντζο 11/3
προς Δ. Αφρική 2/3
επισκ. Πειραιά 1/2
προς Ρότερνταμ 4/3
προς Αλεξάνδρεια 6/3
πρ. «Πολυξένη Κ.»
ε. Παρανάγου 10/3
προς Πειραιά 12/3
προς Γκουαγιακούιλ 18/3
προς Αφρική 6/3
επισκ. Σετσουμπάλ 25/2
προς Γκόλατς 14/3
διαγράφεται
επιβλήθη Κινέζους
προς Τέμα 18/3
ε. Βιτόρια 26/1
προς Σάντος 8/3

ε. Κασίμα 5/3
προς Βαλπαράϊζο 8/3
προς Τομπρούκ 9/3
ε. Πόρτο Κορτές 10/3
προς Ταϊβάν 6/2
α. Βόλο 9/3
προς Μπ. Χομίνι 17/3
προς Σαλντάνα 28/2
α. Λός Μίνας 13/3
προς Νοβοροσίσκ 5/3
α. Δομπίτα 10/3
προς Σιγκαπούρη 13/3
ε. Βαρκελώνη 11/3

προς Ταϊβάν 13/2
α. Γιβραλτάρ 10/3
ε. Πειραιά 13/3
προς Ταρούς 11/3
προς Σικελία 10/3
προς Τουάπας 11/3
ε. Πειραιά 11/3
προς Βενεζουέλα 8/3
προς Θεσσαλονίκη 5/3
αργεί Πειραιά
α. Τέντα 3/3
προς Μιλάδο 19/3
προς Ταρούς 6/3
προς Νοβοροσίσκ 15/3

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).....	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΤ'ΝΤ.....	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	72	11076
ΛΕ'ΓΕΡ ΣΤΡΗΜ.....	77	27867
ΛΕΝΙ (δ.).....	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830
ΛΕΩΝ.....	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ.....	84	20494
ΛΗΤΩ.....	77	11264
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191
ΛΙΚΑ.....	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.....	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ.....	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	13	63287
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ.....	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).....	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ.....	80	11584
ΜΑΝΑ.....	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	74	15938

α. Ζαμπούγκα 6/3
προς Χόγκ Κόνκ 18/3
προς Ιλιτσέβακ 8/3
ε. Σουόνση 18/3
ε. Σάντος 17/3
προς Γκουαϊάμας 22/2
α. Νταβάο 14/3
προς Λαχάντ Ντατού 6/3
επιβλήθη Έλληνες
προς Βραζιλία 23/2
προς Πειραιά 15/3
προς Βραζιλία 14/2
προς Χόγκ Κόνκ 17/3
ε. Πόρτ Χέντλαντ 28/2
α. Βομβάη 17/3
ε. Σιγκαπούρη 18/3
ε. Αμβούργο 20/3
ε. Σαν Φραντσκο 22/2
α. Κομ 13/3
ε. Σαν Λορέντζο 7/3
προς Ρότερνταμ 27/2
προς Σουέζ 8/3
προς Μπαγκδόχ 14/1
ε. Μανζανίλο 25/2

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΕΛΑΓΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΑΡΛ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΛ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΛ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΛ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4046
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607

ε. Ν. Ορλεάνη 10/3		
προς Νιγηρία 4/1		
ε. Φιλαδέλφεια 8/3		
α. Χιούστον 25/2		
ε. Πόρτλαντ 19/3		
προς Τουρκία 19/2		
προς Βραζιλία 4/3		
προς Οναχάμα 26/2		
προς Ταϊβάν 15/3		
προς Καμάρ 15/3		
ε. Μπουλών 16/3		
α. Ν. Ορλεάνη 11/3		
α. Τακοράντι 17/2		
προς Ντουάλα 15/3		
προς Λα Πλάτα 8/3		

προς Τουμπάρδο 10/2		
ε. Άμστερνταμ 18/3		

προς Άπω Ανατολή 11/3		
προς Ν. Ορλεάνη 16/3		
προς Ιαπωνία 2/3		
προς Ρόττερνταμ 6/3		
προς Νοσίρο 24/2		
α. Φουτζέιρα 23/2		
προς Χάργκ Άιλαντ 12/3		
ε. Ν. Ορλεάνη 27/2		
προς Ιταλία 22/10		
ναυπηγήθηκε Οπάμα		
προς Παναμά 13/3		
προς Κεητάουν 16/3		
προς Ίμινγκχαμ 9/3		
προς Χάργκ 4/2		
προς Τσίμα 7/3		
προς Λα Σαλίνα 24/2		
προς Τέξας 15/3		
ε. Μπυμπάο 13/3		
προς Κουβέιτ 27/2		
ε. Ν. Υόρκη 14/3		
προς Σιγκαπούρη 13/2		
προς Πούντα Καρντόν 10/3		
προς Γιβραλτάρ 13/3		
προς Αμπιτζάν 11/3		
α. Ν. Ορλεάνη 22/1		
προς Παγκέντ 11/3		
προς Μομπάσα 21/3		
προς Μομπάσα 5/3		
προς Κούβα 17/2		
α. Ντάρ ες Σαλάμα 7/3		
προς Σαγκάι 4/1		
α. Άσντοντ 9/3		
προς Ραμπίχ 13/3		
ε. Γκντάνσκ 5/3		
στο Τούρκου 5/2		
ε. Καζαμπλάνκα 3/3		
προς Νικορέα 5/2		
προς Σουινούσιες 19/3		
α. Μπυμπόντ 3/3		
μετ. «Indomitabile» (κ.)		
προς Ρόττερνταμ 13/3		
προς Πόρτ Τάμπος 27/2		
προς Μπαγκόκ 27/2		
προς Σετουμπάλ 15/3		
προς Βενεζουέλα 17/2		
υπό ναυπήγηση		
προς Οδessa 6/3		
προς Ταχμπάνα 3/3		
α. Τεργέστη 19/3		
α. Τζουσίμα 10/3		
ε. Φουτζέιρα 16/3		
ε. Φεντερίτα 16/3		
προς Πόρτο Κορτές 14/3		
προς Χόγκ Κόγκ 11/3		
ύψωσε σημαία Μπαχάμας		
ε. Γιοκοχάμα 11/3		
επισκ. Πειραιά 16/12/92		
ε. Ντάρμπαν 9/3		
προς Χάργκ 7/2		
προς Χάλλ 11/3		
ε. Αγ. Θεοδώρους 22/2		

πρ. «Jimbolia»		
πρ. «Blejo»		
πρ. «Carei»		
πρ. «Birca»		
μετ. Σή Γουαίβη (ε.)		
προς Τριπολι 8/3		
πρ. «Mekhanik Kharchenko»		
α. Πειραιά 15/3		
προς Λαττία 14/3		
προς Πειραιά 16/3		
ε. Δαμιέττα 17/3		
ύψωσε κυπριακή		
προς Αλεξάνδρεια 18/3		
προς Λειξόες 17/3		
μετ. «Δανέλα Β.» (Ον.)		
προς Ιαπωνία 2/3		
προς Α. Ανατολή 25/2		
προς Σαλντάν Μ. 5/2		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
προς Πειραιά 15/3		
προς Γιοκοχάμα 3/3		
προς Ινδονησία 5/2		
προς Ουλάνα 14/3		
ε. Αμπιτζάν 15/3		

ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΣΙ	70	17116
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΑΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

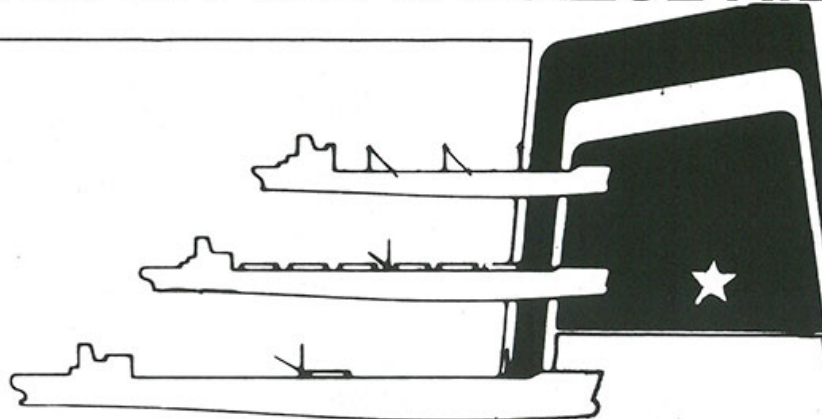
ΣΑΒΟΪ (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.7)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΪΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΙΑ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39265
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	12	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΕΛΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762

προς Ρόττερνταμ 13/3
στο Λομπίτο
προς Ντερίνς 5/3
προς ΗΠΑ 18/3
προς Μπρεμερχάβεν 20/3
προς Γουίλμινγκτον 16/3
προς Ραβέννα 10/3
προς Σατούι 20/2
προς Αλγερία 4/2
α. Ν. Ορλεάνη 8/3
προς Ιαπωνία 4/3
προς Βόλο 5/3
στο Σουέζ (αποθήκη)
προς Γιοκοχάμα 6/3
προς Βαλέττα 26/2
προς Ρόττερνταμ 14/3
ε. Φουτζέιρα 7/1
ε. Μομπάσα 26/2
προς Σουραμπάντα 15/3
ε. Τάραντα 15/3
προς Χόγκ Κόγκ 3/3
ε. Πειραιά 27/2
α. Βάρνα 2/3
προς Πειραιά 17/3
ε. Πειραιά 15/3
ε. Πειραιά 11/1
μεταφορές Πάτρας
α. Μπρέικ 15/3
ε. Μπροντίνι 13/3
ε. Χάρμπτον 12/3
προς Ουλάνα 3/3
α. Φόξ 16/3
α. Ρόττερνταμ 20/3
επισκ. Παλέρμο 11/3
προς Τζακάρτα 15/3
προς Αμπιτζάν 4/2

ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής	ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΤΖΩΝ	74	21992	προς Ν. Κορέα 28/2	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Φιλαδέλφεια 3/3
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Χάμπτον 15/3	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	προς Σαν Νικολας 14/3
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348	προς Μπετζάγια 5/2	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Καρίμπο 20/2
ΤΗΝΟΣ	73	77377	αργεί Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Βενεζουέλα 23/1
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Τζέντα 20/2
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 25/2	ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879	προς Κωνσταντζίνα 17/3
ΤΙΡΟΛ	74	12464	α. Μαπούτο 12/3	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	διάλυση Κίνα
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)	ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Ίμμιγκχαμ 10/3
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 7/3	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Πανζάγκ 22/2
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	α. Φόξ 16/3	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	ε. Πειραιά 12/3
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Ρότερνταμ 45/3	ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ	73	62233	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/3
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	α. Ταρραγκόνα 9/3	ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Β. Θάλασσα 27/2
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Πειραιά 12/3	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	πρ. «Kee Navigators»
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Ν. Κορέα 9/2	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Γόυνια 17/3
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Σάντος 20/2	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Χόγκ Κόγκ 4/3
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Γκνάνσας 15/3	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	ε. Σιγκαπούρη 16/3
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σάντος 11/3	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 7/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Ν. Ορλεάνη 11/3	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	προς ΗΠΑ 3/3
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	69	1491	πρ. «Sea Horse»	ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	ε. Δουκέρκη 16/3
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	74	13639	επισκ. Πειραιά 16/3	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	προς Καστέλλον 13/3
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	α. Καστελλομάρε 9/10	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	προς Γιβραλτάρ 9/3
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	α. Αλεξάνδρεια 2/3	ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	76	18933	προς Μανίλα 11/3
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Ν. Ορλεάνη 4/2	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς ΗΠΑ 7/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Χασσούμα 25/2	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568	προς Κίνα 22/2
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	προς Χονιάνα 11/3	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Φουτζέιρα 22/2
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ήστ Λόντον 12/3	ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	πρ. «Kobe Spirit»
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/2	ΦΡΑΓΚΙΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Μαντράς 12/3
ΥΔΡΑ	79	12775	επισκ. Ντουμπάι 27/2	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Ντουμπάι 11/3
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειον 5/3	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Ράς Ταπούρα 7/2
ΥΡΙΑ	77	14990	πρ. «Euris»	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	ε. Λόντον 5/3
ΦΑΙΑΞ	76	56192	ε. Τάραντα 13/3	ΦΡΗΝΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	προς Περσικό 27/2
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Νακάλα 25/2
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβορόσισκ 27/2
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	α. Φερναντίνα 14/3	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	ε. Χιούστον 6/3
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	αργεί Πειραιά	ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	προς Αφρική 14/2
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325	προς Μπρισμαίνην 12/3	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	72	15948	ε. Σάντο Ντομίνγκο 12/3
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Ν. Ορλεάνη 10/3	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	προς Ιταλία 7/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	προς Αρούμπα 8/3	ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Αλγερία 11/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Περσικό 6/3	ΧΙΟΣ	82	36202	επισκ. Σιγκαπούρη 12/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ρότερνταμ 11/3	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΡΥ	69	12373	προς Μανίλα 21/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Φιλαδέλφεια 15/3	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Δεμεράρα 10/3
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	προς Σιγκαπούρη 24/12	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/2	ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440	προς Κόλπο ΗΠΑ 9/3
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ I.	83	17217	προς Σιγκαπούρη 1/3	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	α. Χιούστον 9/2
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ II.	84	19049	ε. Γάνδη 10/3	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	προς Μαντράς 8/3
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ III.	84	19049	προς Κασσιούγκ 7/3	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Αβάνα 18/2
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ IV.	84	19049	προς Σαγκάη 23/2	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	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 G R
 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 (κ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.).....	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.).....	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑΞ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΝΑ (π.).....	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (κ.).....	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (κ.).....	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (κ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	14986
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.).....	75	43806
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (κ.).....	76	18093
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.).....	77	13808
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 (κ.).....	77	15592
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.).....	77	60886
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.).....	81	30754
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.).....	93	53829
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 ΟΛΥΜΠΙΚΙΣ (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
ΑΙΤΩΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙΤΩΣ (κ.).....	72	16235
ΑΙΤΩΡΗΣ ΝΤΑΙΤΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙΤΩΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤΩ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.).....	76	9388
ΑΙΤΩ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤΩ ΜΠΡΗΖ (κ.).....	77	9128
ΑΙΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).....	68	11023
ΑΙΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΕΛΑ (κ.).....	73	8681
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ.Αν.).....	74	37196
ΑΛ ΤΑΙ'Φ (κ.).....	71	24956
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.).....	72	18724
ΑΛΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.).....	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.).....	77	8976
ΑΛΓΚΑ (κ.).....	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.).....	75	8696
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙΤ'Ζ (κ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (κ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.).....	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.).....	86	19602
ΑΛΚΜΙΝΗ (κ.).....	70	16112
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ (κ.).....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ (κ.).....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.).....	72	43243
ΑΝΑΣ (Μηχ.).....	79	17996
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.).....	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ V (κ.).....	72	10410
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	78	21908

προς Βραζιλία 5/3		
προς Βραζιλία 19/3		
ε. Κοτονού 11/3		
προς Αμπιτζάν 1/4		
προς Υεμένη 15/4		
α. Ζήμπραγκε 14/4		
ε. Σαν Λορέντζο 18/4		
α. Μανζανίλο 27/3		
α. Βαλλέττα 12/4		
προς Μεσσηνίο 27/3		
α. Ν. Ορλεάνη 28/3		
προς Μπαγκόγκ 14/4		
προς Ρίο Ιανέιρο 14/4		
προς Οδισσά 17/1		
α. Ράττενταυ 9/4		
προς Κολάδο 16/4		
προς Χουάγκου 4/4		
προς Μασσαλία 21/4		
προς Ταρτούς 7/4		
επισκ. Πειραιά 29/12		
προς Πειραιά 9/4		
προς Νεμρούτ Μπαι 19/4		
επισκ. Αμβέρσα 22/4		
προς Κουβίνγκ 8/4		
προς Ακρόμα 19/4		
δ. Παναμά 13/4		
ε. Βάρνα 4/4		
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 28/3		
ε. Βαλτιμώρη 20/4		
μετ. «Α. Βαρόν» (κ.)		
προς Σίντι Κερίρ 2/4		
πρ. «Skangulf»		
πρ. «Consensus Dalby»		
α. Μοουινκλό 6/4		
ε. Σ. Ξεστάθιος 10/4		
προς Ινδία 22/4		
προς Μπαχαράιν 16/4		
προς Κουβίνγκ 13/4		
ε. Φόξ 14/4		
προς Λέικ Τσάρλς 6/4		
προς Κολάδο 16/4		
α. Νταλίν 14/4		
προς Ρας Σουχέιρ 6/4		
προς Βατούμ 9/10		
προς Αργεντινή 20/4		
προς Σαντάντερ 21/4		
ε. Μομπίλι 17/4		
προς Ραβέννα 13/4		
επισκ. Μοντοίρ 21/4		
προς Τούρινο 14/4		
ε. Σιγκαπούρη 6/4		
αργεί Λας Πάλμας		
α. Φουτζέιρα 10/4		
προς Μίνα Καμπούς 14/4		
προς Τσαμπαίνο 11/4		
προς Αλγέρι 2/1		
προς Βραζιλία 7/4		
α. Βενετία 22/4		
μεταφορές Ερυθράς		
αργεί Ραβέννα		
προς Ν. Κορία 24/3		
ε. Μορμουκλό 3/4		
προς Σάν Πέντρο 5/4		
ε. Σουάδο 10/4		
α. Αλγκέθρας 26/2		
προς Βιτόρια 3/4		
διαγράφεται		
στη Ραβέννα 1/12		
ε. Λέικ Τσάρλς 11/4		
προς Χιούστον 5/4		
ε. Σουέζ 1/12		
ε. Σάντος 11/4		
α. Πρίνς Ρούπερτ 25/3		
α. Ντάρμαν 17/4		
προς Πειραιά 12/3		
προς Ζανζίβγκ 22/2		
ε. Χόγκ Κόγκ 22/4		
αργεί Πειραιά		
προς Ντίεγκο Γκαρσία 5/4		
προς Βραζιλία 7/4		
ε. Βαλτιμώρη 19/4		
προς Σηάτλ 13/4		
προς Καναδά 9/4		
ε. Χιούστον 19/4		
α. Χιούστον 1954		
ε. Παράντοια 12/4		
προς Μοζαμβίκη 1/3		
προς Κασσιόγκ 6/4		
προς Τζέντα 11/4		
προς Ντουόρε 8/4		
ε. Ντάντη 18/4		
ε. Μόνκλα 20/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χιούστον 5/3		

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
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.).....	77	9524
ΑΝΤΕΝ (μ.).....	71	19510
ΑΝΤΖΕΛ II (π.).....	74	14324
ΑΝΤΖΕΛΙΑ (δ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΑΝ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ		
Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΙΩΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΑΟΥΚ (κ.).....	75	35354
ΑΠΙΛ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΤ'ΑΝΤ (μ.).....	80	3958
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	82	3901
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΤ'ΤΕΡ (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	12297
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.).....	73	15979
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.).....	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.).....	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).....	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ (κ.).....	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).....	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.).....	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ (κ.).....	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.).....	78	20700
ΑΡΙΑ (κ.).....	77	19283
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.).....	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ.).....	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.).....	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.).....	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.).....	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.).....	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.).....	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.).....	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.).....	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.).....	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.).....	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).....	79	23193
ΑΡΧΩΝ (κ.).....	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 ΔΙΑΥ (κ.).....	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ (μ.).....	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ		
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).....	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΕΚΑ'Υ (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
ΒΑ'Ν (δ.π.).....	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.).....	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.).....	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).....	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.).....	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	5881

α. Ν. Ορλεάνη 13/4		
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)		
προς Σιγκαπούρη 15/3		
προς Ρας Τανούρα 22/4		
προς Γιούζου 8/4		
ε. Πειραιά 17/4		
ε. Αμστερνταμ 20/4		
προς Νάσσο 19/4		
προς Φουσίκι 27/3		
ε. Σιγκαπούρη 31/3		
προς Καλλάδο 18/3		
προς Βομβάη 16/4		
προς Μανζανίλο 6/4		
ε. Πόρτοφραγκο 17/4		
πρ. «Nerptune Tourmaline»		
προς Πειραιά 17/3		
ε. Κοτονού 11/3		
προς Μπ. Αίρες 9/4		
προς Σαγκάη 26/3		
προς Σουίνουσκίε 14/4		
προς Στέφενβιλ 15/4		
ε. Δουνκέρκη 16/4		
προς Βανκούβερ 21/4		
α. Αμπου Ντάμνι 7/4		
προς Σαβόνα 20/4		
προς Βενγκάλη 27/3		
προς Βόρρι 15/4		
προς Νικολάιερ 16/4		
μετ. «SM Line» (μ.)		
προς Βραζιλία 7/1		
προς Γιβραλτάρ 15/4		
προς Αμβέρσα 12/3		
προς Ντουμπί 28/2		
ε. Πόρτο Κουεττά 31/3		
προς Μπαγκόγκ 28/2		
προς Μομπάδα 20/4		
προς Ταϊβάν 13/4		
προς Κολόμπα 21/4		
α. Τζουαίμα Τέρμ. 28/3		
ε. Μπρίστολ 19/4		
προς Πόρτ Αντζέλες 12/4		
ε. Σάντος 12/4		
προς Κούβα 16/4		
προς Ντάρ Σαλάμ 18/3		
α. Κεφτόουν 6/4		
πρ. «Donghai Leaders»		
ε. Ναγκόγια 19/4		
πρ. Ρόδο 14/4		
προς Βραζιλία 31/3		
προς Αβάν 13/3		
δ. Πόρτ Σάι 11/4		
επισκ. Πειραιά 8/3		
προς Μασάν 15/4		
αργεί Μπρέμερσεν		
προς Πειραιά 22/4		
ε. Μπ. Αίρες 13/4		
ε. Μπαρόου 22/4		
ε. Μπαχράιν 24/4		
ε. Μόνκλα 27/3		
προς Αμβέρσα 19/4		
ε. Κουτούμντα 8/4		
προς Βομβάη 20/4		
ε. Φουτζέιρα 24/3		
προς Γιουσού 10/4		
προς Ευρώπη 5/4		
προς Σιγκαπούρη 18/4		
ε. Πειραιά 31/3		
μετ. «Colmenas» (ΑΒ)		
α. Ακαμα 14/3		
α. Ν. Ορλεάνη 6/4		

BAMANT ΓΟΥΑΙΝΗ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΑΝΗ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΑΝΗ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (κ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΛΚΑ'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 (Μπ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΛΙΑΤΣΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ.)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ.)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ 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
ΓΙΑΝΝΙΜΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΝΙΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΝΙΜΠΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.μ.)	80	49866
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.μ.)	70	3909
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.μ.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΥΟΝ (δ.μ.)	72	9327
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.μ.)	68	12870
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.μ.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.μ.)	76	9445
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.μ.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.μ.)	79	49866
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.μ.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΣΑΠΛΑ'ΓΕΡ (δ.μ.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.μ.)	86	8997
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.μ.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2635
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΤΑ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΙΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	75	16169
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ 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
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑ'Υ ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500

προς Θάντερ Μπαίη 16/4	
μετ. «Μασκώτ» (κ.)	
προς Ροβέννα 21/4	
μετ. «Vasiliki» (ΑΒ)	
μεσογειοακός μεταφορές	
ε. Σουέζ 23/4	
ε. Χιούστον 18/4	
προς Τουρκία 29/3	
προς Μπόννου 15/3	
προς Μπαγκόγκ 14/4	
δ. Πόρτ Σάις 14/4	
προς Μπελαγουάν 13/4	
ε. Λέγκχορν 7/4	
προς Σαγκάη 10/3	
προς Βανκούβερ 7/4	
προς Ινδία 10/4	
προς Μιζούράτα 9/4	
στη Τσιτακόγκ 6/4	
προς Αμπτζάν 18/3	
προς Κίνα 25/3	
προς Οδησσό 18/4	
προς Σόγκλα 23/2	
πρ. «Rio Grande»	
ε. Ρότερνταμ 1/4	
προς Οδησσό 28/3	
προς Βενετία 20/4	
προς Νοβοροσίσκ 25/3	
α. Μουτσούρε 20/3	
προς Δ. Αφρική 3/4	
α. Σαλέρνο 7/4	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Antares» (π.)	
στον Περσικό	
επισκ. Πειραιά 3/4	
προς Μήλο 13/4	
προς Κίνα 15/4	
προς Σομαλία 7/4	
δ. Κων/πολη 24/1	
προς Ιράν 24/3	
προς Φόξ 9/4	
στην Κωνσταντινή 12/4	
ε. Κάντλα 6/4	
ε. Μπαγκόγκ 29/3	
ε. Κοσσιούγκ 6/4	
ε. Αμπέρσα 22/4	
προς Ρουέν 14/4	
προς Νοβοροσίσκ 9/4	
προς Λατβία 26/3	
δ. Ντόβερ 7/4	
ε. Μπουεναβεντούρα 14/4	
προς Κοσσιούγκ 19/4	
προς Κίνα 29/3	
προς Τζ. Νεχρόφ 9/4	
α. Μάρσαλοκ 16/4	
ε. Πειραιά 26/3	
προς Κοσσιούγκ 8/4	
προς Λα Γκουλέτ 15/4	
α. Τζιμπουτί 31/3	
προς Τρινιντάδ 15/3	
προς Ρας Λανούφ 17/4	
προς Άμπες 23/4	
προς Γιάμπο 18/4	
προς Βηρυτό 21/4	
προς Χιούστον 13/3	
προς Ρας Τανούρα 15/4	
προς Ρας Τανούρα 9/4	
προς Κεμουάν 17/3	
ε. Λιμύ 3/4	
προς Ρεϊνόν 16/4	
προς Σιγκαπούρη 12/3	
α. Λιμύ 14/4	
ε. Φουτζέιρα 21/4	
προς Ταϊβάν 4/4	
προς Κάλουμνιμαρ 17/4	
προς Αλεξάνδρεια 20/4	
προς Τσιμπιτόβτσια 21/4	
προς Σουέζ 22/3	
ε. Σαν Λορένζο 1/4	
πρ. Παρανάγουα 17/4	
προς Βάλβις Μπαίη 10/4	
προς Ρότερνταμ 13/4	
ε. Μαντράς 31/3	
α. Λός Άντζελες 18/4	
α. Ν. Ορλεάν 16/4	
προς Φαντσέγκ 5/3	
προς Μαλίνα 31/3	
ε. Ν. Ορλεάν 13/4	
α. Λόγος 26/3	
α. Ν. Ορλεάν 17/4	
ε. Ν. Ορλεάν 18/4	
α. Σ. Τζών 6/4	
προς Σαγκάη 13/4	
α. Μπωμόντ 31/3	
α. Ρινγκά 7/3	
α. Μπωμόντ 14/4	
α. Ν. Ορλεάν 13/4	
επισκ. Ριο Ιανέιρο 17/4	
προς Ίμινγκχαμ 18/4	
α. Βανκούβερ 1/4	
προς Μαϊάμι 8/4	
προς Καλλάδο 17/4	
ε. Φιλαδέλφεια 14/4	
ε. Βαλπαράϊσο 18/4	
ε. Φουτζέιρα 28/2	
ε. Λουάντα 11/3	
α. Ντάρμπαϊν 10/4	
α. Σαν Λορένζο 2/4	
προς Μαντράς 18/4	
ρος Κάντλα 6/4	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879
ΕΚΟΥΣ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.μ.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412
ΕΛΙΚΩΝ (Μπ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπ.)	83	7983
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ	79	18392
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μπ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπ.)	76	6981
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΑ Σ. ΙΙ (κ.)	81	27771
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΣΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.Μπ.)	68	35487
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΣ ΣΚΑ'Υ	72	15871
ΕΞΟΝ (μ.)	74	10074
ΕΞΠΟΡΕΡ (μ.)	75	16247
ΕΠΟΣ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑ (κ.)	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΡΩΤΑΣ (ΑΒ)	72	11066
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπ.)	73	31814
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΛΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (π.)	69	48154
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390

ε. Πενάγκ 25/3
ε. Σχέζον 17/4

ε. Κίγκστον 25/3
προς Μπ. Αμπός 3/4
αργεί Πειραιά

προς Φρεντερίτσα 20/4
προς Ρότερνταμ 21/4
α. Ν. Ορλεάνη 10/4
α. Κεππτάουν 10/4
προς Οκρίνα 9/12
α. Κολόμπο 30/7/92
προς Κοπερ 9/3
προς Νταλιάν 7/4
προς Χουάγκου 31/3
ε. Νταλιάν 3/4
ε. Βαρκελώνη 18/4
α. Άντεν 6/4
ε. Μπάχια Μπλάνκα 8/4
προς Πισμίνιο 20/4
α. Νταλιάν 15/4
προς Σιγκαπούρη 3/4

ε. Τέμα 31/3
ε. Θεσσαλονίκη 29/3
μεταφορές Περαϊκού
ε. Λομπίτο 14/12
προς Αμπτζάν 26/2
προς Αργεντινή 15/4
προς Κούβα 26/3
προς Λονδίνο 13/4
προς Κίνα 12/4
ε. Τέμα 8/4
πρ. «Pachon»
α. Μπωμόντ 27/3
στη Λας Πάλας
ε. Ταρραγόνα 18/4
ε. Βρέστη 22/4
διάλυση Κίνα
α. Μπωμόντ 29/3
α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/3
α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/3
προς Ουλαάν 5/4
προς Κερτέξ 4/4
επισκ. Λισαβώνας 29/3

α. Φουτζέιρα 24/1

προς Φουτζέιρα 6/4
προς Φουτζέιρα 19/4
προς Νίγκμπο 8/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
προς Πεκανγμπόρο 25/3
πρ. «Jablanc»
προς Βραζιλία 6/4
προς Μπουεναβεντούρα 10/4
ε. Υμουίντεν 21/4
προς Κούβα 1/3
ε. Σαβάνια 14/4
στη Μασσαλία 23/2
προς Λισαβώνα 7/4
προς Αλγέρι 11/4
προς Καρταγένη 12/4
πρ. «Peter Meersk»
υπεστείλε λιβεριανή
α. Γιβραλτάρ 17/4
ε. Λάος 6/4
ε. Χόγκ Κόγκ 4/4
ε. Ιλιστάβα 17/4
προς Σαλόβερο 12/4
α. Τζένη 19/3
προς Φουτζέιρα 9/4
προς Σαγκάι 8/3
προς Ρότερνταμ 10/4
ε. Μόγκλα 20/3
διάλυση Κίνα
διάλυση Μπαγκλαντές
προς Ιράν 26/3
προς Κοκινγκντό 3/4
α. Ματάγκας 24/1
αργεί Ντάρμαν
πρ. «Anne Gro»
προς Ιταλία 15/4
προς Αλγερία 19/3
προς Βελγικό 10/4
στο Σάγιο 22/1
προς Πόρτ Κέλαγκ 19/4
α. Ν. Ορλεάνη 18/4
προς Βενεζουέλα 4/4
προς Κόδιξ 17/54
προς Νιγηρία 30/3
Πόρτο Καμπέλλο 13/4
Κωνσταντή 8/4
προς Κασίμα 19/4
α. Βανκούβερ 2/4
προς Αλγερία 2/4
προς Ίμνιγκχαμ 10/4
προς Αρίκα 4/4
α. Σαν Αντόνιο 8/4
προς Μασάν 17/4
Κασσιόυγκ 19/2
Λεμεσό 23/4
προς Τζιμπουτί 21/4

Ροζάριο 15/4
πρ. Τζέιμλε ΆΛι 8/3
πρ. Πειραιά 30/1
προς Σιγκαπούρη 18/4
στη Σαφάγκα (αποθήκη)

πρ. Κουβέιτ 8/4

ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (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
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΔΩΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΑΕΝΑ (π.)	77	15422
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΑΧΟΣ	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 ΜΠΑΙΗ (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 ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

CMV 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
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ.)	74	27069
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
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
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 ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
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
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942

α. Σουέζ 3/3	
ε. Μπουσάν 10/4	
α. Ντάρμαν 16/4	
ε. Ζανζιάρ 10/4	
στη Μάλτα 14/1	
α. Ταρραγόνα 30/3	
προς Κίνα 30/3	
α. Ν. Ορλεάνη 17/4	
προς Μπουργκάς 19/4	
προς Π. Νουάρ 27/3	
α. Μπαγκόνκ 17/4	
ε. Βεγκόζη 24/2	
α. Σιγκαπούρη 26/3	
μετ. «Mariner I.» (π.)	
προς Νάπολη 26/2	
προς Ρότερνταμ 17/4	
ε. Παράναγος 9/4	
προς Αλεξάνδρεια 20/4	
προς Ιζόλα 29/3	
προς Μαυριτανία 3/4	
πρ. «Spirit»	
προς Γερμανία 15/4	
στον Πειραιά 16/3	
α. Τζέμπελ Άλι 18/4	
α. Τζέμπελ Άλι 21/4	
προς Θρή Πίβερς 12/4	
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/4	
προς ΗΠΑ 21/4	
ε. Φουκουγιάμα 11/4	
α. Σιγκαπούρη 17/4	
α. Βανκούβερ 29/3	
προς Γένοβα 20/4	
προς Βραζιλία 10/4	
επισκ. Πειραιά 3/4	
προς Ρωσία 19/3	
προς Σουέζ 28/3	
ε. Ιλιτσέβσκ 12/4	
προς Γαλλία 11/4	
προς Κίνα 30/3	
προς Ινδονησία 1/4	
προς Αλγέρι 1/4	
προς Ταυλάνδη 29/3	
προς Χουάγκου 16/4	
προς Τουάπσε 17/3	
προς Γκρέντλιντς 22/4	
προς Τζέντα 15/4	
αργεί Πειραιά	
προς Αλεξάνδρεια 21/4	
προς Ταϊβάν 10/3	
ε. Ντάρμαν 15/4	
διάλυση Ινδία	
προς Καζαμπλάνκα 11/4	
προς Γαλλία 15/4	
α. Ν. Ορλεάνη 28/3	
προς Χουάγκου 13/4	
προς Μομπάσα 19/4	
ε. Γάνδη 17/4	
α. Ν. Ορλεάνη 26/3	
ε. Λέγκχορν 16/4	
ε. Ζανζιάρ 12/3	
προς Νοβοροσίσκ 8/4	
προς Σιγκαπούρη 13/4	
προς Ταϊβάν 7/3	
α. Λισαβώνα 1/4	
πρ. «Gold Star»	
μεταφορές Μπρίντζι	
προς Μινάμα 10/4	
ε. Γιούροπορτ 3/2	
ε. Ριγίκα 19/4	
προς Κο-Τσιούκ 20/3	
προς Ινδία 22/2	
μετ. «Nigerian Progress»	
προς Γκεμλίκ 11/4	
προς Χόγκ Κόγκ 22/3	
προς Μαριούπολη 12/4	
προς Ν. Κορς 26/3	
προς Ρίο Πλέιτ 22/4	
α. Φουτζέιρα 20/4	
μεταφορές Αμπρίντζ	
αργεί Πειραιά	
προς Μπαγκόνκ 29/3	
προς Κίνα 2/4	
προς Ρίο Γκράντε 18/4	
ε. Ντάρμαν 13/4	
προς Φρεντερίτα 13/4	
ε. Πειραιά 30/3	
πρ. «Merit»	
ε. Βαλλέττα 21/4	
προς Φρεντερίτα 13/4	
προς Σχέζον 17/4	
ε. Πόρτ Αντζέλες 18/4	
ε. Μπαντζούλ 8/4	
α. Λισαβώνα 16/4	
ε. Ιταζάι 13/4	
προς Νοβοροσίσκ 15/4	
επισκ. Πειραιά 22/4	
ε. Λόρνακα 14/4	
προς Κίνα 17/4	
προς Νακόντγκα 6/4	
προς Ινδία 20/3	
ε. Σάντος 3/4	
μεταφορές Ιράν	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 29/3	
προς Σαγκάη 11/4	
ε. Παράναγος 9/4	
προς Μήλο 12/4	
α. Φουτζέιρα 30/3	

ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (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
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΪΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜ (ΑΒ.)	63	9221
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9.573
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ 1(κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕΪΝ (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
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686
ΚΥΖΙΛΑΔΕΣ (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 ΑΪΛΑΝΤ (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
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ 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
ΛΕΒΪΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183
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
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΪ (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 ΕΡΟΪΚ.	75	34745

ε. Πειραιά 19/4
 προς Κούβα 6/4
 α. Ντρουμπίφ 19/4
 ε. Κηπητάουν 18/4
 ε. Ναγκόνα 20/4
 προς Μινάμα 18/4
 ε. Χόγκ Κόγκ 6/4
 α. Βενετία 20/4
 α. Ν. Υόρκη 2/4
 προς Ιταλία 13/4
 στο Ροζάριο 23/4
 προς Φλάσσιγκ 7/4
 μεταφορές Ν. Γουίντς
 προς Τσιτσούγκ 18/4
 προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4
 προς Καζαμπλάνκα 7/4
 προς Κίνα 7/4

 προς Μαλίβα 7/4
 δ. Ντόβερ 22/4
 α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4
 προς Λα Γκουαίρα 30/3
 ε. Λύττελτον 17/4
 πρ. «Μαρίκομ Ι»

 προς Υμουίντεν 28/3
 ε. Βαλέντσια 20/4
 εγκαταλείφθηκε Ειρηνικό
 προς Γιοκχόμα 17/4
 αργεί Πειραιά
 επισκ. Κωνσταντίνος 26/4
 προς Μάρα α. Μπρέα
 προς Λουάντα 16/4
 α. Κηπητάουν 10/3
 ε. Άκαμπα 4/4
 προς Αλγερία 12/3
 προς Βανκούβερ 21/4
 προς Χόγκ Κόγκ 19/4
 ε. Οζάκα 22/4
 προς Χόγκ Κόγκ 11/4
 προς Μαλίβα 20/4
 προς Κίνα 22/4
 ε. Ν. Πάμουθ 13/4
 προς Βαγκαρέ 13/4
 δ. Γιβραλτάρ 12/4
 προς Λαχάν Ντατού 28/3
 προς Πόρτο Μπολβόρι 1
 ε. Φουτζέιρα 16/4
 προς Ρόδο 16/4
 προς Αμυούργου 24/4
 προς Τρανσνταϊ 7/4
 α. Ν. Ορλεάν 31/3
 ε. Βλαδιβοστόκ 21/3
 ε. Μπέντι 24/3
 προς Μπιζέιρα 15/4
 προς Άκαμπα 18/4
 προς Κίνα 18/3
 προς Σαγκάη 26/1
 προς Σαλντανά Μπ. 13/3
 προς Τουάπσε 17/4
 ε. Λα Γκουαίρα 23/3
 εγκαταλείφθηκε 54/91
 α. Πειραιά 12/3
 προς Αυγούστα 11/4

 α. Άκαμπα 15/4
 προς Λιβύη 6/4
 προς Τουμπράσι 10/4
 προς Μπ. Αμπάς 19/4
 προς Ισπανία 28/3
 στη Μαρίν 22/4
 προς Γίγκαν 31/3
 ε. Αμβέρσα 22/4
 στη Νάπολη 21/4
 προς Κίνα 12/4
 ε. Ν. Ορλεάν 14/4
 ε. Λίβερπουλ 18/4
 προς Ροζάριο 10/4
 ε. Φουτζέιρα 21/4
 ε. Ν. Ορλεάν 17/4
 ε. Κωνσταντίνος 22/3
 πορος Ν. Μαγκολόρ 23/4
 προς Τουρκία 15/4
 προς Βαβέλ Μπαϊρ 29/3
 προς Ντρωπάν 8/4
 μετ. «Ιόναν Κόραλ» (κ.)
 πρ. «Γιάννης Ν.Κ.»
 προς Ταϊβάν 31/3
 προς Αλεξάνδρεια 13/4
 ε. Ιστιά 15/4
 προς Τουάπσε 13/4
 δ. Παναμά 4/4
 επισκ. Πειραιά 8/3
 προς Σαγκάη 14/4
 προς ΗΠΑ 4/4
 προς Κασοβίσι 5/4
 προς Τεκριντάνγκ 11/4
 προς Ελ Σαγκούντο 16/4

 προς Φιλαδέλφεια 10/4
 ε. Πασκάνκουλα 6/4
 προς Μπαγκκόβ 19/4
 ε. Τζέμπελ Άλι 18/4
 στον Πειραιά 29/1
 ε. Μπανζούλ 3/4
 προς Μπαγκκόβ 22/3
 ε. Αρατού 18/4

 προς Αμβέρσα 13/4
 προς Νταβάο 13/4
 ε. Μομπάσα 5/4
 ε. Γιούροπορτ 21/4

ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΪΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΪΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΡΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28285
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
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 (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	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
ΜΑΡΙΑΔΑ 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
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑ'Υ ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (κ.)	74	8788
ΜΕΛΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572
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	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΛΙ ΡΙΤΣ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΙΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΝ (κ.)	80	30839
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (κ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΙΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861

πρ. «Agathe»	πρ. Κασάρ 7/4
πρ. Μόντρεαλ 2/4	ε. Παρανάγιο 7/4
πρ. «Doveviro»	πρ. Βεγκόζι 3/4
πρ. Ντρώμπα 8/4	πρ. Νοβοροσίσκ 21/4
πρ. «Αλβιόν Ι»	πρ. Ευρώπη 13/3
επισκ. Σιγκαπούρη 17/3	πρ. Ουλαάν 15/4
πρ. Σιγκαπούρη 21/4	α. Λισαβόνα 15/4
ε. Πόντα ντα Μαδέιρα 15/4	αναμένει Φουτζέιρα
α. Μπουρκάς 3/4	πρ. Καζαμπλάνκα 30/3
πρ. Τσερκία 25/3	πρ. Πειραιά 28/2
ε. Λουάντα 1/4	πρ. Αγκόλα 18/3
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/4	α. Φουτζέιρα 21/4
πρ. Κούβα 12/3	α. Ν. Ορλεάνη 29/1
πρ. Νιγηρία 20/2	πρ. Τζαμάικα 8/4
πρ. Τζαμάικα 8/4	ε. Μπέντι 13/3
ε. Ν. Ορλεάνη 2/4	πρ. Ταϊβάν 16/4
πρ. Σιγκαπούρη 22/4	πρ. Σουραμπάγια 5/4
ε. Μαντράς 5/4	πρ. Ρεκαλάδα 26/3
πρ. Μπανγκόκ 6/4	ε. Πειραιά 15/3
πρ. Φανγκκόνγκ 28/3	πρ. Μπαγκόκ 21/4
διάλυση Ινδία	πρ. Ιλνκάν 12/4
ε. Φουτζέιρα 9/4	πρ. Χόγκ Κόγκ 5/4
ε. Μπουρκάς 9/4	πρ. Μπουρκάς 19/3
πρ. Άσντον 1/4	πρ. Αμπτάν 25/3
πρ. Τακμά 14/4	πρ. Ν. Κορέα 4/4
πρ. Γιβραλτάρ 10/3	α. Ν. Ορλεάνη 16/4
μεταφορές Περισκόπ	ε. Ινσόν 25/3
πρ. Γιούζνυ 19/3	ε. Βάρνα 28/1
πρ. «Θία Οκεανός»	α. Σαν Νικολας Μπ. 13/3
πρ. Αβάντα 29/1	πρ. Αράτσι 10/4
πρ. Φορτάλεζα 14/4	α. Βενετία 14/4
διάλυση Μπαγκλαντές	ε. Ντουμπάι 6/3
α. Ν. Ορλεάνη 12/4	πρ. Χιούστον 10/4
πρ. Ταμπό 25/3	πρ. Ελλάδα 20/4
α. Ζαμπόγκα 16/4	πρ. Τόκιο 19/3
πρ. Μεξικό 25/3	πρ. Πότι 29/3
μεταφορές Μπαχάμας	διάλυση Ινδία

πρ. Βερακρούξ 13/4	πρ. Βερακρούξ 13/4
στον Πειραιά 16/3	πρ. Καζαμπλάνκα 14/4
ε. Βενετία 20/4	α. Ν. Ορλεάνη 16/4
μετ. «Leblon Reef»	πρ. Χό Τσι Μινχ Σιτ 18/4
α. Φουτζέιρα 21/4	αργεί Κολούμπια
πρ. Τζαμάικα 16/4	αργεί Μπρεμερχάβεν
ε. Λουάντα 12/4	στη Σεράγκα (αποθήκη)
αργεί Πειραιά	ε. Γκουανιάμας 15/3
πρ. Κούβα 1/4	πρ. Ν. Κορέα 17/3
πρ. Ν. Κορέα 1/1	πρ. Αγ. Πετρούπολη 3/4
πρ. Αβάντα 7/3	ε. Κόκτα 19/4
πρ. Κούβα 29/3	πρ. Εκουαδόρ 8/4
ε. Γιούροπορτ 24/4	ε. Λά Παλς 21/3
πρ. Βάρρι 15/1	πρ. Ν. Ειρηνικό 3/4
πρ. Βενετία 19/3	πρ. Κριστοπόλ 22/4
πρ. Σήρνε 14/4	α. Πειραιά 11/4
αργεί Πειραιά	πρ. Κούβα 6/4
πρ. Ταϊβάν 16/2	

ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΣΤΟΣ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑ'ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΖΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΤΣΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8290
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΧΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΙΛΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕ'ΥΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.)	72	17399
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	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 ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (π.)	74	3759

ε. Αγ. Πετρούπολη 26/3	ε. Αγ. Πετρούπολη 26/3
ε. Λάγος 6/4	ε. Λάγος 6/4
πρ. Ταϊτσούγκ 21/4	πρ. Ταϊτσούγκ 21/4
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)	στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
πρ. Σάο Φραντίσκο 7/4	πρ. Σάο Φραντίσκο 7/4
πρ. ΗΠΑ 14/4	πρ. ΗΠΑ 14/4
πρ. Νταλνί 10/4	πρ. Νταλνί 10/4
α. Φουτζέιρα 6/4	α. Φουτζέιρα 6/4
πρ. Νοβοροσίσκ 28/2	πρ. Νοβοροσίσκ 28/2
πρ. Σιγκαπούρη 14/3	πρ. Σιγκαπούρη 14/3
πρ. Βενεζουέλα 8/4	πρ. Βενεζουέλα 8/4
ε. Χόγκ Κόγκ 26/2	ε. Χόγκ Κόγκ 26/2
ε. Σαν Λορέντζο 2/4	ε. Σαν Λορέντζο 2/4
πρ. Κίνα 16/3	πρ. Κίνα 16/3
πρ. Νοβοροσίσκ 15/4	πρ. Νοβοροσίσκ 15/4
πρ. Γκαμπόν 9/4	πρ. Γκαμπόν 9/4
πρ. «God Bless»	πρ. «God Bless»
πρ. Υμουίντεν 13/4	πρ. Υμουίντεν 13/4
πρ. Κίνα 15/4	πρ. Κίνα 15/4
ε. Χόγκ Κόγκ 9/3	ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
μεταφορές Αγκόλας	μεταφορές Αγκόλας
ε. Θρή Ρίβερ 11/4	ε. Θρή Ρίβερ 11/4
πρ. Εύξεινο Πόντο 14/4	πρ. Εύξεινο Πόντο 14/4
πρ. Ηράκλειον 19/4	πρ. Ηράκλειον 19/4
πρ. Ελλάδα 20/4	πρ. Ελλάδα 20/4
πρ. Σεπετίμα 5/4	πρ. Σεπετίμα 5/4
πρ. Εσμεράλτας 9/4	πρ. Εσμεράλτας 9/4
αργεί Μπρεμερχάβεν	αργεί Μπρεμερχάβεν
α. Ροζάρι 15/4	α. Ροζάρι 15/4
πρ. Ινδία 19/4	πρ. Ινδία 19/4
πρ. Χόγκ Κόγκ 16/4	πρ. Χόγκ Κόγκ 16/4
ε. Νέσσον 19/4	ε. Νέσσον 19/4
πρ. Τοπολομάρμο 1/4	πρ. Τοπολομάρμο 1/4
α. Γιούροπορτ 16/4	α. Γιούροπορτ 16/4
ε. Παρανάγιο 9/4	ε. Παρανάγιο 9/4
πρ. Αργεντινή 16/4	πρ. Αργεντινή 16/4
πρ. Πειραιά 10/4	πρ. Πειραιά 10/4
ε. Μπαγκόκ 28/3	ε. Μπαγκόκ 28/3
πρ. Νιγηρία 18/4	πρ. Νιγηρία

ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.).	71	41961
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.).	75	8826
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.).	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.).	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.).	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.).	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.).	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.).	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (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 (ΑΒ).	69	15688
ΠΑΤΡΑ (κ.).	69	4061
ΠΑΤΡΙΩΤ (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
ΠΕΛΤΕΓΙ'ΝΕΡ (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
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.).	65	25503
ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.).	82	13483
ΠΗΛΕΟΠΗ 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
ΠΟΛΛΟΥΣ 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
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.).	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675
ΠΡΑΓΜ (κ.).	70	10469
ΠΡΑΓΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).	76	1596
ΠΡΑΓΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	75	1599
ΠΡΑΓΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.).	74	44989
ΠΡΑΓΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.).	75	1966
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.).	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.).	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝ (δ.μ.).	74	61901
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	85	52862
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.).	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).	77	10442
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.).	75	10526
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.).	79	11373
ΠΡΟΜΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).	68	18525
ΠΡΟΞΩ (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

ΡΑΓΙΝΤΕΡ 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'ΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ.	69	9716
ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (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
ΡΟΥΥΖ (δ. Ονδ.).	70	1598
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625

στο Π. Λίζας 17/3		
προς Μανζονίλο 5/4		
προς Ισπανία 11/4		
προς Ιαπωνία 2/4		
στη Μαλίνα 12/4		
α. Καλαί 2/3		
στο Χαυδάγκου 4/2		
προς Πόντα ντο Ούμπου 28/3		
α. Μαλίνα 2/4		
προς Τζακάρα 6/3		
προς Μπ. Αίρες 29/3		
προς Πόρτο Μπολβάρ 15/4		
προς Τζάκσονβιλ 7/4		
προς Νοβοροσίσκ 20/4		
προς Καζαμπλάνκα 11/4		
προς Αλγέρι 10/4		
ε. Ντουαρνέντ Μπ. 21/4		
α. Ν. Ορλεάν 19/4		
α. Πόρτο Καμπέλλο 26/3		
στον Πειραιά		
μετ. «Απνα Β.»		
ε. Πόρτ Σουάν 21/3		
προς Βαγκορέ 12/4		
στον Κρότωνα		
α. Ακαμα 27/3		
προς Τσιβάν 13/3		
προς Θεσσαλονίκη 13/4		
ε. Πειραιά 4/4		
ε. Σιγκαπούρη 3/2		
προς Βαρκελώνη 17/4		

προς Νιγηρόν 15/4		
ε. Μπαλμπά 6/4		
προς Αργεντινή 5/4		
δ. Μάλτα 19/4		
προς Κουίνγκντάο 21/3		
ε. Χοντίντα 16/4		
αργεί Πειραιά		
προς Σέκου 5/4		
προς Αλγερία 31/3		
προς Πειραιά 17/4		
αργεί Πειραιά		
προς Πόρτο Ορντάς 4/4		
στο Μπάρ 29/3		
προς Λός Άντζελες 1/4		
προς Σουινούσκ 20/4		
προς Ισπανία 15/4		
ε. Τζέμπελ Άλι 15/4		
διόλυση Πακιστάν		
προς Ιαπωνία 10/4		
προς Μουρμπάσκ 15/4		
ε. Πειραιά 2/4		
ε. Π. Κουετζίλ 1/4		
προς Μαδονασκάρ 22/3		
α. Φορταλές 10/4		
προς Βραζιλία 25/3		
προς Ντόχα 17/4		
προς Ν. Ορλεάν 8/4		
α. Ν. Ορλεάν 13/4		
προς Τσιβάν 5/4		
προς Ρίτσαρντ Μπρί 23/3		
προς Γκάνδη 6/4		
προς Μπαντίρμα 4/4		
ε. Κάντλα 5/4		
προς Πολωνία 13/4		
προς Αλεξάνδρεια 19/4		
προς Λεμεσό 22/4		
προς Αλεξάνδρεια 19/4		
ε. Φουτζέιρα 30/3		
ε. Σετουμπά 12/4		
ε. Κονακρί 10/4		
ε. Βόρνα 25/3		
προς Οβουέντο 19/3		
μετ. «Ομάλι» (κ.).		
προς Λάγος 13/4		
προς Λα Σαλίνα 19/4		
α. Πόρτ Ελίζαμπέθ 11/4		
προς Σαλβαντόρ 16/4		
δ. Παναμά 10/4		
α. Ν. Ορλεάν 19/4		
μετ. «Τεπεδός»		
προς Ραβέννα 12/4		
πρ. «Lloyd Mandu»		
προς Ρίο Ιανέιρο 6/4		
προς Καλλάο 11/4		
προς Ιταλία 3/4		
α. Πόιντ Α Πίρε 16/4		
προς Πόρτο Ορντάς 11/4		
προς Τζέντα 3/4		
προς ΗΠΑ 23/3		
προς Τερνίστα 23/4		
ε. Παράναγους 2/4		
προς Χιούστον 17/4		
προς Μπ. Αίρες 5/4		
ε. Μπάρ 20/4		
προς Βιτόρια 6/4		
ε. Ρόττερνταμ 3/3		
ε. Φλάσινγκ 16/4		
αργεί Πειραιά		
προς Ν. Ορλεάν 10/2		
α. Βομβάρ 12/4		
προς Μπασού 3/4		
αργεί Πειραιά		
προς Βιτόρια 17/4		
προς Σουέζ 16/4		
ε. Μπουσάν 6/4		
ε. Μπουότο 8/4		
ε. Αμβέρσα 20/4		
δ. Κων/πολη 13/4		
στο Γκιζάν (αποθήκη)		
προς Αίν Σούκνα 31/3		

ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.).	69	38714
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.).	82	9871
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.).	68	1589

Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.).	72	30778
ΣΑΓΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.).	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068
ΣΑΝ II (π.).	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΣ (κ.).	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.).	70	11122
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ (κ.).	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I (κ.).	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.).	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΤ'ΛΑΝΤ (π.).	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (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
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.).	80	17798
ΣΕΤ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.).	75	117143
ΣΕΡΦΝΑ (δ.μ.).	74	997
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
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.).	71	11298
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (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 ΣΟΝΕΤ (κ.).	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.).	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.).	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.).	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.).	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΝ (δ.μ.).	74	18204
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.).	85	25425
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.).	84	20277
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.).	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.).	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.).	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.).	76	17777
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (μ.).	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ I (π.).	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.).	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).	71	5699
ΣΗΜΠΗ I (μ.).	74	25892
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΕΡΥ (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'ΙΝΤΖΕΡ (κ.).	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ 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 (κ.).	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.).	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.).	74	20812
ΣΗΧΑΠΟΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝ (κ.).	75	17129
ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.).	78	15275

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΠΠΕΡΕΣ (κ.).	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.).	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΑΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825
ΣΙΑΜ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.).	74	24559
ΣΙΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (δ.Μ.).	73	17466
ΣΙΑ'Υ ΜΑΝ (κ.).	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.).	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.).	81	8835

προς Μπικούντο 7/3		
ε. Χόγκ Χόγκ 27/3		
προς Τσιτσούκ 10/4		
προς Κενίτρα 22/4		

προς Ταλίν 14/4
στο Χάρκ
πρ. Σ. Ευστάθιος 24/3
στο Χάρκ (αποθήκη)
πρ. Νοβορόσικ 15/4
πρ. Γιαγκόν 8/4
ε. Σγκαπούρη 21/4
ε. Λάγος 9/3
ε. Μόντρεαλ 12/4
ε. Ν. Ορλεάν 18/4
πρ. Νίγκιμιο 12/4
πρ. Ρόττερνταμ 22/4
πρ. Λα Πάμας 12/4
εγκαταλείφθηκε Μοσταγκόμ
ε. Ντάρ ε Σαλάμ 24/3
ε. Κασσιούκ 26/3
ε. Λουάντα 22/3
πρ. Κέυ Γουέστ 17/4

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Φαντάγκ 21/3
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Ποντιανάκ 9/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Ν. Ορλεάνη 5/4
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Σαγκάη 27/3
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ν. Υόρκη 10/4
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Σαγκανσοόκι 15/2
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Μιζουράτα 11/3
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Μπουσάν 4/4
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεράγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο 13/5/92
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Νιγηρία 22/4
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	ε. Κόρπους Κρίστι 30/3
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ύψωση σημαία Μόλτας
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	προς Νοβοροσίσκ 18/4
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	ε. Νατιέρ 15/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	δ. Σκώ 2/4
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Κούβα 17/4
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	πρ. «Framvaren»
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Καζαμπάνκα 9/4
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	ε. Πειραιά 11/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 20/4
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	προς Μπαγκόκ 23/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Ρουέν 20/4
ΣΤΑΡ ΜΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	προς Γιβραλτάρ 118/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	ε. Σάρδα 28/9
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΚ (δ.π.)	70	1586	προς Κάντλα 13/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Ρίο Ιανέιρο 18/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	προς Αρατού 9/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Αυγουστά 17/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Αυλίδα 16/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	ε. Φιλαδέλφεια 18/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαϊν 12/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Βάλβις Μπρί 17/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Ιταλία 17/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Λάγος 7/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	ε. Τής 24/4
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Περού 13/4
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Ραβέννα 19/4
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	προς Λός Άντζελες 16/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Σιγκαπούρη 3/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	78	31725	ε. Ρίο Γκράντε 11/4
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729	προς Καρατί 17/4
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	δ. Παναμά 2053
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Ν. Τσιουκόν 28/3
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Αμβούργο 19/4
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	ε. Αβάνα 23/3
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	πρ. «Dido»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Μανίλα 11/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	προς ΗΠΑ 19/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Χιουσόν 18/4
ΤΑΪ΄ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Πόρτ Σέις 18/4
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Ν. Ορλεάνη 19/4
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	προς Ιλιτσεβόκ 8/4
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Τρίπολη 31/3
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ν. Κορέα 3/3
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Λιβύη 7/4
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	ε. Πειραιά 7/3
ΤΖΕΝΝΗ (μ.)	71	1584	προς Σεβίλλη 17/4
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	α. Φουτζέιρα 14/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Κούβα 8/3
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Κίνα 22/3
ΤΖΟ΄Υ (Ον.)	78	5868	προς Γκουαδουά 18/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	προς Ιντσόν 31/3
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Ινδία 13/4
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197	προς Γιούζνυ 8/4
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Ραζίν 9/1
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Ντάρμπαϊν 13/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Ν. Κορέα 10/4
ΤΗΝΟΣ Α΄ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	προς Ιταλία 8/4
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Βάρνα 14/4
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	προς Τσίμα 14/4
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Μπετζίγια 2/4
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248	προς Μαζαβίχ 19/3
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	προς Ντουμπί 16/4
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΕΊΘ (μ.)	87	39.500	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Κίνα 31/3
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ταϊτσόγκ 19/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Μπ. Άϊρες 12/4
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	προς Κίνα 12/3
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	πρ. «Hera»
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς Καρατί 15/4
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Κολούμπια 19/4
ΤΡΕΊΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Νικόσια 15/4
ΤΡΕΊΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	ε. Τζ. Νεχρού 19/4
ΤΡΕΊΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Τρινκομάλη 27/3
ΤΡΕΊΝΤ ΓΟΥ΄ΑΛ (κ.)	74	23757	ε. Μαντράς 17/4
ΤΡΕΊΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	αργεί Πειραιά
ΤΡΕΊΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Μπαγκόκ 14/3
ΤΡΕΊΝΤ ΚΟΥΣΤ (κ.)	73	43867	προς Γαλλία 9/4
ΤΡΕΊΝΤ ΛΑΊΤ (κ.)	75	13567	ε. Άμστερνταμ 22/4
ΤΡΕΊΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Καραόκ Μπ. 18/3
ΤΡΕΊΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	ε. Ν. Ορλεάνη 18/4
ΤΡΕΊΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Χάμπτον 7/4
ΤΡΕΊΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Μπαλβό 15/4
ΤΡΕΊΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	προς Ιταλία 16/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963	προς Κορέα 20/2
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Μπαλμπό 31/3
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Γκουάτα 6/4
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	α. Μανίλα 30/3
ΤΡΟ΄Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Αμβούργο 22/4
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Αυγουστά 19/4

ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Σουέζ 17/4
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Παγκάλαν Σούσου 25/2
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	πρ. «Κρίος»
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 14/4
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Λέ Χόβρη 22/4
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	μετ. «Argo Reefer»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Ν. Ορλεάνη 30/3
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	προς Μεξικό 30/3
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	ε. Σάντος 16/4
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Μασόν 2/3
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	πρ. «Πορφύριων»
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Σιγκαπούρη 9/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Αλεξάνδρεια 19/4
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	προς Ινδία 13/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	προς Βενεζουέλα 30/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	ε. Κολόμπο 16/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ.)	77	20295	ε. Ρότερνταμ 25/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Πειραιά 31/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΕΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	ε. Γιούροπορτ 24/4
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	Θάση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Ταϊτσόγκ 11/4
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Καλλά 16/4
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037	ε. Νόρντενχαμ 22/4
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Ν. Ορλεάνη 27/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ΄ΙΝΤ (κ.)*	75	20214	α. Ν. Ορλεάνη 27/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518	ε. Λά Παλις 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	προς Ιλεούς 16/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Γκρεσκ 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Αγ. Πετρούπολη 17/4
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972	προς Κόλομπο ΗΠΑ 11/4
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Βουλγαρία 10/4
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Μαλασία 8/4
ΦΡΑΤΣΖΕ Μ. (κ.)	77	11249	προς Δεμεράρα 2/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	68	9307	μετ. «Friends» (ΑΒ)
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	προς Σουραμπάγια 31/3
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Μανίλα 21/4
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 28/2
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρ. Άσντον 15/4
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Μοντεβιδέο 7/4
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	προς Κορίντο 6/4
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 2/4
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Μπαγκόκ 5/2
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Ντουεντίν 8/4
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Μπαγκόκ 8/3
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρ. Βίγκο 29/3
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρ. Τούρμπο 17/4
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Πόρτ Χάρκουρτ 21/3
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	μετ. «Miramar» (κ.)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 7/4
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρ. Αγαθόρ 15/4
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑ (κ.)	90	5286	πρ. Φάλλκλαντς 8/4
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 7/4
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Μορίν 14/4
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Μπαγκόκ 14/2
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ε. Χάτσινγκ 11/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. Αμπτζάν 22/3
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 11/4
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 31/3
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Αγαθόρ 12/4
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/3
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Κέηπτάουν 9/4
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λός Πάλμος 23/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 17/4
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	πρ. Αγαθόρ 21/4
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Βαλπαράϊζο 15/4
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	ε. Νατιέρ 16/4
ΧΑΒΑ΄ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Ουλσάν 20/3
ΧΑΒΑ΄ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Άντεν 30/3
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ (κ.)*	72	9343	πρ. Κούβα 20/3
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	πρ. Σιγκαπούρη 18/4
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Ντάρμπαϊν 13/4
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρ. Σάντος 18/4
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. Ιράν 2/4
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 1/3
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	πρ. Φουτζέιρα 23/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I (κ.)	68	12348	πρ. Κίνα 27/12
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρ. Τύνιδα 13/4
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρ. Κολόμπο 16/4
ΧΕΊΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	πρ. «Σή Μπάκ»
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρ. Μπανίας 12/4
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363	πρ. Νανγκ 23/3
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Μόλαγα 21/4
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρ. Χάμπτον 11/4
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	ε. Σάντο Ντομίνγκο 6/4
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	πρ. Χάμπτον 15/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	πρ. Κόλομπο ΗΠΑ 17/4
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρ. Ασσάμ 15/4
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Κωνσταντίνα 19/4
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Φουτζέιρα 10/4
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	πρ. Σρί Λάνκα 27/3
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Ταϊτσόγκ 26/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	πρ. Αλγερία 4/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	πρ. Μασσαλία 10/4
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	πρ. Μερσίν 7/4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	πρ. Σαγκάη 11/3
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	πρ. Τρίπολη 8/4
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	πρ. Πολωνία 23/4
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	πρ. Μπαντάρ Αμπάς 30/3
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρ. Άκαμπα 19/2
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρ. Μπαλμπό 7/4
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ΄ΙΜΟΝΤ	76	7049	α. Κοντονο 27/3
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΊΝΤ (π.)	79	7366	ε. Χιουσόν 17/4
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. Καμε



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

LR at your service

Whether you're a shipowner or shipbuilder, LR can help. We provide advice at all stages from pre-contract and newbuilding through to in-service work including statutory and periodic surveys – and we carry out this work on all types of vessel.

Our Piræus office is part of a worldwide network of more than 255 offices covering more than 100 countries, as well as the headquarters for the Senior Principal Surveyor for the Eastern Mediterranean.

For more information contact Mr J.M.H. Pearson at our Piræus office on +30 1 429 1051.



Lloyd's Register of Shipping
87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus

Tel: +30 1 429 1051/2/3/4/5

Fax: +30 1 429 1050

Telex: 21 2244 LRS GR or 21 3807 LRS GR

Registered office:

71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS