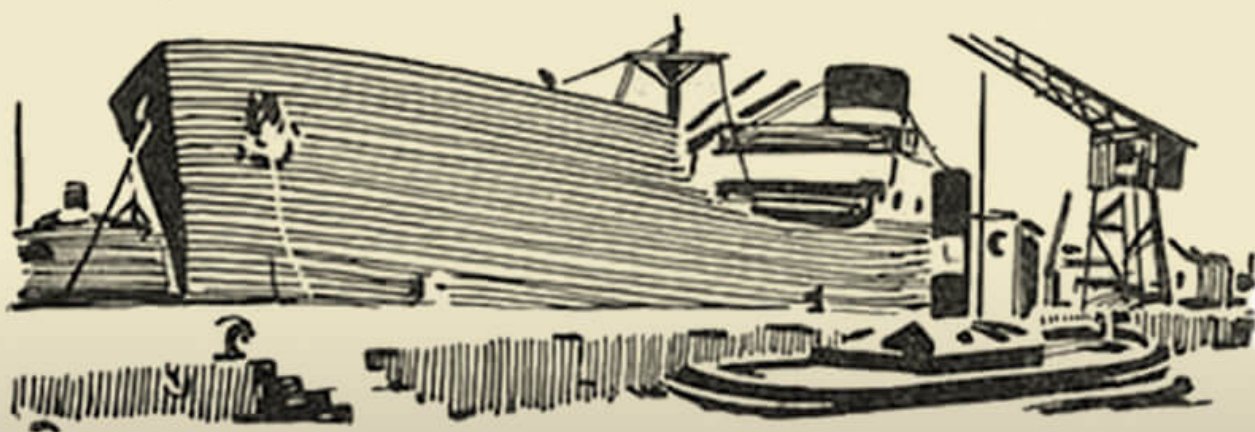


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1993

Αρ. Φύλλου 1388/1147

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1388 / 1147
15 IOYNIOY 1993
ΔΡΧ. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

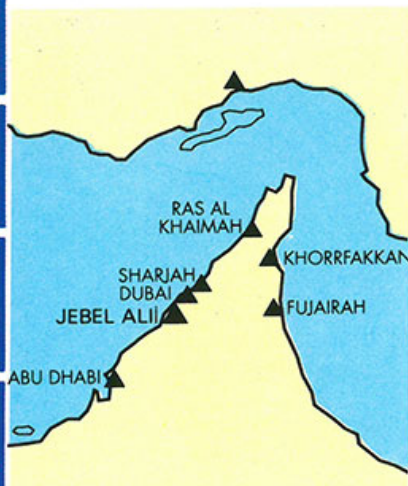


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



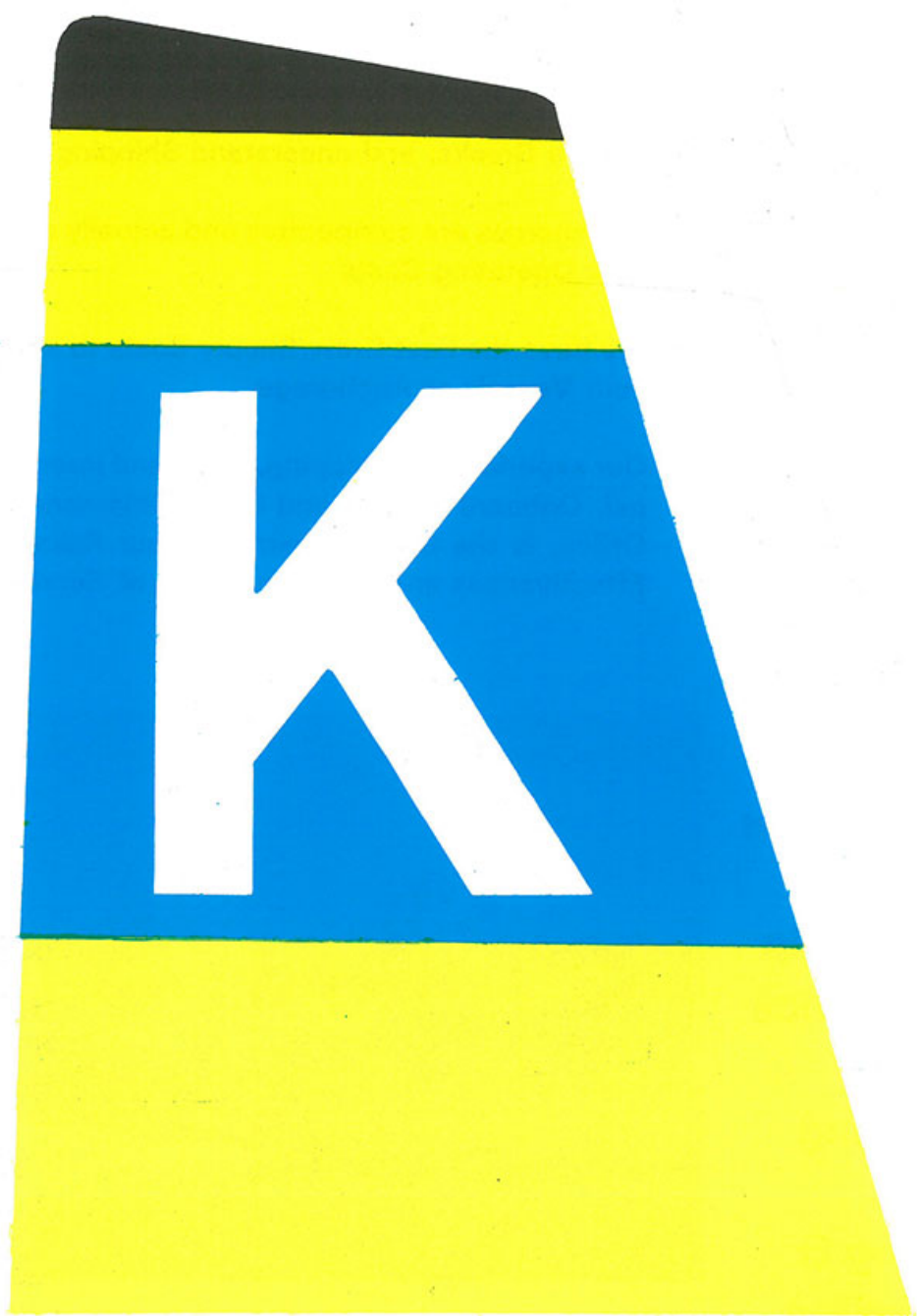
OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

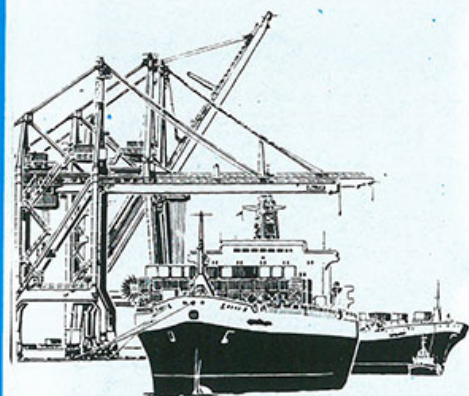
24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



Athenian Group of Companies

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο**

**15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1388/1147**

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. 1388/1147 June 15th, 1993**

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piræus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piræus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 Η Αμερικανική Αντιρρυσαντική Νομοθεσία (OPA '90)
Του κ. Επαμεινώνδα Εμπειρικού,
Αντιπροέδρου του Κομμίτη.

14 Ασφαλιστική Χειραφέτηση.
Του κ. Δημήτρη Ριζιώτη.

18 Decentralization of Management.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

20 Η Ελληνική Ναυτιλία — Το επόμενο βήμα.
Οι απόψεις του κ. Νίκου Πενθερουδάκη στο
Ναυτιλιακό Φόρουμ της ΑΙΕSEC.

22 «ΧΙΟΣ» ένα σύγχρονο οικολογικό VLCC.

23 Λίγα απ' Όλα
Επσημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 8 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 26 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 31 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 32 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 35 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 38 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

HAMBURG OFFICE

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

VIGO OFFICE

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

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

Δεν υπάρχει ούτε πρόθεση αλλά ούτε και τόλμη

Ο Υπουργός Ναυτιλίας ευελπιστεί ότι με μία προσωπική επιστολή του προς τις ναυτιλιακές εταιρίες με την οποία θα αναλύει τα πλεονεκτήματα της Ελληνικής σημαίας θα επιτύχει την προσέλκυση των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, διότι «η Ελληνική παρέχει σοβαρά εχέγγυα στον ευρωπαϊκό χώρο».

Ο Υπουργός θεωρεί ακόμη ότι ο ρυθμός αύξησης των πλοίων (του εθνικού νηολογίου) είναι ικανοποιητικός και ταυτόχρονα εκτιμά ότι πολλά πλοία παραμένουν στις ξένες σημαίες «από κεκτημένη ταχύτητα» — Ο Υπουργός φαίνεται να αγνοεί — ίσως και γιατί το ΥΕΝ δεν παρακολουθεί τις σχετικές εξελίξεις — ότι εκτός από τα πλοία που βρίσκονται στις ξένες σημαίες ένας σημαντικότερος αριθμός από τα πλοία που αγοράζονται σωρηδόν από τους Έλληνες και που υπολογίζεται γύρω στο 80% του συνόλου τουλάχιστον, κατευθύνεται σ' αυτές τις ξένες σημαίες και όχι στο εθνικό νηολόγιο.

Οι στήλες αυτές που πολλά χρόνια τώρα μάχονται — αρκετές φορές και κόντρα στο ρεύμα — για το εθνικό νηολόγιο εύχονται να αποδώσει η υπουργική επιστολή. Γνωρίζουν όμως πολύ καλά ότι το δικό τους ευχολόγιο δεν αρκεί.

Και ότι για να επιτευχθεί η επιστροφή δεν αρκούν μόνον τα λόγια αλλά χρειάζονται συγκεκριμένα πολιτική και συγκεκριμένα μέτρα. Που δεν υπάρχουν γιατί λείπουν και η πρόθεση και η τόλμη.

Αν υπήρχε πρόθεση θα είχαμε από αρκετά χρόνια έναν νέο εσωτερικό κανονισμό προσαρμοσμένο στις σημερινές συνθήκες. Και το Υπουργείο δεν θα ψέλιζε όσα οι μανδρινίνοι έβαλαν στο στόμα του Υπουργού αναφορικά με το θέμα του μαγειροκαμάρωτου, ο οποίος έφθασε να παίρνει όσα σχεδόν και ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός.

Αν υπήρχε πρόθεση, θα είχαν υπάρξει οι ρυθμίσεις που επιβάλλουν οι σημερινές συνθήκες αναφορικά με την επάνδρωση των πλοίων. Και δεν θα χρειαζόνταν οι διάφορες ελληνικές κουτοπονηριές των σημάτων του GENE που εξυπηρετούν μόνον τον παρεμβατισμό για να δείχνουμε «πόσο καλά παιδιά εί-

μαστε εμείς και πόσο εξυπηρετούμε το πλοίο».

Αν υπήρχε πρόθεση θα είχε ρυθμισθεί το θέμα της λειτουργίας των ναυτολογίων που εξακολουθούν να κινούνται με τον ρυθμό του αραμπά και δεν θα φθάναμε να μιλάμε για κίνδυνο να χαθούν χρήματα από χρέη των εφοπλιστών προς το ΝΑΤ, τη στιγμή που τέτοια χρέη δεν υπάρχουν, ενώ αντιθέτως υπάρχουν υποχρεώσεις του ΝΑΤ προς τις ναυτιλιακές εταιρίες από εισπραχθέντα «καθ' υπολογισμόν της υπηρεσίας», τα οποία είναι συνήθως περισσότερα από τα οφειλόμενα αλλά δεν επιστρέφονται.

Αν υπήρχε πρόθεση θα είχε ρυθμισθεί το θέμα της συνεισφοράς και των πλοίων με ξένες σημαίες και προς το ΝΑΤ, και προς τη ναυτική παιδεία, και προς την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα — οι σχετικές προτάσεις του Κομμίτη και των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν πεταχθεί στο καλάθι των αχρήστων γιατί οι μανδρινίνοι βαυκαλίζουν τις εύλογες προσδοκίες των εκάστοτε Υπουργών για την προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και δείχνοντάς τους το δέντρο τους κρύβουν το δάσος που και αυτοί όμως — εκτός, φυσικά, των εξαιρέσεων που επιβεβαιώνουν πάντοτε τον κανόνα — δεν θέλουν να δουν.

Δυστυχώς, δεν υπάρχει ούτε πρόθεση, ούτε και τόλμη. Το Υπουργείο — για να χρησιμοποιήσουμε και έναν ποδοσφαιρικό όρο — «κάνει παιχνίδι» στην Ακτοπλοία, τομέας στον οποίο μπορεί να αναπτυχθεί σε όλη του την έκταση ο παραγοντισμός, και αγνοεί προκλητικά και συστηματικά την ποντοπόρο ναυτιλία με τα καυτά προβλήματα που γίνονται κάθε ημέρα που περνάει περισσότερο οξύτερα χωρίς να προσελκύουν το ενδιαφέρον ουδενός.

Και είναι εύλογο και απολύτως φυσικό να μην συγκινούν κανέναν τα περί σοβαρών εχεγγύων που παρέχει η Ελληνική σημαία στον ευρωπαϊκό χώρο που σκέπτεται να χρησιμοποιήσει στην προς τα ναυτιλιακά γραφεία επιστολή του ο Υπουργός Ναυτιλίας...

Η Ασφαλιστική κάλυψη της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» γράφει στο σημερινό της φύλλο (15 Ιουνίου) ότι εάν επιβεβαιωθεί μία πληροφορία που κυκλοφορεί σε περιορισμένο κύκλο στον Πειραιά θα οδηγήσει στην πλήρη ανυποληψία και στον καταποντισμό της βρετανικής ναυτασφαλιστικής αγοράς.

Η εφημερίδα γράφει ότι είναι αυτονόητο για πολλούς και ποικίλους λόγους είναι αδύνατον αυτή τη στιγμή να γίνει οποιαδήποτε συγκεκριμένη ανα-

φορά. Μπορεί όμως να αναφερθεί ότι το όλο θέμα διερευνάται με ιδιαίτερη προσοχή και αυτοί που συμμετάσχουν στη σχετική έρευνα δεν αποκλείουν τίποτε, μετά μάλιστα την αποκάλυψη ότι όχι μόνον Βρεταννοί βουλευτές αλλά και υπουργοί και υφυπουργοί της Κυβερνήσεως Μείτσορ συμμετέχουν επιχειρηματικώς στην ασφαλιστική αγορά των Lloyd's of London.

Στο μεταξύ οι προβληματισμοί της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφο-

ρικά με την ασφαλιστική χειραφέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας συνεχίζονται, όπως συνεχίζεται και η διατύπωση διαφόρων σκέψεων για την αντιμετώπιση της καταστάσεως η οποία έχει δημιουργηθεί. Γενική πάντως είναι η βεβαιότητα ότι καταλυτικές θα είναι οι εξελίξεις από την πορεία των αγωγών της εταιρίας «Προμηθεύς» που έφεραν στην επιφάνεια και κατέστησαν γενικό θέμα συζητήσεων και προβληματισμών το τεράστιο πρόβλημα των ναυτασφα-

λειών και το συναφές ζήτημα της χρηματοδότησης της Ναυτιλίας, ιδίως μετά τη δήλωση του Καπτάν Κώστα Στραβελάκη προς το «Maritime Monitor» ότι όχι μόνον οι ασφαλιζόμενοι αλλά και οι ενυπόθηκοι δανειστές δεν είναι πλέον βέβαιοι ότι θα πάρουν τα λεπτά τους.

Μεταξύ των σκέψεων που διατυπώνονται περιλαμβάνεται και η ανάγκη συνολικής αντιμετώπισης του προβλήματος που έχει ανακύψει με τους Άγγλους ασφαλιστές οι οποίοι, όπως τονίζεται, δεν μπορούν πλέον να έχουν το πάνω χέρι και ότι πρέπει να αντιμετωπίσουν μεμονωμένως τη Ναυτιλία η οποία δεν ευθύνεται για τις καταστροφικές ζημιές των Λούδς που προήλθαν από την αλόγιστη επέκτασή τους στην ασφάλιση και άλλων — χερσαίων — κινδύνων (σεισμών, τυφώνων, πυρκαϊών κλπ.) για τους οποίους δεν είχαν εμπειρία. Θεωρείται, λοιπόν, ότι θα μπορούσε να υπάρξει μία συνολική θεώρηση των σχέσεων της Ελληνικής Ναυτιλίας με την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, ενώ είναι και αρκετοί εκείνοι που πιστεύουν ότι το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί με την ίδρυση ενός ελληνικού αλληλοασφαλιστικού οργανισμού για τον κλάδο H & M.

Εν κατακλείδι μπορούμε να χαρακτηρίσουμε προφητική την πρόβλεψη των «Ναυτικών Χρονικών» — όταν εν κυρίω άρθρο γράψαμε για πρώτη φορά για την προσφυγή της εταιρίας «Προμη-

θεύς» στην Ελληνική Δικαιοσύνη — ότι οι Βρεταννοί ασφαλιστές θα πληρώσουν τελικώς πολύ μεγαλύτερο ποσόν από τα ασφάλισμα που είχαν αρνηθεί να καταβάλλουν. Τώρα πλέον μπορούμε να προσθέσουμε ότι ποτέ μέχρι τώρα τόσο λίγοι δεν ζημίωσαν τόσο πολύ τους πολλούς.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Οποιος δεν θέλει να ζυμώσει, πέντε μέρες κοσκινάει: Την παροιμία αυτή μας θύμισε ο Υπουργός με τις πρόσφατες δηλώσεις του για την διατήρηση του καθεστώτος των αδειών σκοπιμότητας για την Ακτοπλοΐα.

Ο Υπουργός, επιβεβαιώνοντας στο ακέραιο την εντύπωση ότι το Υπουργείο μόνο στην Ακτοπλοΐα θέλει «να κάνει παιχνίδι» γιατί είναι ο τομέας όπου μπορεί να αναπτυχθεί στο έπακρο ο παραγοντισμός και ο παρεμβατισμός, εξομείωσε το YEN με ισορροπιστή και είπε ότι το Κράτος — δηλαδή το YEN — πρέπει να διατηρήσει τον ρυθμιστικό του ρόλο, διότι αν αλλάξει το σημερινό καθεστώς όλοι «θα τρέξουν» στις γόνιμες γραμμές.

Ασφαλώς — ουδείς μπορεί να έχει αντίθετη γνώμη. Το Κράτος όμως μπορεί να πει σε όλους ότι μπορούν να εκμεταλλευθούν τις γόνιμες γραμμές αλλά ταυτόχρονα θα συνεισφέρουν — η συνεισφορά μπορεί πολύ εύκολα να βρεθεί — για την εξυπηρέτηση και των μη γόνιμων γραμμών, κάτι που εν μέρει

γίνεται σήμερα και έχει αποβεί ιδιαίτερα ωφέλιμο για το Κράτος που έπαψε να διαθέτει τα ποσά που διέθετε στο παρελθόν για τις λεγόμενες άγονες γραμμές.

Ταυτόχρονα όμως υπάρχουν και εταιρίες που εκμεταλλεύονται μόνον γόνιμες γραμμές — Κρήτης, Δωδεκανήσου — νησιών τους αρχιπελάγους (Χίου — Μυτιλήνης — και όλοι οι άλλοι συνθλιβονται και μαλλιοτραβιούνται στις Κυκλάδες.

Μόνον σ' αυτό το σημείο μπορεί — και πρέπει — να υπάρχει ο ρυθμιστικός ρόλος του Κράτους. Σε όλα τα άλλα δεν υπάρχουν ρυθμίσεις αλλά παρεμβατισμός και παραγοντισμός, όπως δείχνει περίτρανα και η άρνηση του Υπουργού Αιγαίου να υπογράψει άδεια σκοπιμότητας η οποία ενεκρίθη από την οικεία Επιτροπή και ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης θα κατέβαλε — κατόπιν σχετικής προσκλήσεως του YEN — την προς το NAT εισφορά ύψους 28 εκατ. δραχμών. Και φυσικά, ουδείς μπορεί να ομιλεί για πολιτική, για φατριασμό όμως οπωσδήποτε.

Στο μεταξύ:

- Εξακολουθούν να προκαλούν απορίες οι αντιθέσεις που υπάρχουν μεταξύ των αιτημάτων για αυξήσεις στην Ακτοπλοΐα — για να καταστεί δυνατή η επιβίωση του ακτοπλοϊκού επιβατηγού, όπως αναφέρεται συνεχώς — και των κερδών που εμφανίζουν οι ισολογισμοί ορισμένων ναυτιλιακών εταιριών που διαχειρίζονται ακτοπλοϊκά επιβατηγά. Όταν έχεις κέρδη, δεν μπορείς να έχεις ταυτόχρονα και ζημιές και να αντιμετωπίζεις πρόβλημα επιβιώσεως — ας διαλέξουν, λοιπόν, οι αμέσως εμπλεκόμενοι και ας διαφωτίσουν την κοινή γνώμη.

- Η Ναυτική Ομοσπονδία αποφάσισε να κηρύξει απεργία στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά στις 22 και 23 Ιουνίου για την ικανοποίηση αιτημάτων των ναυτικών που δεν εξαρτώνται όμως από τις ναυτιλιακές εταιρίες αλλά από το Κράτος, παραλογισμός σε όλη του μεγαλοπρέπεια, δηλαδή.

Συγκεκριμένα, η διοίκηση της ΠΝΟ που αποφάσισε την απεργία ζητεί:

- Την προώθηση του Π. Διατάγματος για την προστασία των ασφαλισμένων του Οίκου Ναύτη, όπως αυτό διατυπώθηκε από την ομάδα εργασίας που το επεξεργάστηκε.

- Τη μη υπαγωγή του Οίκου Ναύτη, στο ΙΚΑ και την αυτοτελή λειτουργία του ιδρύματος παράλληλα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

- Τη διατήρηση και ενίσχυση του κοινωνικού χαρακτήρα του NAT και των άλλων ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών.

- Τη θεσμοθέτηση της τριμερούς συμ-

H ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Z H T A

1. ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΝΕΑΡΟ CHARTERED ACCOUNTANT ΛΟΓΙΣΤΗ / ΤΡΙΑ ΜΕ ΠΤΥΧΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ, ΕΞΟΙΚΕΙΩΣΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ ΓΝΩΣΗ ΑΓΓΛΙΚΩΝ.
ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΕ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ Ή ΣΕ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥΣΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ.
2. ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΤΜΗΜΑΤΟΣ CREW CLAIMS ΜΕ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ ΓΝΩΣΗ ΑΓΓΛΙΚΩΝ.

ΠΡΟΣΦΕΡΕΤΑΙ ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ. ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΤΑΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Τ.Θ. 80004

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΥΠ' ΟΨΙΝ: ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

μετοχής στη διαμόρφωση εισφορών υπέρ του ΝΑΤ και του Οίκου Ναύτη.

• Την αύξηση των συντάξεων κατά το 80% των μισθών των εν ενεργεία ναυτικών και την εξάλειψη των ελλειμμάτων του ΝΑΤ.

• Το σεβασμό των διατάξεων που αφορούν στα όρια ηλικίας συνταξιοδότησης και τη νομοθετική κατοχύρωση του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέως και ανθυγιεινού.

Τέλος η ΠΝΟ μεταξύ άλλων ζητεί και τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια των ταμείων καθώς και την αναθεώρηση των συνθέσεων και την αύξηση των θέσεων εργασίας των ναυτικών, και παράλληλα επισημαίνει ότι παραμένει ανοικτό το ενδεχόμενο να επεκταθούν οι κινητοποιήσεις και σε άλλες κατηγορίες πλοίων «κρουαζιερόπλοια, ποντοπόρα και μεσογειακά φορτηγά πλοία και ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία, στην περίπτωση που δεν επιλυθούν τα θέματα αυτά, τα οποία συνδέονται άμεσα με την ασφαλιστική και συνταξιοδοτική προστασία των ναυτικών.

Η «ΟΛΥΜΠΙΑΣ» ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Εφθάσε στο Λονδίνο η Αθηναϊκή Τριήρης «Ολυμπιάς», η οποία θα συμμετάσχει, ως επάξια πρέσβειρα του Ελληνικού Πολιτισμού στον εκεί εορτασμό των «2500 χρόνων Δημοκρατίας».

Ας σημειωθεί ότι η μεταφορά της Τριήρους παρουσίασε ιδιαίτερες δυσκολίες, αν λάβει κανείς υπόψη ότι το μήκος της είναι 37 μ. και το συνολικό βάρος, μαζί με τη βάση της, ξεπερνά τους 45 τόννους. Παρ' όλες τις δυσκολίες, η επιχείρηση ολοκληρώθηκε με επιτυχία, χάρις στις συντονισμένες ενέργειες του Πολεμικού Ναυτικού, του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και της Empros Lines.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με το

πρόγραμμα των εκδηλώσεων του Λονδίνου, η Τριήρης θα κωπηλατηθεί στον Τάμεση και στη συνέχεια θα πλαγιοδετηθεί μπροστά στο Αγγλικό Κοινοβούλιο όπου η Υπουργός Πολιτισμού της Ελλάδος κ. Ντόρα Μπακογιάννη, θα παραδώσει στην Πρόεδρο του Κοινοβουλίου κ. Betty Bothroyd μαρμάρينو αντίγραφο της Στήλης της Δημοκρατίας του 4ου αιώνα π.Χ. το οποίο θα παραμείνει σε αίθουσα του Αγγλικού Κοινοβουλίου ως μόνιμο έκθεμα. Το πρόγραμμα της Τριήρους θα ολοκληρωθεί με την υποδοχή της στο City από τον Λόρδο Δήμαρχο του Λονδίνου Sir Francis McWilliams.

Στα πλαίσια των εορταστικών εκδηλώσεων του Democracy Week, ο Πρόεδρος του Κομμιτέη κ. Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας θα δεξιωθεί τους επισήμους και επίλεκτα μέλη της διεθνούς ναυτικής κοινότητας το βράδυ της 16 Ιουνίου επί ενός κρουαζιερόπλοιου το οποίο θα πλεύσει στον Τάμεση μαζί με τους υψηλούς προσκεκλημένους του.

ΝΕΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ ΤΣΑΚΟΥ

Στην ίδρυση νέας εταιρίας προχώρησε ο Όμιλος Τσάκου, με την επωνυμία Maritime Investment Fund, με σκοπό την συγκέντρωση από επενδυτές κεφαλαίου ύψους 50 εκατ. δολλαρίων, που θα χρησιμοποιηθεί για την αγορά και διαχείριση αποκλειστικά δεξαμενοπλοίων.

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες η νέα εταιρία θα ζητήσει έγκριση για την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο του Λουξεμβούργου και θα έχει αρχική διάρκεια ζωής 7 χρόνια.

Η οικογένεια Τσάκου προτίθεται να διατηρήσει περί το 20% των μετοχών της εταιρίας και βεβαίως την διαχείριση των πλοίων.

Το εγχείρημα παρομοιάζεται με την πρόσφατη πρωτοβουλία του Ομίλου Αγγελικούση, η οποία προσωρινά αναβλήθηκε, καθώς απέτυχε να συγκεντρώσει αρκετό επενδυτικό ενδιαφέρον ώστε να διασφαλισθεί η αξία της μετοχής όταν άρχιζε η ελεύθερη διαπραγμάτευσή της, αλλά διαφέρει στα εξής βασικά σημεία:

Πρώτον, το εγχείρημα Τσάκου αναφέρεται σε πλοία κατασκευής 1981-2 και νεώτερα, ενώ τα πλοία που περιλαμβάνονταν στην πρόταση του Ομίλου Αγγελικούση ήταν παλαιότερα, με τα γνωστά περί ηλικίας εφυσολογήματα, και,

Δεύτερον, ο Όμιλος Τσάκου έχει ήδη αγοράσει τα τέσσερα πρώτα πλοία, τρία πρόντακτ κάρριερς και ένα Άφραμαξ τάνκερ, που θα αποτελέσουν τον πυρήνα της νέας επενδυτικής πρωτοβουλίας.

Τους ευχόμαστε καλή τύχη.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.Π.

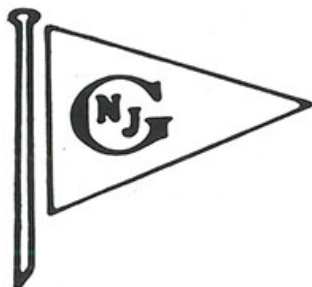
Το πρωί της 15ης Ιουνίου, και ενώ τα «Ναυτικά Χρονικά» βρίσκονταν επί του πιεστηρίου, μας κοινοποιήθηκε από την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων μία μακροσκελέστατη διαμαρτυρία σχετικά με το Νομοσχέδιο για τον Τουρισμό, που κατέθεσε προ ημερών για ψήφιση στη Βουλή ο Υπουργός Εθν. Οικονομίας κ. Στέφανος Μάνος.

Από ότι προκύπτει εν συντομία από την καταγγελία της Ε.Ε.Ε.Π., οι γνωστοί αρμόδιοι... μανδαρίνοι περιέλαβαν θέματα που αφορούν τον θαλάσσιο τουρισμό, χωρίς να μούν στο κόπο να ζητήσουν τις απόψεις της οικείας Ενώσεως, με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, να εξομιάζουν τα κρουαζιερόπλοια με τα πάσης φύσεως «τουριστικά καταλύματα»...

Για μία ακόμη φορά ο δαίμων της ελ-

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

ληνικής γραφειοκρατίας σε πλήρη έξαρση, και ας τρέχουν τώρα οι εφοπλιστές να διορθώσουν τις ανοησίες και την αμάθεια αυτών που θέλουν να χαράξουν πολιτική, χωρίς να ξέρουν τι τους γίνεται!

Η ΟΜΙΛΙΑ ΕΒΕΡΤ

Στην κατάμεστη κεντρική αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιουνίου, έ-να ακόμη γεύμα εργασίας με ομιλητή αυτήν την φορά τον πρώην Υπουργό Προεδρίας και Βουλευτή Αθηνών κ. Μιλτιάδη Έβερτ.

Ο κ. Έβερτ σκιαγράφησε την πορεία της Ελλάδος στα πλαίσια της Ενωμένης Ευρώπης και τόνισε ότι κατά την γνώμη του οι προσπάθειες ισόρροπης ανάπτυξης της Ελλάδος με τις άλλες χώρες - μέλη πρέπει να επικεντρώνουν στους τομείς εκείνους που η χώρα μας έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, και διασαφήνισε ότι ευνοεί τον Τουρισμό και την Ναυτιλία.

Ο ομιλητής στην συνέχεια αναφέρθηκε στην ανάγκη επιτάχυνσης του ρυθμού των δημοσίων επενδύσεων σε έργα υποδομής, τα οποία θα επιτρέψουν την περαιτέρω ανάπτυξη της ιδιωτικής οικονομίας και τόνισε ότι πρέπει να εκτιμηθούν προσεκτικά τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν με τα κεφάλαια του δευτέρου πακέτου Ντελέρ, το οποίο είπε ότι παρέχει στην χώρα μας τρομακτικές δυνατότητες ανάπτυξης εφόσον αξιοποιηθεί σωστά.

Απαντώντας στην συνέχεια σε ερωτήσεις του ακροατηρίου, ο κ. Έβερτ επανέλαβε την άποψη που είχε εκφράσει και στο παρελθόν, για υπαγωγή της Ναυτιλίας κάτω από την άμεση Εποπτεία του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ώστε να έχει τις προτεραιότητες

που τις αρμόζουν, και αναφερόμενος στο πρόβλημα του NAT υπογράμμισε ότι πρέπει να μελετηθεί σωστά, γιατί αποτελεί ένα ζωτικό θέμα που απασχολεί τόσο τον πολιτικό όσο και τον ναυτικό κόσμο της χώρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Σύμφωνα με αποκλειστική είδηση που δημοσίευσε η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» στο φύλλο της 15ης Ιουνίου, η εταιρία Forum Maritime που ελέγχει ο κ. Στέλιος Κατούνης, σε συνεργασία με διεθνή Οίκο Επενδύσεων συνήψαν συμφωνία με την μεγάλη Ρουμανική κρατική ναυτιλιακή εταιρία Petromin για την ιδιωτικοποίησή της.

Όπως αναφέρεται στο σχετικό δημοσίευμα της «Maritime Monitor», πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές επενδύσεις που συμφωνήθηκε ποτέ με Κράτος της πρώην Ανατολ. Ευρώπης και το ύψος της επένδυσης θα φθάσει τα 400 εκατ. δολάρια.

Περισσότερες λεπτομέρειες με την συμφωνία αυτή, που πρόκειται αναμφισβήτητα για μία μεγάλη επιτυχία τόσο για την Ρουμανική κυβέρνηση στην προσπάθειά της να ιδιωτικοποιήσει το μείζος της οικονομίας της, όσο και για την ελληνική πλευρά, που διεισδύει επιτυχώς σε νέο και εκτενές πεδίο ναυτιλιακής δράσης, θα ανακοινωθούν επίσημα από την Ρουμανική κυβέρνηση.

ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΟ

Οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί διεκδίκησαν ακόμη μία φορά τον προσδιορισμό των συντάξεών τους στο 80% αλλά εάν δεν μπει μπροστά η Ναυτική Ομοσπονδία το καθ' όλα δίκαιο

αίτημά τους δεν πρόκειται να ικανοποιηθεί, διότι όλοι τους θεωρούν «στιμμένες λεμονόκουπες» — το δικαίό τους το αναγνώρισε και ο Υπουργός Ναυτιλίας αλλά έσπευσε να πει ότι με τη σημερινή κατάσταση του NAT (σάμπως να μην γνωρίζουν οι συνταξιούχοι αυτή την κατάσταση) είναι δύσκολη η ικανοποίησή του, πάντως δεσμεύθηκε — χωρίς αυτό να του δημιουργεί και καμμία υποχρέωση — να μεταφέρει το αίτημά τους στους συναρμόδιους Υπουργούς, για να το ρίξουν στις καλένδες, λέμε εμείς.

Το αίτημα για το 80% διατυπώθηκε σε συγκέντρωση των συνταξιούχων πλοίαρχων και Α' μηχανικών που οργάνωσαν οι οικείες οργανώσεις των συνταξιούχων μας στον Πειραιϊκό Σύνδεσμο και συνοδεύθηκε και από τα υπόλοιπα αιτήματα των απομάχων του κύματος που είναι η εξυγίανση του NAT και η ένταξή του στον κρατικό προϋπολογισμό, η διατήρηση της περιθάλψεως που παρέχει ο Οίκος Ναύτου, η αύξηση της συμμετοχής των ασφαλισμένων στα Συμβούλια κλπ. κλπ.

ΑΒΛΕΨΙΑ

Στο προηγούμενο τεύχος μας της 1ης Ιουνίου 1993, είχαμε αφιερώσει αρκετές σελίδες στον μεγάλο ναυτοδόσκαλο Γεράσιμο Μηλιαρέση, τονίζοντας την μεγάλη του προσφορά στην διδασκαλία της ναυτικής επιστήμης.

Αναφερθήκαμε επίσης και στην Οργανωτική Επιτροπή, που άσφουα εφρόντισε για να αποδοθεί η δέουσα τιμή στο μεγάλο Ναυτοδόσκαλο, και αναφέροντας τους ομιλητές κατά την ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στο Ευγενίδειο Ίδρυμα παραλείψαμε από αβλεψία να αναφέρουμε τον πλοίαρχο κ. Δημήτρη Παΐζη, ο οποίος μίλησε τόσο γλαφυρά για τον μεγάλο του δάσκαλο.



"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΡΤΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΣΕ ΣΧΗΜΑ TABLOID 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



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΡΧ. 7.884.000.000

Έκδοση 15.768.000 Νέων Κοινών Ανωνύμων Μετοχών Ονομαστικής Αξίας δρχ. 100 και Τιμής Διάθεσης δρχ. 500, Διάθεση : 3 νέες μετοχές σε κάθε μία παλαιά

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε." σύμφωνα με τις αποφάσεις της Γενικής Συνελεύσεως των Μετόχων της 21ης Μαΐου 1993 γνωστοποιεί στους Μετόχους της τα ακόλουθα :

1. Από 26.5.93 οι μετοχές στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών θα διαπραγματεύονται χωρίς τη μερισματοπρόδειξη Νο 1.

2. Από 26.5.93 μέχρι 28.6.93 οι παλαιοί Μέτοχοι δύνανται να ασκήσουν το δικαίωμα προτίμησης με αναλογία 3 νέες μετοχές σε 1 παλαιά με την προσκόμιση της μερισματοπρόδειξης Νο 1.

3. Από 26.5.93 μέχρι 28.6.93 οι παλαιοί Μέτοχοι συγχρόνως με την άσκηση του δικαιώματος προτίμησης θα μπορούν να προεγγραφούν και για επί πλέον αριθμό μετοχών. Ο αριθμός αυτός δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που δικαιούνται να εγγραφούν ασκούντες το δικαίωμα προτίμησης. (Π.χ. Μέτοχος "Α" που έχει 100 παλαιές μετοχές δικαιούται ασκώντας το δικαίωμα προτίμησης να εγγραφεί για 300 μετοχές και να προεγγραφεί για άλλες 300 μετοχές).

Για να προεγγραφούν οι παλαιοί Μέτοχοι θα πρέπει να προκαταβάλουν πέραν του ποσού της εγγραφής ασκούντες το δικαίωμα προτίμησης και ολόκληρο το αντίτιμο των νέων μετοχών για τις οποίες προεγγράφονται και να υπογράψουν το σχετικό δελτίο προεγγραφής.

Εάν οι μετοχές, για τις οποίες άσκησαν δικαίωμα προτίμησης ή και προεγγράφησαν οι παλαιοί Μέτοχοι, ξεπερνούν το σύνολο των νέων μετοχών, τότε το Δ. Συμβούλιο της Εταιρίας θα προβεί στην αναλογική ικανοποίηση των προεγγραφών και πάντα σε ακέραιο αριθμό τίτλων μετοχών.

Η Εταιρία θα γνωστοποιήσει στους παλαιούς Μετόχους με ανακοίνωση στον ημερήσιο τύπο, τον τρόπο ικανοποίησης των προεγγραφών τους, τον τόπο και χρόνο παραλαβής των σχετικών τίτλων των νέων μετοχών καθώς και για την είσπραξη του αντιτίμου των νέων μετοχών για τις οποίες είχαν προεγγραφεί αλλά τελικά δεν θα λάβουν.

Εάν οι μετοχές για τις οποίες προεγγράφησαν οι παλαιοί Μέτοχοι δεν ξεπερνούν μαζί με αυτές που άσκησαν το δικαίωμα προτίμησης το σύνολο των νέων μετοχών, οι εγγραφές θα ικανοποιηθούν στο σύνολό τους.

4. Σε περίπτωση μη κάλυψης των νέων μετοχών από τους παλαιούς Μετόχους τότε οι τυχόν αδιάθετες μετοχές θα διατεθούν ελεύθερα κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας.

5. Οι νέες μετοχές θα δικαιούνται μερίσματος χρήσεως 1993.

6. Οι Μέτοχοι για την άσκηση του δικαιώματος προτίμησης και του δικαιώματος προεγγραφής δύνανται να καταβάλουν με την προσκόμιση της μερισματοπρόδειξης Νο 1 τα αναλογούντα ποσά

Α. Στα γραφεία της Εταιρίας "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε." Αλκυονίδων 157, Βούλα

Β. Στην ΙΟΝΙΚΗ Τράπεζα στα καταστήματα :

- Αθηνών, Πανεπιστημίου 45
 - Πειραιά, Φίλωνος 45
 - Κηφισιάς, Κόμβος Νέας Κηφισιάς επί της Εθνικής Οδού
 - Ψυχικού, Λεωφ. Κηφισιάς 218
 - Γλυφάδας, Μεταξά 18
 - Θεσσαλονίκης, Ρούσβελτ 11
 - Πάτρας, Κεντρικό, Αγ. Ανδρέου 93
 - Ηρακλείου Κρήτης, 15ης Αυγούστου
 - Ρόδου, Κεντρικό, Αβέρωφ 15
- Υπεύθυνος- πληροφορίες κ. Μπιοιάλας Γεώργιος

Γ. Στην BANQUE NATIONALE de PARIS στα καταστήματα :

- Αθηνών, Κουμπάρη 5, Κολωνάκι
 - Γλυφάδας, Βασ. Γεωργίου 77
 - Νέας Ερυθραίας, Χαρ. Τρικούπη 41
 - Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 91
- Υπεύθυνος οι κυρίες Μαρία Καραμπάτου και Αναστασία Τάση

Δ. Στην SOCIETE GENERALE

- Κατάστημα Αθηνών, Ιπποκράτους 23
- Υπεύθυνος κ. Α. Παπαδόπουλος

Ε. Στην ABN AMRO BANK

- Κατάστημα Αθηνών, Παπαρηγοπούλου 3
- Υπεύθυνος κ. Μ. Αποστολίδης.

7. Το Ενημερωτικό Δελτίο για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που εγκρίθηκε από το Δ.Σ. του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών θα διατίθεται από τα εξής σημεία:

- Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών
- Χρηματιστηριακά Γραφεία
- Γραφεία ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. στη Βούλα, Αλκυονίδων 157, Υπεύθυνη Δίδα Χριστίνα Χανιώτη
- Καταστήματα Τραπεζών που συμμετέχουν στη συγκέντρωση του Κεφαλαίου
- AKRON-ΙΛΙΟΝ-ΚΡΥΣΤΑΛ Α.Ε., Σταδίου 26, Αθήνα, Υπεύθυνος κ. Ι. Λάριος
- AKRON-ΙΛΙΟΝ-ΚΡΥΣΤΑΛ Α.Ε., Λεωφ. Κηφισιάς 180, Ψυχικό, Υπεύθυνος κ. Δημ. Πουλημένος
- ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ Α.Ε., Ακτή Μιαούλη 23, Πειραιάς, Υπεύθυνη κα Ρ. Σκέντζου
- VERNICOS YACHTS, Διαδόχου Παύλου 12, Γλυφάδα, Υπεύθυνη κα Ειρήνη Κρέζου
- STRINTZIS LINES, Πειραιάς, Ακτή Ποσειδώνος 26, Υπεύθυνη κα Καρολίνα Σακελλίου
- Αθήνα, Αμαλίας 48, Υπεύθυνη κα Τ. Ροδινού
- Αθήνα, Μάρνη 4, Υπεύθυνη κα Ε. Πλευράκη.

Βούλα, 24 Μαΐου 1993
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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, 4615635, 4627800, TELEX: 212880, 212503 NIKA GR FAX: 4626268, 4619631

Η Αμερικανική Αντιρρυπαντική Νομοθεσία (OPA 90)

Του κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ, Αντιπροέδρου του Κομμίτη

Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί μία ελεύθερη μετάφραση της διάλεξης που έδωσε στις 4 Ιουνίου, 1993, στο φημισμένο Αμερικανικό Πανεπιστήμιο M.I.T., ο αντιπρόεδρος του Greek Shipping Cooperation Committee κ. Επαμεινώνδας Εμπειρικός σχετικά με το Oil Pollution Act του 1990.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η διάλεξη πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια των εκδηλώσεων για τα 100 χρόνια από την ίδρυση του Massachusetts Institute of Technology και την παρακολούθησε και ο αρχηγός της Αμερικανικής Ακτοφυλακής κ. Γουίλλιαμ Κίμε.

Τα βασικά σημεία της ομιλίας του κ. Εμπειρικού είναι τα εξής:

«Είναι ειρωνικό ότι, ενώ ο βασικός σκοπός της Αντιρρυπαντικής Νομοθεσίας του 1990, ήταν η μεγαλύτερη δυνατή μείωση της ρύπανσης από πετρέλαιο, ορισμένα από τα άρθρα της επιτυγχάνουν ακριβώς το αντίθετο αποτέλεσμα και επιφέρουν ζημιές στα αμερικανικά συμφέροντα και σε άλλους τομείς.

Σύμφωνα με την Συνθήκη Περιορισμού της Ευθύνης του 1851, οι πλοιοκτήτες είχαν το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους για ρύπανση. Όμως ο OPA '90 διέγραψε αυτό το δικαίωμα για όλες τις απαιτήσεις από μία διαρροή πετρελαίου. Σύμφωνα με την Συνθήκη αυτή η ευθύνη για αποζημίωση

από μία παρόμοια διαρροή πετρελαίου είναι αποκλειστικά του πλοιοκτήτη, χωρίς να έχει σημασία αν στην πραγματικότητα η αιτία της διαρροής είναι λάθος του πιλότου και όχι σφάλμα του πληρώματος ή ατέλεια του πλοίου. Επίσης ο OPA '90 δίνει προτεραιότητα στην τοπική νομοθεσία των διαφόρων πολιτειών έναντι του Ομοσπονδιακού νόμου, επιτρέποντας έτσι στις διάφορες Πολιτείες να εφαρμόζουν την δική τους νομοθεσία για τις διαρροές πετρελαίου η οποία σε πολλές περιπτώσεις ορίζει ευθύνη του πλοιοκτήτη χωρίς όρια.

Αν και θεωρητικά σύμφωνα με τον OPA '90 ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα μειωμένης ευθύνης βάσει του ομοσπονδιακού νόμου, αν και σε υψηλότερα επίπεδα, στην πραγματικότητα τα όρια ευθύνης είναι πολύ εύκολο να ξεπερασθούν.

Ετσι αφότου άρχισε η εφαρμογή του OPA '90 στις ΗΠΑ κάθε πλοιοκτήτης που εκμεταλλεύεται πλοία του στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ αντιμετωπίζει απεριόριστη ευθύνη σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου με πιθανό κόστος της τάξεως των δισεκατομμυρίων δολλαρίων. Αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι το κόστος της διαρροής του «Exxon Valdez» ξεπέρασε τα δύο δισεκ. δολάρια σε μία εποχή που ο OPA '90 δεν είχε αρχίσει να εφαρμόζεται, ενώ ακόμα και δεν υπήρχε ο ευρύς

προσδιορισμός των περιβαλλοντολογικών ζημιών που εφαρμόζεται σήμερα.

Το σημαντικότερο θέμα είναι ότι η απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη δεν είναι σήμερα δυνατόν να ασφαλισθεί καθώς η μέγιστη ασφάλιση που είναι διαθέσιμη σήμερα στους πλοιοκτήτες είναι επτακόσια εκατομμύρια δολάρια. Με την προϋπόθεση αυτή κάθε πλοιοκτήτης που στέλνει το πλοίο στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ είναι κατά μεγάλο ποσοστό ανασφάλιστος, ιδίως όταν ληφθεί υπόψη το μεγάλο κόστος των ζημιών από περίπτωση μίας σοβαρής διαρροής πετρελαίου.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το ύψος των ανασφάλιστων αυτών ευθυνών υπερβαίνει την συνολική αξία της περιουσίας ακόμα και μεγάλων πλοιοκτητών ενώ το δικαστικό σύστημα των ΗΠΑ έχει την τάση να προσπαθεί να διεισδύει μέσα στο «εταιρικό πέπλο».

Τους μεγαλύτερους κινδύνους αντιμετωπίζουν βέβαια οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων αλλά και οποιοδήποτε σκάφους που είναι αναμειγμένο σε μία σύγκρουση με αποτέλεσμα τη διαρροή πετρελαίου.

Η κατάσταση αυτή έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την διεθνή πρακτική όπου αναγνωρίζεται ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτή-



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

τη αρκετά κάτω από τα όρια της ασφαλιστικής κάλυψης.

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σήμερα οι διεθνείς μεταφορές των ΗΠΑ βασίζονται σε πλοία υπό ξένες σημαίες και ότι το 80% των πετρελαϊκών εισαγωγών των ΗΠΑ μεταφέρονται από ξένους πλοιοκτήτες.

Οι επιπτώσεις από την πλήρη εφαρμογή της ΟΡΑ '90 είναι προβλέψιμες. Οι σοβαροί πλοιοκτήτες είτε θα αποχωρήσουν από τις μεταφορές των ΗΠΑ, είτε θα αναγκασθούν να συμπεριφερθούν ανεύθυνα.

Αν και υπάρχει η γνώμη ότι ο ΟΡΑ '90 έχει επιτύχει καθώς η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα συνεχίζει να εκτελεί ταξίδια στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, αυτή είναι μία άποψη που δεν εξετάζει την αδυναμία των πλοιοκτητών να αποχωρήσουν εντός σύντομου χρονικού διαστήματος από τη σημαντική αγορά των ΗΠΑ, καθώς έχουν επενδύσει στην αγορά πλοίων με βάση την σημερινή δυναμικότητα της αγοράς και δεν έχουν άλλη επιλογή από την απασχόληση αυτών των πλοίων. Όμως παρατηρείται μία αποχή στις παραγγελίες των τύπων εκείνων των πλοίων που είναι αναγκαία για την μελλοντική εξυπηρέτηση των λιμανιών των ΗΠΑ, όπως είναι τα δεξαμενόπλοια μεγέθους Σουέζμαξ.

Το πρόβλημα αυτό επιδεινώνεται περισσότερο με την απαίτηση του ΟΠΑ '90 για διπλά ενισχυμένα κελύφη στα νευοναυπηγήτα δεξαμενόπλοια. Τα διπλά κελύφη είναι ένα καλό μέτρο για την αποφυγή ρύπανσης σε περίπτωση μίας σύγκρουσης ή προσάραξης με χαμηλή ταχύτητα. Όμως στην περίπτωση που το πλοίο έχει υψηλή ταχύτητα, αυξάνεται ο κίνδυνος μεγάλης ρύπανσης καθώς οι κενές αυτές δεξαμενές που δεν είναι πλήρεις αδρανούς αερίου αυξάνουν τις πιθανότητες ανατροπής και έκρηξης του πλοίου. Σύμφωνα με το αποτέλεσμα μίας μελέτης της Εκchon μετά το ατύχημα του «Εκchon Valdez», εάν το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με διπλά τοιχώματα θα είχε ανατραπεί και όλο το φορτίο θα είχε διαρρεύσει στη θάλασσα. Επίσης το «Αιτζήαν Σάν» εφοδιασμένο με διπύθμενα, εξερράγη λίγο μετά την προσάραξη του με την απώλεια όλου του φορτίου του. Το «Maers Navigator» συγκρούθηκε και επλήγη σε περιοχή δεξαμενής διαχωρισμένου έρματος που λειτουργήσε σαν διπλό τοίχωμα. Το πλοίο υπέστη έκρηξη και οι κενές δεξαμενές είχαν σαν αποτέλεσμα μεγαλύτερη αντί μικρότερης ρύπανσης.

Σε σύγκριση με αυτές τις περιπτώσεις, το συμβατικής κατασκευής δεξαμενόπλοιο «Braer» με μονά τοιχώματα, αν και μετά την προσάρ-

αρή του επλήττετο συνεχώς από τεράστια κύματα και τοιφώνες, δεν εξερράγη. Βέβαια τελικώς διαλύθηκε, αλλά εάν ήταν δυνατή μία επιχείριση διάσωσης του πλοίου σε σύντομο χρονικό διάστημα, το φορτίο θα είχε σωθεί.

Η πραγματική κατάσταση είναι ότι σύμφωνα με τον ΟΡΑ '90, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να ναυπηγήσουν για τα Αμερικανικά σκάφη εξοπλισμένα με διπλά τοιχώματα, έχοντας την πλήρη γνώση ότι σε περίπτωση ατυχήματος, ο τύπος αυτού του σκάφους θα δημιουργήσει μία καταστροφική ρύπανση για την οποία υπεύθυνος θα είναι ο πλοιοκτήτης και για την οποία θα είναι ανασφάλιστος με αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή του.

Ετσι δεν είναι παράξενη η απροθυμία των πλοιοκτητών να παραγγείλουν παρόμοια σκάφη κόστους εκατό εκατ. δολλαρίων όταν γνωρίζουν ότι όχι μόνο κινδυνεύουν να χάσουν τις επενδύσεις τους αλλά σε περίπτωση πετρελαιοδιαρροής να χρεωκοπήσουν. Έτσι σημειώνεται μία μακρόχρονη αποδέσμευσή τους από τους τύπους πλοίων αναγκαίων για το εμπόριο των ΗΠΑ.

Ακόμα και στην απίθανη περίπτωση που ορισμένοι σοβαροί πλοιοκτήτες συνεχίζουν να στέλνουν τα πλοία τους στις ΗΠΑ, ο

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956
ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ
ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΤΉΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΟΡΑ '90 δεν εξυπηρετεί τα Αμερικανικά συμφέροντα καθώς ορισμένες από τις διατάξεις του αντιστρατεύονται τον κύριο στόχο της που είναι η μείωση της ρύπανσης από πετρέλαιο.

Για την αποφυγή της ρύπανσης χρειάζεται μία συνολική υπεύθυνη συμπεριφορά από τον πλοιοκτήτη και από το πλήρωμα. Όμως όταν ζητείται το αδύνατο οι πλοιοκτήτες είτε θα αποθαρυνθούν, είτε θα γίνουν αδιάφοροι με αποτέλεσμα την αύξηση των πιθανοτήτων για καταστροφικό ατύχημα.

Όμως είναι περισσότερο σημαντική η επιβολή της υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοίων από την κυβέρνηση. Κανείς δεν περιμένει από μία κυβέρνηση να αποδέχεται την κυκλοφορία αυτοκινήτων χωρίς την ανάλογη ασφάλιση κι όμως τα ποσά αυτά είναι μηδαμικά σε σύγκριση με αυτά της ναυτιλίας. Οι ΗΠΑ δεν θα έπρεπε να εφαρμόζουν μία δημόσια πολιτική όπου το εξωτερικό της εμπόριο διεξάγεται από ανασφάλιστα πλοία.

Η θεραπεία αυτής της κατάστασης μπορεί να επιτευχθεί με την απαίτηση από την Αμερικανική κυβέρνηση, της ασφάλισης σε πολύ υψηλό επίπεδο, περί τα δύο δισεκ. δολάρια όλων των πλοίων που δρομολογούνται σε Αμερικανικά χωρικά ύδατα.

Η υποχρεωτική ασφάλιση σε παρόμοιο επίπεδο είναι αναγκαία για την αποφυγή μίας κατάστασης όπου οι λίγοι πλοιοκτήτες που θα ασφαλίζουν τα πλοία τους με αυτά τα ποσά γίνονται μη ανταγωνιστικοί και αναγκάζονται να αποχωρήσουν από το εμπόριο των ΗΠΑ, αφήνοντάς το σε άλλους ανεύθυνους πλοιοκτήτες που είναι πρόθυμοι να ρισκοκινδυνεύσουν και να στέλνουν εκεί ανασφάλιστα πλοία.

Καθώς είναι διαπιστωμένο ότι η ασφαλιστική αγορά δεν είναι ικανή να καλύψει ασφάλειες ύψους δύο δισεκ. δολλαρίων βραχυπρόθεσμα, το μέγιστο υποχρεωτικό ποσό α-

σφάλισης πρέπει να κλιμακωθεί χρονικά από τα σημερινά διαθέσιμα 700 εκατ. δολάρια ώστε μελλοντικά να είναι διαθέσιμα παρόμοια ποσά στους ασφαλιζόμενους, ενώ μία εναλλακτική λύση θα ήταν η ίδρυση ενός συμπληρωματικού ασφαλιστικού ταμείου από την Ομοσπονδιακή κυβέρνηση, παρόμοιου με το προτεινόμενο για την αεροπορική βιομηχανία στη Διάσκεψη του Μόντρεαλ.

Τα ασφάλιστρα θα πρέπει να καθορίζονται με βάση κάθε ταξίδι, επιτρέποντας στον πλοιοκτήτη να χρεώσει ανάλογα τους ναυλωτές και εξασφαλίζοντας ότι μπορεί να πληρωθεί ένα κανονικό επίπεδο ασφαλίσεων.

Ετσι το σημαντικό μειονέκτημα του ΟΡΑ '90, των προβλημάτων που δημιουργεί η απεριόριστη ευθύνη, θα επιλυθεί και η Νομοθεσία αυτή θα ενισχυθεί σημαντικά. Ακόμα, θα υπάρξει και ένα επιπρόσθετο πλεονέκτημα. Επί του παρόντος, για το ποσόν που οι πλοιοκτήτες είναι υποασφαλισμένοι, όλα τα έξοδα καθαρισμού ή οι απαιτήσεις σχετικά με πετρελαιοδιαρροές που δεν είναι ασφαλισμένα θα εξοφλούνται από την Ομοσπονδιακή κυβέρνηση μέσω του Κοινού Ομοσπονδιακού Ταμείου για τις Ευθύνες των Πετρελαιοδιαρροών που δημιουργήθηκε με βάση τις διατάξεις του ΟΡΑ '90. Έτσι η Ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει άμεσο ενδιαφέρον για την εξασφάλιση της ασφαλιστικής κάλυψης όλων των πλοιοκτητών.

Οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που δρομολογούν πλοία στις ΗΠΑ πρέπει να διαθέτουν Πιστοποιητικά Οικονομικής Ευθύνης για την κάλυψη ενός ποσού μέχρι το θεωρητικό όριο της ευθύνης τους, και τα όποια καλύπτουν τις απαιτήσεις του ΟΡΑ '90.

Οι ναυτιλιακοί ασφαλιστές που καλύπτουν τις ευθύνες τρίτου μέρους ενός πλοιοκτήτη και είναι περισσότερο γνωστοί ως αλληλα-

ασφαλιστικοί οργανισμοί P & I Clubs, όταν αντιμετωπίζουν το εκτεταμένο φάσμα ευθυνών που απαιτεί ο ΟΡΑ '90, έχουν αρνηθεί να παρέχουν τα συγκεκριμένα πιστοποιητικά. Είναι ενδιαφέρον ότι ούτε οι Αμερικανοί ασφαλιστικοί οργανισμοί ούτε κανένας άλλος διεθνής οργανισμός είναι πρόθυμος να παράσχει αυτά τα πιστοποιητικά. Χωρίς την υποστήριξη των ασφαλιστών τους, σχεδόν κανείς πλοιοκτήτης δεν μπορεί να έχει πρόσβαση σε χρηματοδοτικές πηγές ικανές να καλύψουν την έκκριση παρομοίων πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης και χωρίς αυτά τα πιστοποιητικά τα πλοία δεν μπορούν να προσεγγίσουν σε Αμερικανικά χωρικά ύδατα.

Ετσι ο ΟΡΑ '90 δημιούργησε τον πραγματικό κίνδυνο να διακοπεί εντελώς το εξωτερικό θαλάσσιο εμπόριο των ΗΠΑ. Η Αμερικανική Ακτοφυλακή για να αντιμετωπίσει αυτό το ενδεχόμενο, καθυστερεί την πλήρη εφαρμογή του ΟΡΑ '90, μέχρι να βρεθεί μία λύση.

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει προτείνει για την επίλυση αυτού του θέματος, το Ομοσπονδιακό ταμείο επί του οποίου έγινε αναφορά ανωτέρω, να υπόκειται σε απαιτήσεις και να παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για την έκδοση των πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης.

Μία λύση στο πρόβλημα της εξασφάλισης των πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης είναι αναγκαία να βρεθεί και η Αμερικανική Ακτοφυλακή έχει την ευκαιρία να επιλύσει συγχρόνως το μεγαλύτερο πρόβλημα της ανεπαρκούς ασφάλισης το οποίο απειλεί και τους πλοιοκτήτες και την Αμερικανική κυβέρνηση με τεράστια οικονομικά προβλήματα αλλά και διατηρεί τον κίνδυνο για την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

ΕΠ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

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.

Ασφαλιστική Χειραφέτηση

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΙΖΙΩΤΗ, Insurance Broker

Η αγωγή της Prometheus Shipping στα Ελληνικά Δικαστήρια για απαίτηση ασφαλιστικής αποζημιώσεως στρεφόμενη κατά Άγγλων Ασφαλιστών των Αλδούδς, ομολογουμένως ετάραξε τα νερά και έφερε στην επιφάνεια το μέγα πρόβλημα των Ναυτικών Ασφαλίσεων στη χώρα μας, πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο.

Μέχρι πριν λίγα χρόνια το πρόβλημα δεν ήταν τόσο οξύ. Παραδοσιακά οι Αλδούδς εκάλυπταν το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου κατ' ευθείαν ή μέσω των εναλλακτικών Ευρωπαϊκών ναυτοασφαλιστικών αγορών τις οποίες κατά μέγα μέρος αντασφάλιζαν. Ο ανταγωνισμός μεταξύ Αλδούδς — Ευρωπαϊκών αγορών και της αγοράς των ΗΠΑ κρατούσε τα ασφάλιστρα σε ανεκτά επίπεδα, αφού τα αποτελέσματα στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου ήσαν ικανοποιητικά για τους Αλδούδς επί σειρά ετών. Κατά κανόνα οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις κατεβάλλοντο χωρίς πολλά προβλήματα — πλην των περιπτώσεων ναυταπάτης.

Η κατάσταση όμως άλλαξε άρδην. Τα τελευταία χρόνια οι Αλδούδς αντιμετωπίζουν και θα εξακολουθήσουν να αντιμετωπίζουν, την σοβαρότερη κρίση που γνώρισαν ποτέ κατά τη διάρκεια των 300 χρόνων της ιστορίας τους — υπεύθυνη για την οποία δεν είναι σίγουρα η ναυτιλία ή, ειδικότερα, η

Ελληνική Ναυτιλία. Όπως επισημαίνεται και στο άρθρο του κ. Κουλάδη («Ναυτικά Χρονικά» 15.5.92), αλλά και σ' ολόκληρο τον Βρετανικό τύπο, οι Αλδούδς θέλοντας να επεκταθούν στην αγορά των ΗΠΑ αλλά και σε άλλους κλάδους ασφαλίσεως χερσαίων κινδύνων για τους οποίους δεν είχαν την απαραίτητη εμπειρία (σεισμοί, τυφώνες, πυρκαϊές) υπέστησαν επί σειρά ετών, από του 1989 καταστροφικές ζημιές της τάξεως των 2 δισ. δολ. ΗΠΑ κατ' έτος. 17.000 ονόματα (names), δεκάδες συνδικάτα κατεστράφησαν οικονομικά και ενεπλάκησαν σε αγωγές και ανταγωγές κατά των Leaders.

Τα σχήματα εξυγιάνσεως που εξαγγέλλονται από καιρού εις καιρόν προβλέπουν μακρόχρονη την ανάρρωση του ιστορικού οργανισμού. Τις συνέπειες αυτού του επιχειρηματικού άλματος των Αλδούδς ευρισκόμενοι προ των τρομοκρατικών ζημιών, από άλλες, επαναλαμβάνουμε, αιτίες, επεξέτειναν την «εξυγίανση» τους και στον κλάδο Hull & Machinery απαιτώντας, για να καλύψουν τις ζημιές τους, τρομακτικά, παράλογα, ασφάλιστρα, μειώνοντας τους όρους ασφαλίσεως, υψώνοντας τα deductibles, επιβάλλοντας αυστηρότερες επιθεωρήσεις των προς ασφάλιση πλοίων με λίγα λόγια καθιστώντας την ασφάλιση H & M για μεγάλο μέρος του δυναμικού της Ελληνι-

κής Ναυτιλίας αδύνατη ή, ακόμα και άχρηστη. Άχρηστη καθώς η διαδικασία πληρωμής των Claims, ιδίως επί ολικών απωλειών, έγινε ακόμα πιο δύσκολη και η άρνηση καταβολής αποζημιώσεων συχνοτάτη. Η αποστολή του Άγγλου Leader στον Broker της Prometheus, όπως αναφέρθηκε στο «Maritime Monitor» της 25.5.93 «It is my wish not to pay you» δείχνει το κλίμα δυσπιστίας και κακοπιστίας που κυριαρχεί στους ασφαλιστικούς κύκλους του Λονδίνου απέναντι στην ναυτιλία μας.

Εξ άλλου, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν μπορούν να στραφούν ούτε στις εναλλακτικές ασφαλιστικές αγορές, όπως την Ιταλική ή την Σκανδιναβική ή, ακόμη, στις λιγότερο έμπειρες στον κλάδο H & M, Γαλλική και Γερμανική, αφού οι Αλδούδς ενεργούντες ως αντασφαλιστές τους επέβαλλαν και σ' αυτές τους ίδιους επαχθείς (ή ακόμα επαχθέστερους) όρους στην αποδοχή των κινδύνων, με αποτέλεσμα να δυσκολέψει, ή να γίνει αδύνατη σε ωρισμένες περιπτώσεις, η ασφάλισης ελληνόκτητου πλοίου και σ' αυτές.

Προκειμένου λοιπόν οι Αλδούδς να εξυγιάνουν τα εσωτερικά τους, απεφάσισαν να εξυγιάνουν την Ελληνική Ναυτιλία αρνούμενοι, στην ουσία κάλυψη σε πλοία ηλικίας άνω των 10 ετών, που ανήκουν σε μικρές επιχειρηματικές μονάδες — ε-

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

πιβάλλοντας ένα μοντέλο ανάπτυξης της ναυτιλίας ξένο προς την κρατούσα νοοτροπία των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι οποίοι, όμως, εξακολουθούν να αγοράζουν second hand χωρητικότητα άνω της δεκαετίας. Όπως φαίνεται από την στατιστική μελέτη, του Lloyds Register of Shipping, η οποία πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της εφημερίδας «Maritime Monitor» (τεύχος 1ης Ιουνίου '93), 2564 εκ των 1835 ελληνόκτητων πλοίων είναι άνω της δεκαετίας.

Ήδη μεγάλο μέρος (πολλοί ομιλούν για 30% ή παραπάνω) της ελληνόκτητης ναυτιλίας ταξιδεύει ανασφάλιστο. Ναυτιλία, όμως, χωρίς ασφάλιση δεν έχει μέλλον, καθώς η χρηματοδότηση είναι αδύνατη, η δε επένδυση, σ' αυτή την περίπτωση, με αυτοχρηματοδότηση επισφαλής. Όταν δε οι Τράπεζες αντιληφθούν, όπως στην περίπτωση της Promethus, ότι η ασφάλιση στους Λλδύδες δεν σημαίνει αυτομάτως και πληρωμή της ζημίας, θα γίνουν διστακτικότερες στην δανειοδότηση ακόμα και νεωτέρων πλοίων. Αν τα πράγματα αφεθούν στην πορεία που έχουν πάρει — σύντομα ο στόλος μας θα συρρικνωθεί σε βαθμό επικίνδυνο.

Όταν υπάρχει κάποιο πρόβλημα με τους ξένους ασφαλιστές ο τύπος δημοσιεύει άρθρα που, επί πολλά χρόνια τώρα, έχουν ως μόνιμη επωδό την ανάγκη χειραφετήσεως της ναυτιλίας μας από το Λονδίνο. Το τελευταίο κύριο άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών» δεν αποτελεί εξαίρεση. Πως όμως θα γίνει αυτή η χειραφέτηση; Μέχρι τώρα οι προτάσεις ήταν μάλλον ευχολόγια ή ανεφάρμοστα σχέδια όπως αυτό της Κοινοπραξίας Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών που προβλέφθηκε από τον Ν. 550/1971

— αλλά παρέμεινε γράμμα νεκρόν.

Η απάντηση θα μπορούσε να ήταν: Ένας Ελληνικός Αλληλοσφαιστικός Οργανισμός, ένα H & M Club στις γραμμές λειτουργίας των P & I Associations ανεξάρτητα όμως από το γεγονός ότι Hull Clubs ουδέποτε λειτουργήσαν ικανοποιητικά και όταν κάτι τέτοιο επεχειρήθη στο παρελθόν, η φύσις της αμοιβαίας ασφαλίσεως ως απεδείχθη και από την λειτουργία των P & I Associations, **αποκλείει την σταθερότητα του ασφαλιστρού**, κι ο ασφαλιζόμενος μπορεί να βρεθεί προ υπέρογκου Back Call, ανεξάρτητα από τα καλά του records, αφού θα πρέπει να καλύψει αναλογικά τα ενδεχόμενα άσχημα αποτελέσματα των άλλων μελών.

Ιδρυμα βέβαια σαν τους Λλδύδες με δυτότητα απορροφήσεως 100% των κινδύνων της ναυτιλίας μας δεν έχουμε την δυνατότητα να συστήσουμε. Ουτοπικό θα ήταν, πάλι να μιλούσαμε για μία Ελληνική Ναυτασφαλιστική Αγορά, κάτι τέτοιο θα χρειαζόταν δεκάδες εταιριών με μεγάλα κεφάλαια, πολύχρονη εμπειρία στον κλάδο, ευάριθμο ειδικευμένο προσωπικό, αλλαγή προσανατολισμού των Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών οι οποίες ως γνωστόν, ειδικεύονται στον κλάδο Ζωής ή Αυτοκινήτων.

Η πρωτοβουλία δεν μπορεί να προέλθει από καμία εναλλακτική αγορά, αφού καμία, από μόνη της, δεν έχει την δυνατότητα απορροφήσεως τόσο μεγάλων ασφαλιστικών ποσών που αντιπροσωπεύει ο Ελληνόκτητος στόλος. Η πρωτοβουλία πρέπει να προέλθει από τους Έλληνες πλοιοκτήτες ή μεγάλα επιχειρηματικά Groups που θα μπορούσαν να ιδρύσουν μία μόνον ναυτασφαλιστική εταιρία, **πανίσχυρη όμως από πλευράς κεφα-**

λαίων και στελεχώσεως, η οποία θα μπορούσε να ενεργεί σαν Leader με αρμοδιότητα στην αποδοχή των κινδύνων, τον καθορισμό του ασφαλιστρού και την πληρωμή των ζημιών.

Ως Leader η εταιρία αυτή θα μπορούσε να απορροφήσει το 20-25% των κινδύνων, θα τοποθετούσε δε σε μερίδες 10-15%, κατά περίπτωση, το υπόλοιπο στις υπάρχουσες ναυτασφαλιστικές αγορές της Ευρώπης (Ιταλία, Σκανδιναβικές χώρες, Γερμανία, Γαλλία) και ΗΠΑ, οι οποίες θα την ακολουθούσαν. Τα αποτελέσματα αν κρίνουμε από την απόδοση των ναυτασφαλιστικών αγορών, ιδίως δε των Λλδύδων προ της επεκτάσεώς των, θα είναι, για την προτεινόμενη Αντι-Λλδύδων αγορά ικανοποιητικά.

Πιστεύω ότι αν η «Εταιρία» αυτή παρουσιασθεί με την δέουσα σοβαρότητα, οργάνωση και στοιχειοθετημένες προτάσεις θα εύρισκε ανταπόκριση από μέρους των Ευρωπαϊκών και Αμερικανικών συνασφαλιστών της και ότι η αντασφάλιση του νέου σχήματος θα ήταν εφικτή ώστε να γίνει πραγματικότητα η χειραφέτηση.

Μία τέτοια κίνηση θα επανέφερε τον ανταγωνισμό στον ναυτασφαλιστικό κλάδο με ευεργετικές συνέπειες για την ναυτιλία μας, θα έφερνε στον τόπο μας το κέντρο λήψεως αποφάσεων για το ποιά ναυτιλία θέλουμε ή μπορούμε, ή μας συμφέρει να κάνουμε, θα διευκόλυνε την ανάπτυξη των νέων εφοπλιστών και ευχερέστερη την είσπραξη των ασφαλιστικών αποζημιώσεων. Η κίνηση αυτή είναι γρήγορη, πρακτική και, νομίζω, αποτελεσματική.

ΔΗΜ. ΡΙΖΙΩΤΗΣ

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

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

*Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932
Fax: 313-7553
Tlx: 27003/23867/21017/21331 FAROS AR
A.O.H.: J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337
N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287
Capt. E. MIRKOS 856 0619
CABLES: FAROSHIP*

*OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENI GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166*

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.



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



Decentralization of Management

(Μια άλλη προσέγγιση)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Σήμερα είναι γνωστό ότι «η καταλληλότητα» στην θάλασσα εξελίσσεται ως είδος «ουσιώδες εν ανεπαρκεία».

Κάτω από αυτή την πραγματικότητα ο καθένας που διαχειρίζεται πλοία έμαθε πλέον να ζει με το γεγονός της συχνής μεταβολής των πληρωμάτων τα οποία στερούμενα του αναγκαίου επιπέδου εκπαίδευσης και καταλληλότητας δεν έχουν την δυνατότητα να αποκτήσουν τον καθολικό λειτουργικό έλεγχο ενός πλοίου με πολύ sophisticated εξοπλισμό ώστε να είναι σε θέση να αντιδράσουν σωστά υπό απρόβλεπτες κρίσιμες καταστάσεις.

Είναι φυσικό λοιπόν μέσα από τις σύγχρονες και συνεχώς εξελισσόμενες τηλεπικοινωνίες και τα κομπιούτερς οι σύγχρονοι μάντζερς να ξεπερνούν τις αποστάσεις και να ασκούν αποτελεσματικότερο έλεγχο σε οτιδήποτε συμβαίνει πάνω στο πλοίο από χιλιάδες μίλια μακριά.

Και ασφαλώς θα ήταν παρανοϊκή η σκέψη της διαφωνίας με το ότι θα μπορούσε να επιζητήσει μια ναυτιλιακή εταιρία στον επόμενο αιώνα εάν δεν εκμεταλλευόταν όλες τις δυνατότητες που της παρέχει η επιστήμη και η τεχνολογία.

Αλλά από αυτό το σημείο μέχρι το σημείο να δεχούμε ότι όλη η τεχνική πρόοδος και ο πολύπλοκος εξοπλισμός και συσκευές μπορούν πραγματικά να υποκαταστήσουν την ανθρώπινη επιδεξιότητα ώστε να μας δημιουργούν την πεποίθηση ότι υπάρχει η δυνατότητα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις αυ-

τές λιγότερο εκπαιδευμένοι και λιγότερο κατάλληλα πληρώματα φαίνεται ότι είναι κάτι που δεν γίνεται αποδεκτό.

Τα τελευταία 25 χρόνια οι πλοιοκτήτες βομβαρδίζονται συνεχώς από τα διαδοχικά κύματα κατασκευαστικού εξοπλισμού πλοίων αλλά και από τεχνικούς συμβούλους που τους προσφέρουν μια αλυσίδα από τέτοια προϊόντα της ναυτικής τεχνολογίας που υποσχονται να διευκολύνουν την λειτουργία των πλοίων με λιγότερο εκπαιδευμένα πληρώματα.

Για παράδειγμα η συσκευή αποφυγής συγκρούσεων (ARPA) βλέπουμε ότι ουσιαστικά διευκολύνει τον λιγότερο εκπαιδευμένο αξιωματικό να ενεργήσει κατάλληλα για αποφυγή της σύγκρουσης όσο κατάλληλα θα ενεργούσε και ο πλέον εκπαιδευμένος και έμπειρος αξιωματικός.

Κάποιοι άλλοι ισχυρίστηκαν ότι μέσω των κομπιούτερς θα είναι δυνατόν ο πλοίαρχος να έχει ενδείξεις του πότε θα ελαττώνει και πόσο την ταχύτητά του σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες ώστε κάθε στιγμή να έχει μια optimum ταχύτητα, καταλήγοντας έτσι στο συμπέρασμα ότι η ναυτική εμπειρία θα παίζει συνεχώς λιγότερο ρόλο και θα αποτελεί μικρότερο τμήμα του οικοδομήματος αυτού που λέγεται επάρκεια - ικανότητα του πλοιάρχου.

Βέβαια όλοι οι κατασκευαστές δεν ήσαν τόσο αφελείς ώστε απευθείας να επισημαίνουν στην αγορά ότι τα προϊόντα τους είναι έτσι σχε-

διασμένα ώστε να μπορούν να τα λειτουργούν ακόμη και με «ξύλινα» πληρώματα (όπως λέγεται στην ναυτική διάλεκτο) ούτως ώστε ο ίδιος ο πλοιοκτήτης να έχει την ευχέρεια να χρησιμοποιήσει κατώτερης ποιότητας πληρώματα. Χωρίς αμφιβολία σε αυτό ασφαλώς στόχευαν, ενώ πολλοί πλοιοκτήτες σπεύδουν να μπουν έστω και από ανάγκη σαυτό το παιχνίδι.

Χωρίς αμφιβολία η υπεραπλοποίηση των λειτουργικών διαδικασιών μέσω της τεχνολογίας και η προσπάθεια αφομείωσής τους όλο και από λιγότερα εξειδικευμένα άτομα οδηγεί σε μία μορφή αποεξειδίκευσης (de skilling). Και αυτό είναι ουσιαστικά κάτι το οποίο έχει επέλθει σαν αποτέλεσμα των στόχων της τεχνολογίας έστω και εάν αυτό δεν το συνειδητοποιούμε.

Αλλά από την άλλη πλευρά είναι δυνατό να αγνοούμε ότι τα μειωμένα στάνταρντς των πληρωμάτων αποτελούν μια πραγματικότητα με την οποία είμαστε υποχρεωμένοι να συμπορευτούμε αντί στείρα να την καταπολεμάμε με όλα τα μέσα;

Ασφαλώς όχι δεν μπορούμε να το αγνοούμε όπως δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι κάποιος θα στήριζε τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες πάνω σε λιγότερο εξειδικευμένα και επιδέξια πληρώματα. Γιατί και τότε πάλι θα βρισκόμαστε εκτός της ναυτιλιακής πραγματικότητας.

Και αυτό γιατί σήμερα έχει γίνει συνείδηση ότι η ποιότητα των θαλασσιών μεταφορών με άξονα αναφοράς την λειτουργική ποιότητα

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

του πλοίου εστιάζεται στην ποιότητα των πληρωμάτων και κυρίως των Αξιωματικών που προσδίδουν και το στίγμα αυτής της ποιότητας.

Και ίσως θα πρέπει να ομολογηθεί ότι εάν κάποιος πλοιοκτήτης πρόκειται να επιβιώσει συναλλασσόμενος με χώρες που λειτουργούν ή θα λειτουργήσουν στο προσεχές μέλλον με βάση τις αρχές που χάραξε ο OPA - 90 (των ΗΠΑ) — και φαίνεται ότι σύντομα οι αρχές αυτές βρίσκουν μιμητές σε πολλές χώρες — είναι ανάγκη να αντιληφθεί την διάσταση του Total Quality management την οποία δεν φαίνεται ότι μπορούμε να φθάσουμε με οποιαδήποτε πολύπλοκα συστήματα τηλεπικοινωνιών έστω και αν διαθέτουμε ένα υψηλού επιπέδου Shore Staff και Management το οποίο όμως θα αποτελείται σε ένα αδιάφορο — ενεργούμενο πλήρωμα αποκομμένο λειτουργικά από τα κέντρα των αποφάσεων.

Στην πραγματικότητα αυτό το οποίο έχουμε σήμερα, όσο ποτέ άλλοτε ανάγκη, είναι όχι μόνο εκπαιδευμένα πληρώματα αλλά πληρώματα — και κυρίως — στελέχη που να κατανοούν τον ρόλο τους ως ένας κρίκος του Total Management, με πλήρη συναίσθηση όχι μόνο των ευθυνών τους αλλά και της δημιουργικής τους συμβολής.

Και θα υποστηριζόταν ότι μέχρι σήμερα, τουλάχιστον, όπως προ-

κύπτει από την Ελληνική πραγματικότητα ενώ έχουμε μια υπερτροφική διόγκωση του σκέλους των ευθυνών (π.χ. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Κανονισμοί Εργασίας κλπ.) από τη άλλη πλευρά της ναυτιλιακής επιχείρησης έχουμε μια αποσιώπηση, αν όχι υποβάθμιση και περιθωριοποίηση του ρόλου αυτού.

Αυτή η αντίφαση αποτελεί σήμερα ένα από τα βασικά εμπόδια που ορθώνονται στις προσπάθειες δημιουργίας μόνιμων ναυτικών στελεχών όχι μόνο ικανών αλλά κυρίως στελεχών που να πιστεύουν στους στόχους της επιχείρησης και να ταυτίζονται μαζί τους και την δική τους εξέλιξη και το μέλλον τους όχι μόνο στα πλοία αλλά και στα επιτελεία της ξηράς.

Η νέα διάσταση που παίρνει η αξιοποίηση του πλοίου σήμερα — μέσα από την καταλυτική παρέμβαση του πληρώματος — και αυτό έχουν την γνώμη ότι ο OPA -90 συνέβαλε αρκετά — πολλοί θεωρούν ότι προϋποθέτει πως και οι συνθήκες παροχής υπηρεσιών στα πλοία δεν θα πρέπει να παραμείνουν οι ίδιες.

Με άλλα λόγια αρχίζει να συνειδητοποιείται ότι είναι ανάγκη να υπάρξει πραγματική αναβάθμιση του «πακέτου της απασχόλησης στην θάλασσα» προκειμένου να πείσουμε ικανούς νέους να αναζητήσουν μια συνολική ναυτική σταδιοδρο-

μία.

Σε σχετική Ship Management Conference των Lloyd's το 1992 ο TorsfenHiller της A.B. Stena Marine παρουσίασε την δική του «εναλλακτική» πρόταση επισημαίνοντας ότι αυτό το οποίο έχει απελπιστικά ανάγκη η ναυτιλιακή εταιρία είναι η αποκέντρωση (Decentralization) του Management.

Το κρατούν κεντρογενές σύστημα είναι αυτό που κόβει τις γέφυρες επικοινωνίας του πλοίου και αποθαρρύνει τα πληρώματα.

Ο Hiller επιμένει ότι οι ναυτικοί χρειάζονται κίνητρα και ενθάρρυνση ώστε να αποδεχθούν ένα μεγαλύτερο βαθμό ευθύνης διαχείρισης του πλοίου τους.

Οι απόψεις του TorsfenHille είναι πράγματι αξιοπρόσεκτες χωρίς να αποτελούν βεβαίως πανάκεια για λύση συγκεκριμένων προβλημάτων.

Περισσότερο αποτελούν μια εξελικτική διαδικασία μέσα από την οποία θα επέλθει η αναβάθμιση του ρόλου των στελεχών των πλοίων να συνειδητοποιήσει σε κοινωνικό επίπεδο και η μετουσίωσή του σε συνολική ναυτική σταδιοδρομία ώστε τελικά να διεκδικήσει σαν πολλά υποσχόμενος χώρος δραστηριότητας μεγάλο μέρος αυτής της νεο-λαίας της χώρας μας που αγωνιά για σπουδές σε άλλους χώρους με ελάχιστες ή μηδαμινές προοπτικές.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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

Η Ελληνική Ναυτιλία — Το επόμενο βήμα

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΠΕΝΘΕΡΟΥΔΑΚΗ, Προέδρου του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Το κείμενο που ακολουθεί είναι η ομιλία του κ. Νίκου Πενθερουδάκη στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, στα πλαίσια του Ναυτιλιακού Φόρουμ που οργάνωσε η ΑΙΕSEC με θέμα: Η Ελληνική Ναυτιλία — Το επόμενο βήμα.

Πρώτα απ' όλα σας μεταβιβάζω τους χαιρετισμούς του Δ.Σ. του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων του οποίου έχω την τιμή να προεδρεύω και να σας ευχαριστώ καλή πρόοδο και καλή σταδιοδρομία.

Οι Ναυλομεσιτικές εταιρίες είναι ένας πολύ δυναμικός κλάδος της Ελληνικής Ναυτιλιακής Οικονομίας και είναι οι μόνες ίσως που βγήκαν στο διεθνή στίβο του ανταγωνισμού έχοντας να αντιμετωπίσουν πολλούς παραδοσιακούς μεσίτες άλλων κρατών και να τους αποσπάσουν σταδιακά την προτεραιότητα, χωρίς καμμία βοήθεια από οπουδήποτε.

Η ανάπτυξη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, μετά την κρίση του 1959, έδωσε την ευκαιρία στις ναυλομεσιτικές εταιρίες να αναπτυχθούν παράλληλα με την επάνοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά.

Οι πλοιοκτήτες ζητούν δραστήριους μεσίτες, καλούς γνώστες του αντικειμένου και πλήρως ενήμερους της αγοράς με όσο πιο σύγχρονα μέσα επικοινωνίας και με μεράκι για την επίπονη αυτή εργασία

πράγμα που ο Έλληνας μεσίτης κατάφερε, γιαυτό και πέτυχε στο έργο του κερδίζοντας την εμπιστοσύνη του Έλληνα πλοιοκτήτη.

Ενα σημαντικό μέρος της επιτυχούς ανάπτυξης της Ελληνικής Ναυτιλίας θα πρέπει να αποδοθεί και στον Έλληνα μεσίτη.

Οι υπηρεσίες που προσφέρει σήμερα ο Πειραιάς είναι υψηλού επιπέδου και στον τομέα των ναυλώσεων και ίσως περισσότερο στο τομέα των αγοραπωλησιών, όπου πραγματικά μπορεί κανείς να μιλήσει για μεγάλες επιδόσεις σε σύγκριση με την προηγούμενη δεκαετία.

Οι στόχοι φυσικά είναι πολύ υψηλότεροι και οι προσπάθειες που γίνονται είναι αξιέπαινες.

Η ανάπτυξη αυτή δεν έγινε φυσικά από τη μία μέρα στην άλλη.

Ξεκινώντας από τις γνώσεις και τις γνωριμίες των παλαίμαχων ναυλομεσιτών που ήταν περιορισμένες και καταλήγοντας στα τηλεπικοινωνιακά μέσα που ήταν ανύπαρκτα παρατηρούμε ότι οι ναυλομεσιτικές εταιρίες ήταν μεγέθους ενός ή δύο ατόμων διότι αυτό απαιτούσαν οι συνθήκες.

Με την αύξηση του αριθμού των πλοίων καθώς και την κατά μέγεθος αύξηση του στόλου μας οι απαιτήσεις αυξήθηκαν και τα γραφεία στελεχώθηκαν κυρίως από αξιωματικούς γεφύρας του Εμπορικού Ναυτικού που σιγά - σιγά έχοντας μόνη βάση τις ναυτικές τους

γνώσεις και την πρακτική εξάσκηση ανταπεξήλθαν στις επαγγελματικές υποχρεώσεις.

Η περαιτέρω όμως ανάπτυξη απαιτήσε αφ' ενός μεγαλύτερες και αρτιότερα εξοπλισμένες και οργανωμένες εταιρίες διεθνών προτύπων καθώς και γλωσσομαθή στελέχη προερχόμενα από σχολές και πανεπιστήμια ναυτιλιακής κατεύθυνσης.

Ο στόχος αυτός σιγά - σιγά επετεύχθει.

Οι γνώσεις όμως που απαιτούνται σήμερα για το διεθνή στίβο στον οποίο καλούμεθα να δώσουμε μάχες είναι τεράστιες γι' αυτό και ένας από τους στόχους των Μεσιτών είναι η συνεχής επιμόρφωση.

Εδώ θα πρέπει να αναφέρω ότι οι μεσίτες είναι έτοιμοι, πέραν από τις παραδοσιακές υπηρεσίες τους στις αγοραπωλησίες και ναυλώσεις, να βοηθήσουν και σε τρεις ακόμα τομείς που δεν είναι αναπτυγμένοι σήμερα στην Ελληνική αγορά και που ήδη προσφέρονται σε πελάτες του εξωτερικού.

Πρόκειται:

Πρώτον, για τους εμπόρους που αντί να πουλήσουν F.O.B. μπορούν κάλλιστα να πουλήσουν C + F και με την βοήθεια του μεσίτη να ναυλώσουν εκείνοι το πλοίο.

Δεύτερον, για τον εφοπλισμό που όπως γνωρίζεται απαιτεί πολύ μικρότερα κεφάλαια από την πλοιοκτησία και

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

Τρίτον, τους operators που και εδώ απαιτούνται μικρά κεφάλαια αλλά πολύ μεγάλη οργάνωση και υποστήριξη από τον μεσίτη.

Και στις τρεις παραπάνω περιπτώσεις οι Έλληνες έχουν μείνει πολύ πίσω και έχουν αφήσει να πάρουν προτεραιότητα άλλοι ακόμα και μη παραδοσιακά ασχολούμενοι με τη θάλασσα.

Ισως διότι απαιτούνται και κάποιες νομοθετικές ρυθμίσεις για τον εφοπλισμό.

Το μόνο σημείο που υστερεί ο Πειραιάς είναι η ναύλωση δεξαμενοπλοίων και αυτό για τον μόνο λόγο ότι υπάρχει μια πολύ κλειστή αγορά στα δεξαμενόπλοια και αυτά που ναυλώνονται από τον Πειραιά δεν είναι τόσα πολλά ώστε να απαιτεί άνοιγμα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των ναυλώσεων κατευθύνεται

από τις 5-10 μεγάλες εταιρίες παραγωγής και εμπορίας πετρελαιοειδών που είναι εγκατεστημένες στην Ν. Υόρκη — Λονδίνο — Ρότερνταμ κλπ.

Στις κοσμοϊστορικές αλλαγές που συνέβησαν στην πρώην Σοβιετική Ένωση οι Έλληνες έδωσαν το παρόν στη στενή συνεργασία κυρίως με τη μορφή μικτών επιχειρήσεων που έφερε ακόμα περισσότερα πλοία για διαχείριση και ναύλωση στον Πειραιά, όπου και αποδεικνύεται περίτρανα ότι ο Πειραιάς έχει δυνατότητες να προσφέρει υπηρεσίες σε πολύ μεγαλύτερο αριθμό πλοίων έστω και από τη μία μέρα στην άλλη.

Σαν συμπέρασμα μπορούμε να καταλήξουμε ότι ο Πειραιάς διαθέτει σήμερα άριστο εργατικό δυναμικό και σύγχρονα μέσα και μπορεί κάλιστα να προσφέρει υπηρεσίες

και να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της δεκαετίας του '90 και τουλάχιστον τη πρώτης δεκαετίας του 2000, δεδομένου ότι οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές που αυξάνουν τόσο την παραγωγικότητα είναι ήδη εγκατεστημένοι σε σχεδόν όλα τα ναυλομεσιτικά γραφεία.

Το μόνο που ζητούν οι μεσίτες από το Κράτος είναι καλές τηλεπικοινωνίες με όσο το δυνατό μικρότερο κόστος πράγμα που είναι ζωτικής σημασίας για τον κλάδο μας, ώστε τουλάχιστον να πλησιάσουμε το χαμηλότερο κόστος των συναδέλφων Ευρωπαίων και να είμαστε ανταγωνιστικοί απέναντί τους.

Η περαιτέρω στελέχωση των γραφείων αυτών ανήκει φυσικά και σε σας με την προϋπόθεση ότι έχετε όρεξη για σκληρή δουλειά.

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



*** (SINGAPORE)**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56 Pandan Road, Singapore 2260
Tel: 2684338/2658933 (10 Lines) - Fax: 2684432
Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS
AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros
5641459 Steven Sim
4591586 Anthony Fong

*** (HONG KONG & M. CHINA)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

*** (SOUTH KOREA)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong
Jongro-Ku Seoul, South Korea
Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee
(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

*** (MALAYSIA)**

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Parjiran 9
81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia
Tel: (07)-516000/1 - Fax: (07)-515366
Tlx: 65238 - Cables: POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel: (07)-516710 (T. H. Wong)

*** (THAILAND)**

UNITED NAVIGATION LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel: 2490541-2/2497198 Fax: 2497199
Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO/BANGKOK
AOH Tel: 2493706 (Capt E. Glyptis)

*** (JAPAN)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619
28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku
Yokohama 231 - Japan
Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884
Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA
AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE
(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

★ **★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS**

★ **★ APPOINTED SURVEYORS FOR:**

★ **HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT**

«ΧΙΟΣ» ένα σύγχρονο οικολογικό VLCC



Το υπερδεξανόπλοιο «Χίος», κατασκευασμένο σύμφωνα με όλες τις προδιαγραφές που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος, παραδόθηκε στις 26 Μαΐου, 1993 στην πλοιοκτήτρια εταιρία «Southern Queen Co. Ltd» στο Ουλσάν της Ν. Κορέας από τα ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries υψώνοντας την Ελληνική Σημαία. Το πλοίο διαχειρίζεται η εδρεύουσα στον Πειραιά εταιρία «Sun Enterprises Ltd.» του Ομίλου Γεωργίου Σ. Λιβανού.

Το «Χίος» μεταφορικής ικανότητας 301.824 τόννων έχει κατασκευασθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Αμερικανικής Ομοσπονδιακής Νομοθεσίας (OPA 90) και τους κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Το πλοίο είναι εντεταγμένο στην κλάση του American Bureau of Shipping και έχει ναυπηγηθεί με τις υ-

ψηλές προδιαγραφές D.L.A. (Dynamic Load Approach) και διαθέτει διπλό πυθμένα και διπλό κέλυφος σε όλο το μήκος των δεξαμενών φορτίου, όπου βρίσκονται οι δεξαμενές έρματος, καταμετρημένες έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αποφυγή υπερβολικών κοπώσεων στο σκάφος σε όλες τις καταστάσεις.

Το τρίτο νεότευκτο υπερδεξανόπλοιο που ύψωσε ελληνική σημαία το 1993, διαθέτει τις πιο εξελιγμένες συσκευές ναυσιπλοΐας και επικοινωνίας και έχει αξιοποιηθεί η σύγχρονη τεχνολογία στην εγκατάσταση πρόωσης και βοηθητικών μηχανημάτων. Εξίσου υψηλά είναι τα στάνταρς σε ότι αφορά τον εξοπλισμό ασφαλείας, σωστικών μέσων, καθώς και ανίχνευσης και αντιμετώπισης πυρκαϊάς. Είναι αξιοσημείωτο ότι το πλοίο είναι πλήρως ενσωματωμένο στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και

ασφάλειας διαθέτοντας τον απαραίτητο εξοπλισμό.

Οι χειρισμοί φορτοεκφόρτωσης ελέγχονται από ένα σύγχρονο σύστημα της Nakakita Seisakutso και η στάθμη στις δεξαμενές φορτίου παρακολουθείται από το, υψηλής τεχνολογίας, σύστημα Radar της Saab που διαθέτει μεγάλης αξιοπιστίας προειδοποιητικά σήματα (alarm) για χαμηλή, υψηλή ή στάθμη υπερχειλίσης. Τα σήματα προειδοποίησης στάθμης δεξαμενών είναι οπτικά και ακουστικά.

Οι δεξαμενές έρματος, εξοπλισμένες με αισθητήρια ανίχνευσης αερίων υδρογονανθράκων ελέγχονται από ένα κεντρικό σύστημα που προειδοποιεί για τυχόν εισροή επικίνδυνων αερίων στον θάλαμο ελέγχου ή στην γέφυρα.

Συνοψίζοντας τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου είναι:

Κλάση: ABS. + A1 Oil Carrier, + AMS + ACCU, DLA

Ολικό μήκος: 326,92 μέτρα

Μέγιστο πλάτος: 58,05 μέτρα

Μέγιστο βάθος: 31,04 μέτρα

Βύθισμα θέρους: 22,29 μέτρα

Νεκρό βάρος: 301,824 μετρικοί τόνοι.

Ολική χωρητικότητα : 157,213 κόβοι.

Μηχανή: Hyundai B & W Single acting two stroke reversible diesel engine - type 7580 MC

Σημειώνεται ακόμη, ότι κατά την διάρκεια των δοκιμών το VLCC «Χίος» επέτυχε ταχύτητα 16,5, κόμβων σε κατάσταση ερματισμού και είναι επανδρωμένο με άριστα εκπαιδευμένους Έλληνες αξιωματικούς και αμιγές ελληνικό πλήρωμα.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ είναι η πληροφορία που δημοσιεύει σήμερα η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» για τη διεθνή επιτυχία του κάβου που έχει δημιουργήσει η βιομηχανία κατασκευής σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση του Οίκου Κατράδη: Ολόκληρη σχεδόν η παραγωγή του εργοστασίου αυτού εξαγεται στο εξωτερικό, στην Ευρώπη και κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες και εντός ολίγου και στον Καναδά.

Όπως έχει υπογραμμίσει και άλλοτε η στήλη, η επιτυχία του κάβου Κατράδη, που έχει γίνει διεθνώς γνωστός με την ονομασία Nikasord και διακρίνεται από την κόκκινη και πράσινη ρίγα που φέρει, οφείλεται στην εξαιρετική του ποιότητα και την ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή του που είναι αποτέλεσμα της βαθύτατης γνώσεως την οποία έχει ο κ. Νίκος Κατράδης για τα σχοινιά που χρειάζεται το πλοίο αλλά και του πάθους του να προσφέρει στην Ελληνική Ναυτιλία υλικά με υψηλά στάνταρντς σε ανταγωνιστικές τιμές. Αυτά ακριβώς τα προσόντα του κάβου Κατράδη, η εξαιρετική ποιότητα και η ανταγωνιστική του τιμή, επισημάνθηκαν αμέσως και από τους ξένους, όπως είχαν επισημανθεί και από τους ημέτερους γνώστες των ιδιοτήτων που πρέπει να έχουν οι κάβοι για να μπορούν να κρατήσουν το καράβι τη στιγμή που χρειάζεται και ταυτόχρονα να έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, γεγονός που τους καθιστά οικονομικότερους. Αυτοί οι ημέτεροι γνώστες, μόλις άρχισε η διάθεση του κάβου Κατράδη είχαν αποφανθεί με μία φωνή ότι «αυτός είναι κάβος». Την ίδια άποψη εξέφρασε πρόσφατα και γνωστότατος εφοπλιστής, ο οποίος σε επιστολή του προς τον Οίκο Κατράδη υπογραμμίζει ότι ο πλοίαρχος σκάφους του τον διαβεβαίωσε ότι ο κάβος Κατράδη ανταποκρίνεται απολύτως στις προδιαγραφές που απαιτεί το συγκεκριμένο πλοίο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι παρά το γεγονός ότι το εργοστάσιο κατα-

σκευής σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση του Οίκου Κατράδη είναι αυτή τη στιγμή το πλέον σύγχρονο στον κόσμο, ο κ. Νίκος Κατράδης αποκάλυψε στον γράφοντα ότι στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας του να προσφέρει υψηλής ποιότητας και ανταγωνιστικά προϊόντα και είδη στο πλοίο, έχει προχωρήσει στην απόφαση να προμηθευθεί και νέα, τελευταίου και τελειοτάτου τύπου, μηχανήματα κατασκευής ίνας. Για τον σκοπό αυτόν ο γιός του Κωνσταντίνος Κατράδης και τεχνικά στελέχη της βιομηχανίας βρίσκονται στο Λονδίνο, όπου με την ευκαιρία θα έχουν και συναντήσεις με εκπροσώπους των των ελληνικών γραφείων.

Εν κατακλείδι πρέπει να αναφερθεί ότι οι τιμές των κάβων και των συρματοσχοινίων που προσφέρονται από τον Οίκο Κατράδη στον Πειραιά είναι αισθητά κατώτερες από τις τιμές στις οποίες διατίθενται τα είδη αυτά στη Δυτική Ευρώπη, αρχιπλοίαρχος δε γνωστής και μεγάλης ναυτιλιακής εταιρίας υπολόγιζε προ ημερών τη διαφορά αυτή γύρω στο 40%.

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ να πιστέψει κανείς ότι μπορεί να υπάρχουν σήμερα σε ναυτιλιακά γραφεία άνθρωποι με τη νοοτροπία της δεκαετίας του '50 και του '60 που να εισηγούνται περικοπές στην τροφοδοσία. Και όμως φαίνεται ότι υπάρχουν. Και ταυτόχρονα φαίνεται ότι υπάρχουν, ελάχιστοι ευτυχώς, που τείνουν ευήκοον οὖς σε παρόμοιες εισηγήσεις βλέποντας το άμεσο κέρδος που τους λένε ότι θα αποκομίσουν από την αποδοχή των εισηγήσεων για περικοπές στην τροφοδοσία και παραβλέποντας τη ζημία που θα υποστούν μακροπρόθεσμα από την εφαρμογή μιας τέτοιας τακτικής. Οι καταγγελίες που έχουν φθάσει στα «Ναυτικά Χρονικά» είναι συγκεκριμένες, είναι όμως προφανές ότι δεν μπορούμε να πούμε — τουλάχιστον τώρα — το παραμικρό: Ο καθένας έχει το δικαίωμα να

εφαρμόζει στην επιχείρησή του την πολιτική που θεωρεί ότι είναι περισσότερο αποδοτική γι' αυτόν, αρκεί μόνον η πολιτική αυτή να μην έχει επιπτώσεις και σε άλλους ή σε άλλες επιχειρήσεις λόγω του δυσμενούς θορύβου που δημιουργείται σε παρόμοιες περιπτώσεις. Θα μιλήσουμε συνεπώς απερίφραστα αν υπάρξουν οι ζημίες που επιφέρει μια τέτοια πολιτική, για τον απλούστατο λόγο ότι εμμέσως μεν αλλά σαφέστατα βλάπτει και τους άλλους, δεδομένου ότι όλοι σπεύδουν να μιλήσουν για τους Έλληνες γενικώς και όχι για κάποιους συγκεκριμένους Έλληνες — δεν θα αφεθεί να καούν και τα χλωρά μαζί με τα ξερά...

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ, αναφερόμενος στην άρνηση του Υπουργού να υπογράψει την άδεια σκοπιμότητας για την οποία έχει καταβληθεί ήδη — με υπόδειξη βεβαίως του Υπουργείου — η υπέρ του NAT εισφορά ύψους 28 εκατ. δραχμών, μας ρώτησε γιατί δεν γράφουμε και για την άλλη διάσταση που προκύπτει από την περίπτωση αυτή, όπως και από όσες άλλες έχουν προηγηθεί, δηλαδή για την ωφέλεια του NAT από τη συγκεκριμένη ρύθμιση — την καταβολή εισφοράς για κάθε άδεια σκοπιμότητας — και για εκείνον που προχώρησε στην θέσπισή της.

Οι τακτικοί αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» γνωρίζουν ότι οι στήλες αυτές δεν καταπίνουν τη γλώσσα τους. Και λένε τα πάντα προς κάθε κατεύθυνση, για τη συγκεκριμένη δε περίπτωση υπενθυμίζεται ότι όταν έγινε το λάθος — κατά την δική μας άποψη — της αντικαταστάσεως τους κ. Παυλίδη, τα «Ναυτικά Χρονικά», επισημαίνοντας τα επιτεύγματα αλλά και τα λάθη του πρώην Υπουργού, είχαν υπογραμμίσει την τεράστια προσφορά του στην ενίσχυση των οικονομικών του NAT. Που δεν περιορίζεται βεβαίως μόνον στην καθιέρωση της εισφοράς για την έκδοση των αδειών σκοπιμότητας των ακτο-

πλοϊκών επιβατηγών πλοίων αλλά επεκτείνεται και στη σημαντική αύξηση των πόρων του NAT από την αύξηση που επέβαλε ο κ. Παυλίδης στα ασφάλιστρα για την ασφάλιση των επιβατών.

Αυτή είναι η διάσταση για την οποία μίλησε — και ζήτησε να γράψουμε — ο αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών». Υπάρχει όμως ακόμη μία διάσταση στο συγκεκριμένο θέμα: Το βάρος της ανορθώσεως των οικονομικών του NAT εκλήθη να σηκώσει μόνον το ακτοπλοϊκό επιβατηγό. Και αυτή τη διάσταση μόνον τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν επισημάνει.

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ με την περίπτωση του πλοιάρχου κ. Δουμάνη ελέγχθη από γνωρίζοντας πρόσωπα και πράγματα ότι η δυσμενής μεταχείριση του αξιωματικού αυτού, ο οποίος τιμά και τη χώρα και το Λιμενικό Σώμα διεθνώς, οφείλεται στην αντίληψη κάποιου απελθόντος ήδη ότι οι τεχνικοί αξιωματικοί δεν είναι ικανοί να αναρριχηθούν στα ανώτατα αξιώματα, ενώ φαίνεται ότι θεωρούνται ικανοί οι πτυχιούχοι της Παντείου, της πάλαι ποτέ βιο-

μηχανικής του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης ή ακόμη και της Νομικής όπου τα πτυχία παίρνονταν όπως όλοι σ' αυτόν τον τόπο γνωρίζουμε, τις περισσότερες φορές χωρίς φοίτηση, κάτι που βεβαίως είναι αδύνατο να γίνει στις πολυτεχνικές σχολές...

Ο κ. ΦΑΝΗΣ ΚΑΚΡΙΔΗΣ, αναφερόμενος με άρθρο του σε αθηναϊκή εφημερίδα σε ένα σεμινάριο για φιλολόγους που έγινε πρόσφατα στη Λευκωσία, υπογράμμιζε την εξαιρετική ποιότητα της κυπριακής εκπαίδευσης και των ανθρώπων της που συγκροτούν το επιτελείο του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου της Κύπρου που με φρόνηση και γνώση κατευθύνουν τα εκπαιδευτικά πράγματα της μεγαλονήσου. Αυτό ίσως — σε συνδυασμό και με τα άλλα προσόντα των Κυπρίων — εξηγεί την τεράστια επιτυχία της Κύπρου σε όλους τους τομείς και ιδιαίτερα στον ναυτιλιακό, που μας ενδιαφέρει ειδικότερα, και το υψηλό επίπεδο που του έχουν προσδώσει οι Κύπριοι αρμόδιοι, οι οποίοι ενδιαφέρονται, όπως αποδεικνύουν οι συνεχείς επιτυχείς κινήσεις τους,

περισσότερο για την πρόοδο και την ευημερία του τόπου τους παρά για την απόκτηση γαλονιών και αρμοδιοτήτων, όπως γίνεται παρ' ημίν...

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗ του Υπουργού που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος και με την οποία καταβαλλόταν προσπάθεια να αντικρουσθούν οι επισημάνσεις των «Ναυτικών Χρονικών» για την ανεπάρκεια του Υπουργείου προκύπτει ότι το ΥΕΝ δεν έχει καμμία σχέση με την καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα — είναι «νυχτωμένο» όπως παρατήρησε γνωστός εφοπλιστής στον γράφοντα κατά το γεύμα εργασίας με τον κ. Έβερτ στη Ναυτιλιακή Λέσχη την περασμένη Πέμπτη — και ότι αγνοεί τα προβλήματα που καίνε κυριολεκτικά σήμερα τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Κατά τα άλλα, ο χορός καλά κρατεί....

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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.**

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Σημαντική συνεδρίαση των Λλδύδς

Στις 5 Ιουλίου θα διεξαχθεί η έκτακτη συνεδρίαση των ασφαλιστών των Λλδύδς μετά από αιτήσεις δύο ομάδων μελών του ασφαλιστικού οργανισμού.

Η πρώτη αίτηση είχε σαν αποστολέα τον αποχωρήσαντα κ. Glauud Gurney του οποίου η ομάδα ζητά την παραίτηση του Συμβουλίου του Λλδύδς μετά τις πρόσφατες ανακοινωθείσες απώλειες ύψους 2,1 δισεκ. λιρών. Όλες οι μέχρι τώρα παρόμοιες προτάσεις της ομάδας αυτής έχουν απορριφθεί από την πλειοψηφία των 20.000 μελών του οργανισμού.

Η δεύτερη αίτηση που κοινοποιήθηκε στον οργανισμό υποστηρίζει την διοίκηση καθώς και το «επιχειρησιακό σχέδιο» για τη διάσωση των Lloyd's of London και υποστηρίζεται από την κύρια ένωση των μελών του οργανισμού, την Association of Lloyds Members (ALM).

Η ομάδα αυτή υποστηρίζει την συνέχιση της λειτουργίας του οργανισμού βάσει του «επιχειρησιακού σχεδίου» που αντιπροσωπεύει τα πλέον αποτελεσματικά μέσα για την εξασφάλιση του μέλλοντός του. Επίσης καλεί την τωρινή διοίκηση να επιδείξει την πίστη της στα μέλη του οργανισμού και εκτιμά ότι η εισαγωγή νέου εταιρικού κεφαλαίου είναι σημαντική για την εξασφάλιση του οργανισμού και την αποδέσμευση του από τις οικονομικές δυσκολίες.

Η διοίκηση εξετάζει αλλαγές στον κανονισμό λειτουργίας του Λλδύδς, ο οποίος σήμερα επιτρέπει την κατάθεση αιτήσεων για έκτακτες συνεδριάσεις με τις υπογραφές μόνο 100 μελών. Πολλά μέ-

λη του οργανισμού διαμαρτύρονται για τη διακοπή στην εργασία όταν οι έκτακτες συνεδριάσεις διεξάγονται εντός των εργασιμωρών ωρών. Η συνεδρίαση της 5ης Ιουλίου θα διεξαχθεί το απόγευμα, αλλά είναι πιθανόν ότι δεν θα την παρακολουθήσουν όλα τα μέλη του οργανισμού.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Εισπρακτικά μέτρα εναντίον των κρουαζιεροπλοίων

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που δρομολογούν κρουαζιερόπλοια στην Καραϊβική με έδρα τα Αμερικανικά λιμάνια και χρησιμοποιούν ξένες σημαίες στα πλοία τους απειλούνται πλέον με εισπρακτικά μέτρα.

Ειδικά το Κογκρέσσο θα συζητήσει το θέμα της ενεργοποίησης νομοθεσίας που θα υποχρεώνει τις ξένες εταιρίες που ελέγχουν σχεδόν όλα τα κρουαζιερόπλοια που έχουν έδρα τα Αμερικανικά λιμάνια να καταβάλλουν τους ίδιους φόρους που καταβάλλουν και οι Αμερικανικές εταιρίες. Συγχρόνως τα κράτη της Καραϊβικής κινούνται για την επιβολή αυξήσεων στα τέλη των κρουαζιεροπλοίων.

Ο βουλευτής Τζών Ντάνκαν πιστεύει ότι μία συμβολή στην προσπάθεια της κυβέρνησης Κλίντον να μειώσει το έλλειμμα με μείωση των εξόδων και αύξηση της φορολογίας, είναι η επιβολή φορολογίας στις ξένες εταιρίες οι οποίες μέχρι τώρα εξαιρούνταν από την καταβολή φόρων στις ΗΠΑ. Σαν παράδειγμα ανέφερε την Carnival Cruise Lines που κέρδισε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια καθώς έχει την έδρα της στον Παναμά.

Συγχρόνως πολλοί βουλευτές είναι ε-

κνευρισμένοι με την τακτική των ναυτιλιακών εταιριών να διαφημίζουν στους μετόχους τους την δυνατότητα που έχουν να αποφεύγουν την καταβολή φόρων στις ΗΠΑ. Ηδη εξετάζονται τρόποι να αφαιρούνται οι ανάλογοι φόροι από τις κρατήσεις των επιβατών, ενώ ο πρόεδρος της υποεπιτροπής Εμπορικής Ναυτιλίας Ουίλλιαμ Λιπίνσκι αναμένεται να προωθήσει νόμο για τον οκταπλασιασμό του φόρου των τριών δολλαρίων ανά επιβάτη στα κρουαζιερόπλοια, με στόχο την χρηματοδότηση ενός νέου συστήματος επιχορηγήσεων των Αμερικανικών φορτηγών πλοίων.

ΛΙΒΑΝΟΣ

Νέος Αραβικός Νηογνώμονας

Μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιριών της περιοχής της Μέσης Ανατολής αναμένεται να εγκρίνουν ένα σχέδιο για την ίδρυση ενός νέου νηογνώμονα καθώς και ενός αλληλασφαλιστικού οργανισμού που θα έχει σαν αποκλειστικό στόχο την εξυπηρέτηση των Αραβικών ναυτιλιακών εταιριών.

Μεταξύ των ιδρυτριών εταιριών περιλαμβάνονται η United Arab Shipping Line του Κουβέϊτ, οι Ιορδανικές Εθνικές Ναυτιλιακές Γραμμές, η Petromin Tankers, η εθνική ναυτιλιακή εταιρία της Σαουδικής Αραβίας και η εταιρία πετρελαιοφόρων του Κουβέϊτ. Όπως δήλωσε ο πρόεδρος Ένωσης Λιβανέζων Εφοπλιστών η Αραβική Ναυτιλιακή Ομοσπονδία αναμένεται να εγκρίνει την ίδρυση των νέων οργανισμών σε συνεδρίαση στη Βηρυτό στις 26-27 Ιουλίου. Ήδη την πρόταση αυτή υποστηρίζουν οι υπουργοί μεταφορών των Αραβικών χωρών. Τα γραφεία του νηογνώμονα και του P & I Club θα εγκατασταθούν στο Κάιρο ενώ προτείνεται και η εγκατάσταση ενός παραρτήματος στη Βηρυτό.

Στην Αραβική Ναυτιλιακή Ομοσπονδία συμμετέχουν περί τις 40 ναυτιλιακές εταιρίες, όπως επίσης και οι οργανισμοί των Αραβικών χωρών, ο ΟΠΕΚ, η Αραβική Ένωση Ναυτιλιακών Λιμένων και οι διάφορες Ναυτιλιακές Ακαδημίες από την Σαουδική Αραβία, το Κουβέϊτ, το Κατάρ, το Άμπου Ντάμπι, την Ιορδανία, το Ιράκ, την Συρία, το Λίβανο, την Αλγερία, τη Λιβύη, το Μαρόκο, την Αίγυπτο, την Τυνησία και την Σομαλία.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Δίον», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Mekhanik Yakovenko» υπό κυπριακή σημαία, 22.097 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Pyrgi Shipping Company Limited» (κ. Αν. Κάντζος).

— «Βιλ ντε Λατάκι», πλοίο ρό-ρό, πρώην «Aniene» υπό ιταλική σημαία, 9.399 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Gateway Maritime Ltd.» (D. Efthymiou Shipping S.A.).

— «Φαέθων», μπάλκερ, πρώην «Lakenes» υπό παναμαϊκή σημαία, 25.956 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Millgate Shipping Corp.» (κ. Λουκάς Φαφαλιός).

— «Ιονικός», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Star Trader» υπό ιαπωνική σημαία, 70.853 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Tuesday Shipping Company» (Dioryx Maritime Corporation).

— «Καρολάιν», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη σημαία Μπαχάμας, 158.475 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Imperial Bay Shipping Corporation» (Kristen Navigation Inc.).

— «Οσεανός», μπάλκερ, ναυπηγούμενο Νο. 814, 38.891 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Neptune Maritime Co. of Monrovia» (κ. Βασ. Βελλής).

Αγοραπωλησίες

Σε ελληνικά συμφέροντα κατέληξε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Ocean Runner» 268.310 τόν. d.w.,

ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 5,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό σημαία Κύπρου περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Chevron Sun» 156.299 τόν. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Αλμπέρτα» 30.820 τόν. d.w., βρετανικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 12,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Vizcaya» 26.931 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης κατέληξε το μπάλκερ κάρριερ «Ostria», 26.739 τόν. d.w., ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το σκάφος μεταφοράς υγροποιημένων αερίων «Γκάτ Ατλάντικ» 10.377 τόν. βάρους, αντί δολ. 165 ανά τόννο.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το μικτό πλοίο «Τρέιντ Εντέβορ» 20.516 τόν. βάρους, αντί δολ. 176 ανά τόννο.

Wake Equalising Duct σε VLCC

Κατ' επανάληψη έχουμε δημοσιεύσει στο παρελθόν πληροφορίες σχετικά με το ανωτέρω σύστημα, το οποίο είναι το πλέον διαδεδομένο όσον αφορά την ελάττωση καταναλώσεως καυσίμων στα πλοία.

Το σύστημα αυτό έχει μέχρι στιγμής τοποθετηθεί σε πάνω από 600 πλοία κάθε είδους, μεγέθους και ηλικίας και μάλιστα μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται και τριάντα (30) ελληνικών συμφερόντων.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας η εταιρία Kristen Navigation του ομίλου Αγγελικούση προτίθεται να το τοποθετήσει τον επόμενο μήνα στο υπερδεξαμενόπλοιο της Astro Beta 68.000 τόν. d.w.

Η επιτυγχανομένη ελάττωση της καταναλώσεως καυσίμων με το σύστημα αυτό είναι της τάξεως μέχρι και 10% για την ίδια υπηρεσιακή ταχύτητα.

Σεμινάριο της BIMCO

Το Baltic and International Maritime Council θα πραγματοποιήσει στις 24 Ιουνίου, στο αμφιθέατρο της εταιρίας Ceres Hellenic Shipping Enterprises, (Ακτή Μιαούλη 69 Πειραιώς) σεμινάριο με θέμα: «Towards Better Decisions».

Το σεμινάριο απευθύνεται, τόσο σε μέλη όσο και σε μη μέλη του BIMCO και όσοι επιθυμούν να συμμετάσχουν σ' αυτό θα πρέπει να δηλώσουν έως και την 15.6.93 στην

BIMCO PUBLICATIONS A/S,
φάξ No. 00454 -444450.

Διεθνείς οδηγίες για την αποφυγή της εισαγωγής υδροβίων και παθογόνων οργανισμών από θαλάσσερμα και απορρίψεις ιζημάτων πλοίων

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του International Maritime Organisation υιοθέτησε την απόφαση MEPC 50 (31)/4.1.91 στην οποία περιέχονται οδηγίες για την αποφυγή της εισαγωγής ανεπιθυμητών υδροβίων και παθογόνων οργανισμών από το θαλάσσερμα και τις τυχόν απορρίψεις ιζημάτων από δεξαμενές έρματος των πλοίων. Δεδομένου ότι η ρύπανση των υδάτων των λιμένων των Κρατών μελών του IMO με μεγάλες ποσότητες θαλασσέρματος που περιέχουν ιούς ή βακτηρίδια μπορεί να προκαλέσει επιδημικά νοσήματα θέτοντας σε κίνδυνο την υγεία των ανθρώπων, των ζώων και φυτών θεωρείται επιβεβλημένη η εφαρμογή των απαιτήσεων της ανωτέρω Αποφάσεως του IMO η οποία μέχρι σήμερα εφαρμόζεται μόνον από Αυστραλία και Καναδά. Προς τον σκοπό αυτό το YEN προέβη στην μετάφραση της εν λόγω Αποφάσεως, αντίγραφα της οποίας ευρίσκονται στην διάθεση των μελών στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Δωρεά στον Πειραικό Σύνδεσμο

Οι εφοπλιστές κ.κ. Νικ. Α. Βερνίκος και Λουκής Στ. Φαφαλιός ανέλαβαν να καλύψουν τη συμμετοχή του Πειραικού Συνδέσμου στις κοινόχρηστες δαπάνες

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Τριόροφο με υπόγειο κτίριο γραφείων - καταστημάτων
γωνιακό σε κεντρικότατο σημείο του Πειραιά.
Τηλ.: 32.19.619 (1-7 μ.μ.)

Οι ετήσιες προικοδοτήσεις του Ιδρύματος Ιωάννη Δ. Πατέρα



Στις 17 Μαΐου, 68 νεόπαντρα ζευγάρια προσήλθαν στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς για να παραλάβουν επιταγές ύψους 260.000 δρχ. η καθεμία, που χορηγεί κάθε χρόνο το Ίδρυμα του αείμνηστου Καπτάν Γιάννη Διαμαντή Πατέρα.

Πρωτότοκος γιός ενός από τους πρωτεργάτες του Οινουσσιακού ναυτικού μεγαλείου, του Διαμαντή Ι. Πατέρα και της Καλλιόπης Παντελή Λύρα, ο καπταν Γιάννης Πατέρας πήρε το δίπλωμα του πλοιάρχου σε ηλικία 21 ετών. Αλλά μαζί με το δίπλωμα απόκτησε και άλλα πολύτιμα όπλα, την πείρα, την επιχειρηματική τόλμη και διορατικότητα. Στη θάλασσα έμαθε ακόμη να εκτιμά και να πονάει το ναυτικό, να μοιράζεται τον κάματο και τους καύμους του ναυτεργάτη, γι' αυτό και η πολιτική που αργότερα ακολούθησε απέναντι των ναυτεργατικών αξιώσεων και αγώνων υπήρξε

δίκαιη και αμερόληπτη.

Το 1970 συνέλαβε την ιδέα να κάνει κάτι για τις θυγατέρες των ναυτικών, οι οποίοι πεθαίνοντας άφηναν αναποκατάστατη κόρη. Ξεχωρίζει τότε ένα κεφάλαιο σε 500.000 δολάρια για να γίνουν λίγο πριν από το θάνατό του σε 2 εκατ. δολάρια.

Με το τεράστιο αυτό κεφάλαιο το Ίδρυμα μπόρεσε να επεκτείνει την ευεργετική του δράση και σε μη ορφανές κόρες ναυτικών, έτσι ώστε να μοιράζει κάθε χρόνο πάνω από 40 εκ. δρχ. σε μετρητά και γαμήλια δώρα.

Είναι πραγματικά συγκινητικό να βλέπει κανείς πάνω από εκατό νιόπαντρα ζευγάρια να συναντώνται κάθε Μάη στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά και να χαίρονται μια συμβολική προσφορά, που θέλει να υπογραμμίσει τη σκληρή ζωή, τα προβλήματα αλλά και τις χάρες της θάλασσας.

επισκευής του επί της Ακτής Μιαούλη 35-39 ακινήτου, σ' αναγνώριση του κοινωνικού έργου που ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος επιτελεί από το 1894 στην πόλη μας.

Στην ευχαριστήρια επιστολή του που έστειλε ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος και που υπογράφουν οι κ.κ. Γεώργ. Δουκ. Ρεδιάδης, Ευάνν. Α. Δήμοβιτς και Ιωάν. Χ. Καρκούλιας, αναφέρεται, ότι «η δωρεά αυτή υπογραμμίζει την ευρύτερη αναγνώριση της πολυσήμαντης, πολύχρονης και πολύπλευρης προσφοράς του Πειραιϊκού Συνδέσμου στον Πειραιά και στην εμπορική Ναυτιλία από επίλεκτους εκπροσώπους του ναυτιλιακού χώρου που, κατά παράδοση, συντρέχουν στις προσπάθειες του Συνδέσμου μας για ανάπτυξη πνευματικής, πολιτισμικής και μορφωτικής δραστηριότητας στην πόλη μας».

Εκδήλωση του Προπέλλερ Κλάμπ

Το Προπέλλερ Κλάμπ Ελλάδος ανακοίνωσε την διοργάνωση χοροεσπερίδας επ' ευκαιρία της Ημέρας Ανεξαρτησίας των Ηνωμένων Πολιτειών, που θα πραγματοποιηθεί το Σάββατο 26 Ιουνίου 1993 στις 9.00 μ.μ. στο Γκόλφ Γλυφάδας.

Κατά την διάρκεια της εκδήλωσης θα κληρωθούν επίσης και τα παρακάτω δώρα:

— Δύο αεροπορικά εισιτήρια μετ' επιστροφής σ' οποιοδήποτε σημείο των Ηνωμένων Πολιτειών (της Ηπειρωτικής Αμερικής) προσφοράς της αεροπορικής εταιρίας Delta Airlines.

— Δύο αεροπορικά εισιτήρια μετ' επιστροφής στο Γιοχάνεσμπουργκ προσφορά της South African Airways.

— Δύο αεροπορικά εισιτήρια μετ' επιστροφής στη Ρώμη προσφορά της Thai Airways.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Σκάφη της Κυριακούλης στον Ιστιοπλοϊκό αγώνα του Προξενικού Σώματος



Υπηρετώντας πιστά και προάγοντας με κάθε τρόπο την ιστιοπλοϊκή ιδέα, η Kiriacoulis Mediterranean παραχώρησε τρία σκάφη της προκειμένου να αγωνισθούν στον ετήσιο Ιστιοπλοϊκό Αγώνα του Προξενικού Σώματος. Συγκεκριμένα, παραχωρήθηκαν τα ιστιοπλοϊκά της «Dora» (Gib' Sea 422) με κυβερνήτη τον Δημ. Κορέλα, με το οποίο αγωνίσθηκε η Κίνα, «Dimitris K.» (Gib' Sea 372) με κυβερνήτη τον Γιώργο Παπαγεωργίου, με το οποίο αγωνίσθηκε το Βέλγιο και τέλος «Nirvana» (Gib' Sea 372) με κυβερνήτη τον Πάρη Λουτριώτη, με το οποίο αγωνίσθηκε η Φινλανδία και Νορβηγία.

Στον Ιστιοπλοϊκό αγώνα του Προξενικού Σώματος, που πραγματοποιήθηκε

στις 9 Μαΐου, συμμετείχαν αρχικά 32 χώρες, οι κακές καιρικές συνθήκες όμως μείωσαν τον αριθμό σε 26. Τα σκάφη ξεκίνησαν από την Μαρίνα Καλαμακίου και έφθασαν στις Λαγούσες. Ακολούθησε γεύμα στην προβλήτα της Αίγινας και μετά επιστροφή στη Μαρίνα Καλαμακίου.

Στα σκάφη μέχρι 38 πόδια, πρώτο τερμάτισε το σκάφος «Tsoulouki», με το οποίο αγωνίσθηκε η Γερμανία και η Ουρουγουάη, ενώ στα σκάφη πάνω από 38 πόδια, πρώτο τερμάτισε το «Sea Dream», με το οποίο αγωνίσθηκε ο Καναδάς. Χορηγοί του αγώνα ήταν η «Olympic Catering» η «Αθηναϊκή Ζυθοποιία» και η εταιρία «Α. Καμπάς».

κούς λιμένες, ο Κλάδος Πλοίων και Ναυτιλιακής Πολιτικής του YEN απέστειλε προς τις εφοπλιστικές μας Ενώσεις το ακόλουθο κατατοπιστικό έγγραφο:

«Επιβολή απαγόρευσης εξόδου από

Ιαπωνικές Αρχές σε πληρώματα Ελληνικών πλοίων».

Αναφερόμενοι στο παραπάνω θέμα γνωρίζουμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα σε έγγραφο της Δανικής Προεδρίας της ΕΟΚ, το οποίο περιήλθε στην υπηρεσία μας μέσω της διπλωματικής μας αρχής στο Τόκιο πραγματοποιήθηκε στις αρχές του τρέχοντος έτους συνάντηση εκπροσώπου της Κομισσιόν με εκπρόσωπο του Γραφείου μετανάστευσης του Ιαπωνικού Υπουργείου δικαιοσύνης αναφορικά με την εξέταση του εν λόγω θέματος.

2. Η Κοινοτική πλευρά παρέδωσε στην Ιαπωνική σχετικό υπόμνημα με το οποίο και της γνωστοποίησε ότι δεν υπάρχει σε κοινοτική χώρα, ανάλογος κανονισμός, ο οποίος σε περίπτωση λιποταξίας μέλους του πληρώματος να απαγορεύει την έξοδο από το πλοίο και στο υπόλοιπο πλήρωμα και ζήτησε την κατάργηση του μέτρου κατ' εφαρμογή της αρχής της αμοιβαιότητας.

3. Ύστερα από τις επιφυλάξεις της Ιαπωνικής πλευράς και τους ισχυρισμούς ότι έπρεπε να ληφθούν ορισμένα μέτρα για την αντιμετώπιση του όλο και αυξανόμενου αριθμού κρουσμάτων λιποταξίας στους Ιαπωνικούς λιμένες, η κοινοτική πλευρά τόνισε την ανάγκη αποτελεσματικής εφαρμογής των Κανονισμών, που εξέδωσε το Ιαπωνικό Υπουργείο Δικαιοσύνης τον Ιούλιο του 1992.

4. Σύμφωνα με τους ανωτέρω κανονισμούς οι Ιαπωνικές αρχές θα μπορούσαν να δώσουν άδεια εξόδου σε πλήρωμα πλοίου στο οποίο είχε κατά το παρελθόν σημειωθεί κρούσμα λιποταξίας σε Ιαπωνικό λιμένα, εφόσον ο Πλοίαρχος και η πλοιοκτήτρια εταιρία αποστείλουν πριν τον κατάπλου του πλοίου στην Ιαπωνία σχετική βεβαίωση ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν ενημερωθεί από τον Πλοίαρχο επί του θέματος της λιποταξίας και των συνεπειών αυτής.

5. Αναφορικά με τα «εμπόδια» που

Η έξοδος των πληρωμάτων στους λιμένες της Ιαπωνίας

Αναφερόμενος στο πρόβλημα που έχει ανακύψει με την απαγόρευση εξόδου των πληρωμάτων ελληνικών πλοίων που προσεγγίζουν σε ιαπωνι-

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. Διεύθυνσης: PRODROMAR

παρουσιάζονται κατά την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων, ο εκπρόσωπος του Γραφείου Μετανάστευσης του Ιαπωνικού Υπουργείου Δικαιοσύνης πρότεινε όπως τα πλοία ή οι εταιρίες αποστέλουν με τέλεξ (και προ του κατάπλου σε Ιαπωνικό λιμένα) την ανωτέρω σχετική βεβαίωση (letter of guarantee) τόσο στο Γραφείο Μετανάστευσης του λιμένα κατάπλου, όσο και στην Πρε-

σβεία της χώρα της σημαίας του πλοίου στο Τόκυο, ούτως ώστε σε περίπτωση που χρειαστεί, να έλθει η Πρεσβεία σε επαφή με την Υπηρεσία και να «προωθήσει» αυτή σχετικό υπενθυμιστικό προς τα αρμόδια γραφεία μετανάστευσης στους κατά τόπους λιμένες.

6. Παρακαλούμε για την ενημέρωσή σας, και την ενημέρωση των μελών σας».

Υπόμνημα του Οίκου Ι. Πολυχρονόπουλου στον Υπουργό Ε.Ν. για την παράδοση πετρελαιοειδών καταλοίπων κλπ. σε ευκολίες υποδοχής

1) Σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την σχετική εσωτερική μας Νομοθεσία, τα πλοία υποχρεούνται να παραδίδουν σε ευκολίες υποδοχής λιμένες τα φερόμενα κατά τον κατάπλου τους πετρελαιοειδή κατάλοιπα κλπ. (άρθρο 4 παρ. 1 Ν. 743/77).

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 2 του Νόμου με Απόφαση του Υπουργού (ΥΕΝ) καθορίζονται οι Οργανισμοί Λιμένων και τα Λιμενικά Ταμεία τα οποία υποχρεούνται στην κατασκευή, οργάνωση και λειτουργία ευκολιών υποδοχής για την εξυπηρέτηση των αναγκών της περιοχής τους, ενώ στη δεύτερη περίοδο της ίδιας παραγράφου 2 παρέχεται η δυνατότητα με Απόφαση πάλι του Υπουργού να λειτουργήσουν και ιδιωτικές παρόμοιες επιχειρήσεις.

Ο Νόμος δεν απαγορεύει στον ίδιο λιμένα την παράλληλη λειτουργία ευκολιών που ανήκουν στους Οργανισμούς ή Λιμενικά Ταμεία και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

2) Μέχρι σήμερα ουδεμία ευκολία λιμένος έχει κατασκευαστεί και λειτουργήσει από Οργανισμούς Λιμένος ή Λιμενικά Ταμεία.

Για την κάλυψη των επιτακτικών αναγκών της περιοχής λιμένος Πειραιά αλλά και της έστω μερικής συμμόρφωσης της χώρας μας προς τις Διεθνείς μας υποχρεώσεις λειτουργεί στον Πειραιά από το 1983 ιδιωτική επιχείρηση.

3) Σκοπός του παρόντος υπομνήματος δεν είναι η οποιαδήποτε μορφής καταγγελία για τον τρόπο που ανατέθηκε η αποκλειστική λειτουργία μιας ιδιωτικής επιχείρησης ή αν ανταποκρίνεται ή όχι στις ουσιαστικές αλλά και τις συμβασιακές της υποχρεώσεις η παραπάνω ιδιωτική επιχείρηση.

Σκοπός μας είναι να επισημάνουμε ότι αποτελεί εσφαλμένη ναυτιλιακή πολιτική επιλογή η ανάθεση κατά αποκλειστικότητα σε μία μόνο επιχείρηση των εργασιακών περισυλλογής των πετρελαιοειδών καταλοίπων, ερμάτων, βοθρολυμάτων, χημικών καταλοίπων και σκουπιδιών που παραδίδονται από πλοία που καταπλέουν στον λιμένα.

4) Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία την 14 Ιουνίου 1983 είχε κυκλοφορήσει από τον ΟΛΠ η Διακήρυξη Διαγωνισμού για την ανάδειξη ανάδοχου περισυλλογής καταλοίπων πλοίων.

Από τη διενέργεια την 6η Ιουλίου 1993 του παραπάνω διαγωνισμού το αποτέλεσμα του οποίου εγκρίθηκε με την 141 του 1983 πράξη του ΔΣ/ΟΛΠ, ανακηρύχθηκε συγκεκριμένος μειοδότης και την 29.12.83 υπογράφηκε η σχετική σύμβαση δεκαετούς διάρκειας η οποία λήγει την 29.12.1993.

Σύμφωνα με την υπογραφείσα σύμβαση οι εγκριθείσες προσφορές προς τον ΟΛΠ ορίζονται:

α) Στα 10% των εκδιδομένων από τον εργολάβο τιμολογίων για τα σκουπίδια.

β) Σε κατονομαζόμενο τέλος σε δολάρια ανά τόνο διαχωρισμένου πετρελαίου της ολικής ποσότητας υπολογιζόμενης στο τέλος κάθε έτους.

γ) Στην υποχρεωτική πρόσληψη από τον εργολάβο συγκεκριμένων 12 προσωπών του Σωματείου «Ένωση Λεμβούχων Καθαριότητας Πλοίων», σαν υπεργολάβους με ετήσια σύμβαση.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ακόμη ότι τόσο από την εγκριτική πράξη του ΔΣ/ΟΛΠ, όσο και από τη Σύμβαση προβλέπεται κατ'έτος αναπροσαρμογή των τιμολογίων με βάση: α) Τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, β) Το κόστος των καυσίμων, και γ) τον Δείκτη τιμών καταναλωτή.

5) Αληθινά ποιά ήταν τα αποτελέσματα από μια μακρόχρονη αλλά κυρίως μονοπωλιακή επιλογή (σύμβαση) του Κράτους στο τομέα αυτό της ναυτιλίας;

Αρχικά βλέπουμε μια ετήσια αναπροσαρμογή των τιμολογίων με βάση κυρίως εσωτερικής φύσεως δείκτες οικονομίας. Γίνεται αντιληπτό ότι για όλα αυτά τα χρόνια λόγω και του υψηλού πληθωρισμού τα τιμολόγια φθάσανε σε υψηλά επίπεδα γεγονός που κάνει τη παράδοση των καταλοίπων μια ακριβή παροχή υπηρεσιών — έστω και αν η παράδοσή τους είναι υποχρεωτική.

Η έλλειψη βέβαια ανταγωνισμού είναι φυσικό να μην δημιουργεί πελατειακές ανησυχίες στον εργολάβο αφού ο μο-

JIM'S PUMP REPAIR INC. Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition
TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

48-55 38th Street, Long Island Citv. NY 11101

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

νόδρομος της αποκλειστικότητας έχει φροντίσει για την εξασφάλιση της πελατείας.

Όμως η έλλειψη ανταγωνισμού ανεξάρτητα από τις οποιεσδήποτε καλές προθέσεις του εργολάβου — τις οποίες δεν έχουμε λόγο να αμφισβητήσουμε — επιδρά χωρίς αμφιβολία και στην ποιότητα των υπηρεσιών και συνακόλουθα στην προσαρμογή προς τις νέες τεχνολογίες και τις εξελίξεις.

Η επιδίωξη της ποιότητας και της προσαρμογής απαιτεί κόπους, θυσιές και δαπάνες τις οποίες ο επιχειρηματίας αναγκάζεται να τις κάνει μόνο κάτω από συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού.

Σε κάθε άλλη περίπτωση με εξασφαλισμένη πελατεία τα παραπάνω παραμένουν στην σφαίρα των καλών προθέσεων, ενώ ο τρόπος περισυλλογής των καταλοίπων αλλά και των σκουπιδιών παραμένει ο ίδιος για πολλά χρόνια θυμίζοντας προπολεμικά λιμάνια της Άπω Ανατολής. Σε μια τέτοια κατάσταση αποτελεί πολυτέλεια σήμερα ο διαχωρισμός των σκουπιδιών και η ξεχωριστή διαχείρισή τους.

6) Κύριε Υπουργέ,

Είσατε γνώστης της θάλασσας και του λιμανιού, με μακρά επιτυχημένη θητεία στο χώρο και με πλούσια εμπειρία. Αντιλαμβάνεστε ότι οι παραπάνω αδυναμίες, ελλείψεις και απαράδεκτες συνθήκες δεν αφορούν συγκεκριμένα πρόσωπα, αλλά επιλογές ναυτιλιακής - λιμενικής πολιτικής. Αυτές οι επιλογές προκαλούν το πρόβλημα και κυρίως ένα διάχυτο αρνητικό κλίμα για το λιμάνι του Πειραιά.

Κάτω από αυτό το πρίσμα δεν φαίνεται ότι σε μια ελεύθερη οικονομία και σε μια ναυτιλιακή χώρα όπως η Ελλάδα, που με πάθος υποστηρίζει, πάντοτε με επιτυχία σε διεθνή επίπεδα, την ελευθερία της πρόσβασης στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, να προσιδιάζει η εφαρμογή στους λιμένες μας ενός απαράδεκτα μονοπωλιακού καθεστώτος σε μια καθαρά ναυτιλιακή λειτουργία. Μια λειτουργία που πρέπει να εντάσσεται

στην σφαίρα των κινήτρων προσέλκυσης πλοίων στην περιοχή του λιμένα Πειραιά.

Είναι ανάγκη να ανοίξει ο δρόμος για να λειτουργήσουν περισσότερες ιδιωτικές ευκολίες υποδοχής στη μείζονα περιοχή ώστε το καταπλέον σκάφος ελεύθερα να επιλέγει τις καλύτερες ποιοτικά υπηρεσίες με τους συμφερότερους όρους (ανεξάρτητα βέβαια από την ύπαρξη εγκεκριμένου τιμολογίου).

Ο ανταγωνισμός θα διευκολύνει την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και θα επιφέρει συμπίεση του κόστους ενώ θα δώσει διέξοδο στους διαθέτοντες τις εγκαταστάσεις επιχειρηματίες να διευρύνουν το φάσμα των δραστηριοτήτων τους στα καταπλέοντα πλοία.

Όμως θα πρέπει να επισημανθεί και το γεγονός ότι τελικά με την λειτουργία περισσότερων της μιάς ευκολιών λιμένος ο ΟΛΠ θα είναι ωφελημένος όχι μόνο από την γενικότερη οικονομική αξιολόγηση των νέων συνθηκών λειτουργίας, αλλά και από την ειδικότερη ταμιακή θεώρηση των αποτελεσμάτων χρήσεως, αφού το βέβαιο είναι ότι θα αυξηθεί ο αριθμός των τιμολογουμένων πράξεων από τις οποίες ο ΟΛΠ θα εισπράττει το εκ των προτέρων καθοριζόμενο ποσοστό στα επίπεδα των εγκεκριμένων κατά πράξη τιμοκαταλόγων.

7) Ενδεχόμενα να υποστηριχθεί ότι η αλλαγή του συστήματος να προσκρούει σε νομικά κωλύματα. Εξ όσων γνωρίζουμε ρητά αντίθετη διάταξη δεν υφίσταται σε ισχύ.

Διατηρούμε όμως την αίσθηση ότι η νομική επιχειρηματολογία στην οποία στηρίζεται η άποψη της διενέργειας πλειοδοτικού διαγωνισμού για την ανάδειξη ενός και αποκλειστικού μειοδότη για μια καθαρή επιλογική πράξη - ενέργεια του πλοίου δεν φαίνεται να είναι αρκετά πειστική. Και πράγματι είναι επιλογική αφού ουδείς το υποχρεώνει να παραδώσει τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα κλπ. σε συγκεκριμένο λιμάνι κατάπλου αν έχει λόγους — και ένας από αυτούς είναι και το υψηλό κόστος της διάθεσης

— να μην τα παραδώσει αλλά να επιλέξει γιαυτό ένα άλλο λιμάνι.

Και ίσως θα πρέπει να διευκρινιστεί ακόμη ότι δεν πρόκειται για ανάθεση εργασιών καθαρισμού κοινοχρήστων χώρων του λιμένα όπως είναι η θαλάσσια επιφάνεια για τον καθαρισμό της οποίας διενεργείται μειοδοτικός διαγωνισμός. Εδώ πρόκειται για υλικά που ανήκουν στο πλοίο και που το πλοίο είναι υποχρεωμένο κάπου να τα διαθέσει για να μην τα ρίξει στη θάλασσα.

Ο ΟΛΠ δεν διαθέτει ούτε τα πλοία, ούτε τα συστήματα, ούτε προβλήτες, αποκλειστικής χρήσης, ούτε άλλα υλικά μέσα για τα οποία ενδεχόμενα θα εδικαιολογείτο για την αποκλειστική τους διάθεση ή διενέργεια πλειοδοτικού διαγωνισμού.

Αλλά και σε αυτές ακόμη τις περιπτώσεις όπως είναι γνωστό ο ΟΛΠ διαφορετικά αντιμετωπίζει το πρόβλημα.

Για παράδειγμα έχουμε τους προβλήτες των επισκευαστικών βάσεων και ακόμη τους εκθεσιακούς χώρους του εκθεσιακού κέντρου του ΟΛΠ, όπου η παραχώρηση - ενοικίαση της χρήσεως στον οργανωτή κάθε έκθεσης γίνεται με βάση τιμολόγια συγκεκριμένου κανονισμού του ΟΛΠ, χωρίς να ακολουθείται για την παραχώρηση του χώρου η μέθοδος του πλειοδοτικού διαγωνισμού και μέσα από αυτή τη διαδικασία ανάδειξη του Οργανωτή έστω και μοναδικού μειοδότη σε ένα διαγωνισμό που προήλθε μόνο αυτός.

Ειλικρινά πιστεύουμε κ. Υπουργέ, ότι το σπάσιμο αυτής της μονοπωλιακής επιλογής εκτός των άλλων θετικών αποτελεσμάτων που αναφέρθηκαν θα συμφωνήσετε ότι μπορεί να συμβάλει και στην μείωση των ρυπάνσεων στην περιοχή αφού οι μειωμένες δαπάνες της διάθεσης και η άμεση εξυπηρέτηση των πλοίων αποτελούν όχι ευκαταφρόνητα κίνητρα ώστε τα πλοία να ενθαρρύνονται στο να διαθέτουν τα κατάλοιπα κλπ. υλικά στις ευκολίες υποδοχής αντί της παράνομης απόρριψης στη θάλασσα.

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»

Greek Shipping in the 1990's

Το Σεμινάριο που διοργανώθηκε από το European University (Ελβετία) με τίτλο: «Greek Shipping in the 90's» πραγματοποιήθηκε στις 9 Ιουνίου στο ξενοδοχείο Athenaeum Intercontinental.

40 ειδικοί από τον χώρο της ναυτιλίας συναντήθηκαν για να συζητήσουν καινοτομίες και απόψεις γύρω από το ναυτικό εμπόριο που επιδρούν άμεσα στην οργάνωση και λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών και στο ρόλο των διευθυντών τους.

Οι ασφάλειες στον χώρο της ναυτιλίας ήταν το πρώτο θέμα το οποίο συζητήθηκε. Μετά από μία σύντομη αναδρομή στην βασική σημασία των ασφαλειών ο κ. Ν. Αποστολόπουλος, επίσημος πράκτορας των Lloyd's έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην σημερινή αναγκαιότητα να υιοθετηθούν οι ασφάλειες από τον χώρο της ναυτιλίας και να προσαρμοστούν στις νεώτερες εξελίξεις αυτής που αφορούν άμεσα την προστασία του περιβάλλοντος.

Τύπος, ηλικία και μέγεθος ενός καραβιού είναι οι κυριώτερες συνιστώσες που καθορίζουν τους κινδύνους. Γι' αυτό εξαρτάται από την επιχειρηματική επιδεξιότητα των ιδιοκτητών και των πρακτόρων να καθίσουν μαζί να δούν ότι αφ' ενός μεν η ποιότητα και η ικανότητα σε σωστά πλαίσια και αφ' ετέρου η επένδυση εκατοντάδων εκατομμυρίων δολλαρίων μπορούν να φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Το δεύτερο μέρος ήταν αφιερωμένο

στη χρηματοδότηση των Ναυτιλιακών εταιριών και η συζήτηση κινήθηκε γύρω από την άντληση κεφαλαίων για μεγάλες επενδύσεις προκειμένου να ανανεωθεί ένας στόλος. Οι χαμηλές ναυλώσεις δημιουργούν προβλήματα στο να εξοφληθούν τα δάνεια και είναι πρακτικά αδύνατο να χρηματοδοτηθεί ένα καράβι από τρίτα κεφάλαια με κλασσικές μεθόδους. Γι' αυτό οι επενδυτές και οι Τράπεζες προσφέρουν έναν νέο ευρύ φάσμα μεθόδων χρηματοδοτήσεων που εφαρμόζονται στην ναυτιλιακή βιομηχανία όπως **Clubs Deals, Credit Lines** και **Balloons for Bank Loans**, και **Fra., Caps, Floors** και **Interest rate swaps**, που υποβοηθούν την Στρατηγική στον τομέα ελαχιστοποίησης των κινδύνων. Ο κ. Clive Black διευθυντής του Ναυτιλιακού Τμήματος της Τράπεζας Barclays, παρουσίασε πολύ ενδιαφέροντα θέματα για ανάλυση στα οποία οι συμμετέχοντες είχαν τη δυνατότητα να δοκιμάσουν τις πρακτικές τους γνώσεις και να ανταλλάξουν ιδέες για τις δικές τους εταιρίες.

Ο κ. Ε. Α. Κουρτσός Μ. Sc. της ELKO Marine Consultants παρουσίασε την καινούργια νομοθεσία για την θαλάσσια μόλυνση του περιβάλλοντος και τις συνέπειες που έχει στην ναυτιλία. Προκειμένου να βρεθεί η κατάλληλη λύση για να αποφευχθεί μία οικολογική καταστροφή και να πάψουμε να ζούμε με το φόβο της καταστροφής αυτής, οι νομοθέτες, οι ιδιοκτήτες καραβιών και οι μηχανικοί θα πρέπει να εντοπίσουν τα επίπεδα των κινδύνων και να καθιερώσουν τις απαιτούμενες διαδικασίες

που αφορούν τον σχεδιασμό τη δομή και τη λειτουργία ενός καραβιού με απώτερο σκοπό να ελαχιστοποιήσουν τους κινδύνους και το κόστος.

Από στρατηγικής απόψεως το Ελληνικό κράτος για λογαριασμό της ναυτιλίας μας, θα έπρεπε να εξαντλήσει όλες του τις επιρροές προκειμένου να πείσει διάφορους διεθνείς οργανισμούς να μεταφέρουν τα κεντρικά τους γραφεία στον Πειραιά. Τα οφέλη αυτής της μεταφοράς ο κ. Αλέξανδρος Καρκαντζός, διευθυντής Επιθεωρήσεων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, αναφέρει ότι είναι τα εξής:

— Ένα καλά οργανωμένο νομοθετικό και φορολογικό περιβάλλον που θα προσελκύσει εταιρίες από την Μεγάλη Βρετανία και τις ΗΠΑ πίσω στην Ελλάδα.

— κατ' αυτό τον τρόπο θα έπρεπε να αντιληφθούν οι ξένοι οργανισμοί ότι ο δικός μας ναυτικός στόλος τους υποστηρίζει και όχι το αντίθετο και γι' αυτό θα ήταν μια καλή ιδέα μερικά P & I Clubs κλπ. να μεταφερθούν στην Ελλάδα αντί για τη Μεγάλη Βρετανία.

— Εάν επιτευχθεί αυτός ο στόχος και μεταφερθούν τα κεντρικά γραφεία στον Πειραιά, τότε η αποδοχή των ελληνικών συμφερόντων θα ήταν πολύ πιο εύκολη.

Το σεμινάριο μας έδωσε μια πολύ καλή άποψη γύρω από τις καινοτομίες και τις εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας. Ευχή όλων είναι όπως τέτοιες ενδιαφέρουσες ημερίδες πραγματοποιηθούν και στο μέλλον.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	Κυπριακή	11.291	1973	Κατά το ταξίδι Σουραμπάνγια για Φρητάουν υπέστη βλάβη στη μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Φρητάουν στις 7/6. Συγκρούστηκε στην Πούντα Κουίλα με το φορτηγό «Esamar No. 3», στις 28/5.
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	Ελληνική	20.432	1983	Υπέστη σοβαρές ελασματογικές ζημιές από κακοκαιρία και κατέπλευσε στην Αδελαΐδα για επισκευές, στις 29/5.
ΑΝΑΞ	Μπαχάμας	17.996	1979	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 11/5.
ΙΟΣ (πρ. «Sally D.»)	Παναμαϊκή	15.474	1968	Προσάραξε στον π. Παρανά, στις 14/5 και αποκολλήθηκε με την συνδρομή ρυμουλκών στις 20/5.
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΦΑΙΔΡΑ	Ελληνική	12.519	1974	Επιθεωρήθηκε στο Μαεσάν, συνεπεία ζημιών που υπέστη από γερανό στις 23/5.
				Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στη Πάτρα, στις 31/5.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερή μπορεί να χαρακτηριστεί η ναυλαγορά ξηρού φορτίου στα μέσα Ιουνίου 1993, παρά την πτώση των ναύλων σε ορισμένες περιοχές και κατηγορίες πλοίων.

Πολλοί είναι οι παρατηρητές που πιστεύουν ότι η μείωση των ναύλων που σημειώθηκε στις βασικές διαδρομές σιτηρών κατά την τελευταία εβδομάδα δεν ήταν μια αναγκαία διόρθωση των επιπέδων σε πιο ρεαλιστικά επίπεδα.

Εξάλλου δεν πρέπει να μας διαφεύγει η συνεχής προσπάθεια των ναυλωτών στην περιοχή του Ατλαντικού για καθυστέρηση της ροής φορτίων, παρά το γεγονός ότι τα βιβλία παραγγελιών τους είναι πλήρη, ενώ παράλληλα καθυστερεί και η επάνοδος των Ρώσων ναυλωτών, πιθανότατα λόγω των υψηλών ναύλων που επικρατούσαν στην περιοχή.

Η αγορά του Ειρηνικού παρέμεινε σταθερή, υποβοηθούμενη και από το γεγονός της λελογισμένης προσφοράς πλοίων, λόγω της σημαντικής χωρητικότητας που αναμένει εκφόρτωση στα λιμάνια της Κίνας.

Η αγορά της Ευρώπης παρουσίασε τις τελευταίες ημέρες στασιμότητα η οποία προβληματίζει τους διαχειριστές συμβατικών φορτηγών πλοίων και τουρητήκερς.

Από την άλλη πλευρά άνοδο των ναύλων σημειώθηκε στα μεγάλα μπάλκερς (capesize) με έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων να κλείνονται για χρονοαύλωση με αρκετά υψηλά μισθώματα.

Ας δούμε ορισμένες χαρακτηριστικές ναυλώσεις που συνομολογήθηκαν προς τα τέλη του δεκαπενθημέρου στις βασικές κατηγορίες φορτίων.

Σιτηρά:

— 56.000 τον. Βόρειο Ειρηνικό για Ιαπωνία, δολ. 14,25, 10.000/4.000, Ιουνίου 10-20.

— 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 24,90, 10.000/4.000, τέλη Ιουνίου.

— 54.000 τον. Σαν Λορέντζο και Μπαχία για Ιαπωνία, δολ. 30,50, 5.000/5.000, Ιουνίου 12-20.

— 52.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,25, 11 ημέρες, Ιουλίου 1-10.

— 51.000 τον. (ταπίοκα), Ταυλάν-

δη για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 13,35, 10.000/8.000, Ιουλίου 8-20.

— 35.000 τον., Ντάλιαν για Οδησό, δολ. 23,00, 2.000/ 3.000, Ιουνίου 10-25.

— 28.000 τον. Άνω Ρίβερ Πλέϊτ, ολοκλήρωση Νικόσια, για Βενεζουέλα, δολ. 30,000, 4.000 / 1.500, Ιουνίου 1-10.

— 22.500 τον. Μισσισιπιπ για Πόρτο Καμπέλλο, δολ. 402,500 κατ' αποκοπή, 25 ημέρες, Ιουνίου 21-23.

— 17.400 τον. (σίτος), Κόλπο ΗΠΑ για Μπελαρούς, δολ. 27,50, ολική φόρτωση / 2.000, Ιουνίου 15-24 (κυβέρνηση Μπελαρούς).

Γαιάνθρακες:

— 120.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Χόγκ Κόγκ, δολ. 8,00, φόρτωση κλίμακας/ 20.000, Ιουλίου 1-10.

— 120.000 τον., Χάμπτον Ρούντς και Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ιαπωνία, δολ. 13,25, 30.000 και 15.000/25.000, Ιουλίου 15-20.

— 110.000 τον. Γκλάντστον για Χόγκ Κόγκ, δολ. 6,15, 35.000 /20.000, Ιουλίου.

— 60.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 19,50, 5 ημέρες, Ιουνίου 20-30.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 240.000 τον., Πόντα ντα Μαδέϊρα για Τάραντα, δολ. 5,00, 8 1/2 ημ. Ιουνίου 20-27.

— 150.000 τον. Σεπετίμπα Τέρμιναλ και Τουμπαράο για Ρόττερταμ και Αμβέρσα, δολ. 7,525, 7 ημέρες, Ιουνίου 20-30.

— 130.000 τον., Σάν Νικόλας για Κίνα, δολ. 13,70, 40.000/ 15.000, Ιουλίου 1-15.

— 120.000 τον. Νάρβιλ για Ρότ-

τερνταμ, δολ. 3,25, 6 ημέρες, τέλη Ιουνίου.

Λιπάσματα:

— 15.000 τον., Περσικό για Δυτική Ακτή Ινδίας, δολ. 22,50, φόρτωση κλίμακας /1.200, Ιουνίου 14-17.

Προϊόντα σιδήρου:

— 10.000 τον., Οδησό για Σαγκάη, δολ. 56,00, 2.000/CQD, Ιουνίου 1-5.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Προς έκπληξη των παρατηρητών της αγοράς, ο τομέας των capsize μπάλκερς παρουσίασε περαιτέρω ανάκαμψη στους ναύλους, οι οποίοι ξεπέρασαν τα δολ. 16.000 την ημέρα για ταξίδια από την Νότιο Αμερική για την Άπω Ανατολή.

Εξίσου σταθεροί ναύλοι παρατηρήθηκαν περί τα μέσα του δεκαπενθημέρου στον τομέα των πάναμαξ, όπου τα σύγχρονα πλοία πέτυχαν ημερήσια μισθώματα περί τα δολ. 16.000 για ταξίδια από τον Ατλαντικό για την Άπω Ανατολή, πλέον έξτρα αμοιβής για τον πλου υπό έρμα.

Στα ίδια μεγέθη τα ταξίδια στον Ατλαντικό ναυλώνονται σε σταθερό ναύλο περί τα δολ. 11.500 την ημέρα, ενώ ένα σύγχρονο πλοίο πέτυχε ναύλο 12.500 την ημέρα.

Στην Άπω Ανατολή τα συνήθη κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας από την Κίνα / Ιαπωνία συμφωνούνται με σταθερούς ναύλους περί τα δολ. 11.700 - 12.000 την ημέρα.

Αν και δεν ακούστηκαν πολλές ναυλώσεις στον τομέα των handymax καλά πληροφορημένες πηγές ισχυρίζονται ότι τα ημερήσια μισθώματα τους διατηρούνται σταθερά, όπως διαφαίνεται από τη ναύλωση από την Safmarine ε-

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ

Με μηχανή Caterpillar και άδεια γρί - γρί - παραραγάδια κλπ.

Εξοπλισμένο και σύγχρονο.

Πληροφορίες: Τηλ. 0287-21979 ή 4325467

νός πλοίου ναυπήγησης 1985, 42.244 τόν. d.w. για 3 έως 5 μήνες στα δολ. 11.300 την ημέρα. Μπάλκερ τύπου Future 32 επίσης ναυλώθηκε για ένα ταξίδι από την Σαγκάη μέσω ΗΠΑ για την Άπω Ανατολή με τον σταθερό ναύλο των δολ. 9.250 την ημέρα.

Τα μισθώματα των μπάλκερ μεγέθους handysize έχουν υποστεί κάποια πίεση στον Ατλαντικό, καθώς η αναμενόμενη πλημμυρίδα νέων παραγγελιών έχει σβήσει, καθώς η μείωση της ροής φορτίων σιτηρών οδήγησε σε μικρή άνοδο του ανοικτού τοννάζ που επιζητούσε απασχόληση.

Αντίθετα στον Ειρηνικό τα handys εξακολουθούν να απολαμβάνουν σταθερές συνθήκες ναύλωσης, όπως προκύπτει από την πλέον πρόσφατη ναύλωση της Noble Chart πλοίου 29.255 τόν. d.w., με παράδοση στην Σιγκαπούρη και επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή στα δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια που απασχολούνται στις μεταφορές από τον Περσικό Κόλπο συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν την πίεση της υπερπροσφοράς χωρητικότητας στην περιοχή, αν και προς τα μέσα Ιουνίου παρατηρήθηκε μια ουσιαστική αύξηση των ναυλώσεων η οποία σταδιακά βελτίωσε τους ναύλους των VLCC's από τα απογοητευτικά επίπεδα των

WS 34-36 στα πιο ρεαλιστικά WS 40-44 για παραδόσεις στην Δύση και την Άπω Ανατολή αντίστοιχα.

Η αγορά της Δυτικής Αφρικής δείχνει να σταθεροποιείται περί τα WS 70-72,5 για τους συνήθεις προορισμούς της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ, ενώ κάποια δραστηριότητα έχει καταγραφεί στα τέρμιναλς της Βορείου Ευρώπης με τα φορτία μεγέθους αφρα περί τα WS 100. Η Μεσογειακή αγορά διατήρησε την δυναμικότητά της με ναύλους περί τα WS 110 και το ίδιο ισχύει για την περιοχή της Καραϊβικής όπου πρόσφατα οι ναύλοι σταθεροποιήθηκαν περί τα WS 160 για τα φορτία των 70.000 τόν. προς τα Βόρεια.

Μερικές αντιπροσωπευτικές πρόσφατες ναυλώσεις:

— 270.000 τόν., Περσικό Κόλπο

για δυτικούς προορισμούς, WS 34, Ιούνιο.

— 250.000 τόν., Περσικό Κόλπο για Αγγλία / Ευρώπη / Μεσόγειο / Ερυθρά / Σιγκαπούρη, WS 36,5, Ιουνίου 21.

— 260.000 τόν., Σίντι Κερπ για Κόμ, WS 42,5, Ιουνίου 13.

— 130.000 τόν., Δυτ. Αφρική για Ακτή Ατλαντικού των ΗΠΑ, WS 72,5, Ιουνίου 26.

— 125.000 τόν., Νιγηρία για Ισπανία, WS 71,5, Ιουνίου 19.

— 80.000 τόν. Βόρεια Θάλασσα για Αγγλία / Ευρώπη, WS 96,25, Ιουνίου 18.

— 76.500 τόν., Άρζιου για Γένοβα, WS 107,5, Ιουνίου 18.

— 72.000 τόν., Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Ιουνίου 19.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΚΑΜΕΛΙΑ: Ρίβερ Πλέϊτ, 17.000 τόν. σιτηρά, Κωνσταντζα, δολ. 38,5, φίο, 3.500/12.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Σεπετίμπα Τέρμιναλ και Τουμπάρσ, 150.000 σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ και Αμβέρσα, δολ. 7.725 φίο, 7 ημέρες, Ιουνίου 20-30.

ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Ναβίκ, 120.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ, δολ. 3.25 φίο, 6 ημέρες, τέλη Ιουνίου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000

τόν. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 24,75 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 20 — Ιουλίου 3.

ΡΕΛΙΑΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ, 12.500 τόν. σιτηρά, Καρταγένα και Μπαρνακουίλα, δολ. 18 φίο, 3 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 11-13.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΚΡΟΠ: 63.883 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Ιουνίου 10-20, ταξίδι μέσω Γκόβε επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

12.500 την ημέρα.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.050 τον. d.w. του 1973, παράδοση Πουέρτο Μπολιβάρ, Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.200 την ημέρα επί πλέον δολ. 80.000 για πλου υπό έρμα.

ΝΙΚΙΤ: 117.893 τον. d.w. του 1975, παράδοση Αμβούργο Ιουνίου 5, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ: 117.829 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ, ταξίδι μέσω ανατ. ακτής Νοτίου Αμερικής, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΑΛΙΝΑ: 129.930 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Μαΐου 22-23 ταξίδι μέσω Μαρακάιμο, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΤΖΙΟΥΕΛ Ι: 65.402 τον. d.w. του 83, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ: 47.623 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη Μαΐου 29, ταξίδι μέσω ανατ. ακτής Νοτ. Αμερικής, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, ταξίδι 80-90 ημερών, δολ. 11.375 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.159 τον. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουνίου 10-20, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή δολ. 15.300 την ημέρα επί πλέον δολ. 250.000 για πλου υπό έρμα.

ΒΕΡΓΩ: 113.812 τον. του 1972, παράδοση Κόντινεντ, Ιουνίου 10-15, ταξίδι μέσω Ανατ. ακτής Νοτ. Αμερικής, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ: 37.389 τον. d.w. του 1975 παράδοση Όμπε Ιουνίου 12-15, ταξίδι μέσω Μπουκζιούγκ, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ: Περσικό Κόλπο, 270.000 τον., Δυτικά, WS 34, Ιούνιος.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Σιγκαπούρη, 30.000 τον., Κίνα κατ' αποκοπή δολ. 260.000, Ιουνίου 10.

ΧΩΚ: Μπαϊ Γκράντε, 50.000 τον., Σαβάννα, WS 220, Ιουνίου 11.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Σίντι Κερρίρ, 260.000 τον., Κόμ μπάϊ Τσάνς WS 42,5, Ιουνίου 13.

ΑΡΙΕΛ: Τής, 52.500 τον, Μπαϊουέι, WS 130, Ιουνίου 18.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Ινδίες, 27.00 τον. καθαρά Μεσόγειος κατ' αποκοπή δολ. 335.000, οψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ, δολ. 425.000, οψιόν ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ δολ. 550.000, Ιουνίου 10.

ΑΛΕΓΚΡΕ: Βενεζουέλα, 29.000 τον. καθαρά, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 190, Ιουνίου 15.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Αλ Τζουμπάιλ, 54.000 τον., Φουτζέιρα, κατ' αποκοπή δολ. 195.000, Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική, 70.000 τον., ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 170, Ιουνίου 11.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ: Καραϊβική, 50.000 τον., ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 220, Ιουνίου 16.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Σίντι Κερρίρ, 80.000 τον., Βενετία, WS 106, Ιουνίου 14.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Δυτ. Αφρική, 245.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 45, Ιουνίου 8.

ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ: Γιανμπού, 35.000 τον., καθαρά Σάρροχ κατ' αποκοπή δολ. 550.000 Ιουνίου.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Ρας Γκαρίμπ, 105.000 τον., Ντελάγουερ Σίτυ, WS 85, Ιουνίου 28.

ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Τζέμπελ Νάνα, 110.000 τον, Τσιταγκόγκ, WS 124,25, Ιουνίου 22.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Ανατ. ακτή Μεξικού, 72.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Ιουνίου 15.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Σίντι Κερρίρ, 135.000 τον., Τρίεστη, WS 75, Ιουνίου 23.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σίντι Κερρίρ, 133.000 τον., Λαβέρα, WS 75, Ιουνίου 15.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ: Σίντι Κερρίρ, 130.000 τον., Κατέλλον, WS 75, Ιουνίου 14.

ΝΗΝΕΜΙΑ: Μπετζάια, 80.000 τον., ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 100, Ιουνίου.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μογκστάντ, 75.000 τον, Μπέιουί, WS 105, Ιουνίου 20.

ΠΑΡΙΣ ΙΙ: Άρζιου, 78.000 τον., Κόρυτον, WS 102,5, Ιουνίου 12.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Ρας Τανούρα, 500.000 τον., Άϊν Σούκχνα, WS 37,5, οψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 35, Μαΐου 20-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 68.847 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ατλαντικός άμεση για 4 έως 6 μήνες, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.825 τον. d.w. του 1978, παράδοση πιλότο Κίνα άμεση, 3 έως 5 μήνες δολ. 8.750 την ημέρα.

ΚΑΜΑΡΙ: 129.326 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Ιουνίου 5-10 για 4 έως 6 μήνες, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΡΓΟΝΗΣΙ: 36.313 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιουνίου 15, για 12 μήνες, δολ. 6.950 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: 29.643 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ιουνίου 15, για 12 μήνες, δολ. 6.100 την ημέρα.

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

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

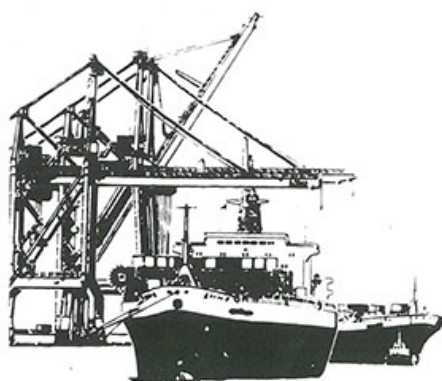


J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 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



NAFTIKA CHRONIKA

Improvement in casualty experience

Marine casualty experience in the first quarter of 1993 saw a welcome improvement on the comparable period last year, according to the statistics compiled by the Institute of London Underwriters applying to ships of 500 tons gross (grt) and over.

In the first three months, of 1993, 29 ships totalling 140,842 grt were reported as total losses. Although the number of ships lost was down by only three compared with the 1992 first quarter, the tonnage they represented was a significant reduction of nearly 12,000 grt against the 1992 figure of 265,083 grt.

An even bigger improvement was seen in the figures for other major casualties, or partial losses: 62 ships totalling 779,235 grt were listed during the quarter, compared with 84 ships of 1,339,411 grt in the 1992 first quarter. However, it is probable that, in time, some of the partial losses will convert to total losses or Constructive Total Losses (CTL), thereby increasing the total loss figures.

By vessel type, the 28 total losses represented:

General cargo	22
Tankers	1
Bulk Carriers	1
Refrigerated Cargo	1
Passenger and Passenger / Cargo	2
Fishing/trawling	2
	29

"Braer" Highlighted the Quarter

The most spectacular casualty of the quarter was the tanker "Braer" 44,989 grt, built 1975, which was driven ashore in the Shetlands, receiving worldwide media attention because of the potential damage to the environment from her cargo of crude oil. The vessel's hull and machinery were insured for US\$ 12.7 m., and there was an increased value amount of \$ 3.15 m. Her cargo was valued at approximately \$ 11 m.

However, the "Braer" loss was greatly overshadowed in value terms by two other vessels. The bulk carrier "Gold Bond Conveyor", 14,941 grt, built 1974, which sank in March, while carrying a full cargo, with heavy loss of life, was insured for \$ 24m. In the same month, the passenger ferry "Ocean Princess", 8,469 grt, built 1967, was declared a CTL;

she was insured for \$23.2 m.

Perhaps the most unusual casualty during the quarter befell the hopper/ dredger "Ham 308", 5,613 grt, built 1968, which sucked up a bomb while working off Hong Kong. The bomb exploded, causing very extensive damage to the vessel.

The ILU, which represents the company marine and aviation insurance market, compiles and publishes marine casualty statistics on a monthly and annual basis.

Nor-Shipping '93 — a success

A growing mood of optimism in the international shipping industry was noticed during Nor-Shipping in Oslo last week. The general feeling was that a recovery will be well under way within two years from now.

Also in Oslo, as during Cruise + Ferry in London in May, a number of skilled technicians were in the lead among visitors and congress participants. They knew, whom to visit, and the exhibitors were uniformly enthusiastic over the quality of the professional shipping representatives they met.

Some 11,000 visitors from about 50 nations attended this biennial event, and close to 1,000 delegates attended one or more of the five sessions conference. The overall title of the conference was "Shipping Requirements to Meet a New World Order", which was co-organized by Lloyd's of London Press.

"A change is underway within shipping", underlined Jon W. Thomas director of Nor-Shipping. "The ageing fleet is underway to be renewed with an aim for greater interest in safety and environment".

The shipbuilding industry was well represented at the exhibition, and both USA and France were back in Oslo. This gives an indication that yards in the West are interested to compete with the yards in the Far East.

Nor-Shipping '93 attracted some 1,000 exhibiting companies from 36 countries, a new record for the event, which began in 1965. Approximately 1,400 persons were manning the stands, and also here the competitors and co-operation companies found professional visitors.

This 14th event was additionally honoured by the presence of two Monarchs at the opening ceremony — HM King Harald V of Norway and HM King Carl XVI Gustaf of Sweden. The Swedish King on official visit in Norway with Queen Silvia.

European Tug Owners meet in Greece

The annual general meeting of the European Tugowners Association was held on 25-27 May at the Minos Beach Hotel in Aghios Nikolaos, Crete. Delegates were welcomed by Nicolas Tsavlis, on behalf of the Greek host members, while the various functions were organised by Mrs Maria Matsas Papandreou. The Conference was honoured with the presence of Vice Admiral Dimitris Badatopoulos, Deputy Commandant of the Hellenic Coast Guard, Mr. George Menegakis, the mayor of the City of Aghios Nikolaos, and Mr. George Makroyannakis, the Harbour Master of the Port of Aghios Nikolaos, all of whom delivered introductory speeches. The Conference, during which problems affecting European tugs/ports were discussed, was successful. Mr. Tsavlis presented an interesting paper on the Greek Port Tug Industry, which was well received by the delegates. At the end of the Conference Mr. Lucio Zagari (Italy), President of the European Tugowners Association, handed over to Mr. U. Wehmann (Germany) the newly elected President for the ensuing year.

The TT club issues a warning to shippers

Specialist intermodal insurer, the TT club, is encouraging the use of bolt seals as a deterrent to pilferage. Although bolt seals are now commonly used to protect high value cargo, flimsy pieces of wire or plas-

tic are often used to seal the doors of containers holding cargo of a lower value but still attractive to thieves.

According to the Club, transport operators should take steps which will increase the use of bolt seals by their customers. Shippers should be alerted to the risks which exist, especially when containers are left parked and effectively unattended.

The warning follows an incident in March when a trainload of containers was pillaged by thieves.

Many containers with wire or plastic seals were forced open and the contents taken. However, those containers which had been secured with bolt seals left untouched, the thieves apparently not having the time or the necessary equipment to break into them.

Most container operators will provide shippers with bolt seals free of charge if so requested. P & O Containers, for example, recently introduced a new seal, the Sysko Loctainer 180, to replace an earlier design of seal which had been in use for four years.

The seal carries the P & O logo, something which is far preferable to one alternative which came to the TT Club's attention. Apparently at least one major Japanese consumer electronics manufacturer insists on using its own seals which carry its corporate logo. Advertising the nature of the contents of the container is not recommended.

The TT Club notes that with the increasing use of bolt seals, the oft-quoted objection that they indicate that the contents of the container are valuable, is no longer valid.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

Telephone: 8969340-347
Telex: 210632 or 210595 SMI GR.
Fax: 8969335 or 8969653

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE



Shippers are urged to ask carriers to provide them with bolt seals and to fit these as soon as the cargo is loaded and the doors closed. Carriers in turn are being asked to inform shippers if they provide seals free of charge or at nominal cost.

If more seals are used, the Club says the incidence of theft from containers will decrease. That can only have a beneficial effect on insurance premium, a matter of no little interest to shippers and carriers alike.

New Bunker Quality Information Service from INTERTANKO

INTERTANKO's White List has over the last three years become the standard reference for owners managing commercial risks (volume problems) related to bunker purchasing. Now, INTERTANKO has introduced a new and supplementary tool for bunker managers «Fuel Focus» reporting and rating fuel quality from bunker suppliers worldwide and highlighting borderline-quality fuels.

«Fuel Focus» makes fuel quality assessment easy by presenting a rating of bunker suppliers based on the quality of actual marine bunkers delivered.

The quality rating ranges from «***» for excellent to «*» for bad, which directly reflects on the likelihood of receiving quality marine bunkers from specific bunker supply companies.

«Fuel Focus» also contains a 17 — page Quality Alert section highlighting details of borderline — quality fuels.

Subscription to the eight issues for the remainder of 1993 costs USD 1,150.

Thereafter, the annual subscription is USD 1,750 for 12 issues, which is a special price granted to INTERTANKO, USD 600 less than the normal price to the shipping industry.

Bureau Veritas in Greece

The Hellenic Committee of Bureau Veritas, under the Chairmanship of its Vice President, Captain Nicholas Frangos, held its annual meeting at the Hellenic Yacht Club on Friday, April 30th. Present at the meeting were Mr. Hugues Laurin, president of Bureau Veritas, Mr. Pierre de Livois, Managing Director of Marine Branch, Mr. G. Chaves, Manager of Ships in Service department in Paris, and the Regional Chief Executive, Mr. Pierre Peynaud.

The agenda of the meeting included a presentation of Bureau Veritas activities worldwide and in Greece, IACS and IMO new requirements, evolution of classification concept, all subjects which gave rise to a large exchange of view and lively debates. Mr Pierre Peynaud underlined that in spite of the persistence of the recession and a low market, the Bureau Veritas in Greece had in 1992 an expansion of 25% together with a diversification of activities which covers now the industry, civil engineering, international trade and agro foods.

The Bureau Veritas staff in Piraeus is composed of

55 persons and includes 17 exclusive marine surveyors 950 vessels are managed by the district for 370 owners.

Wartsila Diesel hosts her Greek clients

Wartsila Diesel Hellas took advantage of Ari Vatanen's being in Greece for the Acropolis Rally to invite 60 important customers for dinner with Ari Vatanen as star guest. It was a tremendous success: not only did Ari's personality enhance the evening, but his car was on display in the restaurant entrance and WDGR's clients could sit in and «co-drive» with the world champion.

During his speech a spectacular video was projected and the fascination and danger of a Rally were described. Ari also expressed his optimism for his racing course and did not omit to make special reference to his personal sponsor Wartsila Diesel and the organizer of the event Wartsila Diesel Hellas.

Seventy cars took part in the Acropolis on May 30-31 and June 1. Ari showed that he is in peak form and counts among the best rally drivers as he won 8 out of 11 stages.

Many outstanding personalities such as Captain P. Tsakos, Mr. J. Kosmas, Mr. Chatzigiannis, Mr. G. Kampanis and many others were present at this dinner reception.

Evergreen takes delivery of «Ever Royal» of 4.229 TEU

The global container operator Evergreen has taken delivery of «Ever Royal», the first of five identical containerships being built in Japan. She has entered service on the company's weekly Taiwan / Hong Kong-US West Coast service.

Ever Royal has been built by the Onomichi shipyard and was lengthened immediately in Singapore to give her a capacity of 4229 TEU. Two sister vessels, «Ever Right» and «Ever Round», will be delivered by Onomichi later this year and are also expected to enter the same transpacific service. The fourth and fifth vessels, being built by Mitsubishi, also in Japan, are not due for delivery until 1994.

These R-class vessels are the first new ships to enter service with Evergreen since «Ever Glowing», the last in a series of eleven GX-class vessels, was completed in November 1998. Compared with earlier Evergreen ships, the R-class vessels are both larger and faster, being capable of maintaining a 22.8 knot service speed.

As each of these new ships is introduced into its transpacific service, they will allow the transfer on a one-for-one basis, 2728 G-and 3428TEU GX-type vessels into the company's Round-the-World westbound service, permitting a progressive increase in frequency from the present 5 1/2 days to just under 5 days.



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'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΑΣ	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 ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126
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 ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΚΡΕΣ	89	36781

προς Τόκιο 22/4
προς Λαέμ Τσμπάγκ 16/4
€ Φουτζέιρα 14/3
προς Κασσιούγκ 9/4
πρ. «Oce»
αργεί Πειραιά
α. Γιούροπορτ 17/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπ. Χομίνι 22/3
προς Κασσιούγκ 6/4
πρ. «Kongsfjord»
προς Φινλανδία 19/4
α. Τάρραγκόνα 16/4
προς Τουρκία 31/3
€ Ν. Ορλεάνη 15/4
προς Π. Νουάρ 12/4
προς Ρεκαλάδα 14/4
δ. Ντόβερ 7/4
προς 'Ιμνίγκχαμ 19/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Αργεντινή 31/3
€ Πειραιά 21/4
α. Λάρνακα 16/4
αργεί Πειραιά
€ Μπωμόντ 31/3
προς Οζάκα 13/4
προς Σινδνέ 10/4
α. Βερακρούξ 18/3

προς Εκουαντόρ 14/4
προς Ρίγα 13/4
επισκ. Μαγκάλια 17/4
προς Ουαυέντο 8/4
προς Μπαγκόγκ 23/3
στο Ναγκασάκι 12/4
προς Τσιβάν 15/4
€ Φουτζέιρα 9/4
€ Πειραιά 22/3
προς Θεσσαλονίκη 15/4
€ Αμβέρσα 21/4
πρ. «Orsola B.»
προς 'Αντεν 28/2
€ Βεραβάλ 22/3
προς Μπιλμπάο 21/4
€ Πειραιά 30/3
αργεί Πειραιά
προς Μπιντούλιν 19/4
€ Καλέρα 14/4
€ Νταμμάμ 13/4
προς Αλγέρι 18/4
προς Γιαντί 16/4
προς Γιβραλτάρ 19/3
€ Βαλπαράισο 19/4
προς Ντάρμπαρν 17/4
προς Ντάρμπαρν 19/4
προς Ντάρμπαρν 17/4
α. Χιούστον 5/4
€ Ρουέν 6/4
προς Τζέντα 31/3
προς Μιλάκι 18/2
προς Τζέντα 13/4
προς Νοβοροσίσκι 16/4
προς Ινδονησία 17/3
προς Αγγλία 23/4

προς Καέν 21/4
πρ. «Eso Bahamas»
πρ. «Eso Bermuda»
α. Γκλάλβεστον 28/1
προς Σάντος 10/4
α. Ν. Ορλεάνη 17/4
προς ΗΠΑ 20/3
προς Α. ΗΠΑ 1/4
α. Χιούστον 16/4
προς Χέι Πόλιν 19/4
προς ΗΠΑ 25/3
προς Οράν 24/3
€ Ν. Ορλεάνη 17/4
προς Γουίλμινγκτον 10/4
€ Ορλεάνη 19/4
προς Μπαγκόγκ 4/4
προς Σαγκάι 21/4
προς Χαΐφα 12/4
€ Κασσιούγκ 10/4
€ Λιμά 3/4
προς Μπρέμεν 14/4
προς Σάντος 27/2
προς Ιαπωνία 25/3
προς Αυστραλία 17/4
προς Μαπούτο 9/4
€ Οζάκα 21/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115481
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΝΑ 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
ΑΡΚΟΖΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ	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	38648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	8738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804

προς Μπαγκόγκ 25/2
προς Κασσιούγκ 10/4
προς Μπαγκόγκ 11/2
στη Μανίλα 1954
α. Πενάγκ 19/3
προς Κούρε 21/4
προς Πόρτ Κέλαγκ 14/4
α. Γκουανγκζού 2/4
€ Σαλβαντόρ 8/3
προς Κολόμπο 14/4
€ 'Ακαμπα 12/4
προς Αγγλία 16/4
προς Τουρκία 954
€ Κινούρα 9/4
€ Μποντοίρ 17/4
€ Βομβάη 12/4
προς Αυστραλία 13/4
προς 'Οίτα 2/4
προς Βραζιλία 8/4
προς Φουτζέιρα 11/4
€ Ν. Ορλεάνη 13/4
α. Ν. Ορλεάνη 854

προς Χόγκ Κόγκ 14/4
προς Εκουαντόρ 1954
€ Ναγκόγια 15/4
€ 'Ακαμπα 13/4
προς Σιόβ 13/4
α. Ν. Ορλεάνη 8/4
€ Μαπούτο 5/3
€ Σαν Λορέντζο 15/4
α. Τρινκμάλη 11/4
προς Μπέρτα 5/4
επισκ. Πειραιά 2/3
προς Ντουαί 15/4
υπό ναυπήγηση
προς Σαλίνα Κρούξ 10/4
προς Λός 'Αντζέλες 754
προς Πόρτ Χάρκουρτ 9/4
προς Ν. Κορέα 8/4
€ Σ. 'Αννα Μπαίλ 24/3
προς Ν. Ζηλανδία 10/4
α. Ρουαί 3/4
€ Τέξας Σίτυ 4/4
προς Μπ. Μπαίλ 16/4
προς Σιγκαπούρη 12/4
€ Τζέμπελ 'Αλι 20/4
α. Βανκούβερ 6/4

πρ. «Star Dragon»
προς Μόρεντ Σίτυ 24/3
πρ. «Acce»
προς Ινδονησία 4/4
προς Κέλαγκ 10/4
προς Μπουεναβεντούρα 2/4
α. Ν. Ορλεάνη 1754
μεταφορές Ρεθύμνου
€ Πειραιά 21/4
προς Ουαϊν 7/4
προς Ρόττερνταμ 17/4
προς Ζενζόγκ 25/2
πρ. 'Αντεν 13/4
προς Σιγκαπούρη 11/4
α. Σαν Λορέντζο 16/4

α. Χιούστον 16/4
προς Μπαγκόγκ 28/3
προς Βανκούβερ 21/4
προς Ναγκόγια 22/4
προς Καμπντίλο 11/4
€ Γιοκοχάμα 21/4
προς Βραζιλία 14/4
προς Καγκοσίμα 9/4
επισκ. Πειραιά 6/4
πρ. «Oce» wizar»
προς Ρόττερνταμ 20/4
προς Βαλτιμόρη 20/4
€ Ν. Υόρκη 20/4

ΑΥΛΙΣ 79 10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ 77 6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ 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 ΧVI (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
ΒΙΤΑΛΙ 82 34510
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

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ 83 21200
ΓΚΙΚΑΣ 80 10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ 71 54986
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ 74 59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ 76 16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ 73 16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ 76 13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ 83 24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ 77 11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΟΡΙΖΟΝ 75 12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ 78 13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ 72 12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ 72 12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ 79 14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ 74 13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ 83 24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.) 74 18288
ΓΟΥΑΙΒ (δ.) 58 12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ 72 19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ 84 34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ 74 14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ 76 19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ 79 19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ 75 19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ 79 19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ 72 19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ 76 19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ 73 19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ 74 19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ 77 19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΙΙ 15 19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.) 80 40357
ΓΟΥΑΡΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.) 81 40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ 73 19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.) 85 17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.) 84 17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.) 86 17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66 84 17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.) 86 17199
ΓΟΥΡΑΝΤ 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 136801
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.) 82 31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. 83 35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. 73 45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ 76 62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. 63 24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ 73 52831
ΔΥΣΤΟΣ 72 3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ 86 34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ 69 12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ 76 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 (δ.) 70 1595
ΕΙΡΗΝΗ Λ. 82 90747

προς Μπρεμερχάβεν 23/3
προς Χαλκίδα 27/3
πρ. «Ανικ»
αργεί Πειραιά
προς Μάρκο 30/3

προς Μπάχια Μπλόνα 19/4
προς Μπ. Αμπάς 22/3
προς Ηράκλειο 8/3
α. Ρας Τανούρα 26/3
προς Ηράκλειο 17/4
α. Ριγίκα 15/4
α. Πειραιά 26/2
προς Τουρκία 19/4
α. Κακινάδα 5/4
α. «Ωλμανυ 3/4
μετ. «Δημητράκης» (ε.)
ε. Πειραιά 24/3
στο Κύπρος Κρίστι 26/4
α. Γιούρπορτ 22/4
προς Μάρσα «ελ Μπρέγκα 13/4
πρ. «Caledonia»
πρ. «Torm Rother»
μεσογειακές μεταφορές
προς Καβάλλα 19/4
προς Τακοπλά 3/4
αργεί Πειραιά

μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Albasora» (Μπχ.)
προς Νακόντα 2/4
επισκ. Μαγκάλα 21/2
προς Ντερίν 19/4
προς Θεσσαλονίκη 19/4
δ. Γιβραλτάρ 5/10

α. Ν. Ορλεάνη 6/4
α. Βανκούβερ 4/3
προς Ρότερνταμ 19/4
ε. Τέμα 13/3
προς Τρινιτάδ 17/4
ε. Ρίο Χάινα 11/4
προς Καζαμπλάνκα 10/4
υπέστειλε παναμαϊκή
προς Ν. Ορλεάνη 12/4
α. Ρίο Χάινα 16/4
α. Ν. Ορλεάνη 26/3
ε. Ν. Ορλεάνη 8/4
προς Α. Μεξικό 8/4
προς Ν. Ορλεάνη 6/4
ε. Χάμπτον 12/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/4
α. Μπούλεν Μπαϊν 10/4
αργεί Πειραιά
ε. Ντακάρ 15/3
προς Ιαπωνία 12/4
προς Χόγκ Κόγκ 13/4
προς Πόρτλαντ 15/4
προς Σιγκάγκ 23/3
ε. Κουίνχουαγκντά 3/4
προς Νταλάν 12/4
προς Γδύνια 24/4
ε. Κολούμπια 14/4
προς Άντεν 15/4
προς Μπρέϊτ 22/4
προς Ταυλάνδη 17/4
προς Ν. Κορέα 19/3
ε. Σιγκαπούρη 2/4
ε. Σιγκαπούρη 7/4
προς Κίνα 23/3
ε. Μιλφροντ Χάβεν 23/4
προς Γιβραλτάρ 15/4
προς Γιβραλτάρ 25/4
προς Σιγκαπούρη 23/4
προς Σαρδηνία 17/4
ε. Ρας Τανούρα 17/4

ε. Χόγκ 8/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καβάλλα 18/4
ε. Μπρεμερχάβεν 13/4
προς Ρίο 15/4
προς Μιλάδο 7/4
προς Λονδίνο 2/4
προς Περισκό 10/3
προς Αρούμα 5/4
δ. Παναμά 17/4
ε. Τερνέστη 20/4
προς Μπείλουν 19/4
στη Τζέντα 15/3
προς Σάντος 8/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Ιαπωνία 28/3
ε. Βαρκελώνη 15/4
ε. Ρίο Γκράντε 11/4
α. Μπεκανκούρ 19/4

αργεί Βασούρα
ε. Λάγος 28/2
προς Περισκό 2/4
ε. Κωνσταντίνα 15/4
ε. Λατάκια 28/3
προς Ν. Υόρκη 18/4
πρ. «Σέριφος»
προς Στούρε 1/4

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ 89 36800
ΕΛΒΕΤΑ 76 10805
ΕΛΕΝ 82 37811
ΕΛΕΝΗ 71 8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.) 64 1927
ΕΛΙΣ (δ.) 69 1553
ΕΛΛΑΣ (δ.) 68 39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ 85 22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.) 79 254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.) 76 173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ

(δ.) 75 146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.) 65 992
ΕΛΠΙΣ 71 9885
ΕΛΠΙΣ 84 37472
ΕΜΕΡΑΛΔ 85 28000
ΕΜΕΡΑΛΔ 76 10801
ΕΜΠΡΟΣ 78 8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.) 77 51502
ΕΝΑΡΣΙΣ 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
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.) 80 25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ 79 10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ 80 10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.) 75 57160
ΕΦΕΣΣΟΣ 73 18958

ΖΑΝΤΕ (δ.) 75 132798
ΖΕΦΥΡΟΣ 74 13201
ΖΗΝΩ 81 23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ 79 16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ 78 13977
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ 72 15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ 76 32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ 72 15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ 78 13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΙΑΝ 76 32465
ΖΙΝΙ 76 11348
ΗΓΚΛ (δ.) 79 26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ 77 34035
ΗΡΩ 76 17129
ΗΣΤΙΟΥ'ΙΝΤ 81 16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ 83 45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.) 81 58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ 68 12660
ΘΑΛΕΙΑ 82 33374
ΘΑΛΕΙΑ 76 16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ 72 9986
ΘΕΛΗΣΙΣ 79 8905
ΘΕΟΜΩΤΩΡ 82 36979
ΘΕΟΤΟΚΟΣ 83 22076
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ 82 24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.) 75 19752
ΙΛΙΑΔΑ 73 121165
ΙΛΙΑΣ (δ.) 75 39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ 72 38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ 73 9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ 72 9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ 84 23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ 67 14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ 77 6933
ΙΟΣ 85 34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ 75 17693
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ 72 13767
ΙΩΑΝΝΑ 73 25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) 61 22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ 82 35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ 77 16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ 81 13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ 76 12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ 76 15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ. 70 16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.) 74 60250
ΚΑΛΗ Λ. 77 35716
ΚΑΛΙΣΤΗ 77 15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ 78 18215
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ. 74 15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ 85 17879
ΚΑΛΜΑ 81 19483
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ 70 28896
ΚΑΝΑΝΤΑ 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
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ 83 21308
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ 72 60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ 71 30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ-
ΝΟΣ (δ.) 76 128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ. 82 36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. 82 36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΣΙΑΓΚΑ-
ΡΗΣ 82 29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ 82 32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.) 80 19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.) 74 33914

προς Κόλπο ΗΠΑ 18/4
πρ. «Κέα Εξπλόρερ»
προς Ιαπωνία 15/4
προς Χαϊκού 20/4
προς Πειραιά 17/2
επισκ. Θεσσαλονίκη 30/5
προς Μέγαρα 2/4
επισκ. Μπρεμερχάβεν 24/4
αργεί Πειραιά
α. Λού Τέρμιναλ 16/4
ε. Φουτζέιρα 8/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Πότι 24/2
προς Ιαπωνία 5/4
ε. Ν. Μαγκάλδρ 16/4
προς Σιγκαπούρη 3/4
ε. Πειραιά 21/4
προς Σουέζ 21/4
α. Μόζι 18/3
προς Μαϊάμι 16/4
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
ε. Σορέλ 9/4
ε. Λάγος 6/4
προς Ρωσία 24/3
προς Σιγύλλες 30/3
προς Ν. Υόρκη 16/4
ε. Ιντσόν 22/3
στο Κάδιξ 15/4
ε. Ν. Υόρκη 18/4
προς Μάουντ Μαγκάνου 17/4
α. Παχάγκ 12/3
προς Σάουθγουεστ Πας 7/4
προς Μπερντάνκ 10/4
πρ. «Takatsuki»
ε. Ν. Ορλεάνη 18/4
προς Αυστραλία 19/4
ε. Σιγκαπούρη 21/4
προς Γένοβα 22/4
α. Άσντον 14/4
ε. Λέγχον 19/4
προς Κόλπο 19/4
προς Χόγκ Κόγκ 7/4
προς Κασσιούγκ 16/4
προς Αμπιτζάν 3/4
δ. Παναμά 17/4
α. Λισσαβώνα 19/4
προς Φλάσινγκ 19/3
προς Λάγος 9/4
ε. Λέ Χάβρη 22/4
προς Σαλντάνια Μπαϊ 29/3
προς Μιλάκι 19/4
α. Ν. Ορλεάνη 19/4
προς Τζέντα 7/4
προς Ογουέντο 20/3
πρ. «Cortina»
προς Ταϊβάν 26/3
πρ. «Yousoufia»
προς Σιγκαπούρη 16/4
μεταφορές Περισκό
στο Λάγος (αποθήκη)
α. Τερνέστη 3/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 18/4
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Πειραιά
α. Λέϊκ Τσάρλς 8/4
προς παλεμπάγκ 17/4
προς Αμμούργα 20/4
προς Ταϊβάν 6/3
προς Βενεζουέλα 12/4
προς Βιενάμ 6/4
προς Ραβέννα 20/4
αργεί Πειραιά
προς Ν. Κορέα 5/4
προς Φενγκτσέγκ 26/2
α. Φουτζέιρα 12/4
προς Καλδέρα 22/3
προς Νάντη 21/4
προς Ικόνιο 13/4
επισκ. Πειραιά 30/3
ε. Σαν Λορέντζο 17/4
προς Σιγκάγκ 23/4
προς Λέ Χάβρη 13/4
προς Αλγερία 13/3
ε. Λοριέντ 1954
προς Ρότερνταμ 13/4
ε. Αμμούργα 7/4
προς Άιν Σούκνα 4/4
α. Τζουσία Τέου 27/2
α. Ν. Ορλεάνη 26/3
προς Κέυ Γουέστ 21/3
ε. Χούανες 17/4
προς Περισκό 14/2
α. Τζουσία 17/4
πρ. «Sea Transporter»
προς Μούγκα 28/3
α. Μίνα Σάκρ 31/3
προς Γιβραλτάρ 5/3
προς Σιγκαπούρη 13/4
προς Καλλάο 27/3
α. Ιλλισαίβακ 9/5
προς Αϊμπου 13/4
ε. Ν. Ορλεάνη 15/4
ε. Γένοβα 18/4

KARMEN KAPINA.....	72	14212
KAROS.....	67	12702
KARPAΘΟΣ.....	68	12701
KARYANTA.....	73	34067
KARYATIS.....	70	16040
KASSANDRA (δ.).....	68	1597
KASSOS.....	77	65874
KASTELORIZO (δ.).....	91	29900
KASTOR Π.....	83	14315
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
KATERINA T. (δ.).....	68	2376
KEA.....	69	18431
KERYRA (δ.).....	73	67239

KIGK AΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	78	245140
KIMOLOS (δ.).....	74	80352
KIRSETEN (δ.).....	75	158475
KLELIA X.Φ.....	91	12453
KLEON.....	76	59319
KLANPENTISOUR A. (δ.).....	73	18744
KLANPENTISOUR A. (δ.).....	81	19989
KOIMHIS.....	81	34188
KOMET.....	78	14374
KOMMON BENTISOUR.....	71	15547
KONKAR ALPIN.....	73	114543
KONKAR BIKTOPY.....	73	39219
KONKAR INTREPINT.....	11	38820
KONKAR PATONHR.....	68	22836
KONKESTVENISOUR A. (δ.).....	80	19982
KONTOP (δ.).....	80	26974
KORIANA (δ.).....	84	38000
KORINΘIA (δ.).....	69	1579
KOUKAMPYORA.....	72	40720
KRAOUN (δ.).....	76	88886
KRESTVENISOUR A. (δ.).....	74	18744
KREON.....	70	18164
KRHTH (δ.).....	73	116104
KRHTH AKTH (δ.).....	86	24900
KRHTH AMPASSANTOP (δ.).....	75	60406
KRHTH ART (δ.).....	86	24900
KRHTH GERANI (δ.).....	68	14923
KRHTH GKOLANT (δ.).....	72	17508
KRHTH GOYAINB (δ.).....	74	42470
KRHTH EPISKOPIH (δ.).....	67	14928
KRHTH KOLOP (δ.).....	88	26874
KRHTH LANT (δ.).....	73	42470
KRHTH PALAM (δ.).....	86	24000
KRHTH RIBER (δ.).....	86	24900
KRHTH ROUMPI (δ.).....	73	18843
KRHTH SH (δ.).....	74	61054
KRHTH SKAY (δ.).....	73	61054
KRHTH STAR (δ.).....	73	42470
KRHTH TSAMPION (δ.).....	86	24000
KRHTH FILOSXENIA (δ.).....	86	24000
KRYSTALAVENTISOUR A. (δ.).....	80	19882
KYBERNHITHS.....	78	21194
KYΘHRA (δ.).....	74	87289
KYΘNOS (δ.).....	71	17355
KΩS (δ.).....	76	43681
KΩSTAΣ KONIALIDHS.....	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).....	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΓΝΤ.....	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝ.....	72	11076
ΛΕΥΓΕΡ 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
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΓΝΤΕΡ.....	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.....	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ.....	71	2557
ΛΟΓΓΙΑΛΥ.....	69	9045
ΛΟΥ ΚΑΣ.....	81	11631
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	13	63287
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΚ ΑΛΤΖΕΙΡΑΣ.....	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2876
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

προς Μπρισμπαίν 16/4
προς Σάντος 19/4
ε. Αλεξάνδρεια 17/4
προς Σιγκαπούρη 14/4
προς Κίνα 12/4
μεσογεικές μεταφορές
προς Δ. Αφρική 9/3
προς Βομβάη 14/4
προς Οφουάτο 22/3
ε. Έσπερκ 19/4
α. Σ. Ναζάρ 17/4
ε. Αμβούργο 22/4
α. Ν. Ορλεάνη 21/3

αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 9/4
α. Μπαχράιν 1/2
δ. Πόρτ Σάιτ 12/4
α. Σιγκαπούρη 13/4
ε. Τζιμπουτί 15/4
προς Χιούστον 16/4
προς Καγκοσίμα 5/4
προς Σιόνε 17/4
α. Ναγκόγια 22/4
προς Ρόσ Σουχέιρ 15/4
προς Βραζιλία 17/4
ε. Οξελουσίντ 15/4
δ. Παναμά 1054
ε. Βαρκελώνη 18/4
προς Μωρήν Φήλντ 11/4
προς Τσίμα 4/4
προς Άνναμα 31/3
προς Μισασιμπή 14/4
προς Χάρκ 17/4
προς Σιγκαπούρη 6/4
προς Βραζιλία 17/4
προς Λιμά 30/3
προς Βραζιλία 7/4
προς Χάρκ 14/4
α. Γιούροπορτ 15/4
προς Ιταλία 15/4
προς Ευρώπη 17/4
προς Σουρία 15/4
ε. Πειραιά 21/4
α. Γένοβα 21/4
ε. Φόρ 17/4
προς Γιβραλτάρ 31/3
ε. Ν. Υόρκη 16/4
προς Ρωσία 20/4
προς Γιάνμπου 21/4
προς Χάρκ 22/4
προς Ελλάδα 19/4
α. Ταρρακόνια 15/4
προς Λάνα 18/4
προς Πόρτ Κάλγκ 21/4
προς Χιλή 31/3
επισκ. Ντουμπάι 30/1
προς Κλαϊπέδα 17/4
προς Φουτζέιρα 11/4
ε. Σουίνουσκ 13/4

προς Πειραιά 19/4
προς Δρέπανον 8/4
αργεί Μπρεμεράβεν
προς Αλιβέρι 13/4
α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 14/4
προς Ντακάρ 14/4
ε. Πειραιά 18/4
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 23/4
πρ. «Adviser»
α. Ντουμπάι 30/5
ε. Φουτζέιρα 3/4
προς Δουκνέκρη 15/4
προς Μπουσαν 19/4
ε. Λα Σπέζια 21/4
ε. Ρίο Ιανέρο 14/4
ε. Παρανάγουα 24/3
επισκ. Πειραιά 13/3
προς Άσταντ 24/4
ε. Χονολουλού 31/3
αργεί Πειραιά
στη Βασίρα
πρ. «Ocean Razor»
ε. Παρανάγουα 2/4
ε. Κωνσταντίνος 20/3
προς Λειζόες 20/4

ε. Ρότερνταμ 25/4
προς Κολόμπο 19/4
α. Μασσαλία 20/4
ε. Σουβόιν 22/4
προς Πασαγκούλα 8/4
α. Τέξας Σίτυ 3/4
προς Σέτε 13/4
προς Λαχάντ Νταού 16/3
προς Κασσιούγκ 5/4
προς Ρότερνταμ 4/4
προς Σούδα 19/4
προς Κακογκάβα 18/4
προς Μπ. Άϊρες 8/4
προς Σάντος 17/4
ε. Νταμμάμ 18/4
προς Αδελάιδα 14/4
α. Άσταντ 20/4
προς Σαν Φραντσκο 4/4

ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΙΜΑ (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
ΜΑΡΟ Λ.....	85	25000
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΙΑ.....	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ.....	83	21308
ΜΕΓΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΗΤΕΣ.....	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.....	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.).....	74	158797
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.).....	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΤΝΕΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΤΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΤ.....	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΓΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΓΣ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ.....	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ.....	68	23067
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.....	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΚΟ (δ.).....	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕΥ.....	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282
ΜΠΙΛΛΗΣ.....	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233
ΝΑΝΗ.....	78	14651
ΝΑΣΟΣ.....	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915
ΝΑΥΚΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622
ΝΕΔΗ.....	81	19425
ΝΕΝΑ.....	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ.....	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ.....	67	1598
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.).....	75	84738
ΝΗΡΕΥΣ.....	66	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	78	40570

προς Πειραιά 8/4
προς Βέντοπις 18/4
προς Φλάσσιγκ 20/4
προς Αλεξάνδρεια 21/4
προς Κουβέιτ 12/4
ε. Ενανάντα 13/3
ε. Γκλόνγκ 17/4
επισκ. Πειραιά 16/12
προς Μπαγκόγκ 20/4
προς Πόρτ ντε Μπούκ 16/4
ε. Πειραιά 24/2
προς Αργεντινή 9/4
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 3/4
προς Σένιμα Τέρμ. 23/3
προς Γκντάνσκ 3/4
αργεί Πειραιά
προς Αρακάζου 8/4
α. Χιούστον 19/4
ε. Πειραιά 4/4
προς Ανκόνα 8/4

προς Μασσαλία 21/4
προς Άσπρα Σπίνα 14/4
προς Λισσαβώνα 15/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
δ. Κων/πολη
προς Μπαγκόγκ 12/4
προς Βρέμη 22/4
προς Κασσιούγκ 9/4
ε. Ρίτσαρντς Μπαίλ 2/4
ε. Παρανάγουα 5/4
προς Ν. Ορλεάνη 10/4
πρ. «Sea Merchant»
προς Ταϊβάν 19/4
προς Ν. Κορέα 5/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
ε. Νάπολη 13/4
προς Μπρισμπαίν 22/4
προς Ανκόνα 854
ε. Ροζέριο 9/4
πρ. «Al Jabriyah»
προς Ινδονησία 26/2
διάλυση Μπαγκλαντές

ε. Μπέντι 24/3
ε. Ν. Ορλεάνη 20/3
α. Ν. Ορλεάνη 9/4
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Σιγκαπούρη 14/4
προς Αγκουανασούλας 16/4
προς Τέξας 29/3
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
αργεί Ν. Ορλεάνη
ε. Ν. Ορλεάνη 19/3
ε. Ν. Ορλεάνη 15/4
προς Πενσάκολα 11/4
α. Ν. Ορλεάνη 17/4
α. Σ. Κίτς 13/4
προς Ν. Ορλεάνη 12/4
προς Αγκουανασούλας 9/4
ε. Πόρτο Κορτές 13/4
προς Τρινιτάδ 29/3
ε. Ν. Ορλεάνη 14/4
προς Γκόλβεστον 9/4
ε. Γρενάδα 1954
δ. Παναμά 13/4
προς Ιταλία 16/4
α. Βουατό 11/4
προς Ταλλίν 16/4
α. Γιούροπορτ 17/4
προς Οδησσό 14/4
προς Ρεκαλάδα 5/4
α. Αλεξάνδρεια 4/4
πρ. «Πολυξένη Κ.»
α. Γιούροπορτ 17/4
προς Ν. Ορλεάνη 5/4
προς Γκουανταλούπε 22/4
προς Βέλγιο 29/3
προς Πόρτο Ορντάς 5/4
ε. Βενετία 14/4
α. Τέμα 7/4
προς Σιγκαπούρη 9/4
προς Πειραιά 17/4

προς Πόρτ Άλφρεντ 2/4
προς Χοντίντα 13/4
δ. Ντόβερ 22/4
προς Καναδά 18/4
ε. Φουτζέιρα 21/4
ε. Λεμεσό 23/4
προς Τουρκία 15/4
προς Μπελαγούαν 20/4
προς Αμούδ Μπαίλ 26/3
προς Κασσιούγκ 15/4
προς Αίγυπτο 13/4
προς Σιγκαπούρη 18/4
ε. Πειραιά 6/4
προς Χόγκ Κόγκ 14/4
α. Γκαλφάβεν 8/4
προς Αλιβέρι 9/4
προς Ρόσ Λανούφ 19/4
α. Βενετία 15/4

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΓΓΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (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
ΟΡΕΑΝΤΟ	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
ΠΑΜΙΣΟΣ	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
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076
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 ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050
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

α. Τεργέστη 20/4	
ε. Τεργέστη 20/4	
προς Καραϊβική 4/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Σάρροχ 19/4	
ε. Νάπολη 21/4	
προς Γκάλβεστον 19/4	
προς Μιλάδο 18/4	
προς Οράν 14/4	
προς Δ. Αφρική 4/4	
προς Δ. Αφρική 19/3	
δ. Παναμά 16/4	
ε. Βλαδίβοστοκ 10/4	
προς Τζακάρτα 7/4	
προς Μπ. Μπλάνκα 15/4	
προς Ιαπωνία 17/4	
προς Ταϊβάν 15/3	
προς Καμάρ 15/3	
προς Λαττάκια 24/3	
προς Ντεμεράρα 13/4	
α. Τακράντι 17/2	
προς Αλεξάνδρεια 22/4	
πρ. «Αιγύπτου Ντόλφιν»	
προς Λα Πλάτα 8/3	

προς Σιγκαπούρη 20/4	
προς Λιβύη 12/4	
προς Άνω Ανατολή 11/3	
προς Ιαπωνία 9/4	
ε. Κολομβία Ρίβερ 7/4	
ε. Ν. Ορλεάνη 11/4	
προς Ιαπωνία 10/4	
ε. Φουτζέιρα 21/3	
προς Χάργκ 12/3	
προς Γιοκχάμα 2/4	
προς Ιταλία 18/4	
προς Χάργκ 3/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 19/4	
προς Βιτόρια 8/4	
ε. Μόντρεαλ 17/4	
προς Χάργκ 17/4	
ε. Μπ. Μασάρ 9/4	
προς Βενεζουέλα 1/4	
α. Μπωμόν 8/4	
προς Δ. Αφρική 15/4	
προς Μπουρκάς 18/4	
προς Μογκαστάνι 18/4	
προς Σιγκαπούρη 13/2	
προς Καναδά 12/4	
α. Ν. Ορλεάνη 8/4	
προς Μπρίντζ 2054	
προς Ελλάδα 13/4	
προς Όκλαντ 14/4	
προς Μομπάσα 9/4	
α. Λάνος 11/4	
προς Κούβα 17/2	
ε. Κοκκόλα 11/4	
προς Σαγκάι 4/1	
ύψωση σημ. Μπαχάμας	
ε. Πειραιά 21/4	
προς Ταϊβάν 11/4	
στο Τούρκου 5/2	
προς Καμάρ 9/4	
ε. Τζουμπάι 16/4	
προς Μπαγκόγκ 18/4	
προς Καμάρ 1854	
μετ. «Indomitable» (κ.)	
α. Ν. Ορλεάνη 5/4	
προς Πόρτο Μπλιβάρ 1654	
πρ. «Co-op Express V»	
πρ. «Benguetia»	
προς Ιλλινόι 18/4	
προς Σαγκανασέκι 28/3	
προς Αυστραλία 22/3	
προς Αυστραλία 22/3	
προς Σιγκαπούρη 4/4	
ε. Πειραιά 14/4	
ε. Φουτζέιρα 13/4	
ε. Φουτζέιρα 16/3	
προς Τουάπε 13/4	
προς Πόρτο Κορτέζ 18/4	
προς Ζαννιανγκόν 27/3	
προς Ιαπωνία 14/4	
επισκ. Πειραιά 16/12/92	
ε. Αλεξάνδρεια 16/4	
προς Χάργκ 7/2	
ε. Ροστόκ 25/3	
προς Αγ. Θεοδώρου 21/4	

πρ. «Jimboia»	
πρ. «Blejoia»	
πρ. «Carei»	
πρ. «Bircs»	
προς Μιζουράτα 1054	
προς Μπουρκάς 16/4	
ε. Κων/πόλη 19/4	
προς Ραβέννα 15/4	
προς Αλεξάνδρεια 19/4	
ε. Πειραιά 21/4	
ε. Πειραιά 21/4	
προς Μερσίνη 20/4	
προς Τόκιο 14/4	
ε. Σιγκαπούρη 20/4	
ε. Ουλαάν 30/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	

ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΤΣΙ (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
ΠΥΡΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΣΕΙ	70	11716
ΡΗΛΑΪΤΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	8376
ΣΗ ΓΟΥΪΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ ΑΤΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	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
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΡΑΔΕΣ (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

αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 17/3	
προς Γιοκχάμα 3/3	
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 13/4	
προς Ν. Αφρική 4/4	
προς Ρουέν 14/4	
ε. Λοβίρα 19/4	
στο Λομπιτό	
πρ. «Bousraa»	
προς Καμερούν 24/3	
ε. Μπ. Μπλάνκα 7/4	
προς Χάιφας 18/4	
προς Λε Χάβρη 17/4	
προς Δρέπανον 9/4	
πρ. «La Richardais»	
ε. Γιοκχάμα 21/4	
ε. Ίμυγκχαμ 18/4	
α. Ν. Ορλεάνη 10/4	
προς Γιοκχάμα 22/3	
προς Καβάλλα 19/4	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Ουλαάν 4/4	
προς Αρούμπος 29/3	
προς Μπιλμάδο 1854	
α. Φουτζέιρα 15/4	
προς Μπ. Άιρες 18/4	
προς Αγγλία 14/4	
προς Βόλο 18/4	
προς Κουίνγκντρά 18/4	
μετ. «Πύργος Στάρ» (κ.)	
πρ. Θεσσαλονίκη 21/4	
πρ. Ραμπίχ 18/4	
ε. Πειραιά 14/4	
ε. Πειραιά 11/1	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ιντσόν 4/4	
στην Κωνσταντίνα 9/4	
πρ. Ρεσίφ 5/4	
ε. Σιγκαπούρη 21/4	
προς Δ. Αφρική 20/3	
ε. Νάρβικ 20/4	
μετ. «Φλάγκ Καρίν» (κ.)	
προς Τζακάρτα 15/4	
προς Θεσσαλονίκη 18/4	

προς Κίνα 11/4	
προς Λός Πάμας 16/4	
ε. Καρταγένα 18/3	
προς Ρόττερνταμ 15/4	
στη Λός Πάμας 9/4	

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Μεμβούρνη 17/4
ΤΑΝΤΑ	73	16997	στο Γκαίμης 24/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	πρ. «Florida Rainbow»
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Καμπάνια 5/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Αργεντινή 15/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ	77	14638	δ. Κων/πολη 5/4
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	προς Ιαπωνία 14/4
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΝ	74	21992	προς Ιντσόν 18/4
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	προς Σάντος 15/4
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348	προς Μπετζάνια 5/2
ΤΗΝΟΣ	73	77377	διάλυση Κίνα
ΤΙΡΗΣ	13	67904	ε. Ταλλίν 22/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 25/2
ΤΙΡΟΛ	74	12464	α. Μπαγκδόκ 13/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζόν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 7/3
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΣ (δ.)	86	50563	προς Νάπολη 20/4
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Ναβοροσκι 12/4
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Γιάννινα 16/4
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	ε. Δουκέρι 19/4
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Μπουσάν 28/3
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Ιαπωνία 7/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	προς Τσιβάν 16/4
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Χόγκ Κόγκ 20/4
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Λίβερπουλ 16/4
ΤΡΕΪΝΤΕΡ	69	1491	ε. Μομπάτα 2/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΤΛΑΝΤ	74	13639	προς Οσκαρσάν 21/4
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	α. Καστελαμάρε 9/10
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Μίνα Καμπούς 18/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Μπουλών 13/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Καναδά 12/4
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	προς Τζακόρτα 10/4
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ήστ Λόντον 12/3
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	προς Ν. Υόρκη 16/4
ΥΔΡΑ	79	12775	ε. Κόμπε 2054
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειον 19/4
ΥΡΙΑ	77	14990	προς Κίνα 15/4
ΦΑΙΑΞ	76	56192	ε. Βαλέντσια 15/4
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεταφορές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Κριστομπαλ 28/3
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	αργεί Πειραιά
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325	α. Μπουσάν 12/4
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	προς Μαρακάιμπο 1/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	προς Αρούμα 31/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Περσικό 6/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Ταϊσάγκ 3/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Μομπά 19/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	προς Γιβραλτάρ 7/4

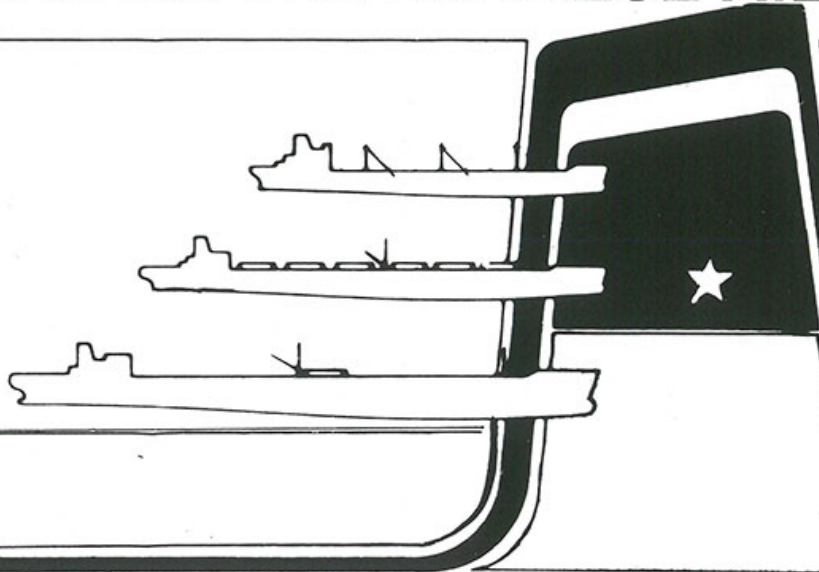
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΤΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928

επισκ. Παναμά 22/4
προς Ιαπωνία 28/5
στην Ιαπωνία 28/5
προς Ταβόου 28/5
στο Μομπά 28/5
α. Κασσιούγκ 3/4
προς Αργεντινή 10/3
ε. Κόρπους Κρίστι 27/3
προς Βενεζουέλα 9/4
προς Βενεζουέλα 23/1
ε. Πειραιά 11/4
ε. Πειραιά 24/3
προς Άσντον 15/4
ε. Γκάνδη 19/4
ε. Ρουέν 14/4
α. Ν. Ορλεάνη 7/4
α. Ν. Ορλεάνη 1/4
πρ. «Kee Navigator»
προς Σιγκαπούρη 20/4
α. Χόγκ Κόγκ 4/3
προς Σακάι 2/4
ε. Δεμεράρα 6/4
προς Πασκάγκουλα 7/4
προς Καρμπονέρας 10/4
προς Μπόου 1/4
προς Πόιντ Νουάρ 29/3
στη Μανίλα 14/4
προς Βραζιλία 22/3
προς Κίνα 22/2
προς Κόλπο ΗΠΑ 14/4
πρ. «Kobe Spirit»
ε. Μαντράς 8/4
στο Κάρτασι 31/3
προς Περσικό 25/3
ε. Λονδίνο 5/3
προς Περσικό 27/2
προς Πολωνία 16/4
προς Πρέβεζα 13/4

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

α. Αλεξάνδρεια 15/4
ε. Γκεμπίγκ 7/4
προς Καλδέρα 12/4
προς Παναμά 7/4
ε. Ν. Ορλεάνη 26/3
ε. Μπαρμπέρς Πόιντ 12/4
προς Σιγκαπούρη 22/4
α. Κόρπους Κρίστι 27/3
στον Περσικό (αποθήκη)
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/3
προς Αρούμα 27/3
ε. Μπ. Μασάρ 14/4
προς Αβάνα 18/2
προς Χιούστον 17/4

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886
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 ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.μ.)	72	122936
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	72	16235
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	81	10720
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	88	50817
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	76	9388
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	75	8423
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	77	9128
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	68	11023
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	72	9710
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι. (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΙΜΙΝΗ (μ.)	70	16112
ΑΛΚΙΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ (μ.)	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ (μ.)	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10841
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (Μηχ.)	79	17996
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.)	72	10410
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908

προς Βραζιλία 5/3		
προς Βραζιλία 19/3		
ε. Κοτόν 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 Μεσόγειο 27/3		
α. Ν. Ορλεάνη 28/3		
προς Μπαγκόκ 14/4		
προς Ρίο Ιανέιρο 14/4		
προς Οδessa 17/1		
α. Ρότενταυ 9/4		
προς Καλλάο 16/4		
προς Χουάγκου 4/4		
προς Μασσαλία 21/4		
προς Ταρτούς 7/4		
επισκ. Πειραιά 29/12		
προς Πειραιά 9/4		
προς Νεμρούτ Μπαϊ 19/4		
επισκ. Αμβέρσα 22/4		
προς Κουβέιτ 8/4		
προς Άκραμα 19/4		
δ. Παναμά 13/4		
ε. Βάρνα 4/4		
ε. Μπαγκόκ Μπαρ 28/3		
ε. Βαλτιμόρη 20/4		
μετ. «Α. Βαρόν» (μ.)		
προς Σιντ Κερ 2/4		
πρ. «Skangul»		
πρ. «Consensus Dalby»		
α. Μομουκνέο 6/4		
ε. Σ. Ευστάθιος 10/4		
προς Ινδία 22/4		
προς Μπαχαϊν 16/4		
προς Κουβέιτ 13/4		
ε. Φόξ 14/4		
προς Λέικ Τσάρλς 6/4		
προς Κολόμπο 16/4		
α. Νταλν 14/4		
προς Ρας Σουκχέρ 6/4		
προς Βατούμ 9/10		
προς Αργεντινή 20/4		
προς Σαντάντερ 21/4		
ε. Μομπά 17/4		
προς Ραβέννα 13/4		
επισκ. Μοντορ 21/4		
προς Τούρμπα 14/4		
α. Σιγκαπούρη 6/4		
αργεί Λας Πάλμας		
α. Φουτζέιρα 10/4		
προς Μίνα Καμπούς 14/4		
προς Τσαμπαίνα 11/4		
προς Αλγέρι 2/1		
προς Βραζιλία 7/4		
α. Βενετία 22/4		
μεταφορές Ερυθράς		
αργεί Ραβέννα		
προς Ν. Κορέα 24/3		
ε. Μομουκνέο 3/4		
προς Σάν Πέτρο 5/4		
ε. Σουό 10/4		
α. Αλγκεθρας 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 Ζανζιβάρη 22/2		
ε. Χόγκ Κόγκ 22/4		
αργεί Πειραιά		
προς Ντίγκο Γκασία 5/4		
προς Βραζιλία 7/4		
ε. Βαλτιμόρη 19/4		
προς Σιδηάτ 13/4		
προς Καναδά 9/4		
α. Χιούστον 19/4		
α. Χιούστον 1954		
ε. Παράντονα 12/4		
προς Μοζαμβίκη 1/3		
προς Κασσιόγκ 6/4		
προς Τζέντα 11/4		
προς Ντουόρ 8/4		
ε. Ντάντη 18/4		
ε. Μόγκλα 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
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΡ 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
ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΪΑΝΤ (μ.)	80	3958
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	15599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑ ΣΗ II (δ.)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΕΛΑ (κ.)	77	19283
ΑΡΕΛΑ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΩΣΙΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΑΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	57563
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881

α. Ν. Ορλεάνη 13/4
στο Κάμπους Φήλντ (αποθήκη)
προς Σιγκαπούρη 15/3
προς Ρας Τανούρα 22/4
προς Γιούζου 8/4

ε. Πειραιά 17/4
ε. Άμστερνταμ 20/4
προς Νάσσαυ 19/4
προς Φουσίκι 27/3
ε. Σιγκαπούρη 31/3
προς Καλλάο 18/3
προς Βομβάη 16/4
προς Μανζανίλο 6/4
ε. Πόρτο Κουεϊτά 17/4
πρ. «Nephtune Tourmaline»
προς Πειραιά 17/3
ε. Κοτόν 11/3
προς Μπ. Άϊρες 9/4

προς Σαγκάη 26/3
προς Σουίνουάκι 14/4
προς Στέφενβιλ 15/4
ε. Δουκέρη 16/4
προς Βανκούβερ 21/4
α. Άμπου Ντάμι 7/4
προς Σαβόνα 20/4
προς Βενγκάλη 27/3
προς Βάρι 15/4
προς Νικολάνη 16/4
μετ. «SM Line» (μ.)
προς Βραζιλία 1/4
προς Γιβραλτάρ 15/4
προς Αμβέρσα 12/3
προς Ντουμά 28/2
ε. Πόρτο Κουεϊτά 31/3
προς Μπαγκόκ 28/2
προς Μομπάδα 20/4
προς Ταϊβάν 13/4
προς Κολόμπο 21/4
α. Τζουσίμα Τέρμ. 28/3
ε. Μπρίστολ 19/4
προς Πόρτ Άντζελες 12/4
ε. Σάντος 12/4
προς Κούβα 16/4
προς Ντάρ ες Σαλάμ 18/3
α. Κεπτάουν 6/4
πρ. «Doyang Leader»
ε. Ναγκόνια 19/4
πρ. Ρόδο 14/4
προς Βραζιλία 31/3
προς Αθήνα 13/3
δ. Πόρτ Σόι 11/4
επισκ. Πειραιά 8/3
προς Μασάν 15/4
αργεί Μπρέμερμπερν
προς Πειραιά 22/4
ε. Μπ. Άϊρες 13/4
ε. Μπαρόου 22/4
ε. Μπαχαϊν 24/4
ε. Μόγκλα 27/3
προς Αμβέρσα 19/4
ε. Κουτούμνη 8/4
προς Βομβάη 20/4
ε. Φουτζέιρα 24/3
προς Γιοσσό 10/4
προς Ευρώπη 5/4
προς Σιγκαπούρη 18/4
ε. Πειραιά 31/3
μετ. «Colmena» (ΑΒ)
α. Άκραμα 14/3
α. Ν. Ορλεάνη 6/4
προς Βέλγιο 12/4
α. Ταραγκόνα 19/4
α. Βάρνα 13/4
α. Σιγκαπούρη 21/4
ε. Βερακρούζ 29/3
προς Ισπανία 6/4
προς Κουϊγκνάντο 12/4
α. Ν. Ορλεάνη 31/3
προς Κίνα 27/3
προς Καμπίνια 16/4
προς Ρίσαρντν Μπαί 24/4
προς Καναδά 9/4
προς Αλγερία 19/2

ε. Λάρνακα 11/4
α. Σαιν Τζών 10/4
αργεί Πειραιά
μεταφορές Πάτρας
προς Κανάρες Νήσους 10/4
αργεί Πειραιά

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ		
(μ.)	81	21733
ΒΟΡΙΦΚΙΑ (ΚΚ.)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑ (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. (κ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΥΤΥ 1 (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
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.μ.)	80	49866
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΙΟΝΙΑΝ (δ.μ.)	70	3909
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.μ.)	65	3476
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΛΑ'ΤΟΝ (δ.μ.)	72	9327
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.μ.)	68	12870
ΓΚΑΣ ΜΕ'ΤΤΖΟΡ (δ.μ.)	79	13760
ΓΚΑΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.μ.)	76	9445
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.μ.)	85	23508
ΓΚΑΣ ΠΑΣΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.μ.)	79	49866
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.μ.)	77	3999
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑ'ΓΕΡ (δ.μ.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.μ.)	86	8997
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΤ (δ.μ.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2.635
ΓΚΑΛΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΑΤΑ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΛΑ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ		
(δ.μ.)	78	3405
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	75	16169
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		
(π.)	79	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	17333
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	80399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΤΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΤΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500

προς Θάντερ Μπαϊν 16/4		
μετ. «Μασκώτ» (κ.)		
προς Ραβέννα 21/4		
μετ. «Vasiliki» (ΑΒ)		
μεσογειάες μεταφορές		
ε. Σουέζ 23/4		
ε. Χιούστον 18/4		
προς Τουρκία 29/3		
προς Μπόννυ 15/3		
προς Μπαγκκόκ 14/4		
δ. Πόρτ Σάϊδ 14/4		
προς Μπελαγούαν 13/4		
ε. Λέγκχορν 7/4		
προς Σαγκάη 10/3		
προς Βανκούβερ 7/4		
προς Ινδία 10/4		
προς Μιζουράτα 9/4		
στη Τσιτακόγκ 6/4		
προς Αρμπίζαν 18/3		
προς Κίνα 25/3		
προς Οόλσας 18/4		
προς Σόγκλα 23/2		
πρ. «Rio Grande»		
ε. Ρότερνταμ 1/4		
προς Οόλσας 28/3		
προς Βενετία 20/4		
προς Νοβοροσίσκ 25/3		
α. Μουστέρη 20/3		
προς Δ. Αφρική 3/4		
α. Σαλέρνο 7/4		
αργεί Πειραιά		
μετ. «Antares» (π.)		
στον Περαϊκό		
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 Κωνσταντινία 12/4		
ε. Κάντλα 6/4		
ε. Μπαγκκόκ 29/3		
ε. Κασσιούγκ 6/4		
ε. Αμβέρσα 22/4		
προς Ρουέν 14/4		
προς Νοβοροσίσκ 9/4		
προς Λατβία 26/3		
δ. Ντόβερ 7/4		
ε. ΜπουενοςΑιρέ 14/4		
προς Κασσιούγκ 19/4		
προς Κίνα 29/3		
προς Τζ. Νεχρού 9/4		
α. Μάρακοκ 16/4		
ε. Πειραιά 26/3		
προς Κασσιούγκ 8/4		
προς Λα Γουλιέτ 15/4		
α. Τζιμπουτί 31/3		
προς Τρινιντάντ 15/3		
προς Ρας Λανούφ 17/4		
προς Άμπες 23/4		
προς Γιάμπο 18/4		
πρ. Βηρυτόν 21/4		
προς Χιούστον 13/3		
προς Ρας Τανούρα 15/4		
προς Ρας Τανούρα 9/4		
προς Κεραμάν 17/3		
ε. Λιμά 3/4		
προς Ρεϊνίν 16/4		
προς Σιγκαπούρη 12/3		
α. Λιμά 14/4		
ε. Φουτζέιρα 21/4		
προς Ταϊβάν 4/4		
προς Κάλουμποργκ 17/4		
προς Αλεξάνδρεια 20/4		
προς Τσιβιτάβέτσια 21/4		
προς Σουέζ 22/3		
ε. Σαν Λορέντζο 1/4		
πρ. Παρανάγιο 17/4		
πρ. Βάλβια Μπαϊν 10/4		
πρ. Ρότερνταμ 13/4		
ε. Μαντράς 31/3		
α. Λός Άντζελες 18/4		
α. Ν. Ορλεάν 16/4		
πρ. Φαντσέγκ 5/3		
πρ. Μανίλα 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		
πρ. Σαγκάη 13/4		
α. Μπωμόντ 31/3		
α. Ριγέκα 7/3		
α. Μπωμόντ 14/4		
α. Ν. Ορλεάν 13/4		
επισκ. Ριο Ιανέιρο 17/4		
πρ. Ίμνιγκχαμ 18/4		
α. Βανκούβερ 1/4		
πρ. Μαϊάμι 8/4		
πρ. Καλλό 17/4		
ε. Φιλαδέλφεια 14/4		
ε. Βαλπαράϊζο 18/4		
ε. Φουτζέιρα 28/2		
ε. Λουάντα 11/3		
α. Ντάρμπαμ 10/4		
α. Σαν Λορέντζο 2/4		
πρ. Μαντράς 18/4		
πρ. Κάντλα 6/4		

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ		
(δ.κ.)	73	2219
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	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
ΕΚΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.μ.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412
ΕΛΙΚΟΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΙΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ		
(δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ		
(δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ	79	18392
ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.Μπχ.)	65	12079
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΟΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΩΤΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΡΩΤΑΣ (ΑΒ.)	72	11066
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	73	31814
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
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'ΥΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΡΙ (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. Σχέζιν 17/4		
ε. Κίχαστον 25/3		
πρ. Μπ. Αμπάς 3/4		
αργεί Πειραιά		
πρ. Φρεντερίτσια 20/4		
πρ. Ρότερνταμ 21/4		
α. Ν. Ορλεάν 10/4		
α. Κεηπάουν 10/4		
πρ. Οκρία 9/12		
α. Κολόμπο 30/7/92		
πρ. Κοπέρ 9/3		

ΗΡΑΚΛΗΣ (m.)	57	2875
ΗΤ ΛΑΪΤ (Mnx.)	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
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪ'ΟΝ (Mnx.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Mnx.)	79	1239
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μnx.)	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 ΣΚΑ'Υ (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΕ'ΙΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΤ' 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	35693
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069
ΚΑΛΥΨΩ (Mnx.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (κ.)	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 ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (Mnx.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μnx.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582
ΚΑΣΤΟΡ (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. Ντάρμπαν 16/4	
ε. Ζανζιβάρι 10/4	
στη Μόλτα 14/1	
α. Ταρραγκόνα 30/3	
προς Κίνα 30/3	
α. Ν. Ορλεάνη 17/4	
προς Μπουρκάς 19/4	
προς Π. Νουβέρ 27/3	
α. Μπαγκόγκ 17/4	
ε. Βεγκάλη 24/2	
α. Σιγκαπούρη 26/3	
μετ. «Mariner I.» (π.)	
προς Νάπολη 26/2	

προς Ρότερνταμ 17/4	
ε. Παρανάγουα 9/4	
προς Αλεξάνδρεια 20/4	
προς Ιζόλα 29/3	
προς Μαυριτανία 3/4	
πρ. «Spirit»	
προς Γερμανία 15/4	
στον Πειραιά 16/3	
ε. Τζέμπελ 'Αλι 18/4	
α. Τζέμπελ 'Αλι 21/4	
προς Θρή Ρίβερ 12/4	
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/4	
προς ΗΠΑ 21/4	
ε. Φουκουγιόμα 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. Ιλιτσέσκ 12/4	
προς Γαλλία 11/4	
προς Κίνα 30/3	
προς Ινδονησία 1/4	
προς Αλγερία 1/4	
προς Ταϊλάνδη 29/3	
προς Χουάγκου 16/4	
προς Τσιόπας 17/3	
προς Γκρέντζιαουθ 22/4	
προς Τζέντα 15/4	
αργεί Πειραιά	
προς Αλεξάνδρεια 21/4	
προς Ταϊβάν 10/3	
ε. Ντάρμπαν 15/4	
διόλωση Ινδία	
προς Καζαμπλάνκα 11/4	
προς Γαλλία 15/4	
α. Ν. Ορλεάνη 28/3	
προς Χουάγκου 13/4	

προς Μουμπάσα 19/4	
ε. Γάνδη 17/4	
α. Ν. Ορλεάνη 26/3	
ε. Λέγκχορν 16/4	
ε. Ζανζιβάρι 12/3	
προς Νοβοροσίσκ 8/4	
προς Σιγκαπούρη 13/4	
προς Ταϊβάν 7/3	
α. Λισσαβώνα 1/4	
πρ. «Gold Star»	
μεταφορές Μπρίντιζ	
προς Μινάμα 10/4	
ε. Γιούροπορτ 3/2	
ε. Ριγίερα 19/4	
προς Κο-Τσιόγκ 20/3	
προς Ινδία 22/2	
μετ. «Nigerian Progress»	
προς Γκεμλίκ 11/4	

προς Χόγκ Κόγκ 22/3	
προς Μαριούπολη 12/4	
προς Ν. Κορέα 26/3	
προς Ρίο Πλέιτ 22/4	
α. Φουτζέιρα 20/4	
μεταφορές Αμπζάν	
αργεί Πειραιά	
προς Μπαγκόγκ 29/3	
προς Κίνα 2/4	
προς Ρίο Γκράντε 18/4	
ε. Ντάρμπαν 13/4	
προς Φρεντερίτσια 13/4	
ε. Πειραιά 30/3	
πρ. «Meritt»	
ε. Βαλλέττα 21/4	
προς Φρεντερίτσια 13/4	
προς Σιζέρον 17/4	
ε. Πόρτ 'Αντζέλες 18/4	
ε. Μπαντζούλ 8/4	
α. Λισσαβώνα 16/4	
ε. Ιταζάι 13/4	
προς Νοβοροσίσκ 15/4	
επισκ. Πειραιά 22/4	
ε. Λάρνακα 14/4	
προς Κίνα 17/4	
προς Νακόντκα 6/4	
προς Ινδία 30/3	
ε. Σάντος 3/4	
μεταφορές Ιράν	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 29/3	
προς Σαγκάι 11/4	
ε. Παρανάγουα 9/4	
προς Μήλο 12/4	
α. Φουτζέιρα 30/3	

ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'Α	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
ΚΙΓΚ ΦΙΣΕΡ (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 (Mnx.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Mnx.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜ (ΑΒ)	63	9221
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΑΔΡ (κ.)	83	9.573
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΞΜΑΝ 1(κ.)	77	14186
ΚΟΞΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΞΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΞΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΞΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Mnx.)	81	10524
ΚΡΕΪ'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΝΤ 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
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Mnx.)	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
ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΕΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Mnx.)	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 (π.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΕΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Mnx.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Mnx.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Κ	75	34745

ε. Πειραιά 19/4	
προς Κούβα 6/4	
α. Ντουμπάι 19/4	
ε. Κεηπτόουν 18/4	
ε. Ναγκόγια 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 Φλόριαν 7/4	
μεταφορές Ν. Γουίντς	
προς Ταϊπούου 18/4	
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4	
προς Καζαμπλάνκα 7/4	
προς Κίνα 7/4	

προς Μανίλα 7/4
 δ. Νόβερ 22/4
 α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4
 προς Λά Γκουάρα 30/3
 ε. Λύττελνερ 17/4
 πρ. «Μαρίκοι Ι»
 προς Υμουίντεν 28/3
 ε. Βαλέντσια 20/4
 εγκαταλείφθηκε Εθνικισ-
 προς Γιοχόχια 17/4
 αργεί Πειραιά
 επισκ. Κωνσταντίνε 26/4
 προς Μάροα ελ Μπρέγκ
 προς Λουάντα 16/4
 α. Κελητσάν 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 Μαλίζι 20/4
 προς Κίνα 22/4
 ε. Ν. Πλύμουθ 13/4
 προς Βαγκρέϊ 13/4
 δ. Γιβραλτάρ 12/4
 προς Λοχάντ Ντατού 28
 προς Πόρτο Μπονίβάρι 1
 ε. Φουτζέιρα 16/4
 προς Ρόδο 16/4
 προς Αμβούργο 24/4
 προς Τρανταβί 7/4
 α. Ν. Ορλεάν 31/3
 ε. Βλαδιβοστόκ 27/3
 ε. Μπέντι 24/3
 προς Μπιζέρτα 15/4
 προς Άκουμα 18/4
 προς Κίνα 18/3
 προς Σαγκάη 26/1
 προς Σαλτάντα Μπ. 13/1
 προς Τουάσε 17/4
 ε. Λά Γκουάρα 23/3
 εγκαταλείφθηκε 5/4/91
 α. Πειραιά 12/3
 προς Αυγουστά 11/4

ΜΑΘΙΟΣ (μ.).	74	17040
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168
ΜΑΙΡΥΛΟΥ (κ.).	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.).	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.).	80	28265
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.).	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.).	75	21708
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.).	73	53328
ΜΑΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.).	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.).	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΣΙΠ (κ.).	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.).	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.).	76	13995
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.).	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.).	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.).	82	33188
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΝΤΟΣ (μ.).	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (m).	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Ba.).	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ.(κ.).	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ.	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.).	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.).	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.).	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.).	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.).	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.).	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.).	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Mmχ.).	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7.	83	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (κ.).	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μmχ.).	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.μ.).	75	18021
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	166235
ΜΑ'ΥΣΤΑΡ (μ.).	74	19724
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.).	74	87888
ΜΕΛΕΤΕΜΙ (δ.κ.).	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.).	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.).	69	9901
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Mmχ.).	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Mmχ.).	70	23081
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.).	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μmχ.).	70	45962
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.).	76	68738
ΜΕΤΕΡΑ (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 ΡΗΘΕΡ (u.).	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
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μmχ.).	74	65579
ΜΠΑΛΙ ΡΙΤΖ (δ.Μmχ.).	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.).	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μmχ.).	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.).	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (Μmχ.).	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.).	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.).	77	14886
ΜΠΕΚΣΚΑΪ ΜΠΑΙΝ (κ.).	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΉΣ Τ.(μ.).	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΒ (μ.).	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.).	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.).	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.).	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ- ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.).	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.).	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.).	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.κ.).	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.).	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μmχ.).	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μmχ.).	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.).	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.).	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Αιβ.).	73	31886

πρ. «Agathe»
 προς Καμάθρ 7/4
 προς Μόντρεαλ 2/4
 ε. Παρανάγιοα 7/4
 πρ. «Docenirgo»
 προς Βεγκάζ 3/4
 προς Ντάρμπαν 8/4
 προς Νοβοροσίσια 2/4
 πρ. «Αλβάν Ι»
 προς Ευρώπη 13/3
 επισκ. Σιγκαπούρη 17/3
 προς Ουαλάν 15/4
 ε. Σιγκαπούρη 21/4
 α. Λισαβώνα 15/4
 ε. Πόντα ντα Μαδέϊρα 15/4
 αναμνήνι Φουτζέιρα
 α. Μπουρκάς 3/4
 προς Καζαμπλάνκα 30/3
 προς Τουρκία 25/3
 προς Πειραιά 28/2
 ε. Λουάντα 1/4
 προς Αγκόλα 18/3
 προς Ρίταρσεντ Μπιρ 17/4
 α. Φουτζέιρα 21/4
 προς Κούβα 12/3
 α. Ν. Ορλεάντ 29/1
 προς Νιγηρία 20/2
 προς Ταρτούξ 8/4
 ε. Μπέντι 13/3
 ε. Ν. Ορλεάντ 2/4
 προς Ταϊβάν 16/4
 προς Σιγκαπούρη 22/4
 προς Σουραμπάγια 5/4
 ε. Μαντράς 5/4
 προς Ρεκαλάδα 26/3
 προς Μπανιγαρασίον 6/4
 ε. Πειραιά 15/3
 προς Φανγκτσέγκ 28/3
 προς Μπαγκόχκ 21/4
 διάλυση Ινδία
 προς Ιαγκάν 12/4
 ε. Φουτζέιρα 9/4
 προς Χόνγκ Κόνγκ 5/4
 ε. Μπουρκάς 9/4
 προς Μπουρκάς 19/3
 προς Άσντοντ 1/4
 προς Αμπιτζάν 25/3
 προς Τακρά 14/4
 προς Ν. Κορέα 4/4
 προς Γιβραλτάρ 10/3
 α. Ν. Ορλεάντ 16/4
 μεταφορές Περισκόπ
 ε. Ιντσόν 25/3
 προς Γιούζυ 19/3
 ε. Βάρνα 28/1
 πρ. «Θήτα Ωκεανίς»
 α. Ξαν Νικόλας Μπ. 13/3
 προς Αβόνα 29/1
 α. Καράσι 10/4
 προς Φορταλέζα 14/4
 α. Βενετία 14/4
 διάλυση Μπαγκλαντές
 ε. Ντουμπάι 6/3
 α. Ν. Ορλεάντ 12/4
 προς Χιουσόν 10/4
 προς Ταμπόκο 25/3
 προς Ελλάδα 20/4
 α. Ζαμπονγκά 16/4
 προς Τόκιο 19/3
 προς Μεξικό 25/3
 προς Πότι 29/3
 μεταφορές Μπαχόμας
 διάλυση Ινδία

προς Βερακρούς 13/4
 στον Πειραιά 16/3
 προς Καζαμπλάνκα 14/4
 ε. Βενετία 20/4
 α. Ν. Ορλεάνη 16/4
 μετ. «Leblon Reever»
 προς Χό Τσι Μινχ Σίτου 18/4
 α. Φουτζέιρα 21/4
 αγέλ Κολούμπια
 προς Τζακάρτα 16/4
 αγέλ Μπρεμερζάβεν
 ε. Λουάντα 12/4
 στη Σεράγκα (αποθήκη)
 αγέλ Πειραιά
 ε. Γκουαγιαμάς 15/3
 προς Κούβα 1/4
 προς Ν. Κορέα 17/3
 α. Φουτζέιρα 1/1
 προ Αγ. Πετρούπολη 3/4
 προς Αβάνα 7/3
 ε. Κόκτα 19/4
 προς Κούβα 29/3
 προς Εκουαδόρ 8/4

 ε. Γιούροπορτ 24/4
 ε. Λά Παλις 21/3

 προς Βάρρι 15/1

 προς Ν. Ειρηνικό 3/4
 προς Βενετία 19/3
 προς Κριστομπάλ 22/4
 προς Σήρνε 14/4

 α. Πειραιά 11/4
 αγέλ Πειραιά
 προς Κούβα 6/4
 προς Τσιβάν 16/2

ΜΠΡΑΪΤ 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 (Αιβ.).	82	32506
ΜΥΡΙΣΙΝ (μ.).	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΗ (δ.π.).	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).*	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ.7).	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.).	76	64670
ΝΑΤΑ (κ.).	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μμχ.).	77	3484
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (π.).	68	1498
ΝΑΡΕΪΤΟΡΙ(κ.).	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.).	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.).	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.).	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.).	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΟΡ (κ.).	73	11291
ΝΕΔΙ (δ.κ.).	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.).	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.).	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.).	79	1592
ΝΕΣΣΗΝ (κ.).	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.).	80	25728
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ		
(Μμχ.).	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ (κ.).	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.).	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.).	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.).	79	8990
ΝΙΚΑΙΑ (μ.).	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (κ.).	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459
ΝΙΚΟ ΣΚΑΪ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.).	72	20317
ΝΙΚΟΛ (Μμχ.).	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μμχ.).	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 ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ		
(δ.π.).	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.).	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.).	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μμχ.).	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μμχ.).	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.).	72	5450
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.).	72	105845
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΟΝ (κ.).	72	15581
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.).	68	18210
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.).	66	15784
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.).	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.).	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΑΡΪΝΤ (Μμχ.).	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ (Μμχ.).	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.).	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.).	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.).	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΗ (δ.π.).	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΔΟΥΛΑ.	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ)	70	1595
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΞΕΑΝ ΓΡ. (π.)	71	13459
ΟΞΕΑΝ ΛΕΤ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755
ΟΞΕΑΝΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΥΑΤΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΤ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΩΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (ι.)	74	3759

ε. Αγ. Πετρούπολη 26/3
 ε. Λάγος 6/4
 προς Τάισαυγκ 21/4
 στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
 προς Σάο Φραντίσκο 7/4
 προς ΗΠΑ 14/4
 προς Νταλιάν 10/4
 α. Φουτζήρα 6/4
 προς Νοβοροσίσκ 28/2
 προς Σιγκαπούρη 14/3
 προς Βενεζουέλα 8/4
 ε. Χόγκ Κόγκ 26/2
 ε. Σαν Λορέντζο 2/4
 προς Κίνα 16/3
 προς Νοβοροσίσκ 15/4
 ε. Πόρογκρον 17/4
 προς Γκαμπόν 9/4
 πρ. «God Bless»
 προς Υγουντέν 13/4
 προς Κίνα 15/4
 ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
 μεταφορές Αγκόλος
 ε. Θρή Ρίβερς 11/4
 προς Ειζέντο Πόντο 14/4
 προς Ηράκλειον 19/4
 προς Ελλάδα 20/4
 προς Σεπετίμα 5/4
 προς Εσμεράλντας 9/4
 αργεί Μπρέμερχοβεν
 α. Ραζόρι 15/4
 προς Ινδία 19/4
 προς Χόγκ Κόγκ 16/4
 ε. Νέλσον 19/4
 προς Τοπολομπόμο 1/4
 α. Γιούροπορτ 16/4
 ε. Παρανάγουα 9/4
 προς Αργεντινή 16/4
 προς Πειραιά 10/4
 ε. Μπαγκόκ 28/3
 προς Νιγηρία 18/4
 προς Χουάνγκου 1/4
 στο Λάγος 6/11/92
 ε. Βαλλέττα 19/4
 α. Ν. Ορλεάνη 26/3
 προς Ιαπωνία 1/4
 προς Πόρτ Κέλαγκ 22/4
 ε. Τέμα 8/4
 α. Ντόγκες 21/3
 προς Μπορντώ 18/4
 ε. Γκράντ Καϊμάν 16/4
 προς Μαϊάμι 16/4
 ε. Μαρίνα ντρί Καράρα 19/4
 ε. Μοντορί 13/3
 ε. Πειραιά 9/4
 αργεί Φιλιππίνες
 ε. Κωνσταντία 16/4
 στο Κάργκ (αποθήκη)
 προς Κίνα 11/4
 ε. Οδησσό 10/2
 προς Ρουέν 14/4
 προς Ντούρες 11/4
 αργεί Πειραιά
 α. Σαν Λορέντζο 25/3
 προς ΗΠΑ 13/4
 δ. Σκώ 4/4
 προς Σαν Κιπριάν 3/4
 επισκ. Πειραιά 15/4
 προς Άναμμα 10/3
 προς Πρίνς Ρούπερτ 17/4
 αργεί Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάνη 12/4
 στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
 προς Άγκρα ντρί Ρίς 10/4
 ε. Φάδισιγκ 15/4
 ε. Αλεξάνδρεια 18/4
 προς Ροστόκ 22/4
 ε. Παστέρο 9/4
 προς Υέμην 11/4
 πρ. «Αλτάνα»
 υπεστήριξη ελληνική
 προς Σίντι Κερπ 11/4
 προς Νιγηρία 3/4
 προς Ελλάδα 18/4
 μεσοαγγικές μεταφορές
 αργεί Πειραιά
 προς Μασνά 25/2
 προς Κούβα 11/3
 επισκ. Χιουσόν 15/4
 ε. Θεσσαλονίκη 5/1
 προς Ντουάλα 25/3
 προς Νοβοροσίσκ 17/4
 προς Βάρνα 19/4
 προς Σιγκαπούρη 30/3
 ε. Π. ντε Σάντα Μαριά 7/4
 προς Ραβέννα 13/4
 ε. Παρανάγουα 6/4
 ε. Μαρακάιμπο 11/3
 ε. Χοχολουλού 31/3
 προς Σιγκαπούρη 11/4
 πρ. «Island Trader»
 προς Τζέντα 10/3
 προς Νιγηρία 16/4
 ε. Γιβραλτάρ 1954
 αργεί Φουτζήρα
 ε. Μακτίο 15/4
 προς Πόρτο Κουετζάλ 16/4
 ε. Κεφτάουν 16/4
 προς Πόρτο Ορνάτζ 9/4
 προς Αλεξάνδρεια 2054

ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (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
PANY P. (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
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ.)	69	15688
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ.)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ.)	72	18349
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ουδ.)	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
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
PRIMA (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΣ ΑΡΙΑΔΗ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ 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
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΑΝΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166

ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (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. (Ου.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (κ.)	75	9702
ΡΟΥΟΥ (δ. Ουδ.)	70	1598
ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625

στο Π. Λίβας 17/3 *

προς Μανανίλο 5/4

προς Ισπανία 11/4

προς Ιαπωνία 2/4

στη Μανίλα 12/4

α. Καλαί 2/3

στο Χουάγκου 4/2

προς Πόντα ντο Ούμπου 28/3

α. Μανίλα 2/4

προς Τζακόρτα 6/3

προς Μπ. Άιρες 29/3

προς Πόρτο Μπολιβάρ 15/4

προς Τζάκσονβιλ 7/4

προς Νοβοροσίακ 20/4

προς Καζαμπλάνκα 11/4

προς Αλγέρι 10/4

ε. Νταουαρνέζ Μπ. 21/4

α. Ν. Ορλεάνη 19/4

α. Πόρτο Καμπέλλο 26/3

στον Πειραιά

μετ. «Αννα Β.»

ε. Πόρτ Σουδάν 21/3

προς Βαγκαρέϊ 12/4

στον Κρότωνα

α. Άκωμα 27/3

προς Ταϊβάν 13/3

προς Θεσσαλονίκη 13/4

ε. Πειραιά 4/4

ε. Σιγκαπούρη 3/2

προς Βαρκελώνη 17/4 *

προς Νητηρόϊτ 15/4 *

ε. Μπαλμπόα 6/4

προς Αργεντινή 5/4

δ. Μάλτα 19/4

προς Κουίνγκντά 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 Μπαρ 29/3

προς Λός Άντζελες 1/4

προς Σουίνουακε 20/4

προς Ισπανία 15/4

ε. Τζέμπελ Άλι 15/4

διάλυση Πακιστάν

προς Ιαπωνία 10/4

προς Μουρμάνσκ 15/4

ε. Πειραιά 2/4

ε. Π. Κουεττάλ 1/4

προς Μαδαγασκάρη 22/3

α. Φορταλέζα 10/4

προς Βραζιλία 25/3

προς Ντόχα 17/4

προς Ν. Ορλεάνη 8/4

α. Ν. Ορλεάνη 13/4

προς Ταϊβάν 5/4

προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 23/3

προς Γκάνδη 6/4

προς Μπαντρίμα 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. Σετομπάλ 12/4

ε. Κονακρύ 10/4

ε. Βάρνα 25/3

προς Οβουέντο 19/3

μετ. «Ομάλι» (κ.)

προς Λάγος 13/4

προς Λα Σάβια 19/4

α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 11/4

προς Σαλβαντόρ 16/4

δ. Παναμά 10/4

α. Ν. Ορλεάνη 19/4

μετ. «Tenedos»

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 Τεργέστη 23/4

ε. Παρανάγου 2/4 *

προς Χιούστον 17/4 *

προς Μπ. Άιρες 5/4

ε. Μπαρ 20/4

προς Βιτόρια 6/4

ε. Ρότερνταμ 3/3

ε. Φλάσινγκ 16/4

αργεί Πειραιά

προς Ν. Ορλεάνη 10/2

α. Βουβάη 12/4

προς Μπισόου 3/4

αργεί Πειραιά

προς Βιτόρια 17/4

προς Σουέζ 16/4

ε. Μπουσάν 6/4

ε. Μαπούτο 8/4

ε. Αμβέρσα 20/4

δ. Κων/πολη 13/4

στο Γκιζάν (αποθήκη)

προς Άιν 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
ΣΑ'ΙΝΙΚ 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 ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	71	43867

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'ΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'ΓΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΖΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡ ΧΑΝ (κ.)	71	11298
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ IV (Ματ.)	84	20277
ΣΗΛΑΚ (Ματ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΣΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΙΟΥΣΚ II (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
ΣΗΜΠΟΡΙΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΧΟΝΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΕΡΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΥΠ II (κ.)	78	15275

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΣ (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.7)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'ΥΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μην.)	81	8835

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'ΥΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μην.)	81	8835

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΣ (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.7)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'ΥΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μην.)	81	8835

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΡΣ (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.7).	75	17645
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μπγ.).	74	24559
ΣΚΑ'ΥΔΑ'ΙΝ (δ.Μ.).	73	17466
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.).	77	11679
ΣΚΕΙΤΤΕΡ (Μπγ.).	81	9002
	81	8936

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝΗ(κ.)	78	16329
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΟΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΟΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΟ (δ.Μπχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΙΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΓΛΑ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285

προς Φαντολγκ 21/3
προς Ποντιανάκ 9/4
προς Ν. Ορλεάν 5/4
προς Σαγκάι 27/3
προς Ν. Υόρκη 10/4
προς Σαγκανασέκι 15/2
προς Μιζουράτα 11/3
ε. Μπουσάν 4/4
στη Σεράγκα (αποθήκη)
στον π. Ορινόκο 13/5/92
προς Νιγηρία 22/4
ε. Κόρπους Κρίστι 30/3
ύψωσε σημαία Μόλτας
προς Νοβοροσίσκ 18/4
ε. Ναπιέρ 15/4
δ. Σκώ 2/4
προς Κούβα 17/4
πρ. «Framvaren»
ε. Καζαμλάνκα 9/4
ε. Πειραιά 11/4
ε. Πειραιά 20/4
προς Μπαγκκόκ 23/3
προς Ρουέν 20/4
στο Κάρκ (αποθήκη)
προς Γιβραλτάρ 118/4
ε. Σάρτζα 28/9
προς Κάντλα 13/4
ε. Ρίο Ιανέιρο 18/4
προς Αρατού 9/4
προς Αυγούστα 17/4
προς Αυλίδα 16/4
ε. Φιλαδέλφεια 18/4
προς Ντάρμπαϊν 12/4
προς Βάλβις Μπαίλ 17/4
προς Ιταλία 17/4
ε. Λάγος 7/4
ε. Τής 24/4
προς Περού 13/4
προς Ραβέννα 19/4
προς Λός Άντζελες 16/4
προς Σιγκαπούρη 3/4
ε. Ρίο Γκράντε 11/4
προς Καράτσι 17/4
δ. Παναμά 2053
α. Ν. Τουρκία 28/3
ε. Αμβούργο 19/4
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
ε. Αβάνα 23/3
πρ. «Dido»
α. Μανίλα 11/4
προς ΗΠΑ 19/3
α. Χιούστον 18/4
προς Πόρτ Σάϊδ 18/4
προς Ν. Ορλεάν 19/4
προς Ιλιτσέβακ 8/4
προς Τρίπολη 31/3
αργεί Πειραιά
προς Ν. Κορέα 3/3
προς Λιβή 7/4
ε. Πειραιά 7/3
προς Σεβίλλη 17/4
α. Φουτζέιρα 14/3
προς Κούβα 8/3
προς Κίνα 22/3
προς Γκουλούκ 18/4
α. Ν. Ορλεάν 15/3
προς Ινσάν 31/3
προς Ινδία 13/4
προς Γιούζου 8/4
προς Ραζίν 9/1
προς Ντάρμπαϊν 13/4
προς Ν. Κορέα 10/4
προς Ιταλία 8/4
α. Βάρνα 14/4
αργεί Πειραιά
προς Τσίμπα 14/4
προς Μπετζάγια 2/4
προς Μοζαμβίκη 19/3
αργεί Πειραιά
προς Ντουμπάϊ 16/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Κίνα 31/3
προς Τσιτσούγκ 19/3
προς Μπ. Άϊρες 12/4
προς Κίνα 12/3
πρ. «Hera»
προς Καράτσι 15/4
ε. Κολούμπια 19/4
προς Νικόσια 15/4
ε. Τζ. Νεχρόλ 19/4
α. Τρινκομάλη 27/3
ε. Μαντράς 17/4
αργεί Πειραιά
προς Μπαγκκόκ 14/3
προς Γαλλία 9/4
ε. Άμστερνταμ 22/4
προς Καράκος Μπ. 18/3
ε. Ν. Ορλεάν 18/4
προς Χάμπτον 7/4
προς Μπαλάρ 15/4
προς Ιταλία 16/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Κορέα 20/2
προς Μπαλμπόα 31/3
προς Γκουάτα 6/4
α. Μανίλα 30/3
προς Αμβούργο 22/4
προς Αυγούστα 19/4

ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΗΟ Α. (μ.)	71	10482
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ.)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)*	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	68	9307
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΓΕΦ (π.)	93	6991
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5266
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΪ'ΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪ'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Σουέζ 17/4
α. Παγκαλάν Σούσου 25/2
πρ. «Κρίος»
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 14/4
ε. Λέ Χάβρη 22/4
μετ. «Argo Reefer»
ε. Ν. Ορλεάνη 30/3

ε. Σιγκαπούρη 13/2
προς Μεξικό 30/3
ε. Σάντος 16/4
ε. Μασάν 2/3
πρ. «Πορφύριων»
προς Σιγκαπούρη 9/4
ε. Αλεξάνδρεια 19/4
προς Ινδία 13/4
προς Βενεζουέλα 30/3
ε. Κολόμπο 16/4
ε. Ρόττερταμ 25/4
ε. Πειραιά 31/3
ε. Γιούροπορτ 24/4
θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
προς Τσιτσούγκ 11/4
προς Καλλόδο 16/4
ε. Νόρνεχαμ 22/4
α. Ν. Ορλεάνη 27/3
α. Ν. Ορλεάνη 27/3
ε. Λά Παλις 18/4
προς Ιλιούς 16/4
προς Γκρεσίκ 12/4
α. Χόγκ Κόγκ 18/4
προς Αγ. Πετρούπολη 17/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 11/4
προς Βουλαγιά 10/4
προς Μαλακία 8/4
προς Δεμεράρα 2/4
μετ. «Friend» (ΑΒ)
προς Σουραμπάνγια 31/3
προς Μανίλα 21/4
ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 28/2
προς Άσντον 15/4
προς Μοντεβιδέο 7/4
προς Κορίντο 6/4
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 2/4
ε. Μπαγκκόκ 5/2
ε. Ντουέντιν 8/4
ε. Μπαγκκόκ 8/3
προς Βίγκο 29/3
προς Τούρμπο 17/4
α. Πόρτ Χάρκουρτ 21/3
μετ. «Miramar» (κ.)
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 7/4
προς Αναδία 15/4
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
προς Φόλκλαντ 8/4
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 7/4
ε. Μαρίν 14/4
ε. Μπαγκκόκ 14/2
ε. Χάτινοχ 11/4
προς Αμπιτζάν 22/3
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 11/4
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 31/3
ε. Αναδία 12/4
α. Μπερκέλλυ Σάουντ 26/3
ε. Κέμπτσον 9/4
επισκ. Λός Πάλας 23/1
ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 17/4
προς Αναδία 21/4
ε. Βαλπαράϊζο 15/4
ε. Νατίερ 16/4

α. Ουλσάν 20/3
ε. Άντεν 30/3
προς Κουβα 20/3
προς Σιγκαπούρη 18/4
α. Ντάρμπαν 13/4
προς Σάντος 18/4
προς Ιράν 2/4
επισκ. Πειραιά 1/3
προς Φουτζέιρα 23/3
προς Κίνα 27/12
προς Τύνιδα 13/4
προς Κολόμπο 16/4
πρ. «Σή Μπάκ»
προς Μπανιάς 12/4
προς Ναβγγκ 23/3
α. Μάλαγα 21/4
προς Χόμπτον 11/4
ε. Σάντο Ντομίγκο 6/4
προς Χόμπτον 15/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 17/4
προς Ασσάμπ 15/4
ε. Κωνσταντίνζα 19/4
ε. Φουτζέιρα 10/4
προς Σρί Λάνκα 27/3
ε. Ταϊτσούγκ 28/2
προς Αλγερία 4/4
προς Μασσαλλία 10/4
προς Μερίσιν 7/4
προς Σαγκάη 11/3
προς Τρίπολη 8/4
προς Πολωνία 23/4

προς Μπαντάρ Αμπάς 30/3
προς Άκαμα 19/2
προς Μπιλμπάδο 7/4
α. Κοτονού 27/3
ε. Χιουσόν 17/4
προς Καουερν 7/4



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

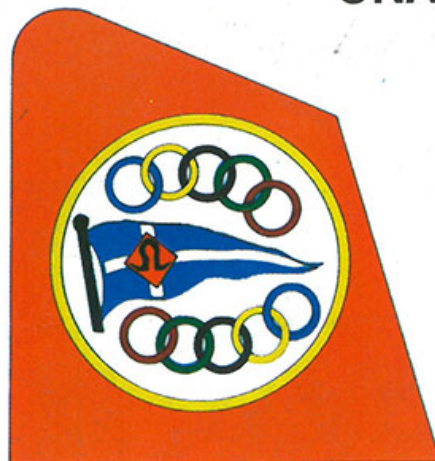
EMPROS LINES

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

ONASSIS GROUP



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

(FORMERLY OLYMPIC MARITIME S.A.)

**1, Avenue des Citronniers
B.P. 99 - MC 98007 - MONACO CEDEX
TEL.: 93 25 41 41
TELEX: 469923
TELEFAX: 93 300 710**

SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.

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

OLYMPIC AGENCIES (U.K.) LTD

**NASH HOUSE
SAINT GEORGE STREET
LONDON W 1R 9DQ
TEL.: (071) 49 11 505
TELEX: 265945 OLSHIP G
TELEFAX: (071) 49 10 296**