

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1993

Αρ. Φύλλου 1389/1148

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1389 / 1148
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



από το 1936
κοντά στην Ναυτιλία

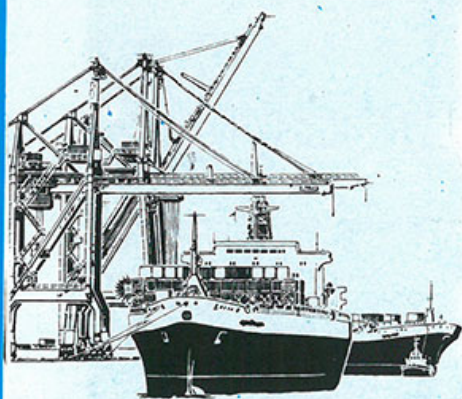


N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1389/1148

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. 1389/1148 July 1st, 1993

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 10 Ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας επανεξελέγη
Πρόεδρος του Κομμίτη.
- 13 Η ζύγιση των αυτοκινήτων στα οχηματαγωγά.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 17 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 20 Επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε.Π. για το νέο
νομοσχέδιο για τον Τουρισμό.
- 23 Η Θαλασσοκρατορία των Φράγκων.
Του Δικηγόρου κ. Νικ. Σωτ. Χαλκιά.
- 25 Η Κοινωνική διάσταση των «Μινωϊκών
Γραμμών».
- 26 Γεράσιμος Μηλιαρέσης.
Από τον κ. Περικλή Κυτριλάκη.
- 29 Αγοραπωλησίες πλοίων τον μήνα Ιούνιο.
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 27 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 32 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
 C/O Neuchatel Meridien
 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

Η εξασφάλιση των στελεχών

Θέμα εξασφάλισης στελεχών για το σύνολο της Ελληνικής Ναυτιλίας (και όχι μόνον για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία) αλλά και συμμετοχής όλων των ελληνόκτητων πλοίων στην προσπάθεια προσελκύσεως και εκπαιδεύσεως θέτει εμμέσως μεν αλλά σαφέστατα το Κομμίτη. Και ήταν καιρός, γιατί το πρόβλημα της επανδρώσεως των πλοίων γίνεται κάθε ημέρα που περνάει οξύτερο και με τις συνεχείς νέες αγορές των Ελλήνων θα καταστεί πολύ σύντομα οξύτατο, για να μην πούμε ότι είναι ήδη οξύτατο.

Βεβαίως, η ανεπάρκεια στελεχών είναι διεθνές πρόβλημα. Στη δική μας όμως περίπτωση υπήρξε απaráδεκτη ολιγωρία, διότι έχει προϋπάρξει μία ουσιαστική διαπίστωση που είναι γενική, ότι, δηλαδή, η διατήρηση της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη των Ελλήνων ναυτικών, ή, με άλλα λόγια, χωρίς Έλληνες ναυτικούς — και εν προκειμένω στελέχη, διότι για κατώτερα πληρώματα δεν μπορεί να γίνεται ούτε λόγος — δεν θα υπάρχουν και βαπόρια στα χέρια των Ελλήνων. Ολιγωρία και από τη διοίκηση, που δεν μπόρεσε να δει μακριά ενώ ταυτόχρονα αρνήθηκε πεισματικά να ακούσει τις απεγνωσμένες φωνές εκείνων που έβλεπαν με προοπτική και να αδράξει τις ευκαιρίες που υπήρξαν. Αλλά και από τον εφοπλισμό, ο οποίος «βολεύθηκε» με τις ευκολίες και το όφελος της ξένης σημαίας που παρείχε τη δυνατότητα χρησιμοποίησης ετοιμών στελεχών και στο πλοίο και στο γραφείο χωρίς την υποχρέωση ανευρέσεως και δημιουργίας νέων στελεχών.

Ετσι, δεν δόθηκε η παραμικρή σημασία ούτε στον προγραμματισμό για την κάλυψη των αναγκών του συνόλου της Ναυτιλίας, ούτε στις προτάσεις που θα έδιδαν λύσεις. Επί πολλά χρόνια ξύναμε κυριολεκτικά τον πάτο του βαρελιού του δυναμικού των νέων που αναζητούσαν — και αναζητούν — επαγγελματικό προσανατολισμό και εργασία για να συμπληρώσουμε μετά βασάνων και επανειλημμένων παρατάσεων των προθεσμιών τον αριθμό των σπουδαστών που ζητούσαμε.

Και όταν πέρυσι υπήρξε, λόγω της συγκυρίας και όχι για άλλους λόγους, η μεγάλη προσέλευση υποψηφίων — οι διπλάσιοι από τις θέσεις που θέλαμε να καλύψουμε — δεν μπορέσαμε να τους πάρουμε όλους, όπως έπρεπε, γιατί αυτό επιβάλλουν οι επιτακτικές ανάγκες της Ναυτιλίας, διότι θα στραπα-

τσάραμε το σύστημα των Sandwich Courses επειδή δεν θα μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε την ναυτολόγησή τους για την επί των πλοίων εκπαίδευση των σπουδαστών — είναι αυτονόητο ότι σε 800 περίπου βαπόρια δεν μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε θέσεις για 1.400 σπουδαστές τη στιγμή που υπάρχουν προβλήματα και για τη ναυτολόγηση των 700 σπουδαστών που τελικά είχαμε πάρει.

Οι προτάσεις για τις οποίες μιλήσαμε και για τις οποίες κάνει πλέον λόγο το Κομμίτη είναι: Η συμμετοχή όλων των πλοίων στην προσπάθεια για τη δημιουργία των νέων στελεχών, η οποία θα είχε επιτευχθεί εάν είχε υιοθετηθεί η πρόταση του Κομμίτη (και των «Ναυτικών Χρονικών» εν συνεχεία) για την ασφάλιση στο NAT ορισμένου αριθμού ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία, που παράλληλα θα βοηθούσε και στη βελτίωση των οικονομικών του NAT. Ο υπολογισμός της υπηρεσίας στα πλοία με ξένη σημαία και για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων.

Η άντληση νέων στελεχών από τη Μέση Εκπαίδευση αλλά και από την ιδιωτική εκπαίδευση. Η καταγραφή όλων των Ελλήνων ναυτικών, ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων στα οποία είναι ναυτολογημένοι. Η χρησιμοποίηση των συνταξιούχων, αλλά μόνον εκείνων που θεωρούν ότι έχουν ακόμη πολλά να προσφέρουν στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας και όχι όσων πιστεύουν ότι έχουν εξαντλήσει αυτή την προσφορά και το μόνο που κάνουν είναι να δημιουργούν προβλήματα στα πλοία και φυσικά και στους συναδέλφους τους.

Ηδη το Κομμίτη έθεσε τον τύπον επί των ήλων και ζητεί όλα αυτά που έπρεπε να έχουν γίνει από πολύ καιρό. Εμείς δεν θα πούμε ότι όλα αυτά τα είχαμε πει επανειλημμένως σε σημείο, πολλές φορές, να καταντούμε μονότονοι. Θα πούμε απλώς ότι πρέπει να γίνουν, έστω και με καθυστέρηση. Και την ίδια αξίωση να προβάλει σύμπας ο εφοπλισμός και όχι βεβαίως μόνον μέσω της επαγγελματικής του εκπροσώπησης. Όλοι οφείλουν να βγουν στο προσκήνιο, άλλωστε διαπιστώνουν καθημερινώς πόσο οξύ έχει καταστεί το πρόβλημα της ελλείψεως των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επανδρωση των πλοίων (και των γραφείων) διότι ουδείς — άλλος ανεξάρτητα από σπουδές — μπορεί να αναπληρώσει την εμπειρία και τις γνώσεις των πλοιάρχων και των μηχανικών.

ΔΙΚΟΠΟ ΜΑΧΑΙΡΙ

Η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών αποφάσισε προχθές (Τρίτη) να προτείνει στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων την αύξηση του ναυολογίου επιβατών και οχημάτων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων κατά 20%. Ορισμένοι όμως εκτιμούν ότι με την αύξηση αυτή το ακτοπλοϊκό ταξίδι που ήδη είναι ακριβό θα καταστεί απαγορευτικό μια μεγάλη μερίδα του

πληθυσμού και τα αποτελέσματα (για το πλοίο) θα είναι τα ίδια — η μείωση της κινήσεως που θα επιφέρει το ακριβό εισιτήριο θα εξουδετερώσει το όφελος που προσδοκάται να προκύψει από την αύξηση και ο χαμός θα γίνει στις Κυκλάδες όπου συμφύρονται οι μή προνομιούχοι, διότι στις «καλές γραμμές», (Κρήτης, Δωδεκανήσου, Μυτιλήνης) η αύξηση θα δώσει μάλλον περισσότερα κέρδη.

Η αύξηση που προτείνει η ΓΕΑΣ είναι κατά 3,27% μικρότερη από την αύξηση

που είχε ζητήσει η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊών στα μέσα Μαΐου για να προσαρμοσθούν στις κρατούσες ήδη συνθήκες οι συντελεστές εκμεταλλεύσεως των ακτοπλοϊκών επιβατηγών, οπωσδήποτε όμως με τη νέα αύξηση που αποδέχθηκε η ΓΕΑΣ το συνολικό ποσοστό αυξήσεως του ναυολογίου στην Ακτοπλοία φθάνει στο όριο που είχαν προτείνει από πέρυσι τα «Ναυτικά Χρονικά». Εν πάση περιπτώσει από ορισμένες πλευρές υπογραμμίζεται ότι περισσότερο αποτελεσματική θα ήταν η βοή-

θεια προς το ακτοπλοϊκό πλοίο εάν αντί της αυξήσεως του ναυτολογίου επι-
τυγχανόταν μείωση του κόστους λει-
τουργίας, οπότε όχι μόνον δεν θα επη-
ρεαζόταν αρνητικά η κίνηση αλλά αντι-
θέτως θα αυξανόταν — είναι μία άποψη
η οποία πρέπει να διευρευνηθεί.

ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΕΙ Η ΕΙΣΦΟΡΑ

Εχει απόλυτο δίκαιο ο Καπτάν Μάκης
Αγουόδημος που ζητάει να του επιστρα-
φεί αμέσως η εισφορά των
28.000.000 δρχ. — μετά των νομίμων
τόκων — που έχει καταβάλει στο NAT
για την άδεια σκοπιμότητας του πλοίου
«Ρομίλντα» την οποία αρνείται να υπο-
γράψει ο Υπουργός, παρά το γεγονός
ότι είχε εγκριθεί παμψηφεί από τη ΓΕΑΣ
— η αυθαιρεσία οιοδήποτε Υπουργού
δεν μπορεί να φθάνει στο σημείο να δε-
σμεύει και να κατακρατεί και την πε-
ριουσία των πολιτών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Καπτάν
Μάκης, σε έγγραφο της G.A. Ferries,
προς το Υπουργείο, κατηγορεί ευθέως
τον Υπουργό ότι αρνείται να υπογράψει
την άδεια σκοπιμότητας του «Ρομίλ-
ντα» έπειτα από πιέσεις της ΔΑΝΕ και
ότι με την άρνησή του αυτή ζημιώνει το
NAT εκτός από το ποσό των 28 εκατ.
δραχμών και με άλλα 80 εκατ. δραχμές,
στα οποία υπολογίζονται ότι θα ανέρ-
χονταν οι εισφορές εργοδότη και ερ-
γαζομένων προς το Ταμείο. Και όλα αυ-
τά τη στιγμή κατά την οποία, όπως ση-
μειώνει χαρακτηριστικά, «το ήδη βου-
λιαγμένο NAT αδυνατεί να πληρώσει
τις συντάξεις των συνταξιούχων και
υποχρεώνει τους πτωχούς ναυτικούς
να πληρώνουν μέρος από την αξία των
φαρμάκων τους»...

ΚΑΙ ΟΙ ΟΦΕΙΛΕΣ ΤΟΥ NAT;

Ουδείς ασφαλώς μπορεί να διαφωνή-
σει μεν τροπολογία που εστάλη από το
ΥΕΝ στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
για να περιληφθεί σε κάποιο νομοσχέ-

διο του με την οποία διευκρινίζεται ότι
οι εισφορές που οφείλονται στο NAT
και προέρχονται από ναυτολογία παρα-
γράφονται μετά από εικοσαετία από
την λήξη του έτους στο οποίο ήσαν α-
παιτητές και όχι μετά από πενταετία.

Οι οφειλές προς το NAT πρέπει να ε-
ξασφαλίζονται και να εξοφλούνται.
Ταυτόχρονα όμως πρέπει να εξοφλούν-
ται και οι οφειλές του NAT, για τις ο-
ποίες όμως ουδεμία μέριμνα λαμβάνεται
— Το κουπόνιρο ελληνικό Δημόσιο εμ-
φανίζεται για μία ακόμη φορά ανακό-
λουθο, ίσως γιατί οι μανδρινίνοι πιστεύ-
ουν ότι εκείνοι στους οποίους οφείλει
το NAT θα βαρεθούν στο τέλος να ζη-
τούν — όπως φαίνεται ότι γίνεται —
την επιστροφή των οφειλομένων...

ΓΙΑΤΙ;

Με το νομοσχέδιο για τον τουρισμό
είχε επανάλωση των όσων έγιναν και
με την περιβόητη εγκύκλιο — «βόμβα»
Μάνου με την οποία επιχειρήθηκε να
καταργηθεί νόμος και μάλιστα αυξημέ-
νης συνταγματικής ισχύος είχαμε, δη-
λαδή, «μία από τα ίδια».

Μερικοί ευφύεις θεώρησαν ότι μπο-
ρούσαν να μπουν σε ξένα χωράφια —
εν προκειμένω της Ναυτιλίας — και με
το νομοσχέδιο για τον τουρισμό προ-
σπάθησαν να αποκτήσουν έλεγχο επί
των πλοίων, ο οποίος ασκείται, και με
το παραπάνω μάλιστα, από το Υπουρ-
γείο Ναυτιλίας. Βεβαίως, μπροστά στη
γενική αντίδραση — στην οποία πρω-
τοστάτησε ο κ. Αριστ. Παυλίδης — ανέ-
κρουσαν πρύμνα και έσπευσαν να αφαι-
ρέσουν τις επίμαχες διατάξεις, αλλά αυ-
τό δεν επιλύει την απορία γιατί γίνονται
αυτά τα πράγματα: Επί τέλους, υπάρχει
τόση έλλειψη συντονισμού;

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Μείωση 6,8% παρουσίασε το ναυτι-
λιακό συνάλλαγμα κατά το πρώτο τε-
τράμηνο του τρέχοντος έτους έναντι

του αντιστοιχούς τετραμήνου του
1992.

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία του
ΥΕΝ, το συνάλλαγμα το πρώτο τετρά-
μηνο ανήλθε σε 582 εκατ. δολάρια έ-
ναντι 624,6 εκατ. δολλαρίων της αντι-
στοίχου περιόδου του 1992.

Μειωμένο όμως ήταν κατά 3,7% και
το συνάλλαγμα τον περασμένο Απρίλιο
οπότε ανήλθε σε 157 εκατ. δολάρια
έναντι 163 εκατ. δολλαρίων του αντι-
στοίχου μηνός του 1992.

Μία πρόχειρη εξήγηση του φαινομέ-
νου οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο πε-
ριορισμός στην εισροή συναλλάγματος
οφείλεται στην αύξηση της τιμής του
δολλαρίου που επέτρεψε την κάλυψη
των αναγκών με μικρότερα ποσά.

770 ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ

Είναι αυτονόητο ότι η αύξηση κατά
70 του αριθμού των σπουδαστών που
θα εισαχθούν εφέτος στις ναυτικές σχο-
λές ουδόλως συμβάλλει στην αντιμετώ-
πιση του προβλήματος της ελλείψεως
στελεχών για την κάλυψη των αναγ-
κών της Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τη σχετική υπουργική α-
πόφαση στις σχολές θα εισαχθούν εφέ-
τος 770 σπουδαστές (400 στις σχολές
πλοίαρχων και 370 στις σχολές μηχανι-
κών) έναντι 700 πέρυσι.

Εξ άλλου στα δημόσια λύκεια εμπορι-
κού ναυτικού θα εισαχθούν εφέτος 200
μαθητές (120 στα λύκεια πλοίαρχων —
90 στο λύκειο Πειραιώς και 30 στο λύ-
κειο της Πρέβεζας και 80 στα λύκεια μη-
χανικών — 60 στο λύκειο Πειραιώς και
20 στο λύκειο Χανίων).

Η ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εχει απόλυτο δίκαιο το Σωματείο
Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πει-
ραιώς που ζητεί την παρέμβαση του Υ-
πουργείου Δημοσίας Τάξεως ώστε να

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

δοθούν οι δέουσες διευκρινίσεις προς τις αρμόδιες Διευθύνσεις αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν την είσοδο και την έξοδο των αλλοδαπών ναυτικών. Διότι, όπως επισημαίνει, άλλη διαδικασία υπάρχει σήμερα αναφορικά με την είσοδο και έξοδο των αλλοδαπών ναυτικών στον Πειραιά, άλλη στην Ελευσίνα και άλλη στον αερολιμένα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται και επιπρόσθετα προβλήματα.

Συνεπώς στο θέμα αυτό, πρέπει να δοθεί μία οριστική λύση εκ μέρους του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και για τον λόγο αυτόν απαιτείται να ορισθεί σύσκεψη στην οποία θα συμμετάσχουν όλοι οι αρμόδιοι φορείς ώστε να δοθεί μία ουσιαστική λειτουργική λύση.

ΡΥΠΑΙΝΕΙ ΤΟ ΣΙΤΑΡΙ;

Το ερώτημα ήρθε αυτόματα στα χείλη μας όταν διαβάσαμε την κατωτέρω ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του Υπουργείου και νομίζουμε ότι οι διευκρινίσεις είναι απαραίτητες:

«Από πλωτό του Λιμενικού Σώματος κατελήφθη σήμερα (25.6.) το με σημαία Λιθουανίας φορτηγό πλοίο «Pacilioz» που είναι αγκυροβολημένο στα ανοιχτά των εγκαταστάσεων ΣΟΓΙΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. στον Β. Ευβοϊκό να προκαλεί ρύπανση της θάλασσας από προϊόντα υπολειμμάτων αραβοσίτου σε έκταση 300 τ.μ.

Κατά του πλοιάρχου του πλοίου κινήθηκε από το λιμεναρχείο Χαλκίδας η διαδικασία διοικητικών κυρώσεων».

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Σύμφωνα με πληροφορίες της εφημερίδας «Κέρδος», η Κυβέρνηση, σε μία ύστατη προσπάθεια εξευρέσεως λύσεως για να αποφευχθεί το κλείσιμο των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά, φέρεται διατεθειμένη να προτείνει την εξαγορά των ναυπηγείων από Έλληνες εφοπλιστές. Σύμφωνα με το σχετικό σχέδιο που έχουν επεξεργασθεί αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες, το 51% των Ναυπηγείων θα περιέλθει σε εφοπλιστές (μέσω της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών) και το 9% στο προσωπικό με προνομιακούς όρους αγοράς των μετοχών, ενώ το υπόλοιπο 40% θα παραμείνει επί ένα έτος στο Ελληνικό Δημόσιο για να εκχωρηθεί εν συνεχεία στους εφοπλιστές που σε τελική φάση θα αποκτήσουν το 91%.

Υπενθυμίζεται ότι η τελευταία προσφορά που είχε υποβληθεί για τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά ανέρχονταν σε 16 δισ. δραχμών.



Η προσφορά του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου

Ένα πρόβλημα υγείας δεν επέτρεψε στον ιδρυτή και πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και πρωτεργάτη της μεταφοράς της αθηναϊκής τριήρους στο Λονδίνο κ. Γιώργο Μ. Δρακόπουλο να παραστεί στις εκδηλώσεις που έγιναν στη βρετανική πρωτεύουσα για τα 2500 χρόνια της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Και δεν ήταν μόνον αυτό. Μία απεσταλμένη αθηναϊκής εφημερίδας, η κ. Χαρά Κιοσσέ του «Βήματος» σε σχετικό κείμενό της που δημοσιεύθηκε στις 20 Ιουνίου περιόρισε — ασφαλώς άθελα — τη συμβολή του κ. Γιώργου Δρακόπουλου, στο εγχείρημα — διότι περί εγχειρήματος επρόκειτο — της μεταφοράς της τριήρους «Ολυμπιάς» στο Λονδίνο.

Αναφερόμενη, λοιπόν, η κ. Χαρά Κιοσσέ στη δεξίωση που έδωσε με την ευκαιρία των εκδηλώσεων ο Πρόεδρος του Κομμιτέη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας στο πλοίο «Elisabethan» στον Τάμεση, σημείωνε ότι ήταν «παρούσα όλη η

ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου και ανάμεσά τους η κ. Ιωάννα Δρακοπούλου, σύζυγος του Γιώργου Δρακόπουλου, προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, ο οποίος πρόσφερε τη μεταφορά της τριήρους από τον Πειραιά στο Tillbury, καθώς και οι δύο γιοί του Σταύρου Νιάρχου, του οποίου το γραφείο ανέλαβε την επιστροφή της στην Ελλάδα».

Η αλήθεια είναι ότι ο κ. Γιώργος Δρακόπουλος δεν πρόσφερε απλώς τη μεταφορά της τριήρους στο Λονδίνο, που και αυτή καθεαυτή, με ένα συνολικό κόστος γύρω στα 50.000 δολάρια, ήταν ιδιαίτερα σημαντική αν ληφθεί μάλιστα υπ' όψη ότι οι περισσότεροι από εκείνους που συνέβαλαν πρόσφεραν ποσά από 200 - 500 λίρες. Μπορεί αδιάτακτα να ειπωθεί ότι χωρίς τις άοκνες προσπάθειες του κ. Γιώργου Δρακόπουλου και των στελεχών της Empros Lines η τριήρης θα ήταν ακόμη εδώ.

ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΕΙΔΗ



ΑΝΑΓΟΜΩΣΕΙΣ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Δ. ΚΕΛΛΑΡΑΚΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

Η πολυετής πείρα μας εγγυάται την πυρασφάλειά σας

Εργαστήριον

Θεμιστοκλέους 62
Τηλ.: 0721/80763

Εκθεσις

Μακεδονίας 18
Τηλ.: 0721/80763
Φάξι 0721/82485

Οικία

Τηλ.: 0721/89582

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ**

"SORENA S.A."

CONSTANZA

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1899

**ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ ΔΙΑΘΕΤΕΙ
ΠΛΗΡΩΣ -- ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ**

- ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
- ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ • ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΜΕ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΓΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΚΥΠΡΟ**

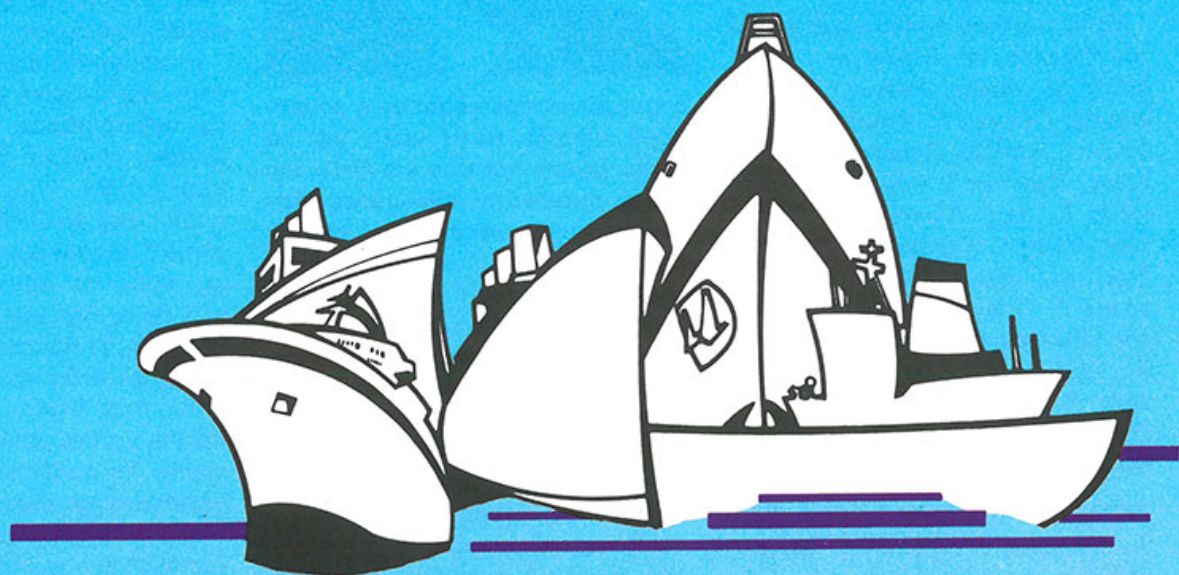
Ε.Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1963

Τηλεγραφική Δ/σις: EGRELSHIP, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλ.: 4173993 - 4128530 - 4122789 - 4174437 - 4131219
Τηλ. DIASY: 1014103
Fax: 4121506

Φίλωνος 97-99, Πειραιεύς 185 35
Τ.Θ. 80081, Πειραιεύς 185 10
Τηλέτυπα: 212246 - 212197 - 213948
Ενδεικτικόν Κλήσεως: EGRL GR

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4221900 - 909
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΕΛΕΦΑΞ: (01) 4221914 CABLES HELGERSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΦΑΣΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762 - 3



ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (INTERNATIONAL) LTD
ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ 2 & ΑΓΑΠΗΝΟΡΟΣ
ΠΥΡΓΟΣ "IRIS" ΓΡΑΦΕΙΟ 601 (6ος ΟΡΟΦΟΣ)
ΤΑΧ. ΘΥΡΙΔΑ 4656 ΛΕΥΚΩΣΙΑ - ΚΥΠΡΟΣ
ΤΗΛ: (02) 462906 ΤΕΛΕΞ: 4032 INSPECTO CY ΤΕΛΕΦΑΞ: (02) 442021

Ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας επανεξελέγη πρόεδρος του Κομμίτη

Για έκτη συνεχή διετή περίοδο ο κ. Γιάννης Αδάμ. Χατζηπατέρας επανεξελέγη πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, κατά τις αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου, που πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο στις 25 Ιουνίου.

Αντιπρόεδροι επανεξελέγησαν οι κ.κ. Επαμεινώνδας Εμπειρίκος και Σπύρος Μ. Πολέμης, ενώ στην νέα τρίτη θέση αντιπροέδρου εξελέγη ο κ. Στάθης Ι. Κουλουκουντής.

Μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Κομμίτη εκλέγησαν οι κ.κ. Ιωάννης Μ. Λύρας, Ιωάννης Δ. Φαφαλιός, Γιώργος Γ. Χαγιαλίδης, Ιωάννης Ι. Χατζής, Διαμαντής Κ. Πατέρας, Κων/νος Ι. Καρούσης, Λεωνίδας Τ. Λώς, Κων/νος Ν. Φραντζής, Ηλίας Κ. Καραμάλης, Νίκος Δ. Ιγγλέσης, Γεώργιος Α. Λαιμός, Γρηγόρης Γ. Παρίσης, Στέλιος Ι. Νιώτης, Ιωάννης Δ. Χανδρής, Ανδρέας Α. Τσαβλέρης, Άλκης Α. Γουλανδρής, Ζήνων Κ. Μούσας, Νίκος Μ. Περαιτικός, Νίκος Ι. Χατζηπατέρας και Δημήτρης Ι. Ψαρρός.

Όπως κάθε χρόνο, κοινοποιήθηκε εγκαίρως στα γραφεία - μέλη, η Έκθεση των Εργασιών του Συμβουλίου του Greek Shipping Cooperation Committee για την περίοδο 1992-93.

Η έκθεση αυτή έργο του κ. Π. Κοσμάτου, διευθυντή του Κομμίτη, δίνει μία πλήρη εικόνα για τα μικρά και μεγάλα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία και πληροφορεί για τις ενέργειες του Συμβουλίου για την αντιμετώπισή τους.

Στην επιστολή του προς τα μέλη του Κομμίτη, που συνόδευε το ετήσιο απολογισμό του Συμβουλίου, ο πρόεδρος του κ. Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας τόνισε και τα εξής:

Η ναυτιλιακή επιχείρηση συνέχισε και συνεχίζει να αντιμετωπίζει τη συνήθη πορεία της αυξο-μειώσεως των ναύλων. Οπωσδήποτε όμως



στους μήνες που πέρασαν η ναυλαγορά υπήρξε πολύ καλή για τα πλοία ξηρού φορτίου και έστω και εάν οι πρόσφατες εβδομάδες έδειξαν σχετική ύφεση, το μέλλον προοιωνίζεται πάλι καλό. Για τα πετρελαιοφόρα όμως η απασχόλησή τους είναι σοβαρά περιορισμένη και με αμφίβολες προοπτικές, δεν απολείπει όμως, ούτε πρέπει, η ελπίδα για τον παράγοντα που θα αλλάξει την παρούσα κατάσταση.

Τώρα εμφανίζεται στον ορίζοντα, και εντονότερη, η απειλή αύξησης της υπάρχουσας χωρητικότητας, με σειρά παραγγελιών που έχουν δοθεί για την κατασκευή κυρίως δεξαμενοπλοίων αλλά και φορτηγών. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά, κάποτε θα πρέπει να γίνεται η ανανέωση του υπάρχοντος στόλου. Ας ελπίσουμε δεν θα πάρει τέτοιο ρυθμό, που θα καταρρεύσει, η σημερινή σχετική ισορροπία, μεταξύ του υπάρχοντος τοννάζ και της ζητήσεώς του.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν απολείπουν και δεν ελαττώνονται, αντιθέτως αυξάνονται.

Σήμερα η ναυτιλιακή επιχείρηση συνεχώς γνωρίζει νέες δυσκολίες, διαδικαστικές, διακρατικές, γραφειοκρατικές, Ευρωπαϊκές και Αμερικανικές, που δημιουργούν

πολλές δυσχέρειες και για τούτο θα πρέπει να είμαστε καλά οργανωμένοι και προετοιμασμένοι για να τις αντιμετωπίσουμε.

Παραμένει το μεγάλο πρόβλημα, που απασχόλησε πολύ το Committee και την Ένωση, το U.S. Pollution ACT του 1990. Συνεχίζουμε τις προσπάθειες στην Ουάσιγκτον με τη βοήθεια ικανών Δικηγόρων και έχουμε επιτύχει στο θέμα τούτο και σε άλλα, πράγμα που για πρώτη φορά έχει συμβεί, σύμπραξη και κοινό μέτωπο με τους Νορβηγούς συναδέλφους μας.

Η προσπάθεια αυτή που γίνεται στον Αμερικανικό χώρο, με σκοπό, να περιορισθούν τουλάχιστον οι μεγάλοι κίνδυνοι που διατρέχει η πλοιοκτησία (και όχι μόνον το πλοίο) από το OPA '90, κρατά μερικούς συναδέλφους διστακτικούς ως προς το αποτέλεσμα. Όμως πως θα το ξέρουμε αν δεν προσπαθήσουμε. Η προσπάθεια ενέχει δαπάνες αλλά δαπάνες για την προάσπιση των θεμάτων της ναυτιλίας πρέπει να θεωρούνται money well spent. Το πρόβλημα αυτό κατά το μέγιστο μέρος είναι του στόλου μας των πετρελαιοφόρων, όμως στις δαπάνες έχουν συνεισφέρει με μεγάλο ποσοστό τα πλοία μας ξηρού φορτίου — πράγμα άδικο που ελπίζω θα διορθωθεί με την ιδιαίτερη συμμετοχή των συναδέλφων μας με στόλους τάνκερς.

Προσέτεθη στα άμεσα δεινά της εργασίας μας το ξεσκήκωμα των Ευρωπαϊκών πολιτικών, της European Commission, εξ αφορμής των ναυαγίων των τάνκερς «Braer», και άλλων. Τώρα η Ευρώπη ζητά την επιβολή απαράδεκτων «προστατευτικών» μέτρων για τις ακτές της. Μέτρα όμως που ίσως και το αντίθετο αποτέλεσμα να φέρουν με μόνο βέβαιο να οδηγήσουν πλοία του στόλου μας των πετρελαιοφόρων εκτός εργασίας στα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

Το Committee εγκαίρως είδε τους κινδύνους και εφρόντισε να έχει άμεσες επαφές με τους αρμοδίους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, στην προσπάθεια της ενημερώσεως των και αποφυγής λήψεως καταστροφικών μέτρων. (Περισσότερα στην έκθεση πεπραγμένων 1992-1993).

Παρακολουθούμε από πολύ κοντά τα σοβαρά ασφαλιστικά θέματα και προβλήματα, τις αποφάσεις των P & I Clubs και ότι άλλο στον τομέα των ασφαλιστικών πραγμάτων που δυστυχώς, καθιστά όλο και δυσκολότερο και δαπανηρότερο το έργο της πλοιοκτησίας.

Σύμβουλοί μας, όπως οι κ.κ. Σπύρος Μ. Πολέμης για τους ασφαλιστάς και Γιάννης Μ. Λύρας για τα P & I Clubs, με τις επαφές των και τις έγκαιρες ενημερωτικές των ενέργειες, προλαμβάνουν πολλά και θα είχαμε ακόμη μεγαλύτερα και θετικότερα αποτελέσματα αν όλοι οι συνάδελφοί μας που έχουν διευθυντικές θέσεις στα συμβούλια των P & I Clubs ύψωναν και εκείνοι το ανάστημά των και έφερναν μικρή αντίσταση και αντιρρήσεις στις υπερβολικές και επιζήμιες για το πλοίο αποφάσεις των Managers που τις παίρνουν, χωρίς, προγενέστερη, μαζί των συζήτηση.

Και αυτό με οδηγεί στο να πω δύο λόγια για το διαχειριστικό κόστος των πλοίων — πλοίων υπό ελληνική σημαία ή ελληνόκτητων με ξένη. Οι ημερήσιες δαπάνες και όλα τα άλλα, επισκευές, επιθεωρήσεις, κλπ., λειτουργικά γραφείων, δικηγορικά και ότι άλλο, έχουν αυξηθεί σοβαρά και μόνο μια καλή ναυλαγορά μπορεί να αποδώσει

καρπούς στα μεγάλα κεφάλαια που επενδύονται.

Ετσι και όπως πρέπει, Πλοιοκτησία, Ναυτεργασία και Κράτος, μαζί παρακολουθούμε τη λύση των προβλημάτων, όπως το μέγιστο έργο της Ναυτικής μας εκπαίδευσης και τη προσέλευση ελληνοπαίδων στη θάλασσα και άλλα.

Όλα αυτά, προώθηση και προσπάθεια επιλύσεως θεμάτων και αντιμετώπιση προβλημάτων με την άμεση συνεργασία και συνεννόηση του προεδρείου της Ενώσεως, τον Πρόεδρο της αγαπητό Γιάννη Γκ. Γκούμα, τους αντιπροέδρους της, φίλους, κυρίους Παναγιώτη Τσάκο και Γιάννη Κ. Λύρα και άλλους επιφανείς Συμβούλους σε επί μέρους θέματα και βέβαια στη Γραμματεία, με τα αξια στελέχη της, που φέρουν το βάρος της εκτελέσεως της γραμμής και των αποφάσεων.

Τους ευχαριστούμε όλους για την καλή συνεργασία.

Με την ευκαιρία αυτή απευθύνω στα μέλη του Συμβουλίου του Committee εγκάρδιες ευχαριστίες για την συνεργασία τους και συμπαράσταση στο δύσκολο έργο. Στους αντιπροέδρους κ.κ. Επαμεινώνδα Εμπειρικό και Σπύρο Μ. Πολέμη και τα μέλη του Συμβουλίου, συλλογικά και έναν-έναν, ξεχωριστά. Χωρίς τους αξίους συναδέλφους, μέλη του Συμβουλίου, μερικούς ιδιαίτερα, που προσφέρουν αγόγγιστα πολύτιμο χρόνο για τις συνεδριάσεις και πολλές άλλες υποθέσεις, εκπροσωπήσεις σε διεθνείς οργανισμούς, όπως τον Γιάννη Μ. Λύρα, Στέλιο Νιώτη και Στάθη Κουλουκουντή, προετοιμασία εργασιών για ποικίλα θέματα της δουλειάς

μας, που διαρκώς αναφύονται. Χωρίς την προσφορά των προσφιλών και πολυτίμων αυτών φίλων, ανωνύμων και επωνύμων, συναδέλφων και συνεργατών μου, το έργο του Committee δεν θα μπορούσε να συντελεσθεί — όχι μάλιστα νομίζω, με σχετική επιτυχία. Αλλά θερμές ευχαριστίες απευθύνω και στους πολλούς συναδέλφους εκτός Συμβουλίου, που και αυτοί προσφέρουν πολύτιμη εργασία.

Στην ολιγάριθμη, αλλά ικανή, με επικεφαλής τον κ. Π. Κοσμάτο Γραμματεία του Committee, εκφράζω θερμότερες ευχαριστίες για την καλή εργασία και συνεργασία. Πολλές φορές με συγκινεί, όλης της μικρής ομάδας της Γραμματείας μας, το θερμό ενδιαφέρον και η αφοσίωσή τους, που εκδηλώνεται με το ακούραστο της προσφοράς τους για την διεκπεραίωση των εργασιών του Committee.

Θα τελειώσω, όπως κάθε χρόνο, υπογραμμίζοντας την πίστη μου στο πνεύμα συνεργασίας και αλληλεγγύης, που πρέπει να μας διακρίνει και να μας συναδελφώνει, στις καλές αλλά και δύσκολες ημέρες.

Εύχομαι μια καλή και δημιουργική περίοδο στις εργασίες όλων.

Ευχαριστώ τέλος όλους σας, για την συνεργασία, κατανόηση και συμπαράστασή σας και παρακαλώ θερμότατα όλους να μην απομένει ευκαιρία επικοινωνίας με το Committee, με παρατηρήσεις, πληροφορίες και εισηγήσεις σας.

ΙΩΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

Η ζύγιση των αυτοκινήτων στα οχηματαγωγά

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Με αφορμή την πολύ ουσιαστική και ενδιαφέρουσα συνέντευξη στην εφημερίδα «Ναυτεμπορική» του Προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας κ. Παντελή Σφηλιά θα ήθελα να εκθέσω ορισμένες σκέψεις μου που αφορούν το γνωστό θέμα του ελέγχου του βάρους των αυτοκινήτων που μεταφέρονται με οχηματαγωγά πλοία.

Το βάρος των οχημάτων και η αξιοπλοία του σκάφους

Είναι γνωστό ότι ο έλεγχος του βάρους των αυτοκινήτων στα οχηματαγωγά πλοία άρχισε το 1980 και εφαρμόστηκε κατά κύριο λόγο για να εξασφαλιστεί ότι το βάρος ανά τροχό οχήματος δεν υπερβαίνει την αντοχή του καταστρώματος. Δηλαδή το πάχος των λαμαρινών του καταστρώματος και η υποστήλωσή τους είναι τέτοια ώστε το κατάστρωμα αυτό να μην υποχωρήσει υποδεχόμενο τα οχήματα.

Κατά κανόνα βέβαια σήμερα όλα σχεδόν τα κυκλοφορούντα οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου διαθέτουν αντοχή καταστρώματος κατά τροχό οχήματος (αναγράφεται σε τόνους συνήθως εμφανώς στην περιοχή του καταπέλτη) τέτοια που να καλύπτει τα συνήθη φορτία με εξαίρεση βέβαια ωρισμένα ειδικά - βαρέα φορτία ή ειδικού τύπου οχήματα (π.χ. τάνκς) για τα οποία είτε απαιτούνται πρόσθετες τεχνικές ενισχύσεις του καταστρώματος είτε δεν είναι κατάλληλα όλα τα οχηματαγωγά πλοία για μια τέτοια μεταφορά.

Το μέγιστο βάρος βέβαια ανά τροχό οχήματος του συγκεκριμένου αυτοκινήτου είναι συνάρτηση αφενός μεν του ίδιου βάρους του αυτοκινήτου (απόβαρου) αυξημένου κατά το μέγιστο ωφέλιμο φορτίο που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας και αφετέρου του αριθμού των αξόνων και των τροχών του.

Κατά συνέπεια φόρτωση του αυ-

τοκινήτου με βάρος μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας έχει ως συνέπεια την αύξηση του βάρους ανά τροχό οχήματος.

Και εάν μεν το υπέρβαρο είναι γνωστό και κατά μικρό ποσοστό πάνω από το επιτρεπόμενο ενδεχόμενα να βρίσκεται πάλι μέσα στα όρια αντοχής του καταστρώματος του πλοίου.

Όταν όμως είναι κατά πολύ μεγαλύτερο ή όταν είναι άγνωστο, όπως συμβαίνει σε περιπτώσεις απόκρυψης του πραγματικού βάρους, τότε πραγματικά δημιουργούνται πολλές αμφιβολίες, για την πραγματική κατάσταση του αυτοκινήτου και φυσικό είναι να υπεισέρχεται ο παράγων της ασφάλειας και αξιοπλοίας του πλοίου που θα δεχθεί ένα τέτοιο υπέρβαρο όχημα.

Κάτω από αυτό το πρίσμα δεν είναι επιτρεπτή η φόρτωση υπέρβαρων οχημάτων στα πλοία.

Όμως ανεξάρτητα από την παράμετρο της κατασκευαστικής ασφάλειας, το υπέρβαρο όχημα δημιουργεί και προβλήματα λειτουργικής ασφάλειας του πλοίου ανεξάρτητα εάν αυτό βρίσκεται μέσα στα όρια αντοχής του καταστρώματος.

Συγκεκριμένα:

— Το υπέρβαρο όχημα αντιμετωπίζει δυσκολίες κατά την είσοδο και έξοδο από τον καταπέλτη του πλοίου. Ειδικά σε περιπτώσεις που το επίπεδο του καταστρώματος είναι υψηλότερα ή χαμηλότερα από την ράμπα στον προβλήτα. Ακόμη δε περισσότερο όταν λόγω κυματισμού μετακινείται ή διατοιχίζεται (πλευρικά) ο καταπέλτης με αποτέλεσμα να διατοιχίζεται και το όχημα με προφανή τον κίνδυνο της ανατροπής του.

— Το υπέρβαρο όχημα αντιμετωπίζει δυσχέρειες μετακίνησης και ελιγμών μέσα στο κατάστρωμα οχημάτων.

— Το υπέρβαρο όχημα αντιμετωπίζει δυσχέρειες ασφαλούς έκμασης και ειδικά το μεγάλου μεγέθους

π.χ. οι υπέρβαρες νταλίκες.

— Το υπέρβαρο όχημα κατά την διάρκεια του ταξιδιού με τους κλυδωνισμούς του σκάφους λόγω του βάρους μπορεί να μετακινηθεί αλλά ακόμη λόγω των απότομων δυναμικών κλίσεων του καταστρώματος να μην αντέξουν τα συστήματα ανάρτησής του. Αυτό σημαίνει κλίση του φορτίου επί του οχήματος γεγονός που συνδιαζόμενο με τις κλίσεις του πλοίου μπορεί να οδηγήσει ευκολότερα στην αποκοπή των εκμάσεων και την ανατροπή του οχήματος μέσα στο κατάστρωμα οχημάτων με όλες τις όχι σπάνιες δυσμενείς για την ασφάλεια του πλοίου προεκτάσεις και συνέπειες.

Το θέμα της υπερφόρτωσης του πλοίου δεν συνδέεται με το υπέρβαρο των αυτοκινήτων με την έννοια ότι η γραμμή φορτώσεως επηρεάζεται μόνο από το συνολικό βάρος που έχει φορτωθεί στο πλοίο ανεξαρτήτως του αριθμού των οχημάτων και του τρόπου φόρτωσής τους. Ο έλεγχος της γίνεται οπτικά στο σημείο της χάραξής της.

Οι λιμενικές αρχές για την διασφάλισή τους ότι το έμφορτο φορηγό αυτοκίνητο δεν φέρει υπέρβαρο φορτίο υποχρεώνουν τα οχήματα αυτών των κατηγοριών να ζυγιστούν σε γεφυροπλάστιγγα της περιοχής τους που τελούν υπό τον έλεγχό τους. Πρόκειται για ένα μέτρο το οποίο δεν τυγχάνει γενικής εφαρμογής για το λόγο ότι σε όλα τα λιμάνια και τις σκάλες που χρησιμοποιούν τα οχηματαγωγά για την παραλαβή οχημάτων δεν υπάρχουν γεφυροπλάστιγγες.

Το γεγονός πάντως ότι τα υπέρβαρα φορητά δεν καταβάλλουν πρόσθετο ναύλο για το επιπλέον του επιτρεπόμενου φορτίου αποτελεί χωρίς αμφιβολία μια συνεχή πρόκληση για τους ιδιοκτήτες τους και επιδιώκουν με πολλούς τρόπους να υπερφορτώνουν τα οχήματά τους.

Το στοιχείο της υπερφόρτωσης των οχημάτων το επικαλείται η πλευρά της πλοιοκτησίας ότι πρέ-

πει να λυθεί ριζικά για λόγους ασφαλείας του πλοίου. Όμως μέχρι τώρα το θέμα αυτό η ίδια πλευρά το θεωρούσε ότι ανήκε αποκλειστικά στην αρμοδιότητα και την ευθύνη της Πολιτείας αποφεύγοντας να πάρει θέση προφανώς για να μην δημιουργήσει αρνητικές πελατειακές σχέσεις με το αυτοκίνητο.

Ο έλεγχος των υπέρβαρων οχημάτων στην ξηρά

Η Πολιτεία για λόγους ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στους χώρους κίνησης των οχημάτων στην ξηρά έχει καθιερώσει μεταξύ των παραγόντων - παραμέτρων ασφαλείας του αυτοκινήτου και το ανώτατο όριο βάρους που επιτρέπεται να μεταφέρει. Το βάρος αυτό αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του αλλά και την καρτόνα ως μέγιστο βάρος ωφελίμου φορτίου.

Ο επιχειρών την κυκλοφορία υπέρβαρου αυτοκινήτου είναι παραβάτης διωκόμενος σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Όμως παρά τη ρητή νομική απαγόρευση αλλά και τους πραγματικούς κινδύνους που συνεπάγεται κάθε στιγμή ένα υπέρβαρο όχημα κινούμενο μάλιστα σε αστικές περιοχές εν τούτοις όμως δεν έχουν εγκατασταθεί αστυνομικά ούτε για προληπτικό έλεγχο ούτε σε λατομεία ούτε σε ορυχεία ούτε ακόμη σε στάσεις λεωφορείων για να παρεμποδίζουν τους υπεραριθμούς στα λεωφορεία.

Στους συνήθεις βεβαίως αστυνομικούς ελέγχους στους δρόμους

μπορεί να ζητηθεί και να εξακριβωθεί ότι το μεταφερόμενο βάρος δεν υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος. Όμως και αν ακόμη το ζητήσει όταν μακροσκοπικά παρατηρήσει ότι πιθανόν να είναι υπέρβαρο τότε και σ' αυτή την περίπτωση η αυστηρότητα του ελέγχου εξαντλείται στα συνοδευτικά του φορτίου παραστατικά τα οποία θα ζητήσει από τον οδηγό.

Ηχεί πολύ παράξενα και σαν εξωπραγματικό να κατευθύνει ο αστυνομικός το όχημα στην πλησιέστερη γεφυροπλάστιγγα απλώς και μόνο για να επαληθεύσει ότι το βάρος που αναγράφει π.χ. η φορτωτική είναι πραγματικό ή όχι.

Πάντως όμως το γεγονός ότι δεν ασκεί αυτό το δικαίωμα δεν σημαίνει ότι δεν του έχει δώσει ο νόμος το δικαίωμα να ακινητοποιήσει ένα φορτηγό που θεωρεί ο αστυνομικός **βάσιμα ότι είναι επικίνδυνα βαρυφορτωμένο** για να κινηθεί μέσα σε πολυσύχναστο δρόμο.

Παρόλα αυτά όμως πολύ-πολύ σπάνια θα μπορούσε να φθάσει σε τέτοια ακραία ενέργεια παρά το γεγονός ότι είναι γνωστό ότι η υπερφόρτωση των φορτηγών οχημάτων έχει γίνει πολλές φορές πρόξενος οδικών ατυχημάτων μετά ή άνευ θυμάτων.

Ο έλεγχος των οχημάτων πριν από την φόρτωση στα πλοία.

Αντίθετα με ότι συμβαίνει στην ξηρά που η Πολιτεία δέχεται για

τους συνήθεις αστυνομικούς ελέγχους ως αξιόπιστα και αληθή τα αναγραφόμενα σε συνοδευτικά έγγραφα βάρη των αυτοκινήτων, όταν το όχημα εισέρχεται στον λιμένα για να φορτωθεί σε οχηματαγωγό πλοίο τότε η ίδια η Πολιτεία δια του Λιμενικού οργάνου του ζητά να ζυγιστεί υποχρεωτικά σε γεφυροπλάστιγγα που λειτουργεί με την εποπτεία της Λιμενικής Αρχής προς απόδειξη ότι πραγματικά δεν είναι υπέρβαρο.

Ο λόγος βεβαίως της επαναζύγισης με την εποπτεία της Λιμενικής Αρχής είναι το γεγονός ότι η Αρχή αμφισβητεί την αξιοπιστία του βάρους που αναγράφεται στα συνοδευτικά έγγραφα του φορτίου.

Όμως το μέτρο της ζύγισης στην πράξη μερικώς εφαρμόζεται αφού τεχνικά δεν φαίνεται δυνατό να έχουμε γεφυροπλάστιγγα σε όλα τα σημεία της επικράτειας που προσεγγίζουν οχηματαγωγά πλοία. Γιατί το πρόβλημα δεν είναι να ζυγίζουμε μόνο το φορτηγό που φεύγει από τον Πειραιά ή την Πάτρα αλλά και αυτό που φεύγει από τον Αστακό, την Σαγιάδα ή την Φολέγανδρο.

Αλλά είναι γνωστό ότι υπάρχουν μερικοί που ισχυρίζονται — και κυρίως πλοιοκτήτες — ότι και σ' αυτά ακόμη τα λιμάνια που εφαρμόζεται η υποχρεωτική ζύγιση εξακολουθούν να διακινούνται υπέρβαρα φορτηγά. Οι ισχυρισμοί τους βέβαια αυτοί για ευνόητους λόγους δεν αποτελούν συγκεκριμένες καταγγελίες.

Επειδή το μέτρο της υποχρεωτι-



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 585
8000 BAHIA BLANCA

κής ζύγισης που έχει καθιερωθεί από την Λιμενική Αρχή από ότι είναι γνωστό δεν εφαρμόζεται σε άλλες χώρες προφανώς επειδή θεωρείται ότι, η αρμοδιότητα αυτή κατά το μέρος που αφορά την ασφαλή μεταφορά του αυτοκινήτου με το πλοίο, ανάγεται στο χώρο ευθύνης του πλοίου και του προσωπικού του, νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να το προσεγγίσουμε.

Ομως σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις το πλοίο δια του προσωπικού του είναι αρμόδιο για την ασφαλή φόρτωση και στοιβασία και έχμαση - στερήωση των οχημάτων λαμβάνοντας όλα τα μέτρα που προβλέπονται από τους ισχύοντες κανονισμούς και την γενικότερη νομοθεσία καθώς και αυτά που υπαγορεύονται από την κοινή και ειδική ναυτική εμπειρία.

Το γεγονός ότι ένα όχημα που πρόκειται να φορτωθεί σε οχηματογωγό πιθανό λόγω του βάρους ή και του εξ' αυτού όγκου του να περικλείει κινδύνους για την ασφαλεία του σκάφους τόσο κατά το ταξίδι όσο και κατά την είσοδο και έξοδο του από το πλοίο αποτελεί ένα στοιχείο που ιδιαίτερα πρέπει να ληφθεί υπόψη για τους επιφορτισμένους για την ασφαλή στοιβασία και έχμαση των οχημάτων στους χώρους του σκάφους.

Και πραγματικά το υπέρβαρο όχημα ανεξάρτητα εάν αυτό, από το τόπο της φόρτωσης του σε κάποιο σημείο της ενδοχώρας κινήθηκε

παράνομα μέχρι να φθάσει στο πλοίο, σημασία έχει ότι ως εξατομικευμένη μονάδα φορτίου δεν πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας όπως αυτές προβλέπονται από τους Κανονισμούς του Υπουργείου Συγκοινωνιών, ανεξάρτητα εάν αυτό δεν κινείται μέσα στο σκάφος.

Αυτό δε γιατί το υπέρβαρο και μόνο κάτω από αθροιστικά επενεργούσες δυσμενείς συνθήκες ταξιδίου μπορεί να προκαλέσει προβλήματα ασφαλείας στο σκάφος.

Εφόσον δε τα οχήματα για την ασφαλή είσοδο και έξοδο από το πλοίο καθώς και την ασφαλή μεταφορά τους οφείλουν να μην είναι υπέρβαρα εναπόκειται στους υπεύθυνους του πλοίου να καθορίσουν τις διαδικασίες διαπίστωσης ότι αυτά δεν είναι υπέρβαρα. Αυτό σημαίνει ότι κατά την κρίση τους μπορούν να αρκестούν σε μια απλή δήλωση ότι δεν είναι υπέρβαρα μέχρι να ζητήσουν οποιοδήποτε παραστατικό που θα αποδεικνύει το πραγματικό βάρος του οχήματος ή ακόμη να ζητήσουν την ζύγισή τους.

Η αρμοδιότητα και η ευθύνη ανήκει στο πλοίο. Η πολιτεία εποπτεύει διατηρώντας το δικαίωμα κατά την κρίση της να παρεμβαίνει ηλεκτικά όταν το κρίνει σκόπιμο ή όταν υπάρχουν συγκεκριμένες καταγγελίες.

Ομως θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι διαχρονικά η Πολιτεία υπερευαίσθητη σε θέματα ασφά-

λειας ναυσιπλοίας για το συγκεκριμένο θέμα του ελέγχου του βάρους των αυτοκινήτων — συντελούσας και της επίμονης μέχρι τώρα θέσεως της πλοιοκτησίας, έχει θεωρήσει ότι ανήκει στο Κράτος η αρμοδιότητα και η ευθύνη της ζύγισης των αυτοκινήτων για την διαπίστωση εάν είναι αυτά υπέρβαρα ή όχι. Εμείς θεωρούμε ότι η Πολιτεία τελεί ακόμη υπό την επήρεια της αντίληψης ότι σε περίπτωση τυχόν ατυχήματος όταν καταγγελθεί ότι κάποιο φορτηγό δεν είχε ζυγιστεί τότε τα φώτα της δημοσιότητας θα επικεντρωθούν στο στοιχείο αυτό και θα της ζητηθούν ευθύνες.

Η νέα θέση της Ένωσης Ακτοπλών

Την νέα θέση των πλοιοκτητών εξέφρασε με την δημόσια δήλωση στην συνέντευξή του ο κ. Σφηνιάς ο οποίος είπε:

«Για την εξάλειψη του φαινομένου αυτού (σ.σ. των υπέρβαρων αυτοκινήτων) θα πρέπει να υλοποιηθεί η ανάληψη της εκμετάλλευσης των πλαστίγγων ελέγχου από την Ένωσή μας.

Η δήλωση αυτή φαίνεται να αποτελεί μια ουσιαστική αλλαγή πορείας στην μέχρι τώρα πολιτική της εφοπλιστικής πλευράς η οποία πάγια υποστήριζε ότι η διαπίστωση του υπέρβαρου των οχημάτων ανήκει στο Κράτος.

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

Εμείς θεωρούμε την θέση αυτή του Προέδρου της Ένωσης πολύ ρεαλιστική, πολύ λειτουργική και προπαντός θα συμβάλλει περισσότερο ώστε να έχουμε ασφαλέστερη μεταφορά.

Η πρόταση επιτυγχάνει συγχρόνως δύο στόχους που ικανοποιούν τους δύο φορείς γιατί:

Πρώτο: Ικανοποιεί την εφοπλιστική πλευρά, η οποία εκμεταλλευόμενη τις γεφυροπλαστιγγες έχει κάθε συμφέρον τα ζυγολόγια να είναι ακριβή και να ανταποκρίνονται στο πραγματικό βάρος. Αυτό μεταφράζεται σε περισσότερο μεταφορικό έργο — δηλαδή περισσότερες θαλάσσιες διαδρομές του οχήματος.

Δεύτερο: Ικανοποιεί την Πολιτεία η οποία μέσω της διαδικασίας αυτής επιτυγχάνει το στόχο της που είναι η μη φορτώση υπέρβαρων οχημάτων στοιχείο που μεταφράζεται σε ασφαλέστερες συνθήκες ταξιδιού.

Ομως παράλληλα με την πρόταση του κ. Σφηνιά το κράτος παύει να παρεμβαίνει σε διαδικασίες οχηλρές για τους πολίτες. Θα αρκείται πλέον στο ζυγολόγιο της Ένωσης μέσω του οποίου θα γίνεται ο έλεγχος και για υπέρβαρο φορτίο αλλά και για το βάρος ανά τροχό ο-

χήματος. Η διαδικασία της ζύγισης μεταφέρεται πλέον στην Ένωση η οποία την εντάσσει στις δικές της διαδικασίες της τακτοποίησης του οχήματος προκειμένου να του επιτραπεί η είσοδος του στο πλοίο. Δηλαδή η ζύγιση που απαιτεί η Ένωση πριν από την φόρτωση αποτελεί καθόλα νόμιμη επιλογή της και μάλιστα δικαιολογημένη αφού κατά την δική της άποψη η εμπειρία δείχνει ότι έχουμε υπέρβαρο φορτηγά παρόλο που τα συνοδευτικά των φορτηγών δεν παρουσιάζουν ότι έχουν φορτωθεί υπέρβαρο φορτία.

Κατά συνέπεια η αμφισβήτηση της αξιοπιστίας των αναγραφόμενων βαρών στα συνοδευτικά έγγραφα κλπ. παραστατικά της υπαγορεύει την από μέρους της ζύγιση των αυτοκινήτων πριν την φόρτωση γεγονός που χωρίς αμφιβολία συμβάλλει ακόμη περισσότερο στην ασφάλεια του ταξιδιού αλλά συγχρόνως και στην αποφυγή της καταδολίευσης των συμφερόντων των μελών της Ένωσης — που πράγματι καταδολιεύονται όταν μεταφέρονται υπέρβαρο αυτοκίνητα χωρίς να καταβάλλεται ναύλος για το υπέρβαρο φορτίο.

Ακόμη δε η ανάληψη της ευθύνης των πλαστιγγών από την Ένω-

ση θα συμβάλλει ώστε να παύσουν οι κάθε είδους υπαιτιγμοί για την συμπεριφορά οργάνων του Κράτους αλλά και προσώπων που λειτουργούν τις πλαστιγγες.

Θα βοηθήσει ακόμη στο να δημιουργήσει μεγαλύτερη υπευθυνότητα στους ιδιοκτήτες και οδηγούς των οχημάτων ενώ θα καταστήσει την Ένωση πολύ προσεκτική, ευαίσθητη αλλά και υπεύθυνη, εφόσον είναι γεγονός ότι η παραμικρή ανωμαλία στην λειτουργία του κυκλώματος θα παίρνει διαστάσεις θα δημοσιοποιείται και θα δημιουργεί για αυτήν αρνητική εικόνα.

Από την άλλη πλευρά θεωρούμε ότι το Κράτος διατηρώντας από την κείμενη νομοθεσία το δικαίωμα της εποπτείας μπορεί να παρεμβαίνει οποτεδήποτε θεωρεί αναγκαίο για να διαπιστώνει ότι πράγματι δεν μεταφέρονται υπέρβαρο οχήματα.

Η Ένωση πλέον από πηγή προέλευσης σήμερα πιθανώς αληθών αλλά αορίστων καταγγελιών θα γίνει εφεξής ο αποδέκτης συγκεκριμένων καταγγελιών που θα έχουν διαπιστωθεί από τα ίδια τα όργανα του Κράτους.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ του Καπτάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου — σε ρεπορτάζ του συναδέλφου Νίκου Πηγαδά στο «Έθνος της Κυριακής» της 20ής Ιουνίου με τους κροίσους των θαλασσών — για την ποιότητα του Έλληνα ναυτικού και οι φόβοι του ότι ο αριθμός των Ελλήνων αξιωματικών δεν είναι αρκετός για να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες της Ελληνικής Ναυτιλίας έφεραν πάλι στο προσκήνιο το θέμα της επάρκειας (αριθμητικής και ποιοτικής) των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων αλλά και των γραφείων.

Όλοι, χωρίς την παραμικρή εξαίρεση — ακόμη και αυτοί, δηλαδή, που χρησιμοποιούν στα πλοία που διαχειρίζονται αμιγή ξένα πληρώματα, από τον πλοίαρχο μέχρι τον τελευταίο τζόβενο αλλά οι αρχιπλοίαρχοι και οι αρχιμηχανικοί τους είναι Έλληνες — συμφωνούν ότι όχι μόνον το μέλλον αλλά και το παρόν της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένο με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών, από τους οποίους άλλωστε γίνεται και η ανανέωση του ελληνικού εφοπλισμού.

Όλοι όμως, με τις απαραίτητες εξαιρέσεις φυσικά, ασχολούνται ευκαιριακά με το σοβαρότατο και κρίσιμο θέμα της εξασφάλισης του στελεχιακού δυναμικού που χρειαζόμαστε, παρά το γεγονός ότι η εξεύρεση των καταλλήλων είναι καθημερινό πρόβλημα για τα περισσότερα γραφεία. Και δεν έδωσαν όταν έπρεπε την πρόπουσα σημασία σε συγκεκριμένες προτάσεις που σκόπευαν στην εξασφάλιση πόρων για μία διαρκή — και όχι ευκαιριακή, όπως γίνεται σήμερα — εκστρατεία προσελκύσεως όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο θαλασσινό επάγγελμα αλλά και στην εξάλειψη των εμποδίων που εμποδίζουν την εξέλιξη ενός σημαντικού αριθμού στελεχών μας που έχουν καθηλωθεί βαθμολογικά επειδή υπηρετούν σε ανασφάλιστα πλοία — γι' αυτό το τελευταίο αναφέρεται ότι σε παράγοντα της Ναυτιλίας που ετάχθη υπέρ της ρυθμί-

σεως του εν λόγω θέματος συνειστέθη να σταματήσει και να το κουβεντιάσει ακόμη και ο γράφων — όπως και πάρα πολλοί άλλοι — δεν κατέστη δυνατόν να αντιληφθούν αυτή την αντίθεση που έχει εκφραστεί επίμονα από τον σημερινό Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος από την εποχή μάλιστα που δεν είχε αναρριχηθεί στο ύπατο αξίωμα του Σώματος και παρά το γεγονός ότι οι τότε Αρχηγοί είχαν την άποψη ότι το πρόβλημα έπρεπε να ρυθμισθεί.

Και μία τελευταία παρατήρηση: Η προσέλκυση των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να επιτευχθεί με μία μπροσούρα και μερικά διαφημιστικά σποτ από την τηλεόραση και το ραδιόφωνα και μάλιστα την εποχή που όλοι — σχολές, ινστιτούτα, κολλέγια, πανεπιστήμια — αναζητούν πελατεία για την επικείμενη εκπαιδευτική περίοδο — ή προσπάθεια πρέπει να είναι συνεχής και όχι ευκαιριακή.

ΤΟΥΣ ΦΟΒΟΥΣ του Καπτάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου για την έλλειψη του απαιτούμενου αριθμού αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων αμφισβητεί ο γεν. γραμματέας της ΠΕΜΕΝ κ. Γιώργος Βρανάς, ο οποίος μιλάει για ισχυρισμό αλλά ταυτόχρονα λέγει ότι «υπήρχαν — στο παρελθόν, δηλαδή — 120.000 Έλληνες ναυτικοί που επάνδρωναν 4.000 πλοία, αλλά η κοντόφθαλμη πολιτική που ακολουθήθηκε οδήγησε σε αφανισμό κατ' αρχήν τα πληρώματα και τώρα τους αξιωματικούς» επιβεβαιώνοντας έτσι τους φόβους του Καπτάν Βασίλη.

Ασφαλώς υπήρξε κοντόφθαλμη πολιτική — εμείς θυμόμαστε κάτι διαδηλώσεις στον Πειραιά στις οποίες επικρατούσε το σύνθημα Εφοπλιστές - ληστές» και κάτι «διαπιστώσεις» που έλεγαν ότι οι ναυτικοί μας θα έτρωγαν με χρυσά κουτάλια αν ο στόλος της χώρας περιοριζόταν στον αριθμό των πλοίων που θα ήταν επαρκής για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της Ελλά-

δος — εκατό έως διακόσια, δηλαδή, βαπόρια...

Είπε και άλλα ο κ. Βρανάς, ότι λόγου χάρη η χώρα όχι μόνον δεν ωφελείται από τα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες αλλά ζημιώνει διότι — ακούστε, ακούστε — τα πλοία αυτά δεν καταβάλλουν φορολογία στο ελληνικό κράτος και ότι στερούν τον τόπο από πολύτιμο συνάλλαγμα με τη ναυτολόγηση χαμηλόμισθων (και άναυτων, κατά την αντίληψή του) ξένων, αλλά ξεχνάει ότι τη μερίδα του λέοντος από πλευράς μισθοδοσίας στα πλοία αυτά την παίρνουν οι Έλληνες αξιωματικοί — τέσσερις, συνήθως, που είναι ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος και ο πρώτος και ο δεύτερος μηχανικός, ενώ σε πολλά βαπόρια υπάρχουν περισσότεροι Έλληνες και σε ορισμένα οι ξένοι ναυτικοί περιορίζονται στα καμαροτάκια και στους καθαριστές της μηχανής. Δυστυχώς, αυτό το δυναμικό δεν έχει καταγραφεί ποτέ και η ΠΕΜΕΝ δεν ύψωσε ποτέ τη φωνή της για τις «κολοβές» απογραφές που κάνει το ΥΕΝ ξεγράφοντας μ' αυτόν τον τρόπο μία σημαντικότερη μερίδα ναυτικών μας — η ΠΕΜΕΝ, από όσα τουλάχιστον έχουν περιέλθει στην αντίληψή μας, δεν έχει μιλήσει ποτέ ούτε για το θέμα της βαθμολογικής καθηλώσεως των ναυτικών μας που ελλείπει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία έχουν αναγκασθεί να εργάζονται στα ανασφάλιστα και η υπηρεσία τους αυτή, που ακριβοπληρώνεται στο ΝΑΤ, δεν συνυπολογίζεται για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων, ούτε επίσης έχει μιλήσει — από όσα γνωρίζουμε, επαναλαμβάνουμε — για τον εξαναγκασμό των ναυτικών αυτών να καταφεύγουν στα ξένα διπλώματα, λιβεριανά, κλπ., κλπ.

ΕΝΤΟΝΟΣ ο προβληματισμός της ναυτιλιακής κοινότητας κάθε φορά που παραδίδεται από τα ναυπηγεία ένα από τα σύγχρονα υπερδεξαμενόπλοια με διπλό πυθμένα και διπλό κέλυφος στις δεξαμενές που κατασκευάζονται σύμφωνα με

τις απαιτήσεις της αμερικανικής αντιρρησιακής νομοθεσίας λόγω του μεγάλου κόστους (πολλοί μιλούν για 100 - 115 εκατ. δολάρια) και της περιορισμένης αποδόσεως που είναι αδύνατον να καλύψει την εξυπηρέτηση του τεραστίου κεφαλαίου. Δεν είναι λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι για τα αμέσως επόμενα χρόνια, τα πλοία αυτά του υψηλού κόστους θα παίρνουν τους ίδιους ναύλους που εξασφαλίζουν τα υπάρχοντα VLCC — άλλωστε η διεθνής κοινότητα θα συνεχίσει να κάνει τη δουλειά της με τα υπάρχοντα βαπόρια γιατί δεν μπορεί να πληρώσει τους υψηλούς ναύλους που πρέπει να εξασφαλίσουν τα νέα πλοία: Δεν είναι δυνατόν, υπογραμμίζεται, να επιτευχθεί ανανέωση του στόλου των δεξαμενοπλοίων αν δεν υπάρξουν χρονοναυλώσεις 10-15 ετών με τις οποίες άλλωστε θα μπορούν να εξυπηρετηθούν τα υψηλά χρεωλύσια που απαιτούν οι νέες ναυπηγήσεις. Γι' αυτό, τονίζεται, δεν υπάρχουν παραγγελίες των ανεξάρτητων εφοπλιστών και οι νέες ναυπηγήσεις προέρχονται από παραγγελίες των εταιριών πετρελαίου και μερικών ενθουσιωδών εφοπλιστών που μετριούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού...

Ορισμένοι εξ άλλου υποστηρίζουν ότι τα υπάρχοντα βαπόρια που συντηρούνται σωστά είναι καλύτερα από τα νιού μπλιντιγκ, τα οποία, κατά τους ίδιους, δεν θα έχουν τη διάρκεια ζωής των υπαρχόντων που χτίστηκαν από ανθρώπους που ήξεραν τι βαπόρια τους χρειαζόνταν και από ναυπηγεία που νοιάζονταν για την ποιότητα των κατασκευών τους.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ είναι πράγματι η επιτυχία της HELMEPA που έφερε στη δημοσιότητα η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor»: Το σύνολο, σχεδόν, από τα «Vessels Response Plan» που υποβλήθηκαν από τα πλοία-μέλη της στην Αμερικανική Ακτοφυλακή εγκρίθηκαν κατ' αρχήν, σε ελάχιστες δε μόνον περιπτώσεις υπήρξαν υποδείξεις για βελτίωση ορισμένων σημείων των σχεδίων. Η επιτυχία αυτή, η οποία αντανάκλα στο σύνολο της Ελληνικής Ναυτιλίας, οφείλεται στην προεργασία που είχε κάνει τη HELMEPA η οποία είχε προχωρή-

σει εγκαίρως στην κατάρτιση ενός μοντέλου Vessel Response Plan. Το μοντέλο αυτό υπεβλήθη στην Αμερικανική Ακτοφυλακή και μετά από τις διορθώσεις και βελτιώσεις που έγιναν από την αμερικανική πλευρά διετέθη στα πλοία — μέλη της HELMEPA ώστε να καλύψουν τις απαιτήσεις της αμερικανικής νομοθεσίας όπως εκφράζονται με γνωστό νόμο του 1990 για τη ρύπανση από πετρέλαιο. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, το μοντέλο του Vessel Response Plan της HELMEPA έχει ζητηθεί και από πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δεν είναι μέλη της HELMEPA επειδή δεν διαθέτουν πλοία με Ελληνική σημαία και ως εκ τούτου δεν μπορούν να καταστούν μέλη της — δεν επιτρέπει το Καταστατικό της που σ' αυτό το σημείο είναι πιστή αντιγραφή του Καταστατικού της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και αυτό αποτελεί μία σημαντική αδυναμία της HELMEPA διότι την έχει στερήσει από έναν σημαντικότατο αριθμό πλοίων που θα είχαν γίνει μέλη της και θα συνέβαλαν με τις εισφορές τους στις οικονομικές της δυνατότητες. Οπωσδήποτε όμως και τα πλοία αυτά μετέχουν στη γενικότερη προσπάθεια της Ελληνικής Ναυτιλίας για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η συμβολή τους όμως θα ήταν ουσιαστικότερη αν ήταν και μέλη της HELMEPA.

Στο ενεργητικό της HELMEPA, πρέπει να προστεθεί, όπως έγραψε το «Maritime Monitor», και η πρότασή της στην τελευταία σύνοδο της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO να ληφθεί υπ' όψει για την κατάρτιση του διεθνούς Κώδικος Safety Management to Ships Manual που έχει καταρτισθεί σε συνεργασία της HELMEPA με το Ναυτικό Επιμελητήριο, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Το Ships Manual της HELMEPA διανεμήθηκε σε 138 αντιπροσώπους στην προαναφερθείσα σύνοδο και συνάντησε θετικότατη και θερμή υποδοχή, από ορισμένες δε χώρες — Γερμανία, Φινλανδία και Νορβηγία — ζητήθηκε η άδεια για μετάφρασή του στις αντίστοιχες γλώσσες, ενώ 28 αντίτυπα που περίσσεψαν και δεν ήταν δυ-

νατόν να μεταφερθούν στην Ελλάδα λόγω της μεγάλης δαπάνης που θα απαιτούσε η μεταφορά τους έγιναν ανάρπαστα — μέσα σε μισή ώρα — από τους αντιπροσώπους οι οποίοι το χαρακτήρισαν μπέστ σέλερ της χρονιάς, στον ναυτιλιακό τομέα φυσικά.

ΚΛΑΙΝΕ τη μοίρα τους στην Ακτοπλοία, ιδίως εκείνοι που έχουν στριμωχθεί στις Κυκλάδες, ενώ ούτε στη γραμμή Ιταλίας τα πράγματα είναι ευχάριστα, δεδομένου ότι η τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα είναι εφέτος μειωμένη κατά 15% έναντι της περυσινής.

Από στοιχεία που τέθηκαν υπ' όψει μας, προκύπτει ότι στα ταξίδια (πήγαινε - έλα) στα μέσα Ιουνίου τα πλοία δεν έβγαζαν ούτε τα πετρέλαια. Κι όμως, παρά την απελπιστική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το ακτοπλοϊκό πλοίο η Πολιτεία και τα ναυτεργατικά σωματεία έχουν στραφεί εναντίον του και κάνουν ό,τι περνάει από το χέρι τους για να καταστήσουν ακόμη δυσκολότερη τη θέση του — το λιμεναρχείο Πειραιώς άρχισε εσχάτως να επιβάλλει και πρόστιμα για καθυστέρηση απόπλου, χωρίς να λαμβάνει υπ' όψει ότι λόγω των ταχυτήτων που αναπτύσσουν πλέον τα πλοία είναι ευχερέστερη η κάλυψη της καθυστέρησης και η άφιξη στους τόπους προορισμού τις καθορισμένες ώρες, ενώ τα ναυτεργατικά σωματεία για να διεκδικήσουν αιτήματα για την ικανοποίηση των οποίων μόνη αρμοδία είναι η Πολιτεία απήργησαν στα ακτοπλοϊκά, τα οποία ειρήσθω εν παρόδω έχουν «φορτωθεί» πολύ μεγάλο βάρος για την εξυγίανση του NAT...

ΣΤΟ ΜΕΤΑΞΥ, ορισμένες εταιρίες για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση και να προσελκύσουν όσο το δυνατόν περισσότερους επιβάτες τόσο στη γραμμή Ιταλίας όσο και στις εσωτερικές γραμμές, κάνουν μία συστηματική διαφημιστική εκστρατεία. Για τα πλεονεκτήματα που προσφέρει στη γραμμή Ιταλίας συνεχίζει τη διαφημιστική της καμπάνια η ΕΛΜΕΣ με κύριο σλόγκαν ότι είναι η καλύτερη γιατί εξυπηρετεί δεκάδες χρόνια τη γραμμή και προσφέρει πολύ καλές τιμές στους επιβάτες που μπορούν να ταξιδέ-

ψουν χωρίς διαβατήριο. Επίσης συνεχίζεται η διαφημιστική καμπάνια της εταιρίας Βεντούρη με κύριο σύνθημα ότι η εταιρία αυτή είναι ένα με το Αιγαίο. Τέλος την περασμένη Κυριακή εμφανίσθηκαν δύο διαφημιστικές καταχωρήσεις της Nomicos Lines, η μία με σλόγκαν «Καλοκαιράκι στις Σποράδες με Nomicos Lines» και η δεύτερη με σλόγκαν «Χίος, Λήμνος, Μυτιλήνη πιο κοντά και πιο φθηνά με Nomicos Lines». Για τη γραμμή Ιταλίας είχαν υπάρξει ενωρίτερα και διαφημιστικές καταχωρήσεις των Μινωικών Γραμμών.

Η ΣΤΗΛΗ, με αφορμή όσα είχε σημειώσει πρόσφατα για τις επισκευές πλοίων στη Ρουμανία είχε αναφερθεί στην εταιρία Donanko Marine η οποία εκπροσωπεί αποκλειστικά τα ναυπηγεία του Στετίνου της Πολωνίας και της Κωνσταντζας της Ρουμανίας. Η ιστορία της εταιρίας αυτής παρουσιάζει μία ιδιομορφία που αξίζει να αναφερθεί: Η Donanko, λοιπόν, έγινε γνωστή στους Έλληνες πλοιοκτήτες από τους... ξένους. Δεν είναι σχήμα λόγου: Η Donanko δούλευε αποκλειστικά με ξένες εταιρίες — αγγλικές, γαλλικές, ελβετικές κλπ. που εμπιστευόνταν — και φυσικά εξακολουθούν να εμπιστεύονται — τις επισκευές και μετασκευές πλοίων τους σ' αυτή την ελληνική εταιρία και το επιτελείο της που γίνονταν — και εξακολουθούν να γίνονται — στα ναυπηγεία του Στετίνου και της Κωνσταντζας. Στα ίδια όμως ναυπηγεία επισκευάζονταν κατά καιρούς και ελληνικά πλοία και τα στελέχη των διαχειριστριών εταιριών που έβλεπαν με έκπληξη Έλληνες τεχνικούς να εξυπηρετούν μόνον πλοία γνωστών ξένων εταιριών ενημέρωναν σχετικά τα γραφεία τους που με τη σειρά τους ρώτησαν και έμαθαν περισσότερα πράγματα για τη Donanko. Έτσι άρχισε η συνεργασία και με ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και η εξυπηρέτηση και ελληνικών πλοίων. Είναι γνωστό άλλωστε ότι οι επισκευές στις χώρες του πρώην σοβιετικού μπλόκ είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές αρκεί να γίνονται υπό την εποπτεία οργανωμένων εταιριών που έχουν βαθύτατη γνώση του διατιθέμενου τεχνικού εξοπλισμού, των δυνατοτήτων των ναυπηγείων, της τεχνικής επάρ-

κειας των διαφόρων τμημάτων και τεχνικών αλλά και της νοοτροπίας που έχει δημιουργηθεί στις χώρες αυτές κατά τη διακυβέρνησή τους υπό το κομμουνιστικό καθεστώς, οπότε οι επισκευές είναι ποιοτικώς αξιόλογες.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η Donanko δεν περιορίζεται μόνον στα ναυπηγεία της Κωνσταντζας αλλά επεκτείνει τη δραστηριότητά της σε ολόκληρο χώρο της Μαύρης Θάλασσας όπου κινείται με μεγάλη ευελιξία και παρέχει τις υπηρεσίες της με ένα τμήμα τεχνικώς και επιστημονικώς καταρτισμένων στελεχών της.

Η περίπτωση της εταιρίας αυτής αλλά και άλλων ανάλογων που εξυπηρετούν το βαπόρι και τη Ναυτιλία γενικότερα αποδεικνύει ότι οι Έλληνες εκτός από την πλοιοκτησία και τον εφοπλισμό διεκδικούν τα πρωτεία και στον τομέα της παροχής υπηρεσιών — τέτοιες επιχειρήσεις που ελέγχονται από Έλληνες τις συναντάμε παντού, και στα μεγάλα και γνωστά ναυτιλιακά κέντρα, αλλά και σε μικρά λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο:

Όταν θέλουν οι Έλληνες, δεν υπάρχουν γι' αυτούς εμπόδια και δυσκολίες, το αισθητήριο και το δαιμόνιο της φυλής τους οδηγεί στην επιτυχία.

ΑΠΟ ΟΣΑ ΑΝΑΦΕΡΘΗΚΑΝ προηγουμένως προκύπτει ότι οι επισκευές πλοίων στις χώρες του πρώην ανατολικού μπλόκ ανθούν σε αντίθεση με τον Πειραιά όπου οι επισκευαστικές επιχειρήσεις κυνηγούν πελατεία με το τουφέκι και ο τομέας των επισκευών έχει νεκρωθεί συμπαρασύροντας στον κατήφορο και τις άλλες επιχειρήσεις που προσφέρουν διάφορες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις στο πλοίο και στη Ναυτιλία — γνωστός επιχειρηματίας του χώρου έλεγε προημερών ότι αντιμετωπίζει — για πρώτη φορά έπειτα από πολλά χρόνια — το ενδεχόμενο να προχωρήσει σε περιορισμό του προσωπικού που απασχολεί, πράγμα που σημαίνει απολύσεις και δυστυχία. Γι' αυτό είναι ανάγκη να υπάρξει πολύ σύντομα η αντίδραση που επιβάλλεται και η οποία πρέπει να προέλθει από τις παραγωγικές τάξεις του Πειραιώς χωρίς την παραμικρή ανάμιξη του Κράτους για να

βρεθούν οι λύσεις που θα βοηθήσουν να ξαναγίνει ο Πειραιάς ανταγωνιστικό επισκευαστικό κέντρο — πρέπει να υπάρξει εκλογίκευση των αμοιβών, εργασιακή ειρήνη και νέες δεξαμενές που κάλλιστα μπορεί να είναι και ιδιωτικές και ταυτόχρονα να εξουδετερωθούν και να αποπεμφθούν από την επισκευαστική περιοχή όσοι θέλουν όλους τους Έλληνες φτωχούς για να μπορούν να ψαρεύουν στα θολά νερά.

ΣΥΜΠΤΩΜΑΤΙΚΑ έπεσε στα χέρια μας το πρώτο φύλλο της νέας (εβδομαδιαίας) εφημερίδας «Οι Σπέτσες», η οποία παρουσιάζει μία πρωτοτυπία: Στοιχειοθετείται και τυπώνεται στις εγκαταστάσεις της εφημερίδας «Πρόδος» της Χίου, η οποία πρόσφατα ανανέωσε τις τυπογραφικές εγκαταστάσεις της και διαθέτει φωτοσύνθεση και σύγχρονο πιεστήριο. Κύριος στόχος της νέας Σπετσιώτικης εφημερίδας, υπεύθυνος σύνταξης της οποίας είναι ο πρώην υπάλληλος του ΝΑΤ φίλτατος Τάκης Μανιάτης, είναι να ακούγεται η φωνή του ωραίου νησιού και να αντιμετωπίζονται έτσι τα προβλήματά του. Η στήλη απευθύνει στις «Σπέτσες» τη μόνη ευχή που χρειάζεται μία νέα εφημερίδα: Μακροήμερευση.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ στην υπηρεσία αγκυροβολίας του ΟΛΠ;

Μας είπαν ότι στην υπηρεσία αυτή το Σάββατο 19 Ιουνίου ακούσθηκαν κάτι άγριες κραυγές.

Μπορεί κάποιος αρμόδιος:

— Να εξηγήσει τι συνέβη εκείνη την ημέρα και τι ήταν εκείνο που προκάλεσε την έκρηξη του ανθρώπου που φώναζε;

— Να πει πώς καθορίζονται τα της αγκυροβολίας των πλοίων; — εννοούμε την εξεύρεση, τον καθορισμό και την κατάληψη των θέσεων.

Με την ευκαιρία η στήλη υπογραμμίζει ότι πρέπει να αντιληφθούν όλοι ότι οι σχετικές διαδικασίες πρέπει να είναι απολύτως διαυγείς γιατί αλλιώς τίποτε δεν θα μπορεί να σταματήσει τις φήμες για συνεχώς απλωμένα χέρια και για συναλλαγές...

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε.Π. για το νέο νομοσχέδιο για τον Τουρισμό

Στο προηγούμενο τεύχος μας είχαμε αναφερθεί εν συντομία στην διαμαρτυρία που μας είχε κοινοποιηθεί από την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων σχετικά με το Νομοσχέδιο για τον Τουρισμό, που κατέθεσε προ ημερών για ψήφιση στη Βουλή ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας κ. Στέφανος Μάνος.

Συγκεκριμένα, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε.Π. κ. Ανδρέας Ποταμιάνος επισημαίνει τα εξής αναφορικά με τις «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»:

Πληροφορηθέντες εκ του Τύπου το κατατεθέν ήδη εις την Βουλή για ψήφιση εν θέματι Νομοσχέδιο, ζητήσαμε αντίγραφο του Νομοσχεδίου από τον Ε.Ο.Τ. το οποίο και ελάβαμε προ τριών μόλις ημερών.

Διαμαρτυρόμεθα διότι στο Νομοσχέδιο περιλαμβάνονται θέματα που μας αφορούν χωρίς να έχει ζητηθεί η γνώμη της Εννώσεώς μας. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που αποτανθήκαμε μας είπε ότι δεν ενημερώθηκε ούτε αυτό επί των λεπτομερειών.

1. Γενική παρατήρησή μας είναι, ότι απουσιάζει από το εν λόγω Νομοσχέδιο ο πλέον σημαντικός στόχος, που θα έπρεπε να επιδιώκει: Ο επανακαθορισμός των αρχών μιας εθνικής τουριστικής πολιτικής της χώρας μας, με μία μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη εν προκειμένω προοπτική. Θα έπρεπε κατά την άποψή μας να προβλέπονται όλες εκείνες οι διορθωτικές παρεμ-

βάσεις που θα βελτιώσουν την ικανότητά μας να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις της διαρκώς και έντονα διαφοροποιουμένης τουριστικής ζήτησης και στην απόκτηση ενιαίας αντίληψης για την περαιτέρω πορεία του τουρισμού της χώρας μας, με την παραδοχή ότι η παρούσα φάση της τουριστικής μας ανάπτυξης, μας επιτρέπει να θέσουμε νέους «ποιοτικούς στόχους» που θα είναι σεβαστοί από όλους τους συναρμόδιους κρατικούς φορείς και θα είναι αποδοκτοί και από τον ιδιωτικό τομέα.

Το κύριο πνεύμα που θα έπρεπε να διέπει το εν λόγω Ν/Σ είναι, το ποιάς ποιότητας τουριστικό προϊόν επιβάλλεται να προσφέρουμε στην τουριστική μας πελατεία, ώστε να αποκομίσουμε τα μέγιστα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, παράλληλα με το πως θα επηρεάσουμε την ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών από την χώρα μας και πως θα προσαρμόσουμε αντίστοιχα την τουριστική μας προσφορά, με οδηγό την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, την διατήρηση της παράδοσης και του ελληνικού τρόπου ζωής και τέλος την ανάπτυξη της υποδομής.

Εάν δεν μπορούσαμε να βάλουμε τώρα αυτές τις βάσεις, είναι βέβαιο ότι όχι μόνο δεν θα συνεχιστεί απρόσκοπτα η εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης για την χώρα μας, αλλά και ο όποιος αριθμός αφίξεων τουριστών θα συνεπάγεται επιβά-

ρυνση της υποδομής, αύξηση του κοινωνικού κόστους και συρρίκνωση των συναλλαγματικών εσόδων που σε περιόδους κρίσεως, όπως αυτή που διερχόμεθα τώρα, θα ισοδυναμεί με καταστροφή.

2. Λόγω της γνωστής υψηλής οργάνωσης, της παροχής λίαν υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και του ειδικού θεσμικού καθεστώτος που διέπει τα κρουαζιερόπλοια, **δεν συμβιβάζεται η εξομείωση των κρουαζιερόπλοιων**, προς τα πάσης φύσεως «καταλύματα» και λοιπές «τουριστικές επιχειρήσεις», τόσο ως προς την καταχώρησή τους στο καθιερούμενο «μητρώο» (παράγρ. 3 άρθρο 2 σχεδίου) και την χορήγηση «ειδικού σήματος» και όσο αφορά τους προβλεπόμενους «ελέγχους» από υπαλλήλους του Ε.Ο.Τ. για την διαπίστωση εάν συμμορφούνται με τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις υγιεινής, καθαριότητας και «αναβάθμισης» των παρεχομένων υπηρεσιών (παρ. 1, άρθρου 2 σχεδίου). Πέραν των ανωτέρω η όλη λειτουργία του πλοίου και οι συνθήκες υγιεινής και ενδιαίτησης των επιβατών του, διέπονται από εξειδικευμένους Διεθνείς και Εθνικούς Κανονισμούς, θεσπισμένους από το Υ.Ε.Ν. το οποίο και ελέγχει την εφαρμογή τους. Σχετικά τα θέματα των πλοίων γενικά και χώρων ενδιαίτησης διέπονται από εγκριτικές πράξεις Διεθνών Κανονισμών και ελέγχονται από Διεθνή Νηογνώμονα από την Επιθεώρηση Εμπορικών



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Πλοίων και από το Salvage.

3. Παρατηρείται, μη ρητή πρόβλεψη συμμετοχής εκπροσώπων των τουριστικών φορέων, εις το Δ.Σ. του Ε.Ο.Τ., αφιεμένου του θέματος της συνθέσεώς του, εις την απόλυτη κρίση του εκάστοτε Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που κατά καιρούς είδαμε ακατάλληλα και προπαντός άσχετα πρόσωπα να συμμετέχουν σε αποφασιστικής σημασίας Δ.Σ. κρατικών φορέων, επί ζημιά της αποστολής τους.

Εκτός του απαραίτητου της συμμετοχής εις το Δ.Σ. του Ε.Ο.Τ. εκπροσώπων των κυρίων τουριστικών φορέων, για την καλύτερη πληροφόρηση και αποτελεσματικότητα στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της πολιτικής αναπτύξεως του τουριστικού κλάδου, προτείνεται και η θεσμοθέτηση ενός γνωμοδοτικού Συμβουλευτικού οργάνου, του «Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού» (Ε.Σ.Υ.Τ.) για την διαμόρφωση και εισήγηση προς τον ΕΟΤ αναπτυξιακών και διαρθρωτικών μέτρων τουριστικής πολιτικής. Το ΕΣΥΤ, για να ανταποκρίνεται πληρέστερα στο σκοπό του, θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από αποτελεσματικότητα λήψεως αποφάσεων και ευελιξία

δράσεως που βασικά θα εξασφαλισθεί με τον περιορισμό του αριθμού των εκπροσώπων που θα μετέχουν σ' αυτό.

Προτείνεται προς τούτο, εκτός από τους απολύτως αναγκαίους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων, αναλόγως των θεμάτων, δημοσίων φορέων, να περιορισθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στους εκπροσώπους των βασικών παραγωγικών φορέων (ξενοδοχοί, κρουαζιερόπλοια, γραφεία ταξιδίων, πρακτορεία).

Η θεσμοθέτηση του ΕΣΥΤ θα εξασφαλίσει κατά μέγιστο βαθμό την συνέχεια της τουριστικής πολιτικής, την αντιπροσωπευτικότητα, την πληρέστερη πληροφόρηση της Διοικήσεως και τον καλλίτερο συντονισμό στις αποφάσεις.

4. Κρίνεται χρήσιμη και αποδοτική η καθιέρωση των προβλεπομένων σε παλαιότερο σχετικό Νομοσχέδιο (1991-1992) «Νομαρχικών Επιτροπών Τουρισμού» στα πλαίσια μιας επιβαλλόμενης όπως πιστεύουμε, αποκέντρωσης της τουριστικής οργάνωσης, υπό την προϋπόθεση:

α) επάρκειας στελεχών στις περιφέρειες που να διαθέτουν κατά το δυνατό ειδικευμένες γνώσεις, αι-

σθητική καλλιέργεια και εμπειρία σε θέματα οργάνωσης προγραμματισμού αναπτύξεως και προβολής των τουριστικών υπηρεσιών

β) η δημιουργία αποτελεσματικών και επαρκών συστημάτων σωστής και σαφούς πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφερειών.

5. Προτείνεται ακόμα πρόβλεψη δημιουργίας δύο νέων Γενικών Διευθύνσεων στον Ε.Ο.Τ. με αρμοδιότητες:

α) Οργάνωσης και Πληροφορικής και

β) Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και Διεθνών Σχέσεων.

Τούτο κρίνεται απαραίτητο λόγω των αυξημένων αναγκών πληροφόρησης και ενεργού συμμετοχής μας στις Κοινοτικές και Διεθνείς εξελίξεις.

6. Υπό το αυτό πνεύμα πιστεύουμε ότι για τα κρουαζιερόπλοια δεν υφίσταται θέμα υπαγωγής των σε οιαδήποτε κατηγορία των προβλεπομένων από την παραγρ. 5, εδάφ. δεύτερο, του άρθρου 6 του εν λόγω σχεδίου Νόμου, «αστέρων».

7. Όσον αφορά την πρόβλεψη του άρθρου 6 παραγρ. 9-10 του εν λόγω σχεδίου, περί εγγυήσεων

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

των Τουριστικών Γραφείων φρονούμε ότι το ποσό των εγγυήσεων αυτών (θα προτείναμε ύψους 5.000.000 δρχ.) θα πρέπει να ορισθεί στο παρόν Νομοσχέδιο, αναπροσαρμόζόμενο κατ' έτος τιμαριθμικά με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας. Θα προτείναμε ακόμα την πρόβλεψη ότι τα ποσά των εγγυήσεων αυτών θα καταπίπτουν υπέρ των επαγγελματικών ενώσεων (ξενοδόχων, κρουαζιεροπλοίων κλπ.), τα μέλη των οποίων θα υφίστανται τις επιπτώσεις από περιπτώσεις μη τηρήσεως των όρων.

8. Θεωρούμε επιβεβλημένη την μετά προσοχής επανεξέταση της προβλεπόμενης (πργ. 18 του άρθρου 6) παραχώρησης δικαιώματος χρήσεως αιγιαλού, ακόμα και για την διακίνηση, μέσω προβλητών ή και λιμενικών έργων, εμπορευμάτων, σε εργοστάσια, λατομεία κλπ, δεδομένου ότι επιβάλλεται να επιδεικνύουμε την δέουσα ευαισθησία εις ότι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος. Φρονούμε εν προκειμένω, ότι πρέπει να δοθεί «τέλος» στην ανεξέλεγκτη εκμετάλ-

λευση του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα των αιγιαλών μας και της θάλασσας και γενικότερα του τοπίου και του φυσικού κάλους της χώρας μας.

9. Φρονούμε ότι πέραν των προβλεπόμενων από την παραγρ. 19α του άρθρου 6 του σχεδίου, για την δημιουργία «ζωνών τουρισμού και αναψυχής» σε ορισμένες θέσεις και περιοχές, θα πρέπει επ' ευκαιρία και όλα τα ελληνικά νησιά να χαρακτηρισθούν ως περιοχές «ιδιαίτερου φυσικού κάλους» προβλεπόμενων ειδικών πολεοδομικών και ρυθμιστικών σχεδίων γι' αυτά.

Η ανάγκη προστασίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος, καθώς και η ανάγκη περιφρούρησης, ανάπτυξης και προβολής της λαογραφικής και πολιτιστικής μας παράδοσης, γίνεται καθημερινά όλο και πιό επιτακτική, μια που τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός καταστροφής του περιβάλλοντος — ιδιαίτερα στα νησιά μας — έχει πάρει πολύ επικίνδυνες διαστάσεις. Δυστυχώς η ξέφρενη δόμηση στα νησιά συνεχίζεται και τα δάση εξαφανίζονται, παραλίες ρυπαίνονται,

γιατί δεν υπάρχουν απο

κά συστήματα βιολογικού καθαρισμού, αλλά ούτε και ελέγχεται η λειτουργία αυτών που τυχόν υπάρχουν.

Κυκλοφοριακές μελέτες, για τα νησιά, δεν έχουν καταρτισθεί, οχήματα αποβιβάζονται χωρίς περιορισμούς, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, η ηχορύπανση και τα κυκλοφοριακά προβλήματα ξεπερνούν τα ανεκτά όρια, με σοβαρότατες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στα νησιά μας.

Λόγοι ιστορικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί κάνουν επιτακτική την ανάγκη αναλήψεως σοβαρών προσπαθειών για την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση και επέκταση της τουριστικής υποδομής των νησιωτικών περιοχών μας.

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών απαιτεί θαρραλέες πολιτικές αποφάσεις και μέτρα πολιτικής που να χαρακτηρίζονται από συνέπεια και συνέχεια.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Η Θαλασσοκρατορία των Φράγκων

Του Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Η Good Faith. Από ναυτάκι ξεκίνησε! Φτωχόπαιδο ήταν.

Με την υπόδειξη του Οσίου Νικηφόρου οι Καρδαμυλίτες άφησαν τη Ριζοβουνιά, όπου ήταν τα σπίτια τους, τα χωράφια και τα κοπάδια τους και κατέβηκαν στον Κάμπο. Που ήταν κοντά στη Θάλασσα.

Κατερχόμεθα προς την θάλασσα θα είπαν, εισακούοντες την Θεόπνευστη υπόδειξη. Για να κυριαρχούν σήμερα στους ωκεανούς με τους στόλους των συγκροτημάτων τους. Έμαθαν με τις βάρκες και τα κουπιά να ξανοίγονται στο πέλαγος και με τα πανιά ν' αρμενίζουν και να εμπορεύονται — μετά το 1820 — με τις γύρω ακτές της Μικρασίας και τα νησιά.

Ενας νεαρός που η ιστορία μας τον παρέδωσε με το όνομα Κονταναγνώστης — γιός παπά — και ένας καϊξής με το όνομα Διαμαντής Λαιμός — γενάρχης των Λαιμών της Εγνούσας, ήσαν οι πρώτοι ναυτίλοι των Καρδαμύλων.

Από ναυτάκι, λοιπόν, ξεκίνησε και ο ιδρυτής της Good Faith. Ο πασίγνωστος στο ναυτιλιακό αλλά και στον εκκλησιαστικό χώρο Καπτά Νικόλας Φράγκος. Και στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Πέρασε δύσκολες ώρες στα μαύρα κατοχικά χρόνια.

Με το φάσμα της πείνας, των στερήσεων και της αγωνίας και την ανάγκη επιβίωσης της οικογενείας, δεν φοβήθηκε το ατρόμητο παλληκάρι με μια βάρκα με πανιά και με μιά ψυχή που τη ζέσταινε η Ελπίδα της καλλίτερης αύριο, να ξανοίγεται σαν θαλασσοπούλι στο Αιγαίο, για να αναζητήσει με ανταλλαγή λίγα τρόφιμα — τον θησαυρό και ζωής χορηγό για την εποχή.

Και όταν ήρθαν οι μέρες της Λευτεριάς ακολούθησε την μοίρα των νέων των ναυτοτόπων:

Τη ναυτολόγηση σε φορτηγά για να μάθει τη θαλασσινή τέχνη.

Και απ' τα χαμηλά, το ταπεινό ναυτάκι να γίνει καπετάνιος. Και θα κυβερνά με γνώση και τέχνη τα κύματα, που σεβόταν και αγαπούσε.

Λέγεται, πλοίαρχος σε Liberty που έπαθε μηχανική βλάβη, αντί να ζητήσει βοήθεια όπως θ' έκαμνε κάθε άλλος πλοίαρχος, κατάφερε κάμοντας πανιά τους μουσαμάδες του καραβιού να το φέρει στο λιμάνι της Κεϋλάνης (σημερινής Σρί Λάνκα).

Παλιά του τέχνη (η βάρκα) κόσκινο. Και εκτιμώντας και τη δεκάρα — γιατί αν δεν εκτιμήσεις τη δεκάρα, δεν θ' αποκτήσεις ποτέ τη λίρα — πέτυχε με οικογενειακή συνεργασία και τον Κώστα Φράγκο στο πλευρό του και με τις οδηγίες και συνεργασία του Θείου του αξέχαστου Λουκά Φράγκου, ν' αποκτήσει το 1965 το πρώτο πλοίο του συγκροτήματος. Το «Καπετάν Φράγκος», με Ελληνική σημαία.

Απ' εκεί και πέρα όλα ήταν εύκολα. Γιατί, όπως έλεγε ο μεγιστάνας των Ωκεανών, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, το παν είναι πως θα αποκτήσεις το πρώτο εκατομμύριο. Όλα ύστερα είναι εύκολα.

Και για τον Καπτάν Νικόλα όλα ύστερα ήρθαν εύκολα. Για να φθάσει το 1981 να κουμαντάρει στόλο 50 φορτηγών με Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα με το NAT πλοίων.

Στα δύκολα της μεγάλης κρίσης της Ναυτιλίας χρόνια (1982-1985), τα πλοία της Αυτοκρατορίας Φράγκου δεν ήταν δυνατόν να

ταξιδεύουν με Ελληνική σημαία. Γιατί δεν άντεχαν στον ξένο ανταγωνισμό.

Και διορατικός ο Καπτάν Νικόλας άρχισε την διαγραφή τους από το Ελληνικό Νηολόγιο.

Θα μπορούσαν μερικοί επιπόλαιοι να τον κακοχαρακτηρίσουν. Λάθος μεγάλο. Αν έμεναν, η επιχείρηση θα βούλιαζε. Αν έφευγαν, θα μπορούσε να σωθεί και τα πλοία να επανέλθουν.

Και ο Καπτάν Νικόλας σωστά πρόβλεψε. Ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας, ανήσυχος για τη φυγή από το Εθνικό Νηολόγιο, τον κάλεσε να συζητήσουν.

Και ο έξυπνος Καρδαμυλίτης δεν πήγε, αλλ' έδωσε τη σωστή εξήγηση.

«Φεύγω για να μην βουλιάξω και να σωθώ για να επανέλθω. Και όταν ο καλός καπετάνιος περνά τον Κάβο Ντόρο με θύελλα μένει ξαγρυπνος στη γέφυρα από την οποία θα κατέβει όταν βάλει το πλοίο στο λιμάνι. Τότε θα συζητήσει.

Σήμερα το συγκρότημα της Good Faith έχει 40 φορτηγά και μπάλκ κάρριερς, εκ των οποίων μερικά είναι συμβεβλημένα με το NAT:

Ο Καπτάν Νικόλας επανέρχεται σιγά σιγά και δεν θα είχε καμμία δυσκολία να θέσει τον στόλο του με Ελληνική σημαία αν οι υποδείξεις του γίνουν δεκτές.

Γιατί κανένας επιχειρηματίας δεν κάνει επιχείρηση για να έχει ζημιές ή για να καταστραφεί. Και κανένας δεν δικαιούται να τον κατηγορήσει. Από φτωχόπαιδο ναυτάκι και με βάρκα την ελπίδα ξεκίνησε και έφθασε στην κορυφή.

Για να είναι Μέγας Ευεργέτης της

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116.KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

Εκκλησίας της Ελλάδος, της οποίας έκαμε τον Ραδιοφωνικό Σταθμό με δικά του έξοδα. Ευεργετεί αθόρυβα την ιδιαίτερη πατρίδα του και τους γύρω του έχοντας ανάγκη και είναι ο τακτικός Επίτροπος της Εκκλησίας του Αγίου Σπυριδώνα του Πειραιά. Έχει τιμηθεί με το ανώτατο παράσημο της Εκκλησίας Εργάζεται σκληρά και κανένας δεν μπορεί να τον ακολουθήσει όταν έρχονται πλοία του εδώ και τα επισκέπτεται. Κινείται σαν αϊλουρος και είναι λιτοδίαιτος.

Έχει πάθος με τα Καρδάμυλα και το εξοχικό του στον Ναγό είναι το Κέντρο των διερχομένων συμπολιτών, όπου φιλοξενεί από Αρχηγούς Εκκλησιών, πολιτικούς όλων των κομμάτων μέχρι και πρέσβεις μεγάλων ξένων χωρών. Με οικοδέσποινα την πανάξια σύζυγό του Στέλλα, που είναι και αντιπρόεδρος του Συλλόγου των Αποφοίτων του Λιθάνειου Γυμνασίου Καρδαμύλων.

Πραγματική αρχόντισσα με πανεπιστημιακή μόρφωση διακρίνεται για τον πανάρετο χαρακτήρα της και την ψυχική ωραιότητά της.

Δεν επιθυμώ να νομίσει κανένας ότι θέλω να κολαέψω τον Καπτάν Νικόλα. Δεν με έχει ανάγκη ούτε και εγώ τον έχω ανάγκη. Όμως έχω χρέος να γράψω την πραγματικότητα για να μαθαίνουν οι νέοι πως πολλοί απ' αυτούς που σήμερα είναι άρχοντες του πλούτου, ξεκίνησαν από το μηδέν και επειδή αγνώρισαν του φτωχού τους καημούς έμειναν άρχοντες και στην ψυχή και πονούν για τον πόνο τους συνανθρώπου τους.

Ποιός θα πήγαινε στην κηδεία της καντηλιανούρας της Εκκλησίας; Και όμως ο ο Καπτάν Νικόλας πήγε πρώτο. Γι αυτό και ο Θεός του δίνει πλούσια τα ελέη του, αφού εργάζεται σκληρά, είναι λιτοδίαιτος και δίνει ψωμί σε χιλιάδες Έλληνες και ξένους που είναι στη δούλεψή του.

Στα παιδιά του εφρόντισε να δώσει χριστιανική φώτιση και πανεπιστημιακή μόρφωση. Ο γιός του ο Γιάννης τελείωσε Αμερικάνικο Πανεπιστήμιο. Και έγινε πρώτα πλοίαρχος σε οικογενειακά πλοία. Δεξί χέρι στις επιχειρήσεις του Καπετάν Νίκου είναι ο Καπτάν Κώστας Φράγκος. Ο οποίος κάθε μέρα βρίσκεται στο πλευρό του και πη-

γαίνει σπίτι του μόνο για να κοιμηθεί και κάθε Κυριακή στον Άγιο Σπυριδώνα για να εκκλησιασθεί και να βοηθήσει, ως βοηθός Επίτροπος τον Επίτροπο Καπτάν Νικόλα.

Έχει επανδρώσει τις επιχειρήσεις και τα πλοία με αξιωματικούς Χιώτες στη γέφυρα και τη μηχανή. Τελευταία παίρνει και Σπετσιώτες που είναι άριστοι ναυτικοί. Ως Γενικός Διευθυντής και Αρχιπλοίαρχος είναι στολισμένος με τα ενδύματα της καλοσύνης και της εργατικότητας.

Γέννημα θρέμμα των Καρδαμύλων κι αυτός από το κατάντρομα ανέβηκε στις γέφυρες και επλοίαρχησε σε πάρα πολλά πλοία, πριν γίνει ο Γενικός Διευθυντής και Αρχιπλοίαρχος της Good Faith την οποία υπηρετεί από 25ετίας σχεδόν στα γραφεία της.

Το γυμνάσιο της Χίου τελείωσε και ήταν το παιδί του λιμανιού και του Ταρσανά.

Το νησί μας του χρωστά πολλά. Και όταν βρεθώ στη Χίο τα καλοκαίρια, τον βλέπω τα μεσημέρια στον πλάτανο, σαν κλώσσα να έχει γύρω του τα κλωσσόπουλά της.

Καπεταναίους που ξεκουράζονται ή έχουν συνταξιοδοτηθεί και τρέχουν κοντά του να του δείξουν με τον τρόπο τους τη χαρά τους. Εκεί είναι ο τόπος που τον βρίσκει κανείς ένα μήνα τα καλοκαίρια και στις γιορτές του Πάσχα και των Χριστουγέννων. Γνωρίζει τους πάντες και τα πάντα στη Χίο και στο ναυτιλιακό χώρο του Πειραιά και του εξωτερικού. Λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο. Απ' το γραφείο και απ' το σπίτι του στο Πασσαλιμάνι. Εξυπηρετεί τους πάντες αδιακρίτως.

Εφθασε να πάει στις Σπέτσες μια Κυριακή για να τον γνωρίσουν μερικοί και να γίνει φίλος του ενδόξου νησιού: Από τότε Σπετσιώτες ναυτικοί έχουν την προτίμησή του.

Επιμελείται και το κτιριακό συγκρότημα του Καπτάν Νικόλα που είναι στον Άγιο Διονύση του Πειραιά (συνεργεία, αποθήκες κλπ.) Sea Ways, Ιλας Μεραρχίας.

Αυτό είναι το δεύτερο συγκρότημα της Φράγκικης Αυτοκρατορίας. Ανήκει στο γιό του Καπτάν Νικόλα, τον Γιάννη. Τον Καπετάν Γιάννη που έχει εγκατασταθεί στο ιδιόκτητο Μεγάρο της Ιλας Μεραρχίας του Πειραιά. Οι Καρδαμυλίτες δεν βά-

ζουν όλα τα αυγά τους στο ίδιο καλάθι, όπως συνηθίζει να λέει ο Ναύαρχος Γεώργιος Πατέρας, ένας λαμπρός φιλοσοφημένος Καρδαμυλίτης, που με τα παιδιά του διευθύνει και αυτός άλλο συγκρότημα. Και ο Γιάννης Νικ. Φράγκος, με στόχο δώδεκα νεότευκτων πλοίων με Ελληνική σημαία, καλπάζει από επιτυχία σε επιτυχία θριεύνοντας. Με άνεση, ακολουθώντας τα πατρικά βήματα και με πρωτοβουλίες δημιουργικές, αθόρυβα κινείται στο χώρο της Ναυτιλίας. Στο νηολόγιο του νησιού μας έχει νηολογήσει το πλοίο του «Νέδη».

Βέβαια δεν ξεκίνησε από το μηδέν όπως ο πατέρας του, αλλ' έχει συνείδηση ότι άξιος είναι εκείνος που όχι μόνο διατηρεί ό,τι βρει αλλά και το επαυξάνει έντιμα σεβόμενος τις πατρικές συστάσεις. Και με Καρδαμυλίτες κυρίως συνεργάτες.

FRANSER

Αυτό είναι το τρίτο συγκρότημα της Φράγκικης Αυτοκρατορίας. Ανήκει στην κόρη του Καπτάν Νικόλα. Την Αγγελική Νικ. Φράγκου — Σερετάκου που παρ' όλο που δεν έκλεισε τα 30 χρόνια της (είναι μηχανολόγος ναυπηγός) έχει στόλο από επτά πλοία και ιδιόκτητα γραφεία στην οδό Νοταρά 143.

Δραστήρια και ακούραστη όπως ο πατέρας της θα εξελιχθεί γιατί όλα αυτά δείχνουν — σε μια σύγχρονη Μπουμπουλίνα συναγωνιζόμενη τους άνδρες του καιρού της. Είναι η μοναδική Ελληνίδα πλοιοκτήτρια. Ο μακαρίτης Λουκάς Φράγκος την είχε ονομάσει Μπουμπουλίνα.

Ο Καπτάν Νικόλας Φράγκος ευτύχησε με την ευλογία του Θεού να βλέπει τα παιδιά του να προοδεύουν κι εκείνος να καμαρώνει.

Αυτό το καμάρι του και η δουλειά του είναι οι μόνες χαρές της ζωής του.

Γιατί ούτε τα αρχοντικά του στην Κηφισιά και τον Ναγό τον χαίρονται.

Εργάζεται σκληρά χαϊρόμενος που ζουν ευχάριστα κοντά του άλλοι.

Και βρίσκει ψυχική γαλήνη στην εκκλησία της οποίας είναι πιστό τέκνο μη ξεχνώντας το «Μεμνήσο πλούτων τους πένητας ευ ποιείν».

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Η Κοινωνική διάσταση των «Μινωϊκών Γραμμών»

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. των «Μινωϊκών Γραμμών» κ. Κώστας Κληρονόμος εξήγγειλε στις 27 Μαΐου, σε δεξίωση που παρατέθηκε επί του ε/γ — ογ/ «Κίγκ Μίνως», την συνεισφορά της Εταιρίας «Μινωϊκές Γραμμές» στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο.

Συγκεκριμένα ο κ. Κληρονόμος είπε μεταξύ άλλων και τα εξής:

«Οι «Μινωϊκές Γραμμές», έχοντας ως γνώμονα τη διάδοση του ελληνικού πνεύματος με την ευρύτερη έννοια, υποστηρίζουν κάθε χρόνο ένα μεγάλο αριθμό πολιτιστικών μορφωτικών, επιστημονικών και αθλητικών φορέων.

Τη χρονιά που πέρασε, αυξήθηκαν σημαντικά οι χορηγίες της εταιρίας σε πολιτικές εκδηλώσεις και υποστηρίχθηκαν πολλά συνέδρια και πρωτοβουλίες επιστημονικών φορέων.

Πέραν όμως αυτών, με την ευκαιρία του εορτασμού των 20 χρόνων από την ίδρυση της εταιρίας μας, προχωρήσαμε στην αγορά και δωρεά στο Βενιζέλειο νοσοκομείο ενός ειδικού καρδιολογικού συστήματος Holter, το οποίο επιτρέπει την 24ωρη παρακολούθηση της καρδιολογικής λειτουργίας των ασθενών και μπορεί να βοηθήσει στην έγκαιρη διάγνωση δύσκολων περιπτώσεων καρδιολογικών παθήσεων. Το σύστημα Holter, κόστους αγοράς 11 εκατομμυρίων δρχ. και σημερινής αξίας 20 εκατομμυρίων δρχ. εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ήδη στο Βενιζέλειο νοσοκομείο, προσφέροντας τις πολύτιμες υπηρεσίες του σε εκατοντάδες ασθενείς, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και μέτοχοι της εταιρίας μας.

Για τη φετινή χρονιά βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, για την αγορά και δωρεά στο Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου, δύο ακόμα σημαντικών ιατρικών μηχανημάτων. Συγκεκριμένα, η πρώτη χορηγία αφορά τη δωρεά στην καρδιολογική κλινική του Π.Ε.Π.Α.Γ.Ν.Η. μιας αντλίας υποστήριξης ασθενών με καρδιογε-



νές shock, αξίας 18 εκατομμυρίων δρχ. Η δεύτερη χορηγία αφορά δωρεά στην οφθαλμολογική κλινική του Π.Ε.Π.Α.Γ.Ν.Η. ποσού επτά εκατομμυρίων δρχ. για την αγορά ειδικών οφθαλμολογικών μηχανημάτων.

Οι δωρεές αυτές είναι μια μικρή, αλλά ιδιαίτερα ειλικρινής και θερμή προσφορά των «Μινωϊκών Γραμμών» προς τον Κρητικό λαό.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι, από τις αρχές του 1992 μέχρι σήμερα, συμπεριλαμβανομένων και των δωρεών προς το Π.Ε.Π.Α.Γ.Ν.Η., έχει διατεθεί συνολικά από την εμπειρία μας, για διάφορους κοινωνικούς σκοπούς το ποσό των 70 περίπου εκατομμυρίων δρχ..».

Αναφερόμενος στα οικονομικά μεγέθη της επιχείρησης ο κ. Κληρονόμος υπογράμμισε τα εξής:

Οι «Μινωϊκές Γραμμές» διαθέτουν σήμερα ένα στόλο 10 σύγχρονων και πολυτελών πλοίων, που συνδέουν με άνεση και ασφάλεια την Κρήτη και την υπόλοιπη Ελλάδα με τη Δύση και την Ανατολή. Οι 1.200 Έλληνες ναυτικοί, που επανδρώνουν τα πλοία της είναι όλοι επιλεγμένοι με αυστηρά κριτήρια για να προσφέρουν φιλοξενία και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου.

Με τη διαρκή και επίμονη προσπάθειά μας για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, η εταιρία μας έχει αναδειχθεί σαν πρότυπο ακτοπλοϊκής εταιρίας στο Μεσογειακό χώρο. Με την έντονη παρουσία και την ευρεία δικτύωση πωλήσεων στις υπάρχου-

σες και νέες αγορές της Ευρώπης, με ένα ιδιαίτερα προηγμένο σύστημα on-line κρατήσεων, οι «Μινωϊκές Γραμμές» αξιοποιούν δυναμικά τις ευκαιρίες που προσφέρει η ελληνική και διεθνής αγορά στον τομέα της ναυτιλίας.

Με την ορθά προγραμματισμένη ανάπτυξη του στόλου της, στα πλαίσια ευέλικτων και μελετημένων επενδυτικών προγραμμάτων, συνδυασμένη με τη δημιουργία νέων γραμμών, η εταιρία είναι σε θέση να αναπτύσσεται ραγδαία, διατηρώντας παράλληλα οικονομική ευρωστία και ελάχιστη εξάρτηση από ξένη χρηματοδότηση. Με την καθιέρωση σύγχρονης οργανωτικής δομής, την πλήρη μηχανοργάνωση όλων των λειτουργιών και την άρτια στελέχωση των υπηρεσιών της εταιρίας, οι «Μινωϊκές Γραμμές» βάζουν πλήρως «Πρόσω Ολοταχώς για το 2000».

Παρά την παραινόμενη, γενικότερη οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει η χώρα, η εταιρία μας κατάρφερε να αυξήσει σημαντικά τα οικονομικά της μεγέθη τη χρονιά που πέρασε και να δημιουργήσει παράλληλα σταθερές βάσεις και προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.

Ετσι, για το 1992 οι «Μινωϊκές Γραμμές» αύξησαν τον κύκλο εργασιών τους στα 22 δισ. περίπου, πετυχαίνοντας αύξηση κατά 42%, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Τα καθαρά κέρδη προ αποσβέσεων της εταιρίας σημείωσαν επίσης, θεαματική αύξηση και ανέρχονται στα 4,9 δισ. δρχ. περίπου και είναι αυξημένα σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά κατά 64%.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΜΗΛΙΑΡΕΣΗΣ

Από τον κ. ΠΕΡΙΚΛΗ ΚΥΤΡΙΛΑΚΗ

Στα «Ναυτικά Χρονικά» της 15/5 και 1/6/93 διάβασα τα των εκδηλώσεων του ναυτοδιδασκάλου Γερασίμου Μηλιαρέση, δυστυχώς όμως δεν είδα την ταινία που προεβλήθη από τον ANTENNA.

Από ότι διάβασα κανείς από τους ομιλητές δεν ανέφερε σε κάποιο συγκεκριμένο γεγονός από τον βίο του, παρά μόνον εις το Ημερολόγιο του 1918 και του τορπιλλισμού του πλοίου του.

Θεωρώ ότι προσθέτω κάτι εις τα όσα ελέγχθησαν για τον καπετάν Γεράσιμο εάν αναφέρω το παρακάτω γεγονός.

Ο γράφων στο λιμάνι του Πειραιώς από το 1928, ενθυμείται πολλά γεγονότα, ακόμη ευτυχώς, όπως την έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» από τον ιδρυτή αείμνηστον Δ. Κωττάκη, την διανομή των από τον Μιχαλάκη Παραπονιαράρη, με τα γυαλάκια και το χαρακτηριστικών παπιγόν του.

Αν και νεώτερος, διέτηρησε με τον Ιδρυτή άριστες σχέσεις, μέχρι θανάτου του, παρακολουθήσας την επικήδεια τελετή, τον επικήδειον εξεφώνησε ο Ανδρέας Γ. Λαιμός και την εν συνεχεία εκφοράν του στο πλοίο για να ταφεί εις την γενέτειράν του.

Με τον καπετάν Γεράσιμο διέτελεσα φίλος, μπορώ να ειπώ από το 1935 μέχρι θανάτου του.

Εργαζόμενος στα Γραφεία του αιμνήστου Δ.Ι. Χανδρή από το 1930 είχα μεγάλη επαφή με τους ναυτικούς και κυρίως με τους υποψηφίους για το δίπλωμα Πλοιάρχου.

Όσοι από αυτούς είχαν ενδεικτικών προαγωγής από την Α' Γυμνασίου για την Β' Γυμνασίου, προτιμούσαν το Φροντιστήρια Τρίαινα, λόγω των περιορισμένων των γνώ-



σεων. Αυτό ίσχυε μέχρι το 1938, όσοι όμως είχαν απολυτήριο Γυμνασίου προ του 1938 και ήθελαν μια πιο θεωρητική κατάρτιση προτιμούσαν το Φροντιστήριο του Ποσειδώνος, παρά το γεγονός ότι από το 1936 λειτουργούσε και ο Πολικός με τον δικηγόρο και πολιτευτή Πειραιώς Γ. Σκουλαρίκο, τον Τάσσο Βουλόδημο και Παπαδήμα του Β. Ναυτικού.

Ο Ιωάννης Χανδρής, πρωτοπόρος σε όλα είχε πολλούς ναυτικούς Χάρτες εις το Γραφείο, μεταξύ των οποίων και του Gulf Stream που είχε ως συνέπεια τις τακτικές επισκέψεις του Καπετάν Γεράσιμου δια να αποκτήσει αυτούς τους σπάνιους χάρτες, πράγμα που πέτυχε τελικά. Ο Ι.Δ. Χανδρής τους τον χάρισε.

Μόλις άρχισε ο Β' Παγκόσμιος και ο γερμανός κυβερνήτης υποβρυχίου Πριέν εισέδυσσε στον αγγλικό Ναύσταθμο του Σκάπα Φλόου, που προστατευόταν με νάρκες και χαλύβδινα συρματοπλέγματα και τορπίλλισε το «Royal

Oak», επιστρέψας σώος εις την Γερμανία ο κόσμος όλος, εχθροί, ουδέτεροι και φίλοι κατεπλάγησαν για το κατόρθωμα αυτό του Πριέν και οι εφημερίδες έγραφαν εγκώμια γι' αυτόν.

Ο καπετάν Γεράσιμος μου τηλεφώνησε να περάσω από το Σχολείο και πέρασα όντως. Τον βρήκα να συζητεί με τον τότε μαθηματικών και κατόπιν καθηγητήν του Πολυτεχνείου Λινάρδο Καραπιπέρη, ο οποίος εδίδασκε τότε στην Σχολή Ποσειδών.

Μου έδειξε ένα συγχαρητήριο τηλεγράφημα που είχε στείλει στον Πριέν τον κυβερνήτη του γερμανικού υποβρυχίου λέγοντάς μου ότι ήταν συμφοιτηταί στην Ναυτική Σχολή του Αμβούργου ότι ο Πριέν ακολούθησε το γερμανικό Εμπορικό Ναυτικό, διότι με την συνθήκη των Βερσαλλιών η Γερμανία δεν επιτρεπόταν να διατηρεί ισχυρά ναυτική δύναμη και ότι μετετάγη στο Πολεμικό Ναυτικό μόλις η Γερμανία απέκτησε αξιόμαχο πολεμικό στόλο.

Εγώ τον ρώτησα πως τέτοιο τηλεγράφημα το δέχθηκε το τηλεγραφείο λόγω της αυστηράς ουδετερότητας που διατηρούσε η Ελλάδα, αλλά ήτο γεγονός ότι το έστειλε, αφού κρατούσε και την απόδειξη του τηλεγραφείου.

Μετά από μήνα, έλαβε ένα πολύ θερμό ευχαριστήριο, μέσω Γερμανικής Πρεσβείας από το Πριέν το οποίο μου έδειξε εξηγώντας μου επίσης το κείμενο εις την Ελληνικήν.

Είναι πολλά αυτά που σας γράφω και ζητώ συγγνώμη αν σας κούρασα. Σεις όμως ως δημοσιογράφοι θα σταχυολογήσετε και κρίνετε αν αξίζει να αναφερθεί κάτι εις μνήμη του φίλου μου καπετάν Γεράσιμου Μηλιαρέση.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAELEAN, PIRAEUS

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 70/1992

Πρόεδρος: Ιω. Χριστιανόπουλος
Εισηγητής: Νικ. Βάρδας
Δικηγόροι: Κ. Ντούσης, παρ. ΝΣκ,
Ιω. Βρέλλος

Συναφείς προς τη ναυσιπλοία φόροι. Κατάταξη επί πλειστηριασμού πλοίου με Παναμαϊκή σημαία. Εφαρμογή της *lex fori*. Δεν προηγούνται της ενυπόθηκης απαίτησης.

Πλειστηριασμός πλοίου με Παναμαϊκή σημαία. Κατάταξη δανειστών. Απαίτηση από φόρους συναφείς προς τη ναυσιπλοία. Ως προς την κατάταξη, θα εφαρμοσθεί το δίκαιο του τόπου της εκτέλεσης (*lex fori*) μόνον όταν το προνόμιο αυτό αναγνωρίζεται από το δίκαιο της χώρας, την σημαία της οποίας έφερε το πλοίο κατά το χρόνο συντάξεως του πίνακα κατάταξης. Δεν εφαρμόζεται το δίκαιο που ίσχυε κατά το χρόνο γενέσεως της απαίτησης. Παναμαϊκό δίκαιο. Η απαίτηση από φόρους συναφείς προς τη ναυσιπλοία δεν είναι προνομιακή

έναντι της ενυπόθηκης απαίτησης.

Επειδή η διαδικασία της κατάταξης των απαιτήσεων στην αναγκαστική εκτέλεση και τα μεταξύ των δανειστών προνόμια κρίνονται κατά το δίκαιο του χρόνου συντάξεως του πίνακα κατάταξης. Αυτό αποτελεί βασική αρχή του δικαίου των προνομίων και δικαιολογείται από το γεγονός ότι οι διατάξεις περί προνομίων ανήκουν βασικώς στο δικονομικό δίκαιο και έχουν ως αντικείμενο, όχι τις απαιτήσεις αυτές καθ' εαυτές, αλλά την τάξη κατά την οποία θα ενασκηθεί κάθε απαίτηση. Τα ίδια ισχύουν και για τα ναυτικά προνόμια, τα οποία καθιερώνονται με το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, η ύπαρξη όμως των προνομίων αυτών, τα οποία έχουν εμπράγματο χαρακτήρα και αποτελούν ένα είδος νόμιμου ειδικού ενέχυρου, όπως και η ύπαρξη του εμπραγμάτου δικαιώματος της υποθήκης επί πλοίου, ανάγεται στο ουσιαστικό δίκαιο και θα κριθεί βάσει αυτού. Επομένως, εν οψει του άρθρου 9 του ΚΙΝΔ κατά το οποίο το

δίκαιο της πολιτείας της οποίας την σημαία φέρει το πλοίο, ρυθμίζει τα επ' αυτού εμπράγματα δικαιώματα, το καθιερούμενο με την διάταξη του άρθρου 205 εδ. α ΚΙΝΔ πρόνομιο το αναφερόμενο σε απαιτήσεις από συναφείς προς την ναυσιπλοία φόρους, θα ισχύσει, ως δίκαιο του τόπου της εκτέλεσεως (*lex fori*), στην διαδικασία κατατάξεως των δανειστών για την διανομή του πλειστηριασμού, το οποίο έχει προέλθει από την εκποίηση σε αναγκαστικό πλειστηριασμό πλοίου υπό ξένη σημαία, μόνον εάν το προνόμιο αυτό αναγνωρίζεται από το δίκαιο της χώρας της οποίας την σημαία έφερε το πλοίο κατά τον χρόνο συντάξεως του πίνακα κατάταξης, ενώ στην αντίθετη περίπτωση, σύμφωνα με την προαναφερομένη διάταξη του άρθρου 9 του ΚΙΝΔ, δεν θα ληφθεί υπ' όψη και η αντίστοιχη απαίτηση δεν θα καταταγεί ως προνομιακή. Είναι δε αδιάφορο ότι κατά τον χρόνο γενέσεως της απαίτησεως το πλοίο έφερε σημαία κράτους, που αναγνώριζε το ανωτέρω προνόμιο δεδομένου ότι η υπόψη διάταξη του άρθρου 8 του ΚΙΝΔ, κατ' αντίθεση προς το προϊσχύον δίκαιο (άρθ. 242 ΕΚ), το οποίο όριζε ότι «η μεταβολή της εθνικότητας δεν παραβλάπτει τα επί του πλοίου υφιστάμενα δικαιώματα.

Η έκταση των δικαιωμάτων αυτών ρυθμίζεται υπό του νόμου της σημαίας, την οποία έφερε νομίμως το



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

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

πλοίων κατά τον χρόνον της μεταβολής της εθνικότητας», δεν αναφέρεται στο δίκαιο της νέας πολιτείας. Ύστερα απ' αυτά με το να αποφανθεί το Εφετείο με την προσβαλλομένη απόφαση, η οποία εκδόθηκε επί της από 1.10.86 ανακοπής του αναιρεσείοντος με αντικείμενο την μεταρρύθμιση του υπ' αριθ. 35568/86 πίνακα κατατάξεως αναγγελθέντων δανειστών επί του προϊόντος του πλειστηριασμού του αναφερομένου σ' αυτήν πλοίου, του συμβολαιογράφου Πειραιά Χ.Κ. ώστε να καταταχθεί το αναιρεσείον σ' αυτήν απαίτηση από φόρους (συναφείς προς την ναυσιπλοΐα ετών 1979-1982), ότι η απαίτηση του αναιρεσείοντος δεν είναι προνομιακή και δεν προηγείται στην κατάταξη έναντι της ενυπόθηκης απαίτησης της αναιρεσίβλητης, παρά την διάταξη του άρθρου 205 εδ. α ΚΙΝΔ, λόγω του ότι το καθιερούμενο με την τελευταία αυτή διάταξη προνόμιο δεν αναγνωρίζεται από το δίκαιο της πολιτείας του Παναμά, της οποίας την σημαία έφερε το ανωτέρω πλοίο ανεξάρτητα από το ότι κατά τον χρόνο γένεσής της απαίτησεως (1979-1982) το πλοίο έφερε την Ελληνική σημαία, ορθώς ερμήνευσε την ανωτέρω ουσιαστικού περιεχομένου διάταξη του άρθρου 9 του

ΚΙΝΔ και ο πρώτος λόγος αναιρέσεως από το άρθρο 559 αρ. 1 ΚΠΔ, με τον οποίο το αναιρεσείον υποστηρίζει τα αντίθετα στηριζόμενο στην άποψη ότι τα ναυτικά πρόνομια δεν έχουν εμπράγματο χαρακτήρα ώστε να εφαρμοσθεί η διάταξη του άρθρου 9 ΚΙΝΔ, είναι αβάσιμος και πρέπει να απορριφθεί.

Επειδή οι σχετικές διατάξεις του δικαίου της πολιτείας του Παναμά, που δεν αναγνωρίζουν το ναυτικό προνόμιο, για το οποίο έγινε λόγος παραπάνω, δεν είναι προφανώς αντίθετες με τα χρηστά ήθη και την δημόσια τάξη δηλαδή με το σύνολο των θεμελιωδών αρχών και αντιλήψεων ηθικού, πολιτικού, κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα, που διέπουν την ζωή στην Ελλάδα στην σύγχρονη εποχή ώστε να αποκλεισθεί η εφαρμογή τους, σύμφωνα με το άρθρο 33 ΑΚ.

Κι αυτό είναι αυτονόητο, αφού κατά την Ελληνική Νομοθεσία δεν έχουν εξοπλισθεί με προνόμιο ως προς την κατάταξη των απαιτήσεων στην αναγκαστική εκτέλεση, γενικώς όλες οι απαιτήσεις του Δημοσίου από φόρους οποιασδήποτε μορφής και μάλιστα κατά προτίμηση των ενυποθήκων δανειστών, αλλά ορισμένες μόνον, όπως είναι, στο πεδίο του Ναυτικού δικαίου, οι απαιτήσεις από φόρους που βαρύνουν

το πλοίο ως μεταφορικό μέσο (άρθρ. 205 ΚΙΝΔ) και στον χώρο του χερσαίου δικαίου, οι απαιτήσεις από άμεσους ληξιπροθέσμους φόρους και όχι όλες, αλλά μόνο από φόρους που βεβαιώθηκαν κατά το έτος κατά το οποίο έγινε η κατάσχεση και το προηγούμενο έτος και μάλιστα κατατασσόμενες στο 1/3 του εκπλειστηριάσματος (άρθρ 61 ΚΕΔΕ και 975 επομ. ΚΠΔ), ώστε να μη μπορεί να γίνει λόγος ότι έχει καθιερωθεί στην Ελλάδα, ως γενική και θεμελιώδης αρχή (οικονομικού χαρακτήρα) η απονομή του ανωτέρω προνομίου στο Ελληνικό Δημόσιο. Ούτε, άλλωστε, μπορεί να γίνει η άποψη του αναιρεσείοντος ότι η μη αναγνώριση του ίδιου προνομίου από το δίκαιο της Πολιτείας του Παναμά προσκρούει στην διάταξη του άρθρου 4 παρ. 5 του ισχύοντος Συντάγματος, κατά το οποίο οι Έλληνες Πολίτες συνεισφέρουν αδιακρίτως στα δημόσια βάρη αναλόγως των δυνάμεών των. Επομένως πρέπει να απορριφθεί ο δεύτερος και τελευταίος λόγος αναιρέσεως από το άρθρο 559 αριθ. 1 ΚΠΔ με τον οποίο το αναιρεσείον υποστηρίζει τα αντίθετα και αιτιάζεται για παραβίαση του άρθρ. 44 ΑΚ από το δικαστήριο που εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση.

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.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD

Η αναμενόμενη πτώση της ναυλαγοράς κατά τους θερινούς μήνες με το Biffex στα 1.500 και αρκετά Πάναμαξ να επιστρέφουν ballast από τον Ειρηνικό για να πετύχουν καλύτερους ναύλους από το U.S. Gulf, προδικάζει την μεγάλη προσφορά και ίσως την περαιτέρω πτώση των ναύλων και διαμορφώνει την αγορά ως εξής:

Τάνκερς:

VLCC/ULCC: Η άνοδος της ναυλαγοράς συνεχίζεται (περίπου 30-40% από τον περασμένο μήνα) με VW 55 για Περσικό — Ιαπωνία και WS 48, για Περσικό - Αγγλία - Κόντινεντ (περίπου δολ. 21.000 την ημέρα). Στις αγοραπωλησίες συνεχίζονται οι αγορές για σκράπ από Κίνα ως επίσης και από Έλληνες για trading σε Scrap levels.

SUEZMAX / AFRAMAX: Η αγορά συνεχίζεται σταθερή στο επίπεδο των δολ. 18.000 ημερησίως. Ενώ στις πωλήσεις οι πράξεις που σημειώνονται είναι σε επίπεδα σκράπ.

PRODUCT CARRIERS: Μεγάλη στασιμότητα στις ναυλώσεις με ναύλους γύρω στα δολ. 12.000 την ημέρα. Πωλήσεις σημειώνονται σε πλοία πολύ μικρής ηλικίας σε αρκετά υψηλές τιμές.

Μπάλκ κάρριερς:

CAPE SIZE: Δημιουργείται αγορά δύο ταχυτήτων με τα πλοία νεώτερης ηλικίας να επιτυγχάνουν ναύλους έως δολ. 17.000 την ημέρα και τα παλαιότερα να συνεχίζουν την πτώση στα δολ. 8.000 την ημέρα. Στις πωλήσεις οι Κινέζοι αγοράζουν για σκράπ και οι Νορβηγοί με τους Έλληνες αγοράζουν πλοία για trading σε τιμές κοντά στο σκράπ.

PANAMAX: Οι ναύλοι παραμένουν στα δολ. 10.000 την ημέρα. Στα πλοία παλαιότερης ηλικίας παρατηρείται κινητικότητα από πλευράς Ελλήνων και

Τούρκων αγοραστών ενώ στα νεώτερη γίνονται πολύ λίγες πράξεις λόγω των υψηλών τιμών.

HANDYMAX/HANDY: Οι ναύλοι παραμένουν στα δολ. 14.000 την ημέρα και δείχνουν να έχουν σταθεροποιηθεί στα πλοία της 10ετίας. Πωλήσεις πραγματοποιούνται αρκετά σε παλαιότερες μονάδες από Έλληνες και Τούρκους ενώ στα νεώτερα πλοία οι Ινδοί, Κινέζοι, Νορβηγοί και Έλληνες εξακολουθούν να συναγωνίζονται για την απόκτηση των λίγων καλών μονάδων που προσφέρονται.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Alberta	30.820	1984	12.500.000	'Ellhnew
Tribulus	127.907	1981	enblock	Seaways
Tricula	127.907	1981	38.000.000	Sipig.
Ballena	39.630	1986	16.000.000	Seaways
Banderas	27.129	1970	1.800.000	Shipg.
Cobetas	27.398	1972	1.800.000	EAC
Deusto	27.398	1972	1.800.000	A. Komni-
Bella Dan	30.900	1982	10.000.000	nos
Berta Dan	30.900	1982	10.000.000	A. Komni-
Berge Charlot-	70.510	1984	16.000.000	nos
Hua Sheng	24.814	1974	—	'Ελληνες
Kadirga 5	155.049	1974	—	Κινέζοι
Ostria	26.739	1972	2.900.000	Τούρκοι
Vizcaya	26.931	1976	5.000.000	'Ελληνες
White Coral	28.269	1986	10.200.000	'Ελληνες
Astral Ocean	28.269	1985	13.000.000	'Ελληνες
Sun Rose	27.622	1984	13.000.000	Νορβηγοί
				Γερμανοί

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»

NAYTIKA XRONIKA

Mistral	11.611	1975	2.000.000	Έλληνες	Atlantic Sea	6.744	1984	5.400.000	—
Western Ave-					Esso Bahamas	256.715	1974	8.500.000	G.S. Liva-
nir	36.941	1983	13.850.000	Νορβηγοί					nos
Icod	26.973	1978	5.000.000	Έλληνες	Esso Bermuda	256.715	1974	8.500.000	G.S. Liva-
Ocean Stea-									nos
mer	21.973	1981	6.800.000	Κινέζοι	Flying Clipper	89.939	1975	5.000.000	—
Point Clear	113.826	1972	5.100.000	Έλληνες	Iver Hawk	32.046	1973	2.350.000	Έλληνες
Royal Rainbow	38.099	1985	15.750.000	Έλληνες	Sognsvann	7.018	1984	4.850.000	Βενεζουέλα
Lucky Giant	43.665	1989	20.500.000	Great Ea-	Neptune Crux	40.156	1987	16.000.000	—
				stern	Neptune Libra	40.141	1988	16.000.000	—
Beauforte	64.120	1981	13.800.000	Χόγκ Κόγκ	Sea Tern	30.060	1982	6.500.000	Νορβηγοί
Damiao De					Star Trader	119.990	1981	16.000.000	Dioryx Ma-
Gois	53.349	1974	4.500.000	Έλληνες					ritime
Delphinus	81.796	1978	4.950.000	Έλληνες	Front Rhaps-				
Federal Rhine	35.910	1977	6.300.000	Κινέζοι	dy	139.000	1992	38.500.000	Έλληνες
Hyundai No. 6	19.409	1978	4.100.000	Νοτιοκορε-	Alabama	166.269	1975	7.200.000	Pegasus
				άτες	Aldebaran IV	24.223	1972	1.120.000	Ινδοί
Hyundai No. 8	18.896	1979	4.100.000	Νοτιοκορε-					
				άτες					
Hyundai No. 8	24.586	1979	5.400.000	Έλληνες					
La Richardais	30.244	1976	5.500.000	Έλληνες					
Patricia	27.316	1971	—	Έλληνες					
Solomon	33.311	1972	3.200.000	Έλληνες					
Arrow Niki	103.739	1974	4.500.000	Κάρρα Μαρ.					
Anafi	65.298	1985	19.000.000	Vergotis					
Lucky Greek	13.375	1968	750.000	—					
Maersk Poplar	26.583	1987	14.500.000	HK Borneo	Her Ping	19.607	1977	—	Χόγκ Κόγκ
Hyundai No. 5	24.623	1978	4.200.000	Maryville	Teliuc	15.000	1991	6.000.000	—
Ocean Breeze	21.340	1983	8.500.000	Κινέζοι	Tirol	17.257	1974	2.000.000	Έλληνες
Veropeso	17.492	1971	1.500.000	—	Genesis	16.937	1977	2.700.000	Έλληνες
Mare Venetum	47.803	1975	3.800.000	Ship. &	Neptune Spinel	14.967	1978	3.500.000	Ταϊλάνδοι
				Produce	Prorokov	14.520	1978	enblock	Έλληνες
Argus Traveller	33.019	1975	5.500.000	Karageorgis	Repiv	14.520	1978	enblock	Έλληνες
Mavrotissa	27.796	1971	2.000.000	Έλληνες	Saryan	14.490	1975	16.500.000	Έλληνες
Orinoco	140.832	1982	22.000.000	Κινέζοι	Pisco	16.120	1977	3.750.000	Έλληνες
Pelagos	62.322	1977	8.000.000	EF Ship.	Slevik	16.330	1976	3.100.000	Κινέζοι
Lise	25.909	1975	4.850.000	Νορβηγοί	Katerina Dra-				
Star Canopus	34.221	1977	7.700.000	Lygnos	copoulos	14.950	1977	3.075.000	Έλληνες
Bonnie	37.526	1977	7.000.000	Τούρκοι	Kota Alam	16.635	1973	1.450.000	Έλληνες
Hyundai Lea-									
der	30.545	1980	6.800.000	Έλληνες					
Hyundai Sun	30.545	1980	6.800.000	Έλληνες					
Norefjord	38.706	1985	15.000.000	Νορβηγοί					
River Dignity	37.720	1984	15.000.000	Κινέζοι					

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
BP Advocate	39.538	1988	21.000.000	Stelmar Tankers
Ocean Runner	286.310	1975	5.850.000	Astro Tankers
Cabo Espiritu	6.336	1976	2.210.000	—
Cliff	39.702	1981	13.000.000	Σουηδοί
D. Orchid	229.663	1976	6.500.000	Έλληνες
Liberty Bell	61.375	1981	15.000.000	Χιλιανοί
Ocean Runner	268.310	1975	5.850.000	Έλληνες
Toei Maru	4.889	1977	2.800.000	Κινέζοι
Chevron Sun	156.299	1977	9.517.000	Troodos
Nagatino + Si-				
ster	470.833	1991	32.000.000	each tmm
Mototama	258.076	1974	9.500.000	Tanker Pa-
				cific
Hellespont Ar-				
cher	116.783	1978	4.200.000	Polembros

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Her Ping	19.607	1977	—	Χόγκ Κόγκ
Teliuc	15.000	1991	6.000.000	—
Tirol	17.257	1974	2.000.000	Έλληνες
Genesis	16.937	1977	2.700.000	Έλληνες
Neptune Spinel	14.967	1978	3.500.000	Ταϊλάνδοι
Prorokov	14.520	1978	enblock	Έλληνες
Repiv	14.520	1978	enblock	Έλληνες
Saryan	14.490	1975	16.500.000	Έλληνες
Pisco	16.120	1977	3.750.000	Έλληνες
Slevik	16.330	1976	3.100.000	Κινέζοι
Katerina Dra-				
copoulos	14.950	1977	3.075.000	Έλληνες
Kota Alam	16.635	1973	1.450.000	Έλληνες

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
La Fayette	22.842	—	13.500.000	Blue Star Line
Fidelity	8.197	1976	1.750.000	Έλληνες
Mariner	1.379	1970	900.000	—
MCW Erika	2.538	1971	—	Eire GVT
MCW Lisabe	2.500	1972	—	Eire GVT
MCW Rita	2.445	1972	—	Eire GVT
Liberta	19.550	1986	enblock	Fesco
Red Sea Euro-				
pa	19.550	1986	45.000.000	Fesco
J. Myra	12.016	1976	2.100.000	Ινδονήσιοι
African Lion	22.430	1982	7.575.000	Έλληνες
Gavu	7.036	1987	4.700.000	Αυστραλοί
Trade Concord	24.268	1977	4.300.000	Έλληνες
Pioneer Reefer	8.676	1980	5.000.000	Ολλανδοί
Alba	7.798	1976	2.600.000	Κινέζοι
Golden Castle	10.393	1973	1.550.000	Ινδονήσιοι
Merkur Lake	12.720	1982	5.000.000	Ταϊλάνδη
Maya No 5	4.055	1982	4.100.000	Νοτιοκορε-
				άτες
Postdam	13.600	1978	2.700.000	Έλληνες

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Fanny	99.999	1967	184	Βιετνάμ
Atlantic Trader	8.965	1971	165	Κινέζοι
Dolores	23.675	1967	174	Μπαγκλαν- τές
Hanjin Newcastle	160.180	1974	167	Κινέζοι
Skiathos Reefer	7.700	1970	165	Κινέζοι
Tropical Queen	5.354	1968	165	Κινέζοι
Limon	7.150	1968	165	Ινδοί
Minab 5	29.684	1971	165	Πακιστανοί
Gaz Supplier	32.707	1965	164	Ινδοί
Valiant Carrier	29.139	1974	172.5	Κινέζοι
Gunga Raya	18.992	1982	172	Κινέζοι
Aleksey Khloby- stov	10.118	1966	—	Ινδοί
Martontree	112.744	1975	173	Μπαγκλαν- τές
Aias	259.442	1972	160	Μπαγκλαν- τές
Ayer Biru	47.187	1959	168	Ταϊλάνδη
Trade Endeavor	113.706	1973	174	Κινέζοι
Taftan	289.878	1973	169.5	Κινέζοι
Gafoor	5.860	1964	172	Ινδοί
Rover	15.694	1969	181.5	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια — Ιούνιος 1973

Όνομα	TDW	Έτος	\$
Sverre Hund	BC 800	1961	215.000
Siraholm	BC 866	1953	145.000
Avant	BC 1.512	1962	315.000
Siravik	BC 1.630	1938	145.000
Brisk	BC 1.895	1965	700.000
Slembe	BC 3.525	1956	440.000
Utvik	BC 14.450	1957	1.600.000
Nortrans Gloria	BC 16.350	1961	2.870.000
Nego Anne	BC 16.860	1961	2.800.000
Sunny Queen	MT 18.960	1953	875.000
Vincita	MT 19.900	1957	1.800.000
Honnor	MT 20.500	1958	N. Kr. 23.000.000
Sea Breze	MT 50.390	1966	N.Kr. 60.000.000
Tuareg	MT 77.100	1965	N. Kr. 74.587.500

Πριν 10 χρόνια — Φεβρουάριος 1983

Όνομα	TDW	Έτος	\$
World Eagle	MT 85.000	1983	16.200.000
Polish N/B	MT 85.500	1983	16.500.000
Sun Aster III	MT 102.737	1975	7.800.000
Sea Hawn	MT 121.925	1977	6.500.000
Venture Britain	MT 138.538	1970	3.400.000
Limopsis	MT 315.713	1976	5.500.000
Ocean Glory	BC 24.747	1979	8.150.000
El General	BC 27.311	1980	9.250.000
New Diana	BC 31.736	1976	6.750.000
Borgnes	BC 35.371	1977	9.500.000

Tramco Asia	BC	51.890	1973	5.750.000
Strategist	BC	60.920	1975	6.000.000
Irena Dan	BC	72.374	1977	7.800.000
Trhordrache	MT	7.800	1974	4.400.000
Esso Nagasaki	MT	21.442	1969	3.600.000
Anco Champion	MT	25.299	1973	7.500.000
Thor Asgard	MT	29.690	1972	5.900.000
Atlas Producer	MT	39.600	1983	23.000.000
Atlas Exporter	MT	39.600	1982	23.000.000

Πριν 1 χρόνο — Ιούνιος 1992

Όνομα		TDW	Έτος	\$
World River	BC	43.665	1989	20.100.000
Nordpol	BC	61.774	1982	15.000.000
Agnes	BC	37.573	1985	15.000.000
Hedda	BC	37.573	1985	14.800.000
Ari	BC	25.630	1980	5.100.000
China Trident	BC	41.261	1970	2.450.000
Bremen Senator	BC	33.857	1985	24.000.000
Sarah Beckett	BC	26.416	1972	—
Olyo	BC	19.497	1972	1.750.000
Solveig	BC	23.484	1985	8.600.000
Global Sun	BC	27.281	1970	1.600.000
Castillo de Javier	BC	44.612	1981	6.900.000
Castillo de Mon- terrey	BC	43.479	1981	6.900.000
Trendy	BC	61.451	1979	10.600.000
Sun Hawk	BC	39.697	1984	14.600.000
Alara	BC	39.406	1977	7.700.000
Aegean Lion	BC	72.043	1977	8.600.000
Emma D.P. Se- conda	BC	54.561	1973	3.800.000
Yamburg	BC	41.823	1987	18.300.000
Yambol	BC	41.823	1986	18.300.000
Yasnaya	BC	41.823	1987	18.300.000
Yasinovatay	BC	41.823	1986	18.300.000
Yavorov	BC	41.923	1986	18.300.000
Cheboksary	BC	37.040	1984	12.000.000
Chapaevsk	BC	37.040	1984	12.000.000
Alangos	BC	35047	1974	4.100.000
Hawaiian Rainbow	BC	30.240	1985	20.000.000
Gefion Baltic	MT	32.230	1976	enblock
Gefion Carib	MT	32.230	1975	enblock
Gefion Pacific	MT	32.230	1975	enblock
Gefion Timor	MT	32.230	1975	15.300.000
Ambra Hawk	MT	132.409	1974	4.150.000
Eastern Trust	MT	266.792	1974	4.150.000
Eastern Trust	MT	266.792	1974	10.300.000
Pretty	MT	29.000	1981	9.500.000
Brigitte Jacob	MT	43.190	1980	11.400.000
Manhattan Prin- cess	MT	83.680	1977	6.700.000
Oslo Princess	MT	284.509	1972	9.000.000
Argo Eropa	MT	38.909	1992	29.000.000
New Venture	MT	37.410	1975	1.300.000
Victor	MT	29.997	1992	22.200.000
Anhika Ariadne	MT	5.473	1978	2.900.000
Seneca	MT	3.650	1979	DM 8.000.000
Nedlloyd San Juan	TW	17.249	1975	enblock
Nedlloyd Seoul	TW	17.249	1975	enblock
Nedlloyd Singapo- re	TW	17.249	1976	enblock
Santo	TW	17.249	1975	15.000.000
Ivo Vojnovic	TW	16.050	1973	1.200.000
Mulpha Taiping	TW	15.899	1976	enblock
Mulpha Tapah	TW	15.793	1976	4.250.000

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

τρο διάσωσης της Οστάνδης, έπλεε στο αντίθετο ρεύμα της ζώνης διαχωρισμού της κυκλοφορίας τη στιγμή της σύγκρουσης.

Επτά πυροσβεστικά σκάφη και δύο ρυμουλκά κατόρθωσαν να καταστείλουν την πυρκαϊά στο «British Trent» ενώ δεν σημειώθηκε σημαντική ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς το ελαφρύ φορτίο του σκάφους είτε κήκε είτε εξατμίσθηκε από την θερμότητα της πυρκαϊάς.

ΑΓΓΛΙΑ

Εναλλακτική ασφάλιση για τον OPA '90

Δύο κορυφαίες ασφαλιστικές εταιρίες ετοιμάζονται να ιδρύσουν ένα ασφαλιστικό οργανισμό που θα προσφέρει στους πλοιοκτήτες κάλυψη μέχρι του ποσού των 240 εκατ. δολ. για ζημιές από διαρροή πετρελαίου. Η επιχείρηση που προσωρινά θα ονομάζεται US Maritime OPA & Cercla Liability Insurance Company Limited, θα προσφέρει την εναλλακτική λύση στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς που καλύπτουν μέχρι τώρα μερικώς όμως, τους πλοιοκτήτες στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ.

Αναμένεται η νέα εταιρία να συγκεντρώσει κεφάλαια ύψους 350 εκατ. δολ. μέσω εισαγωγής της στο χρηματιστήριο και να είναι σε θέση να προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη τον ερχόμενο Φεβρουάριο. Οι δύο εταιρίες που θα συμμετέχουν στην επιχείρηση είναι η Nicholson Chamberlain Colls Bankassure και η Johnson & Higgins. Η τελική απόφαση για την ενεργοποίηση της επιχείρησης εξαρτάται από την έκδοση από την Αμερικανική Ακτοφυλακή των κανονισμών της περί των πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης. Η Ακτοφυλακή απαιτεί κάλυψη 1.500 δολ. ανά τόννο χωρητικότητας για τα δεξαμενόπλοια και 900

δολ. ανά τόννο για τα φορτηγά ξηρού φορτίου. Η νέα εταιρία θα καλύπτει τα πλοία για το ποσόν των 240 εκατ. δολ. για ένα μεγάλο τάνκερ που καταπλέει στο τέρμιναλ της Λουϊζιάνα, έως μόνο 45 εκατ. δολ. για ένα πρόντακτ κάρριερ.

ΒΕΛΓΙΟ

Πολύνεκρη σύγκρουση πλοίων

Τραγικά ήταν τα αποτελέσματα της σύγκρουσης ενός Αγγλικού πρόντακτ κάρριερ και ενός Παναμαϊκού μπάλκερ ανοικτά της Οστάνδης στις 3 Ιουνίου το πρωί. Το βρετανικό δεξαμενόπλοιο «British Trent» έμφορτο 24.000 τον. αμόλυβδης βενζίνης είχε μόλις αποβιβάσει τον πιλότο του και ετοιμαζόταν να αποπλεύσει από την ζώνη διαχωρισμού της κυκλοφορίας όταν συγκρούστηκε με το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Western Winner» 30.396 τον. d.w. που ετοιμαζόταν να παραλάβει πιλότο για την είσοδό του στον π. Σέλντ.

Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν η ανάφλεξη του Βρετανικού πλοίου που προκάλεσε το θάνατο επτά μελών του πληρώματος ενώ το παναμαϊκό πλοίο κατόρθωσε να καταπλεύσει στο Φλάσσιγκ. Οι πρώτες ενδείξεις για τα αίτια του ατυχήματος φαίνεται να επιρρίπτουν την ευθύνη στο Βρετανικό δεξαμενόπλοιο, το οποίο, όπως ανέφερε το κέν-

ΓΑΛΛΙΑ

Αντιδράσεις στο νηολόγιο των Κερκελέν

Απεργιακές κινητοποιήσεις των ναυτικών και την άρνηση του πληρώματος του πλοίου - ψυγείου «Fort Saint Charles» να επιτρέψει την εκφόρτωση φορτίου από μπανάνες στη Λέ Χάβρη, προκάλεσε η πρόταση εξοικονόμησης εξόδων με την νηολόγηση των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρίας CGM στο θυγατρικό γαλλικό νηολόγιο των νήσων Κερκελέν, του προέδρου της εταιρίας Έρικ Γκιγούλι, ο οποίος ανέφερε ότι η εναλλακτική λύση θα ήταν η μετανηολόγηση των πλοίων σε ξένα νηολόγια. Η νηολόγηση στο νηολόγιο των Κερκελέν θα επιτρέψει την επάνδρωση των πλοίων και με ξένους ναυτικούς και η αποδοχή της από τους ναυτικούς που απασχολούνται ήδη στα πλοία της CGM θεωρείται σαν όρος για την πληρωμή του τελευταίου μέρους από 54,45 εκατ. δολάρια της επιχορήγησης που προσφέρει η γαλλική κυβέρνηση στην εταιρία.

Εν τω μεταξύ η Γαλλική κυβέρνηση έχει υποσχεθεί ότι σύντομα θα εφαρμόσει σχέδια για την ανακοπή της μείωσης του εθνικού εμπορικού στόλου και οι ναυτικοί αλλά και οι εφοπλιστές της χώρας αναμένουν μέτρα που θα τους βοηθήσουν να βελτιώσουν την ανταγωνι-

GELVERI S.A.

ISTANBUL ŞUBESİ
ISTANBUL BRANCH

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

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

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

στικότητα τους στην διεθνή αγορά με βελτιώσεις των μισθών των ναυτικών και μειώσεις των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Επίσης αναμένεται η απόφαση της κυβέρνησης για την επέκταση της χρήσης του νηολογίου του Κερκελν και στις τακτικές γραμμές μία απόφαση στην οποία οι ναυτικοί θα αντιταχθούν καθώς σημαίνει νέες απώλειες θέσεων εργασίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Νέες ναυπηγήσεις της ACL

Το συγκρότημα American President Companies τοποθέτησε νέες οφίες για λογαριασμό της θυγατρικής ναυτιλιακής American President Lines, για την ναυπήγηση έξι ακόμα κοντεϊνερπλοίων των 4.800 TEU από τα ναυπηγεία της HDW και της Daewoo. Η εταιρία έχει δικαίωμα να οριστικοποιήσει την παραγγελία για την ναυπήγηση των έξι πλοίων μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 1993. Ήδη η ACL έχει παραγγείλει τρία παρόμοια σκάφη από τα δυτικογερμανικά ναυπηγεία της HDW και τρία από τα νοτιοκορεατικά της Daewoo, με συνολικό κόστος ναυπήγησης περί τα 500 εκατ. δολάρια και τα έξι πρώτα σκάφη αναμένεται να παραδοθούν το 1995, οπότε και θα δρομολογηθούν στις γραμμές του Ειρηνικού.

Η νέα κλάση «C10» των κοντεϊνερπλοίων αυτών βασίζεται στα παρόμοια σκάφη δυναμικότητας 4.400 TEU από τα οποία πέντε είχαν ναυπηγηθεί από την HDW και την Bremer Vulkan το 1988. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της κλάσης μεγάλων κοντεϊνερπλοίων είναι η δυνατότητα που παρέχει η σχεδίαση τους για επιμήκυνση του κύτους με την προσθήκη ενός μεσαίου τμήματος 30 μ. επιτρέποντας έτσι την βελτίωση του φορτίου κατά 700 TEU. Εάν η ACL αποφασίσει στο μέλλον να εφαρμόσει αυτή την δυνατότητα η ναυτιλιακή βιομηχανία θα δει τα πρώτα κοντεϊνερπλοία μεταφορικής ικανότητας 5.500/6.000 TEU.

Ένα ακόμα πλεονέκτημα της νέας κλάσης είναι η πρωτοποριακή σχεδίαση της γέφυρας που επιτρέπει ταχεία φορτοεκφόρτωση και προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια στα κοντεϊνερς του καταστρώματος. Τα πλοία θα είναι εξοπλισμένα με

τις πλέον ισχυρές νηζελωμηχανές επιταχύνοντας ταχύτητες πλεύσης μέχρι 25 κόμβους.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ναυπηγήσεις οχηματαγωγών και κοντεϊνερπλοίων

Δύο ειδικά σχεδιασμένα σκάφη μεταφοράς αυτοκινήτων παρήγγειλε για ναυπήγηση στο ναυπηγείο Brattvag Skipsværft η ναυτιλιακή εταιρία United European Car Carriers (UECC). Τα οχηματαγωγά θα έχουν μεταφορική ικανότητα 950 αυτοκινήτων, πορεία ταχύτητα 20 κόμβων και θα είναι εξοπλισμένα με σύγχρονες ράμπες φορτοεκφόρτωσης στην πρύμνη. Μετά την παράδοσή τους τα νέα σκάφη θα δρομολογηθούν στις εσωτερικές Ευρωπαϊκές γραμμές μεταφοράς αυτοκινήτων, επιτρέποντας την ανανέωση του στόλου της UECC που αυτή τη στιγμή περιλαμβάνει 17 σκάφη μερικά από τα οποία είναι ηλικίας άνω των 20 ετών. Η UECC ιδρύθηκε πριν από δύο χρόνια στο Λονδίνο ως θυγατρική κοινή επιχείρηση της Σουηδικής εταιρίας Wallenius Lines και του Ιαπωνικού συγκροτήματος Nippon Yusen Kaisha Group. Πρόσφατα η Wallenius ανέθεσε την ναυπήγηση δύο πλοίων μεταφορικής ικανότητας 6.000 αυτοκινήτων στα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Daewoo με κόστος ναυπήγησης ανά μονάδα περί τα 55 εκατ. δολάρια.

Εν τω μεταξύ η κυπριακή ναυτιλιακή εταιρία South Continental Containers Carriers Ltd. ανέθεσε την ναυπήγηση ενός κοντεϊνερπλοίου των 20.100 τόν. d.w. στα ναυπηγεία Warnow Werft στο Βαρνεμούντε της Γερμανίας τα οποία ανήκουν στο Νορβηγικό συγκρότημα της Kvaerner.

Με κόστος ναυπήγησης περί τα 19 εκατ. δολλ. αυτή είναι η δεύτερη παραγγελία παρομοίου σκάφους από την κυπριακή εταιρία στο ναυπηγείο και η παράδοσή του αναμένεται τον Αύγουστο του 1994.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ασφαλές δεξαμενόπλοιο

Μία νέα πρωτοποριακή σχεδίαση για

ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο που θα παρέχει ασφάλεια έναντι της ρύπανσης, παρουσίασε το ναυτιλιακό συγκρότημα της Stena. Το 440.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιο θα είναι εξοπλισμένο με διπλές μηχανές, έλικες και πηδάλια για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα κίνησης και διεύθυνσης που προκάλεσαν πολλά από τα ατυχήματα του παρελθόντος, καθώς και με διπλά ενισχυμένα τοιχώματα ενώ οι δεξαμενές φορτίου θα έχουν σχήμα οκταγώνου αντί του συνήθους κυτίου ώστε να προσφέρουν μεγαλύτερη αντοχή.

Μέχρις στιγμής δεν αναμένονται παραγγελίες για το νέο τύπο δεξαμενόπλοιο που θα κοστίζει περί τα 140 εκατ. δολ. ενώ για να είναι επικερδής μία παρόμοια επένδυση θα πρέπει το πλοίο να επιτύχει ναύλους της τάξεως του WS 80 αντί των σημερινών WS 40. Όμως η σχεδίαση του κύτους καθώς και άλλες βελτιώσεις που εφαρμόστηκαν στην πρόταση αυτή της Stena βελτιώνουν κατά 20% την κατανάλωση καυσίμων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Αγορές κοντεϊνερπλοίων

Σημαντική ανανέωση του στόλου της επιχειρεί η ναυτιλιακή εταιρία του Συγκροτήματος Τούγκ, με την προσθήκη περί των δέκα μεγάλων κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 4.800 TEU και πλάτους μεγαλύτερου του μεγέθους πάναμαξ.

Ο στόλος της OOCL έχει ηλικία περί τα 20 χρόνια και οι τελευταίες ναυπηγήσεις της εταιρίας ήταν δύο κοντεϊνερπλοία των 3.600 TEU που παραδόθηκαν το 1989. Πρόσφατα πολλά από τα πλοία μεσαίων μεταφορικών δυνατοτήτων της εταιρίας, ναυλώθηκαν σε άλλες εταιρίες. Η εταιρία εξετάζει τις δυνατότητες ναυπήγησης των νέων σκαφών σε Ιαπωνικά και Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία.

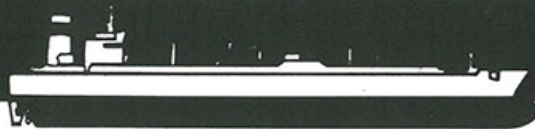
Η Διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα στρέφει το ενδιαφέρον της στα μεγάλα κοντεϊνερπλοία των 4.800 TEU για τα οποία έχουν κατατεθεί παραγγελίες από την Mitsui Osk Lines, την NYK Lines και την Αμερικανική APL. Ήδη περιορίζονται και οι δυνατότητες των ναυπηγείων να παραδώσουν παρόμοια σκάφη πριν το τέλος του 1995.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

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

— «Καπετάν Χατζής», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Chevron North America» υπό σημαία Βερμούδας, 207.987 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία, «Bredford Trading Ltd.» (κ. Σωκρ. Κοκόλης).

— «Αναγγελ Σολιντάριτ», μάλκερ, που ναυπηγήθηκε στο Ουλσάν, 81.569 τόν. γκρός και ανήκει στην εταιρία «Mandevillo Investments Trust Inc.» (Anange! Shipping Enterprises S.A.).

— «Τρίβελς», φορτηγό, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 11.283 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, και ανήκει στην εταιρία «Monitor Ltd.» (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

— «Ειρήνη Β.», μάλκερ, πρώην «Delphinus» υπό ιταλική σημαία, 46.178 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Reinmore Maritime Corporation» (κ. Μιχ. Σγούρος).

— «Κάπταιν Σαράντης», μάλκερ, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 26.302 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, και ανήκει στην εταιρία «Cascadas Compania Armadora S.A.» (κ. Συμ. Παλός).

— «Υδρα», μικτό, πρώην «Αλαμπάμα» υπό σημαία Μπαχάμας, 93.108 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Favillar Shipping Inc.» (κ. Κων. Ξανάλατος).

Αγοραπωλησίες

— Σε Ελληνικά συμφέροντα επωλήθη το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Carthago-Nova» 272.495 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 10,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του άφραμαξ τάνκερ «Pacific 3» 70.914 τόν. d.w., ναυπήγησης 1992, έναντι τιμής περί των 25,5, εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το

πάναμαξ μάλκερ κάρριερ «Δώρικ Άρμουρ» 65.117 τόν. d.w., 34.620 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής περί των 20 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το μάλκερ κάρριερ «Maersk Sentosa» 63.777 τόν. d.w. ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 15 εκατ. δολλαρίων. Το πλοίο φέρει τέσσερις 25τόνους γερανούς και η συμφωνία προβλέπει τη ναύλωσή του στους πωλητές για διετή περίοδο προς δολ. 12.000 την ημέρα.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν en bloc τα αδελφά handy μάλκερ κάρριερς «Oregon Rainbo» και «Alaska Rainbow» 22.800 τόν. d.w. ναυπήγησης 1984 και 1985 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής περί των 20,4 εκατ. δολλαρίων. Η συμφωνία προβλέπει τη ναύλωση αμφοτέρων των πλοίων από τους πωλητές για διετή περίοδο με εμπιστευτικούς όρους.

— Σε Έλληνες επίσης επωλήθη το μάλκερ κάρριερ «Cereza» 21.317 τόν. d.w., ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ινδίας αγόρασαν το υπό σημαία Μάλτας φορτηγό - ψυγείο «Ρήφερ Τούρμπο» 8.021 τόν. γκρός, 5.408 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1965, αντί δολ. 165 ανά τόννο βάρους.

Το συνάλλαγμα εταιριών του Ν. 814

Συνάλλαγμα συνολικού ύψους 1.175.725.583 δολλαρίων εισήγαγαν και δραχμοποίησαν στην Ελλάδα το 1992 850 ναυτικές εταιρίες του Ν. 814/78 σύμφωνα με τα στοιχεία δραστηριότητας που κατέθεσαν στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει αύξηση 7% περίπου στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος αφού το 1991 οι τότε 741 ναυτιλιακές εταιρίες Ν. 814/78 είχαν εισάγει και δραχμοποιήσει 1.091.468.187 δολάρια.

Αναλυτικά:

Για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους, το 1992 οι ναυτιλιακές εταιρίες δαπάνησαν 218.250.815 δολ. αντί των 184.895.600 δολ. ΗΠΑ που είχαν δαπανήσει το 1991, δηλ. παρουσιάστηκε αύξηση των δαπανών κατά 18%.

Για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κλπ.) δαπανήθηκαν 917.938.852 δολάρια, δηλ. παρουσιάστηκε αύξηση 7%.

Το προσωπικό που ασχολήθηκε το 1992 στις παραπάνω εταιρίες ανερχόταν στα 8.362 άτομα εκ των οποίων 7.585 Έλληνες και 777 ξένοι, αντί των 7.750 που απασχολήθηκαν το 1991.

Τέλος 572 εταιρίες διαχειρίστηκαν 920 πλοία με Ελληνική σημαία και 2.041 με ξένη σημαία ενώ 278 εταιρίες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες εκτός από διαχείριση πλοίων.

Καλύφθηκε η αύξηση του κεφαλαίου των επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε.

Καλύφθηκε πλήρως και η νέα αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., εκ δρχ. 7.884.000.000, σύμφωνα με ανακοίνωση του διοικητικού της συμβουλίου της 29 Ιουνίου 1993.

Το Δ.Σ. της εταιρίας ευχαρίστησε τους μετόχους της και γενικότερα το επενδυτικό κοινό για την εμπιστοσύνη με την οποία περιέβαλαν την εταιρία και για την ανταπόκριση στο επενδυτικό της πρόγραμμα, το οποίο και θα γνωστοποιηθεί στο ευρύ κοινό τις προσεχείς ημέρες.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Το θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός Ναυτιλίας στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του Ελληνικού φορτηγού «Petralia» για την αποτελεσματική τους συμβολή τη διάσωση 12 ναυγών του Πολεμικού Ναυτικού της Αγκόλα στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Γκαμπόν.

Τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

— Ο πλοίαρχος Θ. Θεοχαρίδης στη Γενική Επιθεώρηση Λ.Σ. του ΥΕΝ.

— Οι αντιπλοίαρχοι: Γ. Παπαχριστοδούλου στο ΚΛ Καβάλας και Π. Τσόβος στην Ανωτάτη Επιτροπή Προμηθειών Λ.Σ.

— Οι πλωτάρχες: Α. Δροσάκης στην ΑΔΣΕΝ /ΣΠΜ / Μακεδονίας, Μ. Κουτσουράκης στην Ανωτάτη Επιτροπή

Ελληνοσοβιετικές ναυτιλιακές συνομιλίες στο ΝΕΕ

Στα πλαίσια της επισκέψεως της Ρωσικής Αντιπροσωπείας με επικεφαλής τον κ. Nikolai P. Tsakh First Deputy director Department of Maritime Transport στη χώρα μας με σκοπό την διαπραγμάτευση και υπογραφή νέας διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας ανάμεσα στις δύο χώρες, έγινε συνάντηση στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος όπου προήδρευσε ο Πρόεδρος κ. Κωνσταντίνος Κομνηνός και συμμετείχαν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Ε.Ε. και άλλες προσωπικότητες του εφοπλιστικού χώρου.

Κατά την συνάντηση έγινε ανασκόπηση της πορείας των διμερών σχέσεων και επισημάνθηκε από τον κ. Κομνηνό, ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια κάποια χαλάρωση στις παραδοσιακές στενές σχέσεις των δύο χωρών

στο πεδίο της ναυτιλιακής οικονομίας.

Τα δύο μέρη συμφώνησαν ότι και στις δύο πλευρές υπάρχει διάθεση και επιθυμία για στενότερες σχέσεις τόσο σε διακρατικό όσο και σε επιχειρηματικό επίπεδο και συμφώνησαν να εργαστούν προς αυτή την κατεύθυνση.

Η Ρωσική αντιπροσωπεία αναφέρθηκε στην κατάσταση του ρωσικού στόλου και των λιμανιών της χώρας και την νέα ρωσική ναυτιλιακή και λιμενική πολιτική, κύριος άξονας της οποίας είναι από τη μία μεριά ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση του στόλου, παρά η επέκτασή του, και από την άλλη μεριά η δημιουργία νέων λιμανιών με την δραστήρια συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων και ο εκσυγχρονισμός και επέκταση των υπάρχοντων λιμανιών.

Προμηθειών ΛΣ., Ι. Ανδρέοπουλος στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ και Γ. Περράκης στο ΚΛ Χαλκίδας.

— Οι υποπλοίαρχοι: Δ. Εμμανουηλίδης στην ΑΔΣΕΝ /Ασπροπύργου, Ν. Αναγνώστου στο ΚΛ Πειραιά, Γ. Χονδροζουμάκης στο ΚΛ Πειραιά, Δ. Παναγάκος στο λιμεναρχείο Ιερισσού και Ν. Αλεβίζος στο Υ/Λ Νεάπολης Βοιών.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι: Ευάγγ. Κοντρολίκος στο ΚΛ Θεσσαλονίκης και Π. Μοίρας στο ΚΛ Ελευσίνας.

— Ο σημαιοφόρος: Π. Σπανός στο ΚΛ Πειραιά.

Καθελκύσθηκε η δεύτερη κανονιοφόρος από τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά

Το μεσημέρι της 21 Ιουνίου, καθελκύσθηκε από τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά η δεύτερη από την σειρά των δύο κανονιοφόρων που ναυπηγήθηκαν για το Πολεμικό Ναυτικό.

Στην τελετή παρέστησαν ο υφυ-

πουργός Οικονομικών κ. Κ. Δούκας, ο αρχηγός ΓΕΝ αντιναύαρχος Ηρ. Δρίκος και ο υποδιοικητής της ΕΤΒΑ κ. Α. Βιντζηλαίος.

Το πλοίο είχε ανάδοχο την σημαioφόρο του Π.Ν. Β. Ραυτοπούλου και ονομάστηκε Κ/Φ «Πολεμιστής».

Πρόκειται για σκάφος μήκους 56,50 μέτρων, ταχύτητας 25 κόμβων και μεγάλης αυτονομίας η οποία φθάνει τα 3000 ναυτικά μίλια.

Η σχεδίαση του είναι 100% Ελληνική, έγινε από τα Ελληνικά Ναυπηγεία με την πολύτιμη συμβολή των τεχνικών υπηρεσιών του Π.Ν. και του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ανταποκρίνεται πλήρως στις επιχειρησιακές απαιτήσεις του Π.Ν.

Μετά τις επιτυχείς δοκιμές του πρώτου πλοίου της σειράς, Κ/Φ «Πυρπολητής», το οποίο έχει ήδη παραδοθεί και ενταχθεί στη δύναμη του στόλου μας επιβεβαιώθηκαν πλήρως οι επιδόσεις και τα άριστα χαρακτηριστικά των πλοίων αυτών.

Το σκάφος θα φέρει βαρύ οπλισμό, ο

οποίος περιλαμβάνει πυροβόλα πλήρη και πρύμνη, ηλεκτρονικό σύστημα διευθύνσεως βολής και δυνατότητα τοποθέτησης βάσης εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων.

Με την κατασκευή των δύο κανονιοφόρων αυξήθηκε σημαντικά η εμπειρία των Ελληνικών Ναυπηγείων σε σχεδίαση και κατασκευή διαφόρων τύπων πολεμικών πλοίων.

Αδελφοποίηση των λιμένων Θεσσαλονίκης και Λεμεσού

Στις 28 Ιουνίου, έγινε στην Κύπρο η αδελφοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης με το λιμάνι της Λεμεσού.

Αποστολή του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, αποτελούμενη από τον πρόεδρο του δ.σ. κ. Δημήτριο Πανέρα, τον γενικό διευθυντή κ. Σωτήρη Κιόση και υπηρεσιακούς παράγοντες, ταξίδεψε στην Κύπρο για να παραστεί στην τελετή της αδελφοποίησης.

Με την αδελφοποίηση επιδιώκεται στενότερη συνεργασία μεταξύ των δύο λιμένων, καθώς και ανταλλαγή πληροφοριών, εμπειριών, τεχνογνωσίας, νέων μεθόδων εργασίας κλπ.

Εγκαινιάσθηκε η νέα τακτική γραμμή «Russian Greek Line»

Η Ελληνική εταιρία μεταφορών Transways και η Ρωσική ναυτιλιακή εταιρία Northern Shipping εγκαινίασαν στις 28 Ιουνίου 1993 στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, παρουσία πολλών επισήμων και επιχειρηματιών, την νέα ναυτιλιακή γραμμή μεταφοράς κοντέϊνερς με την επωνυμία «Russian Greek Line».

Η γραμμή αυτή που συνδέει τα Ελληνικά λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά απ' ευθείας με την καρδιά της Ρωσίας, το λιμάνι Αρχαγγέλου, έρχεται να καλύψει το κενό που υπήρχε στην διαθάλασσης διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των δύο χωρών και να εξυπηρετήσει τις παραγωγικές τάξεις, ανοίγοντας νέες οδούς μεταφοράς εμπορευμάτων στην τεράστια αγορά της Ρωσίας και των άλλων χωρών της Κοινοπολιτείας

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: PRODRAMAR

Επιταχύνεται η συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

Το Forum για τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία της Κοινότητας ενέκρινε σήμερα μια έκθεση προς την Επιτροπή (Κομισιόν) με λεπτομερείς και συγκεκριμένες προτάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, τους θαλάσσιους πόρους και τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Το Forum στο οποίο συμμετέχουν οι σημαντικότερες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές βιομηχανίες στους τομείς της μεταποίησης, των μεταφορών, του εμπορίου και άλλων παρεμφερών δραστηριοτήτων, συνεδρίασε στις 27 και 28 Ιουνίου 1993 στην Αθήνα παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Α. Παπαδόγγονα και του υπουργού Βιομηχανίας κ. Β. Κοντογιαννόπουλου.

Ο Επίτροπος κ. Κ. van Miert εγκαινίασε τη συνεδρίαση υπενθυμίζοντας τις σημαντικότερες σημερινές εξελίξεις στον χώρο της ναυτιλίας και τις επιπτώσεις που έχουν σε παγκόσμιο επίπεδο. Τονίζοντας την ανάγκη για μια ευρεία και πολυτομεακή προσέγγιση, δήλωσε: «Θα πρέπει να άρουμε όλους τους ψυχολογικούς φραγμούς. Είναι σημαντικό να εκτιμήσουμε τι ενώνει τους ανθρώπους και όχι τι τους χωρίζει».

Ο Επίτροπος Κ. Μ. Bangemann αναγνώρισε την επιτυχία του Forum σε ό,τι αφορά την καθιέρωση ενός τακτικού και αντιγραφειοκρατικού διαλόγου όχι μόνο μεταξύ των διαφόρων βιομηχανιών, αλλά και μεταξύ της βιομηχανίας, των συνδικάτων, του τομέα της έρευνας, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής. «Ενάμιση χρόνο μόλις μετά το ξεκίνημα του Forum, η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κοινότητας εκφράζεται πλέον με μια φωνή και έχει μια

θετική και προσανατολισμένη στο μέλλον προσέγγιση. Η κατάτμηση των τομέων περιορίζεται και οι ναυτιλιακές βιομηχανίες δεν θεωρούνται πλέον ότι βρίσκονται στη δύση τους αλλά ως τομέας υψηλής τεχνολογίας της βιομηχανίας. Το επόμενο βήμα είναι να εφαρμοστούν οι προτάσεις που περιλαμβάνονται στην έκθεσή σας» υπογράμμισε ο κ. Bangemann.

Οι προτάσεις αυτές αναφέρονται στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμένων (ειδικότερα στη Νότια Ευρώπη), τις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης (θέμα που συνδέεται στενά με την Ευρώπη των περιφερειών), τις παράκτιες μεταφορές (στη Μεσόγειο ή τη Βαλτική), κλπ. Ανάλογα με το θέμα τους, οι προτάσεις του Forum απευθύνονται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, τις εθνικές ή τοπικές αρχές, όσο και τους διάφορους κλάδους της ίδιας της Βιομηχανίας.

Το Forum αποφάσισε ότι οι υπάρχουσες επιτροπές του για τις θαλάσσιες μεταφορές, τους θαλάσσιους πόρους και τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας θα συνεχίσουν το επιτυχημένο έργο τους και σύστησε μια ακόμη επιτροπή για την ανταλλαγή ηλεκτρονικών πληροφοριών. Η επιτροπή για τους θαλάσσιους πόρους θα αποκτήσει μια μόνιμη γραμματεία. Η Επιτροπή Υψηλού Επιπέδου θα συνεχίσει να αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της βιομηχανίας και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η επόμενη ολομέλεια του Forum θα συνεδριάσει το πρώτο τρίμηνο του 1994.

Ανεξαρτήτων Κρατών.

Στις 14 Απριλίου '93 με την αναχώρηση του πλοίου «Pioneer Litvy» από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης φορτωμένο με ελληνικά εξαγόμενα εμπορεύματα σε κοντέϊνερς προς Ρωσία σηματοδοτείται η έναρξη της συνεργασίας των δύο εταιριών.

Οπως εξήγησαν οι διαχειριστές της εταιρίας Transways κ.κ. Μιχάλης Αδαμαντιάδης και Τάσος Κέκκος, καθώς και ο διευθυντής τακτικών γραμμών της Northern Shipping, κ. Yuri Sogrin, η γραμμή αυτή έρχεται την πλέον κατάλληλη χρονική στιγμή, προσφέροντας μία άλλη εναλλακτική μεταφορική λύση στις μεταφορές των δύο χωρών.

Οι προσεγγίσεις στα λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά προβλέπονται ανά 20ήμερο ενώ ο χρόνος ταξιδιού είναι 16-18 ημέρες μέχρι το λιμάνι του Αρχαγγέλου και από εκεί με σιδηρόδρομο ή και φορτηγά αυτοκίνητα, είναι δυνα-

τή η προώθηση σε όλους τους προορισμούς της Κοινοπολιτείας.

Τα πλοία που θα χρησιμοποιηθούν στην πρώτη φάση είναι όλα Ρωσικά δυνατότητας μεταφοράς 360 TEUS το κάθε ένα. Οι δύο εταιρίες διαπίστωσαν από τις πρώτες αναχωρήσεις το ενδιαφέρον των Ελλήνων εξαγωγέων για την γραμμή αυτή και δεν έκρυψαν ότι τα μηνύματα που λαμβάνουν από το εξωτερικό για την χρησιμοποίηση της γραμμής για φορτία Transit μέσω Ελληνικών λιμένων, είναι πολύ ενθαρρυντικά.

Η μεγάλη υλικοτεχνική υποδομή αφ' ενός και το άριστο έμπυχο υλικό που διαθέτει η Northern Shipping Co. και το λιμάνι του Αρχαγγέλου και αφ' ετέρου η μεγάλη εμπειρία της Transways τόσο στην Ελληνική και διεθνή αγορά, όσο και στην Ρωσική και αυτή των κρατών της Κοινοπολιτείας, αποτελούν εγγύηση για την επιτυχία της συνεργασίας.

Οπως είναι γνωστό η Transways με επιτυχείς συνεργασίες με μεταφορικούς φορείς της Κοινοπολιτείας ειδικεύεται στις μεταφορές με την πρώην Σοβιετική Ένωση δια θαλάσσης, ξηράς και αέρος και έχει βοηθήσει αποφασιστικά στην ανάπτυξη και διευκόλυνση των μεταφορικών συνδέσεων της Ελλάδας με τις χώρες αυτές.

Οι εκπρόσωποι της Transways αφού έκαναν μια σύντομη αναδρομή στις επιτυχείς συνεργασίες τους με τις μεγαλύτερες Ρωσικές μεταφορικές εταιρίες (Aeroflot, Sovtransavto κ.α.) με τις οποίες κατόρθωσαν να προσφέρουν στους Έλληνες εξαγωγείς και εισαγωγείς την δυνατότητα οδικών και αεροπορικών μεταφορών, δεν έχασαν την ευκαιρία να ευχαριστήσουν την εκλεκτή πελατεία τους για την πολύτιμη υποστήριξη που πρόσφερε στην Transways τα τελευταία δέκα πέντε χρόνια και να διαβεβαιώσουν ότι θα διατηρήσουν την ίδια υψηλή ποιότητα στις υπηρεσίες που προσφέρουν και φυσικά στην νέα γραμμή «Russian Greek Line» που με πολύ ενθουσιασμό διεύθυνση και προσωπικό έχουν αγκαλιάσει από την πρώτη στιγμή.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας, στον χαιρετισμό που απηύθυνε ετόνισε την αναγκαιότητα της γραμμής αυτής στην ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών και αφού επεσήμανε την σημασία που δίδουν και οι δύο κυβερνήσεις στην διεύρυνση σχέσεων και οικονομικών συναλλαγών, ευχήθηκε κάθε επιτυχία στη νέα γραμμή.

Στην εκδήλωση εκτός του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας παρέστησαν ο Πρέσβης και ο Εμπορικός ακόλουθος της Ρωσικής Ομοσπονδίας στην Ελλάδα κ.κ. V. Nikolayenko και B. Koltunov, καθώς επίσης και μεταξύ άλλων και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Κων/νος Κομνηνός, του ΟΛΠ κ. Βασίλης Κούτσης της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης κ. Ν. Τραυλός και του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος.

Κύρωση συμβάσεως

Από τον Υπουργό Ναυτιλίας κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας πληρωμάτων ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων του έτους 1993.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 45.587.000 δρχ. επέβαλαν οι λιμενικές αρχές τον Απρίλιο.

Συγκεκριμένα, επεβλήθησαν 25.212.000 δρχ. για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος 16.700.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 420.000 δρχ. για παραβάσεις ασφαλείας ναυσιπλοΐας και 45.000 δρχ. για

παραβάσεις που αφορούν την γραμμή φορτώσεως των πλοίων.

Νέο Δ.Σ. στη Λέσχη Αρχιμηχανικών

Η νέα διοίκηση της Λέσχης Αρχιμηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, η οποία προήλθε από τις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 8 και 15 Ιουνίου συγκροτήθηκε σε Σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Ευάγ. Ζούπας, αντιπρόεδρος Σαρ. Στρογγυλούδης, γεν. γραμματέας Απ. Γαβαλάς, αναπληρωτής γεν. γραμματέας Ηλ. Στρίγκος, ταμίας Δημ. Καραγιάννης, δημ. σχέσεις Χριστ. Γραμματικόπουλος, εκδότης και διαχ. περιοδικού Νικ. Γαλάνης, λεσχιάρης Κων. Παπαζαχαρίου και μέλη οι Νικ. Ράπεσης, Ανδ. Μπούτσικας και Στ. Μαυραντής.

Τέλος πρώτο αναπληρωματικό μέρος ορίστηκε ο Νικ. Μπατσκούτσας.

Νέα φυλλάδια

Από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές εκδόθηκαν τον μήνα Μάιο 424 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Πειρατική επίθεση

Πειρατική επίθεση από ενόπλους δέχθηκε στις 3 Ιουνίου το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Ντόνα Ουρανία» ενώ ήταν αγκυροβολημένο στη ράδα του λιμανιού του Αμπιτζάν.

Οι πειρατές αφού ακινητοποίησαν το νυκτοφύλακα του πλοίου αφαίρεσαν τρεις κάβους και τον εξοπλισμό της πυρίμαχης στολής αλλά δεν πείραξαν το πλήρωμα που αποτελείται από 10 Έλληνες και 20 αλλοδαπούς.

Οι σχολές σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύργου αποφοίτησαν τον Μάιο από τον βασικό κύ-

κλο των σωστικών μέσων 204, των πυροσβεστικών 189 και των Α' Βοηθειών 196 ναυτικοί. Επίσης από τον Β' κύκλο των σωστικών μέσων 93 και των πυροσβεστικών 79 ναυτικοί.

Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Μακεδονίας αποφοίτησαν το ίδιο χρονικό διάστημα 83 ναυτικοί.

Σύνοδοι του IMO

Στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε από τις 14 έως τις 18 Ιουνίου η σύνοδος του Συμβουλίου του IMO που ασχολήθηκε με την προετοιμασία των θεμάτων της προσεχούς 18ης συνόδου της Ολομέλειας (Assembly) του IMO.

νεξάρτητες καμπίνες συν το σαλόνι, προσφέρει άνεση για 9 ιστιοπλόους.

Ακόμη, η γκάμα των σκαφών της Vernicos Yachts περιλαμβάνει τον τύπο «Primatist 35», που αποτελεί το μικρότερο αδελφό του Primatist 39, το ιστιοπλοϊκό σκάφος «Oceanis 400», που αποτελεί το ενδιάμεσο σκάφος της σειράς Oceanis και

Το ιστιοπλοϊκό σκάφος «First 45F5» της γνωστής «γρήγορης» σειράς ιστιοπλοϊκών της Beneteau, που σε σχέδια Pininfarina και Bruce Farr έχει ήδη κατακτήσει την Ελληνική Αγορά.

Μιλώντας προς τους παρισταμένους, ο πρόεδρος της εταιρίας κ. Γιώργος Α. Βερνίκος δήλωσε ότι η Vernicos Yachts — ιδιαίτερα σήμερα που αποτελεί τμήμα των «Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε.» — θα καταβάλει συνεχείς προσπάθειες για να προωθήσει το θαλάσσιο τουρισμό στη χώρα μας και να κάνει πραγματικότητα το όνειρο όσων θέλουν ν' αποκτήσουν ένα σκάφος.

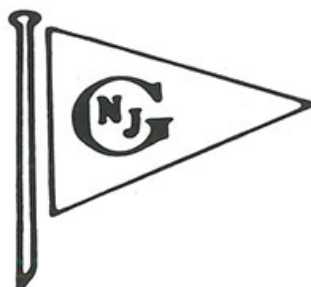
Εξ άλλου στο Λονδίνο άρχισε προχθές 28 Ιουνίου και θα λήξει αύριο 2 Ιουλίου η 38η σύνοδος της Υποεπιτροπής Ασφαλείας.

Κωδικοποίηση διατάξεων για τα προσόντα υποψηφίων

Σε προωθούμενο από το YEN Προεδρικό Διάταγμα περιλαμβάνονται όλες οι μέχρι σήμερα διατάξεις που αφορούν τα ειδικά προσόντα των υποψηφίων για την απόκτηση διπλωμάτων πλοιάρχων και μηχανικών Α, Β, Γ, και ραδιοτηλεγραφικών Α, Β και Γ τάξης Ε.Ν.

Με το ίδιο Π.Δ. καθιερώνεται επίσης ισόχρονη 24μηνια θαλάσσια υπηρεσία

N. J. GOULANDRIS LTD.



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

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

για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Γ' από τους αποφοίτους Λυκείων Εμπορικού Ναυτικού αρμοδιότητας ΥΕΝ και αποφοίτους Λυκείων Ναυτικής Κατεύθυνσης του Υπουργείου Παιδείας, λόγω της εναρμόνισης των ωρολογίων προγραμμάτων τους.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ Του κ. ΚΩΝ. ΑΡΑΠΗ

Για όσους ενδιαφέρονται για τη σύγχρονη ιστορία του τόπου αυτού υπάρχει ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον βιβλίο που αναφέρεται μεν σε ένα μεμονωμένο περιστατικό του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αλλά έχει ευρύτερη σημασία γιατί αποδεικνύει για μία ακόμη φορά τη ναυτοσύνη των Ελλήνων οι οποίοι αντί να βυθίσουν το πλοίο τους όπως συνιστούσαν οι Βρεταννοί, για να μην πέσει στα χέρια του εχθρού, κατόρθωσαν να το οδηγήσουν στην Αλεξάνδρεια και να το ξαναεντάξουν στη δύναμη του στόλου μας.

Πρόκειται για το βιβλίο του πλοιάρχου του Πολεμικού Ναυτικού Κων. Αράπη με τον ανωτέρω τίτλο, που περιέχει τις προσωπικές αναμνήσεις του από τα πρώτα βήματά του στο Ναυτικό μέχρι την θριαμβευτική είσοδο του θρυλικού πολεμικού «Αδρία» στην Αλεξάνδρεια, ύστερα από το γνωστό, ιστορικό επίτευγμά του.

Ο κ. Κων. Αράπης, ο «κέρβερος των μηχανών», όπως τον αποκαλεί ο ναύαρχος και ακαδημαϊκός Ιωάννης Τούμπας στο βιβλίο του «Εχθρός εν όψει», ήταν ο βασικός επιτελής του πλοίου (πρώτος μηχανικός), που συνέβαλε ουσιαστικά, μαζί με τον ύπαρχο και το πλήρωμα στην υλοποίηση της ιστορικής και παράτολμης αποφάσεως του κυβερνήτη να διασώσει το πλοίο, παρά την αντίθετη άποψη των Βρετανών, που είχαν διατάξει δύο φορές την αυτοβύθισή του.

Η γλαφυρή περιγραφή του Αράπη

ΠΕΝΘΗ



Στις 3 Ιουνίου 1993, πέθανε ο Ματθαίος Ζαρμπής, ένα από τα πλέον καταξιωμένα στελέχη της Ελληνικής Ναυτικής και διευθυντής της «Ηνωμένης Ναυτικής και Εμπορικής Εταιρίας» του Οίκου Π. Γουλανδρή.

Ο εκλιπών γεννήθηκε στο Κόρθι της Άνδρου, γόνος του πλοιάρχου Δημήτρη Ζαρμπή και της Μαρίκας Καμπάνη. Αφού περάτωσε τη γυμνασιακή του φοίτηση στην Άνδρο ήρθε στην Αθήνα και σπούδασε στην ΑΣΟΕΕ.

Εργάστηκε κατόπιν στα γραφεία Εμπειρικού και στην «Γκρήκ Λάιν» και από το 1965 εντάχθηκε στα στελέχη της

«Ηνωμένης» για να αναλάβει, μετά από 14ετή υπηρεσία, την διεύθυνση της εταιρίας στον Πειραιά από το 1979.

Ο Ματθαίος Ζαρμπής είχε βαθειά γνώση του κάθε θέματος που απαιτούσε η υπεύθυνη θέση του, διέθετε έναν προσιτό και σεμνό χαρακτήρα, ώστε να είναι ιδιαίτερα αγαπητός στους συνεργάτες και τους πολυπληθείς φίλους του που τον αποχαιρέτησαν με συντριβή στις 4 Ιουνίου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν θερμότατα συλλυπητήρια στους οικείους του.

κορυφώνεται, βέβαια, με το δραματικό αυτό γεγονός, που είχε ευτυχώς κατάληξη, αλλά δίνονται πολλά στοιχεία, που αρχίζουν από τον καιρό της ειρήνης και προχωρούν σε τόνο «κρεσέντο» στην πολεμική περίοδο. Περιγράφονται με τρόπο αντικειμενικό και χωρίς καμμία διάθεση αυτοπροβολής πολλά γεγονότα από τον ναυτικό αγώνα του ξενητέμνου Π.Ν. στη Μεσόγειο, την Ερυθρά Θάλασσα, τις Ινδίες και τον Ινδικό Ωκεανό και καταλήγει στο δραματικό αγώνα στα Δωδεκάνησα, όπου έλαβε μέρος

με το αξέχαστο αντιτορπιλικό «Αδρία».

Το βιβλίο οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προμηθευτούν από όλα τα βιβλιοπωλεία. Αν δεν το βρουν στην περιοχή τους, μπορούν να το προμηθευτούν από τον εκδότη (εκδόσεις «Libro» — Π. Ιωακείμ 8 - Αθήνα, τηλ.: 7232066) με τηλεφωνική παραγγελία και αντικαταβολή. Μπορούν ακόμη να το ζητήσουν από το «Δαναό», Μαυρομιχάλη 64, Αθήνα, τηλ. 3631975.

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Κυπριακή	8.705	1976	Συγκρούστηκε με το επιβατηγό «Abound» ανοικτά της Τζέντα, στις 22/5 και κατέπλευσε στο Τζιμπουτί για επισκευές.
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (πρ. «Blanken-see»)	Παναμαϊκή	5.650	1978	Υπέστη έκρηξη σε καμπίνα γερανού στο Καλλάο, στις 13/6.
ΝΙΚΟΛΗΣ ΠΑΛΛΗΣ	Ελληνική	500	1965	Κατά το ταξίδι Μπαντίρμα για Σάρπνες, ανέφερε βλάβη στη μηχανή στις 23/6.
ΠΟΠΗ Π.	Ελληνική	10.558	1977	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Isla Mindoro» ανοικτά του Ουλσάν, στις 12/6.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΥ	Κυπριακή	12.440	1976	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στο Ρίβερ Πλέιτ στις 21/6.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Κυπριακή	28.717	1969	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Φλάγκ Γουίλλιαμς», στη ράδα του Πειραιά, στις 15/6.
ΚΑΣΣΟΣ	Κυπριακή	11.582	1977	Κατά το ταξίδι Βλαδιβοστόκ για Καοσιούγκ, στις 17/6, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Mawlamyine» σε θέση 34.15.5 Β, 128.51.8 Α.
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	Ελληνική	35.762	1983	Κατά το ταξίδι Κουϊνχουαγκντάο για Χόγκ Κόγκ υπέστη εισροή υδάτων στις 11/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ	Κυπριακή	15.470	1973	Υπέστη πυρκαϊά ανοικτά της Σιγκαπούρης στις 24/6.
ΜΙΚΤΟ:				
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4.	Κυπριακή	60.998	1974	Ανέφερε βλάβη στους νομείς του κύτους στο Άγκρα ντο Ρέις στις 21/6.
ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΟΠΛΟΙΟ:				
ΓΟΥΪΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	Ελληνική	14.212	1974	Συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «Nichiwa Maru» ανοικτά του Τόκιο στις 14/6 και κατέπλευσε στο Σιμίζου για επιθεώρηση.



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την κάπως περιορισμένη ναυλωτική δραστηριότητα, οι ναύλοι διατηρήθηκαν σταθεροί στις περιοχές του Ατλαντικού και Ειρηνικού, ενώ οι μεγάλοι ναυλωτικοί οίκοι πιέζουν για χαμηλότερους ναύλους ενόψει του θέρους. Πάντως προς το παρόν, οι διακυμάνσεις των ναύλων για τα σκάφη πάναμαξ στην αγορά του Ατλαντικού ήταν ανοδικές καθώς η ικανοποιητική ροή φορτίων για τον Ιούλιο έχει μειώσει τον αριθμό των διαθεσίμων σκαφών.

Παρόλα αυτά, υπάρχουν αναφορές ότι ένας αριθμός πλοίων πάναμαξ πλέουν κενά φορτίου για την περιοχή του Κόλπου ΗΠΑ, αναζητώντας καλύτερες συνθήκες απασχόλησης, ένα γεγονός που θα μπορούσε να αναταράξει την λεπτή ισορροπία που ισχύει σήμερα μεταξύ ζήτησης και προσφοράς τοννάξ.

Οι συνθήκες φαίνονται να βελτιώνονται για τα χάντυσαϊζ μπάκερς καθώς εξακολουθεί ικανοποιητική ζήτηση για προϊόντα σιδήρου από τις χώρες της Άπω Ανατολής και παράλ-

ληλα υπάρχει και ποικιλία φορτίων σιτηρών από την Νότιο Αμερική και τον Κόλπο ΗΠΑ προς διάφορους προορισμούς.

Κροατικές πηγές παραπονέθηκαν πρόσφατα ότι οι περιορισμοί του ΟΗΕ στη κυκλοφορία εμπορευμάτων στον Δούναβη επηρεάζουν την φόρτωση φορτίων σιδήρου και σκράπ στο λιμάνι της Κωνσταντίας, με ένα αριθμό μπάκερς να καθυστερούν αναμένοντας τη φόρτωσή τους.

Μερικές αντιπροσωπευτικές ναυλώσεις που συμφωνήθηκαν περί τα τέλη Ιουνίου στις κύριες αγορές:

Σιτηρά:

— 76.000 τον. Βραζιλία για Άμστερνταμ, δολ. 983.000 κατ' αποκοπή, 17 ημέρες, Ιουλίου 17-22.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,90, 11 ημέρες, Ιουλίου 5-15.

— 50.000 τον. Σαϊντ Λώρενς για Μπίν Κασίμ, δολ. 26,50, πέντε ημέρες, Ιουνίου 25 — Ιουλίου 5.

— 40.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και

Βραζιλία για Δυτ. ακτή Ιταλίας και Αδριατική, δολ. 905.000 κατ' αποκοπή, 16 ημέρες, Ιουλίου 5-18.

— 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Σταβάνγκερ, δολ. 17,25, εννέα ημέρες, Ιουλίου 25 — Ιουλίου 5.

— 25.000 τον. Ρουέν για Κωνσταντία, δολ. 16,25, πέντε ημέρες / 3.000 Ιουλίου 2-8.

— 25.000 τον. Μισσισιππί για Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 14,00, 5 ημέρες / 2.500, άμεση.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 140.000 τον. Τουμπαράο για ένα / δύο λιμάνια Ν. Κορέας, δολ. 10,15, 40.000 / 7 ημέρες, Ιουλίου 1-10.

— 130.000 τον. Σάν Νικόλας για Μπέιλουγκ, δολ. 12,60, 30.000 / 15.000, Αυγούστου 1-15.

— 100.000 τον. π. Ορινόκο και Μπόκα Γκράντε για Ζεεμπρούγκε, δολ. 6,35, έξι ημέρες, Ιουλίου 4-19.

— 70.000 τον. Πόρτ Καρτιέρ για Μπιλμπάο, δολ. 5,75, επτά ημέρες, Ιουλίου 1-10.

Γαϊάνθρακες:

— 130.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Μάνεϊπρίντ, δολ. 5,75, 40.000 / 25.000, Ιουλίου 15-30.

— 1130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Καοσιούγκ, δολ. 8,50 φόρτωση κλίμακας / 25.000 εκφόρτωση, Ιουλίου 1-31.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 8,90, έξι ημέρες, Ιουνίου 20-30.

— 55.000 τον. Μαρακάϊμπο για Ρότερνταμ, δολ. 8,90, 20.000 / 25.000, Ιουνίου 20-30.

Λιπάσματα:

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 29,40, 32 ημέρες, τέλη Ιουνίου.

— 24.000 τον. Γιούζνυ για Δ. ακτή Ινδίας, δολ. 43.000, 6.000 / 1.200, Ιουλίου 8.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα ημερήσια έσοδα για τα σύγχρονα σκάφη μεγέθους πάναμαξ στον Ειρηνικό διατηρούνται σταθερά περί τα δολ. 11.000, ενώ τα παλαιότερα πλοία δέχονται ναύλους μειωμένους κατά 500-700 δολάρια την ημέρα. Πλοία παρομοίου μεγέθους στην περιοχή του Ατλαντικού για κυκλικά ταξίδια διατη-

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 - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

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

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

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

ρούνται στα ίδια επίπεδα, ενώ για παράδοση στον Κόλπο ΗΠΑ και επαναπαράδοση στην Ιαπωνία ένας αριθμός συμφωνιών κλείσθηκε περί τα δολ. 14.300 την ημέρα πλέον ικανοποιητικής αμοιβής για τον πλου υπό έρμα.

Στον τομέα των χάντυς οι μεσίτες του Λονδίνου αναφέρουν ότι υπάρχουν προσφορές για χρονοναυλώσεις έως και 12 μήνες σκαφών μεγέθους περί τα 25.000 τον. d.w. με καλό εξοπλισμό και προτιμώνται αυτά που είναι εξοπλισμένα για πλόες στις Μεγάλες Λίμνες.

Αν και η περιοχή του Ειρηνικού έδειξε σημεία κόπωσης στην ζήτηση των μπάλκερ μεγέθους capesize, ένα ελληνόκτητο πλοίο ναυπήγησης του 1981, 144.335 τον. d.w. εξασφάλισε δολ. 18.950 την ημέρα για ένα ταξίδι με παράδοση στην Ευρώπη ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση στην Ιαπωνία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Προς έκπληξη πολλών παρατηρητών της αγοράς, οι ναύλοι για σκάφη μεγέθους VLCC στον Περσικό Κόλπο βελτιώθηκαν κατά 12 μονάδες τις τελευταίες ημέρες του Ιουνίου και ο μικρός αριθμός των διαθέσιμων πλοίων στην περιοχή επιτρέπει την πιθανότητα για κάποια μελλοντικά κέρδη και τις επόμενες ημέρες.

Η αγορά της Μεσογείου / Ευρώπης για σκάφη μεγέθους Άφραμαξ έδειξε περαιτέρω ενδυνάμωση, ενώ εν μέσω ισχνής δραστηριότητας η αγορά της Δ. Αφρικής για σκάφη Σουέζμαξ διατήρησε τους ναύλους άνω των WS 70.

Αρκετές ναυλώσεις αναφέρθηκαν στον τομέα των καθαρών προϊόντων με ποικιλία περιοχών φορτώσεως και προορισμού.

Μερικές αντιπροσωπευτικές συμφωνίες:

— 275.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 53, Ιουλίου 10.

— 257.000 τον. Περσικό Κόλπο για ΗΒ/Ευρώπη, WS 48, οφιών δευτερο λιμάνι εκφόρτωσης WS 50,5, Ιουλίου 8.

— 230.000 τον. Ρας Τανούρα και Ζίρκου για Νταεσάν, WS 48, Ιουλίου 14.

— 105.000 τον. Μίρι για Ιαπωνία, WS 120, Ιουλίου 4.

— 136.000 τον. Καμπίντα για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 72,5, Ιουλίου 10.

— 80.000 τον. Β. Θάλασσα για ΗΒ/Ευρώπη, WS 105, Ιουλίου 2.

— 80.000 τον. Μπανίας για Μεσόγειο / ΗΒ / Ευρώπη, WS 120, Ιουλίου 5.

— 75.000 τον. Αν. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Ιουλίου 1.

— 70.000 τον. Ευρώπη για Μεσόγειο, WS 107,5, αρχές Ιουλίου.

Καθαρά φορτία:

— 50.000 τον. Σκίλντα για Βραζιλία, WS 157,5, Ιουνίου 25.

— 50.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 115, Ιουλίου.

— 30.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 160, Ιουλίου 4.

— 28.000 τον. Καραϊβική για Φλόριδα, WS 202,5 άμεση.

νίου 25 — Ιουλίου 5.

ΜΑΡΙΑ Δ.: Κόλπο ΗΠΑ, 25.000 τον. σιτηρά, Τυνησία, δολ. 24,25 φίο, 5 ημέρες / 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Μισσισιπι, 20.000 τον. σιτηρά, Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 13 φίο 4 ημέρες / 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-8.

ΚΡΕΩΝ: Μισσισιπι, 22.500 τον. σιτηρά, Λα Γκουάιρα, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες / 1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 28 - Ιουλίου 3.

ΑΓΙΑΞ: Πόντα ντε Μαντέρα, 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ, Ν. Κορέα, δολ. 10,25 φίο 40.000 τον. / 7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΑΡΙΝΓΚ: Τουμπαράο, 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ν. Κορέα, δολ. 10,25 φίο 40.000 τον. / 7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΕΛΒΕΤΑ: Πουέρτο Κουετζάλ 14.300 / 17.500 τον. ζάχαρη, δολ. 21,75 φίο 750 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΡΕΛΙΑΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ, 12.500 τον. σιτηρά, Καρταγένα, δολ. 18 φίο, 3 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 11-13.

ΕΛΛΙΕ: Μισσισιπι, 25.000 τον. σιτηρά, Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 14 φίο, 5 ημέρες / 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΗΒΗ: Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένος Άίρες, 21.000 τον. σιτηρά, Μπαντάρ Αμπάς δολ. 50.50, 4.000 / 1500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.794 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουλίου 10-20, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 13.750 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΣΠΕΡΟΣ: 66.136 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρεκαλάντα, Ιουλίου 5-6, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 8.700 την ημέρα, πλέον δολ. 270.000 για πλού υπό έρμα.

ΦΛΑΒΙΑ: 65.282 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία, Ιουλίου 1-10 για 3 έως 5 μήνες δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.772 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ταϊβάν, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής, επαναπαράδοση Δανία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.348 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ, Ιουλίου 31, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 18.950 τη ημέρα.

ΒΙΤΑΛΙ: 62.390 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπος ΗΠΑ, Ιουλίου 1-10, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.300 την ημέρα επί πλέον δολ. 235.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ: 27.450 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ίμινγκχαμ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη — Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ.: 34.005 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιος Αφρική, Ιουνίου 26- Ιουλίου 5, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ: 34.221 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι μέσω Βορ. Ιαπωνία, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΑΡΚΑΣ: 64.944 τον. d.w. του 1988, πα-

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ: Κόλπο ΗΠΑ, 11.000 τον. σιτηρά, Ακαγιούτα, δολ. 24 φίο, 5.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 21-26.

ΣΕΟΥΒΡΕΤΤΑ: Τρομπέτας, 50.000 τον. μετάλλευμα, Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 8,50 φίο, 22.000 / 12.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 15-24.

ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ: Ντάρμπαν, 14.000 τον. ζάχαρη, Λίρες 20.50, 2.000 / 750 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 14-18.

ΑΛΓΚΑ: Σουάιμα, 22.000 τον. λιπάσματα, δολ. 22,50 φίο, 4.500 / 12.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 22-25.

ΣΗ ΜΟΝΑΡΚ: Ρουέν, 25.000 τον. σιτηρά, Κωνσταντζα, δολ. 16-25 φίο, 5 ημέρες / 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 2-8.

ΛΙΝΑΡΔΟΣ: Ρίβερ Ορινόκο, 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ζηήμπρογκε, δολ. 6.35 φίο, 6 ημέρες, Ιουλίου 4-19.

ΓΙΩΡΓΟΣ Λ.: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τον. σιτηρά, Γκούμας, δολ. 23,50, φίο 5.000 / 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: Βορ. Γαλλία, 30.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Κωνσταντζα, δολ. 17,25 φίο, 5.000 / 3.000 τον. φορτοεκ-

φόρτωση, Ιουνίου 28 — Ιουλίου 2.

ΤΟΠΑΖ: Σαν Νίκολας, 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Μπείλουγκ, δολ. 12,60 φίο, 30.000 τον. / 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-15.

ΑΚΜΗ: Γιουζνύ, 24.000 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδίων, δολ. 43 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 8.

ΤΡΙΑΙΝΑ: Καζαμπλάνκα, 22.500 τον. λιπάσματα, Ρίο Γκράντε, Μοντεβιδέο, δολ. 19 φίο, φόρτωση κλίμακας / 3.5000 τον. Ρίο Γκράντε στο Σούλ, 1.500 τον. Μοντεβιδέο, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Μισσισιπι, 20.000 τον. σιτηρά, Βερακρούζ, δολ. 12.50 φίο 5.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 14-15.

ΚΟΜΠΑΣ: Σεπετίμα, 140.000 τον. μετάλλευμα Υμουίντεν, δολ. 6,75 φίο, 7 ημέρες, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 5.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Νάρβικ, 100.000 μετάλλευμα, Χάνσαπορτ, δολ. 3,80 φίο 5 ημέρες, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. σιτηρά Ταϊβάν, δολ. 25.50 φίο, 10.000 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιου-

ράδοση Ιαπωνία ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ή Αυστραλία, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.350 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΙΤΣΜΑΝ: 85.015 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουνίου 25 — Ιουλίου 5, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 14.750 την ημέρα επί πλέον δολ. 240.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΦΛΕΤΣΑ: 30.910 τον. d.w., του 1974, παράδοση Βραζιλία, Ιουνίου 15-25, επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 11.500 την ημέρα επί πλέον δολ. 180.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΒΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ: 66.908 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουνίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 15.500 την ημέρα πλέον δολ. 240.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΙΕΝΝΑ: Σιγκαπούρη, 60.000 τον. καθαρά, Χόγκ Κόγκ, WS 117,5, Ιουνίου 30.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική, 72.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 162,5, Ιουνίου 17.

ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ: Πουέρτ Μιράντα, 68.000 τον, Σαϊντ Τζέιμς, WS 167,5, Ιουνίου 18.

ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ: Λε Άβρ, 128.000 τον., Λαβέρσα, WS 62,5, Ιουνίου 15.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική, 50.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 207,5, Ιουνίου 22.

ΕΘΝΙΚ: Δυτ. Αφρική, 249.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 51, Ιουνίου 29.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Γιανμπού 29.000 τον. καθαρά, Ανατολ. Αφρική, WS 140, Ιουνίου 18-20.

ΝΑΝΙ: Κάντλα, 20.000 τον. καθαρά, Νοτ. Κορέα, WS 195, Ιουνίου 23.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΓΚΥ: Σκίγκντα, 28.000 τον. καθαρά, ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 160, Ιουνίου 16.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Κάργκ Άϊλαντ, 305.000 τον., Άϊν Σούκνα, WS 37,5, Ιουνίου 20.

ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΝ: Καραϊβική, 72.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Ιουνίου 20

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Καραϊβική, 70.000 τον., ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού, WS 162,5, Ιουνίου 15.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σαϊντ Κρουά, 58.000 τον., Νέα Υόρκη, WS 160, Ιουνίου 18.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Ντένο, 130.000 τον, Κασσιούγκ, κατ' αποκοπή, δολ. 1.1 εκατ., Ιουλίου 6.

ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ: Μπόννυ, 125.000 τον., Ισπανία, WS 67,5, Ιουνίου 25.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ: Μόγκσντα, 87.000 τον., Χάλιφαξ, WS 110, Ιουνίου 27.

ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ: Μίλφροντ Χάβεν, 45.000 τον., Μεσόγειος, WS 132,5, Ιουνίου 25.

ΣΗ ΚΑΠΤΑΙΝ: Κλαϊπέντα, 25.000 τον., ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 210, Ιουνίου 25.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Ανατ. ακτή Μεξικού, 75.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 151, Ιουνίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Νοβοροσίσκ, 75.000 τον.,

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 25 Ιουνίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	68.00	150.00
Κιέλο	76.00	157.00
Αμβούργο	71.00	158.00
Χάβρη	83.00	178.00
Φάλμουθ	80.00	183.00
Αυγούστα/ Τζένοα	81.00	183.00
Πειραιάς	77.00	171.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	79.00	210.00
Τζέντα	93.00	238.00
Ρας Τανούρα	91.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	79.00	208.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	198.00
Λας Πάλμας	73.00	166.00

ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειος, WS 100, Ιουνίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Δυτ. Αφρική, 125.000 τον., ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού, WS 75, Ιουλίου 2.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Τησαϊντ, 78.000 τον., Ρότερνταμ, WS 100, Ιουλίου 1.

ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ: Περσικό Κόλπο, 30.000 τον. καθαρά, Ινδίες, WS 147, τέλη Ιουνίου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ: Κάργκ Άϊλαντ, 405.000 τον., Ερυθρά Θάλασσα, WS 40, οψιών ΗΒ/ Κόντινεντ WS 41,5, Ιουλίου 7.

ΖΑΦΕΙΡΙ: Κάργκ Άϊλαντ, 380.000 τον. Άϊν Σούκνα, WS 32,5 άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΟΒΕΡΥ: Ρας Τανούρα και Ντόμπάι, 230.000 τον., Νοτ. Κορέα, WS 48 Ιουλίου 18.

ΟΡΑΜΑ: Πουέρτο Μιράντα, 29.000 τον., Μπρουναμπουτέλ, WS 170, Ιουλίου 2.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Ζουεϊτίνα, 80.000 τον., Ισπανία, WS 175 άμεση.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Ζουεϊτίνα, 80.000 τον., Τριέστη, WS 115, Ιουλίου 29.

Θέουτα	71.00	170.00
Ντώρμπαν	71.00	205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	79.00	291.00
Σίδνεϋ	104.00	225.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	200.00
Σιγκαπούρη	78.00	159.00
Τόκιο	101.00	238.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	90.00	198.00
Ν. Υόρκη	81.00	190.00
Χάμπτον Ρόουντς	93.00	180.00
Χιούστον	70.00	162.00
Νέα Ορλεάνη	70.00	162.00
Λος Άντζελες	95.00	210.00
Κρίστομπαλ	86.00	190.00
Ρίο Ιανέιρο	82.00	238.00
Μπουένος Άϊρες	126.00	205.00
Μοντεβιδέο	117.00	222.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, Τηλ. 4223760 (6 γραμμές).

Τέλεξ: 241478 TRANS GR

Φάξ: 4223769

ΖΕΝΤΟΡ: Στούρε, 67.000 τον., Μίλφροντ Χάβεν, WS 122,5, Ιουλίου 3.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περσικό Κόλπο, 400.000 τον., ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 37,5, Ιουλίου 1.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Κάργκ Άϊλαντ, 245.000 τον., Ταϊβάν, WS 47,5, Ιουλίου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Βενεζουέλα, 76.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 135, Ιουλίου 1.

ΙΩΑΝΝΗΣ: Άρζιου, 88.000 τον., Βραζιλία, WS 100, Ιουνίου 28.

ΣΗΝΤΑΝΣ: Σλάγκεν, 50.000 τον., Μιλάτσο, WS 130, Ιουνίου 30.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Περσικό Κόλπο, 50.000 τον. καθαρά, Ιαπωνία, WS 115, Ιουλίου 1.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Μεσόγειο, 60.000 τον. καθαρά, Ιαπωνία, κατ' αποκοπή, δολ. 1.35 εκατομ., Ιουλίου 14.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Άρζιου, 57.000 τον. καθαρά, Κόλπο ΗΠΑ, WS 127,5, Ιουλίου 1.

ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ: Μπανίας, 80.000 τον., ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 126, Ιουλίου 2.

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



NAFTIKA CHRONIKA

John Hadjipateras re-elected Chairman of GSCC

The biennial general assembly of the London-based Greek Shipping Co-operation Committee re-elected for the sixth consecutive period John Adamantios Hadjipateras as Chairman.

Committee members who assembled on London on June 24th, also re-elected the previous two vice-chairmen, Messrs. Epaminondas Embiricos and Spyros M. Polemis, while the newly-established third vice-chairman seat was presented to Stathis J. Kulukundis.

In his address to the assembly of GSCC members, Hadjipateras referred to the crucial matters affecting the industry and noted the various legislative and bureaucratic interventions by state and other organisations.

Commenting on OPA '90, the Chairman of the Committee praised the establishment of a "common front" with Norwegian shipowners and the efficient efforts of the U.S. lawyers involved in reaching an acceptable solution to this major issue, while he also noted that the existence of GSCC members in top administrative positions within the P&I Clubs has weathered the cost of the destructive decisions of these organisations.

Mr. Hadjipateras noted the increase of operating costs that require a stable and firm freight market to justify the huge capital investments made in recent years by Greek owners in modern seagoing tonnage, and underlined that besides quality ships, Greek shipping needs well trained crews in order to maintain its leading position worldwide.

Carnival reports record income for second quarter

Carnival Cruise Lines, Inc., to be renamed the Carnival Corporation, reported net income of \$ 65.1 million (\$ 0.46 EPS) on revenues of \$ 378.2 million for the second quarter ended May 31, 1993, compared to net income of \$ 57.1 million (\$0.41 EPS) on revenues of \$ 346.0 million for the same quarter in 1992.

Revenues and income for the second quarter were at record levels increasing 9 percent and 14 percent, respectively, over the comparable quarter in 1992.

Micky Arison, chairman and CEO of Carnival Corporation, said the company is very pleased with the results. "Second quarter financial results show a

strengthening of yields for our major cruise companies, along with stronger occupancy levels", Arison said. He pointed out that the results particularly benefited by a full quarter of operation of Holland American Line's new MS Statendam.

Arison also said that Carnival Cruise Lines' Super Savers program, introduced last November as an advance purchase discount, "shows continuing strength in the market and at this point it is clear that the program is working effectively". He said that if the current pace of booking activity is sustained, "the second half of the year should show continuing strength".

Net income for the six months ended May 31, 1993, was \$ 115.8 million (\$ 0.82 EPS) on revenues of \$ 701.9 million, compared to net income of \$ 103.8 million (\$ 0.74 EPS) on revenues of \$ 674.8 million for the same period in 1992.

For the three months ended May 31, 1993, the company achieved an average occupancy level of 104.2 percent carrying 298,532 passengers compared to 287,212 passengers for an average occupancy level of 103.6 percent for the second quarter of 1992. Combined with first quarter results, it achieved a fleetwide occupancy level of 102.6 percent for the first six months of 1993 versus 102.8 percent for the same period in 1992. Passenger counts for the six months declined slightly to 563,683 down from 567,122 passengers for the first half of 1992.

The Carnival Corporation comprises the World's largest cruise line based on number of passengers carried. In addition to Carnival Cruise Lines, its other units include Holland American Line, Windstar Cruises Caribbean, Alaska and other worldwide destinations. Carnival Cruise Lines has contracted for the construction of three 70,000 gross - registered-ton, 2,600 passenger ships, the Sensation, Fascination and Imagination, which are scheduled for delivery in 1993, 1994 and 1995, respectively, as well as a 95,000 ton ship which will be the largest cruise ship ever built, scheduled for delivery in 1996.

Annual Cruise Review analyses international operations

Lloyd's Annual Cruise Review 1993, the fourth edition of this definitive study of international cruise operations, has been published by Lloyd's of London Press. It gives an analytical overview of the cruise industry during 1992, investigating the different sec-

tors and operators, demand-side developments and supply growth, marketing and technical developments and safety legislation and litigation.

Although some of the exceptional circumstances that prevailed in 1991 were not found in 1992, the competitive pressures experienced during that year have continued during the year under review. The effects of recession, though less severe on cruising than on other forms of tourism, coupled with the large increase in capacity at the Deluxe Plus end of the market, have continued to affect the profitability of the industry.

While the Caribbean has remained the principal cruising region with further increased capacity, the Mediterranean has more than regained ground lost in 1991, while still yielding second place to the North American West Coast. Northern European cruising has continued to grow in prominence, however, and when total European-based capacity is taken together, the combined region is in second place to the Caribbean.

First Sulzer RTA84T engine on test

The first Sulzer RTA84T low-speed marine diesel engine has successfully completed its first series of test-bed trials at the Aioi works of Diesel United Ltd in Japan. Designed and developed by New Sulzer Diesel Ltd of Winterthur, Switzerland, the RTA84T engine type is specially tailored for the propulsion of very large crude oil carriers (VLCCs). The engine on test, a seven-cylinder model with a maximum continuous output of 27 160 kW (36 960 bhp) at 74 rev/min, was built under licence by Diesel United Ltd. It will be installed in a 258.000 tdw tanker which is now under construction at the Jure yard of Ishikawajima Harima Heavy Industries Co Ltd (IHI) for NYK Line with delivery due in spring 1994.

This RTA84T engine was first started on April 5, 1993 and ran successfully without any difficulties throughout the tests. The results are very much within expectations. In this first series of tests, the engine settings, turbocharging the fuel injection were optimized and the temperature and stress measurements were completed.

Nor - Shipping '93

The final day of the Nor-Shipping '93 Conference held in Oslo this month, was highlighted by a session on "Environmental issues" organised by Lloyd's of London Press. The subjects included "How Could the IMO plan to Fulfil its Role as an international Regulator?", Environmental initiatives from the Clinton Administration, "Extending Port State Control" and the "Provision of Waste Reception Facilities". During a discussion on Scandinavian and European issues, Mr. Spyros M. Polemis, Vice-Chairman of the Greek Shipping Co-operation Committee spoke about "Greek Strategies for the 21st Century", which was to encourage maritime and flag states to apply the necessary safety and pollution prevention regulations, but otherwise not to interfere.

The Greek industry, continued Mr. Polemis, firmly believed in the better enforcement of regulations of help eliminate sub-standard ships, but did not favour blanket measures that discriminated against ships of particular flag. "The Greek Shipowners take pride in their efforts to be at the forefront of innovation and change for the better in the shipping industry, with emphasis on matters relating to safety and the protection of the environment". They will seek the assistance of the State and seamen's union to further causes so as to ensure the highest standards of service.

Dan Melitz becomes technical advisor to ABS

Daniel T. Melitz, formerly Technical Manager of BP Shipping Limited has become a technical advisor to the American Bureau of Shipping.

In making the announcement Dr. Donald Liu, Senior Vice President - Technology, said "ABS is indeed fortunate to have retained the services of Dan Melitz, who is highly regarded throughout the worldwide marine industry. Having directed BP policy on technical shipping matters, he has had a strong influence on the worldwide marine industry through participation



"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

on industry committees and forums as well as through numerous informal contacts. We therefore welcome his involvement with ABS and look forward to having him put his significant experience and talents to work for us».

Dr. Liu also explained that "under the strategic plan ABS 2000 we have been placing a major emphasis on state-of-the-art technology both in producing and delivering technical design analysis and engineering services, and Dan will help us fully develop related programs. His background will be invaluable from the applications perspective".

Mr. Melitz was educated in Great Britain, having received a Bachelor of Science (First Class Honors) in naval architecture from Strathclyde University in Glasgow. He worked with BP Shipping for 21 years in several positions, rising to Technical Manager and a member of BP senior management. Also well known as an author of a number of technical papers, some of the more noteworthy of which describe innovative studies in ship design and maintenance, he received the Adm. E.L. Cochrane Award from SNAME in 1992 for the best technical paper. Mr. Melitz is also a fellow of the Royal Institute of Naval Architects and member of the Society of Naval Architects in Japan, as well as a member of the Society of Naval Architects and Marine Engineers (United States).

Albania joins IMO

Albania has become the 141st Members of the International Maritime Organization, the United Nations agency concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships. Albania accepted the IMO Convention, which is deposited with the United Nations in New York, on 25 May.

Fuel quantity - getting what you pay for?

Intertanko's WHITE LIST allows shipowners worldwide to bring their quantity under control, and increase their operating margins.

A problem which has been highlighted by Intertanko's «White List» in the last few years, is that some bunker suppliers overstate the density on bunker receipts, and include water in the fuel. As a direct result of this, shipowners are forced to make large excess bunker payments every year, without their knowledge or approval. This inflation of the bunker bill is as a rule invisible to owners. For more than 3 years the «White List» has proven beyond any doubt, that there is indeed a bias in favour of suppliers at the expense of owners.

Analysis of density deviations for one full year, show that individual suppliers are posing risk margins amounting to as much as USD 11.00 per tonne, regardless of customer. This effectively means that an owner stemming 1000 tonnes of fuel at USD 90.00 per tonne, would only be receiving fuel for appr. 79.000 whilst still paying the full USD 90.000.

Still a large share of the bunker supplier community

consistently pose risk margins in excess of USD 1.00 per tonne, which in the long run amounts to substantial sums of money paid by owners for fuel not received.

The «White List» is published by Intertanko in co-operation with FOBAS of Lloyd's Register and CBC Marine.

The TT Club issues its 1992 Annual Report

The transport insurance specialist, Through Transport Club (TT Club), has released its 1992 Annual Report. The report emphasises the global cover and service available from the Club together with the Club's aims to further improve its competitiveness.

The report states that the TT Club has benefited from reacting early to the deteriorating underwriting results which have hit liability insurers worldwide. 1992 saw a revival of premium growth and a continuation of the better underwriting results experienced since 1990.

The continued financial strength of the Club is also noted in the report. Net premium income in 1992 was up 8.4% and, together with investment earnings, total income was US\$ 56.28 million. Total net claims paid and expenses were up 3.6% to US\$ 53.16 million. Total funds increased to US\$ 130.34 million.

In his review, Sir David Thomson, Chairman of the Club, comments:

"In a year which has seen retrenchment by many insurers, the Group has remained open for business from throughout the world. The Group's package approach to insurance and its willingness to underwrite 100% of the risk has been appreciated by transport operators and their brokers at a time of shrinking capacity within the insurance industry».

A new rolling five year Business Plan was adopted by the Club Board. The thrust of the plan is to increase the Club's competitiveness by a combination of substantial growth (while achieving acceptable underwriting results) and vigorous cost containment.

A Total Quality Management programme is also underway which, together with a stronger emphasis on information technology, is expected to reduce administration costs and enhance the speed and consistency of the service provided to a worldwide membership.

In 1992, the TT Club commissioned a far-reaching survey into its relationship with brokers; an appropriate step as most of the Club's business comes through brokers. The results of the research are being used to enhance these relationships.

The 1992 Annual Report is the first to include the results of the new subsidiary, TT Europe, which started trading in January 1992. TT Europe was primarily formed to take advantage of the Second Non-Life Insurance Directive whereby an insurer based in one EC country is able to do business in other Community countries if it so wishes.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Τόκιο 22/4
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Λαϊμ Τσαμπάγκ 16/4
ABIN Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (6.)	68	51073	€ Φουτζέιρα 14/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Κασσιούγκ 9/4
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	πρ. «Osea»
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	αργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	α. Γιούροπορτ 17/4
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Μπ. Χομίνι 22/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Κασσιούγκ 6/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	πρ. «Kongsfjord»
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Φινλανδία 19/4
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819	α. Ταραγκόνα 16/4
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	προς Τουρκία 31/3
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	€ Ν. Ορλεάνη 15/4
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Π. Νουάρ 12/4
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Ρεκαλάνα 14/4
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	δ. Ντόβερ 7/4
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Ίμνιγκχαμ 19/4
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Αργεντινή 31/3
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	€ Πειραιά 21/4
ΑΘΩΣ (6.)	71	18552	α. Λάρνακα 16/4
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	€ Μπυμόντ 31/3
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Οζάκα 13/4
Α'Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Σίδνεϊ 10/4
Α'Τ'ΝΤΑ (6.)	75	24808	α. Βερκοκρούς 18/3

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933	προς Εκουαντόρ 14/4
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136	προς Ρίγα 13/4
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136	επισκ. Μαγκάλια 17/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	προς Ουαϊντόν 8/4
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Μπαγκκόγκ 23/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	στο Ναγκασάκι 12/4
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Τσιβάν 15/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (6.)	78	198764	€ Φουτζέιρα 9/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	€ Πειραιά 22/3
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Θεσσαλονίκη 15/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	€ Αμβέρσα 21/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. «Orsola B.»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Άντερ 28/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	€ Βεραβάλ 22/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (6.)	75	40633	προς Μπιλμπίο 21/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	€ Πειραιά 30/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Μπιτούλιν 19/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	€ Καλόδρα 14/4
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	€ Νταμμά 13/4
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Αλγέρι 18/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Γιαντάι 16/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (6.)	92	37000	προς Γιβραλτάρ 19/3
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	€ Βαλπαράϊσο 19/4
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Ντάρμπαϊν 17/4
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Ντάρμπαϊν 19/4
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαϊν 17/4
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (6.)	82	24105	α. Χιούστον 5/4
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283	€ Ρουέν 6/4
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (6.)	72	52440	προς Τζέντα 31/3
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459	προς Μιλάνο 18/2
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (6.)	72	51818	προς Τζέντα 13/4
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Νοβοροσίσκι 16/4
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Ινδονησία 17/3
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000	προς Αγγλία 23/4

AMAZONIA	77	9328	προς Καέν 21/4
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (6.)	74	123126	πρ. «Esso Bahamas»
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (6.)	74	123126	πρ. «Esso Bermuda»
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	α. Γκλάβεστον 28/1
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Σάντος 10/4
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	α. Ν. Ορλεάνη 17/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς ΗΠΑ 20/3
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Α. ΗΠΑ 1/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Χιούστον 16/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Χέι Πόιντ 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς ΗΠΑ 25/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Οράν 24/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	€ Ν. Ορλεάνη 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Γουίλιαμκτον 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	€ Ορλεάνη 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348	προς Μπαγκκόγκ 4/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Σαγκάι 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Χαϊφά 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΦΚΑ	83	20432	€ Κασσιούγκ 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	€ Λιμά 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	πρ. Μπρέμν 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Σάντος 27/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Ιαπωνία 25/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Αυστραλία 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631	πρ. Μαπούτο 9/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	€ Οζάκα 21/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Μπαγκκόγκ 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	πρ. Κασσιούγκ 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	πρ. Μπαγκκόγκ 11/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	στη Μανίλα 1954
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633	α. Πενάγκ 19/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρ. Κούρε 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Γκουανγκζού 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	€ Σαλβαντόρ 8/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	πρ. Κολόμπο 14/4
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	€ Ακάμα 12/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (6.)	83	5280	πρ. Αγγλία 16/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (6.)	75	69222	πρ. Τουρκία 954
ΑΝΑΦΗ	85	34400	€ Κινούρα 9/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	€ Μποντοίρ 17/4
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (6.)	84	38500	€ Βομβή 12/4
ΑΔΡΟΜΕΔΑ	85	34500	πρ. Αυστραλία 13/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρ. Όιτα 2/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρ. Βραζιλία 8/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (6.)	76	115461	πρ. Φουτζέιρα 11/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	€ Ν. Ορλεάνη 13/4
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Ν. Ορλεάνη 854

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	πρ. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	πρ. Εκουαντόρ 1954
ΑΝΝΑ	81	30852	€ Ναγκόγια 15/4
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	€ Ακάμα 13/4
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	πρ. Σφάξ 13/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ν. Ορλεάνη 8/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	€ Μασάτο 5/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	€ Σαν Λορέντζο 15/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Τρινκόνδα 11/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	πρ. Μπέιρα 5/4
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (6.)	72	17355	επισκ. Πειραιά 2/3
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	76	28059	πρ. Ντουμπί 15/4
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (6.)	81	30622	πρ. Σαλίνα Κρούς 10/4
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	πρ. Λός Άντζελες 754
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	πρ. Πόρτ Χάρκουρτ 9/4
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	πρ. Ν. Κορέα 8/4
ΑΡΑΜΙΣ (6.)	77	75124	€ Σ. Άννα Μπαϊ 24/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	πρ. Ν. Ζηλανδία 10/4
ΑΡΓΚΟΥΣ (6.)	76	19016	α. Ρουαί 3/4
ΑΡΓΚΟΝΑΥΤΗΣ (6.)	78	75588	€ Τέξας Σιτ 4/4
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (6.)	77	19378	πρ. Μπ. Μπαϊ 16/4
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (6.)	91	29500	πρ. Σιγκαπούρη 12/4
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	€ Τζέμπελ Άλι 20/4
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328	α. Βανκούβερ 6/4

ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ	77	19895	πρ. «Star Dragon»
ΑΡΕΤΗ	73	13631	πρ. Μόρεχεντ Σιτ 24/3
ΑΡΗΣ	86	27012	πρ. «Acra»
ΑΡΗΤΗ	89	23459	πρ. Ινδονησία 4/4
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	πρ. Κίλαγκ 10/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800	πρ. Μπουεναβεντούρα 2/4
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ν. Ορλεάνη 1754
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (6.)	82	30042	€ Πειραιά 21/4
ΑΡΚΑΣ	88	36309	πρ. Ουλαάν 7/4
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρ. Ρόττερνταμ 17/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρ. Ζενζιάγκ 25/2
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρ. Άντερ 13/4
ΑΡΩΣ (6.)	93	156336	πρ. Σιγκαπούρη 11/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Σαν Λορέντζο 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (6.)	77	66259	α. Χιούστον 16/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρ. Μπαγκκόγκ 26/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρ. Βανκούβε 21/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	πρ. Ναγκόγια 22/4
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	πρ. Καμιντέλο 11/4
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	€ Γιοκοχάμα 21/4
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	πρ. Βραζιλία 14/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	πρ. Καγκοσίμα 9/4
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (6.)	76	117285	πρ. Καγκοσίμα 9/4
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (6.)	76	117285	επισκ. Πειραιά 6/4
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (6.)	70	17485	πρ. «Osea»
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (6.)	76	18343	πρ. Ρόττερνταμ 20/4
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (6.)	62	18033	πρ. Βαλτιμόρη 20/4

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (6.)	74	128339	α. Τζουαίμα 19/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (6.)	78	35315	€ Μάντρε ντε Ντέους 15/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	πρ. Ν. Ορλεάνη 21/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456	πρ. Κέι Γουέστ 16/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ	86	35954	€ Ν. Ορλεάνη 10/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	πρ. Σάβεν Άιλαντ 17/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	πρ. Δ. ΗΠΑ 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (6.)	75	44601	€ Νάπολη 23/3
ΑΤΛΑΣ	77	11804	€ Ρόττερνταμ 21/4

ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	8096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΤΟΝ	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

BANKΟΥΒΕΡ	77	35716
BARENΒΕΛΣ	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	10988
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1800
BIRGINIA	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	7412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996
ΓΚΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	74	13036
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	83	24843
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	84	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ 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 ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	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 (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	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 Α.	82	90747

προς Μπρεμερχάβεν 23/3
προς Χαλκίδα 27/3
πρ. «Ανίκ»
αργεί Πειραιά
προς Μαρόκο 30/3

προς Μπάγια Μπλάνκα 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. Όλμπανυ 3/4
μετ. «Δημητράκης» (ε.)
ε. Πειραιά 24/3
στο Κόρπους Κρίστι 26/4
α. Γιούροπορτ 22/4
προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 13/4
πρ. «Caledonia»
πρ. «Torm Rotta»
μεσογειακές μεταφορές
προς Καβάλα 19/4
προς Τοκονίλα 3/4
αργεί Πειραιά

μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Albacore» (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 Ρόττερνταμ 19/4
ε. Τέμα 13/3
προς Τρινιδάδ 17/4
ε. Ρίο Χάινα 11/4
προς Καζαμπλάνκα 10/4
υπεστείλε παναμαϊκή
προς Ν. Ορλεάνη 12/4
α. Ρίο Χάινα 16/4
α. Ν. Ορλεάνη 26/3
ε. Ν. Ορλεάνη 6/4
προς Α. Μεξικό 8/4
προς Ν. Ορλεάνη 6/4
ε. Χάμπτον 12/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/4
α. Μπούλεν Μπαιν 10/4
αργεί Πειραιά
ε. Ντακάρ 15/3
προς Ιαπωνία 12/4
προς Χόγκ Κόγκ 13/4
προς Πόρτλαντ 15/4
προς Σιγκάουρ 23/3
ε. Κουίνχουαγκντ 3/4
προς Νταλντ 12/4
προς Γούντα 24/4
ε. Κολούμπα 14/4
προς Άντεν 15/4
προς Μπρέξ 22/4
προς Ταϊλάνδη 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 Σαρόνγια 17/4
ε. Ρας Τανούρα 17/4

ε. Χόγκ 6/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καθσάκι 18/4
ε. Μπρεμερχάβεν 13/4
προς Ριον 15/4
προς Μιλάδο 7/4
προς Λονδίνο 2/4
προς Περσικό 10/3
προς Αρούμπα 5/4
δ. Παναμά 17/4
ε. Τερνέστη 20/4
προς Μπείλιον 19/4
στη Τζέντα 15/3
προς Σάντος 8/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Ιαπωνία 26/3
ε. Βαρκελώνη 15/4
ε. Ρίο Γκρόντε 11/4
α. Μπεκανκούρ 19/4

αργεί Βασύρα
ε. Λάγος 28/2
προς Περσικό 2/4
ε. Κωνσταντία 15/4
ε. Λαττάκια 28/3
προς Ν. Υόρκη 18/4
πρ. «Σίριφορ»
πρ. Στουρέ 1/4

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ	75	146263

ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	80	25728
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	73	18958

ZANTE (δ.)	75	132798
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΛΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	8905
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	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 ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΗΣ 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 Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΙΟΡΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΝΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ-ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914

προς Κόλπο ΗΠΑ 18/4
πρ. «Κέα Εξηλόρε»
προς Ιαπωνία 15/4
προς Χαϊκού 20/4
προς Πειραιά 17/2
επισκ. Θεσσαλονίκη 30/5
προς Μέγαρο 2/4
επισκ. Μπρεμερχάβεν 24/4
αργεί Πειραιά
α. Λού Τέρμιναλ 16/4

ε. Φουτζέιρα 8/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Πότι 24/2
πρ. Ιαπωνία 5/4
ε. Ν. Μαγκάλωρ 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
πρ. Ρωσία 24/3
πρ. Σεχέλλες 30/3
πρ. Ν. Υόρκη 16/4
ε. Ιντσάν 22/3
στο Κόδιξ 15/4
ε. Ν. Υόρκη 18/4
πρ. Μάουντ Μαγκάνουι 17/4
α. Ποχάγκ 12/3
πρ. Σάουθγουέστ Πας 7/4
πρ. Μπεντάντα 10/4

πρ. «Takatsuki»
ε. Ν. Ορλεάνη 18/4
πρ. Αυστραλία 19/4
ε. Σιγκαπούρη 21/4
πρ. Γένοβα 22/4
α. Άσντοντ 14/4
ε. Λέγκορν 19/4
πρ. Κολόμπο 19/4
πρ. Χόγκ Κόγκ 7/4
πρ. Κασσιόνη 16/4
πρ. Αμπιτζάν 3/4
δ. Παναμά 17/4
α. Λισαβόνα 19/4
πρ. Φλόρενς 19/3
πρ. Λάγος 9/4
ε. Λέ Χάβρη 22/4
πρ. Σαλτάνο Μπαιν 29/3
πρ. Μιλκί 19/4
α. Ν. Ορλεάνη 19/4
πρ. Τζέντα 7/4
πρ. Ουομέντο 20/3
πρ. «Cortina»
πρ. Τσιβάν 26/3
πρ. «Yousoufia»
πρ. Σιγκαπούρη 16/4
μεσογειακές μεταφορές
στο Λάγος (αποθήκη)
α. Τερνέστη 3/4
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 18/4
μεσογειακές μεταφορές
επισκέυε Πειραιά
α. Λέικ Τσάρλς 8/4
πρ. Παλεμπόγκ 17/4
πρ. Αμβούργο 20/4
πρ. Τσιβάν 6/3
πρ. Βενεζουέλα 12/4
πρ. Βιεννάμ 6/4
πρ. Ραβέννα 20/4
αργεί Πειραιά
πρ. Ν. Κορέα 5/4

πρ. Φενγκτσέγκ 26/2
α. Φουτζέιρα 12/4
πρ. Καλντέρα 22/3
πρ. Νάντη 21/4
πρ. Ικόνιο 13/4
επισκ. Πειραιά 30/3
Σαν Λορέντζο 17/4
πρ. Σιγκάουρ 23/4
πρ. Λέ Χάβρη 13/4
πρ. Αλγερία 13/3
ε. Λοριέντ 1954
πρ. Ρόττερνταμ 13/4
ε. Αμβούργο 7/4
πρ. Άιν Σούκνα 4/4
α. Τζουαίμα Τέου 27/4
α. Ν. Ορλεάνη 26/3
πρ. Κέυ Γουέστ 21/3
ε. Χούανες 17/4
πρ. Περσικό 14/2
α. Τζουαίμα 17/4
πρ. «Sea Transporter»
πρ. Μούγκα 28/3
α. Μίνα Σέκρ 31/3

πρ. Γιβραλτάρ 5/3
πρ. Σιγκαπούρη 13/4
πρ. Καλλία 27/3

α. Ιλλιτάξβακ 953
πρ. Αϊνμπο 13/4
α. 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
KASTEΛΟΡΙΖΟ (δ.).....	91	29900
KASTOR Π.....	83	14315
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
KATERINA T. (δ.).....	68	2376
KEA.....	69	18431
KERYRA (δ.).....	73	67239

KIGK AΛEΞANTEP (δ.).....	78	245140
KIMOLOS (δ.).....	74	60352
KIRSTEN (δ.).....	75	158475
KLELIA X.Φ.....	91	12453
KLEON.....	76	59319
KLANPENTSIΟΥP A. (δ.).....	73	18744
KLIPPERBENTSIΟΥP A. (δ.).....	81	19989
KOIMHISIS.....	81	34188
KOMET.....	78	14374
KOMMON BENTSIΟΥP.....	71	15547
KONKAR AΛΠIN.....	73	114543
KONKAR BIKTOPY.....	73	39219
KONKAR INTPEPIHT.....	11	38820
KONKAR PATONHP.....	68	22836
KONKECTBENTSIΟΥP A. (δ.).....	80	19982
KONTOP (δ.).....	80	26974
KORIANA (δ.).....	84	38000
KORINΘIA (δ.).....	69	1579
KOUKAMPYOPA.....	72	40720
KPAOYN (δ.).....	76	88886
KPECTBENTSIΟΥP A. (δ.).....	74	18744
KPEON.....	70	18184
KPHTH (δ.).....	73	118104
KPHTH AKTH (δ.).....	88	24900
KPHTH AMΠAΣCANTOP (δ.).....	75	60406
KPHTH APY (δ.).....	86	24900
KPHTH ΓEPANI (δ.).....	68	14923
KPHTH ΓKOLANT (δ.).....	72	17506
KPHTH ΓOYAIHB (δ.).....	74	42470
KPHTH EΠICKOΠH (δ.).....	67	14926
KPHTH KOLOP (δ.).....	86	26874
KPHTH ΛANT (δ.).....	73	42470
KPHTH ΠAAM (δ.).....	86	24000
KPHTH PIBEP (δ.).....	86	24900
KPHTH POUHΠI (δ.).....	73	18843
KPHTH CИ (δ.).....	74	81054
KPHTH CKAY (δ.).....	73	81054
KPHTH CTAP (δ.).....	73	42470
KPHTH CTAMΠION (δ.).....	86	24000
KPHTH ΦILOEENIA (δ.).....	86	24000
KPYCTAABENTSIΟΥP A. (δ.).....	80	19882
KYBEPNHTHC.....	78	21194
KYΘHPA (δ.).....	74	67289
KYΘHOC (δ.).....	71	17355
KΩC (δ.).....	76	43681
KΩCTAC KONIAAΔIHC.....	81	29710

ΛAIΔH EM A. (δ.).....	77	18658
ΛAKMOC.....	61	5843
ΛAKON.....	69	8825
ΛAKONIA (δ.).....	60	13623
ΛAMYP A.....	83	38000
ΛAPA C.....	72	8848
ΛAPPY A.....	72	18306
ΛEBANT ΠPAITHT.....	70	14789
ΛEBANT CΠIPIT.....	70	18799
ΛEBANT ΦOPTEIOYN.....	72	11076
ΛEITZEP CTPHM.....	77	27867
ΛENI (δ.).....	75	79249
ΛEONTAC (δ.).....	74	52830
ΛEON.....	73	70931
ΛHΓOYAPHT.....	72	14212
ΛHHTEP.....	84	20494
ΛHTΩ.....	77	11284
ΛIA (μ.).....	78	33191
ΛIKA.....	76	61615
ΛIMQN TPETHTEP.....	68	9505
ΛINAMΠOΛ CYKPE.....	84	13911
ΛIZMΠOA.....	71	2557
ΛOΓIAATY.....	69	9045
ΛOY KAC.....	81	11631
ΛOYCIZOC.....	13	63287
ΛYΔI.....	70	14878
ΛYΔIA II.....	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΕΚ AΛTZEXIPAC.....	77	38991
ΜΑΖAΛ II (δ.).....	65	2676
ΜΑΘPAKI (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑHPOC (δ.).....	81	23000
ΜΑΙPIH.....	68	22391
ΜΑΙPIH A.....	74	22246
ΜΑΙPIH M.....	75	22577
ΜΑΙPIH N.....	76	22297
ΜΑΙPIHH.....	72	20713
ΜΑΚΕΔONIA (δ.).....	63	1848
ΜΑΚΕΔONIA.....	74	83517
ΜΑΛΛΕΚO.....	80	11584
ΜΑΝA.....	77	30263
ΜΑΝΕCΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘOC.....	77	5874
ΜΑΝTEΛΕN.....	70	9169
ΜΑΝTINEIA (δ.).....	83	31951

προς Μπρισμαίν 16/4
προς Σάντος 19/4
ε. Αλεξάνδρεια 17/4
προς Σγκαπούρη 14/4
προς Κίνα 12/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Δ. Αφρική 9/3
προς Βομβάη 14/4
προς Οφουνάτο 22/3
ε. Έσπερκεν 19/4
α. Σ. Ναζαίρ 17/4
ε. Αμβούργο 22/4
α. Ν. Ορλεάνη 21/3

αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 9/4
α. Μπαχραίν 1/2
δ. Πόρτ Σάιτς 12/4
α. Σγκαπούρη 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. Οξελουσίον 15/4
δ. Παναμά 10/5
ε. Βαρκελώνη 18/4
προς Μωρήν Φήλντ 11/4
προς Τσίμα 4/4
προς Άνναμα 31/3
προς Μισισσιππή 14/4
προς Χάρκ 17/4
προς Σγκαπούρη 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 Συρία 15/4
ε. Πειραιά 21/4
α. Γένοβα 21/4
ε. Φόξ 17/4
προς Γιβραλτάρ 31/3
ε. Ν. Υόρκη 16/4
προς Ρωσία 20/4
προς Γιάννου 21/4
προς Χάρκ 22/4
προς Ελλάδα 19/4
α. Ταρραγόνα 15/4
προς Λάος 18/4
προς Πόρτ Κέλαγκ 21/4
προς Χιλή 31/3
επισκ. Ντουμπάι 30/1
προς Κλαϊπέδα 17/4
προς Φουτζέιρα 11/4
ε. Σουίνουσκί 13/4

προς Πειραιά 19/4
προς Δρέπανο 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 Δουβλίρη 15/4
προς Μπουσάν 19/4
ε. Λα Σπέζια 21/4
ε. Ρίο Ιανέιρο 14/4
ε. Παρανάγιο 24/3
επισκ. Πειραιά 13/3
προς Άσντον 24/4
ε. Χονολουλού 31/3
αργεί Πειραιά
στη Βασίρα
πρ. «Ocean Razor»
ε. Παρανάγιο 2/4
ε. Κωνσταντία 20/3
προς Λειψές 20/4

ε. Ρότερνταμ 25/4
προς Κολόμπο 19/4
α. Μασσαλία 20/4
ε. Σουΐνη 22/4
προς Πασαγκούλα 8/4
α. Τέξας Σίτυ 3/4
προς Σέιτς 13/4
προς Λαχάντ Ντατού 16/3
προς Κασσιόγκ 5/4
προς Ρότερνταμ 4/4
προς Σούδα 19/4
προς Κακογκάβα 18/4
προς Μπ. Άιρες 8/4
προς Σάντος 17/4
ε. Νταμμάι 16/4
προς Αδελαΐδα 14/4
α. Άσντον 20/4
προς Σαν Φραντσκο 4/4

ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥCΗ.....	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
ΜΑΡΙΚΡΙCΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077

ΜΑΡΚ CΠYPOC.....	80	1599
ΜΑΡΚ ΤCΑΛΛΕΝΤΕΡ.....	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785
ΜΑΡΚΕCΑ.....	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚOC ΛYPAC.....	83	21000
ΜΑΡΚOC N.....	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΜΑΡΟ Λ.....	85	25000
ΜΑCΤΕΡ ΠΕΤΡOC.....	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ.....	83	21308
ΜΕΙΤΤΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΗΤΕC.....	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗC.....	75	28082
ΜΕCΙCΤΡΙΑ.....	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.).....	74	158797
ΜΗΛOC.....	84	28100
ΜΗΛOC (δ.).....	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΝΕΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'Γ'ΟΝΕC.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ.....	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙC.....	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 ΛΟΥΤΙΚ.....	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580
ΜΙΝΩC.....	75	28082
ΜΙC ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙCΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗC.....	68	23067
ΜΙΧΑΛΗC Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗC Π.....	82	32239
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.).....	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	74	42825
ΜΟΡΙΑC.....	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282
ΜΠΙΛΛΗC.....	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΜC.....	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633

ΝΑΓΟΥCΑΙΝΑ.....	77	35233
ΝΑΗΝ.....	78	14651
ΝΑCOC.....	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙC (δ.).....	75	115207
ΝΑΥCΙΚΑ.....	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙC.....	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙC (δ.).....	81	30622
ΝΕΔΗ.....	81	19425
ΝΕΝΑ.....	74	39886
ΝΕΝΤΑΛΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ.....	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ CΚΑ'Υ.....	67	1598
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.).....	75	64738
ΝΗΡΕΥC.....	56	9942
ΝΗCΙOC ΑΜΟΡΦOC (δ.).....	75	44605
ΝΗCΙOC ΔΗΛOC (δ.).....	78	40570

προς Πειραιά 8/4
προς Βέντοπιλς 18/4
προς Φλάσσινγκ 20/4
προς Αλεξάνδρεια 21/4
προς Κουβέιτ 12/4
ε. Ενσενάτο 13/3
ε. Γκλόγκ 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 Σενίπα Τέρμ. 23/3
προς Γκνάνσκ 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 Σπίτια 14/4
προς Λισαβώνα 15/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
δ. Κωνί/πολη
προς Μπαγκόγκ 12/4
προς Βρέμν 22/4
προς Κασσιόγκ 9/4
ε. Ρίταρντς Μπαί 2/4
ε. Παρανάγιο 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 Μπρισμαίν 22/4
προς Ανκόνα 8/4
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. Σγκαπούρη 14/4
προς Αγκουαντούλσε 16/4
προς Τέξας 15/4
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 Αγκουαντούλσε 9/4
ε. Πόρτο Κορτές 13/4
προς Τρινιδάδ 29/3
ε. Ν. Ορλεάνη 14/4
προς Γκάβστον 9/4
ε. Γρενάδα 19/5
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 Γκουακουά 22/4
προς Βέλγιο 29/3
προς Πόρτο Ορντάς 5/4
ε. Βενετία 14/4
α. Τέμα 7/4
προς Σγκαπούρη 9/4
προς Πειραιά 17/4

προς Πόρτ Άλφρεντ 2/4
προς Χοντβίντα 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 Αμουδι Μπαί 26/3
προς Κασσιόγκ 15/4
προς Πόρτο 13/4
προς Σγκαπούρη 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
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΤ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	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 ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΜΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΥΑ'ΙΤ 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
ΠΑΩΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792
ΠΑΡΑΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	8298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (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
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΤΕΡ	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. Τερνέστη 20/4	
ε. Τερνέστη 20/4	
προς Καραϊβική 4/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Σάροχ 19/4	
ε. Νάπολη 21/4	
προς Γκάλεσσον 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. Βλαδιστοκ 10/4	
προς Τζακόρτα 7/4	
προς Μπ. Μπλάνκα 15/4	
προς Ιαπωνία 17/4	
προς Ταϊβάν 15/3	
προς Καμσάρ 15/3	
προς Λαττάκια 24/3	
προς Ντεμεράρα 13/4	
α. Τακοράντι 17/2	
προς Αλεξάνδρεια 22/4	
πρ. «Αιγίαν Ντόλφιν»	
προς Λα Πλάτα 8/3	

προς Σιγκαπούρη 20/4	
προς Λιβύη 12/4	

προς Άνω Ανατολή 11/3	
προς Ιαπωνία 9/4	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/4	
ε. Ν. Ορλέαν 11/4	
προς Ιαπωνία 10/4	
ε. Φουτζέιρα 21/3	
προς Χόγκκ 12/3	
προς Γιοκχάμα 2/4	
προς Ιταλία 18/4	
προς Χόγκκ 3/4	
ε. Χόγκκ 19/4	
προς Βιτόρια 8/4	
ε. Μόντρεαλ 17/4	
προς Χόγκκ 17/4	
ε. Μπ. Μασόρ 9/4	
προς Βενεζουέλα 1/4	
α. Μπωμόντ 6/4	
προς Δ. Αφρική 15/4	
προς Μπουργκάς 18/4	
προς Μοκατάντι 18/4	
προς Σιγκαπούρη 13/2	
προς Καναδά 12/4	
α. Ν. Ορλέαν 8/4	
προς Μπρίντιζ 2054	
προς Ελλάδα 13/4	
προς Ώκλαντ 14/4	
προς Μομπάσα 9/4	
α. Λάνος 11/4	
προς Κούβα 17/2	
ε. Κοκκόλα 11/4	
προς Σαγκάι 4/1	
ύψιστε σημ. Μαχάμας	
ε. Πειραιά 21/4	
προς Ταϊβάν 11/4	
στο Τούρκου 5/2	
προς Καμσάρ 9/4	
ε. Τζουμπάι 16/4	
προς Μπαγκκόκ 9/4	
προς Καμσάρ 1854	
μετ. «Indomitable» (κ.)	
α. Ν. Ορλέαν 5/4	
προς Πόρτο Μολιβάδ 1654	
πρ. «Co-op Express V»	
πρ. «Benagueri»	
προς Ιλλινγκάν 18/4	
προς Σαγκανσοκέ 28/3	
προς Αυστραλία 22/3	
υπό ναυπήγηση	
προς Κίνα 29/3	
προς Σιγκαπούρη 4/4	
ε. Πειραιά 14/4	
ε. Φουτζέιρα 13/4	
ε. Φουτζέιρα 16/3	
προς Τουάπας 13/4	
προς Πόρτο Κορτέζ 18/4	
προς Ζανναγκάκ 27/3	
προς Ιαπωνία 14/4	
επισκ. Πειραιά 16/12/92	
ε. Αλεξάνδρεια 16/4	
προς Χόγκκ 7/2	
ε. Ροστόκ 25/3	
προς Αγ. Θεοδώρου 21/4	

πρ. «Jimboia»	
πρ. «Blejo»	
πρ. «Cargi»	
πρ. «Bircs»	
πρ. Μιζουράτα 1054	
πρ. Μπουργκάς 16/4	
ε. Κων/πολη 19/4	
πρ. Ραβέννα 15/4	
πρ. Αλεξάνδρεια 19/4	
ε. Πειραιά 21/4	
ε. Πειραιά 21/4	
πρ. Μερσίνα 20/4	
πρ. Τόκιο 14/4	
ε. Σιγκαπούρη 20/4	
ε. Ουλσάν 30/3	
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
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΙΣΤΙΣ	83	22076
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ	72	57102
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	70	16670
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	73	4737
ΠΟΛΙΚΟΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	82	12824
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	74	15976
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	73	19564
ΠΟΠΗ	77	10558
ΠΟΠΗ Π.	63	3292
ΠΟΞΙΔΑΝ 8.	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	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
ΣΑΜΤΖΩΝ 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 ΠΙ	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛ	77	15533
ΣΑΡΝΙΚΟΣ	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 ΓΟΥ'ΙΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑ'ΙΤΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	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
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39265
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	12	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 17/3	
πρ. Γιοκχάμα 3/3	
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 13/4	
πρ. Ν. Αφρική 4/4	
πρ. Ρουέν 14/4	
ε. Λοβίτσα 19/4	
στο Λομπιτό	
πρ. «Boucras»	
πρ. Καμεράν 24/3	
ε. Μπ. Μπλάνκα 7/4	
πρ. Χάλεφας 18/4	
πρ. Λε Χάβερ 17/4	
πρ. Δρέπανον 9/4	
πρ. «La Richardais»	
ε. Γιοκχάμα 21/4	
ε. Ιμνιχάμ 18/4	
α. Ν. Ορλέαν 10/4	
πρ. Γιοκχάμα 22/3	
πρ. Καβάλα 19/4	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
πρ. Ουλσάν 4/4	
πρ. Αρούμπος 29/3	
πρ. Μπλάνκα 1854	
α. Φουτζέιρα 15/4	
πρ. Μπ. Αίρες 18/4	
πρ. Αγγλία 14/4	
πρ. Βόλο 18/4	
πρ. Κουίνγκντάρ 18/4	
μετ. «Πύργος Στάρ» (κ.)	
πρ. Θεσσαλονίκη 21/4	
πρ. Ραμπίχ 18/4	
ε. Πειραιά 14/4	
ε. Πειραιά 11/1	
μεταφορές Πάτρως	
πρ. Ιντσάν 4/4	
στην Κωνσταντία 9/4	
πρ. Ρεσίφ 5/4	
ε. Σιγκαπούρη 21/4	
πρ. Ν. Αφρική 20/3	
ε. Νάρκ 20/4	
μετ. «Φάγκ Καρίν» (ε.)	
πρ. Τζακόρτα 15/4	
πρ. Θεσσαλονίκη 18/4	

προς Κίνα 11/4
 προς Λας Πάλμας 16/4
 ε. Καρταγόνα 18/3
 προς Ρόττερνταμ 19/4
 στη Λας Πάλμας 5/4
 ε. Πόρτ Σάϊντ 9/4
 α. Μπουεναβεντούρα 14/4
 προς Κασσιούγκ 1/4
 πρ. «Ivan Pyren»
 πρ. «Mikhail Romm»
 προς Ιντσόν 8/4
 ε. Χόγκ Κόγκ 18/4
 προς Κίλαγκ 6/4
 προς Τσίμα 31/3
 πρ. «Mikhail Kalatozon»
 προς Οσκαρσβέρν 20/4
 ε. Χιούστον 10/4
 ε. Κιασαόκι 21/4
 προς Γένοβα 18/4
 προς Πόρτ Άλφρεντ 15/4
 α. Φιλδέλφεια 19/4
 ε. Μίλφροντ Χάβεν 22/4
 προς Μπιμπόα 20/4
 προς Ραμπιχ 11/2
 α. Πειραιά 7/4
 προς Πολωνία 17/4
 πρ. «Πέλαγος»
 προς Μαϊόμι 17/4
 προς Τζένις 3/4
 μετ. «Sea Energy» (π.)
 προς Λονδίνο 8/4
 επισκ. Πειραιά 9/3
 α. Ταρρακόνια 14/4
 ε. Ρόττερνταμ 22/4
 προς Ρός Τανούρα 17/4
 προς Ν. Αφρική 18/4
 προς Νιούκαστλ 7/4
 ε. Κασσιούγκ 16/2
 προς Ντάρμπαρν 12/4
 ε. Πόρτ Κέλαγκ 19/4
 προς Χαλκίδα 22/3
 α. Φουτζέιρα 15/1
 πρ. «River Shannon»
 υπό ναυπήγηση
 ε. Φουτζέιρα 15/2
 προς Ντράμφο 21/4
 προς Βέλγιο 2/4
 προς ΗΠΑ 15/4
 ναυπηγείται Ουλσάν
 α. Σιγκαπούρη 21/4
 προς Γκέμπερς 8/4
 ε. Αμβούργο 2/4
 προς Βιτόρια 16/4
 προς Μπ. «Aips 13/4
 προς Αμαραμπαρέ 13/4
 ε. Μαπούτο 18/4
 προς Γκλάντστουν 12/4
 επισκ. Πειραιά 16/3
 α. Τζουσίνα Τέρνι 1/4
 προς Πόρτο Κουετζάλ 11/4
 ε. Νταλίν 15/4
 πρ. «Thornes»
 ε. Τέξας Σιτυ 3/4
 προς Ιταλία 22/4

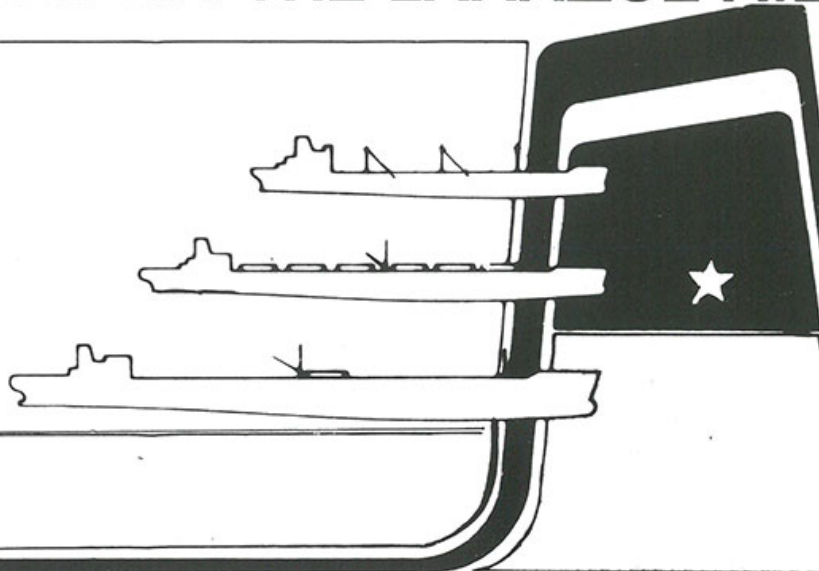
ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323	προς Μελβούρνη 17/4
ΤΑΝΤΑ.....	73	16997	στο Γκαίμης 24/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.....	85	22089	πρ. «Florida Rainbow»
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	ε. Καμπάνια 5/4
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	προς Αργεντινή 15/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΤΖΕΤ II (δ.).....	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ.....	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. Τελλιν 22/4
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	α. Φουτζέιρα 25/2
ΤΙΡΟΛ.....	74	12464	α. Μπαγκόγκ 13/4
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	ε. Φουτζέιρα 7/3
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΣ (δ.).....	86	50563	προς Νάπολη 20/4
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.).....	82	49101	προς Νοβοροσίσκ 12/4
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.).....	82	49101	προς Γιάννινα 16/4
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	ε. Δουκέρη 19/4
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	ε. Μπουσάν 28/3
ΤΟΠΑΖ.....	77	15284	προς Ιαπωνία 7/4
ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204	προς Ταϊβάν 16/4
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	προς Χόγκ Κόνγκ 20/4
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500	ε. Λίβερπουλ 16/4
ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	69	1491	ε. Μομπάτα 2/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ.....	74	13639	προς Οσκαράν 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 Τζακάρτα 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. Βαλντίνα 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 Ταϊτόγκ 3/4
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	ε. Μομπάτα 19/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	προς Γιβραλτάρ 7/4

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	προς Αργεντινή 10/3
ΦΕΫΡΟΥΖ I.....	83	17217	ε. Κόρπους Κρίστι 27/3
ΦΕΫΡΟΥΖ II.....	84	19049	προς Βενεζουέλα 9/4
ΦΕΫΡΟΥΖ III.....	84	19049	προς Βενεζουέλα 23/1
ΦΕΫΡΟΥΖ IV.....	84	19049	ε. Πειραιά 11/4
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	ε. Πειραιά 24/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	προς Άσντον 15/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	ε. Γκάνδη 19/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	ε. Ρουέν 14/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	α. Ν. Ορλεάνη 7/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. Ν. Ορλεάνη 1/4
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ.....	72	62879	πρ. «Kee Navigator»
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885	προς Σιγκαπούρη 20/4
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	α. Χόγκ Κόνγκ 4/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885	προς Σακά 2/4
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ.....	73	62233	ε. Δεμερβρά 8/4
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570	προς Πασαγκούλα 7/4
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	76	34928	προς Καρμπονέρας 10/4
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513	προς Μπόου 1/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786	προς Μπόου 29/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626	στη Μανίλα 14/4
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	προς Βραζιλία 22/3
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379	προς Κίνα 22/2
ΦΟΙΝΕ.....	77	64971	προς Κόλπο ΗΠΑ 14/4
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685	πρ. «Kobe Spirit»
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900	ε. Μαντράς 8/4
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ.....	76	18933	στο Καράτσι 31/3
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	προς Περσικό 25/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568	ε. Λονδίνο 5/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	προς Περσικό 27/2
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.).....	89	25368	προς Πολωνία 16/4
ΦΡΑΓΚΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	προς Πρέβεζα 13/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	
ΦΡΗΝΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	
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 Β. (δ.).....	73	101440	
ΧΩΚ (δ.).....	79	26973	
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500	
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753	
ΩΜΕΦΑΒΕΝΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	

επισκ. Παναμά 22/4
προς Ιαπωνία 28/5
στην Ταβανί 28/5
προς Ταβάν 26/5
στο Μομπάτα 28/5
α. Κασσιόγκ 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 Κόνγκ 4/3
προς Σακά 2/4
ε. Δεμερβρά 8/4
προς Πασαγκούλα 7/4
προς Καρμπονέρας 10/4
προς Μπόου 1/4
προς Μπόου 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 Καράτσι 31/3
προς Περσικό 25/3
ε. Λονδίνο 5/3
προς Περσικό 27/2
προς Πολωνία 16/4
προς Πρέβεζα 13/4

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 Αβόνα 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 G R
TELEFAX: 4283630



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	«...»
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	«...»
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	«...»
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829	«...»
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	«...»
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	«...»
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	«...»
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	«...»
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	«...»
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	«...»
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480	«...»
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	«...»
ΑΓΚΡΑΡ (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	«...»
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	«...»
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	«...»
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΓΥ (δ.κ.)	83	18509	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΣ (δ.κ.)	85	18350	«...»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	«...»
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	«...»
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	«...»
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747	«...»
ΑΙΤΩΛΑ	72	16235	«...»
ΑΙΤΩΡΗΣ ΝΤΑΙΤΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	«...»
ΑΙΤΩΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	«...»
ΑΙΤΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	«...»
ΑΙΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423	«...»
ΑΙΤΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	«...»
ΑΙΤΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	«...»
ΑΙΤΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	72	9710	«...»
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	«...»
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694	«...»
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664	«...»
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	«...»
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	«...»
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	«...»
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	«...»
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956	«...»
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	«...»
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)	75	93108	«...»
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	«...»
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	«...»
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	«...»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784	«...»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΣ (μ.)	70	12578	«...»
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	84	15904	«...»
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	«...»
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.)	70	3058	«...»
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	«...»
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	«...»
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602	«...»
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	«...»
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	«...»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	«...»
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	«...»
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	«...»
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	«...»
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	«...»
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	«...»
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	«...»
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	«...»
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	«...»
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	«...»
ΑΜΥΝΑ (δ.Αιγ.)	73	35315	«...»
ΑΝΑΞ (Μηχ.)	79	17996	«...»
ΑΝΑΞ 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. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	«...»
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	«...»
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	«...»

ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597

ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	84	26132
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	77	9524
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9524
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΙΩΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΛ (Μηχ.)	74	16006
ΑΡΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΤ'ΑΝΤ (μ.)	80	3958
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	87914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19802
ΑΡΙΣΤΕΙΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΩΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (μ.)	69	14446
ΑΥΡΗΛΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19802
ΑΡΙΣΤΕΙΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΩΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (μ.)	69	14446
ΑΥΡΗΛΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19802
ΑΡΙΣΤΕΙΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΩΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (μ.)	69	14446
ΑΥΡΗΛΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224

ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΙΧ (κ.).	77	2996	€ Βενετία 19/5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.).	70	14671	μετ. «Vasiliki» (AB)
ΒΕΝΟΥΣ (κ.).	76	14540	μεσογεικές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.).	71	1516	€ Σουέζ 18/5
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.).	81	42048	α. Χιούστον 20/4
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.).	70	16224	προς Γκεμλίκ 2/5
ΒΕΝΤΖΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890	προς Οκρίκα 13/5
ΒΕΡΟΝΑ (κ.).	75	10055	προς Μπαγκόγκ 14/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15883	€ Φρεντερίσια 7/5
ΒΗΤΑΛΛΑΚ (κ.).	72	16334	προς Ρότερνταμ 15/5
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (κ.).	71	12222	€ Φός 20/5
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.).	71	16917	προς Ρότερνταμ 12/5
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	προς Μπουσάν 4/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411	προς Ινδία 10/4
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	85	2811	προς Χώγκεσαντ 3/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.).	76	9833	€ Πόρτ Κέλαγκ 17/5
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.).	73	8953	προς Αμπιτζαν 18/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.).	77	19077	προς Κίνα 25/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (κ.).	69	12360	προς Κίνα 14/5
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.).	72	1999	προς Σόγκλα 23/2
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.).	81	21733	€ Ρίο Γκράντε 6/5
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΚΚ).	78	20295	€ Λέ Χάβρη 18/5
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	€ Οδησσό 16/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.).	75	15113	προς Ντηνρόιτ 18/5
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	προς Νοβοροσίσκ 25/3
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ.).	69	15874	ύψωσε κυπριακή
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.).	75	60827	προς Δ. Αφρική 3/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.).	76	1599	προς Κίμωλο 17/5
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.).	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (κ.).	68	4085	μετ. «Antares» (π.)
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309	στον Περσικό 9/1/91
ΓΕΑΡΓΙΟΣ (κ.).	71	14915	επισκ. Πειραιά 3/4
ΓΕΑΡΓΙΟΣ (Α.Β.).	69	1434	€ Μανφρεντόνια 15/5
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	προς Ιντσόν 12/5
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Μ. (κ.).	70	8868	προς Μπερμύδα 1/5
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Π. (κ.).	68	39889	προς Τύνιδα 20/4
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	προς Ιράν 2/5
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.).	77	42501	α. Ρίο Ιαντίρο 8/5
ΓΙΑΝΝΑΠΑΣ (κ.).	76	10185	€ Άκαμπα 16/5
ΓΙΑΝΝΑΠΑΣ Ι. (κ.).	78	9236	€ Κάντλα 6/4
ΓΙΑΝΝΑΠΑΣ ΙΙ (κ.).	73	9888	€ Μπαγκόγκ 29/5
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049	προς Ταϊλάνδη 29/4
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ονδ.).	67	15810	πρ. «Yaseniyev»
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.).	69	10152	€ Άκαμπα 18/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (κ.).	73	58821	προς Νοβοροσίσκ 12/5
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.).	65	2724	δ. Κων/πολη 26/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	προς Μομπάσα 7/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.).	71	54610	α. Ν.Ορλέαν 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ (κ.).	72	14315	δ. Παναμά 10/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	προς Μαλασία 5/5
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.).	71	29897	προς Κίνα 29/3
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084	προς Τζ. Νεχρού 6/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.κ.).	70	1973	προς Λα Γκουλέτ 14/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.κ.).	80	49866	διάλυση Ινδία
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.κ.).	65	3311	προς Κασσιόγκ 8/4
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.κ.).	70	3909	προς Γκαίμης 30/4
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.κ.).	65	3476	προς Φουτζέιρα 17/5
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.κ.).	81	5640	α. Σαν Νικολας 10/4
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΓΟΝ (δ.κ.).	72	9327	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (κ.).	80	3040	προς Λισαβώνα 20/5
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.κ.).	68	12870	€ Μπρίντζι 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.κ.).	79	13760	προς Ταϊλάνδη 6/5
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.κ.).	76	9445	προς Χιούστον 13/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.κ.).	85	23508	προς Ρας Λανούφ 14/5
ΓΚΑΖ ΠΑΖΙΦΙΚ (δ.κ.).	81	4764	α. Τρίπολη 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.κ.).	79	49866	α. Μπατάγκας 24/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (κ.).	81	3040	α. Φουτζέιρα 12/5
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.κ.).	77	3999	προς Ρεϊνιόν 20/5
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.κ.).	66	24696	€ Φουτζέιρα 11/5
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.κ.).	86	8997	α. Λιμύδ 14/4
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.κ.).	66	7992	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 13/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΧΕΤ (δ.κ.).	87	8903	προς Ταϊβάν 4/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).	81	2635	πρ. Μωχαμέντια 4/5
ΓΚΑΛΗΣ (Ον.).	69	998	α. Αλεξάνδρεια 16/5
ΓΚΑΛΑ'ΙΝΤ (κ.).	65	989	προς Σόρεχαμ 11/5
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	72	20654	προς Σάντος 18/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ (κ.).	73	30450	προς Ρότερνταμ 3/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935	€ Ν. Παμίρα 8/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (κ.).	71	16815	προς Ρίτσαρντς 17/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.).	73	15438	€ Πασαγιές 14/5
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	€ Βομβάη 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (κ.).	83	24843	προς Γαλλία 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (κ.).	71	12959	€ Ν. Ορλέαν 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.).	90	23272	πρ. «Skantopp»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (κ.).	84	24850	προς Βανκούβερ 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.).	78	3405	€ Σιγκαπούρη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.).	76	13027	α. Ν. Ορλέαν 22/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (κ.).	84	21193	προς Περσικό 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (κ.).	76	13024	€ Βεραρούζ 29/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.).	75	16169	α. Ν. Ορλέαν 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	12291	€ Ορλέαν 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417	προς Σαγκάη 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (κ.).	77	14531	προς Ν. Ορλέαν 15/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (κ.).	85	21193	α. Ν. Ορλέαν 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.).	79	13005	προς Γαλλία 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	72	12959	πρ. Μανζανίλο 16/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).	77	11733	επισκ. Ρίο Ιαντίρο 17/4
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.).	77	18017	προς Λα Γκουλέτ 12/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.).	77	21737	€ Πόρτ Κέλαγκ 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	72	9784	€ Ν. Υόρκη 8/5
ΓΚΡΕ'ΙΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	72	38889	πρ. «Dawn Redwood»
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.).	77	14317	πρ. Π. Αρένας 2/5
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399	πρ. Μάλαγα 21/5
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (κ.).	81	11503	α. Καλλάο 29/4
ΓΟΥΔΑ'ΟΥΜΙΚ (δ.).	75	164717	€ Φουτζέιρα 4/5
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (κ.).	68	9067	α. Σαν Λορέντζο 30/4

ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	προς Κολόμπια 19/5
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	€ Μπουεναβεντούρα 10/5
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).	78	16357	προς Κάντλα 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ* (κ.).	83	24500	€ Κάντλα 13/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ* (κ.).	83	28268	€ Σιγκαπούρη 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).	77	20604	προς Σαγκάη 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	επισκ. Κίγκστον 10/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	€ Φουτζέιρα 19/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ (κ.).	71	37115	αργεί Πειραιά
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	προς Κίνα 7/5
ΔΑΜΟΝ (μ.).	74	20712	προς Ρίγα 15/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).	75	8884	α. Ν. Ορλέαν 10/4
ΔΕΛΦΟΙ (κ.).	71	17952	προς Μαπούτο 14/5
ΔΕΛΦΟΙ (δ.κ.).	59	11841	προς Οκρίκα 9/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	α. Κολόμπο 30/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.).	64	4400	πρ. Κοπερ 9/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).	69	16619	πρ. Νταλιάν 7/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.).	74	6614	πρ. Ιζμύρ 26/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.).	77	12590	πρ. Ντάρμπαρ 28/4
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.).	78	15080	μετ. «Oceano» (κ.)
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.).	65	1817	πρ. Χοντζίντα 4/5
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.).	77	19166	πρ. Μομπάσα 13/4
ΔΟΛΙΧΙ (κ.).	75	1599	πρ. Πιομπίνο 20/5
ΔΡΕ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.).	78	14834	πρ. Αμβέρσα 20/5
ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	πρ. Νάντη 20/5
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.).	70	11879	πρ. Ντουάλα 12/5
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.).	77	58336	πρ. Σίντι Κερπ 9/5
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.κ.).	67	2445	μεταφορές Περαϊκού
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976	€ Λομπό 14/12
ΕΛΕΝ Ν. (μ.).	73	14129	€ Αμπιτζάν 28/3
ΕΛΕΝΑ V (κ.).	73	20713	πρ. Ρότερνταμ 10/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (κ.).	70	19344	πρ. Κούβα 26/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	€ Αμβέρσα 19/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (κ.).	76	11804	πρ. Ζενζόγκ 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	€ Ρίο Γκράντε 6/5
ΕΛΙΚΙ (κ.).	75	14412	€ Μαρακάιμπο 29/3
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).	80	16106	πρ. Αλγερία 27/3
ΕΛΙΝΑ (κ.).	75	8788	στη Λας Πάλμας
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.).	68	39826	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 30/4
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μηχ.).	83	7983	πρ. Μαπούτο 21/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΦΙΝΤΕΝΣ (κ.).	77	10999	πρ. «Caribbean I.»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	πρ. Μάλτα 15/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.κ.).	76	183099	α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.κ.).	76	209788	πρ. Γκάλβεστον 25/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).	67	47344	πρ. Ρας 'Ισα Τέρμ. 25/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.).	75	45000	πρ. Ρας 'Ισα Τέρμ. 19/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.κ.).	75	146263	επισκ. Λισαβώνα 29/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.κ.).	77	173086	πρ. 'Αϊν Σούκνα 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.κ.).	75	42813	πρ. Φουτζέιρα 6/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρ. Χουάγκου 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Κολόμπο 13/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	68	41965	α. Ν. Ορλέαν 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	πρ. Πεκανμπόρου 25/3
ΕΛΛΗΝ (κ.).	79	18392	πρ. Μαρακάιμπο 9/5
ΕΛΛΗ Μ. (κ.).	71	12387	πρ. Βραζιλία 6/4
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ (μ.).	78	14983	πρ. Σάν Αντόνιο 11/5
ΕΛΛΙ (Μηχ.).	75	59307	πρ. Τζέντα 17/5
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.).	77	14274	€ Αγ. Πετρούπολη 17/5
ΕΛΠΙΔΑ (κ.).	71	14957	€ Πόρτ Πλάτα 9/5
ΕΛΠΙΔΑ (μ.).	71	1516	πρ. 'Αντοντ 12/5
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).	76	6981	€ Πειραιά 6/5
ΕΜΙΑ Σ. (κ.).	75	9438	πρ. Λα Γκουσίρα 8/5
ΕΜΙΑ Σ. ΙΙ (κ.).	75	9440	€ Φορταλέζα 7/5
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.κ.).	81	27771	πρ. Τζέντα 18/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.κ.).	65	12079	ύψωσε Ελληνική
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ' (κ.).	68	35487	€ Βίλο Κονστιτούσιον 7/5
ΕΞΟΝΗ (κ.).	72	15871	€ Βίλο 6/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	74	10074	€ Πόρτ Κέλαγκ 5/5
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 1/5
ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699	πρ. Πάιτα 23/4
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.).	78	39814	€ Ταρρακόνια 18/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.).	82	19370	α. Τάμπα 10/5
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).	68	14569	πρ. Σαγκάη 8/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.).	86	15952	€ Μάλμα 15/5
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (κ.).	70	12916	€ Κακινάδα 2/5
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (κ.).	81	9111	πρ. Ιράν 26/3
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μηχ.).	73	31814	€ Σιγκάγκ 12/4
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	πρ. Φιλίππίνες 13/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	11199	αργεί Ντάρμπαρ
ΕΤΟΥΑΛ (κ.).	90	12450	€ Ν. Ορλέαν 18/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.).	73	1598	€ Μολφέττα 27/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.).	76	1595	πρ. Θεσσαλονίκη 15/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.).	83	2641	πρ. Τρίπολη 5/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.).	74	3256	στο Σόνιο 22/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.).	74	31228	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	€ Πόρτο Καμπίλλο 29/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	€ Λάγος 13/5
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.).	77	9448	πρ. Γκράζ Κακούνα 7/5
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.).	77	68783	α. Ν. Ορλέαν 1/5
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.).	85	12030	πρ. Χιούστον 4/5
ΕΥΔΗΛΟΣ (κ.).	67	1220	πρ. Πόρτο Ναγόρο 15/5
ΕΥΛΙΜΕΝΗ* (κ.).	79	29875	€ Βανκούβερ 15/5
ΕΥΝΙΚΗ (κ.).	77	29875	€ Ιντσόν 19/4
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (κ.).	80	13035	€ Σετουμπάλ 7/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ' (κ.).	76	9651	€ Αμβέρσα 20/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (κ.).	77	15356	€ Σαν Λορέντζο 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (κ.).	77	15355	πρ. Χουέλαβα 2/5
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.).	69	16229	πρ. Μασάν 17/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	πρ. Σφόζ 14/5
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.).	78	23019	πρ. Βραζιλία 17/5
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.).	68	10204	πρ. Τσιταγκόν 4/5
ΖΑΡΑ (λ.).	77	16366	πρ. Ματαράνι 1/5
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008	επισκ. Τζέμπελ 'Αλι 8/3
ΖΕΑ (κ.).	69	48154	επισκ. Πειραιά 30/4
ΖΕΡΒΟΣ (κ.).	81	9123	στη Σαφόνκα (αποθήκη).
ΖΕΥΣ Ι (κ.).	60	17447	

ΗΒΗ	79	16379	α. Χόγκ Κόγκ 15/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	α. Καθασάκι 14/5
ΗΡΑ *	79	16390	προς Ρίο Γκράντε 6/5	ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.)	74	26316	προς Ραβέννα 18/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (μ.)	57	2875	α. Σουεζ 3/3	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Μήλο 12/4
ΗΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Τζ. Σάντος 17/5	ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Λέγκχορν 20/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Μπέρτα 19/4	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	προς Γιβραλτάρ 13/5
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Μομπάσα 13/5	ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Κούβα 6/4
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	στη Μάλτα 14/1	ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Μαλαισία 1/5
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Ν. Ορλεάνη 16/5	ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929	α. Φορτάνουν 12/5
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Κίνα 30/3	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11886	προς Βιζακαπατνάν 19/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	δ. Ντόβερ 16/5	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Ιστανούκι 8/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Ελλάδα 12/5	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Μανίλα 17/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	επισκ. Β. Άρρι 14/5	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	επισκ. Πάχη 21/5
ΘΕΡΜΑ'ΓΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	α. Μπαγκόγκ 17/4	ΚΙΓΚ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	76	20486	α. Άσντοντ 19/5
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεθ.)	72	2934	ε. Βεγγάζη 24/2	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Νταλνάν 10/5
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 11/5	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Καζαμπλάνκα 1/5
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Πειραιά 9/5	ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Τζέντα 13/5
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Πειρία 17/5	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Βενεζουέλα 12/5	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Κασσιούγκ 11/5
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Αλεξάνδρεια 15/5	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑ'Ι'ΟΝ (Μηχ.)	75	1241	προς Λουάντα 12/5	ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	εγκαταλ. Μπαθναγκάρ 12/5
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	προς Μαυριτανία 3/4	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Σέκου 26/4
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	α. Κεηπτάουν 7/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	78	13899	προς Μανίλα 7/4
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Μπουένος Άιρες 14/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑ'Ι'ΑΝΣ (κ.)	77	10407	προς Μπλιμπό 17/5
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	μετ. «Ζουζού» (κ.)	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Γιβραλτάρ 19/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	προς Λάγος 14/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588	ε. Τζουμπάιλ 28/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Κήλαγκ 18/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Κοντρεκώρ 1/5	ΚΟΜ (ΑΒ)	63	9221	διάλυση Γκάντνι
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Άμστερνταμ 9/5	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	74	82786	προς Πόντα ντο Ούμπο 20/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Σαν Αντόνιο 6/5	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Βερακρούζ 18/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Αίγυπτο 14/5	ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9.573	στη Γιοκοχάμα 8/5
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	προς Καλέτα Κόντροβα 17/4	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Γιοκοχάμα 17/4
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	α. Βανκούβε 29/3	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Πειραιά 17/5	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Κίνα 5/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Σάντος 11/5	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	προς Ινδία 17/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Καράτσι 20/5	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	ε. Λουάντα 12/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	προς Ρωσία 19/3	ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Νταλνάν 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)	73		πρ. «Λέων»	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Αργεντινή 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Λευκάδι 16/5	ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	προς Πενάγκ 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Λός Πλάμας 19/5	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Κεηπτάουν 2/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Καράτσι 14/5	ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186	προς Μπουενάβεντούρα 15/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Φριμαντλ 11/5	ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	προς Μπουσάν 27/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τζακόρτα 29/4	ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	ε. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Πειρία 4/5	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Μελίλι 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Κολούμπια 15/5	ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Μοντεβιδέο 11/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	78	15979	προς Χουάγκου 16/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ντουένκον 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	προς Τουάπσε 17/3	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Γουέλλινγκτον 4/5
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (δ.π.)	75	7297	ε. Γουέστ Λέι 22/5	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Κριστομάλ 18/5
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Νταμμάμ 20/5	ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355	προς Δακάρ 30/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά	ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	ε. Ιταζό 8/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	δ. Γιβραλτάρ 19/5	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 27/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς ΗΠΑ 8/5	ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Πόρτο Νογάρ 17/5
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	προς Λός Άντζελες 12/5	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Αλγερία 6/5
ΙΔΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Κλήβελαντ 28/4	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Τραμαντάι 10/5
ΙΔΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	προς Κογκό 16/5	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ν. Ορλεάνη 31/3
ΙΔΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. «Golar Beatrice»	ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προς Βλαδιβοστόκ 30/4
ΙΔΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Λαγούνε 4/5	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΙΔΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Μπιά 20/5	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	προς Ιταλία 29/4
ΚΑΒΟ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Μομπάσα 10/5	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Άκαμπα 9/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	προς Βεγγάζη 27/4	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Κίνα 18/3
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	α. Γόβια 10/5	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	προς Σαλντάν Μπαϊ 13/4
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Καστέλα ντι Στάμπια 6/5	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Βενετία 20/5
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	πρ. «Voinessa»	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	α. Βενετία 20/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	προς Ασσάμ 12/5	ΚΩΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	α. Κασαλέφθρε 5/4/91
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Κόλπο ΗΠΑ 10/5	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	προς Μπ. Αμπάς 30/4
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	αγορά από αλλοδαπούς	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201	ε. Αυγούστα 15/4
ΚΑΔΜΟΣ (λβ.)	72	1171	προς Ζανζιβάκ 1/5	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Λα Γκουέτ 10/5
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Μπανγιαμασάν 2/5	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΑ (κ.)	76	1575	α. ΦΟς 18/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	προς Ρότερνταμ 7/5	ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714	πρ. Κούρε 29/4
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	ε. Πειραιά 10/5	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	στο Αλάγκ 3/5
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζ	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Πειραιά 10/5
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	δ. Θέρωντ' Άλταντ 4/5	ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Γκεμλί 7/5
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	ε. Γιούροπορτ 3/2	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Γίγκον 31/3
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Μοντεβιδέο 18/5	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	προς Γκουαϊακούϊ 13/5
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	δ. Θέρωντ' Άλταντ 16/5	ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171	προς Πειραιά 17/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Παρανάγουα 11/5	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	προς Κίνα 12/4
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	11	1658	μετ. «Nigerian Progress»	ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	στο Τέας Σίτυ 8/5
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	προς Γιούζνι 24/4	ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	προς Μπελαγουάν 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	προς Χόγκ Κόγκ 22/3	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	προς Μπαντίρμα 11/5
(Μ.)	71	31584	ε. Ούστ Ντουάνοκ 4/5	ΛΕΙ'ΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ε. Φουτζέιρα 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	68	23950	προς Ν. Κορέα 26/3	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	α. Σ. Τζών 11/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	26290	προς Ρίο Πλάτε 22/4	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ταρραγκόνα 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	74	40369	α. Ρός Τανούρα 15/5	ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Βομβή 12/5
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	69	2656	μεταφορές Αμπτζάν	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Πειραιά 28/4
ΚΑΠΠΑ Ι (δ.μ.)	73	11954	αργεί Πειραιά	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	ε. Ντάρμπαν 17/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	75	17246	ε. Άμστερνταμ 20/5	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	ε. Λουάντα 6/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ Δ. (μ.)	74	14969	προς Σαγκάη 5/5	ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	ε. Πειραιά 12/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΠΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	προς Καζαμπλάνκα 11/5	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Φουτζέιρα 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Οζάκα 11/5	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	προς Άσντοντ 22/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Ινδονησία 8/5	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598	α. Ρότερνταμ 7/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	προς Γιαμπούκοα 28/4	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Πειραιά 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Άσντοντ 17/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Ινδία 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	προς Μπ. Αμπάς 4/5	ΛΙΜΠΕΛΛ * (π.)	69	17872	προς Χαλκίδα 10/5
ΚΑΠΤΑΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ε. Αγ. Πετρούπολη 16/5	ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	προς Μπαγκόγκ 17/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Ταϊβάν 10/5	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	α. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	πρ. Μπ. Χομείνι 13/5	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	ε. Μανζούλ 8/4	ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490	προς Αλγέρι 13/5
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954	ε. Λέγκχορν 17/5	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Σαν Φραντσκο 16/5
ΚΑΡΙΝΙΟΥ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	προς Τζέντα 6/5	ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	83	30479	προς Ρουέν 7/5
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Νταλνάν 13/5	(δ.Βρ.)	82	36865	α. Πασαγκούλα 7/4
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	στον Πειραιά 27/4	ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407	προς Ινδονησία 1/5
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	προς Νοβοροσίσκ 17/5	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	πρ. Νταμμάι 8/5
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	Θάση 02.56 Ν, 102.21 Α 17/4	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 15/5
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	α. Μπακόντκα 6/4	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	ε. Μπανζούλ 3/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Μπαχράιν 17/5	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Λάγος 8/5	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	ε. Σαν Λορέντζο 11/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 20/5				

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	ε. Αμβούργο 16/5
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	προς Νταβό 12/5
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	ε. Ρότερνταμ 22/5
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745	μετ. «Σόλογκ» (κ.)
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	ε. Πειραιά 4/5
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Ν. Παμίρα 10/5
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Ρουέν 12/5
ΜΑΚΓΟΥΡΟΡ (κ.)	73	31427	ε. Βηρυτό 13/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28265	προς Ρουέν 12/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	προς Βεγγάζη 18/5
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Κεπτάουν 4/5
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326	προς Νοβοροσίσκ 1/5
ΜΑΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Πόρτ Καρτιέρ 6/4
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Ρουέν 19/5
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	επισκ. Σιγκαπούρη 21/5
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	18849	ε. Κασσιόγκ 9/5
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	προς Κότα Μπαρό 25/4
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	προς Μπέρτα 5/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Λός Πάλας 4/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	αναμένει Φουτζέιρα 28/5 12
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	ε. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	ε. Σάν Λορέντζο 10/5
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Πειραιά 15/5
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	70	9101	προς Αγ. Πετρούπολη 1/5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Βάλβις Μπαίη 14/5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Αγκόλα 18/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Ν. Ορλέανη 6/5
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	προς Τουμπάρσο 26/4
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	προς Κούβα 12/3
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	στην Κωνσταντία 5/5
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	ε. Ρεσίφ 2/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	ε. Κωνσταντία 2/5
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Χιούστον 26/4
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Ορλέανη 23/4
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	ε. Σιγκαπούρη 4/5
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	α. Κολόμπο 10/5
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	ε. Σουραμπάγια 7/5
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	προς Μανίλα 13/5
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ρωσία 28/4
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177	προς Λός Άντζελες 4/5
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	προς Φόξ 15/5
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	προς Φαγκτσέγκ 28/3
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	ε. Τζέντα 7/5
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Ιλγκάν 12/4
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Ν. Κορέα 2/5
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Χουάγκου 3/5
ΜΑΡΙΝΕΡ Ι. (δ.π.)	71	1887	πρ. «Θήτα Αίωλος»
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	ε. Βάρνα 30/4
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς Μπουργκάς 19/3
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	προς Γιβραλτάρ 14/5
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	προς Αμπιτζάν 25/3
ΜΑΣΚΩΤ (κ.)	70	12592	πρ. «Βασίπ»
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402	προς Ν. Κορέα 2/5
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Ν. Κορέα 4/4
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Νοβοροσίσκ 14/5
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ντάρμπαν 13/5
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περισκοί
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Ιντσόν 25/3
ΜΑΥΨΤΑΡ (μ.)	74	19724	προς Ταϊβάν 1/5
ΜΕΓΑΡΙΟ (μ.)	74	8788	μετ. «Μπαγκχρά» (μ.)
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Χό Τσι Μίν Σιτ 9/5
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	α. Σ. Νικόλας Μπαίη 13/5
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901	προς Πειραιά 9/5
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	διάλυση Γκαντίν
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081	προς Βιτόρια 5/5
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373	προς Γιβραλτάρ 30/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Νίγκμπο 12/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	προς Μόλα 23/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 30/4
ΜΗΚΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Κόρπους κριστί 29/54
ΜΙΧΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Πειραιά 30/4
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Φλόσσινγκ 11/5
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Σηάτλ 1/5
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	ε. Βοστώνη 13/5
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967	προς Λόρε 16/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	προς Τάμα 4/5
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686	στον Πειραιά 24/5
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	στο Ρότερνταμ 19/5
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Λαττάκια 27/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 13/5
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971	μετ. «Leblon Reef»
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Χό Τσι Μίν Σιτ 18/4
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	α. Φουτζέιρα 21/4
ΜΠΑΙΝ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΜΠΑΛΑΤΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414	αργεί Μπρεμερχάρθεν
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Ντουάλα 26/4
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάνγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922	αργεί Πειραιά
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	ε. Λάζαρο Κορντένας 29/54
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Κούβα 1/4
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	ε. Ιντσόν 19/54
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903	α. Φουτζέιρα 1/1
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Μόα 29/4
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954	προς Νοβοροσίσκ 6/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Ακαγιούτλα 6/5
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	προς Κούβα 29/3
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	ε. Πειραιά 14/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΨ (δ.κ.)	75	6764	προς Λορέντζ 16/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	προς Γιβραλτάρ 11/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991	επισκ. Αμπιτζάν 14/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	προς Ν. Ειρηνικό 3/4
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	α. Μονρόβια 25/4
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	προς Εκουαδόρ 5/5
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	α. Κέλητσον 15/5

ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671	ε. Πειραιά 15/5
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Βραζιλία 17/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λβ.)	73	31861	προς Ζανζιβάρ 12/5
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μόντρεαλ 17/4
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Οκρίκα 22/4
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Χουάγκου 17/5
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλην (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981	ε. Τζέντα 8/5
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506	προς Κασίμα 15/5
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Γουάρι 8/5
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	α. Αίν Σούκνα 29/4
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480	προς Ταϊβάν 26/4
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111	προς Σιγκαπούρη 14/3
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670	προς Πόρτο Ορντάζ 18/5
ΝΑΤΑ (κ.)	70	9069	α. Μπαγκκόκ 2/5
ΝΑΤΤ ΛΑΤΤ (Μηχ.)	77	34841	ε. Άμστερνταμ 13/5
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	δ. Παναμά 16/5
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Τρίπολη 11/5
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Τάμα 14/5
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Γκαμπόν 9/4
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	προς Ανκόνα 18/5
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Βαλτιμόρη 9/5
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	προς Κίνα 15/4
ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Δ. Αφρική 5/5
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Τζέντα 12/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	22226	προς Βαρκελώνη 17/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	προς Καβάλα 17/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Βαρκελώνη 17/5
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Κεμπέκ 27/4
ΝΕΤΟΣ (δ.)	80	25728	προς Πόρτο Λιμόν 15/5
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785	αργεί Μπρεμερχάρθεν
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Μομπάσα 18/4
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Σιγκαπούρη 14/5
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Χουάγκου 20/5
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Νιούχαβεν 8/5
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Αμπιτζάν 7/5
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Σάν Λορέντζο 9/5
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Λισαβώνα 17/5
ΝΙΚΟ ΣΚΑΪ	71	29198	προς Αργεντινή 16/4
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	προς Τζακάρτα 15/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	προς Νιγηρία 18/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	προς Σαορρίντα 29/54
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λόγος 6/11/92
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Χαλκίδα 12/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Ν. Ορλέανη 26/3
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Κολούμπια 7/5
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 8/5
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	α. Τενερίφη 18/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	προς Αμπιτζάν 7/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Γκράντε Κουμάν 11/5
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Μαϊάμι 17/5
ΝΟΡΘ ΣΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	προς Χιούστον 3/5
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	ε. Πειραιά 15/5
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414	ε. Πειραιά 9/4
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773	αργεί Φιλιππίνες
ΝΤΑΒΛΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Ραβέννα 20/5
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Κίνα 11/4
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	15581	ε. Πειραιά 10/5
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	ε. Άσταντ 17/5
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784	ε. Ρουέν 10/5
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	προς Αργεντινή 15/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (Μηχ.)	84	35453	προς Ρότερνταμ 15/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320	ε. Μπάγια Μπλάνκα 14/5
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Καμάρ 13/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	επισκ. Πειραιά 15/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	προς Ταϊταγκόκ 2/5
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Πρίνς Ρούπερτ 2/5
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Ν. Ορλέανη 12/4
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σομπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	προς Σαλβαντόρ 13/5
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	ε. Φλόσσινγκ 15/4
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Σέτε 13/5

ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	πρ. «Stanwich»
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	προς Νεμρούτ Μπαίη 21/5
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Σέτε 15/5
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Πόρτ Σάϊντ 17/5
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	προς Κούβα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	ύψωση ελληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	προς Σικίντα 27/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400	α. Τεργεστή 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Ντουμπάϊ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειοακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Ρίο Πλάτε 8/5
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Τουάπσε 13/5
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	προς Πούντα Αρένας 7/5
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	ε. Θεσσαλονίκη 5/1
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	στο Κολόμπο 28/4
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Νοβοροσίσκ 15/5
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	προς Οδησσό 12/5
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	ε. Τρινκομάλη 28/4
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. κούβι 14/5
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Πέσασρο 15/5
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284	προς Ταρραγκόνα 14/5
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335	ε. Μαρακίδιο 11/3
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	ναυπηγείται Ναυκασκί
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459	ε. Χονολουλού 31/3
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	προς Σιγκαπούρη 11/4
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Σιγκαπούρη 3/5
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755	προς Λός Πάλας 17/5

προς Σιγκαπούρη 14/3	προς Πόρτο Ορντάζ 18/5	α. Μπαγκκόκ 2/5	ε. Άμστερνταμ 13/5	δ. Παναμά 16/5	ε. Τ
----------------------	------------------------	-----------------	--------------------	----------------	------

ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 28/4
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	ε. Βάρνα 19/5
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ.	84	13852	αργεί Φουτζέιρα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	ε. Εύξεινο Πόντο 11/5
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	δ. Παναμά 13/5
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427	ε. Πόρτ Ρίκο 11/5
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	ε. Υμούντεν 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Αλεξάνδρεια 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	στο Π. Λίγας 17/3
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Μπαλμπά 10/3
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	ε. Σαντάντερ 19/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	ε. Σιγκάγκ 7/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	στη Μαύλα 12/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	ε. Ρουέν 6/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Σιγκαπούρη 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	ε. Σαμπέρ 15/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Μπαρμπέρ Πόιντ 18/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	ε. Γκαγκόν 20/3
PANY P. (μ.)	78	14088	ε. Καμπάνα 6/5
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	ε. Κριστοπόλ 22/5
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Σαμπερλάντ 25/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Αλεξάνδρεια 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	ε. Καζαμπλάνκα 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Σιγκαπούρη 3/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 12/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τής 19/5
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	6682	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ)	69	15688	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΤΕΤΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΛΦΙΣΕΡ (κ.)	77	4046	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	78	11431	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.)	82	13483	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΡΟΣ	71	20870	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΑΤ'Μ	70	10469	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΥΣΙΑ (κ.)	79	11243	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΑΤ'ΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΕ'ΝΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Αλεξάνδρεια 13/5

ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΥΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΤ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ II (κ.)	70	11122	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ (κ.)	71	13575	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΟΥΘ ΑΤ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΟΥΘ ΣΑΝΤΣ (π.)	74	10761	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΓ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΓ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΝΣΕ'ΙΤ (μ.)	75	18837	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΝΤΑΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.)	82	18709	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΠΡΙΝΣΙΣ II (κ.)	76	16432	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΤΑΡ II.	83	18173	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Αλεξάνδρεια 13/5
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Αλε

ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Τζ. Νεχρού 18/5
ΣΚΑ'Υ' ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	προς Χάμπτον 1/5
ΣΚΑ'Υ' ΔΕΛΤΑ (δ.μ.)	73	17486	προς Σουραμπάγια 17/4
ΣΚΑ'Υ' ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Άκουμα 17/5
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Αλμυράντη 12/5
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Θέουτα 15/5
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Σαγκάη 8/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπανγιμασίν 26/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Σετσουμπάλ 19/5
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Ισπανία 17/5
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ν. Υόρκη 3/5
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Κορέα 15/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Αλγερία 14/5
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Κολούμπα Ρίβερ 8/5
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμόγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο 13/5
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Κογκό 27/4
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	ε. Χάμπτον 16/5
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	υπεστείλε παναμαϊκή
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Άσταντ 12/5
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	προς Σήρνες 22/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Καζαμπλάνκα 8/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Κούβα 17/4
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	ε. Πειραιά 10/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Καζαμπλάνκα 10/5
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Οδησσό 29/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Τερνέστη 12/5
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	προς Μπαγκόγκ 23/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Αμπτζάν 7/5
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	ε. Πειραιά 27/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (δ.π.)	62	1133	ε. Σόρζα 28/9
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βομβάη 12/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Ντάρμαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τής 22/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΝΗ (δ.π.)	71	2940	προς Κων/πολή 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Σιγκαπούρη 7/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	4710	προς Όκλαντ 15/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Βάλβις Μπαί 16/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Σόρζα 17/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Λόγος 7/4
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμαν 1/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Καλλό 2/5
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Κοβίν 14/5
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Ιντσόν 19/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Ιταλία 19/5
ΣΥΜΕΟΝ Χ. (Μηχ. 7)	77	29729	προς Ντουμπάι 14/5
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	δ. Παναμά 20/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Αβόνα 12/5
ΤΑΞΙΧΟΡΝ*	70	18736	προς Κίνα 12/5
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπο Φόλντ (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	ε. Αβόνα 23/4
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Σκώ 15/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Αρίκα 2/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ν. Υόρκη 1/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Χιουσόν 18/4
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (κ.)	79	8957	ε. Αλεξάνδρεια 19/5
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Ν.Α. Αφρική 12/5
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Κίνα 9/5
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Μουδανιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ν. Κορέα 3/3
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Μιζουράτα 24/5
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	στον Πειραιά 20/4
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Σεβίλλη 17/4
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Ξαμίν 14/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Φορταλέζα 1/5
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	α. Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΖΟ'Υ' (δ.π.)	78	5868	προς Τρίπολη 18/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μπαγκόγκ 10/5
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Ν. Μαγκαλόρ 8/5
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	ε. Τσέκκα 16/5
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	ε. Μπουσάν 21/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Κήλαγκ 17/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Ν. Κορέα 10/4
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Πειραιά 1/5
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	ε. Μαντράς 15/5
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	προς Σιγκαπούρη 5/5
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Βροζιλία 1/5
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248	προς Μπέρρα 7/5
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	προς Ντουμπάι 16/4
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'ΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Σαγκάη 4/5
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Τσιτσούγκ 19/3
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	προς Ν. Αφρική 8/5
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	α. Ν. Ορλεάνη 1/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Καράτσι 10/5
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Ριγίκα 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Κίνα 24/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Φαγκτάγκ 7/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Νικόσια 6/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)	74	23757	ε. Μορμουγκάο 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	διόλυση Κίνα
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Κήλαγκ 10/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	προς Γαλλία 9/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	προς Σμύρνη 2/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Καράκας 18/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Χάμπτον 13/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Λός Άντζελες 14/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	προς Ιταλία 16/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά

ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963	επιλήθη Κινέζους
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Χουάγκου 20/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Ματαρόνι 15/5
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	προς Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Αμβέρσα 23/5
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Αυγουστά 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Τεκριντάγκ 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Σιλικάπ 29/4
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	71	10482	ε. Αγ. Πετρούπολη 28/3
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	70	29344	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 20/4
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	77	40059	α. Μπουρντί 8/5
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	74	10059	μετ. «Argo Reefer»
	82	15953	προς Ν. Ορλεάνη 19/5
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20808	ε. Βερακρούς 23/4
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	προς Πειραιά 18/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Νταλάν 4/4
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Φόυνες 21/5
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Σιγκαπούρη 9/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	προς Αλεξάνδρεια 18/5
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Τουτίκοριν 26/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	προς Γκουάνα 24/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Νταλάν 29/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295	ε. Λόγος 13/5
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	επισκ. Πειραιά 41/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Σάντος 30/4
ΦΛΑΤ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	Θέση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7/92
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	18398	προς Γκουανζού 14/5
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Καλλό 8/5
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Οράν 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΓΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518	προς Πειραιά 16/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Σαουθμπτον 19/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Γκρεσίκ 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	στο Βέντσπις 10/5
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972	ε. Φιλαδέλφεια 17/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	δ. Κων/πολή 15/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/5
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	ε. Πόρτο Καμπίλλο 12/5
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	ε. Σουραμπάγια 6/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Μανίλα 21/4
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Σιγκαπούρη 1/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/5
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	α. Π. Μαντράν 6/5
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	προς Πειραιά 7/5
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Μπουσάν 3/5
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	προς Μπαγκόγκ 25/4
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	προς Σήρνες 12/5
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 11/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Τούρμπο 5/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Μαυρίκιο 4/5
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	μετ. «Miramar» (κ.)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Σιγκαπούρη 11/5
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Φώκλαντς 1/5
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (π.)	82	1500	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 4/5
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Χάτανονχ 29/4
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	προς Μπαρ 14/5
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Τσιβάν 18/2
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ε. Μπουσάν 30/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Αμπτζάν 19/5
ΦΡΙΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.)	81	2172	α. Βίγκο 18/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Φώκλαντς 14/5
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Χάτσινσον 29/4
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Ντάρμαν 15/5
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λός Πάλμας 23/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μαυρίκιο 9/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Πούντα Κουίλα 8/5
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Τόκιο 12/5
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Αμβέρσα 13/5
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΛΚΑΝΤΟΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ (κ.)*	72	9343	προς Κούβα 20/3
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Σιγκαπούρη 15/5
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Λιβύη 11/5
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Παρανάγουα 6/5
ΧΑΠΠΙΝΕΣ I (π.)	76	30000	προς Τζέντα 19/5
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 5/5
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Φουτζέιρα 23/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	διόλυση Σαγκάη
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ντουβλά 23/4
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Καράτσι 18/5
ΧΕ'ΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Γούνια 30/4
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Ίμινγκχαμ 20/5
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	προς Σιγκαπούρη 19/5
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Καράτσι 19/5
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Σάντα Μάρτα 9/5
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρρα 5/5
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ν. Ορλεάνη 27/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Υόρκη 15/5
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ε. Τζέντα 8/5
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	προς Ρουμανία 17/5
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Φουτζέιρα 10/4
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Τρινκόμάλ 28/4
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Ταϊτσούγκ 26/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Σιρία 18/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	προς Ταρτούς 5/5
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	ε. Μοτρίλ 13/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	προς Μιζουσίμα 8/5
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Μπιζέρτα 15/5
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	προς Ξαμίν 18/5
ΩΝΤΑΙΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 6/5
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Μπ

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



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

