

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1993

Αρ. Φύλλου 1392/1151

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1392 / 1151
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 500

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

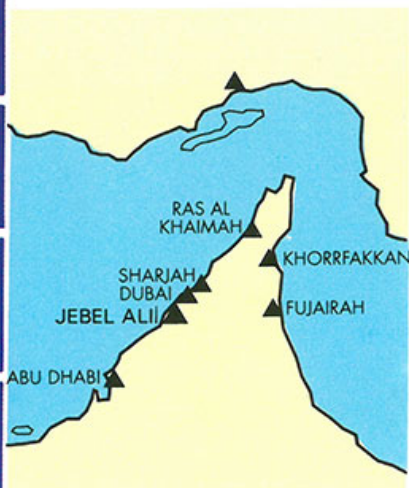


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



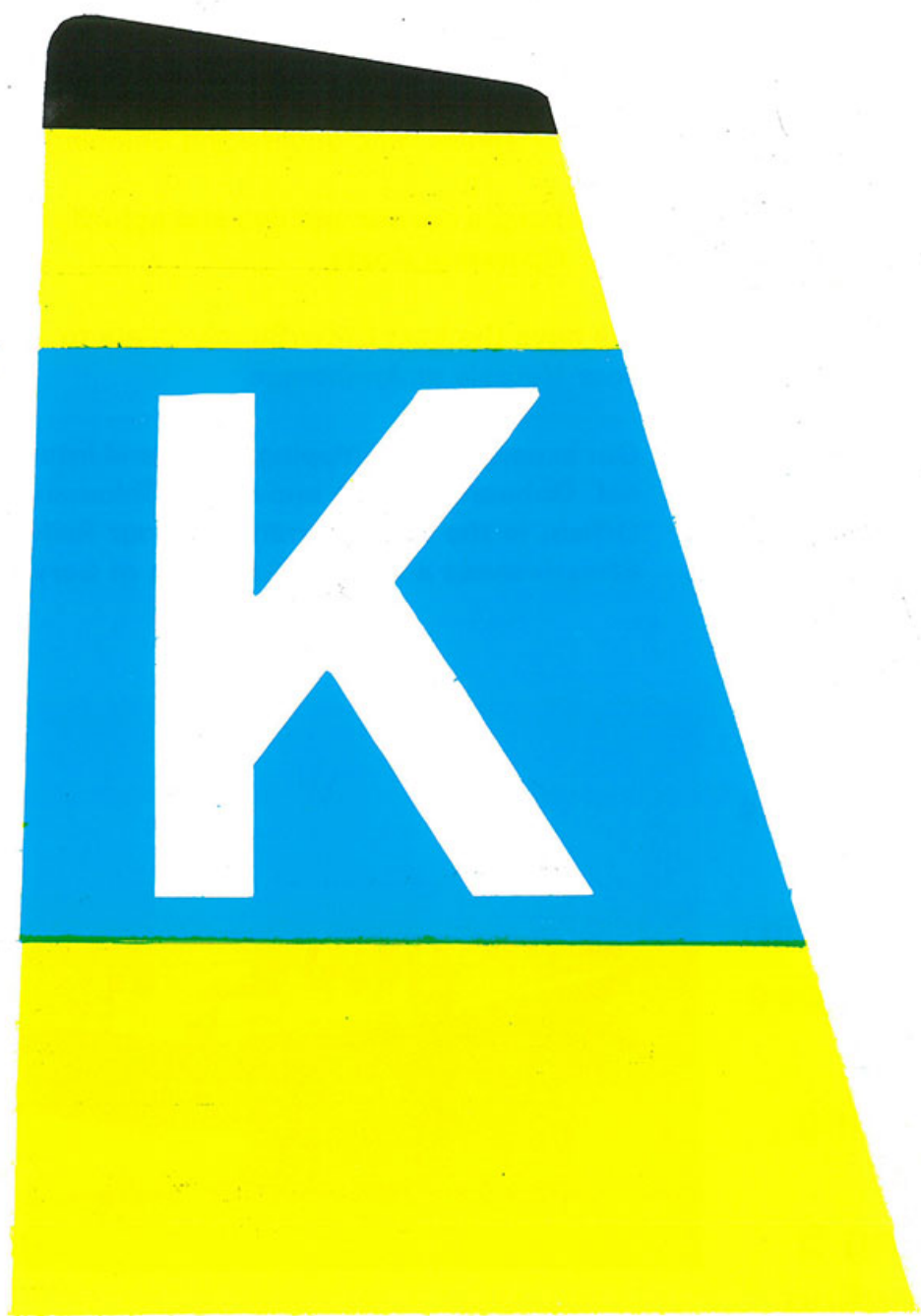
OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

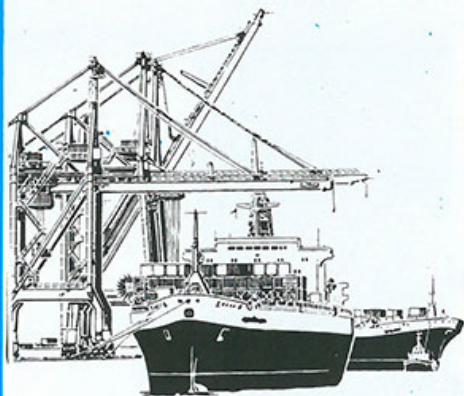
24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



Athenian Group of Companies

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1392/1151

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..... Δολ. ΗΠΑ 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. 1392/1151 September 15th, 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 Η εμπιστευτικότητα δεν είναι υποκρισία.
(Υποκρισία είναι η επιδιωκόμενη δημοσιότητα).
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 16 Ελληνική Ναυτοσύνη.
Του υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) κ. Βασίλη Παπαγιάννη.
- 17 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 20 Φ.Π.Α. στις ενδοκοινοτικές μεταφορές.
- 21 Κώνστας Χατζηπαναγιώτης
«Άγνωστος» μεγαλοεφοπλιστής της Τσακωνιάς.
Του κ. Νίκου Ι. Κωστάρα, πλοιάρχου Ε.Ν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 26 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 38 ENGLISH SUPPLEMENT
- 41 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

CELEBRITY CRUISES

EXPLORE THE BEAUTY OF THE CARIBBEAN, BERMUDA AND MEXICO

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



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

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

 *Celebrity Cruises*

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

Να αφεθεί απερίσπαστη η Ναυτιλία

Δεν θα συμφωνήσουμε, δυστυχώς, με τις εκτιμήσεις του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη για την ναυτιλιακή πολιτική στις οποίες προέβη στη διάρκεια της δεξιάς που εδόθη με την ευκαιρία της προ 150ημέρου κοινής συνεδριάσεως στο Πειραιά των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Διότι υπήρξαν σοβαρότατες παρεκλίσεις από τα επανειλημμένως διακηρυχθέντα άλλα και αδυναμία υλοποίησης πολλών εξαγγελιών — οι συγκρατημένες προσφωνήσεις των Προέδρων του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα και της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκούμα υπέκρυπταν τις αντιρρήσεις του εφοπλισμού στα περί σταθερής ναυτιλιακής πολιτικής. Διότι ουδείς στο χώρο λησμόνησε την σχετικά πρόσφατη απόπειρα του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Στέφ. Μάνου να πετσοκόψει το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας με μία απλή εγκύκλιο του με την οποία ούτε λίγο, ούτε πολύ προχωρούσε στην κατάργηση νόμου αυξημένης μάλιστα συνταγματικής ισχύος. Και επίσης διότι ουδείς έχει λησμονήσει την εκκρεμότητα του ΝΑΤ ή ακόμη και την ανεκπλήρωτη υπόσχεση για τη ρύθμιση της φορολογίας και στα μικρότερης χωρητικότητας πλοία και άλλα διάφορα.

Δεν θα συμφωνήσουμε επίσης με τον Πρωθυπουργό ότι είναι δυνατόν να υποστηριχθεί με σθένος από την Ελληνική Πολιτεία (στα πλαίσια της ΕΟΚ) η αρχή του σεβασμού του ελεύθερου και θεμι-

τού ανταγωνισμού. Δεν αμφισβητούμε την πρόθεση, έχοντας όμως υπ' όψει ότι η προαναφερθείσα απόπειρα του κ. Μάνου να προχωρήσει στην κατάργηση νόμου του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας οφειλόταν στις απαιτήσεις των μανδρινών της ΕΟΚ, φοβούμεθα ότι με τα τόσα αιτήματά μας προς την ΕΟΚ και κυρίως όσα σχετίζονται με την οικονομική συνδρομή της προς τη χώρα μας αμφιβάλλουμε αν είναι δυνατόν να υπάρξει η δύναμη μιας τέτοιας σθεναρής υποστηρίξεως.

Αντιθέτως, συμφωνούμε με την πρωθυπουργική διαπίστωση ότι η σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας για τον τόπο έχει αναγνωρισθεί από όλον τον ελληνικό λαό γιατί έγινε (πραγματικά;) αντιληπτό ότι η Ναυτιλία προσφέρει και δεν ζητάει. Επίσης συμφωνούμε με τη διαπίστωση ότι η χώρα έχει ανάγκη — για πολλούς και ποικίλους λόγους — τη Ναυτιλία μας. Αλλά διαφωνούμε με την άποψη ότι η Ναυτιλία έχει ανάγκη της βοήθειας του Κράτους, η μόνη βοήθεια που μπορεί να προσφέρει η Ελληνική Πολιτεία στη Ναυτιλία είναι να σταματήσει να μπλέκεται στα πόδια της, να την αφήσει, δηλαδή, απερίσπαστη να συνεχίσει την ανοδική πορεία της ώστε να επωφελείται όσο το δυνατόν περισσότερο ο τόπος από τη δραστηριότητά της στα πέρατα του κόσμου.

Αυτή η ανάγκη ισχύει και για την παρούσα Κυβέρνηση αλλά και για όσες άλλες ακολουθήσουν — αφήστε τη Ναυτιλία να προχωρεί απερίσπαστη.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕ ΟΔΗΓΙΕΣ

Μιλώντας στην ίδια εκδήλωση ο Υπουργός Ναυτιλίας ανέφερε ότι στα 20 προξενικά λιμεναρχεία που λειτουργούν ανά τον κόσμο έχουν δοθεί πάγιες οδηγίες για την καλύτερη δυνατότη εξυπηρέτηση των πλοίων και του προσωπικού του και όχι την αστυνόμευσή τους, ενώ, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, αυτά τα θέματα έπρεπε να είχαν ρυθμισθεί με νόμους, γιατί οι οδηγίες μπορούν να αλλάξουν πολύ εύκολα και άλλωστε δεν είναι δυνατόν να αποτρέψουν τους τυπολάτρες από την αυστηρή εφαρμογή του νόμου χωρίς να μπορεί να τους πει κανείς το παραμικρό — αυτά λέγει ο νόμος, αυτά έκανα και τις οδηγίες σου που δεν στηρίζονται σε νόμο τις γράφω στα παλαιότερα των υποδημάτων μου, μπορεί να πει ο οιοσδήποτε τυπολάτρης.

Είπε και κάτι άλλο ο Υπουργός, διορθώνοντας σ' αυτό το σημείο τον Πρωθυπουργό.

Είπε, δηλαδή, ο Υπουργός ότι η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο (ο Πρωθυπουργός είχε πει ότι είναι τρίτη, εννοώντας προφανώς τον υπό Ελληνική σημαία στόλο)

και η Ελληνική με 27 εκατ. τόννους γκρός είναι τρίτη στην κατάταξη.

Είπε ακόμη ο Υπουργός ότι το ΥΕΝ, εφαρμόζοντας την πολιτική της Κυβερνήσεως στον ναυτιλιακό τομέα, μεριμνά για τη διατήρηση του θεσμικού καθεστώτος της Ναυτιλίας, πράγμα που είναι μεν αληθές αλλά πολλές φορές το ΥΕΝ δεν γνωρίζει το

παραμικρό από όσα σχεδιάζονται — και υλοποιούνται — σε άλλα Υπουργεία αναφορικά με την Ναυτιλία και απτή απόδειξη αυτής της αλήθειας είναι ότι το ΥΕΝ κυριολεκτικά αιφνιδιάστηκε από την εγκύκλιο του κ. Μάνου με την οποία επιχειρήθηκε η κατάργηση θεσμικού νόμου.

Ο διοικητικός φορέας

της αυτό.

Οι προερχόμενοι από το Εμπορικό Ναυτικό αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος έχουν αποδείξει, επισημαίνει η διοίκηση της Ενώσεως Πλοίαρχων, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους πόσο πολύτιμη είναι η γνώση και η εμπειρία την οποία απέκτησαν μέσα στην ίδια την Εμπορική Ναυτιλία και οι υποψήφιοι (Λιμενικοί αξιωματικοί) οι οποίοι προέρχονται από το Εμπορικό Ναυτικό δεν υστερούν σε τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των άλλων υποψηφίων αλλά, αντίθετα, συγκεντρώνουν στο προσωπό τους το καθοριστικό ουσιαστικό προσόν της γνώσεως των προβλημάτων και των αναγκών της Ναυτιλίας δεδομένου ότι προέρχονται από

Στο προσκήνιο και πάλι το θέμα της επιβαλλομένης αναδιάρθρωσής του διοικητικού φορέως ώστε να ανταποκρίνεται πληρέστερα στην αποστολή του, όπως αυτή προσδιορίζεται από το μέγεθος (και την ιδιομορφία) της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και από την επιτακτικότητα ανάγκη της περαιτέρω ουσιαστικής συνδέσεώς της με την εθνική οικονομία.

Το πρόβλημα ετέθη εμμέσως αλλά σαφέστατα από τη διοίκηση της Ενώσεως Πλοίαρχων με το αίτημά της για την αύξηση από 25% σε 50% του ποσοστού των προερχομένων από το Εμπορικό Ναυτικό επί του συνόλου εκείνων που κατατάσσονται στο Λιμενικό Σώμα, όσο και με τα επιχειρήματά με τα οποία συνοδεύει το αίτημά

τα σπλάχνα της.

Ταυτόχρονα το μέγεθος της Ελληνικής αλλά και της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας καθώς και οι επιβαλλόμενοι σχεδιασμοί για τη σύνδεσή της με τον εθνικό χώρο και ειδικότερα με την εθνική οικονομία και για τη δημιουργία εθνικής υποδομής στηρίζεται καθώς και οι ενέργειες υλοποίησης αυτής της πολιτικής έχουν θεμελιακή ανάγκη στελεχών τα οποία προέρχονται μέσα από τη ζώσα πραγματικότητα της Ναυτιλίας.

Συνάγεται ευχερώς από τα ανωτέρω ότι ο διοικητικός φορέας θα καταστεί περισσότερο ναυτιλιακός εφ' όσον τα στελέχη του θα προέρχονται, έστω και κατά το ήμισυ, από το Εμπορικό Ναυτικό. Αλλά επειδή για να φθάσουμε στη επίτευξη του στόχου αυτού μέσω των διαγωνισμών για την κατάταξη λιμενικών αξιωματικών θα χρειασθούν αρκετά χρόνια, πρέπει να προχωρήσουμε από τώρα στη χρησιμοποίηση στελεχών που προέρχονται από το Εμπορικό Ναυτικό σε αρκετές από τις υπηρεσίες του ΥΕΝ που απαιτούν τις εξειδικευμένες γνώσεις των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, λύση που διευκολύνεται με την απόφαση της Κυβερνήσεως για κατ' επιλογή προσλήψεις στο Δημόσιο για την κάλυψη εξειδικευμένων αναγκών. Ταυτόχρονα οφείλουμε να

προχωρήσουμε και σε ένα ακόμη αποφασιστικό βήμα.

Να καταστήσουμε τη ναυτική παιδεία ανωτάτη και να διευρύνουμε έτι περαιτέρω το φάσμα των γνώσεων που πρέπει να διαθέτουν τα στελέχη της Ναυτιλίας μας.

Στο πρόβλημα της αναδιάρθρωσής του διοικητικού φορέως που έθεσε εμμέσως αλλά σαφέστατα η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιαρχών παρενέβη και η διοίκηση της ΠΝΟ. Η οποία χωρίς να διαφωνεί με τα επιχειρήματα της ΠΕΠΕΝ, προτείνει την κατάργηση της διακρίσεως μεταξύ των υποψηφίων πτυχιούχων ανωτάτων σχολών και υποψηφίων διπλωματούχων πλοιαρχών και μηχανικών Ε.Ν. προελεύσεως ΑΔΣΕΝ και τη σύνταξη ενιαίου πίνακος σειράς επιτυχίας για την πλήρωση του συνολικού αριθμού των προκηρυσσομένων (εκάστοτε) θέσεων.

Είναι αναμφισβήτητο ότι με την πρόταση της ΠΝΟ και την κατάργηση των ποσοστών θα επιτυγχάνεται η επιλογή των αρίστων, η πλειονότης των οποίων θα προέρχεται οπωσδήποτε από την τάξη των στελεχών της Ναυτιλίας που και πάθος για τον τόμο έχουν ενώ ταυτόχρονα διαθέτουν γνώσεις και εμπειρία άγνωστες στους υποψηφίους των άλλων προελεύσεων.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Θετική μπορεί να χαρακτηριστεί αβίαστα η πρόθεση του Υπουργείου να προσδιορίσει από τούδε τα δρομολόγια του επομένου έτους — είναι μία πολιτική στην οποία πρέπει να υπάρξει εμμονή για να παγιωθεί και για λόγους εξυπηρέτησής του τουριστικού ρεύματος αλλά κυρίως για την αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη εκμετάλλευση των επιβατηγών πλοίων. Είναι όμως λανθασμένη, κατά την γνώμη μας, η πρόσκληση του Υπουργείου προς τους πλοιοκτήτες να έλθουν σε συνεννόηση μεταξύ τους για τον προγραμματισμό των δρομολογίων των πλοίων τους σε συγκεκριμένες γραμμές ώστε να αποφεύγονται οι συναναχωρήσεις (από το λιμάνι αφετηρίας), οι συμπτώσεις στα ενδιάμεσα λιμάνια, η διακοπή της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής λόγω της σύγχρονης ακινησίας των πλοίων για την ετήσια επιθεώρηση και η εκτέλεση άσκοπων (και ως εκ τούτου πολυδάπανων) δρομολογίων — τις σχετικές ρυθμίσεις οφείλει να κάνει το Υπουργείο κατά τρόπο όμως που να μην επιδέχεται ούτε την παραμικρή αμφισβήτηση για μεροληπτική συμπεριφορά. Επίσης θεωρούμε ότι είναι χωρίς νόημα η αξίωση να υποβάλλεται μαζί με την αίτηση για τον προσδιορισμό των δρομολογίων και πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου σε ισχύ — είναι δυνατόν να εκτελεί δρομολόγια ατιμωρητή πλοίο που δεν έχει σε ισχύ παρόμοιο πιστοποιητικό;

Θετική εξ άλλου για την ασφάλεια των πλοίων είναι και η απαγόρευση επιβιβάσεως ως υπέρβαρων οχημάτων σε ποσοστό άνω του 10% του μεγίστου επιτρεπόμενου φορτίου που προβλέπεται από την άδεια κυκλοφορίας.

ΜΕ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ!

Είναι πρωτοφανή πράγματα αυτά που συμβαίνουν σ' αυτόν τον ταλαίπωρο τόπο, όπου η εφαρμογή των νόμων γίνεται με διαταγές — Υπουργών, Πρωθυπουργών, στρατηγών, ναυάρχων και παντός είδους αξιωματούχων — αλλιώς οι νόμοι δεν εφαρμόζονται.

Δεν είναι ισχυρισμός και δεν το λέμε εμείς αλλά ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο οποίος σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου δήλωσε με σοβαροφάνεια ότι «θα δώσει εντολή στις λιμενικές αρχές να εφαρμόσουν τον νόμο και τις διεθνείς συμβάσεις στα πορθμεία».

Αφορμή γι' αυτήν την υπουργική δήλωση έδωσε η κατάσταση που επικρα-

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps

A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22

TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

TEL.: 718-392-4444

FAX: 718-482-8372

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

Authorized Agents

DUBAI

VRETTOSHIP S.A.
SHARJAH U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594
Tlx: 68908 VSHIPEM

HOLLAND

M.P.R.S.

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

τεί στα πορθμεία Ρίου — Αντιρρίου, όπου οι οδηγοί και οι συνεπιβαίνοντες στα ΙΧ δεν κατεβαίνουν από τα αυτοκίνητά τους στη διάρκεια του ταξιδιού, όπως προβλέπεται από τις οικείες διεθνείς συμβάσεις και την αντίστοιχη εθνική νομοθεσία. Γι' αυτό «θα υπάρξει μέριμνα (θα δοθούν, δηλαδή, διαταγές) ώστε να εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις»! (το θαυμαστικό είναι δικό μας).

Αντί, δηλαδή, να ελεγχθούν — και μάλιστα αυστηρότατα — εκείνοι που είναι υπεύθυνοι (και υπόλογοι) για την εφαρμογή των νόμων, θα δοθούν εντολές για να εφαρμοσθούν οι κείμενες διατάξεις, διότι «με το σημερινό καθεστώς — της μη εφαρμογής των νόμων, δηλαδή — υπάρχει κίνδυνος να θρηνήσουμε θύματα», όπως είπε ο Υπουργός.

Δηλαδή: Αν δεν υπάρχει παρόμοιος κίνδυνος οι νόμοι δεν πρέπει να εφαρμόζονται; Τότε γιατί θεσπίζονται ή ακόμη και γιατί δεν καταργούνται ώστε η ζωή μας να κυλάει με διαταγές (υπουργικές ή και άλλες);

Βεβαίως δεν πρωτοτύπησε ο Υπουργός Ναυτιλίας, ούτε και είναι ο πρώτος που διατάσσει την εφαρμογή των νόμων. Έχουν προηγηθεί αρκετοί άλλοι, μεταξύ των οποίων υπήρξαν και Πρωθυπουργοί οι οποίοι σε κάθε παρουσιαζόμενη ευκαιρία έσπευδαν — και σπεύδουν — να δηλώνουν με σοβαροφάνεια ότι θα δώσουν εντολές — ακόμη και σε εισαγγελείς — για να εφαρμοσθούν οι νόμοι προς κάθε κατεύθυνση...

Η ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

Λίγες ημέρες πριν ανατραπεί η Κυβέρνηση Μητσotάκη, ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Π. Δούκας ανακοίνωσε ότι προχωρεί η διαδικασία για την αποκρατικοποίηση των ναυπηγικών μονάδων.

Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις αυτές:

- Η Τράπεζα Πίστωσης αναλαμβάνει σύμβουλος αποκρατικοποίησης των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά. Προϋποθέσεις για την εξαγορά θα είναι: Πρώτον, η σημαντική αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Δεύτερον, η διατήρηση τουλάχιστον 2.000 θέσεων εργασίας. Τρίτον, η εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων κατασκευής των φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού και των βαγονιών του ΟΣΕ. Και, τέταρτον, ο αγοραστής να είναι αξιόπιστος φορέας που να μπορεί να φέρει νέες εργασίες και να εκσυγχρονίσει τις εγκαταστάσεις. Το Υπουργείο Οικονομικών πιστεύει πως παρά την παγκόσμια κρίση στον κλάδο, τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά με σωστή και αυστηρή διαχείριση και σημαντική συμπίεση του κόστους μπορούν να επιβιώσουν.

Από ορισμένες πλευρές όμως υποστηρίζεται ότι τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά δεν μπορούν να πουληθούν, τουλάχιστον πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους, λόγω υφισταμένων πολεοδομικών και χωροταξικών προβλημάτων που δεν μπορούν να υπερπηδηθούν με την παρούσα σύνθεση της αρμόδιας επιτροπής της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής, η οποία αντιδρά στην επιδίωξη ορισμένων ρυθμίσεων.

- Για την ΝΑΥΣΙ ο κ. Δούκας θεωρεί ως καλύτερη προσφορά αυτή του Ομίλου Καλογερίδη η οποία υποστηρίζεται θερμά και από τους εργαζομένους. Με τη σύμβαση που θα υπογραφεί θα προβλέπεται ότι το τμήμα θα είναι περισσότερο από 300 εκατ. δραχμές και ότι θα διασφαλίζονται 170 θέσεις εργασίας.

- Τέλος, για το Νεώριο ο κ. Δούκας ανέφερε ότι καταγράφονται τα περιουσιακά στοιχεία και γίνεται τοπογράφηση ώστε να συμπληρωθεί ο κατάλογος του ενεργητικού που πωλείται — στο προσκήνιο για το Νεώριο ενεφανίσθη

και κάποιος κ. Εμμανουήλ, για τον οποίο μάλιστα εγράφη ότι υπερτερούσε του Ομίλου Περγογιαννάκη, υπέρ του οποίου συνηγορούσε και το προσωπικό.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΠΟΥ ΧΑΡΑΞΕ Ο κ. ΝΤΑΛΑΚΟΓΕΩΡΓΟΣΙ

«Σχολή» δημιούργησε τελικώς ο Πρόεδρος των Ναυτών κ. Νταλακογεώργος και τα δικά του χνάρια άρχισαν να ακολουθούν και άλλοι που προφανώς δεν έχουν τη διάθεση να τον αφήσουν να μονοπωλεί τον χώρο και να μιλάει μόνο αυτός επί παντός του επισητού.

Ετσι, έχουμε;

Τη διοίκηση του «Στέφενσον» (πρόκειται για τους θερμοσυστοιχίες που εκσυγχρονίστηκαν και μετονομάστηκαν σε κατώτερο πλήρωμα μηχανής) να έχει άποψη και για τη ναυπηγική βιομηχανία και να συζητεί με τους εκπροσώπους των εργαζομένων στα ναυπηγεία τα προβλήματα του κλάδου αυτού...

Την Ένωση Θαλαμηπόλων να καταγγέλει «ως εθνικά απαράδεκτες τις διαπραγματεύσεις της Κυβέρνησης για τον ΟΤΕ με τις ψήφους των μπουσουλμάνων βουλευτών»...

Και ο κ. Νταλακογεώργος; Και αυτός όπως πάντοτε στο προσκήνιο: Πρώτα πρώτα επισκέφθηκε στην Πάτρα τα επιβατηγά της γραμμής Ιταλίας και ενημέρωσε τους ναύτες — προσοχή, αυτή τη φορά μόνον αυτούς και όχι τα πληρώματα — για τα αποτελέσματα της απεργίας του Ιουνίου (μόνον στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά) και για τις θέσεις της ΠΕΝΕΝ για τα πλοία της γραμμής αυτής με ξένες σημαίες. Και ταυτόχρονα συναντήθηκε «με εκπροσώπους των ναυτικών που εργάζονται στα πορθμεία της γραμμής Ρίου — Αντιρρίου και του Εργατικού Κέντρου της Πάτρας». Εξ άλλων...



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

λου ο κ. Νταλακογεώργος εξέφρασε και «τη βούληση της Ενώσεως Ναυτών να εντείνει και να συνεχίσει τις προσπάθειες για την εξυγίανση του συνδικαλιστικού κινήματος των ναυτικών και τον εκδημοκρατισμό της ναυτικής νομοθεσίας και του ναυτικού επαγγέλματος — για κάποιο άρθρο στο καταστατικό της Ενώσεως Ναυτών που να ορίζει, λόγω χάρη, ότι ουδείς έχει το δικαίωμα της επανεκλογής σε ασφαλιζόμενες θέσεις του προεδρείου εάν δεν πραγματοποιήσει έπειτα από δύο συνεχείς θητείες και μία περίοδο — ίση με μία θητεία — εργαζόμενος (και όχι φερόμενος σαν εργαζόμενος) σε πλοίο δεν λέγει λέξη ο κ. Νταλακογεώργος ο οποίος φαίνεται ότι θεωρεί τον εαυτό του θεόπεμτο για να διοικεί την Ένωση Ναυτών» εφ' όρου ζωής...

ΧΑΜΕΝΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Ο έλεγχος της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Αλβανία περιήλθε τελικώς υπό τον έλεγχο πολωνικού ναυπηγείου το οποίο αποκτά έτσι ουσιαστική πρόσβαση στην ναυπηγοεπισκευαστική αγορά της Μεσογείου.

Ενδιαφέρον για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Αλβανίας είχε επιδειχθεί και από την ελληνική πλευρά και οπωσδήποτε θα είχε κερδηθεί αυτή η υπόθεση αν η γενικότερη πολιτική μας έναντι της Αλβανίας ήταν αυτή που έπρεπε μια και η Ελλάδα είναι εκείνη που ζει τη χώρα αυτή κυριολεκτικώς μετά την ανατροπή του κομμουνιστικού καθεστώτος...

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Μειωμένη κατά 1,3% ήταν η συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία στη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους και η σημειωθείσα κατά 10% αύξηση στη διάρκεια του Ιουνίου δεν κατέστη δυνατόν να υπερκεράσει τη συνολική μείωση.

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σημείωσε τον περασμένο Ιούνιο αύξηση 10% (199 εκατ. δολάρια έναντι 180,9 εκατ. δολαρίων του αντιστοίχου μηνός του 1992), ενώ στη διάρκεια του εξαμήνου το συνάλλαγμα έφθασε τα 951 εκατ. δολάρια, έναντι 963,7 εκατ. δολαρίων του αντιστοίχου εξαμήνου του 1992.

ΤΑ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΑ

Επανελάβε και εφέτος η διοίκηση της ΠΝΟ το αίτημα για την καταβολή των αναδρομικών που προέκυψαν από τις συλλογικές συμβάσεις του 1993 που υπογράφηκαν περί τα μέσα του έτους, πράγμα που σημαίνει ότι οι νέες συμβάσεις δεν εφαρμόζονται.

Τα ίδια Παντελή μου, τα ίδια Παντελάκη μου, δηλαδή. Τα ίδια και τα ίδια κάθε χρόνο και ουδεμία μέριμνα για την υπογραφή των νέων συμβάσεων πριν λήξει η ισχύς των προηγούμενων ή ακόμη και για την καθιέρωση μιας διαρκούς συμβάσεως, η οποία θα προβλέπει τις εκάστοτε προσαρμογές τόσο των αποδοχών των ναυτικών μας βάσει ενός κοινώς αποδεκτού δείκτη όσο και των συνθηκών εργασίας βάσει των νέων δεδομένων που θα προκύπτουν — εάν βεβαίως προκύπτουν. Αλλά αν προχωρήσουμε σε μία παρόμοια ρύθμιση δεν θα παρέχονται ευκαιρίες για επίδειξη παλικαρισμών και αγωνιστικής διάθεσης για την προάσπιση των συμφερόντων των ναυτικών και άλλα ηχηρά παρόμοια που ακούμε, κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τις νέες συμβάσεις.

ΝΕΟΙ «ΠΡΟΣΤΑΤΕΣ»

Αυτή τη στιγμή είναι αδύνατον να αποφανθεί κανείς με βεβαιότητα αν το «Διεθνές Συμβούλιο Εργαζομένων στη Ναυτιλία», όπως αυτοονομάστηκε, το Maritime Industries Forum που ιδρύθη-

κε πρόσφατα στο Λονδίνο είναι κάποιο νέο «εφεύρημα» των Άγγλων για να εξασφαλίσουν θέσεις εργασίας και για να ελέγχουν ταυτόχρονα όσο είναι δυνατόν περισσότερο τα ναυτιλιακά πράγματα διεθνώς, ή κάποια κίνηση επαγγελματιών «προστατών» των ναυτικών που επιδιώκουν έτσι να εξασφαλίσουν το εϋ ζείν. Ο καιρός θα δείξει.

Πάντως οι εκπρόσωποι του λένε ότι ο νέος οργανισμός θέλει να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες των ναυτικών και να προωθήσει λύσεις για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά την εργασία τους. Ειδικότερα, το ενδιαφέρον του νέου οργανισμού θα επικεντρωθεί κυρίως στην ενημέρωση των ναυτικών γύρω από θέματα που σχετίζονται με το μισθολογίο τους και με τις συνθήκες εργασίας τους — κατ' ευθείαν στο ψητό οι νέοι «προστάτες» των ναυτικών, οι οποίοι λένε επίσης για την εκπλήρωση της αποστολής τους θα επιδιώξουν να συνεργασθούν με το IMO και τους διεθνείς οργανισμούς εργασίας...

Ονόματα ως τη στιγμή δεν υπήρξαν, ουδείς όμως αμφιβάλλει ότι θα προέρχονται από τον γαλαξία των κατ' επάγγελμα «προστατών» που δεν έχουν δουλέψει ποτέ στη ζωή τους.

ΛΑΝΤΖΕΣ ΣΕ ΟΛΟΥΣ

Με τον νέο Γενικό Κανονισμό Λιμένος «περί δικαιωμάτων ρυμουλκών λιμένος και άλλων πλωτών μέσων» που ετέθη ήδη σε ισχύ, προβλέπεται μεταξύ άλλων ότι οι λαντζέρηδες μπορούν εφεξής να καθορίζουν ελεύθερα τα λεμβοχικά δικαιώματα, όπως εξακολουθεί να ονομάζεται ίσως από κεκτημένη ταχύτητα, το κόμιστρο που εισπράττουν για την μεταφορά που διενεργούν. Η μόνη υποχρέωση που επιβάλλεται είναι ότι πρέπει να δημοσιοποιούν τα δικαιώματα (κόμιστρα) που καθορίζουν κάθε φορά «με κάθε πρόσφορο μέσο» που επειδή δεν προσδιορίζεται επακριβώς μπορεί να είναι και ένα κακογραμ-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

μένο χαρτάκι κολλημένο σε κάποια τζάμι και να τα γνωστοποιούν στην οικεία λιμενική αρχή 15 τουλάχιστον ημέρες πριν από την εφαρμογή τους.

Εφ' όσον παρέχεται αυτή η ελευθεριότητα, για να είναι απολύτως ορθός ο νέος Γενικός Κανονισμός Λιμένες έπρεπε, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να προβλέπει ταυτοχρόνως ότι άδεια για τη χρησιμοποίηση λάντζας μπορεί να βγάλει απολύτως ελεύθερα και όποιος άλλος επιθυμεί ώστε να υπάρχει και ανταγωνισμός και όχι μονοπωλιακό καθεστώς: Όταν λέμε ελεύθερη οικονομία εννοούμε ελευθερία σε όλα και όχι μόνον στην επιβολή τιμών κατά το δοκούν και χωρίς τον παραμικρό έλεγχο.

Η ΝΕΑ ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Το ΥΕΝ αποδέχθηκε εν μέρει το αίτημα της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και εισοδημάτων την αύξηση του ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων κατά 18% έναντι αύξησης 20% που είχε εγκρίνει η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και 23,27% που ζητούσε η οικεία πλοιοκτητική Ένωση για να «καλυφθεί η συνεχής διόγκωση των ελλειμμάτων από την «εκμετάλλευση των επιβατηγών

πλοίων».

Ήδη ο Υπουργός Ναυτιλίας συναντήθηκε για το θέμα αυτό με τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, ο οποίος, σύμφωνα με πληροφορίες, υποσχέθηκε ότι θα προωθήσει το συντομότερο το ζήτημα της αύξησης του ναυτολογίου της Ακτοπλοΐας. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας σε έγγραφό της προς τον Υπουργό Ναυτιλίας υπογράμμιζε ότι χωρίς την αύξηση του ναυτολογίου θα ήταν αδύνατη η εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Εμείς πάντως επιμένουμε στην άποψη ότι αντί για την περαιτέρω αύξηση του ναυτολογίου έπρεπε να αναζητηθούν τρόποι για να συμπιεσθεί το κόστος εκμεταλλεύσεως των ακτοπλοϊκών επιβατηγών. Διότι με την νέα αύξηση — και όσες άλλες επακολουθήσουν — το ταξίδι με πλοίο που ήδη είναι πολύ ακριβό θα καταστεί απαγορευτικό για πολύ μεγάλη μερίδα του πληθυσμού και οι μόνοι που θα ταξιδεύουν πλέον θα είναι εκείνοι που έχουν επιτακτική ανάγκη και δεν μπορούν να κάνουν διαφορετικά, γεγονός που θα περιορίσει τις εισπράξεις των οικείων επιχειρήσεων και το πρόβλημα της επιβιώσεως θα υφίσταται εσαεί. Ευχόμαστε, πάντως, ολοψύχως να διαψευσθούμε, αλλά φοβούμεθα ότι τα πράγματα θα ακολουθή-

σουν αυτήν την πορεία αν δεν ληφθούν μέτρα συμπίεσεως του κόστους — εκεί βρίσκεται η λύση και όχι στη συνεχή αύξηση του ναυτολογίου.

Στο μεταξύ ο Υπουργός Ναυτιλίας που είναι ο κυρίως υπεύθυνος για τα προβλήματα που υπήρξαν το καλοκαίρι στη γραμμή της Δωδεκανήσου — αρνήθηκε να υπογράψει την άδεια σκοπιμότητας του πλοίου «Ρομίλντα» εξαναγκάζοντας τον πλοιοκτήτη να το αποσύρει από το εθνικό νηολόγιο και έτσι στέρησε τη γραμμή από ένα καθόλα αξιόλογο πλοίο — δήλωσε ότι θα πιέσει την Δωδεκανησιακή εταιρία, την ΔΑΝΕ δηλαδή, να αντικαταστήσει το πλοίο «Κάμιρος» που παρουσιάζει συνεχή προβλήματα και ταυτόχρονα υποσχέθηκε ότι θα ενισχύσει τη γραμμή της Δωδεκανήσου, δίνοντας, υποθέτουμε, και άλλη άδεια σκοπιμότητας στη ΔΑΝΕ.

Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Ομολογούμε ότι δεν μπορέσαμε να αντιληφθούμε τη σκοπιμότητα που προκάλεσε την αντίδραση της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ στην απόφαση του Υπουργείου να προωθήσει στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων το αίτημα της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας για περαιτέρω αύξηση του ναυτολογίου κατά 20% και γι' αυτό θα ήταν χρήσιμη κάποια διευκρίνιση.

Could strikes affect you?



The number of strikes affecting the shipping industry remains at a high level. And strikes mean financial loss. Increasingly, shipowners, managers and charterers are realising that insurance protection is a necessity in today's volatile industrial climate.

A wise move is to contact The Strike Club, formed exclusively to provide protection against this threat. It is the largest mutual insurer of its kind, with some 40 million grt entered worldwide.

For further information, fax 93 25 53 18.

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Strike Club Management Limited, 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco. Tel 93 50 02 45. Telex 469266.

Η εμπιστευτικότητα δεν είναι υποκρισία

(ΥΠΟΚΡΙΣΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΗ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό η λοκομοτίβα της ευαισθησίας κινητοποίησε την διεθνή κοινή γνώμη για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα αμέσως μετά το τραγικό ναυάγιο του «Τιτανικού» το 1912.

Πράγματι μέχρι τότε η μή ύπαρξη Διεθνών Κανονισμών που αφορούσαν την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα να θρηνούμε κάθε χρόνο χιλιάδες ανθρώπινες υπάρξεις.

Όμως από τότε έτρεξε πολύ νερό στο αυλάκι του χρόνου (80 & πλέον χρόνια) και χάρη στην διεθνή συνεργασία των Κρατών με κορύφωση την ίδρυση το 1948 του IMO (θεματοφύλακα και διαχειριστή των θεμάτων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας) έχουν ληφθεί πολλά και αποτελεσματικά μέτρα προς την κατεύθυνση αυτή.

Τα μέτρα (Κανονισμοί) άρχισαν να εφαρμόζονται σταδιακά κατά τομείς στο πλοίο και να πιστοποιούνται με την έκδοση αντίστοιχων πιστοποιητικών ορισμένης χρονικής διάρκειας με την παρέλευση της οποίας κρίνεται ότι μπορεί να υπάρξει — ανάλογα με τις συνθήκες — φθορά τέτοια που ενδεχόμενα να επηρεάσει την απαιτούμενη λειτουργική αντοχή, ικανότητα και επάρκεια του υλικού, με αποτέλεσμα να κριθεί αναγκαία η εκ νέου επιθεώρηση του υλικού αυτού για την διαπίστωση της παρούσας κατάστασής του.

Με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη της τεχνολογίας έχου-

με διεύρυνση των τομέων επιθεώρησης του σκάφους καθώς και νέα πιστοποιητικά που να αποδεικνύουν την σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς συμμόρφωσή του.

Όμως είναι γεγονός ότι η κατάσταση του υλικού όπως περιγράφεται στο αντίστοιχο πιστοποιητικό που εκδίδεται μετά την επιθεώρηση ανταποκρίνεται στην κατάσταση του υλικού κατά τον χρόνο της επιθεώρησης του σκάφους.

Κατά την διαδρομή του χρόνου ισχύος του πιστοποιητικού είναι φυσικό και το σκάφος και ο εξοπλισμός του να υπόκεινται εξελικτικά ανάλογα με τις συνθήκες λειτουργίας τους σε ένα βαθμό καταπόνησης τέτοιο που είναι ενδεχόμενα να μην εγγυάται η κατάσταση του υλικού την ασφαλή λειτουργία του και τον υπόλοιπο χρόνο μέχρι την λήξη της ισχύος του πιστοποιητικού.

Την πιθανότητα αυτή ουδείς μπορεί να αποκλείσει όπως δεν μπορεί να αποκλείσει και τις αποκλίσεις που μπορεί να παρατηρηθούν από επιθεωρητή σε επιθεωρητή για την κατάσταση συγκεκριμένου υλικού σε δεδομένο χρόνο ούτε ακόμη να αποκλείσει τις σκοπιμότητες που μπορούν να υπεισέρχονται κατά τις επιθεωρήσεις.

Και επειδή όπως είναι γνωστό αρκούν πολλές φορές μερικά παραδείγματα για να στηρίξουν ολόκληρες θεωρίες έτσι ακριβώς τέτοια παραδείγματα, μέσα από τα οποία η σε ενδιάμεσο χρόνο έκτακτη επιθεώρηση απέδειξε ακαταλληλότη-

τα του υλικού, χρησιμοποιήθηκαν και δημοσιοποιήθηκαν αρκετά έντονα ώστε να δώσουν διάσταση στην ανάγκη της καθιέρωσης και ενδιάμεσων επιθεωρήσεων που λειτουργούν ως ένα βαθμό και ως δικλίδες ελέγχου (αστυνόμευσης) των περιοδικών επιθεωρήσεων για έκδοση των πιστοποιητικών. Έτσι λοιπόν καθιερώθηκαν και οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, προϊόν, ως ένα βαθμό, θα μπορούσε να υποστηριχθεί της καχυποψίας μας για την σωστή λειτουργία των θεσμών.

Θύμα βεβαίως και πάλι το πλοίο.

Όμως με την πάροδο του χρόνου, άνοιξε η όρεξη της βιομηχανίας των επιθεωρήσεων και έτσι ενεργώντας έκτακτες επιθεωρήσεις υπήρξαν παραδείγματα πλοίων που βρέθηκαν «όχι σύμφωνα με την εν τω πιστοποιητικώ περιγραφόμενη κατάσταση» δημιουργώντας αυτή τη φορά μια ξεχωριστή κατηγορία πλοίων «μειωμένων επιπέδων ασφαλείας» που για εντυπωσιασμό χρησιμοποιήσαμε τον λεξιλαγχνό όρο «υποβαθμισμένο πλοίο — sub-standard vessel».

Στον ομολογουμένως υποβαθμισμένο περιγραφικά όρο δώσαμε διάσταση τρομακτική, το πέρασαμε από όλα τα επίπεδα της περιφρόνησης και το παρουσιάσαμε κάτι σαν πλοίο «μολυσμένο», αποκομμένο από τα συνήθη πλοία κάτι σαν «αποδιοπομπαίο πλοίο» επειδή ίσως «τα μπουनिया του μαγειρείου βρέθηκαν βουλωμένα» (έχει συμβεί και αυτό!).

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

Ετσι λοιπόν συστηματικά δεν φαίνεται δύσκολο, παρόλα τα αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια κατάταξης, να εντάξουμε και να εξαποστείλουμε ένα πλοίο στα αζήτητα των sub-standards έρμαιο και να το ψήνουν στο τηγάνι τους μέχρι να εκπνεύσει ο κάθε ναυλωτής, ασφαλιστής και τα κάθε είδους κλάμπς.

Αλλά δεν φθάνουν οι παραπάνω τλαιπωρίες του δύσμοιρου πλοίου που βασανίζεται, κυριολεκτικά να επιζησει. Την δόξα και το imprimatur του IMO την ζήτησαν και περιφερειακοί οργανισμοί που στήνουν ο καθένας στην περιοχή του το δικό του μπαϊράκι. Το περίφημο ΜΟΥ των Ευρωπαϊκών λιμένων αναπτύσσεται και διογκώνεται ως κράτος εν κράτει, κάθε λιμάνι εδώ και νέα επιθεώρηση, κάθε λιμάνι και νέες παρατηρήσεις ανταλλαγή σημμάτων, άνθρωποι σε οργανισμό αναζήτησης κάποιων ατελειών που δεν βρήκαν στο προηγούμενο λιμάνι.

Αληθινά που οδηγούμαστε, που οδηγείται η ναυτιλία που με το πρόγραμμα της προστασίας της ανθρωπίνης ζωής στην θάλασσα, τα συστήματά από μια καλή επιθεώρηση έχουν γίνει αυτοσκοπός.

Που καιρός για το φορτίο και την σωστή εκμετάλλευση του πλοίου αφού ο αγώνας πλέον της έξωθεν μαρτυρίας δεν παίζεται αλλού παρά σε λεπτομέρειες του τύπου «για τα μπούνια του μαγειριού», χωρίς αυτό να σημαίνει βέβαια ότι δεν πρέπει να λειτουργούν.

Και αλοιμόνο αν υπάρξει κάποια δικαιολογία όσο ευλογοφανής και να είναι η δημοσιότητα και ο διασυρμός του πλοίου δεν γνωρίζει κανείς που θα τελειώσει.

Πιστεύουν αληθινά αυτοί που τα επιδιώκουν αλλά και αυτοί που τα υιοθετούν και τα προβάλλουν σε πρωτοσέλιδα ότι σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο οι απώλειες ανθρώπων υπάρχουν, σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες στα οποία εφαρμόζονται οι διεθνείς συμβάσεις, είναι τέτοιες που να δικαιολογούν κάθε φορά, χωρίς να γνωρίζουν τους λόγους της απώλειας κάποιου σκάφους, την δημοσιότητα, την διάσταση και προπαντός κάθε φορά — και αυτό έχει σημασία — να εντοπίζουν την υπαιτιότητα στην έλλειψη κάποιου συστήματος, οργάνου, ή κάποιων μηχανισμών λει-

τουργίας;

Δικαιολογείται κάθε φορά μια τέτοια δημοσιοποιούμενη αγανάκτηση;

Μια συγκριτική ματιά με τις απώλειες προ 30 ή 20 ακόμη χρόνων δείχνει ότι σήμερα είναι πραγματικά σε πολύ χαμηλά επίπεδα και ίσως θα λέγαμε σε παγκόσμιο επίπεδο και σε ετήσια βάση πολύ-πολύ λιγώτερες από ότι τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων μόνο στην χώρα μας.

Και διερωτάται πάλι ο καθένας γιατί τότες κραυγές και λυγμοί αλλά και εκμετάλλευση του ανθρώπινου πόνου με αφορμή κάποιο ατυχές περιστατικό και οι ιερεμιάδες του διεθνούς ναυτιλιακού κατεστημένου καθυβρίζουν το δύσμοιρο πλοίο και τους περί αυτό για αναληγσία, για κυνικότητα, για συνωμοσία σιωπής και ντροπής για απόκρυψη στοιχείων και αδιαφάνειες και τόσους άλλους, και τόσους άλλους χαρακτηρισμούς που βεβαίως στο τέλος καταλήγουν και στην σημαία του πλοίου και ανάλογα την στολίζουν.

Επιτέλους πιά αυτή η ευαισθησία τους που διαρρηγνύει τα ιμάτιά της όταν π.χ. απωλεσθούν πέντε ατυχείς Φιλιππινέζοι από ένα Φιλιππινέζικο ή Παναμαϊκό πλοίο που ναυάγισε στον Βισκαϊκό μεταφέροντας κάποιο φορτίο σε ευρωπαϊκό λιμάνι, και που η ευαισθησία αυτή αποδεικνύεται αρκετά χοντρόπετση, όταν χάνονται για παράδειγμα 1800 Φιλιππινέζοι με το «Dona Paz» στις ακτές των Φιλιππίνων.

Δικαιολογείται αυτή η διαφορά ευαισθησίας πίσω από το νομικό κώλυμα ότι το δεύτερο πλοίο εκτελούσε εσωτερική ναυσιπλοΐα και η διεθνής κοινότητα δεν μπορεί να παρέμβει;

Αυτό δεν αποτελεί υποκρισία;

Αληθινά ο άνθρωπος πόνος και η οδύνη σταματά μπροστά από ένα νομικό κατασκεύασμα για να μας μετατρέψει σε ψυχρούς και αδιάφορους μπροστά σε μιά τέτοια συμφορά ή αντίθετα υπάρχουν λόγοι σκοπιμότητας για να προβάλλουμε μέχρι σημείο υπερβολής την ανθρωπινή οδύνη αλλά και ανησυχία για την παραπάνω περίπτωση των ολιγαριθμών άτυχων συνανθρώπων μας, ναυτικών.

Μήπως αληθινά μέσα από αυτή

την υπερβολή προσπαθούμε να περάσουμε κάποια μηνύματα, και κάποιες γραμμές που προβάλλοντάς τις μέσα από την κοινωνική ευαισθησία θέλουμε να τις παρουσιάσουμε εύπεμπτες, κοινωνικά δίκαιες και αναγκαίες.

Ας είμαστε όμως περισσότερο ρεαλιστές. Στην εποχή μας οι ανθρώπινες απώλειες στην θάλασσα πράγματι ελαττώνονται χωρίς αυτό να σημαίνει ότι λόγω των εξελίξεων τα κάθε φορά ισχύοντα μέτρα ασφαλείας και ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων δεν επιδέχονται βελτιώσεων. Αυτό γινόταν, γίνεται και θα εξακολουθήσει αναπότρεπτα να γίνεται.

Αυτό όμως το οποίο έχει διαφοροποιηθεί ίσως κάπως ανορθόδοξα είναι το γεγονός ότι τα μεγέθη των πλοίων και κυρίως η αξία τους έχει φθάσει σε τεράστια ύψη και η απώλεια μιας τέτοιας περιουσίας προκαλεί τριγμούς στην ναυτιλία και ακόμη περισσότερο τριγμούς σε παγκόσμιους οργανισμούς αλλά και σε καθιερωμένους ναυτιλιακούς θεσμούς.

Αρκούν τα δυσμενή και απαισιόδοξα οικονομικά αποτελέσματα ορισμένων τέτοιων Οργανισμών για να επιφέρουν αναστάτωση αν όχι και ανατροπή σε παραδοσιακές αρχές που για αιώνες ήταν συνδεδεμένες με την λειτουργία της ναυτιλίας.

Ετσι ανάμεσα στα τόσα καινοφανή που ακούγονται προβάλλει τελευταία και η «διαφάνεια».

Και με τον όρο διαφάνεια εννοούν κυρίως την δημιουργία από τον IMO μιας Τράπεζας πληροφοριών για τα πλοία όλων των χωρών, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες υπαγόμενα στις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων.

Στόχος είναι βέβαια η πλήρης απεικόνιση της τεχνικής ταυτότητας του πλοίου και η δημιουργία αρχείου που μέσα από την υποχρεωτική συνεχή ενημέρωσή του να υπάρχει κάθε στιγμή και η πραγματική λειτουργική του εικόνα.

Κατά συνέπεια πλέον ο καθένας που θα έχει έννομο συμφέρον (και ποιος δεν θα έχει βέβαια!) θα έχει την δυνατότητα να αποκτή μια πλήρη εικόνα του πλοίου, να την μελετά, να την αξιολογεί να την χλευάζει ή να την επαινεί και μάλλον χωρίς πολλές δυσκολίες να την

αξιοποιεί εμπορικά. Και άκουσον, άκουσαν όλα αυτά γιατί. Μα για χάρη της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα!! Όλα αυτά γιατί όπως φωνασκούν τα γνωστά διεθνή έντυπα το κρατούν σύστημα της μυστικοπάθειας, της εμπιστευτικότητας και της απόκρυψης που διέπει τα στοιχεία του κάθε πλοίου υπάρχουν κρυφές και άγνωστες σκοπιμότητες για να διατηρείται έτσι «χωρίς διαφάνεια»!!

Και όλοι ασφαλώς γνωρίζουμε με την καχυποψία που μας διέπει, σε εποχή που και αυτό το Gentleman's Agreement δοκιμάζεται, το πόσο εύκολο είναι αυτά τα περί διαφάνειας εύκολα να καταπίνονται.

Όμως επί τέλους με ποια λογική το περιουσιακό στοιχείο του καθενός και ότι συναρτάται με την εμπορική του ταυτότητα, εικόνα και αξία θα αποτελέσει αντικείμενο δημοσιότητας;

Πράγματι υπάρχει μια διακριτική εμπιστευτικότητα στον όποιο βαθμό θα μπορούσε να διατηρηθεί αυτή σήμερα στην εποχή θεοποίησης της πληροφορικής και της πληροφορίας που με κύριο άξονα τους Νηογνώμονες — και είναι προς τιμήν τους — την έχουν διατηρήσει σε ότι αφορά την τεχνική ταυτότητα του σκάφους.

Διαφάνεια λοιπόν το όνομα της νέας πανάκειας, η οποία ως δια μαγείας θα εξαφανίσει στο ελάχιστον τα ναυτικά ατυχήματα και το ανθρώπινο λάθος στην πρόκλησή τους από τα 80% που είναι σήμερα θα καταπέσει πολλές μονές μονάδες χαμηλότερα.

Η υποκρισία σε όλη της την μεγαλοπρέπεια.

Τίποτε λοιπόν για όσους επιδιώ-

κουν μια τέτοια «διαφάνεια» δεν έχει αξία ούτε οι διεθνείς συμβάσεις — και που αυτές έχουν γίνει δυσβάστακτες και τυραννικές — ούτε οι κάθε είδους έλεγχοι πολλαπλών προελεύσεων δεν μπορούν να τους ικανοποιήσουν με το αιτιολογικό ότι όλες αυτές οι διαδικασίες μπορούν να καταστρατηγηθούν από τον πολυμήχανο πλοιοκτήτη που εξακολουθεί να βρίσκει τρόπους να διαπλάθει και να περνάει προς τα έξω ούτε λίγο ούτε πολύ μια παραμορφωμένη και ψευδή εικόνα του πλοίου του!!

Πλέον γιατί μιλούν για προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα ή για την καλύτερη διασφάλιση των συμφερόντων τους;

Όμως είναι νομίζω καιρός να αντιληφθούν ότι σήμερα με τα ολιγάριθμα πληρώματα, τα μεγάλου μεγέθους πλοία που λειτουργούν με πολύπλοκη και πανάκριβη τεχνολογία όποιες και όσες τράπεζες πληροφοριών και αν λειτουργήσουν όσα πιστοποιητικά και όσες επιθεωρήσεις τακτικές ή έκτακτες και αν διενεργηθούν τα ατυχήματα θα εξακολουθούν να συμβαίνουν αν δεν αναζητήσουν και δεν στρέψουν την προσοχή τους στην ρίζα των προβλημάτων.

Εκεί βαθειά στις ρίζες της ναυτιλίας βρίσκονται οι αξίες που στηρίζαν γενικώς ολόκληρες παραδοσιακών εφοπλιστών γιατί εκεί βρίσκονται και οι ρίζες της αξιοπιστίας που πάσχει η σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση.

α) Η πρώτη ρίζα της αξιοπιστίας το βάθος και ο κορμός της ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι ταυτίζεται με το πρόσωπο του πλοιοκτήτη. Είναι η επιχείρηση με το προσωποπαγή χαρα-

κτήρα που σε πείσμα πολλών θεωρητικών αναζητήσεων θα εξακολουθεί να αποτελεί, όπως τουλάχιστον αποδεικνύεται το πλέον επιτυχημένο μοντέλο.

Αυτών αναζητήσατε, αυτών εμπιστευτείτε ή αυτών απορριψάτε. Στοιχεία που συνδέονται με το όνομά του, την εικόνα και την φήμη του, τα αισθήματα των πληρωμάτων του για πρόσωπό του αποτελούν ασφαλή κριτήρια αξιολόγησης. Ένα τέτοιο πλοιοκτήτη συνοδεύει η εμπιστοσύνη και η αφοσίωση πολλών συνεργατών του που έχουν ταυτιστεί με το μέλλον της εταιρίας του θα πρέπει να τον αξιολογήσετε ιδιαίτερα στις συναλλαγές σας. Μην υποτιμάτε το γεγονός ότι ορκίζονται στο όνομά του γιατί αυτοί είναι που θα διασφαλίσουν και τα δικά σας συμφέροντα.

Οι τράπεζες πληροφοριών όταν έρχεται η στιγμή της αλήθειας πολύ λίγα μπορούν να προσφέρουν σε ότι μπορεί να προσφέρει ένα αφοσιωμένο πλήρωμα στις δύσκολες στιγμές που η υπέρβαση του καθήκοντος πολλές φορές μέχρι αυτοθυσίας είναι αυτή που θα φέρει το αποτέλεσμα.

β) Η δεύτερη ρίζα είναι το ίδιο το πλήρωμα. Θα υποστηριζόταν ίσως ότι αποτελεί μια κάποια συνέχεια και της εικόνας του πλοιοκτήτη.

Το «δέσιμο» του πληρώματος με το πλοίο αποτελεί μια σταθερή εγγύηση ότι η λειτουργία του πλοίου βρίσκεται σε χέρια πράγματι ελεγχόμενα από τον πλοιοκτήτη.

Σήμερα στην γενική της θεώρηση η ναυτιλία πάσχει από την έλλειψη στελεχών που να φροντίζουν, μεριμνούν και να πονούν το πλοίο γιατί συνήθως ο πλοιοκτήτης

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODRAMAR

τους είναι άγνωστος.

Ο τρόπος ζωής του ναυτικού στο πλοίο με πολλές ιδιαιτερότητες. Η σκωπτική ματιά του και μερικές «παιδικές» ασθένειες μία από τις οποίες είναι η αναζήτηση στηριγμάτων στην ξηρά έξω από το πλοίο. Και αυτό το στήριγμα το βρίσκει περισσότερο με την επικοινωνία του με το γραφείο με τον πλοιοκτήτη. Αυτή που η επικοινωνία θεωρούμενη ως μια μορφή αναγνώρισης των υπηρεσιών του αποτελεί μια μορφή δικαίωσής του, αποτελεί μια μορφή επαγγελματική αλλά και κοινωνικής καταξίωσης.

Οι δαπανηρές ζημιές και τα μεγάλα ατυχήματα στην πλειονότητά τους οφείλονται σε στοιχειώδεις παραλείψεις, σε κάποια αδιαφορία σε μικρά λάθη σε έλλειψη προσοχής. Και πρέπει να αντιληφθείτε ότι από ένα δικό σας ναυτικό, από ένα δικό σας άνθρωπο στο πλοίο σπάνια θα έχετε τέτοια συμπεριφορά. Ο άνθρωπος που έχει ταυτίσει το ψωμί το δικό του και της οικογένειάς του αλλά και το μέλλον τους με την ευημερία της εταιρίας αγαπάει και πονάει την δουλειά του και ποτέ δεν θα ήθελε να φανεί ανάξιος της εμπιστοσύνης του εργοδότη - φίλου.

Αυτά τα πληρώματα αποτελούν το κλειδί και το μυστικό μιας συνετής διαχείρισης ενός αξιοπιστού μεταφορέα για του ναυλωτή αλλά και ενός αξιοπιστού ασφαλισμένου για τον ασφαλιστή και τα διάφορα κλάμψ.

Αυτά τα πλεονεκτήματα και οι επαγγελματικές αρετές δεν αναπληρώνονται από τις Τράπεζες πληρωμών.

γ) Η τρίτη ρίζα είναι ο νηογνώμονας.

Όσο και αν ηχεί κάπως παράξενα μέσα σε ένα κυκλώνα επιθεωρήσεων του πλοίου είναι ανάγκη για την ναυτιλία να επιστρέψει στην αξιοπιστία του Νηογνώμονα.

Υπήρξε για χρόνια ο θεσμός του Νηογνώμονα η κορωνίδα της αντικειμενικότητας στον τεχνικό έλεγχο του πλοίου, και οφείλουμε να του ξαναδώσουμε την θέση του στις ναυτιλιακές συναλλαγές.

Καταφέραμε να τον βάλλουμε στην μέση, μεταξύ αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων και άλλοτε μεν να τον θεωρούμε φιλικό προσκείμενο όταν τα στοιχεία και η τεχνική του κρίση μας εξυπηρετεί και άλλοτε εχθρικά διακείμενο όταν δεν μας εξυπηρετεί.

Ανακατέψαμε τις δικές μας απαιτήσεις — και για τους δικούς μας λόγους — από κάποιο πλοίο με τις αρμοδιότητες του νηογνώμονα θεοποιοί στην εποχή μας την παρέμβαση των τοπικών Αρχών το περίφημο Port State Control — και αμφισβητούμε την αξιοπιστία του Νηογνώμονα εάν τα μπουनिया του μαγειρείου βρέθηκαν βουλωμένα!

Αυτή η αχαλίνωτη τάση που αρχίζει να διαμορφώνεται διεθνώς για παρέμβαση των Λιμενικών Αρχών πέρα από τα πλαίσια που διαμορφώνουν οι διεθνείς συμβάσεις ουσιαστικά εισάγει ένα καθεστώς ζούγκλας που το αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων θα το διαμορφώσει πέρα από μια πολωμένη τεχνική κρίση και η σκοπιμότητα της κάθε Τοπικής Αρχής του κάθε επιθεωρητή, του κάθε κράτους.

Οδεύουμε αληθινά προς μία στρέβλωση της ναυτιλιακής λειτουργίας από αυτήν την χωρίς όρια παρεμβατικότητα στο όνομα πάντοτε της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Όμως θα πρέπει όλοι να αντιληφθούν ότι ο θεσμός του Νηογνώμονα είναι από τους λίγους θεσμούς που εξακολουθούν στην συνείδηση του ναυτιλιακού κόσμου να συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη αξιοπιστία.

Πραγματικά παρόλες τις ενδεχόμενες αδυναμίες αποτελεί τον μοναδικό τεχνικό Οργανισμό της ναυτιλίας που με την οργάνωσή του σε παγκόσμιο επίπεδο, την τεχνογνωσία του την πείρα του, και την ολοκληρωτική αφιέρωσή του στα τεχνικά προβλήματα του πλοίου μπορεί να προβάλλει την αντικειμενικότητά του, και να ορθώσει περισσότερο το ανάστημά του στις όποιες επιρροές.

Ήταν και είναι λάθος να προσάπτουμε στους νηογνώμονες μορφή πελατειακής συμπεριφοράς για να μειώσουμε την αξιοπιστία τους και να αμφισβητήσουμε την προσφορά τους προς την ναυτιλία.

Ο νηογνώμονας αποτελεί στέρεο βάθρο ενός υγιούς μηχανισμού λειτουργίας της ναυτιλίας.

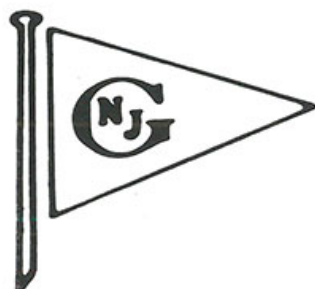
Ας ενισχύσουμε την αξιοπιστία τους αντί να τον ροκανίζουμε με διάφορες προέλευσης υποκατάστατα.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Υ.Γ. Το άρθρο αυτό γράφτηκε με αφορμή το Editorial με τίτλο «Keeping Mum» που δημοσιεύτηκε στο Lloyd's List της 2ας Ιουλίου 1993.

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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



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



με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TELEF: 4626269, 4615639, 4627800 TELEFAX: 212880 - 212503 NIKA GR FAX: 4626268 - 4619631

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ

Του υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Από τις διεθνείς στατιστικές προκύπτει ότι τα δύο τελευταία χρόνια δεν είχαμε ατυχήματα και ναυάγια μόνο φορτηγών και δεξαμενοπλοίων, αλλά και επιβατηγών πλοίων, γεγονός που προβληματίζει έντονα τους ναυτιλιακούς παρατηρητές και ιδιαίτερα αυτούς των κρουαζιεροπλοίων.

Πρόθεσή μας δεν είναι να υπενθυμίσουμε ναυάγια, ούτε να επαναλάβουμε γνωστά στοιχεία, αλλά να τονίσουμε τον υψηλό βαθμό εκπαίδευσης, ετοιμότητας και γενικά ναυτοσύνης των Ελλήνων ναυτικών που, με τις συντονισμένες ενέργειες και την βαθειά αίσθηση του καθήκοντος σώζουν την ζωή των επιβατών.

Αναφερόμαστε στο ατύχημα του ελληνόκτητου με σημαία Μπαχάμας κρουαζιεροπλοίου «Royal Pacific» του ομίλου Λελάκη που συνέβη στο Malacca Strait, κοντά στο Port Dixon, την 2.30 περίπου τοπική ώρα την Κυριακή 23 Αυγούστου 1992.

Όπως είναι γνωστό το πλοίο βυθίστηκε σε μικρό χρονικό διάστημα μετά από ισχυρό χτύπημα που δέχτηκε από το μεγάλο ταϊβανέζικο αλιευτικό «Tereu 51» στην αριστερή του πλευρά πρύμνηθεν του εγκαρσίου, συγχρόνως πάνω και κάτω από την ίσαλο γραμμή, και πάνω από το επίπεδο των στεγανών χωρισμάτων. Το πλήρωμα έκλεισε σχεδόν αμέσως τις στεγανές πόρτες αλλά γρήγορα πλημμύρισε το μηχανοστάσιο και το νερό όρμησε στη συνέχεια στις καμπίνες καθώς το πλοίο άρχισε να γέρνει.

Διατυπώθηκαν διάφορες απόψεις για τα ακριβή αίτια της σύγκρουσης. Επιβάτες ισχυρίστηκαν ότι επεκράτησε μεγάλη σύγχυση στο πλοίο, διότι το πλήρωμα ήταν Έλληνες, Ινδονήσιοι, Πολωνοί και Βιρμανοί οι οποίοι γνώριζαν μόνο τη μητρική τους γλώσσα. Οι τοπικοί ανταποκριτές ανέφεραν ότι ο πλοίαρχος διέταξε την εγκατάλειψη του πλοίου, το οποίο βυθίστηκε σε 15 λεπτά αφού προηγουμένως πραγματοποιήθηκε με επιτυχία καθάριση σωσιβίων λέμβων.

Είμαι σε θέση να γνωρίζω ότι οι ενέργειες του πληρώματος του πλοίου ήταν άμεσες, θαρραλέες και ενδεδειγμένες γι' αυτό και ήταν απόλυτα επιτυχής η εγκατάλειψη του πλοίου σε μικρό χρονικό διάστημα και η διάσωση όλων των επιβατών.

Υποδέχτηκα προσωπικά Έλληνες αξιωματικούς ναυαγούς του πλοίου, στο αεροδρόμιο, και συζητήσα μαζί τους τόσο μόλις τους καλωσόρισα όσο και αργότερα στα γραφεία της εταιρίας. Όπως μου είπαν, μετά την πρώτη ανακοίνωση για εγκατάλειψη του πλοίου δεν υπήρχε δυνατότητα για άλλες ειδοποιήσεις και ανακοινώσεις, διότι είχαν τεθεί εκτός λειτουργίας όλα τα μέσα ενημερώσεως των επιβατών. Άρχισαν τότε όλοι οι Έλληνες αξιωματικοί να τρέχουν στους διαδρόμους του πλοίου, που είχε αρχίσει να γέρνει, να χτυπούν με τα χέρια τους τις πόρτες των καμπινών των επιβατών, να τους καλούν διαζώσης να εγκαταλείψουν το πλοίο, και να τους οδηγούν στους σταθ-

μούς συγκεντρώσεως.

Και βέβαια δεν ήταν δυνατόν οι επιβάτες να δουν τα γαλλόνια των αξιωματικών διότι πολλοί από αυτούς δεν φορούσαν στολή. Και δεν τη φορούσαν διότι και οι ίδιοι πετάχτηκαν από τον ύπνο τους και το μόνο που πρόλαβαν να φορέσουν ήταν ένα παντελόνι.

Στην ερώτησή μου προς τον πλοίαρχο για το πως αντελήφθηκε την αμεσότητα του κινδύνου και διέταξε εγκατάλειψη του πλοίου χωρίς να έχει σαφείς αναφορές για το μέγεθος του ρήγματος, μου απάντησε: «Μόλις ανέβηκα στη γέφυρα ένοιωσα το πλοίο, που είχε όλο του το δρόμο, να «σιάρει» να «καλοκάθεται». Κατάλαβα αμέσως ότι το ρήγμα ήταν πολύ μεγάλο, σε δύσκολο σημείο και ότι τίποτα δεν μπορούσε να διατηρήσει το πλοίο εν επιπλεύσει. Γι' αυτό και διέταξα αμέσως εγκατάλειψη πλοίου.

Άκουσα πολλές αφηγήσεις και ιστορίες για το συγκεκριμένο ναυάγιο, ανάμεσα στις οποίες και την ακόλουθη κινέζικη «δοξασία».

Οι Κινέζοι ψαράδες πιστεύουν ότι όσο πιο κοντά περάσει το αλιευτικό τους από την πρύμνη ενός επιβατηγού πλοίου τόσο καλύτερη θα είναι η ψαριά. Να είχε άραγε σκοπό ο κινέζος κυβερνήτης του αλιευτικού, να περάσει ξυστά από την πρύμνη του κατάφωτου κρουαζιεροπλοίου και από κακό υπολογισμό η χειρισμό της τελευταίας στιγμής να του την έδωσε;

Ηταν μία από τις απορίες που είχε και ο ίδιος ο πλοίαρχος.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΚΟΠΑΣΕ τελικώς ο θόρυβος που είχε δημιουργηθεί γύρω από το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο με την ευκαιρία των εγκαινίων και τις πρώτες εγχειρήσεις καρδιάς που είχαν γίνει. Δυστυχώς, όμως δεν κόπασαν και οι ανησυχίες που έχουν δημιουργηθεί για την τύχη αυτού του θαυμάσιου ιδρύματος που είναι προσφορά των ανθρώπων της θάλασσας προς τον ελληνικό λαό με την ανεπίτρεπτη παραχώρησή του στο αναξιόπιστο ελληνικό δημόσιο, ανησυχίες που επιτάχθηκαν και από τον τεχνητό θόρυβο που δημιουργήθηκε, από ορισμένα από εκείνα που ελέγχθησαν σε πρεσβυτήρια που δόθηκαν με την ευκαιρία των εγκαινίων και των πρώτων εγχειρήσεων και, τέλος, από την εντελώς απροσδόκητη παραίτηση του Προέδρου του Καρδιολογικού Κέντρου κ. Σπ. Μεταξά, χωρίς να διευκρινισθούν και οι λόγοι αυτής της παραίτησης — ο κ. Μεταξάς αντικαταστάθηκε από τον επίτιμο Πρόεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου κ. Αναστ. Γκόννη, ο οποίος εν συνεχεία διορίστηκε και Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΤΕ. Ιδιαίτερα επισημάνθηκε η διαβεβαίωση παραγόντων του Κέντρου ότι στο Ωνάσειο δεν θα παρουσιασθεί το φαινόμενο της μη νόμιμης αμοιβής (το γνωστότατο σε όλους τους Έλληνες «φακελάκι») αφού, όπως ελέγχθη, «οι γιατροί αμείβονται σύμφωνα με την παραγωγικότητά τους».

Εν πάση περιπτώσει, όσοι είχαν αντιταχθεί στην παραχώρηση του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στο Δημόσιο θέλουν να ελπίζουν ότι τελικώς όλα θα πάνε

καλά και το Κέντρο θα εκπληρώνει πάντοτε τον σκοπό για τον οποίο δημιουργήθηκε από το Κοινωφελές Ίδρυμα Ωνάση, το οποίο, συνεχίζοντας την προσφορά του, προχώρησε στην δωρεά ενός πλήρως εξοπλισμένου πρότυπου ανοσολογικού εργαστηρίου για την υποστήριξη των μεταμοσχεύσεων καρδιάς και πνευμόνων συνολικής αξίας 500.000 δολλαρίων — υπογραμμίζεται ότι ένας από τους δύο διευθυντές των καρδιοχειρουργικών κλινικών, ο κ. Πέτρος Αλιβιζάτος θεωρείται στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου μέχρι της προσκλήσεώς του από το Ωνάσειο διηύθυνε την καρδιοχειρουργική κλινική μεγάλου αμερικανικού νοσοκομείου, η καινούργια αυθεντία στον τομέα μεταμοσχεύσεων καρδιάς και πνευμόνων, ενώ και ο διευθυντής της άλλης καρδιοχειρουργικής κλινικής κ. Παλατιανός θεωρείται στις Ηνωμένες Πολιτείες, σε νοσοκομείο των οποίων διέπρεψε, αυθεντία στις εγχειρήσεις καρδιάς και αγγείων. Το ανοσολογικό εργαστήριο που προσφέρει το Ίδρυμα Ωνάση θα παραδοθεί στο Κέντρο μέχρι το τέλος του έτους, με την ευκαιρία δε πρέπει να αναφερθεί ότι το Ίδρυμα Ωνάση ενέκρινε για το ακαδημαϊκό έτος 1993 - 94 περισσότερες 14 υποτροφίες που αφορούν: Πρώτον, μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό σε όλους τους τομείς των θετικών και θεωρητικών Επιστημών και Καλών Τεχνών, δεύτερον, ειδικό πρόγραμμα για τον Αθλητισμό, και, τρίτον, ανώτερες και ανώτατες και μεταπτυχιακές σπουδές για παιδιά ναυτικών και υπαλλήλων του Ομί-

λου Ωνάση.

Η ΑΝΑΛΗΨΗ από τον Καπτάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλο και την εταιρία του Costamare των εξόδων λειτουργίας για μία δεκαετία της παιδικής HELMEPA, στη δημιουργία της οποίας προχώρησε η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος δεν αποδεικνύει απλώς την ιδιαίτερη ευαισθησία του σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά δείχνει ταυτόχρονα και μία κατεύθυνση προς την οποία έπρεπε να είχαμε — στραφεί, προ πολλού: Την προσπάθεια για τη δημιουργία περιβαλλοντικής συνειδήσεως εξ απαλών ονύχων, δεδομένου ότι μόνον όταν αρχίσουν όλοι από τα παιδικά τους χρόνια να αγαπούν τη φύση και να προστατεύουν το περιβάλλον θα μπορούμε να μιλάμε για τη σωτηρία του πλανήτη, ο οποίος σήμερα έχει καταντήσει ένας απέραντος τόπος παντός είδους σκουπιδιών και ρύπων που οδηγούν ραγδαία στην ολοκληρωτική καταστροφή αν δεν επιβληθεί κάποιο φρένο.

Είναι αυτονόητο ότι η επιτυχία της προσπάθειας εξαρτάται εν πολλοίς και από τη συμπαράσταση των γονέων και των σχολείων η οποία ελπίζεται ότι θα είναι ότι θα είναι απεριόριστος — οι μεγαλύτεροι είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε ό,τι δυνατόν, ό,τι, με δυο λόγια, περνάει από το χέρι μας για την προστασία του περιβάλλοντος: Συνεπώς η προσπάθεια πρέπει να αγκαλιαστεί με τη ζέση που επιβάλλε-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

ται. Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι ο Καπτάν Βασίλης, δημιουργός μιας υποδειγματικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως, είναι στρατευμένο μέλος της HELMEPA και αντιπρόεδρος του διοικητικού της συμβουλίου.

ΜΙΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ανάλογη της HELMEPA αλλά στον ξενοδοχειακό χώρο ανέλαβε η διεύθυνση της μεγαλύτερης ελληνικής ξενοδοχειακής αλυσίδας Grecotel, η οποία το 1992 κατείχε τη δεύτερη θέση διεθνώς σε πληρότητα δωματίων (94% έναντι 89% του προηγούμενου έτους ενώ την πρώτη θέση κατέλαβε η αλυσίδα Mirage - Resorts του Λάς Βέγκας με ποσοστό πληρότητας 96,1%. Συγκεκριμένα, η εντεταλμένη σύμβουλος της Grecotel κ. Μάρι Δασκαλωνάκη πρωτοστάτησε στη δημιουργία του οργανισμού International Hotels Environment Initiative που θα ασχοληθεί με την ανεύρεση αποτελεσματικών τρόπων παρεμβάσεως για την προστασία του περιβάλλοντος σε τουριστικές περιοχές της Μεσογείου.

ΣΤΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ τομέα υπάρχει και η ανάθεση του μάντζμεντ του συγκροτήματος ΑΣΤΕΡΑΣ της Βουλιαγμένης στην αμερικανική κοινοπραξία Conrad Hotels και του πολυσυζητημένου Έλληνοαμερικανικού επιχειρηματία κ. Άλξ. Σπανού.

Η κοινοπραξία, η οποία διεκδικεί και άδεια λειτουργίας καζίνο στον Αστέρα, σε μακροσκελή ανακοίνωσή της υπόσχεται πάρα πολλά. Ενδιαφέρον για την μονάδα αυτή είχαν εκδηλώσει πολλοί επιχειρηματικοί όμιλοι στους οποίους συμμετείχαν και γνωστοί Έλληνες εφοπλιστές (Γιώργος Λιβανός, Ανδρέας Ποταμιάνος, Μουνδρέας και Μاميδάκης) που πρόσφεραν επίσης πολλά και το μέλλον θα δείξει εάν η επιλογή ήταν η ορθότερη για τα συμφέροντα του τόπου.

Η ΜΟΙΡΑ των ναυτικών μας: Στο λιμάνι της Μαδαγασκάρης ο πλοίαρχος του ελληνικού αλιευτικού «Κάπταιν Μηνάς» Κων. Καλλεμάνης, 47 ετών έπεσε θύμα δολοφονικής επιθέσεως από τον λιπαντή του πλοίου, υπήκοο της Μαδαγασκάρης, ο οποίος τον έπληξε με μα-

χαίρι και τον σκότωσε. Στην άλλη πλευρά της Αφρικής, ο πλοίαρχος του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «Ελεάνα» Παν. Δεληγιάννης βρέθηκε στη γέφυρα του πλοίου τραυματισμένος με σφαίρα στην πλάτη ενώ το σκάφος κατευθυνόταν από το λιμάνι Λουάντα της Αγκόλα στο λιμάνι Λούμπιτο, επίσης της Αγκόλα. Στο πλοίο υπηρετούν τρεις ακόμη Έλληνες, μεταξύ των οποίων και ο υποπλοίαρχος Θεόδ. Αγγελόπουλος, ο οποίος αφού πήρε σχετικές οδηγίες από τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό φρόντισε για τη μεταφορά του τραυματισμένου πλοιάρχου στη Λουάντα και από εκεί σε νοσοκομείο του Κέηπ Τάουν. Στο πλοίο επίσης υπηρετούν και έντεκα αλλοδαποί ναυτικοί.

ΣΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΗ των τηλεφωνικών υποκλοπών έχουν μπλεχθεί και άνθρωποι της θάλασσας. Για τις 22 Σεπτεμβρίου έχει κληθεί να απολογηθεί στον ειδικό ανακριτή ο επιχειρηματίας Χρ. Αλαφούζος ο οποίος κατηγορείται για εκβίαση, ηθική αυτουργία και παραβίαση απορρήτου τηλεφωνικών συνδιαλέξεων σε βάρος του κ. Γ. Τσιτσιλιάνη. Με την ευκαιρία πρέπει να διευκρινισθεί ότι ο Γεώργ. Δαλακούρας που φέρεται επίσης αναμεμιγμένος στην υπόθεση των τηλεφωνικών υποκλοπών δεν είναι ο δημιουργός της εταιρίας Dalex Γεώργιος Δαλακούρας, ο οποίος τοποθετήθηκε πρόσφατα Πρόεδρος της ΕΤΒΑ.

ΜΕΙΩΜΕΝΗ έναντι της αντίστοιχης περυσινής περιόδου ήταν το επτάμηνο Ιανουαρίου — Ιουλίου η διαφημιστική δαπάνη των ναυτιλιακών εταιριών. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία της εταιρίας Media Services, τα γραφεία ταξιδιών, οι οργανισμοί τουρισμού, οι αεροπορικές εταιρίες, οι ναυτιλιακές και τα ξενοδοχεία που περιλαμβάνονται στην κατηγορία ΤΑΞΙΔΙΑ δαπάνησαν για την προβολή τους την περίοδο Ιανουαρίου — Ιουλίου 1.567 εκατ. δραχμές έναντι 931,5 εκατ. της αντίστοιχης περυσινής χρονικής περιόδου, η δαπάνη δε των ναυτιλιακών εταιριών ανήλθε σε 60,4 εκατ. δραχμές έναντι 81,7 εκατ. δραχμές. Με την ευκαιρία αξίζει να αναφερθεί ότι στα νομικά πρόσωπα τα οποία αποτελούν μέλη του Ερ-

γαστηρίου Ελευθέρων Σπουδών Στελεχών Επιχειρήσεων περιλαμβάνονται οι ναυτιλιακές εταιρίες Thenamaris Ship Management και Ηπειρωτική Ατμοπλοία.

ΜΠΟΡΕΙ ο Υπουργός να έθεσε στο αρχείο «ως προφανώς όλως αβάσιμον κατ' ουσίαν» την μηννητήρια αναφορά του κ. Γιάννη Φατούρου κατά του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Νικ. Χασιώτη, αλλά με την σχετική απόφασή του που περιήλθε στα χέρια μας με μεγάλη καθυστέρηση ουσιαστικώς «έθαψε» τον σημερινό Αρχηγό στην τρίτη παράγραφο του «επειδή» στην οποία αναφέρονται επί λέξει: «Ο εγκαλούμενος, τότε Υπαρχηγός ΛΣ, χαρακτηρίζοντας τον εγκαλούμενο (τον κ. Φατούρο, δηλαδή) στο φύλλο ποιότητας που συνέταξε (ως αρμόδιος, σύμφωνα με τις ισχύουσες περί φύλλων ποιότητας αξιωματικών ΛΣ διατάξεις, όπως αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του «επειδή») «ως οκνηρό και με μη προσήκουσα διαγωγή στην Υπηρεσία και συμπεριφορά προς τους πολίτες» εξέφρασε την προσήκουσα γνώμη και αξιολογική κρίση, χωρίς να στηρίζει ταύτη σε συγκεκριμένα πραγματικά γεγονότα» και αυτό θα το πληρώσει ακριβώς ο κ. Χασιώτης όταν με το καλό αποστρατευθεί και θα κληθεί να λογογήσει ενώπιον της Δικαιοσύνης χωρίς την υπουργική προστατευτική κάλυψη που έχει τώρα — η προσφυγή στη Δικαιοσύνη αποδεικνύεται ότι είναι ο μόνος δρόμος για να σταματήσουν οι αυθαιρεσίες των οργάνων της διοικήσεως.

ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ενώσεις εργαζομένων στη βελγική εταιρία «Sabena» συμφώνησαν στο σχέδιο σωτηρίας του εθνικού αερομεταφορέα του Βελγίου το οποίο προβλέπει — άκουσαν, άκουσαν — μειώσεις των μισθών τους για το τρέχον έτος — τις οποίες προσδοκάται ότι θα επιτευχθεί η επιβίωση της εταιρίας. Αυτά εις τας Ευρώπας όπου οι διάφοροι «κουτόφραγκοι» σκέπτονται — και πράττουν — εντελώς διαφορετικά από τους ημετέρους καρεκλοκένταυρους οι οποίοι όχι μόνον δεν δέχονται περικοπές αποδοχών στις προβληματικές επι-

χειρήσεις για να καταστεί δυνατή η εξυγίανση και η επιβίωσή τους, αλλά «παλεύουν» και για την καταβολή υπερωριακής αμοιβής αλλά για υπερωρίες που δεν πραγματοποιούνται. Και την ίδια ώρα που φέρονται ότι εργάζονται στις προβληματικές επιχειρήσεις και μάλιστα πολλές φορές υπερωριακώς δουλεύουν για λογαριασμό εργολάβων που αναλαμβάνουν διάφορους τομείς — όρα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαμαγκά...

Μοναδική εξαίρεση στον κανόνα αποτέλεσαν οι ναυτικοί μας, προσοχή, όχι οι συνδικαλιστές, αλλά οι εργαζόμενοι στα βαπόρια, οι οποίοι στην διάρκεια της τελευταίας μεγάλης κρίσης είχαν αποδεχθεί τις παραιτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών» και εκείνο που επιδίωκαν δεν ήταν οι αυξήσεις που μπορούσαν να οδηγήσουν στον παροπλισμό των πλοίων στα οποία εργάζονταν αλλά η εξασφάλιση της συνεχούς απασχολήσεως.

ΠΡΟΚΑΛΕΙ ιδιαίτερη εντύπωση η ενασχόληση της ΕΟΚ με τα ναυτικά και είναι πλέον φανερό ότι οι μανδάρinhoι των Βρυξελλών προετοιμάζονται μεθοδικά για να λύσουν και να δένουν και στον τομέα αυτόν. Στο μεταξύ όμως ουδέν μέτρο λαμβάνεται για εκδηλώσεις σαν αυτές που υπήρξαν στην Ιρλανδία η οποία δεν αναγνωρίζει τα ελληνικά διπλώματα αλλά και ταυτόχρονα δεν επιτρέπει με διάφορα τερτίπια, όπως είναι λόγου χάρι κάποια πρόβλεψη του κανονισμού πλοηγείας του λιμένος Κόρκ, την απόκτηση αντιστοίχου διπλώματος από μη Ιρλανδούς ή Άγγλους κλπ., κλπ. Ούτε ακόμη λαμβάνονται μέ-

τρα για σκαστές, κυριολεκτικά, επιδοτήσεις ναυπηγείων σε χώρες της Κοινότητας, ενώ για τις ναυπηγικές μονάδες της Ελλάδος οι διάφοροι μανδάρinhoι λύσσαξαν να τις κλείσουν και οι δικοί μας μανδάρinhoι και πολιτικοί δέχθηκαν τις πιέσεις χωρίς μιλιάρη γιατί είμασταν ανοικτοί σε πολλά άλλα μέτωπα...

ΑΠΟ ΜΙΑ ΜΑΚΡΟΣΚΕΛΗ ανακοίνωση του Υπουργείου πληροφορήθηκε το πανελλήνιο τα διάφορα επιδόματα που παρέχονται εφέτος στους λεγόμενους «φυματικούς ναυτικούς», για τους οποίους όμως ουδέν έτερον — πέραν των επιδομάτων — είναι γνωστόν:

Χρειάζεται, λοιπόν, να υπάρξει και μία λεπτομερής ανακοίνωση που να διευκρινίζει πόσοι είναι αυτοί οι «φυματικοί ναυτικοί», τότε προσεβλήθησαν από τη νόσο και επί πλέον αν προσβάλλονται και σήμερα οι ναυτικοί μας από τη φυμάτωση και σε ποιο ποσοστό.

Ο ΠΡΩΗΝ ΣΥΖΥΓΟΣ της Χριστίνας Ωνάση Τιερρύ Ρουσέλ, ο οποίος, όπως είναι γνωστό, διεκδικεί της διαχείριση της περιουσίας που κατέλιπε η Χριστίνα στην κόρη της, υπήρξε θύμα επιθέσεως από αγνώστους στην Πορτογαλία χωρίς όμως να πάθει το παραμικρό και έπειτα από αυτό αναχώρησε εσπευσμένα για το Παρίσι...

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ πληρότητα λέγεται ότι παρουσίασαν εφέτος τα επιβατηγά πλοία που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη, γεγονός που δικαιολογεί απολύτως την

επιλογή της πρωτεύουσας της Μακεδονίας και ταυτόχρονα δείχνει ότι υπάρχουν και άλλες περιοχές, πέραν από τις κλασικές πλέον, στις οποίες μπορούν να δραστηριοποιηθούν επιτυχώς τα επιβατηγά πλοία που μέχρι τώρα στριμώχτηκαν — και εξακολουθούν να στριμώχνονται — στη γραμμή των Κυκλάδων, δεδομένου ότι η εκμετάλλευση των γραμμών Κρήτης, Δωδεκανήσου και Χίου — Μυτιλήνης έχει σχεδόν μονοπωλιακό χαρακτήρα.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ έχουν στο ενεργητικό τους ακόμη μία πρωτιά: Ήταν οι πρώτοι Έλληνες που έφθασαν στην Αυστραλία: Αυτό συνέβη το σωτήριο έτος 1928, την εποχή που η χώρα μόλις είχε αποκτήσει την ελευθερία της. Οι ναυτικοί, αυτοί, επτά τον αριθμό, είχαν συλληφθεί το 1927 από τους Εγγλέζους στη Μεσόγειο κατηγορούμενοι για πειρατεία και είχαν καταδικασθεί σε θάνατο από τον Λόρδο Κάριγκτον, στο τέλος όμως τους δόθηκε χάρη και στάλθηκαν εξορία στην Αυστραλία, όπου σήμερα οι ελληνικής καταγωγής πολίτες της χώρας αυτής υπερβαίνουν το μισό εκατομμύριο και ορισμένοι από αυτούς έχουν καταλάβει υψηλά αξιώματα.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΤΑΤΟ στον ναυτιλιακό χώρο συγκρότημα Asea Brown Boveri και η γερμανική εταιρία Deutsche Badcock θα προμηθεύσουν τον εξοπλισμό για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου των Σπάτων έναντι 429,4 εκατ. δολλαρίων.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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»

Φ.Π.Α. στις ενδοκοινοτικές μεταφορές

Η Διεύθυνση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απάντησε πρόσφατα σε ερωτήματα που είχαν υποβληθεί από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners Association) σχετικά με την καταβολή Φ.Π.Α. στις ενδοκοινοτικές μεταφορές.

Συγκεκριμένα, οι απαντήσεις της Κομισσιόν ορίζουν τα εξής:

1. Το καθεστώς Φ.Π.Α. που εφαρμόζεται στις «συνδυασμένες» μεταφορές (πολλοί μεταφορείς) εξαρτάται από τον τύπο της κατατιζόμενης συμβάσεως. Έτσι, εάν ένας λήπτης συνάπτει διαφορετικά συμβόλαια με διαφορετικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορά ακολουθεί τους δικούς της κανόνες. Αντίθετα εάν ένας λήπτης (πχ. ένας υποκείμενος στο Βέλγιο) συνάπτει ένα μόνο συμβόλαιο με ένα κύριο μεταφορέα (πχ. για την διαδρομή Βαρκελώνη — Αμβέρσα) και στην συνέ-

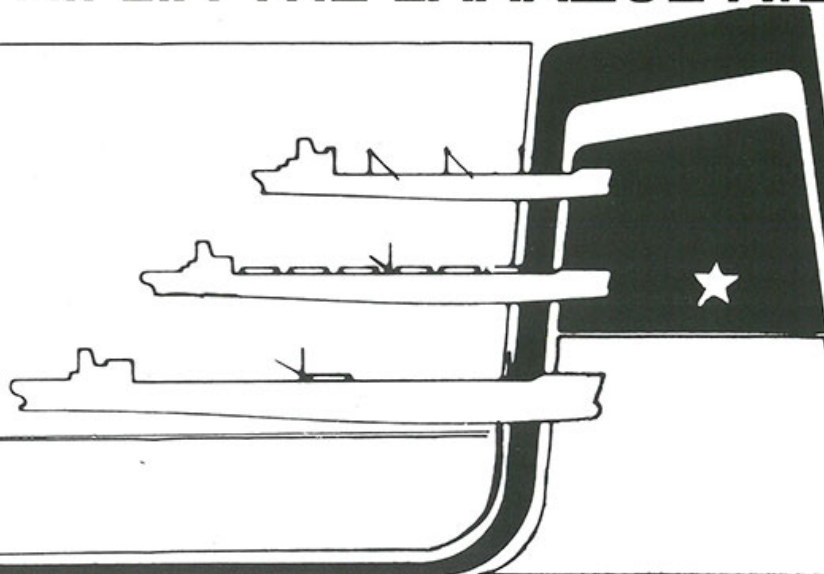
χεια ο κύριος αυτός μεταφορέας εκχωρεί ένα τμήμα της διαδρομής Αμβέρσα — Βρυξέλλες) το καθεστώς θα είναι το ακόλουθο: Το σύνολο της διαδρομής Βαρκελώνης — Βρυξέλλες θα υπαχθεί στο Φ.Π.Α. του Βελγίου, ως ενδοκοινοτική μεταφορά αγαθών του λήπτη οντος υποχρέου προς καταβολή, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ο ίδιος ο μεταφορέας θα ήταν εγκαταστημένος στο Βέλγιο. Η μεταφορά Αμβέρσα — Βρυξέλλες συνιστώντας εσωτερική μεταφορά θα υπαχθεί στο βελγικό Φ.Π.Α. στην έδρα των Βελγικών σιδηροδρόμων. Ο κύριος μεταφορέας θα έχει βέλγιο δικαίωμα επιστροφής του βελγικού Φ.Π.Α. στην προκειμένη περίπτωση βασιζόμενη στην 8η οδηγία.

2. Η μεταφορά ενός κενού εμπορευματοκιβωτίου με προορισμό ένα άλλο κράτος-μέλος, με σκοπό όπως χρησιμοποιηθεί για εξαγωγή δεν απολαύει της εξαιρέσεως που προ-

βλέπεται από το άρθρ. 15.13 της 6ης οδηγίας. Πράγματι μία τέτοια εξαίρεση δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί στην παροχή υπηρεσιών και συνδέονται ευθέως προς την εξαγωγή των αγαθών.

3. Σύμφωνα με το άρθρο. 28 Ter. C.1 της 6ης οδηγίας όπως έχει τροποποιηθεί, θεωρείται ως ενδοκοινοτική μεταφορά αγαθών, κάθε μεταφορά της οποίας ο τόπος αναχωρήσεως και ο τόπος αφίξεως ευρίσκονται στο έδαφος δύο κρατών-μελών. Επομένως μία μεταφορά μεταξύ δύο κρατών-μελών έστω και αν τα αγαθά διέρχονται από μία ελεύθερη ζώνη πρέπει να θεωρηθεί ως ενδοκοινοτική μεταφορά εκτός από την περίπτωση διακοπής των φορτώσεων στην ελεύθερα αυτή ζώνη. Στην τελευταία αυτή περίπτωση οι διαδρομές «1ο σημείο αναχωρήσεως — Ελεύθερα Ζώνη» και «ελεύθερα ζώνη — τελικός προορισμός» πρέπει να αντιμετωπίζονται με ξεχωριστό τρόπο.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΡΚΑΔΙΑ

Κώνστας Χατζηπαναγιώτης

«ΑΓΝΩΣΤΟΣ» ΜΕΓΑΛΟΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΤΣΑΚΩΝΙΑΣ

Του ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, πλοιάρχου Ε.Ν.

Από τον Πραστό της Κυνουρίας, άλλοτε πρωτεύουσας της Τσακωνιάς, κατάγεται ο «άγνωστος» μεγαλοεφοπλιστής Κώνστας Χατζηπαναγιώτης, που κρατούσε τα ηνία του μεγάλου «Εφοπλιστικού και Εμπορικού Οίκου» από το 1810 έως το 1860.

Ηταν ένας μεγαλοεφοπλιστής χωρίς την ιδιότητα του θαλασσινού καθότι δεν διετέλεσε ποτέ καπετάνιος και προερχόταν από τον αρκαδικό χώρο τροφοδοτώντας ένα εφοπλιστικό νησί, τις Σπέτσες, με κεφάλαι που συγκεντρώνονταν με την «μέθοδο της συντροφικότητας».

Ηταν συνιδιοκτήτης σε 26 καράβια όλα σπετσιώτικα, χωρίς να είναι ο μόνος ιδιοκτήτης. Πίστευε όμως ότι οι μεγάλες βελανιδιές γίνονται από μικρά βελανίδια.

Πρόγονός του ήταν κάποιος Τσουκάτος. Ο πατέρας του όμως ονομαζόταν αρχικά Παναγιώτης Χατζηκώστας κι επειδή επέστρεψε από προσκύνημα στον Άγιο Τάφο έλαβε το προσωνύμιο Χατζηπαναγιώτης. Αυτός ο Χατζηπαναγιώτης έφυγε από τον Πραστό για την Κωνσταντινούπολη, όπου πολλοί Τσάκωνες είχαν εγκατασταθεί και διέπρεπαν στο εμπόριο.

Οι Τσάκωνες

Από την βυζαντινή εποχή οι Τσάκωνες είχαν επιτύχει ειδικά προνόμια από τους βυζαντινούς αυτοκράτορες και τους επιτράπηκε να ιδρύσουν «αποικία» στην Κωνσταντινούπολη. Αποτελούσαν από την εποχή του Ιουστινιανού (527 μ.Χ.) τα επίλεκτα σώματα των καστροφυλάκων και σωματοφυλάκων των βυζαντινών αυτοκρατόρων. Κατά την Τουρκοκρατία είχαν αναδειχθεί δαιμόνιοι έμποροι και επιχειρηματίες. Μάλιστα μετά την Άλωση αρκετοί παρέμειναν στη πόλη και

κατόρθωσαν να πάρουν από τον Σουλτάνο το προνόμιο της εμπορίας του βουτύρου, όπως αναφέρει ο γάλλος περιηγητής Φραγκίσκος Πουκεβίλ στο βιβλίο του «ταξίδι στην Ελλάδα». Το μετέφεραν από την Κριμαία και το πωλούσαν στις χώρες που εξουσίαζαν οι Οθωμανοί.

Μέχρι το 1900 από τα 150 εργοστάσια οινοπνευματωδών ποτών τα 125 ήταν τσακωνικά. Εβραίοι και Τσάκωνες κυριαρχούσαν εμπορικά στην πόλη. Πάμπλουτοι οι Πρασιώτες επέστρεφαν στην πατρίδα τους για να παντρευτούν και να χτίσουν πύργους αρχοντικών, μεγαλοπρεπείς εκκλησίες και υδραγωγεία με μαρμαρίνες κρήνες, ώστε να δικαιολογείται η παροιμία της εποχής εκείνης «η πόλη βγάζει τ' άσπρα (γρόσια) και ο Πραστός τα κάμει Πάστρα».

«Καίτοι οι Τσάκωνες εζούσαν στην ορεινή Κυνουρία εν τούτοις από του 1760 τους τράβηξεν — η θάλασσα, κι άρχισαν είτε ως πληρώματα, είτε ως επιχειρηματίες να ασχολούνται με την Ναυτιλία.

Τους προσήλκυσε και η Ναυτιλία και σαν επάγγελμα και σαν επικερδή επιχείρηση. Αρχίζουν να ναυπηγούν καράβια με Σπετσιώτες Καπετάνιους και καταθέτουν κεφάλαια συνεταιρικά, άλλα για την ναυπήγηση και άλλα ως σερμαγιά για το διεξαγόμενο εμπόριο, εξαγωγικό και εισαγωγικό με τα λιμάνια της Ανατολής και της Μεσογείου. Στο Ταυγάκι της Ρωσίας και στην Οδησσό, στα λιμάνια της Βλαχίας, στην Πόλη, στην Σμύρνη, στο Μισίρι (την Αίγυπτο), στο αγγλοκρατούμενο Τσιρίγο στην Τερνέστη, στο Λιβόρνο, στην Μασσαλία είχε αντιπροσώπους εμπορικούς ο Πρασιώτης Κώστας Χατζηπαναγιώτης και αυτός από τον Πραστό εκρατούσε τα ηνία του μεγάλου, όπως θα λέγαμε σήμερα «εξοπλιστικού

και εμπορικού οίκου», διότι οι Καραβοκυραίοι δεν ήταν μεταφορείς ξένου εμπορεύματος, αλλά δια των καραβιών των διεξήγαγον και το εμπόριον των.»¹

Χατζηπαναγιώτης — Πολίτης

Η μαγιά ξεκίνησε από τον πατέρα του που «καζάντησε» με το «αργαστήριο» του στην Κωνσταντινούπολη. Ενα εμπορικό κατάστημα όπου επεξεργάζονταν και εμπορευόταν κυρίως βούτυρο και μέλι πριν επιστρέψει στο Πραστό μέσα στη δεκαετία 1770-1780. Με τον γυρισμό του πήρε και το προσωνύμιο «Πολίτης» για όσους επέστρεφαν τότε από την Πόλη.

Παντρεύτηκε την Θωμαή, κόρη του επιχειρηματία Θεόδωρου Σκαρμπούνη και απέκτησε οκτώ παιδιά: Τον Κώστα, τον Μιχάλη, τον Θεόδωρο, τον Δημήτρη, την Μαρούλα, τη Ειρήνη, την Τρισεύγενη και την Μεταξού.²

Η Μαρούλα είχε παντρευτεί τον Κώστα Οικονόμου και η Μεταξού τον Αναγνώστη Τροχάνη. Συνδεόταν ο Χατζηπαναγιώτης με στενή συγγένεια με την γνωστή σπετσιώτικη εφοπλιστική οικογένεια Μέξη και αρκετές γνωστές τσακωνικές οικογένειες, που ασχολήθηκαν με εμπορικές και εφοπλιστικές επιχειρήσεις.

Ο πατέρας Χατζηπαναγιώτης όταν επέστρεψε από την Πόλη γίνεται μέτοχος σε ένα καϊκι το 1783 και αξίζει να προσθέσουμε το συμφωνητικό του:

«1783 εις τα χίλια εφτακόσια ογδόντα τρία μηνί Ιουλίου 24 νήσιον Σπέτζες την σήμερον φανερώνομεν τα τρία μέρη, ο κυρ Παναγιώτης Μέξης και κυρ Χατζηπαναγιώτης, αδελφός τους και κυρ Γιάννης Μέξης, ότι το καϊκι που έφτιασαν εδώ στις Σπετζες από δύο χρόνια και ομπρός και καλώς

το αρμάτωσαν και εβρίσκεται την σήμερον με όλα του αρμαμένα είδαν τον λογαριασμόν εις το αναμεταξύ τους και έδωσε ο καθένας δια το μερι(δι)όν του τα όσα του τύχαινε και να α(γ)γοικιώνται και οι τρείς συνδρόφοι εις το αυτό καϊκι και ότι μασούλι δώσει ο κύριος να το κάνουν τρία μερίδια, να λαβαίνει ο καθείς το μερίδιόν του και με καλή του γνώμη και ευχαρίστηση να είναι караβοκύρης ο κυρ Γιάννης και να έχει να βγάξει δια карабокурάτο ένα μερτικό ανέχαρτζο από όλο το καϊκι και ει τι καιρό δεν έουν ευχαριστημένοι οι συνδρόφοι του από τον карабоκύρη τους και συνδροφόν τους να μένει αυτός να πηγαίνει δια карабоκύρης ο κυρ Παναγιώτης και ει τι διάφορο δώσει ο κύριος να μοιράζουν εις τρία μερίδια τόσο και σε ζημιά, όπου ο Θεός μην ήθελε δώσει. Ακόμη φανερώμεν ότι με χωρίς συ(γ)γνώμη της συνδροφίας τους να μην μπορούν να βάνουν ξένο карабоκύρη. Και ούτως έμειναν ευχαριστημένοι και εγράφη το παρόν και άλλα δύο χείρας του εις ένδειξη και ασφάλειαν και βεβαιώνουν δια χειρός τους:

Παναγιώτης του Σταμάτη Πολίτης βεβαιώνω ιδιοχείρως μου Χατζηπαναγιώτης, βεβαιώνω ιδιοχείρως μου Γιάννης του Θεοδωρή Μέξη βεβαιώνω ιδιοχείρως μου Σωτήρης Κατερίνης μονεμβασιών», γραφεύς και μάρτυς³».

Όπως διαφαίνεται ο Χατζηπαναγιώτης έγινε συνιδιοκτήτης κατά το 1/3 σε ένα καϊκι που κατασκευάστηκε στις Σπέτσες.

Οι άλλοι συνιδιοκτήτες επίσης κατά το 1/3 ήσαν οι αδελφοί Παναγιώτης και Γιάννης Μέξης. Ετσι άρχισε τις ναυτιλιακές του δραστηριό-

τητες με την επένδυση κεφαλαίων στην αγορά και την κατασκευή караβιών. Και εάν δεν υπήρχε το Αρχείο Χατζηπαναγιώτη θα ήταν άγνωστη η εφοπλιστική δραστηριότητα του πατέρα και γιού Χατζηπαναγιώτη. Υπάρχει κατάστιχο της περιόδου 1782-1821 που ανήκει αποκλειστικά στο Χατζηπαναγιώτη και μαρτυρεί την δραστηριότητα του από το 1783 μέχρι το 1831, την πιο πιθανή χρονολογία του θανάτου του. Μια περίοδο της δραστηριότητάς του που συμπίπτει χρονικά με την τελευταία περίοδο της ελληνικής δουλείας, που είναι ταυτόχρονα και η περίοδος της μεγάλης ακμής της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η συντοφικότητα

Με τέτοιο δραστήριο πατέρα γαλβανίζεται ο πρωτότοκος Κώστας Χατζηπαναγιώτης και ακολουθεί την μέθοδο της συντροφίας, που κληρονόμησε από τον πατέρα του. Μια συμμετοχή σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό πλοίων, έστω και με μικρά ποσοστά συνιδιοκτησίας που μείωνε έστω τον κίνδυνο ολοκληρωτικής οικονομικής καταστροφής.

Φυσικά η εφοπλιστική δραστηριότητα του Κώστα Χατζηπαναγιώτη δεν άρχισε με το θάνατο του πατέρα του αλλά δραστηριοποιήθηκε μαζί με τον πατέρα του όπως διαφαίνεται από τα υπάρχοντα πέντε κατάστιχα της περιόδου 1810-1860 που ανήκουν σ' αυτόν.

Ακόμη και την εμπορική αλληλογραφία του Κώστα Χατζηπαναγιώτη⁴ από το 1821 και μετά ενώ δεν βρέθηκε ούτε ένα γράμμα του πατέρα του στο Αρχείο. Πάντως οι αριθμοί κυριαρ-

χούν σε σύγκριση με τα κείμενα και η υπεροχή των αριθμών οφείλεται σ μια ιδιομορφία που χαρακτήριζε την εμπορική δραστηριότητα της οικογενείας.

Η ιστορική εποχή που περιβάλλει την εμπορική δραστηριότητα της οικογενείας Χατζηπαναγιώτη χαρακτηρίζεται από την κρισιμότητα και την μεταβατικότητα τόσο στον ευρωπαϊκό όσο και ιδιαίτερα στον Ελληνικό χώρο. Η γαλλική αποικιακή κυριαρχία στο εμπόριο και η πολιτική παρέμβαση του ρωσικού παράγοντα με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Σ' αυτή την περίοδο συμπίπτει και η εμπορική δραστηριότητα του Χατζηπαναγιώτη.

Ερχεται σε στενή επαφή με τις Σπέτσες, που τότε είχε δημιουργηθεί μια ναυτική παράδοση και ένας εμπορικός στόλος που κυριαρχεί στις μεταφορές της Ανατολικής Μεσογείου, τροφοδοτώντας την αποκλεισμένη Γαλλία και ανεβάζοντας την τιμή του σταριού. Η έλλειψη τροφίμων στην αγορά, η έλλειψη ελέγχου και ασφάλειας στη Μεσόγειο και η μεταφορά τροφίμων στις ευρωπαϊκές αγορές ήταν μια επιχείρηση επικερδής και επικίνδυνη. Και στην επιχείρηση αυτή το ελληνικό εμπορικό πλοίο ήταν ο πρωταγωνιστής καθότι διέθετε σημαντική πείρα στο εμπόριο του σταριού.

Είχε κατορθώσει να αντιμετωπίζει το ξένο εμπόριο αγοράζοντας ακριβότερα και πωλώντας φτηνότερα καλύπτοντας τις απώλειες από το μικρό κέρδος με την φτηνή εργασία και τα συνεχή ταξίδια.

Συnergάτες του ήταν σπετσιώτες και τσάκωνες. Οι σπετσιώτες



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

συνεργάτες του ήσαν εφοπλιστές και είχαν ισότιμη συνεργασία ενώ η συνεργασία με τους τσάκωνες ήταν εξαρτημένη και αφορούσε κυρίως τη συγκέντρωση της σερμαγιάς στα δικά του καράβια, υπολόγιζε όμως πολύ στην συνεργασία με τους συγγενείς του.

Ο Κώστας Χατζηπαναγιώτης νυμφεύτηκε την Ελένη, θυγατέρα του Αναγνώστη Παπάζογλου, προεστού της θυρέας.

Είχε αποκτήσει τουλάχιστον επτά παιδιά: του Νικόλα, τον Θεόδωρο, του Μιχάλη, του Παναγιώτη, την Αναστασία, την Ελένη και την Θωμά. Αναφέρονται ως γαμπροί, του Κώστα Χατζηπαναγιώτη ο Θεόδωρος Μερίκας, ο Δημήτρης Καραμάνος και ο «δοτόρες» Γεωργάκης Παπαδόπουλος, ως εξαδέλφοι του ο Γιαννής Σαραντάρης, ο Κυριακός Λιγίνος και τα παιδιά του Θεοδωράκη Μέξη, ενώ αναφέρεται ως θείος του ο Παναγιώτης Μερίκας και ως κουμπάρος ο σπετσιώτης εφοπλιστής Γιώργης Πάνου. Από τα ονόματα αυτά γίνεται φανερό ότι η οικογένεια του Χατζηπαναγιώτη συνδεόταν με στενή συγγένεια με πολλές από τις πιο γνωστές τσακωνικές και με αρκετές σπετσιώτικες οικογένειες⁵.

Για αυτό συγγενείς τους ήσαν κυρίως οι στενοί συνεργάτες και συνιδιοκτήτες στα καράβια τους:

— **Χατζηγιάννης και Θεοδωράκης Μέξης.** Συνιδιοκτήτες σε 12 καράβια και θεωρούνταν οι πλουσιώτεροι σπετσιώτες εφοπλιστές «με τα πιο μεγάλα, ταχύπλοα και τέλεια στην κατασκευή καράβια» ενώ στην Επανάσταση πρόσφεραν τα περισσότερα καράβια απ' όλους τους εφοπλιστές. Κατάγονται από το Λεωνίδιο⁶10.

— **Αναγνώστης Τροχάνης ή Τρουμάνης,** γαμπρός του Χατζηπαναγιώτη από αδελφή Τσακωνίτης. Αναφέρεται από τους μεγάλους

κεφαλαιούχους, που επένδυναν χρήματα στα καράβια του Χατζηπαναγιώτη και θεωρείται από τους πλουσιώτερους Πελοποννησίους.

Σ' ένα καράβι ήταν συνιδιοκτήτης με τον Δημητράκη Γιάννουζα, τον πρώτο σύζυγο της Μπουμπουλίνας⁷.

— **Γιώργης Πάνου:** Από τους σημαντικούς πλοιοκτήτες και καπετάνιους των Σπετσών. Σημαίνουν στέλεχος της Φιλικής Εταιρίας και εμπύησε τον Κώστα Χατζηπαναγιώτη στην Φιλική Εταιρία την 1η Απριλίου 1820⁸.

— **Χατζηνικολός Δημηγκιόνης,** από τη γνωστή εφοπλιστική οικογένεια Γκίνη των Σπετσών. Κατάγονταν από το Κρανίδι.

— **Γεωργάκης Κλήσας.** Από τις πλουσιότερες εφοπλιστικές οικογένειες των Σπετσών.

Επίσης οι Αναγνώστης Παπαμανόλης, Νικολός Μήτρου Ζακυνθναίος, Αντώνιος Ναφήλερος, Αντρέας Σκλιάς, Γκίκας Τζιούπας, Αντρέας Χατζηαναργύρου, Σάντος, Χατζηγιάννης Σπυρίδων κ.α.

Ακόμη και οι Τσάκωνες: Θεόδωρος Γούλενος, Ζωγράφος Μπουγάς, Δημ. Χατζηκώστας, Χατζηθεοδωρής Ρούδης, Γιώργης Σαραντάρης κ.α.⁹10.

Εργάστηκε με την μέθοδο της συντροφιάς, που απέφερε τεράστια κέρδη στους μεγάλους επιχειρηματίες με την συνδρομή των μικρών μετόχων, εκμεταλλευόμενος τις ευκαιρίες του παρουσίαζε η ιδιομορφία του εμπορίου και των θαλασσιών μεταφορών σε συνδυασμό με τις προοπτικές της Ευρωπαϊκής αγοράς.

Το εφοπλιστικό του κέρδος προερχόταν από τη συμμετοχή του στο σώμα των καραβιών και από τη χρηματοδότηση των φορτίων (σερμαγιά).

Ο ίδιος ήταν το επίκεντρο μιας

τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας που χρησίμευσε για γέφυρα από την οποία τα κεφάλαια περνούσαν στις σπετσιώτικες εφοπλιστικές επιχειρήσεις, στις οποίες ήταν ένας σημαντικός μέτοχος.

Ηταν η σύνδεση του στεριανού κεφαλαίου με το νησιώτικο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Εξαρτούσε την οικονομική του δραστηριότητα σχεδόν αποκλειστικά από την εμπορική ναυτιλία δηλ. το πιο κερδοφόρο τομέα της ελληνικής οικονομίας στην εποχή της τουρκοκρατίας αλλά και μεταπαναστατικά.

Εκτός από την συμμετοχή του στο σώμα των καραβιών και την χρηματοδότηση των φορτίων είχε «εργαστήριο» στην Κωνσταντινούπολη και στον Πραστό, κατασκευή «μαγαζιών» στις Σπέτσες και δανεισμό χρημάτων αλλά και εμπόριο σταριού. Το Γενικό Εμπόριο και άλλες οικονομικές δραστηριότητες ήταν δευτερεύουσες ενώ οι κύριες επιχειρήσεις του ταυτίστηκαν με την Εμπορική Ναυτιλία.

Είχε ναυπηγήσει καράβια στις Σπέτσες, τα οποία είχε επανδρώσει με Σπετσιώτες καπετάνιους και πληρώματα Τσακωνών, ενώ είχε αντιπροσώπους σε πολλές πόλεις του εσωτερικού και του εξωτερικού.

Ηταν ένα δαιμόνιο φαινόμενο επιχειρηματία στην Τουρκοκρατία και στις παραμονές του 1821 ήταν ένας από τους πιο πλούσιους Πελοποννησίους χωρίς να υπολογίζονται παρά μονον οι επενδύσεις στα καράβια (συνιδιοκτησία και σερμαγιά).

Σε 26 καράβια είχε ποσοστά συνιδιοκτησίας (3 καΐκια και 23 καράβια) το σύνολο των ποσοστών συνιδιοκτησίας ισοδυναμούσε με περίπου επτά ολόκληρα πλοία.

Ενδεικτικά η οικογένεια Χατζηπαναγιώτη είχε συμμετοχή σε σπετσιώτικα καράβια κατασκευασθέν-

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393580

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

TELEPHONE: 01-9307561

τα στις Σπέτσες και είχαν λάβει μέρος στην Επανάσταση του Εικοσιένα, όπως:

— «Ιερά Συμμαχία» (1814) του Νικ. Δημ. Λαζάρου.

— «Αλέξανδρος» (1812) του Αντρέα Σκλιά.

— «Λυκούργος» 61817) του Ιωάννου Σάντου.

— «Σόλων» (1819) του караβοκύρη και συνιδιοκτήτη Γ. Πάνου.

Επίσης το «Φιλοκτήτης» (1818) και άλλες 18 σπετσιώτικα καράβια.

Αλλά η χρεωστική ομολογία της χώρας Πραστού παραμένει ... ανεξόφλητη παρ' όλες τις υπογραφές των προεστών γιατί ο Χατζηπαναγιώτης δεν θέλησε να την εισπράξει, εφ' όσον ήτο δάνειο προς το χωριό.

«Ο Σπετσιώτης Καραβοκύρης καπετάν Γιώργης Πάνου 40 χρόνων τότε, αφού μυήθηκε από τον Τριπολιτσιώτη μεγαλέμπορο στη Πόλη Παναγιώτη Σέκερη (τον γνωστό εκείνο «Χρυσοδωδέκατο» των Αποστόλων της Φιλικής) αποφάσισε να μυήσει τους Πρασιώτες συνεταιρούς του στις ναυτικές κι εμπορικές επιχειρήσεις.

Τότε μύησε τον μεγαλοεφοπλιστήν του καιρού του Κώστα Χατζη Παναγιώτου-Πολίτη κι αυτόν στον Πραστόν, την 1η Απριλίου 1820»¹²

Μάλιστα στην «Λάκαινα» του Θεοδώρου Μιχ. Οικονόμου, παρουσιάζεται ως αρχηγός της μιας από τις δύο μοιραρχίας των 600 Τσακώνων στην Επανάσταση του Εικοσιένα.

«Κ' εις μεν το πρώτον αρχηγοί και καπεταναραίοι ήσαν ο Κώνστας του Χατζή και οι Καραμαναίοι εις δε

πάλιν το δεύτερον ο καπετάν Γιωργάκης, ο γιγαντώδης αρχηγός και νικητής πολλάκις...»¹³.

Ακόμη και εις «την εν Βερβένοις εισβολήν, εξυμνείται το θάρρος και η ευτολμία του Κώστα Χατζηπαναγιώτη:

«... οι μεν να παραμείνωμεν αυτούς εις τας οικίας, οι δ' έλεγchon να φύγωμεν εκείθεν μετά βίας.

Αλλά ο Κώνστας του Χατζή και θάρρος κ' ευτολμίαν εις όλους ενεποίησεν και έλαβεν ανδρείαν, διότι ενώ άπαντες σχεδόν αποφασίζουν ν' αποσυρθούν, και μάλιστα οι πλείοντες αρχίζουν αυτός τους ανεχάιτισε, κρίζων: «Ας μη ψηφώμεν τους Τούρκους, αλλ' ας τρέξωμεν ομπρός να τους προβώμεν!» Και πρώτος με το όπλον του εις χείρας καταβαίνει στον δρόμον, ενώ ο εχθρός με θάρρος αναβαίνει...

«πίσω μουρτάται!» έλεγε, και τ' Όπλον του κενώνει, κι ευθύς του πρώτου των εχθρών καιρίως του πληγγώνει

και πίπτω εκυλίετο ο Τούρκος άνω κάτω κι ανεχαιτίσθ' από τινα εκεί τυχόντα βάτον.

Όλοι τον εμμήθησαν και μ' όπλα και με πέτρας δραμώντες εκενώσαμεν και ζώνας και φαρέτρας φθάσας δε ο Νικηταράς μετά των Γιατρακαίων κατεδιώξαμεν αυτούς μέχρι των Προφυλαίων!...»¹⁴

Σ' ένα γράμμα σταλμένο από το στρατόπεδο των Βερβένων ζητούν από τον Κώστα Χατζηπαναγιώτη τροφήμα:

«Του ευγενή κύρ Κώστα Χατζηπαναγιώτη και λιπούς εις Λεωνίδι».

Κατέθετε κεφάλαια για την σερμαγιά των караβιών αλλά δεν παρέλειπε να συμμετέχει και στην σερμαγιά των ξένων караβιών στην εποχή της τουρκοκρατίας, ενώ σε κατάλληλες περιστάσεις έδινε σε καράβια χρήματα για να φορτώνουν σιτάρι για λογαριασμό του. Πέθανε μετά το 1860, όπως διαπιστώνεται από την σύνταξη και υπογραφή της διαθήκης του που έγινε 11/2/1860.

Εθνική Δράση

Όπως είδαμε είχε συμμετοχή σε καράβια, που έλαβαν μέρος στην Επανάσταση αλλά και ο ίδιος εμυήθηκε στην Φιλική Εταιρία και ενίσχυσε οικονομικά τον αγώνα.

Στο προσκλητήριο του Θεόδωρου Κολοκοτρώνη πρόσφερε τροφήμα και σημαντικά χρηματικά ποσά, όπως μαρτυρεί το ακόλουθο επίσημο έγγραφο:

«Η κινδυνεύουσα πατρίς προσκαλεί τους ευκατάστατους να την βοηθήσουν εις τον ιερόν αγώνα του υπέρ της φυσικής, ηθικής και πολιτικής υπάρξεώς της. Όθεν η Κεντρική Διοίκηση της Πελοποννήσου και ο γενναιότερος Στρατηγός κύριος Θεόδωρος Κολοκοτρώνης δια την κοινήν σωτηρίαν της Ελλάδος εψηφίσαντο χρηματολογίαν παρά των κάτωθεν και αποστέλλουν καθ' άπασαν την Πελοπόννησον τους κυρίους Συγγερονισιαστές Ανδρέαν Καλαμοδάρτην, Ηλίαν Καραπαυλον και Χριστοδούλου Άχολον με τον φιλογενή κύριον Π. Σοφιανόπουλον... δια να λάβουν τις προσδιορισμένες ποσότητες... Από την επαρχίαν Πραστού: Από Χατζηπαναγιώτην και Αναγ. Τρο-

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

χάνην γρσ. 75000. Από Καραμέ-
νους γρσ. 15.000

Θεόδωρος Κολοκοτρώνης
τη 29η Ιουλίου 1822
εν Αργεί¹⁴».

Ενώ παλιότερα στην 1η Μαΐου
1813 παρουσιάζεται να πληρώνει
για λογαριασμό όλων των Πρα-
στιωτών στους Τούρκους σε κά-
ποια έκτακτη εισφορά 1500 γρό-
σια:

«Δια του παρόντος γράμματος
δिलοποιούμεν εμείς η κάτηκη της
χώρας Πραστού μεγάλη και μικρή
την σήμερον εδανειστήκαμε παρά
του κυρ Χατζή Παναγιώτη του ποτέ
Χατζη Κώστα γρόσια χηληά πεντα-
κόσια νούμερο γρ 1500 τα οπήα ά-
σπρα τα ελάβαμεν και τα εδόσαμεν
εις τον εμήρη του χορηού μας και ό-
σο γκερό σταθούνε απάνω στο χω-
ριό να τρέχουνε με την διαφοράν
τους τα δέκα εντεκαήμιση του χρό-
νου και, δια το αληθές εδώσαμε
την παρούσαν μας ης χήρας του και
ωπότες εβρέθη άλη ωμολογία πρω-
στη νεώτερης από αυτήν να μην
εχη το κηροστής.

1813 μαΐου πρώτη

Θεόδωρος γουλενός μαρτυρώ
μιχαλάκης μανολάκης μαρτυρώ
δημήτριος Καραμάνος μαρτυρώ
Παναγιώτης Τουχάνης γέροντας
του χωρήου και επήληπη ραγιάδες
βεβαιώνομεν τα άνωθεν».

Αδελφέ κυρ Κώνστα σας ασπαζό-
μεθα

τον κύρ Κώνστα του Χατζή και λοι-
πούς ομοίους ποιούμαι.

Από τα προχθές σας γράψαμε και
σας ελέγομεν την υστέρησιν του
ζαερέ να μας καταφτάσετε το γένη-
μα όπου έχετε εις Λιωνίδι και το τι

δοκιμάζομαι ένας κύριος το γινώ-
σκει, δια τούτο μαζί ξεκινούμαι από
εδώ να τα φορτώσετε όσα έλθουν,
παρομοίως να σφάζετε και από αυ-
τού δια να φορτώσουν το φέστω
και το Σάββατο να είναι εδώ και αν
δεν καταφθάσει θέλει σκορπίση το
στράτευμα και ας είναι η αμαρτία εις
τον λεμόν σας λοιπόν αδελφοί μην
αμελήσετε δι αγάπην θεού προς
τούτοις να μας προφτάσετε και τα
πέτζια που σας έχουμε τόσα γράμ-
ματα στελμένα και ακόμη δεν εφά-
νησαν και το ασκέρι είναι όλοι ξυπό-
λυτοι και μας εσύκωσαν τον νουν
και γυρεύουν όλοι να φύγουν δια
τούτο τα 7 κομάτια όπου είναι μινε-
σμένα και 13 ακόμη να γίνουν 20
και το Σάββατο να είναι και αυτά ε-
δώ ότι εχαθήκαμε και μην γίνη πα-
ράβλεψις εις τα όσα σας γράφωμε
αλλά αδελφοί προθυμοποιηθήτε ό-
που το Σάββατο να ήναι όλα εδώ.

Τη 28 απριλίου (1821) Βέρβενα

Ο αδελφός σου Δημήτριος
μανώλης Χ-γεωργής¹⁵

Κι όμως αυτός ο μεγαλοεφοπλι-
στής της Τσακωνιάς με την αξιόλο-
γη εφοπλιστική δραστηριότητα και
την εθνική του συμμετοχή στον α-
γώνα του Εικοσιένα είναι «άγνω-
στος». Ευτυχώς που το Αρχείο
Χατζηπαναγιώτη, βρίσκεται στο
«Αρχείο της Τσακωνιάς» στο Λεω-
νίδιο, ύστερα από δωρεά του τε-
λευταίου απογόνου της οικογε-
νείας Νίκου Μιχ. Χατζηπαναγιώτη.
Ακόμη πολύτιμη είναι η μελέτη του
καθηγ. Β. Κρεμμυδά, που βασίζεται
στο Αρχείο Χατζηπαναγιώτη, με
έκδοση μόνο του Α' τόμου με την
συμπαραστάση του αιμνήστου
Δημάρχου και προέδρου του Αρ-
χείου Τσακωνιάς Στέλιου Μερικά-
κη.

Το πατρικό σπίτι στο Πραστό εί-
ναι ετοιμόρροπο, όπως και άλλα
αρχοντικά από την καταστροφή
του Ιμπραήμ ενώ το αρχοντικό του
Κώνστα Χατζηπαναγιώτη σώζεται
ακόμη στο Λεωνίδιο.

Απ' αυτό το Αρχείο και τα χρονι-
κά των Τσακώνων κυρίως προσπά-
θησα, χωρίς να επεκταθώ, να σκια-
γραφήσω την δυναμική μορφή του
«άγνωστου» μεγαλοεφοπλιστή
Αρκαδοτσακωνίτη Κώνστα Χατζη-
παναγιώτη, που λάμπρυνε την Εμ-
πορική Ναυτιλία σε δύσκολους και-
ρούς με την μέθοδο της συντροφι-
κότητας και το συνδυασμό του στε-
ριανού εμπορικού κεφαλαίου με το
νησιώτικο εφοπλιστικό δυναμικό ε-
νώ θετική ήταν η συμβολή του
στον αγώνα της Ανεξαρτησίας.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. Στυλιανού Μερικάκη: Προσφορά και δρά-
ση των Τσακώνων κατά την Επανάσταση
του 1821. Χρονικά των Τσακώνων Δ'
σ.86.
2. Β. Κρεμμυδά: Αρχείο Χατζηπαναγιώτη Α'
σ. 15.
3. Β. Κρεμμυδά: ως ανωτ. σ. 171/173
4. Β. Κρεμμυδά: Εμπορική Αλληλογραφία Κ.
Χατζηπαναγιώτη. Χρονικά των Τσακώνων
τ. Δ' 33-67 και Ε' 33-44.
5. Β. Κρεμμυδά: Αρχείο Χατζηπαναγιώτη Α'
σ.16.
6. Αναστ. Κ. Ορλάνδου: Ναυτικά Α' σ.14.
7. Αναστ. Κ. Ορλάνδου: ως ανωτ. σ. 68.
8. Θ. Βαγενά: Οι Αρκάδες Φιλινοί Πελ/κή
Πρωτοχρονιά (1960) σ. 210.
9. Β. Κρεμμυδά: Όψεις της Τσακωνικής Κοι-
νωνίας Χρον. Τσακώνων Γ' σ. 22.
10. Ι. Θεοφανίδου: Ιστορικό Αρχείο Β' Αρ-
χεία Θ. Κολοκοτρώνη σ. 14.
11. Αρχείο Χατζηπαναγιώτη: Χρον. Τσακώ-
νων Α' (1956) σ. 32.
12. Θ. Βαγενά: Ιστ. της Τσακωνιάς & Λεω-
νιδίου (1971) σ. 206.
13. Θεόδ. Οικονόμου: Λάκαινα (1859)
στίχ. 750-754.
14. Θ. Οικονόμου: ως ανωτ. στίχ. 2710 -
2727.
15. Αρχείον Χατζηπαναγιώτη: Χρον. Τσα-
κώνων Α' σ.15.



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

AEOLIS MANAGEMENT S.A.

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

**Αλλοδαπή εταιρία Ν. 89/67. Διαφορές μετόχων.
Δικονομικά. Αξίωση αποπεμφθέντος μετόχου σε
επίδειξη εγγράφων.**

Επιμέλεια: ΝΙΚΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, Δικηγόρος

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΑ 788/1993

Πρόεδρος: Κυρ. Οικονόμου
Δικηγόροι: Ε. Μακρής, Γ. Γερωνυμάκης

Αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρία με εγκατάσταση γραφείου στην Ελλάδα σύμφωνα με τον ν. 89/67. Αντιπροσώπηση στην Ελλάδα αλλοδαπών πλοιοκτητριών ναυλομεσιτικών πετρελαιοειδών και λοιπών ναυτιλιακών εταιριών. Αποπομπή μετόχου λόγω διαφορών με άλλους μετόχους. Απαγόρευση σε αποπεμφθέντα μέτοχο και παρεμπόδιση της πρόσβασης του στα γραφεία του ομίλου στον Πειραιά, όπου ευρίσκοντο τα κύρια καταστατικά και οικονομικά έγγραφα. Αξίωση μετόχου προς επίδειξη εγγράφων για προστασία των δικαιωμάτων του ως μετόχου. Νόμιμη καθόσον υφίσταται έννομο συμφέρον προς επίδειξη των εταιρικών εγγράφων που αποδεικνύουν τις έννομες σχέσεις του μετόχου με τις εταιρίες ούτως ώστε να είναι ευχερέστερος ο έλεγχος και η δυνατότητα άσκησης των νομίμων δικαιωμάτων του.

Ναυτιλιακές εταιρίες ν. 791/78. Υπάγονται στη δικαιοδοσία των ελληνικών πολιτικών δικαστηρίων εφόσον η πραγματική τους έδρα ευρίσκεται στην Ελλάδα, έστω και αν η καταστατική τους ευρίσκεται στην αλλοδαπή. Η δικαιοδοσία της έδρας των εταιριών αυτών και η διεθνής διαδικασία των ελληνικών δικαστηρίων καθορίζονται από την πραγματική έδρα τους κατά το άρθρο 10 Κ.

Κατά το δίκαιο της καταστατικής τους έδρας κρίνονται η υπόσταση και η ιθαγένεια του νομικού προσώπου της εταιρίας, η δικαιοπρακτική της ικανότητα, η εσωτερική λειτουργία και η εξουσία των οργάνων της, οι σχέσεις των εταιριών μεταξύ τους και έναντι της εταιρίας, καθώς και τα ζητήματα που αφορούν την εκκαθάριση και διάλυσή της.

Αξιώσεις μετόχου που αφορούν Λιβερτινικές και Μαλτέζικες εταιρίες. Εφαρμοστέο δίκαιο. Το ουσιαστικό δίκαιο της Λιβερτίας και Μάλτας αντίστοιχα. Μη δυνατότητα προαποδείξεως των δικαιών τούτων στην διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Εφαρμογή Ελληνικού ουσιαστικού δικαίου ενόψει του επείγοντος της αιτήσεως.

Επειδή, εις την υπό κρίσιν αίτησιν εκτίθεται ότι η πρώτη των καθ' ύλην και τόπον αρμοδίων εν Ελλάδι αλλοδαπή εταιρία, διεπομένη υπό των διατάξεων του Α.Ν. 89/67 και τύποις μὲν εδρεύει εν Λιβερτία, εν τοις πράγμασιν όμως έχει το κέντρον των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων εν Πειραιεί, ένθα διατηρεί γραφεία, ότι αυτή τυγχάνει η κύρια (μητρική) εταιρία των λοιπών 4ης έως 41ης των καθ' ύλην αλλοδαπών εταιριών, με' ύλην αποτελεί ένα όμιλο εταιριών ('Όμιλος εταιριών «Υ») τελούντα υπό κοινήν διαχείρισιν, σκοπούς και περιουσίαν, ότι ο αιτών τυγχάνει μέτοχος κατά τα εν τη αιτήσιν εκτιθέμενα ποσοστά απαών των καθ' ύλην, κατέχων άμα τους αντιστοιχούς μετοχάς αυτών, ετύγχανε δε μέχρι και την 20.8.1992 διευθυντής της πρώτης των καθ' ύλην επί σχέσει εξηρημένης εργασίας, ότι οι δεύτερος και τρίτος των καθ' ύλην, οίτινες τυγχάνουν ωσαύτως μέτοχοι των ως άνω εταιριών και ουσιαστικών εταίροι μετά του αιτούντος, επιδιώκοντες την απομάκρυνσιν του εκ των εταιριών του ομίλου «Υ» δεν έδιδον εις τούτον την εικόνα της οικονομικής διαχειρίσεως τούτων (εταιριών), τελικώς δε τον απέπεμψαν εκ του Δ.Σ. παρεμπόδισαν την πρόσβασιν του εις τα εν Πειραιεί γραφεία του ομίλου, ένθα πράγματι είναι εγκατεστημένοι αι ως άνω εταιρίαί, και ευρίσκονται σχετικά έγγραφα τα αποδεικνύοντα την εταιρικήν τούτου (αιτούντος) ιδιότητα και τους εννόμους σχέσεις, αίτινες συνδέουν αυτόν με τας καθ' ύλην, ότι ούτος (αιτών) έχει έννομον συμφέρον προς επίδειξιν και λήψιν αντιγραφών

των εν τη αιτήσιν λεπτομερώς αναφερομένων εγγραφών, ως των καταστατικών και του εσωτερικού κανονισμού των καθ' ύλην, των πρακτικών συνεδριάσεως των διοικητικών συμβουλίων και της Γ.Σ. των μετόχων, δανειακάς συμβάσεις, αντίγραφα κινήσεως όλων των λογαριασμών κλπ., προκειμένου να προστατεύσει τα δικαιώματά του, ως μετόχου των καθ' ύλην και συνεταίρου των 2ου και τρίτου τούτων, και ασκήσει τας εξ αυτών απορροούσας αξιώσεις.

Επί τη βάσει των ανωτέρω, λόγω της επικαλούμενης κατεπειγουσής περιπτώσεως και προς αποτροπήν επικείμενου κινδύνου (απαλλοτρίωσις περιουσιακών στοιχείων) δίδεται η λήψις ασφαλιστικών μέτρων προς τον σκοπόν όπως υποχρεωθούν οι καθ' ύλην να επιδείξουν εις τον αιτούντα τα υπ' αυτά μνημονευόμενα έγγραφα και του χορηγήσουν αντίγραφα τούτων δαπάναις του επ' απειλή χρηματικής ποινής και προσωπικής κρατήσεως των δευτέρου και τρίτου των καθ' ύλην νομίμων εκπροσώπων των, καθ' ύλην νομικών προσώπων. Ούτως έχουσα η υπό κρίσιν αίτησις, αρμοδίως καθ' ύλην και τόπον φερομένη προς εκδίκασιν ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου, ως του πλησιεστέρου εις τον τόπον ένθα πρόκειται να εκτελεσθούν τα αιτούμενα ασφαλιστικά μέτρα, εντεύθεν δε έχοντας την απαιτούμενην διεθνή δικαιοδοσίαν (αρ. 3 εν συνδ. προς 683 παρ. 1,3 ΚΠολΔ) είναι νόμιμος, ερειδομένη επί των διατάξεων των άρθρων 682 παρ. 1, 683, 686 επ., 731 και 732 ΚΠολΔ., του Κεφαλαίου 8 παρ. 2,3 και 5 του Λιβερτιανού Νόμου περί Εμπορικών Εταιριών του 1976 (βλ. τούτον προσαγόμενον εν φωτοτυπικώ αντιγράφω και μεταφράσει) εν συνδυασμώ προς άρθρων 947 ΚΠολΔ ως και των άρθρων 902, 903 ΚΠολΔ. Περί του παραδεκτού και νόμου βασίμου της υπό κρίσιν αιτήσεως λεκτέα τα εξής: 1) Αι διεπόμεναι υπό του άρθρου 1 του Ν. 791/1978 ναυτιλιακαί εταιρίαί θεωρούνται ως αλλοδαπαί εάν συνεστήθησαν νομίμως κατά το δίκαιον της καταστατικής έδρας, ανεξαρτήτως εάν η πραγματική των έδρα ευρίσκεται εν Ελλάδι. Επομένως υπάγονται εις την δικαιοδοσίαν των πολιτικών δικαστηρίων, εφ' όσον υφίσταται αρμοδιότης ελληνικού δικαστηρίου κατά την διάταξιν του άρθρου 3 παρ. 1 ΚΠολΔ.

Τοιαύτη αρμοδιότης υφίσταται όταν συντρέχει νόμιμος γενική ή ειδική δικαιοδοσία, δημιουργουμένη εκ της «έδρας» του νομικού προσώ-

που της εταιρίας (άρθρ. 25 παρ. 2 ΚΠολΔ.) η ετέρα νόμιμος ειδική δωσιδικία. Η δωσιδικία της «έδρας» ως δικονομικόν θέμα, καθορίζεται υπό των διατάξεων του ΚΠολΔ., αίτινες ερμηνεύονται ανεξαρτήτως και αυτοτελώς εκείνων του ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των άρθρων 10 ΑΚ και 1 Ν. 791/78. Ως «έδρα» της εταιρίας δια τον καθορισμόν της γενικής δωσιδικίας νοείται εις πάσαν περίπτωσιν η πραγματική καν εισέτι δεν συμπίπτει με την αναγραφομένην εις το καταστατικόν (καταστατική έδρα) (βλ. Βερνάρδου το νομικόν καθεστώς των κατά τον Ν. 791/78 αλλοδαπών ναυτικών εταιριών Πειρ. Νομ. 375 επ. ιδ. σελ. 380, 382 σημ. 8. 12 Γ. Παπακωνσταντίνου. Η επί των νομικών προσώπων διεθνής δικαιοδοσία των δικαστηρίων κατά τον νέον ΚΠολΔ. ΑΡμ. 25.675 σημ. 18 19, Δ. Μαρικανού Νομικά εξελίξεις κατά το έτος 1978 κλπ. «Αργώ» τομ. 65 Ι. Σέρρη Σημ. υπό την ΕΑ 117/82 ΕΝΔ. 10.72). Με άλλας, δηλονότι, λέξεις και μετά τον Ν. 791/78 ορίζοντος το εφαρμοστέον ουσιαστικόν και όχι δικονομικόν δικαίον, η δωσιδικία της «έδρας» των εταιριών του νόμου αυτού και η διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων καθορίζονται από την «πραγματικήν» έδρα των (βλ. ΑΠ 711/91 ΕΛΔ Δ. 33.122, ΠΠρΠειρ. 2408/78, 2406/78 ΕΝΔ 7 203, 208 ΠΠρΠειρ 188/88 (πλειοψ.) α-δμ. εις νομ. τύπον πρβλ ΑΠ 1627/86 ΕΝΔ 15.42., ΕΑ 3839/83 ΕΝΔ 11.301).

Εν προκειμένω εκ του προσκομισθέντος αποδεικτικού υλικού πιθανολογείται το γεγονός ότι το κέντρον της επιχειρηματικής δραστηριότητος των καθ' ύν ευρίσκεται εν Πειραιεί, ένθα λειτουργεί η διοίκησης τούτων και λαμβάνονται αι αποφάσεις δια την λειτουργία των, υφίσταται εντεύθεν διεθνής δικαιοδοσία του Δικαστηρίου τούτου προς εκδίκασιν της προκειμένης διαφοράς, και συνεπώς ο περί του αντιθέτου ισχυρισμός τυγχάνει απορριπτέος ως «αβάσιμος» 2) Κατά το δικαίον της έδρας («πραγματικής») βάσει του άρθρου 10 ΑΚ και «καταστατικής» βάσει του άρθρου 1 Ν. 791/78) κρίνονται η υπόστασις και η ιθαγένεια του νομικού προσώπου της εταιρίας, η δικαιοκτητική και δικαιοπρατική ικανότητα, η εσωτερική λειτουργία και η εξουσία των οργάνων, αι σχέσεις των εταιριών μεταξύ των και έναντι

της εταιρίας ως και τας αναφερόμενα εις την διάλυσιν και εκκαθάρισιν αυτής (βλ. Μαρικάκη Ι.Δ.Δ. τ. Α' παρ. 28 σελ. 383, Βερνάρδου, ε.α. σελ. 375 επ.) Εν προκειμένω, υφισταμένης κατ' ουσίαν διαφοράς μεταξύ εταιρίου και εταιρίας, αι καθ' ύν αλλοδαπαί εταιρίαι, αι συσταθείσαι άλλαι μεν κατά τους νόμους της Λιβερίας άλλαι δε κατά τους νόμους της Μάλτας διέπονται αντιστοίχως υπό του τουοιούτου της Μάλτας, ταύτα δε τυγχάνουν εφαρμογής εις την κρινομένην υπόθεσιν. Πλην το Δικαστήριον τούτο δεν γνωρίζει το μη προαποδεικτικώς προσκομιζόμενον περιεχόμενον των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Μάλτας, μη ούσης δε δυνατής της διατάξεως της περί τούτου αποδείξεως λόγω της προκειμένης διαδικασίας και του επείγοντος χαρακτήρος της αιτήσεως (βλ. Κρίσπη Ι.Δ.Δ. παρ. 44 σελ. 353, Φραγκίστα-Φαλτζή Δίκαιον αποδείξεως 1975 παρ. 3 ΜΠρΑθ. 18498/81 ΝοΒ 30. 84 ΜΠρ Σύρου 440/82 ΑΡμ. ΛΗ 134) αναγκαστικής εν προκειμένω εφαρμογής τυγχάνει το Ελληνικόν ουσιαστικόν δικαίον. Μετά ταύτα, η υπό κρίσιν αίτησις δέον όπως ερευνηθή περαιτέρω κατ' ουσίαν.

Επειδή, εκ της προσήκουσης εκτιμήσεως των καταθέσεων των ενόρκως επ' ακροατηρίου εξετασθέντων μαρτύρων, της ανωμοτί εξετάσεως του αιτούντος, των μετ' επικλήσεως προσαγομένων εγγράφων και της εν γένει διαδικασίας επιθανολογήθησαν τα ακόλουθα: Η πρώτη των καθ' ύν «Υ» υπάγεται εις τας διατάξεις του Α.Ν. 89/67, ως εγκατεστημένη εν Ελλάδι αλλοδαπή εταιρία, συσταθείσα κατά τους νόμους της Λιβερίας. Αυτή τύποις μεν εδρεύει εις την Μονροβία της Λιβερίας εν τη ουσία όμως έχει το κέντρον των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων εν Πειραιεί, ένθα διατηρεί γραφεία επί της οδού Σ. Της εταιρίας ταύτης μέτοχος και δὴ κατά ποσοστόν 18% τυγχάνει ο αιτών, όστις πέρα της τοιαύτης ιδιότητος του απησχολείτο εν αυτή ως διευθυντής επί σχέσει εξηρημένης εργασίας μέχρι την 20.8.1992. Κατά το χρονικόν διάστημα 1986-1989 η ως άνω εταιρία ησχολείτο με ναυλομεσιτικές εργασίας, πετρελαιοεισεως, ναυλώ-

σεις και πρακτορεύσεις πλοίων εις την Ελλάδα και την Αίγυπτον. Κυρίως μέτοχοι και ουσιαστικώς εταιροι μετά του αιτούντος ετύγχανον οι δεύτερος και τρίτος των καθ' ύν.

Επεκτείνοντες τας επιχειρηματικές των δραστηριότητας οι αμέσως ανωτέρω ίδρυσαν την τετάρτην των καθ' ύν, εις ην η συμμετοχή του αιτούντος εις το εταιρικόν κεφάλαιον ανήλθεν εις 33%, επ' ονόματι δε ταύτης απεκτήθη το υπό σημαίαν Αγίου Βικεντίου πλοίον «Υ». Ακολούθως συνεστήθη, η 38η των καθ' ύν με το αυτό ως άνω ποσοστό συμμετοχής του αιτούντος, ήτις ανέλαβε τήν διαχείρισιν του προαναφερθέντος πλοίου. Τον Ιανουάριον του έτους 1991 ολοκληρώθησαν αι επί διείτιαν προετοιμασθείσαι συμφωνίαι περί συστάσεως κοινοπραξίας της πρώτης των καθ' ύν και των Ρωσικών εταιριών Ν.Σ. και Ε.Σ.Σ. Για της τοιαύτης κοινοπραξίας εσκοπείτο η συμμετοχή της πρώτης, της 28ης, των 2ου και 3ου των καθ' ύν και του αιτούντος εις την πλοιοκτησίαν νέων πλοίων, ανηκόντων εις τους Ρώσους συνεταίρους και περαιτέρω την ανάληψιν της διαχειρίσεως των πλοίων τούτων υπό της ιδρυτικής εταιρίας πρώτης των καθ' ύν. Δια την ολοκλήρωσιν της κοινοπραξίας συνεστήθησαν η 40η και η 41η των καθ' ύν.

Ακολούθως δια της χρηματικής συνεισφοράς κεφαλαίων της πρώτης των καθ' ύν μετεβιβάσθη σταδιακώς η κυριότης Ρωσικών και άλλων πλοίων εις εταιρίας συσταθείσας υπό των αυτών ως άνω φυσικών προσώπων, τας μετοχάς των οποίων ανέλαβον κατά το ποσοστόν 50% αι Ρωσικαί εταιρίαι και κατά 50%, οι δεύτερος και τρίτος των καθ' ύν και ο αιτών επιμεριζόμενος αναλόγως.

Ούτω συνεστήθησαν αλλοδαπαί εταιρίαι καταστατικώς εδρεύουσαι εν Μονροβία Λιβερίας ή εν Βαλλέτα Μάλτας (5η έως 37η των καθ' ύν) τυγχάνουσαι πλοιοκτήτηραι ενός πλοίου εκάστη. Εις απάσας ταύτας ο αιτών τυγχάνει μέτοχος κατά τα διάφορα ποσοστά, συνολογούμενα υπό των καθ' ύν. Την διαχείρισιν απάντων των υπό αλλοδαπής σημαίαν πλοίων των ανωτέρω εταιριών ανέλαβε και μέχρι σήμερον διεξάγει η μητρική εταιρία, πρώτη των καθ' ύν, σχηματι-

σθέντος ούτω ενός ομίλου εταιριών (Όμιλος εταιριών «U»). Των εταιριών τούτων μέλη του Δ.Σ. και νόμιμοι εκπρόσωποι τυγχάνουν οι δεύτερος και τρίτος των καθ' ύν. Η από μακρού χρόνου υποβόσκουσα κρίσις εμπιστοσύνης μεταξύ των ουσιαστικώς συνεταιίρων δευτέρου και τρίτου των καθ' ύν και του αιτούντος και αι ανακύψασαι διαφωνία είχαν ως αποτέλεσμα την παύσιν της εργασιακής του αιτούντος σχέσεως και την αποπομπήν του εκ του Δ.Σ. της πρώτης των καθ' ύν και των εν γένει εταιρικών υποθέσεων, γενομένην την 20.8.1992.

Μετά την τοιαύτην απομάκρυνσιν του ο αιτών εστερήθη της δυνατότητος ελέγχου των εταιρικών υποθέσεων. Κεκτῆται προς τούτο έννομον συμφέρον προς επίδειξιν των εταιρικών εγγράφων, τα οποία αποδεικνύουν τας εννόμους σχέσεις τούτου μετά των καθ' ύν εταιριών και λήψιν αντιγράφων τούτων (εγγράφων) ούτως ώστε να είναι ευχερέστερος ο έλεγχος και η δυνατότης ασκήσεως των νομίμων δικαιωμάτων του. Τα εταιρικά ταύτα έγγραφα, αναφερόμενα ειδικώτερον εις το διατακτικόν, ευρίσκονται εις χείρας των καθ' ύν και δη εις τα εν Πειραιεί γραφεία επί της οδού 9, ένθα ευρίσκεται η πραγματική έδρα της μητρικής εταιρίας πρώτης των καθ' ύν. Δια την αιτουμένην επίδειξιν υφίσταται επείγουσα περίπτωσις, εφ' όσον μετά την απομάκρυνσιν του αιτούντος εκ της εταιρίας εστερήθη ούτος επί μακρόν χρόνον της δυνατότητος ασκήσεως ελέγχου των εταιρικών υποθέσεων, ως κατά νόμον έχει τοιοούτον δικαίωμα, εντεύθεν δε η τοιαύτης παράτασις της αδυναμίας ελέγχου είναι δυνατόν να αποβεί εις βάρος των συμφερόντων του. Λεκτέον ενταύθα ότι το υπό των καθ' ύν επικαλούμενον γεγονός της υπό αιτούντος ιδρύσεως ανταγωνιστικής εταιρίας δεν δύναται να αποκλείση την ένδικον αξίωσιν του αιτούντος, καθ' όσον δεν επιθανολογήθη, κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου, ότι ο αιτών δια της τοιαύτης νομίμου αξιώσεως του αποσκοπεί εις την

προξένισιν βλάβης των οικονομικών συμφερόντων του ομίλου των καθ' ύν εταιριών.

Αντιθέτως δεν απεδείχθη κατεπείγουσα περίπτωσις δικαιολογούσα την αιτουμένην επίδειξιν, εν όψει καης υπό των καθ' ύν συνομολογήσεως της μετοχικής ιδιότητος του αιτούντος α) κεκυρωμένων αντιγράφων των Καταστατικών και του εσωτερικού κανονισμού (Bye Laws) των καθ' ύν β) των πιστοποιητικών συστάσεως και νομίμου ισχύος τούτων γ) των πρακτικών συνεδριάσεως των διοικητικών συμβουλίων και των μετόχων από συστάσεως των δ) των αποφάσεων δια την αγοράν και την διαχείρισιν των εν τη αιτήσεσι πλοίων των αποκτηθέντων προ της 20.7.92 ως και των εν γένει συμβολαίων αγοράς και των εγγράφων εθνικότητας τούτων ε) των εν τη αιτήσει αναφερομένων δανειακών συμβάσεων και στ) των εγγράφων, άτινα υπεγράφησαν δια την σύστασιν κοινοπραξίας μεταξύ της «U» και των ατόθι αναφερομένων Ρωσικών εταιριών.

Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω δέον όπως γίνει εν μέρει δεκτή η υπό κρίσιν αίτησις, υποχρεωθούν αι καθ' ύν αλλοδαπαί εταιρίαί να επιδείξουν προσωρινώς τα εν των διατακτικώ αναφερόμενα έγγραφα και χορηγήσουν αντίγραφα τούτων εις τον αιτούντα, δαπάναις του, απειληθή δε κατά των δευτέρου και τρίτου των καθ' ύν, υπό την ιδιότητα των ως νομίμων εκπροσώπων των καθ' ύν εταιριών, χρηματική ποινή 100.000 δραχμών και προσωπική κράτησις τριών (3) μηνών δια την περίπτωσιν της μη συμμορφώσεως των με την διατασσομένην επίδειξιν. Η δικαστική δαπάνη δέον όπως συμψηφισθή εν όλων μεταξύ των διαδίκων λόγω της ευλόγου αμφιβολίας των ηττηθέντων καθ' ύν ως προς την έκβασιν της προκειμένης δίκης (αρ. 179 ΚΠολ.Δ.).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δικάζον αντιμωλία των διαδίκων Δέχεται εν μέρει την αίτησιν

Υποχρεοί τας καθ' ύν αλλοδαπάς εταιρίας να επιδείξουν εις τον αιτούντα τα κατωτέρω αναφερόμενα έγγραφα και χορηγήσουν εις τούτον αντίγραφα δαπάναις του: α) Τα πρακτικά συνεδριάσεων των Διοικητικών Συμβουλίων και των μετόχων των καθ' ύν εταιριών από 20.8.1992 έως του χρόνου ασκήσεως της αιτήσεως (4.2.1993) εκ των οποίων προκύπτουν η νόμιμος σύστασις, ο διορισμός διοικητικών συμβουλίων, η διανομή των μετοχών, αι τροποποιήσεις των Καταστατικών των, ως και ο τυχόν διορισμός νέων Διοικητικών Συμβουλίων β) Τα πρακτικά συνεδριάσεων των Δ.Σ. και των Γ.Σ. των μετόχων των καθ' ύν εταιριών, εκ των οποίων προκύπτουν αι αποφάσεις δια την αγοράν και την διαχείρισιν των μετά την 20.8.1992 αποκτηθέντων πλοίων και δη του «Τ» από σημαίαν Ονδούρας, «Α», και «Α.Υ.» υπό σημαία Ονδούρας, «R.O.» υπό σημαία Ονδούρας, «B» κλπ. γ) τα συμβόλαια αγοράς ήτοι μνημόνια συμφωνίας (Memorandum of Agreement) πρωτόκολλα παραδόσεως και παραλαβής, αγοραπωλητήρια έγγραφα (Bills of Sale) και τα έγγραφα εθνικότητας των ως άνω πλοίων) τα ναυλοσύμφωνα (Charter Parties) τα οποία υπεγράφησαν δια την ναύλωσιν των αυτών ως άνω πλοίων ε) αντίγραφα (statements) της κινήσεως των λογαριασμών των εμφανιζομένων εις τα λογιστικά βιβλία της εταιρίας των οικονομικών χρήστων 1991 και 1992 στ) τας εκθέσεις ελέγχου των ορκωτών λογιστών της «M.S.» Ο.Ε. των οικονομικών χρήσεων 1991 και 1992.

Απειλεί χρηματικήν ποινήν εκατόν χιλιάδων (100.000) δραχμών και προσωπικήν κράτησιν τριών (3) μηνών εις βάρος εκατέρου των δευτέρου και τρίτου των καθ' ύν, υπό την ιδιότητα των ως νομίμων εκπροσώπων δια την περίπτωσιν μη συμμορφώσεως των προς τας ως άνω υποχρεώσεις των καθ' ύν. Συμψηφίζει εν όλω την εκατέρωθεν δικαστικήν δαπάνην.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Η CMB εκποιεί μέρος του στόλου της

Η Βελγική ναυτιλιακή εταιρία *Compagnie Maritime Belge (CMB)* προτίθεται να προβεί σε πωλήσεις μέρος του τονάζ της προκειμένου να εξασφαλίσει ποσό 700 εκ. βελγικών φράγκων (19,7 εκ. δολλαρίων) έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις οικονομικές δυσχέρειες του πρώτου εξαμήνου, οι οποίες απεδείχθησαν μεγαλύτερες απ' ό,τι προεβλέπετο.

Η εν λόγω ναυτιλιακή εταιρία, που εδρεύει στην Αμβέρσα, έχει προγραμματίσει την πώληση 3-5 σκαφών της και το ποσό που θα αντλήσει θα το χρησιμοποιήσει για την χρηματοδότηση των βασικών της δραστηριοτήτων.

Κρίνεται το μέλλον ναυπηγείου

Αισιόδοξοι εμφανίζονται οι υπεύθυνοι του μεγάλου ναυπηγικού συγκροτήματος του Βελγίου, *Bowlwerf*, ότι τελικά οι διαπραγματεύσεις με την ΕΟΚ θα αποδώσουν την άδεια που θα επιτρέψει σε τοπικό οργανισμό να επιχορηγήσει την μονάδα, επιτρέποντας έτσι τη συνέχιση της λειτουργίας της. Οι συνομιλίες μεταξύ της Βελγικής κυβέρνησης και αξιωματούχων της ΕΟΚ είχαν σαν θέμα την κανονικότητα σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία, της συνέχισης της λειτουργίας του ναυπηγείου υπό τις σημερινές χρηματοδοτικές συνθήκες που περιλαμβάνουν επενδύσεις της εγχώριας φλαμανδικής ηγεσίας και του Ολλανδικού ομίλου *Begemann*.

ΓΑΛΛΙΑ

Απορρίπτει πλοία ο Γαλλικός Νηογνώμονας

Ανω των 300 πλοίων από τα 600 πε-

ρίπου που έκαναν αίτηση για παρακολούθηση από τον *Bureau Veritas* κατά το 1992, απορρίφθηκαν από τις υπηρεσίες του νηογνώμονα γιατί οι πλοιοκτήτες τους αρνήθηκαν να εφαρμόσουν τις αναγκαίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του νηογνώμονα, επισκευές για την αναβάθμιση της ποιότητας των πλοίων τους.

Ο νηογνώμονας διέγραψε περί τα 519 πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 2 εκατ. τον. γκρός, κατά το 1992, λόγω λήξης της σύμβασης ή μείωσης της κλάσης ταξινόμησης. Τον περασμένο Νοέμβριο ο αριθμός των διαγραφών είχε φθάσει τα 471 πλοία και υπολογίζεται ότι περί το ένα τέταρτο από αυτά δεν επιθυμούσαν να διατηρήσουν τα απαιτούμενα υψηλά πρότυπα.

Ο ΒV απαιτεί από τα πλοία να διαθέτουν σχέδια εκτάκτου ανάγκης για την περίπτωση διαρροής πετρελαίου σύμφωνα με τις διατάξεις της ΟΡΑ '90 και των κανονισμών του Παραρτήματος 2 της MARPOL.

Από τον Ιούνιο ο οργανισμός παρέχει υπηρεσία άμεσης αντίδρασης που διενεργεί ελέγχους σταθερότητας και δομικής ισχύος σε περίπτωση ατυχήματος και προτείνει στους πλοιοκτήτες διαδικασίες όπως στην περίπτωση της εσωτερικής μεταφοράς έρματος.

Περί το 7,7% του παγκόσμιου στόλου με βάση την χωρητικότητα και το 9,5% με βάση τον αριθμό πλοίων είναι καταχωρημένα στον *Bureau Veritas*. Η μέση ηλικία των πλοίων αυτών είναι 15 χρόνια. Στο τέλος του 1992, στο *Bureau Veritas* ήταν καταχωρημένα 7.573 πλοία συνολικής χωρητικότητας 34,2 εκατ. τον. γκρός παρουσιάζοντας αύξηση στη χωρητικότητα κατά 2,7% από το 1991 και κατά 13% κατά την τελευταία πενταετία.

Στο τέλος του έτους 241 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,7 εκατ. τον. γκρός ήταν υπό ναυπήγηση υπό την επίβλεψη του ΒV καλύπτοντας ποσοστό

4,6% του παγκόσμιου καρνέ των παραγγελιών σε χωρητικότητα και το 10,7% σε αριθμό πλοίων.

ΔΑΝΙΑ

Αύξηση των ναυπηγικών επιδοτήσεων

Η Δανική κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει σε αύξηση των επιδοτήσεων προς τα ναυπηγεία της χώρας, εναρμονίζοντας τις ενισχύσεις αυτές σύμφωνα με τα κοινοτικά όρια του 9% επί του προβλεπόμενου στο συμβόλαιο κόστους ναυπηγήσεως. Λόγω της σημαντικής χαλαρότητας των επιδοτήσεων στη διεθνή αγορά, το πραγματικό επίπεδο των επιδοτήσεων στα ναυπηγεία κυμαίνεται περί το 3-4%. Η πολιτική επιχορηγήσεων που ακολουθούν άλλες χώρες αναγκάζει την Δανία να αυξήσει την κρατική ενίσχυση προς τα ναυπηγεία. Τα νέα μέτρα θα ισχύουν μόνο για το υπόλοιπο διάστημα του 1993, ενώ το Υπουργικό Συμβούλιο θα αποφασίσει το νέο ανώτατο όριο επιδοτήσεων για το 1994, σύμφωνα με την μελλοντική κοινοτική πολιτική στο θέμα των ενισχύσεων προς την ναυπηγική βιομηχανία.

ΚΥΠΡΟΣ

Η δραστηριότητα της CYMEPA

Στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της CYMEPA που θα διεξαχθεί στο Μέγαρο Καραγιώργη στον Πειραιά, στις 17 Σεπτεμβρίου, θα εξετασθούν οι πρόσφατες δραστηριότητες της Κυπριακής Ένωσης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και οι λεπτομέρειες για τις πρώτες εκλογές για την ανάδειξη Διοικητικού Συμβουλίου που θα γίνουν στις 3 Οκτωβρίου, κατά την διάρκεια της έκθεσης «*Maritime Cyprus '93*». Την ίδια ημέρα θα υπογραφεί και η διακήρυξη «*Save the Seas*» κατά το πρότυπο της HELMEPA το 1982 καθώς και οι τρόποι για την βελτίωση των προσπαθειών της CYMEPA για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην συνεδρίαση του Δ.Σ. της CYMEPA έχουν κληθεί να συμμετάσχουν ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας και ο υφυπουργός περιβάλλοντος κ. Γεώργιος Βουλγαράκης.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι υποψήφιοι στον Πειραιά

Μέχρι την ώρα που τα «Ναυτικά Χρονικά» κατευθύνονταν στο πιεστήριο, είχε γνωσθεί η υποψηφιότης των κ.κ. Βασ. Κούτση και Φώτη Χρηματοπούλου με την Νέα Δημοκρατία στην Α Πειραιά, οι οποίοι άλλωστε από τις 10 Σεπτεμβρίου είχαν παραιτηθεί από τα αξιώματά τους στον ΟΛΠ και το ΥΕΝ.

Ως υποψήφια με την Νέα Δημοκρατία στον Πειραιά φημολογείται και η σύζυγος αξιωματικού του Λ.Σ., η κυρία Μ. Σορώτου - Τσανάκη, ενώ με το ΠΑΣΟΚ στην ίδια περιφέρεια υποψήφιος θα είναι ο πρώην υπουργός Ε.Ν. κ. Αντώνης Ντεντιδάκης.

Από τον χώρο της Πολιτικής Άνοιξης, σύμφωνα με πληροφορίες μας, θα κατέβει ο κ. Γιώργος Σαββόπουλος, γιός του πρώην υπουργού, ενώ την ευθύνη για την διοικητική οργάνωση και παρουσία του κόμματος στον Πειραιά έχει αναλάβει ο κ. Κώστας Αρνόκουρος.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Ατί», μπάλκερ, που υπέστειλε τη σημαία της Μάλτας, 35.987 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Aquarius Marine S.A.» (κ. Ανδρέας Καραϊνδρός).

— «Θέτις», μπάλκερ, υπό ναυπήγηση, 38.891 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Neptune Maritime Co. of Monrovia» (κ. Βασ. Βελλής).

— «Μάαστρον Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Maastroom» υπό Ολλανδική σημαία, 24.794 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Elora Services Ltd.» (κ. Σωτ. Κοκόλης).

— «Τζώρτζ», μπάλκερ, πρώην «Asteriks» υπό λιβεριανή σημαία, 41.726 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Custodian Shipping Ltd.» (κ. Γεώργ. Γιαννάτος).

— «Χάμπουργκ Τρέιντερ», πλοίο ψυγείο, πρώην «Reutershagen», 12.408 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του

1986, που ανήκει στην εταιρία «Sprinter Maritime S.A. (Panama)» (κ. Αλέξ. Πούλμαν).

— «Μπερναντέν Τ.», μπάλκερ, πρώην «Maersk Seletar» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 30.378 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Pacific Heights Navigation S.A. (Liberia)» Tsangaris Bros Ltd. (Liberia).

— «Απάνεμο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Eleonora C.» υπό ιταλική σημαία, 42.776 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Equifund Co.» (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

— «Κολμάρ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ocean Conqueror» υπό λιβεριανή σημαία, 24.584 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Colmar Ltd.» (κ. Γεώργ. Καραγεωργίου).

— «Γκλόμπαλ Αδελαΐδα», μπάλκερ, πρ. «Rudi» υπό παναμαϊκή σημαία, 38.724 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Quebec Shipping Corporation» (κ. Βασ. Γαζής).

— «Γόρτυς», μπάλκερ, υπό ναυπήγηση, 38.300 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Frigate Shipping Corporation» κ. Διον. Λευκαδίτης).

— «Άπνοια», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Manabi» υπό σημαία Ισημερινού, 26.407 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Maxi-

nvest Co.» (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

Οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ για την Ναυτική Εκπαίδευση

Πραγματοποιήθηκε στις αρχές Σεπτεμβρίου στις Βρυξέλλες η συζήτηση επί του σχεδίου - οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών.

Μεταξύ των προτάσεων που συζητήθηκαν ήταν και της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων, η οποία σε σχετικό κείμενο προτείνει αναλυτικά τα εξής:

1. Να κατοχυρωθεί με σαφή διατύπωση η αμοιβαία αναγνώριση όλων των διπλωμάτων, πτυχίων και πιστοποιητικών ικανότητας και ναυτικών, εφόσον για την έκδοσή τους, έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW/78 και της παρούσης οδηγίας, ως προς τη γλωσσική κατάρτιση, ώστε με την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και υπηρεσιών να μπορούν να προσφέρουν την υπηρεσία τους στο βαθμό και ειδικότερα σε πλοία με σημαίες κρατών - μελών της Ε.Ο.Κ.

2. Προκειμένου για ναυτικούς, που δεν έχουν την εθνικότητα κράτους - μέλους της Ε.Ο.Κ., για να τους επιτραπεί να εργασθούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους - μέλους ή EURO, θα πρέπει στο άρθρο 10 της οδηγίας, εκτός των διαδικασιών του άρθρου 12, να διατυπωθεί με σαφήνεια ότι: θα πρέπει να ικανοποιούν ουσιαστικά και αποδεδειγμένα τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW/78 και επί πλέον τις απαιτήσεις του άρθρου 9 της παρούσης οδηγίας, όχι μόνον για λόγους ουσιαστικούς αλλά και για τη διαμόρφωση συνθηκών ισότητας.

3. Άρθρο (7) - Εξαιρέσεις σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας». Προτείνουμε να τροποποιηθεί ως εξής: Εξαιρέσεις σε περίπτωση «εξαιρετικής ανάγκης». Εξέλλου έτσι καθορίζεται και στο άρθρο VIII της STCW.

4. Κατά τις επιθεωρήσεις πλοίων με

Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963-1993: 30 ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ζ Η Τ Ε Ι

ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗ ΓΙΑ
ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΓΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΟ 4174437

σημαία τρίτης χώρας σύμφωνα με την παράγρ. 5 του άρθρου 10 εκτός από την ικανοποίηση των απαιτήσεων της Δ.Σ. STCW θα πρέπει να ελέγχεται και η γλωσσική κατάρτιση που προβλέπεται από το άρθρο 9.

5. Να συμπεριληφθεί στο άρθρο 4 ο «αξιωματικός ασυρμάτου» όπως είχε συμπεριληφθεί, στο προηγούμενο Σχέδιο Οδηγίας με τον ΚΟΜ (83) 217 τελικό ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ, 26 Μαΐου 1993, στην παράγρ. (8) του άρθρου (1) (νέου 4). Όπως επίσης προβλέπεται και από τη STCW78 στο ΚΕΦ Ι Κανονισμό Ι/Ι Ορισμός.

Cabotage στην Ισπανία

Μετά από αίτημα της Ισπανικής κυβέρνησης και κατόπιν ειδικής μελέτης σχετικά με τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στον Ισπανικό ναυτιλιακό τομέα από την απελευθέρωση των ενδομεταφορών στην Ηπειρωτική Ισπανία, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ενέκρινε ειδικά για την χώρα αυτή την παράταση των μέτρων διασφάλισης που προβλέπονται από τον Κανονισμό 3577/92 για την εφαρμογή της ελευθέρωσης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών της ΕΟΚ (cabotage) για συμπληρωματική περίοδο 6 μηνών η οποία άρχισε από τις 17/8/93 και λήγει την 17/2/94.

Οι θαλάσσιες μεταφορές που εξαιρούνται από την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 για την εν λόγω χρονική περίοδο είναι οι μεταφορές γενικού φορτίου χύδην εντός συσκευασίας, οι μεταφορές ξηρού φορτίου χύδην (εκτός από τις μεταφορές τσιμέντου ή σκυριάς με ειδικά πλοία μεταφοράς τσιμέντου) και οι μεταφορές χημικών προϊόντων με ειδικά δεξαμενόπλοια.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει διαθέσιμο ισπανικό πλοίο σε συγκεκριμένη στιγμή για να καλύψει ανάγκες για ενδομεταφορές στην ηπειρωτική χώρα, οι ισπανικές αρχές θα επιτρέπουν σε πλοία άλλων κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων να εκτελούν τις μεταφορές αυτές.

Επίσκεψη Πρέσβων στα γραφεία της Ε.Ε.Ε.

Ο νέος Πρέσβης της Βρεταννίας στην Αθήνα κ. Oliver Miles επισκέφθηκε τα γραφεία της Ε.Ε.Ε. στις 9 Σεπτεμβρίου και είχε μια εποικοδομητική συζήτηση σε θέματα ναυτιλίας που ενδιαφέρουν τις δύο χώρες καθώς και θέματα κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής με τον Πρόεδρο της Ενώσεως κ. Γιάννη Γκούμα και τους δύο αντιπροέδρους κ.κ. Παναγ. Τσάκο και Γιάννη Κ. Λύρα.

Αργότερα την ίδια ημέρα τα γραφεία της Ε.Ε.Ε. επισκέφθηκε και ο Πρέσβης των Φιλιππίνων κ. Jose Fernandez και

Σε μια όμορφη εκδήλωση, το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος τίμησε τον εφοπλιστή Γιάννη Χατζηπατέρα, πρόεδρο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για την πολύτιμη προσφορά του στην Ελληνική Ναυτιλία, αλλά και για την προβολή του ελληνικού ονόματος στο εξωτερικό.

Στην εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα διαλέξεων του Μουσείου, παραβρέθηκαν ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγγονας, ο υφυπουργός Αιγαίου κ. Γ. Μισαηλίδης, ο

γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φ. Χρηματόπουλος, οι πρόεδροι του ΝΕΕ και της ΕΕΕ κ.κ. Κ. Κομνηνού και Γ. Γκούμας και πολλά επίλεκτα μέλη της εφοπλιστικής οικογένειας και η διοίκηση του Ναυτικού Μουσείου.

Στο φωτογραφικό στιγμιότυπο από την εκδήλωση διακρίνονται οι δύο υπουργοί, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε., ο πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος κ. Κων. Παϊζης Παραδέλης και ο τιμηθείς κ. Γιάννης Χατζηπατέρας.

συζητήσε με τους κ.κ. Γκούμα και Λύρα θέματα ναυτιλιακής και ευρύτερης οικονομικής συνεργασίας με τον ελληνικό εφοπλισμό.

Ποιοί ναυτικοί ψηφίζουν

Λιγότεροι από 1.000 Έλληνες ναυτικοί αναμένεται να ψηφίσουν κατά τις επικείμενες εκλογές της 10 Οκτωβρίου.

Σύμφωνα με την εγκύκλιο του ΥΕΝ που εκδόθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου, προβλέπονται τα εξής:

«Σύμφωνα με την παράγρ. 13 του άρθρου 27 του ΠΔ 265/89 που προστέθηκε με το άρθρο έβδομο του Ν. 1879/90 Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με ελληνική σημαία και είναι εγγεγραμμένοι στους εκλογικούς καταλόγους δήμου ή κοινότητας του κράτους αλλά που το πλοίο στο οποίο υπηρετούν προβλέπεται σύμφωνα με τα εγκεκριμένα δρομολόγια ή το πρόγραμμα κινήσεώς του κατά την ημέρα της ψηφοφορίας να ευρίσκεται σε λιμά-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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

Η Σύνοδος για την ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας

Στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε από 6 μέχρι 10 Σεπτεμβρίου η 39η σύνοδος της Υπο-επιτροπής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), υπό την προεδρία του αντιπλοίαρχου ΛΣ Γιαν. Πανόπουλου της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ.

Η Υποεπιτροπή εξέτασε μια σειρά θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, με σημαντικότερα την πορειογράφηση των πλοίων και τα συστήματα αναφορών κινήσεων τους, τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, την αναθεώρηση απαιτήσεων για τον ναυτιλιακό εξοπλισμό της γέφυρας και την τήρηση φυλακής γεφύρας.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόταση της χώρας μας για χαρακτηρισμό της περιοχής του θαλασσιού πάρκου Β. Σποράδων ως περιοχή που πρέπει να αποφεύεται από τα πλοία και οι προτάσεις για μέτρα πορειογράφησης στα στενά της Μαλάκκας, των Δαρδανελλίων, Θάλασσας Μαρμαρά και Βοσπόρου. Σημαντικό επίσης είναι το θέμα της καθιέρωσης υποχρέωσης συμμετοχής των πλοίων σε συστήματα ανα-

φορών κινήσεων.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσώπησε στην Σύνοδο ο αντιπλοίαρχος Δημ. Τσίχλης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξανδρου Παπαδόγωνα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 424Β/14.6.93) καθορίζεται ο νέος τύπος των πιστοποιητικών Ασφαλείας Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και αντικαθιστούν τα παλαιού τύπου πιστοποιητικά τα οποία παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

Στο ίδιο ΦΕΚ δημοσιεύθηκε Απόφαση του κ. Υπουργού η οποία καθορίζει τέσσερις νέους τύπους Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) αναλόγως της κατηγορίας του πλοίου δηλ. ΠΓΕ ε/γ πλοίου, ΠΓΕ μικρού ε/γ πλοίου, ΠΓΕ φ/γ πλοίου και ΠΓΕ δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους, καθώς επίσης και νέο τύπο Άδειας εγκατάστασης και Λειτουργίας τηλεπικοινωνιακού Σταθμού πλοίου.

πλοίου στο οποίο υπηρετούν και θεωρούνται για το γνήσιο της υπογραφής του πλοίαρχου και το αληθές του περιεχομένου τους από τον προϊστάμενο της λιμενικής ή αστυνομικής ή τελωνειακής αρχής του δήμου ή της κοινότητας που ναυλοχεί το πλοίο.

Οι καταστάσεις αυτές παραδίδονται απευθείας στον πρόεδρο της εφορευτικής επιτροπής του οικείου εκλογικού τμήματος με τον πλοίαρχο ή αξιωματικό του πλοίου. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις της παράγρ. 5 του άρθρου αυτού».

Πρόστιμο 50 εκατ. δραχμών

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγωνα επιβλήθηκε πρόστιμο 50 εκατ. δραχμών στον Βρετανό πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Columbus» J.S. Welb, για ρύπανση που προκάλεσε στην θαλάσσια περιοχή Ύδρας — Πόρου στις 18 Ιουνίου 1993.

Συνολικά πρόστιμα 64,6 εκατ. δραχμές επέβαλε το ΥΕΝ τον μήνα Ιούλιο

Πρόστιμα συνολικού ύψους 64.594.000 δρχ. επέβαλαν οι Λιμενικές Αρχές της Χώρας κατά τον μήνα Ιούλιο 1993.

Συγκεκριμένα επιβλήθηκαν 38.502.000 δρχ. για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένα, 13.895.000

δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 9.340.000 δρχ. για υπεράριθμους επιβάτες και 1.065.000 δρχ. για παραβάσεις Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

Η διέλευση πλοίων στην περιοχή Great Belt East της Δανίας

Οι αρμόδιες αρχές της Δανίας εξέδωσαν οδηγία σχετικά με την διέλευση εμπορικών πλοίων μέσω του Eastern Channel στην περιοχή Great Belt.

Οι Δυτικές αρχές επισημαίνουν την ανάγκη συνεχούς ακροάσεως των διερχομένων από τον ανωτέρω διάυλο πλοίων στο Channel 16 του VHF προς λήψη οδηγιών και διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στην περιοχή.

Το «εισιτήριο» της Δ.Α.Ν.Ε. για το χρηματιστήριο μετά τις εκλογές

Η Δωδεκανησιακή ΑΝΕ αποφάσισε την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 2,5 δισεκ. δραχμές, ώστε να προβεί στην αγορά νέου πλοίου και να επιχειρήσει την είσοδό της στο χρηματιστήριο.

Από ότι έγινε γνωστό οι σχετικές διαδικασίες θα προωθηθούν μετά τις εκλογές και στη γενική συνέλευση που θα πραγματοποιηθεί, θα προταθεί η άρση του περιορισμού για την εντοπιότητα των μετόχων καθώς και το ποσοστό μετοχών που δικαιούται να έχει κάθε μέτοχος της εταιρίας.

Για την ψυχαγωγία των πληρωμάτων

Η εταιρία Mardis ΕΠΕ ανέλαβε πρόσφατα την αποκλειστική πρακτορέυση της Filmworld Establishment (FWE) για την προώθηση και διανομή Ελληνικών και Αγγλικών ταινιών στα Ελληνικά και Κυπριακά πλοία.

Η κ. Μαίρη Μόσχου, πρώην διευθύντρια πωλήσεων της Walport International θα συντονίζει τις υπηρεσίες της Mardis ΕΠ από την ίδια θέση.

Η πλήρης διεύθυνση της MARDIS ΕΠΕ είναι:

Μαιάνδρου 21, Αθήνα 115 28, τηλ. 7244320, 7243089, φάξ: 7240210.

Μελέτη της BIMCO για τις εγκαταστάσεις παραλαβής καταλοίπων

Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 του IMO προβλέπει την ανάγκη δημιουργίας από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων (reception facilities).

νι άλλου δήμου ή κοινότητας, ασκούν το εκλογικό τους δικαίωμα στις βουλευτικές εκλογές ή εκλογές Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο δήμο ή στην κοινότητα που θα βρίσκεται το πλοίο στο οποίο υπηρετούν σύμφωνα με όσα προβλέπονται για τους πολιτικούς δημόσιους υπαλλήλους και στρατιωτικούς από τις διατάξεις του νομού αυτού, με την προσθήκη ότι οι ονομαστικές καταστάσεις συντάσσονται και υπογράφονται από τον πλοίαρχο του πλοίου και θεωρούνται για το γνήσιο της υπογραφής και το αληθές του περιεχομένου τους από τον προϊστάμενο της λιμενικής ή αστυνομικής ή τελωνειακής αρχής του δήμου ή της κοινότητας που ναυλοχεί το πλοίο.

«Σύμφωνα με το παράγρ. 9 του άρθρου 75 του ΠΔ 265/89 που προστέθηκε με το άρθρο έβδομο του Ν. 1879/90, Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοίο με ελληνική σημαία και κατά την ημέρα των εθνικών εκλογών ή εκλογών Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εφίσκονται ή καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα Δήμου ή Κοινότητας διαφορετικής απ' αυτήν της οποίας στους ειδικούς εκλογικούς καταλόγους είναι εγγεγραμμένοι ψηφίζουν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγρ. 8 του άρθρου αυτού.

Η ψηφοφορία γίνεται με ονομαστικές καταστάσεις όπως στην παρ. 6 του άρθρου αυτού που συντάσσονται και υπογράφονται από τον πλοίαρχο του

Αποφάσεις του YEN για την ασφάλεια, τηνχωρητικότητα και τις τηλεπικοινωνίες

Παρά ταύτα όμως, η έλλειψη εγκαταστάσεων υποδοχής στους λιμένες καθώς και το απαγορευτικό κόστος έχει ως συνέπεια την αποβολή των ουσιών στην θάλασσα.

Εν όψει της σοβαρότητας του θέματος για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, το Baltic International Maritime Council (BIMCO) σε συνεργασία με το International Chamber of Shipping (ICS) θα προβούν στην έκδοση μελέτης σχετικά με την έλλειψη των ανωτέρω σταθμών διεθνώς.

Προς τούτο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κυκλοφόρησε προ ημερών στα μέλη της ένα ερωτηματολόγιο, το οποίο καλούνται να συμπληρώσουν με τις απαραίτητες πληροφορίες και να το αποστείλουν απευθείας στην BIMCO.

Οι εφοδιασμοί πλοίων δεν απαιτούν δήλωση INTRASTAT

Σύμφωνα με έγγραφο της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, οι συναλλαγές για αγαθά που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων δεν θεωρούνται ενδοκοινοτικές και ως εκ τούτου οι εταιρίες που πραγματοποιούν τους εν λόγω εφοδιασμούς δεν υποχρεούνται να υποβάλουν δήλωση INTRASTAT.

Η υποχρέωση της υποβολής δήλωσης INTRASTAT, όμως διατηρείται στις περιπτώσεις άλλου είδους συναλλαγών των εταιριών αυτών (π.χ. αγορά παγίου εξοπλισμού των γραφείων από κοινοτική χώρα).

Η διέλευση πλοίων στην περιοχή Great Belt East της Δανίας

Οι αρμόδιες αρχές της Δανίας εξέδωσαν οδηγία σχετικά με την διέλευση εμπορικών πλοίων μέσω του Eastern Channel στην περιοχή Great Belt.

Οι Δυτικές αρχές επισημαίνουν την ανάγκη συνεχούς ακρόασης των διερχομένων από τον Channel 16 του VHF προς λήψη οδηγιών και διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στην περιοχή.

Συνέδριο Εμπορικόλογων στα Ιωάννινα

Το Γ' Πανελλήνιο Συνέδριο των Εμπορικόλογων με θέμα τα προβλήματα που ανακύπτουν από την νομοθεσία «Περί Ανωνύμων Εταιριών - Ευρωπαϊκή εταιρία - Επιβαλλόμενες Ρυθμίσεις» θα πραγματοποιηθεί στα Ιωάννινα, από 30.9.1993 έως 3.10.1993.

Η έναρξη των εργασιών του Συνεδρίου θα γίνει στην Αίθουσα της Εταιρίας Ηπειρωτικών Μελετών ενώ στις εκδηλώσεις του Συνεδρίου περιλαμβάνονται και δύο συναυλίες της Συμφωνικής

Με τέσσερις αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Παπαδόγωνα που δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 424B/14.6.93) ρυθμίζονται διάφορα θέματα των εμπορικών πλοίων, που αφορούν την ασφάλεια, την καταμέτρηση της χωρητικότητας και την άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας τηλεπικοινωνιακού σταθμού.

Συγκεκριμένα οι αποφάσεις αυτές είναι κατά περίπτωση, οι εξής:

* Η υπ' αριθ. 1218.50/21.5.93 με την οποία κυρώθηκε η απόφαση Α. 494 (XII) του ΙΜΟ που ρυθμίζει θέματα καταμέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων, η οποία είχε υιοθετηθεί τις 19 Νοεμβρίου 1981.

* Η υπ' αριθ. 1445.3/21.5.93 απόφαση με την οποία καθορίζονται οι τύποι πιστοποιητικών: ασφαλείας επιβατηγού πλοίου και πίνακα εξοπλισμού, ασφαλείας εξαρτισμού φορτηγού πλοίου και πίνακα εξοπλισμού, ασφαλείας ραδιοεπικοινωνίας πλοίου πίνακα συσκευών ραδιοεξοπλισμού, ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου και απαλλα-

γής.

* Η υπ' αριθ. 1218.51/21.5.93 με την οποία κυρώθηκε η υπ' αριθ. Α541 (13) απόφαση του ΙΜΟ που αφορά επίσης την καταμέτρηση της χωρητικότητας ορισμένων πλοίων για τους σκοπούς της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας.

Η κυρωθείσα στις Α543/(13) απόφαση του ΙΜΟ είναι η εξής:

Απόφαση Α. 541 (13) που υιοθετήθηκε στις 17 Νοεμβρίου 1983.

« Προσωρινή ρύθμιση που αφορά στην καταμέτρηση της χωρητικότητας ορισμένων πλοίων για τους σκοπούς της Διεθνούς Σύμβασης για τη πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1976 που αναφέρεται αυτή».

Και τελευταία, η υπ' αριθ. 1218.53/21.5.93 με την οποία καθορίζεται ο τύπος του πρωτοκόλλου γεν. επιθεώρησης και άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας τηλεπικοινωνιακού σταθμού πλοίου.

Στις 18 Σεπτεμβρίου η «Παγκόσμια Ημέρα» Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών

Σε ανακοίνωσή της, η HELMEPA επισημαίνει ότι, το καλοκαίρι πολλοί από μας αφήσαμε τα σκουπίδια μας στις ακτές και τη θάλασσα ρυπαίνοντάς τις, δημιουργώντας έτσι κίνδυνο στη θαλάσσια ζωή και τη δημόσια υγεία. Προηγούμενοι Εθελοντικοί Καθαρισμοί Ακτών στην Ελλάδα και σε άλλες 23 χώρες απέδειξαν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό σκουπιδιών είναι τα πλαστικά και τα μέταλλα με χρόνο ζωής πάνω από 400 χρόνια.

Το Σάββατο 18 Σεπτεμβρίου 1993, θα γίνουν Εθελοντικοί Καθαρισμοί Ακτών σε 39 παράκτιες χώρες του πλανήτη μας και στην Ελλάδα για να μετρήσουμε τη περιβαλλοντική ευαισθησία για το πρόβλημα που εμείς οι ίδιοι προκαλούμε.

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — HELMEPA συντονίζει και φέτος αυτήν την παγκόσμια πρωτοβουλία στη χώρα μας μέσα στο πλαίσιο του Κοινοτικού Προγράμματος HELMEPA - MEDPSA 91-93. Κάνει έκκληση σε όλους όσους ενδιαφέρονται για την προστασία του Ελληνικού θαλασσιού περιβάλλοντος να οργανώσουν εθελοντικά τον καθαρισμό ακτών της περιοχής τους το Σάββατο 18/9/93.

Όσοι συμμετάσχουν στους καθαρισμούς, παρακαλούνται να συμπληρώσουν και να ταχυδρομήσουν τα ειδικά

Ερωτηματολόγια στη HELMEPA, που έχει ήδη διαθέσει σε Υπουργεία, ΟΤΑ, Εκπαιδευτικές Διευθύνσεις και Περιβαλλοντικούς Οργανισμούς σε όλη τη χώρα.

Ο καθαρισμός της ακτής μπορεί να γίνει σε ομάδες των 2-3 ατόμων που συλλέγουν τα αντικείμενα και συγχρόνως τα καταγράφουν ακολουθώντας τις οδηγίες του Ερωτηματολογίου. Οι ΟΤΑ παρακαλούνται να διαθέσουν όπως και στο παρελθόν τα απορριμματοφόρα τους για την τελική αποκομιδή των σκουπιδιών, γιατί αλλιώς είναι δυνατό, να δημιουργηθούν εστίες μεγαλύτερης ρύπανσης.

Ο παγκόσμιος εθελοντικός καθαρισμός ακτών της 18/9/93 αποτελεί κοινωνικό παραδειγματισμό για να σεβαστούμε και να προστατεύσουμε το χώρο, στον οποίο όλοι ζούμε. Η HELMEPA παρακαλεί τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης να συμμετάσχουν στην πρωτοβουλία, προβάλλοντάς την συχνά, ώστε να περάσει σε όλους μας το μήνυμα πως οι θάλασσες και οι ακτές της χώρας μας δεν είναι οι ιδιωτικοί μας σκουπιδότοποι.

Στον Εθελοντικό Καθαρισμό του 1992 σε όλη τη χώρα 5.451 άνθρωποι καθάρισαν 256 χιλιόμετρα ακτών συλλέγοντας 5.302 σακκουλές απορριμμάτων.

κής Ορχήστρας του Δήμου Κερκυραίων, επίσκεψη στα Ζαγόρια και στο Αργυρόκαστρο. Ήδη εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για την τηλεοπτική κάλυψη των εργασιών του συνεδρίου ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία θα διαθέσει αεροπλάνο με έκτακτο δρομολόγιο και με έκπτωση 15% στην τιμή του εισιτηρίου.

Λιγότερη γραφειοκρατία στα λιμάνια

Σε πρόσφατη εγκύκλιό του ο υπουργός Ναυτιλίας Αλέξ. Παπαδόγγονας ζήτησε την εφαρμογή του Νόμου στα λιμάνια, αλλά με λιγότερη γραφειοκρατία για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων.

Συγκεκριμένα, στην εγκύκλιο, η οποία απεστάλη στις Λιμενικές Αρχές, τα Προξενικά Λιμεναρχεία, στο ΓΕΝ και στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, αφού επισημαίνεται η συμβολή των υπηρεσιών του ΥΕΝ στην εδραίωση κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ διοίκησης - εφοπλισμού - ναυτεργατών και στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας μας, υπογραμμίζεται η ανάγκη της συνέχισης της προσπάθειας των υπηρεσιών του ΥΕΝ για την εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας μας, μέσα από ένα πλαίσιο διαρκούς προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αποφυγής γραφειοκρατικών διαδικασιών, προάσπισης των δικαιωμάτων των συναλλασσομένων και με γνώμονα, πάντα μέσα στα πλαίσια της νομιμότητας, τη συνεχή συμπαράσταση στα καθημερινά προβλήματα του πλοίου και των ναυτικών μας.

Διαμαρτυρία της PENEN κατά της Marlines

Η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού με υπόμνημά της προς τον υπουργό Ναυτιλίας, επισημαίνει

την ειδική μεταχείριση που επιφύλαξαν οι Αρχές της χώρας στην εταιρία Marlines S.A. και στο πλοίο της Viscounthess, που ως γνωστό μετέφερε πρόσφατα εκατοντάδες Έλληνες από τη Γεωργία στην πατρίδα μας.

Η PENEN καταγγέλλει ότι ενώ το πλοίο έφερε την ελληνική σημαία κατά τον κατάπλου του σε ελληνικά λιμάνια και κατά τον απόπλου του, καθ' οδόν άλλαξε αυθαίρετα σημαία και οι λιμενικές Αρχές δεν έκαναν πράξη απολύσεως στους ναυτικούς που απολύθηκαν από το πλοίο, με συνέπεια οι ναυτικοί να μην εισπράξουν τις νόμιμες αποζημιώσεις.

Στο ίδιο έγγραφο η PENEN ζητεί από τον υπουργό Ναυτιλίας να ελέγξει την ενέργεια αυτή με στόχο την προστασία των δικαιωμάτων των Ελλήνων ναυτικών.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προάχθηκαν στον βαθμό του υποπλοιάρχου Λιμενικού Σώματος (Ε.Υ.) οι ανθυποπλοίαρχοι Λ.Σ. (ΕΥ).

Ζωγραφίτης Στυλιανός, Καβάσης Ιωάννης, Σπανός Χαράλαμπος, Τερζής Ευάγγελος, Γεροβασίλης Ιωάννης, Παντελιδάκης Χαράλαμπος, Μουτζουρίδης Νικόλαος, Τσαρούχης Χρήστος, Μητροσύλης Μιχαήλ, Ψυχοχειός Θεόδωρος, Βουτσινάς Δημήτριος, Φωκιάδης Ιωάννης, Τραυλός Ιωάννης, Κάββουρας Θεόδωρος, Λουλουδάκης Ελευθέριος, Γράψας Αντώνιος, Χριστόπουλος Γεώργιος, Υψηλάντης Γεώργιος, Κυπραίος Χρήστος, Καλλιότσος Ιωάννης, Τακτικός Ιγνάτιος, Λεοντής Γεώργιος, Αδαμήδης Στέφανος, Δημητρίου Λουκάς και Χονδρογιάννης Λεωνίδας.

Επίσης με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα προάχθηκαν στον βαθμό του Ανθυ-

ποπλοιάρχου Λιμενικού Σώματος (ΕΥ) οι σημαιοφόροι Λ.Σ. (ΕΥ):

Παπαδάκος Μιχαήλ, Παναγιώδης Αντώνιος, Μωρογιάννης Αριστόδημος, Κοντοβάς Γρηγόριος, Μάγειρας Δημήτριος, Ζερβούλης Σωτήριος, Λενέτης Παναγιώτης, Μαρκάκης Σταύρος, Φλογεράς Βασίλειος, Μπάνος Κων/νος, Φαϊτάκης Νικόλαος, Δραγουμάνος Πέτρος, Γεωργακάκος Γεώργιος, Ζερβομπεάκος Αντώνιος, Πανταλός Εμμανουήλ, Μπόλματης Τριαντάφυλλος, Καραμπουνάρης Αθανάσιος, Καββαδίας Διονύσιος, Ταμπάκης Παναγιώτης, Κάβουρας Στυλιανός, Καραχάλιος Ιωάννης, Δούλης Χρήστος, Μαλλιάρδος Γεώργιος, Ζαράκης Μιχαήλ και Μακροδήμητρας Βασίλειος.

Οι αυξήσεις εισφορών υπέρ Τ.Π.Α.Ε.Ν. και Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 628 τεύχος Β) η απόφαση για την αύξηση των εισφορών υπέρ του Ταμείου Προνοίας Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού κατά 9% με ισχύ από τον Ιανουάριο 1993.

Επίσης, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 3300 Εγκύκλιο του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.) οι εισφορές του αυξάνονται από 1.1.1993 κατά 24%, η δε μηνιαία εισφορά από δρχ. 8.334 γίνεται δρχ. 10.334.

Θάνατος πλοιάρχου

Σε νοσοκομείο της πόλης Ρεσίφε της Βραζιλίας διαπιστώθηκε ο τραγικός θάνατος του πλοιάρχου του ελληνικού πλοίου «Εύρος» Νικόλ. Κωστάλα, 34 χρονών, που προήλθε από πνευμονικό οίδημα.

In Spain/Now also in Tarragona:

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

C./Nou de St. Pau, 5, 10, 4a
43004 TARRAGONA

Phone: 77/233 123
Fax: 77/234 223
Telex: 53513 GRECO E.
Movil: 908/891675
Cable: HELLENICA
A.O.H.: 3/33 49 279
Cpt. L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΟ ΛΕΞΙΚΟ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Από τις εκδόσεις ΑΛΦΑ Α.Ε., κυκλοφόρησε σε μία ιδιαίτερα επιμελημένη έκδοση το «Εικονογραφημένο Λεξικό για πλοία και ναυσιπλοΐα».

Το Λεξικό αυτό εντάσσεται στην σειρά εποπτικών λεξικών και η μετάφραση του αγγλικού πρωτοτύπου με τίτλο «Visual Dictionary of ships and Sailing» έγινε από τον Τζώρτζη Ι. Μαράτο,

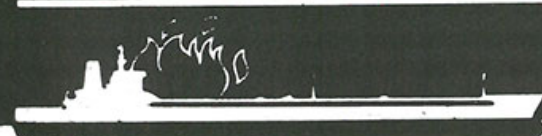
πλοίαρχο Ε.Ν.

Στο Λεξικό περιέχονται περισσότερες από 200 έγχρωμες φωτογραφίες και σχέδια εποπτική παρουσίαση της εξάρτησης των πλοίων των μέσων συνεννόησης και των οργάνων ναυσιπλοΐας. Επίσης πρωτότυπο λεξικό ναυτικών όρων, που ερμηνεύονται με παραστατικές εικόνες, εισαγωγικά κείμενα που παρουσιάζουν συνοπτικά κάθε θέμα καθώς και αλφαβητικό ευρετήριο που περιλαμβάνει πάνω από 3.000 καθιερωμένους όρους, που συντελούν στην ουσιαστική

γνώση των πλοίων και της τέχνης της ναυσιπλοΐας από την απλή σχεδία και τα πρώτα ιστιοφόρα μέχρι τους ναυτικούς χάρτες και τα βαριά θωρηκτά. Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι το λεξικό αυτό συντελεί σημαντικά στην παρεχόμενη επί του πλοίου εκπαίδευση προς τους πρωτοετείς σπουδαστές των Sandwich Courses.

Αντίτυπα διατίθενται από τις: Εκδόσεις ΑΛΦΑ Α.Ε., Γραβιάς 3-5 Αθήνα 106 78, Τηλ.: 360-8716/3608456.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	Ελληνική	9.169	1970	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στην Αλτζεκίρας, στις 11/9.
ΜΠΑΛΚΕΡΣ:				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	Ελληνική	25.120	1968	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στο Τουμπάραιο, στις 10/9.
ΝΙΚΟΣ Ν.	Κυπριακή	23.186	1984	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Ποχάγκ στις 31/8 και ζήτησε επιθεώρηση.
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ (πρ. «O-seawind»)	Ελληνική	23.646	1983	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση στο Άαλμποργκ στις 12/9.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	Μπαχάμας	23.910	1977	Επιθεωρήθηκε στο Κιουρασάο συνεπεία ζημιών που υπέστη σε γερανούς κατά την εκφόρτωση στη Μπουεναβεντούρα στις 23/8.
ΧΛΟΗ	Ελληνική	36.202	1982	Κατά τον δ.ύπλου της διώρυγας του Σουέζ, στις 1/9, υπέστη βλάβη στο πηδάλιο, προσέκρουσε σε σημαντήρα και προσάραξε. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και συνέχισε το ταξίδι του.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ	Κυπριακή	10.641	1975	Υπέστη ρήγμα συνεπεία κακοκαιρίας στις 5/9 και κατέπλευσε στην Κουϊνάνα για επισκευές.
ΙΟΝΙΟΝ (πρ. «Bitumenzo»)	Ελληνική	1.169	1964	Κατά την εκφόρτωση πετρελαίου στην Πάρο, στις 12/9, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο.
ΟΤΑΡΟΥ 1	Παναμαϊκή	3.818	1979	Επιθεωρήθηκε στην Αβάνα συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή στις 21/8.

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ Σ.Α.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερή στα επίπεδα που έχουν διαμορφωθεί από τις αρχές Σεπτεμβρίου παραμένει η ναυλαγορά ξηρού φορτίου, ενώ στον Βορ. Ατλαντικό ήδη ακούγονται ψιθυροί για περισσότερες αγορές των Ρώσων από ότι αρχικά είχε προβλεφθεί.

Σύμφωνα εξάλλου με στοιχεία που δημοσίευσε η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor», οι Ρώσοι αγόρασαν 3,5 εκατ. τόννους καλαμποκιού και σόγιας, οι οποίοι πρόκειται να μεταφερθούν μέσα στο τρίμηνο που ουσιαστικά απομένει μέχρι το τέλος του 1993.

Εκτός από τα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ, σταθερή ζήτηση στον Ατλαντικό και την Ευρώπη υπάρχει για τα μεγέθη handymax και handy ακόμη από την δεύτερη και για τα μικρότερα συμβατικά φορτηγά με ποικιλία προορισμού.

Η ζήτηση στην αγορά του Ειρηνικού σημείωσε μικρή υποχώρηση προς τα μέσα του Σεπτεμβρίου, αλλά ένας ικανοποιητικός αριθμός πλοίων απασχολήθηκε με την μέθοδο της χρονοναύλωσης σε σχετικά αποδεκτά επίπεδα, ενώ δεν ήταν λίγα τα πλοία που έπλευσαν άφορτα προς την Δύση.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 61.500 τόν. Μισσιισσιππί για Αγ. Πετρούπολη, δολ. 16,50.
- 55.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 11,75.
- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,50.
- 34.400 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Φιλιππίνες, δολ. 43,75.
- 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 24,00.
- 23.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Τυνησία, δολ. 21,50.
- 22.000 τόν. Βανκούβερ για Ιαπωνία, δολ. 500.000 κατ' αποκοπή.

Γαιάνθρακες:

- 110.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Υμουίντεν, δολ. 5,00.
- 75.000 τόν. Μαρακάμπο για Φός, δολ. 8,25.
- 65.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Πόρτ Τάμπουτ, δολ. 12,50.
- 60.000 τόν. Πουέρτο Μπολιβάρ για Λίβερπουλ, δολ. 7,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τόν. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 9,60.
- 128.000 τόν. Ντάμπιερ για Καοσιούνγκ, δολ. 4,05.
- 125.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ν. Κορέα, δολ. 7,80.
- 121.000 τόν. Σέβεν Άϊλαντς για Καοσιούνγκ, δολ. 11,75.
- 100.000 τόν. Νουαντχίμπου για Ζημπράγκες, δολ. 3,25.

Λιπάσματα:

- 50.000 τόν. Τάμπα για Κίνα, δολ. 23,55.
- 45.000 τόν. Τάμπα για Αμβέρσα, δολ. 10,25.

Ζάχαρη:

- 22.000 τόν. Κουήνσλαντ για Ιαπωνία, δολ. 18,50.
- 14.500 τόν. Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, λίρες 18,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικός αριθμός πλοίων όλων των κατηγοριών απασχολήθηκαν με την μέθοδο της χρονοναύλωσης, ακόμα και αρκετά μπάλκερς μεγέθους capsize.

Στον Ατλαντικό τα μισθώματα των πάναμαξ με επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή κυμάνθηκαν περί τα δολ. 12.500 - 13.000 την ημέρα, πλέον ικανοποιητικού ballast bonus, ενώ στην περιοχή του Ειρηνικού τα κυκλικά ταξίδια στο ίδιο μέγεθος πλήρωναν μεταξύ δολ. 9.500 - 11.500 ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.

Η ζήτηση μπάλκερς handymax και handy συνεχίστηκε αμείωτη σε ικανοποιητικά επίπεδα μισθωμάτων, όπως μαρτυρούν οι ακόλουθες συμφωνίες:

- 41.400 τόν. d.w. από Μαρόκο μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 16.000 την ημέρα.
- 39.200 τόν. d.w. από Ινδία μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αφρικής για Σιγκαπούρη, δολ. 10.600 την ημέρα.
- 38.400 τόν. d.w. από Πασσέρο

κυκλικό ταξίδι μέσω Κόντινεντ και Τουρκίας, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 34.370 τόν. d.w. από Δανία μέσω Αιγύπτου για Πασσέρο δολ. 10.850 την ημέρα.

— 30.500 τόν. d.w. από Ιταλία μέσω Μαύρης Θάλασσας για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 13.800 την ημέρα.

— 28.200 τόν. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Φιλιππίνων για Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 27.770 τόν. d.w. από Μαρόκο μέσω Μεγ. Λιμένων για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.150 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Προς έκπληξη των διαχειριστών μεγάλων δεξαμενοπλοίων που απασχολούνται με φορτία του Αραβικού Κόλπου, η άνοδος του ναυλωτικού ενδιαφέροντος και η ύπαρξη στην περιοχή λίγων VLCC's υψηλών προδιαγραφών οδήγησε τους ναύλους σε ουσιαστική άνοδο με τους 250.000 τόννους προς Ευρώπη στα WS 45 και προς την Άπω Ανατολή περί τα WS 46-48.

Η ζήτηση Σουέζμαξ πλοίων στην Δυτ. Αφρική σημείωσε μικρή κάμψη και οι ναύλοι που στις αρχές του μήνα κυμαίνονταν περί τα WS 62-67, υποχώρησαν προς τα WS 60.

Υποτονική και η δραστηριότητα στον χώρο της Μεσογείου, όπου τα συνήθη φορτία των 80.000 τόννων για άλλες χώρες στην περιοχή και προς την Βρετανία πληρώνονταν περί τα WS 75-80.

Παρόμοιες συνθήκες χαμηλής ζήτησης παρουσίασε και η αγορά της Καραϊβικής με τα Άφραμαξ πλοία στα WS 85-95, ανάλογα με το μέγεθος του φορτίου.

Καλύτερες συνθήκες απασχόλησης εμφανίζουν τις τελευταίες ημέρες τα πρὸντακτ κάρριερς, με σταθερή ζήτηση φορτίων με προορισμό κυρίως προς την Άπω Ανατολή.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΠΗΛΕΥΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,25, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 30- Οκτωβρίου 10.

ΛΙΚΑ: Νάρβικ 120.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 2,90 φίο, 5,5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 18-23.

ΜΑΘΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. σιτη-

ρά Αλγερία, δολ. 24,00 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΑΝΝΟΥΛΑ: Πόρτ Λουΐς 14.250 τόν. ζάχαρη Λονδίνο, λίρες 18,50 φίο, 1.500 / 750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 24-29.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: 103.095 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 27 — Οκτωβρίου 3, επαναπαράδοση Ισκεντερούν, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: 85.414 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Σαγκάη Σεπτεμβρίου 23-30, ταξίδι μέσω Βοστόν με επαναπαράδοση Ν. Κορέα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ: 64.854 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 15-16, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.450 την ημέρα, πλέον δολ. 247.500 αμοιβή για πλου υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.537 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.350 την ημέρα.

ΑΛΚΙΜΟΣ: 41.416 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Γλασκώβη άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τόν. Αϊν Σούκχνα, WS 44, Σεπτεμβρίου 20.
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ: Ράς Τανούρα 250.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 47,5, Σεπτεμβρίου 26.

ΚΡΗΤΗ: Ράς Σουκχέιρ 220.000 τόν. Αρούμπα, WS 42,5, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ: Καμπίντα 130.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, οψιόν Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, Σεπτεμβρίου 29.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Χέϊ Πόιντ 84.000 τόν. Χάλιφαξ, WS 75, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Στόυρε 68.000 τόν. Μίλφορντ Χέβεν, WS 102,5, Σεπτεμβρίου 21.

ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Μπετζάια 75.000 τόν. Λαβέρα, WS 85, Σεπτεμβρίου 22.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά Ν. Κορέα, WS 157,5, Σεπτεμβρίου 27.

ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ: Περσικό Κόλπο 30.000 τόν. καθαρά Καράτσι, WS 250, Σεπτεμ-

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 15 Σεπτεμβρίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	67.00	142.00
Κιέλο	75.00	156.00
Αμβούργο	72.00	154.00
Χάβρη	86.00	175.00
Φάλμουθ	78.00	180.00
Αυγούστα/		
Τζένοα	82.00	184.00
Πειραιάς	80.00	170.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	81.00	210.00
Τζέντα	81.00	238.00
Ρας Τανούρα	80.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά		
Εμιράτα	79.00	200.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	200.00
--------	--------	--------

βρίου 25.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Τζουμπαϊλ 52.000 τόν. Φουτζέιρα, δολ. 175.000 κατ' αποκοπή, άμεση.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Σεπτεμβρίου 16.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 53.000 τόν. γκαζόιλ Καράτσι, WS 240, Σεπτεμβρίου 20.
ΣΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Τζεμπέλ Ντάνα

Λας Πάλμας	76.00	168.00
Θέουτα	75.00	170.00
Ντώρμπαν	85.00	203.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	77.00	291.00
Σίδνεϋ	105.00	215.00
Χόγκ Κόγκ	91.00	185.00
Σιγκαπούρη	80.00	158.00
Τόκιο	83.00	236.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	76.00	175.00
Ν. Υόρκη	79.00	186.00
Χάμπτον Ρόουντς	89.00	180.00
Χιούστον	75.00	160.00
Νέα Ορλεάνη	75.00	160.00
Λος Άντζελες	72.00	205.00
Κρίστομπαλ	83.00	186.00
Ρίο Ιανέιρο	87.00	235.00
Μπουένος		
Άϊρες	112.00	195.00
Μοντεβιδέο	117.00	222.00

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

100.000 τόν. Τσιναγκόγκ, WS 112, Σεπτεμβρίου 16-18.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Γιαμπού 83.000 τόν. Αυγούστα, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Γκαμπόν 95.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 75, Οκτωβρίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Σκίκντα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 185, Σεπτεμβρίου 12.



"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

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

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



NAFTIKA CHRONIKA

ABS Launches new SafeHull System

At a special news conference and reception held in New York City on September 8th, American Bureau of Shipping Chairman Frank Iarossi announced the launching of the class society's revolutionary SafeHull system for the design and evaluation of ship structures. "Today I am pleased to announce that ABS has achieved a significant milestone in its quest to improve marine safety through the application of advanced technology. This is a milestone for ABS and also for the marine industry."

"SafeHull resulted from an ambitious three-year, four-million-dollar research and development undertaking to improve the ABS Rules (Rules for Building and Classing Steel Vessels), the largest R&D effort ever undertaken exclusively by ABS," the Chairman noted. "Following an extensive period of development, testing, and validation, ABS is now pleased to offer SafeHull for use by the industry."

Iarossi pointed out that "for too many years our industry has been tied to ship designs based upon static principles modified by empirical factors to account for actual dynamic conditions. With the availability of the ABS SafeHull System, shipowners, operators, builders, and designers will have the capability to thoroughly quantify the dynamically induced stresses that could exist in a ship structure. In very straightforward terms, this new capability will lead to a more optimum distribution of steel in a ship's structure which, in turn, will lead to a significant reduction of structural failures due to the effects of yielding, buckling, and fatigue. SafeHull will also include consideration of the corrosion effects expected to occur in the hull during its service life. The Chairman went on to say, "These and other innovative features to the SafeHull technology will enhance the durability of future ship structures. There is no doubt that this application of advanced technology is a major step forward for marine safety."

Dr. Donald Liu, ABS Senior Vice President-Technology, under whose direction SafeHull was developed, then described the basics of the new system to representatives of the marine industry and the press. He explained that "in essence, by uniquely combining an engineering first-principles approach with our experience and technology, ABS has finally been able to create a

system of formulations that represents the complex, real-life experience of a ship at sea. This provides an accurate basis for determining what will be structurally sound."

The ABS SafeHull System is a complete technical resource comprising two criteria - Guide for Dynamic-Based Design and Evaluation of Tanker Structures and Guide for Fatigue Assessment of Tankers - as well as software applications systems, technical support services, and related technical documentation and guidance.

Liu indicated that "the development of SafeHull is continuing. While this system is applicable only to tanker structures at this time, it will soon be expanded to include other vessel types. Work is under way at ABS to include bulk carriers followed by container carriers and then other types as well."

Also regarding SafeHull's further development, Iarossi said, "Our original focus of the SafeHull System was on the design of new vessels. However, as we began to test and validate the criteria, we realized that SafeHull would also provide a very powerful tool to analyze the hull structure of existing vessels. For instance, SafeHull could be used to identify the critical areas of an existing ship structure and the most appropriate inspection schedule to monitor those areas. It could be used to assess the effectiveness of proposed repairs and to develop a planning document to support a program of enhanced surveys." The Chairman stated that a full line of ABS services related to enhancing the safety of existing vessels using the SafeHull technology will soon be offered to the industry.

Background

Late in 1990, ABS embarked upon an ambitious and rigorous effort - RULES 2000 - to drive forward its Rules for Building and Classing Steel Vessels in the interest of advancing the safety of hull structures. Central to this was the incorporation of a first-principles approach which had never been incorporated into the Rules of ABS or those of any other class society, primarily because of the complexity of dynamic forces acting on ship hulls. However, with its highly educated staff and sophisticated technological resources, ABS felt confi-

dent that with significant effort it could successfully develop this approach.

Historically, the ABS Rules and the structural Rules of all class societies evolved through satisfactory service experience. They are experience-based criteria including formulas that for the most part are semi-empirical in nature. However, engineering knowledge and computing capabilities have become much more advanced than they were at the time when the approach of the present Rules was adopted. The new strength criteria covered in the SafeHull strength guide take advantage of modern technology to allow for a more explicit approach to assuring safe and efficient ship structures, and they will accommodate features which are becoming more prevalent in modern ship designs.

Incorporating the first-principles approach into the ABS criteria included the reshaping of the fundamental philosophy behind hull structural design calculations contained in the traditional ABS Rules. A first-principles approach from the perspective of naval architecture is a process through which realistic loads are determined, load effects are analyzed, and specific criteria can be applied to judge the fitness of a design. The end result is a hull that uses materials efficiently, in a manner consistent with the load and failure modes it needs to resist.

This approach is more complex than the present one, but it allows the designer to explicitly account for the loads and strength characteristics, providing more freedom in making scantling selections appropriate for the actual loads and the response of the hull structure to those loads. Through the SafeHull System, designs can be addressed in terms of fatigue, yielding, and buckling demands to be resisted by the hull structure, leading to improved design and enhanced structural safety. This is accomplished through new techniques available for the first time in terms of routine classification scantling requirements.

The new strength guide contained in SafeHull will not invalidate the traditional Rules but will be considered an alternative. After a sufficient trial period of about one year, the new criteria will be presented for full evaluation by the appropriate ABS technical committees to replace the traditional Rules.

Improvements to be derived in using SafeHull over traditional Rules are significant:

- risk of structural failures will be reduced as safer, stronger, longer-life hull structures will be produced

- more conservative scantlings can result, depending on the arrangement of the hull structure and expected loadings, but the added steel will be located where it is most appropriately needed.

- critical structural locations and details will be identified and enhanced, thereby reducing steel renewals, life-cycle maintenance, and repair costs

- design and evaluation are both addressed. The traditional Rules have served as evaluation criteria used to validate a design, whereas SafeHull will also include design criteria to assist the designer in the selection of initial design scantlings which will be subsequently checked against the evaluation criteria; side benefits from this, in turn, mean a faster and more efficient design process and a means for exploring innovative de-

signs while maintaining safety and efficiency, since comparisons with ABS requirements are built in.

- through a unique "net ship" concept, direct consideration is provided for the effects of corrosion in design. This takes into account the nominal average extent of corrosion expected to occur over a vessel's life. The concept ensures assessment of the structural safety of a vessel throughout its life, not just on its day of delivery.

- Information (such as fatigue strength data, design loads, modeling, classification of structural details and permissible stress ranges and criteria) covering all load components as well as types and locations of structural details will help reduce the instances of fatigue-related problems.

While the work involved with developing SafeHull was undertaken internally by ABS, significant industry sources cooperated in providing trial use and input. Industry input concerned not only the development of the strength criteria, but also the means by which they are integrated into the design process on a day-to-day basis. As to validity, the SafeHull criteria were evaluated satisfactorily against existing criteria and against many different designs selected to incorporate a full range of tanker features.

New satellite duplex high-speed data interface in introduced by Magnavox

Magnavox has introduced a new duplex high-speed interface, which can provide two-way transfer of computer data, video images and high quality voice between ship and shore at speeds up to 64,000 bits per second (bps) through the MX 2400 Plus Inmarsat-A marine satcom terminal.

The duplex high-speed data (DHSD) option permits large data files to be transferred faster and more efficiently, thereby achieving significant savings in satellite usage costs. It can also be used to transmit interactive conversations and digitally compressed video images simultaneously, thus making it feasible for the first time to conduct live video teleconferences on ships at sea.

The Magnavox MC 2400 DHSD option has been fully type approved by Inmarsat.

Magnavox recently demonstrated its new DHSD technology in conducting live satellite video conferences at sea on board a U.S. Navy aircraft carrier, the **USS Theodore Roosevelt**, and on one of the world's most modern cruise ships, the **SSC Radisson Diamond**. On the **Roosevelt**, a multi-channel MX 2400 plus was used to send and receive high-resolution video through two 56 kbps channels simultaneously, thereby achieving real-time throughput of 112 kbps. The trials on both ships were very successful in terms of data speeds, error rates and signal quality, according to Magnavox engineers.

In addition to the **Roosevelt**, the Magnavox DHSD system is being used on the **USS America**.

The DHSD option can be retrofitted on existing MX 2400 Plus ship terminal in the field, according to Magnavox.

"The duplex high-speed data capability will be of special interest to cruise ships and offshore oil rigs, as well as naval and Coast Guard vessels", stated Magnavox Vice President Neil Saldin. "The ability to conduct live video conferences at sea will open exciting new doors for maritime communications".

Saldin noted that the DHSD option is also available with Magnavox's very successful, land-transportable Inmarsat-A MAGNAPhone terminals, which are widely used by broadcast journalists, disaster relief agencies, law enforcement groups and oil exploration companies.

Magnavox Electronic Systems Company, Torrance, California, is a leading manufacturer of marine satellite communications systems, with a broad product line of Inmarsat-A, Inmarsat-C and Inmarsat-M terminals.

Sales inquiries for the MX 2400 Plus DHSD interface should be referred to, Sales Department, Magnavox Electronic Systems Company, 2829 Maricopa Street, Torrance, CA, 90503, phone (310) 618-7046.

Racal - Decca Marine Gains ISO 9001 Quality certification

Racal-Decca Marine Ltd of New Malden, Surrey has been awarded ISO 9001 (BS 5740 Part 1) certification following a detailed assessment of its quality management systems by Lloyds Register Quality Assurance Ltd.

The certification covers all aspects of the company's operation including project management and design, as well as manufacture and supply of its wide range of marine electronics systems and equipment. Racal-Decca also joins an elite group of some 200 companies in Britain, most of which are software specialists, which have received the additional TickIT certification in recognition of the company's standards in the design, development and manufacture of embedded software.

A separate award of ISO 9002 has been made to Racal-Decca Marine in relation to its in-house service and repair operations, office-based support engineering activities and spares provision service.

The Lloyds Register quality assessment coincided with the development and launch of the new BridgeMaster 340 ARPA radar - making it the first Racal-Decca product to be developed and manufactured under the new certification standard.

Commenting on the award, David Kempson, managing di-

rector of Racal-Decca Marine said: "The company has always enjoyed a good reputation for the quality and the reliability of its products and this has earned us many loyal customers over the years. There are, however, a number of practical advantages to be gained from formalising our systems to meet the ISO 9001 certification requirements. It will reassure new customers of our commitment to quality and service and, because we believe that everything can be improved, it has also helped us to take a fresh look at the way we operate".

International Voluntary Beach Clean-up Day

This past summer, a many of us left behind our garbage on the coast and in the seas, polluting them and creating dangers for marine life and public health.

The previous Voluntary Beach Clean-ups in Greece and another 23 countries have proven that the greatest percentage of this garbage is plastic and metal, with a life cycle of more than 400 years.

On Saturday, September 18th, Voluntary Beach Clean-ups took place in 39 coastal countries of the planet and in Greece, to monitor our environmental sensitivity about the problem caused by all of us.

HELMEPA coordinated this global initiative in our country within the framework of the Mediterranean Strategy and Action Plan for the Environment "HELMEPA-MEDSPA 91-93" and had requested all those concerned about the protection of the Greek marine environment to organize the beach clean-ups in their regions on September 18th.

The beach clean-ups were carried out by small groups who collected the garbage. Local Authorities supplied the volunteers with their trash trucks, as in the past, for the final collection of the garbage to prevent further pollution.

The International Campaign of Voluntary Beach Clean-ups of September 18th was a social example for everyone to respect and protect the world we live in.

In the 1992 Voluntary Beach Clean-ups, 5,451 Greeks participated, cleaning 256 kilometres of beaches and also collecting 5,302 trash bags with the following make-up:

KIND: Plastics Metals Paper Glass Clothes Other
PERCENTAGE:

36% 25% 21% 8% 2% 8%

International TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN ΟΥΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32780
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΣΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
ΑΙΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Υ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40833
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕΙ'Θ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMAZON ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126
AMAZON ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑ'ΙΝΤ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

προς Λαέρτ Τσαμπόγκ 25/6
προς Ιαπωνία 28/6
στης Φουτζέιρα (αποθήκη)
προς Πόρτ Κέμπα 15/6
ε. Πειραιά 24/6
αργεί Πειραιά
προς Ρότερνταμ 23/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Ν. Ορλεάνη 27/6
προς Κασσιούγκ 30/6
ε. Δουνκέρκη 28/6
προς Κίνα 2/6
επιβλήθη Έλληνες
προς Σμύρνη 8/6
προς Άνω Ανατολή 20/6
ε. Αμπτζάν 10/5
ε. Σαν Λορέντζο 24/6
δ. Ελσινόρη 15/6
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/6
μεσογειακές μεταφορές
προς Κασσιούγκ 4/6
προς Πειραιά 19/6
προς Μπανιάς 29/6
αργεί Πειραιά
προς Μανίλα 14/6
α. Κεηπτάουν 28/6
προς Κίνα 15/6

προς Αμβέρσα 18/6
μετ. «Αλβέρ» (ε.)
μετ. «Μαριν» (ε.)
προς ΗΠΑ 26/6
ε. Πειραιά 24/6
στο Ναυκασόκι 25/6
ε. Γκλόβε 27/6
α. Φουτζέιρα 6/5
μετ. «Πόλις» (ε.)
ε. Μόντρεαλ 28/6
προς Κοκόλα 12/6
πρ. «Orsola B.»
προς Σιγκαπούρη 17/6
προς Λάγος 18/6
προς Γκάλαχον 2/7
ε. Πειραιά 30/3
αργεί Πειραιά
προς Μαλαισία 14/6
α. Κασσιούγκ 24/6
προς Ινδονησία 22/5
προς Σιγκαπούρη 25/6
ε. Τσιταγκόγκ 14/6
προς Τύνιδα 1/7
ε. Πειραιά 15/6
προς Ντάρμπαμ 19/6
ε. Κόμπε 27/6
προς Ντάρμπαμ 1/7
πρ. Φόξ 24/6
ε. Γκίλχογκ 18/6
ε. Αμβούργο 2/7
α. Γιούροπορτ 8/6
προς Ερεβλί 1/7
προς Σάο Σεμπασιάν 29/6
προς Τόμα 27/6
προς Σιγκαπούρη 24/6

ε. Αλεξάνδρεια 5/6
πρ. «Esso Bahamas»
πρ. Bermuda «Esso»
προς Ιαπωνία 13/6
ε. Πόρτο Κουεζάλ 24/6
προς Βραζιλία 30/6
προς Όγκινς 26/6
προς Κασσιούγκ 25/6
προς Αρίκα 19/6
ε. Μπαρμπερς Πόιντ 22/6
ε. Βενετία 23/6
προς Μπλόκ 25/6
προς Σαγκάη 9/5
προς Αλεξάνδρεια 15/6
προς Χόγκ Κόγκ 16/6
ε. Βανκούβερ 29/6
προς Μαυρίκιο 22/6
προς Βραζιλία 5/6
προς Χουέλα 8/6
ε. Ρότερνταμ 29/6
προς Ταϊτσόουγκ 14/6
ε. Σαγκάη 30/5
προς Μπαγκόγκ 8/6
α. Άκαμα 21/6
προς Μαλαισία 18/6
προς Ποχάγκ 26/6
προς Μιζουσίμα 11/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΩΝ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

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

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΣ	86	27012
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΟΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993

πρ. Μπαγκόγκ 8/6
πρ. Βιτόρια 16/6
πρ. Τρίπολη 21/6
ναυπηγήθηκε Ουλσάν
πρ. Οζάκα 13/6
ε. Σιγκαπούρη 28/6
πρ. Κασσιούγκ 12/6
πρ. Μάλαγκα 19/6
ε. Μαπούτο 16/6
πρ. Κότα Κινάμπαλου 11/6
α. Πειραιά 24/6
πρ. Μαυρί 15/6
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7
πρ. Μιχαμάντια 27/5
ε. Γουακαμάτσου 26/6
στη Μανίλα 28/6
πρ. Ερυθρά Θάλασσα 14/6
πρ. Νιούκασλ 31/6
διάλυση Κίνα
πρ. Φουτζέιρα 27/6
πρ. Ν. Αφρική 17/6
πρ. Δ. Ακτή ΗΠΑ 21/6
ε. Ν. Υόρκη 12/6

πρ. Κορέα 28/6
πρ. Τσιμπότε 5/6
α. Βανκούβερ 25/6
πρ. Β. Θάλασσα 29/6
πρ. Αλγερία 18/5
α. Ν. Ορλεάνη 21/6
πρ. Ολλανδία 27/6
πρ. Ιαπωνία 14/5
πρ. Ρίτασρντς Μπαί 23/6
ε. Χόγκ Κόγκ 24/6
επισκ. Πειραιά 2/3
πρ. Φουτζέιρα 28/5
πρ. Ακαγιούτλα 12/6
πρ. Πόρτ Κέμπα 14/6
α. Ν. Ορλεάνη 22/6
ε. Χέυ Πόιντ 22/6
πρ. Σιντι Κερρί 15/6
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 23/6
α. Ρουαί 3/4
πρ. Φιλαδέλφεια 18/6
ε. Κριστοπόλ 2/6
α. Μπατάγκας 28/5
μετ. «Κόργκο Εξπλόρερ» (ε.)
πρ. Κεηπτάουν 5/6

πρ. Λάγος 9/5
πρ. Μπουεναβεντούρα 15/6
πρ. «Rio Acro»
πρ. Μαριουπόλ 16/6
ε. Ιντσόν 5/6
α. Ν. Ορλεάνη 29/6
ε. Πόρτο Κορτές 18/6
μεταφορές Ρεθύμνου
πρ. ΗΠΑ 28/5
πρ. Πόρτο Κέμπα 18/6
επιβλήθη αλλοδαπούς
ε. Άντεν 12/6
ε. Άντεν 30/4
πρ. Ναγκόγια 27/6
α. Ν. Ορλεάνη 18/6

πρ. ΗΠΑ 1/7
πρ. Μπελαγουάν 20/6
ε. Σηάτλ 20/6
α. Σαν Φραντσκο 14/6
ε. Φιλαδέλφεια 27/6
πρ. Κασίμα 23/6
α. Μπουένος Άιρες 4/6
α. Πρίνς Ρούπερτ 24/6
επισκ. Πειραιά 17/5
επισκ. Πειραιά 16/3
α. Φόξ 23/6
ε. Τσάλεστον 25/6
πρ. Σαβάννα 27/6

α. Τζουαίμα Τέμυ 16/6
πρ. Ρίο Ιανέιρο 25/6
πρ. Α. Ανατολή 28/6
ε. Ζανζιβάρ 7/6
πρ. Ευρώπη 17/6
πρ. Νταλιάν 15/5
ε. Μομπίλ 30/6
διάλυση Κίνα
α. Ραβέννα 25/6
πρ. Μπ. Αμπός 17/5
πρ. Λατβία 21/6

ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΤΟΝ.....	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	86	2335
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328

BANKΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.).....	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.).....	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.).....	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ.....	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	91	56580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.).....	81	37288
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.....	78	1600
ΒΙΛ ΝΤΕ ΛΑΤΑΚΙ.....	79	9399
ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	81	36031
ΒΙΤΑΛΙ.....	82	34510
ΒΟΛΟΣ Ι.....	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.).....	72	1589
ΒΟΡΗ.....	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ.....	58	1584
ΓΑΛΙΣΣΑΣ.....	77	17412
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ.....	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	75	16489

ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII.....	71	1982
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.....	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ.....	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	18288
ΓΟΥΔΙΝΗ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	15	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ 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
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ.....	78	12238
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.....	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.....	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.....	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ.....	73	52831
ΔΙΟΝ (δ.).....	84	22097
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ.....	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ.....	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.....	85	21300

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ.....	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ (δ.).....	70	1595
ΕΙΡΗΝΗ Β.....	78	46178

προς Αφρική 26/6	
€ Ασαλμποργκ 28/6	
αργεί Πειραιά	
α. Πόρτο Καμπέλλο 27/5	

προς Λίβερπουλ 29/6	
προς Μπ. Αμπάς 20/6	
€ Θεσσαλονίκη 21/6	
α. Τραμάντι 19/6	
προς Ρόδο 24/6	
€ Πειραιά 26/6	
α. Πειραιά 27/6	
προς Τουρκία 20/6	
προς Κίνα 7/6	
προς Τύνιδα 18/6	
α. Ριγίκα 29/6	
προς Καλέτα Ολίβια 24/6	
προς Σάντος 12/6	
προς Βεγγόλη 19/6	
πρ. «Aniene»	
προς Ιαπωνία 19/5	
€ Ιντσόν 5/6	
μεσογειακές μεταφορές	
€ Βόρνα 29/6	
προς Βαλπαράϊζ 10/6	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
€ Μπουσάν 25/5	
προς Ιαπωνία 28/6	
προς Θεσσαλονίκη 20/6	
μετ. «Αθάμας» (μ.)	

υπέστειλε Ονδουριανή	
α. Κόρπους Κριστι 10/6	
προς Κριστομπαλ 10/6	
διάλυση Κίνα	
€ Τέμα 13/3	
€ Ρίο Χάινα 28/6	
α. Μπωμόν 4/5	
επισκ. Τούφαν 14/5	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Ν. Ορλεάνη 13/6	
προς Μεξικό 25/6	
α. Ν. Ορλεάνη 28/6	
€ Σαντο Ντομίνγκο 7/6	
α. Χιούστον 21/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
€ Γκάλεβσον 12/6	
προς Βανκούβερ 9/6	
προς Π. Πάολμας 25/6	
αργεί Πειραιά	
€ Σιγκαπούρη 28/6	
προς Πόρτ Βεμσε 1/7	
προς Φρημόντλ 28/6	
προς Σιγκαπούρη 11/6	
προς Σιγκαπούρη 7/6	
προς Μαζατλάν 22/6	
προς Κόντινεντ 31/5	
προς Ταϊτσόκ 7/6	
€ Άντεν 5/6	
€ Χόγκ Κόγκ 29/6	
προς Ιαπωνία 24/6	
προς Βιτόρια 12/6	
προς Σιγκαπούρη 1/7	
€ Τζουμπάι 23/6	
α. Φρημόντλ 25/6	
προς Μπρίστολ 30/6	
προς Νάπολη 25/6	
€ Βαλέττα 10/6	
προς Σόρρο 29/6	
προς Αλεξάνδρεια 30/6	
προς Σαλβαντόρ 25/6	
€ Σιγκαπούρη 27/6	

προς Μπουρκάς 23/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Χέι Πάιντ 21/6	
€ Ν. Υόρκη 20/6	
προς Πειραιά 19/6	
δ. Ντόβερ 30/6	
προς Αλγέρι 19/6	
προς Περσικό 29/6	
προς Σαν Νικόλας Μπ. 27/6	
προς Βερακρούζ 21/6	
α. Ν. Ορλεάνη 1/7	
προς Τουμπάρο 6/6	
€ Σιγκαπούρη 22/6	
στη Τζέντα 15/3	
πρ. ΗΠΑ 9/6	
πρ. «Mekhanik Yakovenko»	
μεσογειακές μεταφορές	
€ «επιλήθη αλλοδαπούς	
€ Βαρκελώνη 23/6	
προς Αγ. Πετρούπολη 27/5	
πρ. Νατίρ 13/6	

αργεί Βασίρα	
€ Ρίτσαρντς Μπαϊν 24/6	
προς Περσικό 9/6	
προς Ιντσόν 26/6	
α. Νταλιάν 9/6	
α. Χιούστον 19/6	
€ Πειραιά 25/6	
πρ. «Delphinus»	

ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΒΕΤΑ.....	76	10805
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΙΞ (δ.).....	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.).....	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.).....	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.).....	65	992
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.).....	77	51502
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
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.).....	80	25728
ΕΥΡΩΤΑΣ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ.....	73	18958

ΖΑΝΤΕ (δ.).....	75	132798
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	74	13201
ΖΗΝΩ.....	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ.....	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.....	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ.....	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ.....	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ.....	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ.....	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ.....	76	32465
ΖΙΝΙ.....	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.).....	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΡΩ.....	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ.....	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ.....	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΑΝΗΣ.....	79	8905
ΘΕΟΜΗΤΩΡ.....	82	36979
ΘΕΟΤΟΚΟΣ.....	83	22076
ΘΕΟΦΑΝΙ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.).....	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ.....	73	121165
ΙΛΙΔΑ (δ.).....	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ.....	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ.....	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	77	6933
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	81	70853
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ.....	75	17693
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ.....	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ.....	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.).....	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.....	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ.....	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑ.....	81	19483
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	70	28896
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	83	21308
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.).....	76	207987
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ.....	75	26302
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Λ.....	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ Λ.....	82	36341

προς Κεμπέκ 27/6	
προς Ιαπωνία 8/6	
προς Γουατεμάλα 9/6	
€ Πόρτλαντ 11/6	
Θάση 22.20 Β. 122.40 Α. 17/6	
προς Πειραιά 17/2	
στον Πειραιά 27/5/92	
προς Μέγαρο 11/6	
προς Τζέντα 24/6	
αργεί Πειραιά	
επισκ. Λισαβώνα 10/5	

€ Φουτζέιρα 8/4	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σέκον 31/5	
προς Κων/πολη 17/6	
προς Ιαπωνία 3/6	
α. Σαν Φραντσκο 30/4	
€ Γάνδη 24/6	
α. Κορούνα 20/6	
δ. Γιβραλτάρ 3/7	
προς Γουώλχουμ 3/7	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
€ Μπεντί 22/5	
α. Τέμα 13/6	
προς Φρημόντλ 12/6	
προς Κήλαγκ 17/6	
προς Ν. Υόρκη 15/6	
€ Σαν Φραντσκο 24/6	
στο Κόδιξ 7/5	
προς Σάλεν 9/6	
€ Σάντο Ντομίνγκο 27/6	
προς Ιντσόν 22/6	
α. Μπωμόν 22/6	
€ Χόγκ Κόγκ 25/6	

πρ. «Takatsuki»
α. Μανίλα 15/6
προς Πασίρ Γκουαντάγκ 23/6
πρ. Γένοβα 22/6
€ Χόγκ Κόγκ 30/6
προς Γκουάμ 18/6
πρ. Χάλιφαξ 28/6
πρ. Γένοβα 25/6
πρ. Κολόμπα 29/6
€ Χάσιφα 24/6
€ Θασαλονίκη 20/6
πρ. Κοσζ'ζακόαλκς 8/6
πρ. Ιαπωνία 23/5
πρ. Τζακάρτα 30/5
πρ. Τέμα 24/6
πρ. Ιαπωνία 22/6
πρ. Αγγλία 22/6
πρ. Μιλάι 16/6
πρ. Τουσακάμαστ 24/6
πρ. Νεμρούτ Μπ. 27/6
πρ. Καϊκερούν 3/6
πρ. «Cortina»
πρ. Αγγλία 11/6
πρ. «Youssofia»
πρ. Σιγκαπούρα 24/6
πρ. Μπουργκάι 21/6
στο Λάος (αποθήκη)
€ Γιβραλτάρ 26/6
πρ. Νοβορόσισκ 28/5
μετασενασικές μεταφορές
επισκευές Πειραιά
€ Σαβόνα 28/6
πρ. Αγ. Πετρούπολη 22/6
πρ. Καλίνινγκραντ 24/6
πρ. «Star Trader»
€ Μούγκα 25/6
€ Ν. Υόρκη 19/6
€ Β. Κορέα 10/5
€ Αλουμίνι 11/5
Ψιδίλντλ Γκοντάνι
πρ. Ιαπωνία 16/6

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΒΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΑΓ'Ν (δ.)	75	158475
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

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

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΓ'ΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΓ'ΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓ'ΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631
ΛΟΥΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517

προς Ιαπωνία 14/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
προς Άμστερνταμ 25/6	
προς Λειψός 23/6	
α. Σιγκαπούρη 27/6	
α. Σάρζα 28/6	
προς Ελλάδα 28/6	
προς Πειραιά 13/6	
προς Κουίνχουαγκντό 4/6	
προς Κουαντάν 24/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιβραλτάρ 19/6	
α. Γέλα 19/6	
προς ΗΠΑ 26/6	
α. Πειραιά 11/6	
προς Σφάξ 24/6	
α. Άαρχους 26/6	
α. Τερνέστη 30/6	

αργεί Πειραιά	
α. Φιλαδέλφεια 28/6	
προς Αϊν Σούκνα 16/6	
προς Γαλλία 25/6	
προς Ρίο Ιανέιρο 23/6	
προς Κάντλα 24/6	
προς Σιγκαπούρη 28/6	
προς Παναμά 9/6	
α. Λός Άντζελες 29/6	
προς Σιγκαπούρη 20/5	
προς ΗΠΑ 4/5	
προς Σουηδία 15/6	
α. Γκνάνσκ 19/6	
προς ΗΠΑ 27/5	
α. Σαλβαντόρ 13/6	
προς Αρούμα 6/6	
προς Ρουαίξ 13/6	
προς Πειραιά 26/6	
προς Νοβοροσίσκ 31/5	
προς Χάργκ 24/6	
προς Κολόμπο 28/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
προς Λιμά 22/6	
προς Φορταλέζα 30/5	
προς Ελλάδα 30/6	
προς Σάο Σεμπαστιάν 22/6	
προς Θεσσαλονίκη 23/6	
α. Βαρκελώνη 26/6	
α. Μερσίνη 22/6	
προς Τουπάσε 25/6	
προς Ρότερνταμ 4/6	
προς Τζουμπάιλ 30/6	
προς Σουέζ 22/6	
προς Ν. Υόρκη 16/6	
προς Σετσουμπά 24/6	
α. Φουτζέιρα 1/7	
προς Αγ. Θεόδωρος 1/7	
προς Ιταλία 26/6	
προς Ν. Υόρκη 24/6	
προς Αμβέρσα 29/6	
προς Ζανζιβάγκ 27/6	
α. Ναγκόγια 25/6	
προς Νιγκμπο 6/6	
προς Ίμνιγκχαμ 29/6	
προς Ντάρ - ες - Σαλάμ 4/6	
α. Λισαβώνα 17/6	

α. Πειραιά 15/6	
ναυπηγήθηκε Πέραμα	
αργεί Πειραιά	
προς Μπεϊράτ 2/5	
προς Νοβοροσίσκ 23/6	
α. Πόρτ Άρθουρ 22/6	
προς Γκαζουέτ 17/6	
προς Σεβαστούπολη 6/6	
στον Πειραιά 3/6	
στον Πειραιά 3/6	
στον Πειραιά 23/4	
α. Λέ Χάβρη 30/6	
προς Ελλάδα 30/6	
προς Σιράχα 19/5	
προς Δ. Αφρική 14/5	
α. Μανίλα 25/6	
προς Γαλλία 25/6	
προς Αναμπαρέ 5/6	
δ. Γιβραλτάρ 2/7	
α. Μπαχαϊν 28/6	
α. Πειραιά 10/6	
προς Ναγκόγια 20/6	
αργεί Πειραιά	
στη Βασίλα	
πρ. «Λού Κάς»	
α. Λισαβώνα 12/6	
προς Ζανζιβάγκ 8/6	
προς Άμστερνταμ 29/6	

α. Κωνσταντία 22/6	
α. Γιουροπόρτ 4/7	
προς Μπρίστολ 22/6	
α. Τσιβιταθέσια 23/6	
προς Ελ Παλίτο 3/6	
προς Ιταλία 16/6	
προς Ταϊτσόγκ 26/6	
α. Πενάγκα 21/6	
προς Χόγκ Κόγκ 5/5	
α. Λορέντ 1/7	
προς Σιούδα Μπαϊ 25/6	
προς Σαλντάνια Μπ. 3/6	

ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΖΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308
ΜΕΤ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΕΣ	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797
ΜΗΛΟΣ	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Σ	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 ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΗΛ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΟΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΝΕΔΗ	81	19425
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577

προς Βιτόρια 24/6	
προς Ιντσόν 13/6	
επισκ. Πειραιά 25/5	
α. Μπαγκόγκ 13/6	
προς Χάιφα 14/6	
προς Εμεράλντας 11/6	
προς Μπροφγιόρντεν 3/7	
στην Κωνσταντία 22/6	
προς Ταϊβάν 23/6	
προς Σαν Κιπριάν 24/6	
α. Σιγκαντίγκ 10/6	
α. Ντουάλα 29/5	
προς Μαλαισία 28/6	
επισκ. Πειραιά 13/5	
προς Γκλάντστον 26/6	
α. Αμβούργο 3/7	
επισκ. Πειραιά 12/5	
α. Γκάνδη 11/6	
προς Μπαγκόγκ 30/6	
προς Βομβάν 17/6	
προς Μπαγκόγκ 18/6	
αργεί Πειραιά	
α. Χάμπτον 30/6	
προς Φουτζέιρα 20/6	
α. Μπ. Αϊρές 28/6	
προς Ν. Αφρική 11/6	
προς Μασσαλία 23/6	
α. Μασσαλία 25/6	
προς Αλγέρι 12/6	
α. Αγ. Πετρούπολη 13/6	
δ. Σκώ 26/6	
α. Χουάνγκου 17/6	
προς Σαγκάη 15/6	
προς Σιγκαπούρη 16/5	
α. Κόμπε 24/6	
προς Ταρραγκόνα 14/6	
προς Ινδία 24/6	
πρ. «Sea Merchant»	
προς Ούσουαϊ 2/6	
προς Κίνα 29/5	
προς Ιαπωνία 22/6	
α. Οριστάνο 9/6	
προς Μπρισμπαϊν 20/6	
α. Μπωμόντ 30/5	
α. Ανακόρτες 16/6	
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	
προς Ζανζιβάγκ 12/6	

προς Ιντσόν 25/5	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Σαν Λορέντζο 21/6	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Σιγκαπούρη 14/4	
προς Ν. Ορλεάνη 28/6	
α. Ν. Ορλεάνη 29/6	
προς Ν. Ορλεάνη 21/6	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Μεξικό 25/6	
προς Πόρτ Άρθουρ 20/6	
α. Ν. Ορλεάνη 24/6	

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44889
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 ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΕΑΝΟΣ	93	38891
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	83	22076
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΑΡΛ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΛ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΛ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΛ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΑΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΑΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	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

ε. Πειραιά 21/6		
προς Ταρτούζ 20/6		
προς Βενεζουέλα 13/6		
προς Γιάνιμπος 28/6		
προς Οδησσό 26/6		
προς Μπανιάς 27/6		
ε. Τερνίστα 29/6		
ε. Ουντεβάλα 23/6		
ε. Γκεμπλίκ 15/6		
προς Κόρπους Κρίστι 29/5		
ε. Μπωμόντ 15/6		
προς Κάντα 22/5		
προς Α. Ανατολή 24/6		
προς ΗΠΑ 23/6		
προς Ιαπωνία 7/6		
προς Αγγλία 5/6		
προς Σιγκαπούρη 28/6		
προς Βενεζουέλα 26/6		
α. Πόρτ Κάιερ 30/6		
α. Τέμα 27/4		
προς Σουρία 5/6		
προς Ιαπωνία 12/6		
προς Σάο Σεμπασιάν 17/6		

ε. Υμουίντεν 3/7		
προς Αυγουστά 25/6		
προς Ρίο Γκράντε 19/6		
ε. Τσουρούγκα 16/6		
προς ΗΠΑ 13/6		
προς Ταϊβάν 25/6		
προς Τέξας 24/6		
αργεί Φουτζέιρα		
προς Χάρκ 20/5		
προς Άνναμα 28/6		
προς Βενεζουέλα 24/5		
προς Χάρκ 2/6		
α. Βαλτιμόρη 26/6		
προς Μασάν 10/6		
ε. Ίμνιγχαμ 22/6		
προς Μπροφίοντεν 25/6		
προς Αυστραλία 29/6		
προς Αρούμπα 23/6		
α. Φιλαδέλφεια 30/6		
προς Καμερόν 5/6		
ε. Σιγκαπούρη 25/6		
α. Χιούστον 16/6		
προς Φρεντερίκαβαθ 27/6		
α. Χιούστον 26/6		
προς Τουρκία 3/7		
προς Κονακλή 20/6		
υπό ναυπήγηση		
προς Ελλάδα 19/5		
προς Παπετέ 16/6		
προς Αμβούργο 29/6		
προς Ν. Ορλεάνη 11/6		
προς Αλγέρι 11/5		
ε. Χιούστον 28/6		
προς Σαγκάι 4/1		
προς Κουαδάντα 28/6		
α. Ταϊσούγκ 9/6		
στο Τούρκου 19/6		
ε. Κωνσταντία 30/6		
προς Κόμπε 25/6		
προς Μπαγκδάχ 13/5		
α. Γκάλβεστον 12/6		
μετ. «Indomitable» (κ.)		
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/6		
προς ΗΠΑ 28/6		
πρ. «Co-or Express II»		
πρ. «Bengueric»		
πρ.σ. Παράντιν 2456		
πρ.σ. Τερνεμπεν 29/6		
α. Αμαστερνταμ 24/6		
υπό ναυπήγηση		
πρ.σ. Μπ. Άιρες 2/6		
πρ.σ. Χόγκ Κόγκ 28/6		
πρ.σ. Θέουτα 28/6		
πρ.σ. Φουτζέιρα 17/6		
ε. Φουτζέιρα 22/5		
α. Δουβλίνο 29/6		
πρ.σ. Πόρτο Κορτές 27/6		
α. Ταϊσούγκ 28/5		
πρ.σ. Βανκούβερ 19/6		
επισκ. Πειραιά 17/5		
πρ.σ. Σαγκάι 3/6		
πρ.σ. Νιγηρία 2/5		
ε. Ροστόκ 25/3		
διάλυση Γκαντάνι		

ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΙΣ	72	12964
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΟΝ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΣΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	8376
ΣΗ ΓΟΥΪΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΦΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
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		
αργεί Πειραιά		
α. Βανκούβερ 14/5		
πρ.σ. Νιούκαστλ 19/6		
α. Χιούστον 25/6		
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 28/6		
πρ.σ. Μπουρκάκς 18/6		
στο Λομπίτο		
πρ. «Βουστσα»		
πρ.σ. Ογουέντο 19/5		
ε. Μούγκα 22/5		
πρ.σ. Λέ Χάβρη 28/6		
ε. Βαλτιμόρη 1/7		
πρ.σ. Δρέπανον 18/6		
πρ. «Ακρόπολις»		
πρ.σ. Μομπιλ 18/6		
πρ.σ. Ιαπωνία 26/6		
πρ.σ. Βενεζουέλα 15/6		
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 25/6		
στη Μανίλα 23/6		
πρ.σ. Μύκονο 25/6		
στο Σουέζ (αποθήκη)		
πρ.σ. ΗΠΑ 26/6		
πρ.σ. Αφρική 11/5		
πρ.σ. Ουλσάν 26/6		
διάλυση Τσιταγκόνγκ		
πρ.σ. Καλλάο 18/6		
πρ.σ. Γκλάντστον 21/6		
πρ.σ. Βόλο 22/6		
πρ.σ. Πεκανμπόρου 30/5		
πρ.σ. Θεσσαλονίκη 24/6		
πρ.σ. Ελλάδα 30/6		
πρ.σ. Πειραιά 26/6		
ε. Σιντι Κέρλι 15/6		
μεταφορές Πάτρας		
πρ.σ. Ταϊβάν 2/6		
πρ.σ. Σιγκαπούρη 7/6		
α. Ν. Ορλεάνη 9/6		
πρ.σ. Ρίγα 20/6		
ε. Τέμα 4/6		
ε. Μπουεναβεντούρα 24/6		
ε. Σιγκαπούρη 17/6		
πρ.σ. Ιταλία 10/6		
πρ. «Rimba Ramins»		

προς Μπαχραϊν 27/6
 προς Βραζιλία 13/6
 α. Κόρπους Κρίστι 11/6
 προς Λάγος 2/6
 α. Λας Πάμας 21/6
 προς Ναγκόγια 7/6
 α. Μπαρμπάντος 24/6
 ε. Χόγκ Χόγκ 29/6
 προς Π. Λίζας 5/6
 προς Αυγούστα 1/7
 προς Ν. Κορέα 17/6
 ε. Βρέηλ 5/6
 προς Κήλαγκ 17/6
 α. Πρίνς Ρομπέρτ 23/6
 προς Ν. Αμερική 16/6
 προς Ιγκασούντ 24/6
 α. Βομβάρη 23/6
 α. Χιούστον 25/6
 ε. Γίλα 26/6
 προς Μπ. Χομείνι 29/6
 α. Σ. Τζών 25/6
 α. Γιούροπορτ 29/6
 προς Αμπτζάν 19/6
 μεταφορές Ερυθρός
 προς Αμφιλοχία 11/6
 προς Πειραιά 12/6
 προς Πόρτ Εβερχκλέιντς
 α. Π. Εβερχκλέιντς 24/6
 προς Πειραιά 28/6
 ε. Ξιζιζού 23/6
 πιασκ. Πειραιά 7/5
 α. Σ. Μάικς 2/6
 προς Ερυθρά 24/6
 ε. Σγκαπούρη 20/6
 πιασκ. Πειραιά 15/6
 προς Ναγκόγια 27/6
 προς Ν. Κορέα 7/6
 Αμβέρσα 3/7
 αίσλουσ Κίνα
 Ντόβερ 29/6
 πρ. «River Shannon»
 πό ναυπήγησης
 ΤΑ Φουτζέιρα 25/5
 προς Λε Χάβρη 30/6
 'Αγκινις 9/6
 Δεμεράρα 29/6
 απευηγείται Ουλσάν
 προς Αυστραλία 31/5
 Ν. Χάβεν 30/6
 προς Ρόττερταμ 25/6
 Ν. Παλιμπα 24/6
 προς Γιβραλτάρ 16/6
 Αβίλες 21/6
 Ξηγκόγκ 27/6
 Τσοντζιν 15/6
 Κωμ/πολη 27/6
 Τζουαίμα Τέρμ. 28/6
 Θάντερ Μπαλι 28/6
 προς Τσιμπότερ 2/6
 Πειραιά 30/5
 Μπωμόντ 17/6
 προς Ιταλία 18/6 *

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΣ (δ.)	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΪΝΤΕΡ	69	1491
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΔΡΑ	79	12775
ΥΔΡΑ	75	93108
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΥΡΙΑ	77	14990

ΦΑΕΘΩΝ	84	25956
ΦΑΙΔΕ	76	56192
ΦΑΙΔΡΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (Δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411

α. Βανκούβερ 8/6	
στο Γκαίμης	
προς Ν. Αμερική 24/5	
προς Ιντσόν 29/5	
προς Χόγκ Κόγκ 30/6	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρότερνταμ 30/6	
προς Χόγκ Κόγκ 22/3	
μεταφορές Καραϊβικής	
ε. Ν. Χάβεν 30/6	
προς Γκουαντάμας 29/6	
α. Αμπιζάν 31/5	
προς Μούγκα 27/6	
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 1/7	
μετ. «Γιουνάιτεντ» (κ.)	
στο Γκιζάν (αποθήκη)	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
προς Χιούστον 15/6	
ε. Πειραιά 17/6	
προς Άρζου 27/6	
ε. Βαλτιμόρη 1/7	
προς Ιαπωνία 17/6	
προς Μπ. Άιρες 17/6	
προς Γερμανία 24/6	
προς Μπουσάν 17/6	
προς Νιγηρία 20/6	
προς Υγουμενίτσα 28/6	
προς Χόγκ Κόγκ 28/6	
α. Καστ. ντι Στάμπια 9/10	
προς Βαλπαράϊσο 2/7	
προς Νάντη 26/6	
προς Μομπάδα 11/6	
προς Σασέμπο 18/6	
α. Χόγκ Κόγκ 26/6	
προς Σαγκάη 30/5	
προς Π. Καμπέλλο 26/6	
α. Ντουμπάι 1/7	
πρ. «Αλαμπάμα»	
προς Ηράκλειον 14/6	
προς Μπ. Αμπάς 29/6	
πρ. «Lakenes»	
ε. Σάντος 17/6	
επισκ. Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ματάνζας 28/6	
προς Τουμπάρδο 27/5	
ε. Γιοκοχάμα 28/6	
α. Ν. Ορλεάνη 26/6	
προς Σ. Φραντσίσκο 23/6	
α. Λούι Τέρμινάλ 13/6	
προς Ν. Ορλεάνη 25/6	
α. Χιούστον 13/6	

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΪΡΟΥΖ	83	17217
ΦΕΪΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕΪΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕΪΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΪΛΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΟΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΚΚ ΚΟΚΚ ΓΚΛΟΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Λέ Χόβερ 28/6	
προς Ουλαάν 20/5	
προς Βανκούβερ 29/6	
προς Σιγκαπούρη 30/6	
δ. Πόρτ Σέιτς 30/6	
ε. Γιοκοχάμα 27/6	
α. Κασσιούγκ 3/4	
προς Αρούμα 17/6	
προς Βενεζουέλα 25/6	
α. Κόρπους Κρίστι 13/6	
ε. Πόρτ Εβερκλίντς 31/5	
προς Τουρκία 17/6	
επισκ. Πειραιά 24/3	
ε. Λέγκχορν 30/5	
προς Ν. Αμερική 10/6	
ε. Σχέτσιν 29/6	
προς Σάντος 27/6	
προς Μισσισσιππή 27/6	
προς Λισσαβώνα 21/6	
προς Εσκαρμπόρ 28/6	
ε. Πόρτ Κέλογκ 20/6	
μετ. «Ever Access» (π.)	
προς Νταμάρ 18/6	
προς Ντεμεράρα 19/6	
ε. Τζιμπουτί 19/6	
προς Κάλουμπουργκ 5/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 16/6	
προς Ντόνκες 22/6	
προς Μπαλικάπιν 30/6	
προς Πράια Μόλε 24/6	
δ. Ντόβερ 15/6	
ε. Φόκ 25/6	
α. Παλάου Μπακόμ 27/6	
προς Σιγκαπούρη 1/6	
προς Τζέντα 21/6	
α. Λούι Τέρμ. 8/5	
α. Λισσαβώνα 16/6	
προς Χώρ Φακάν 6/5	
προς Αλγερία 5/6	
προς Κωνσταντίνα 22/6	
α. Κόρπους Κρίστι 9/5	
ε. Ρότερνταμ 23/6	
προς Ακαγιούτα 28/6	
ε. Κριστομπάλ 21/5	
ε. Κοβιν 3/6	
προς Πόρτ Άλφρεντ 1/7	
προς Ιντσόν 26/6	
προς Καζαμπλάνκα 26/5	
στον Περισκόπ (αποθήκη)	
προς ΗΠΑ 12/6	
προς Αρούμα 7/6	
α. Λάγος 9/6	
προς Τζ. Σαν Μαρτίν 7/6	
ε. Ν. Υόρκη 30/6	

Could strikes affect you ?

Japan dockers to boycott weekend work

Brazil port strike continues

Unions rage

French dockers in fresh dispute over reforms

industry hit by port strikes

Flag-out plan halted by strike action

Strike demo over Euro fleet slump

a offer may quell strikes

The number of strikes affecting the shipping industry remains at a high level. And strikes mean financial loss. Increasingly, shipowners, managers and charterers are realising that insurance protection is a necessity in today's volatile industrial climate.

A wise move is to contact The Strike Club, formed exclusively to provide protection against this threat. It is the largest mutual insurer of its kind, with some 40 million grt entered worldwide.

For further information, fax 93 25 53 18.

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Strike Club Management Limited, 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco. Tel 93 50 02 45. Telex 469266.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)**

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΤΊΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

**ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (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. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ**

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

24ΩΡΟ

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



ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ 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 ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΝ (δ.μ.)	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 ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΓΑΣ	72	16235
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΪΤΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388
ΑΪΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΪΤΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128
ΑΪΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΪΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (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 ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	18134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
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
ΑΝΑΣ (Μηχ.)	79	17996
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.)	72	10410

ε. Μπάμπερς Πόιντ 19/5
α. Ν. Ορλεάνη 30/5
ε. Σιγκάγκ 11/6
προς Κούβα 17/5
προς Πανσά 19/6
ε. Χοντίντα 16/6
ε. Πειραιά 8/6
α. Ραβέννα 24/6
ε. Λάζαρο Καρντένας 10/6
ε. Τορόντο 27/5
προς Βραζιλία 22/6
προς Καζαμπλάνκα 21/5
επιβλήθη αλλοδαπούς
προς Τραναντά 27/6
προς Ντογκσάν 12/6
προς Κασσιούγκ 20/6
ε. Πόρτο Καμπέλο 22/5
προς Ντάρμπαμ 21/6
προς Πόρτο Βέσμε 27/6
α. Ρόττερνταμ 5/6
προς Λάγος 24/6
προς Κίνα 28/6
α. Νεμρούν Μπαϊν 19/6
προς Ντάρ ες Σαλάμ 17/6
ε. Τίς 3/7
προς Βερακρούζ 28/5
προς Τσαρσάνα 28/6
προς Κούβα 12/5
στη Μανίλα 29/6
προς Κόλπο ΗΠΑ 6/6
προς Ν. Κορέα 18/6
προς Ιταλία 31/5
ε. Σιγκαπούρη 29/5
ε. Καρταγένα 26/6 *

ε. Λάγος 20/6*
προς Πόρτ Σαϊδ 23/6
ε. Σουέζ 12/6
προς Ιράν 27/6
προς Κόγκλιμαρ 26/6
ε. Βομβά 26/6
προς Κάντλα 2/6
προς Ντάρμπαμ 19/6
διάλυση Μπαγκλαντές
προς Μπουρναγουίτς 19/6
προς Ντακάρ 8/6
ε. Βομβά 23/6
προς Βραζιλία 23/6
επισκ. Πειραιά 13/5
επισκ. Μονταίρ 31/5
ε. Αμβέρσα 24/6
ε. Πειραιά 18/6
αργεί Λας Πάλμας
προς Φουτζέιρα 26/6
προς Μίνα Ραουσούτ 27/6
ε. Ντάρμπαμ 11/5
προς Κίνα 11/6
προς Ρόττερνταμ 16/6
προς Κίλαγκ 25/6
μεταφορές Ερυθράς
αργεί Ραβέννα
προς Βατούμ 18/6
ύψωσε ελληνική
προς Μπουλάν 1/7
ε. Κουβέιτ 15/6
ε. Σούσα 13/6
ε. Μπάγια Μπλάνκα 18/5
αργεί Πειραιά
προς Ισπανία 15/6
ε. Μπουεναβεντούρα 22/6
ε. Σουέζ 1/12
δ. Ντόβερ 22/5
προς Ποχάγκ 29/5
α. Ντάρμπαμ 17/4
προς Λάγος 1/7
προς Ισπανία 29/6
προς Ισπανία 16/6
αργεί Πειραιά
προς Ελλάδα 8/5
ε. Χάμπτον 26/6
προς Μομπιλ 26/6
ε. Γιοκοχάμα 22/6
προς Σάντος 13/6
προς Βενεζουέλα 20/6
ε. Χιούστον 28/6
ε. Μπιλμπάο 30/6
προς Αρακάου 29/5
α. Ν. Ορλεάνη 30/6
προς Μπαταγκας 27/6
προς Κίνα 22/6
ε. Κων/πολη 21/5
ε. Καζαμπλάνκα 8/6
προς Ραβέννα 25/6 *

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610
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 (ΑΒ)	76	38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9524
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428
ΑΝΤΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	71	34890
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510
ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΛ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΪΑΝΤ (μ.)	80	3958
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΕΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΕΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΝ (δ.μ.)	75	126774
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βαλ.)	70	8898
ΑΡΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996
ΑΡΘΕΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΒΗ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΑ (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
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΝ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΥΡΗΛΙΑ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

μεσογειοικές μεταφορές *

α. Ν. Ορλεάνη 16/6
πρ. «Mansumpane»
προς Χόγκ Κόγκ 26/6
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
προς Όιτα 22/5
προς Ντόνγκες 20/6
προς Φιλαδέλφεια 23/6 *

προς Δ. Αφρική 4/6 *

προς Νασσάου 29/6
ε. Σιγκαπούρη 28/6
προς Ν. Κορέα 16/6
προς Βεγκάζη 29/6
προς Ινδία 16/6
α. Μπαγιόν 1/7
προς Κόρπους Κρίστι 24/6
προς Ινδονησία 8/6
πρ. «Lloyd Turia»
πρ. «Feng Shiang»
προς Νοβοροσίσκ 24/5
προς Καρταγένα 23/6
α. Χιούστον 21/5 *

προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 26/6 *

ε. Αλεξάνδρεια 20/6
προς Ν. Ορλεάνη 1/7
προς Ιντσόν 21/6
ε. Φόρ 27/6
προς Καλλά 26/6
προς Ντρουμπαί 27/6
προς Ιταλία 26/6
προς Θεσσαλονίκη 25/6
α. Ντόρντρεχτ 28/6
προς Πειραιά 17/6
προς Βραζιλία 2/6
προς Ταλκαχόνο 12/6
διάλυση Κίνα
προς Σορόκ 20/5
προς Μαπούτα 17/6
ε. Λέικ Τσάρλς 21/6
ε. Μομπάσα 17/5
προς Ίμνιγκχαμ 24/6
α. Τζοζαίμα Τέρινναλ 20/6
επισκ Τζέμελ Άλι 2/6
προς Μπουσάν 4/6
ε. Κασσιούγκ 16/6
πρ. «Ambr Blue»
προς Οδησσό 29/5
προς Κούβα 16/4
πρ. «Υπάρμε Ρήφερ»
α. Σαντάντερ 19/6
προς Μπ. Αμπάς 4/6
προς Ποντιανό 10/6
προς Χόγκ Κόγκ 25/6
προς Σαγκάη 11/6
προς Χαλκίδα 24/6
ε. Γιβραλτάρ 30/5
προς Ινδία 23/6
πρ. «Γέρος»
δ. Γιβραλτάρ 27/5
προς Σαντάντα 6/6
προς Νταβό 14/6
αργεί Μπεμερξάβεν
προς Πειραιά 24/6
α. Ρόττερνταμ 1/7
προς Λονδίνο 23/6
προς Κορέα 26/6
προς Εισαμέν 22/5
προς Χόγκ Κόγκ 13/6
ε. Σόροχ 24/6
ε. Λα Σπέζια 25/6
προς Άιν Σουκνα 23/6
προς Ευρώπη 18/6
προς Χόγκ Κόγκ 31/5
προς Ρόττερνταμ 27/6
προς Ταϊβάν 22/6
μετ. «Coimena» (ΑΒ)
προς Αμπτζάν 10/5
προς Μογκαντίσου 30/6
ε. Λορέντ 26/6
ε. Χόγκ Κόγκ 29/6
προς Σαν Λορέντζο 11/6
προς Αμπτζάν 12/6
προς Άνναμπα 3/6
προς Ιρλανδία 21/6
α. Ν. Ορλεάνη 1/7
ε. Κίλαγκ 9/6
ε. Λουάντα 9/6
προς Σίνες 20/5
προς Αλγερία 22/4
ε. Κακινάδα 17/6 *

ΒΑ'ΤΝ (δ.π.)	65	13408	στη Λάρνακα 11/6 *
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	προς Σαβόνα 24/6
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) *	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	ε. Λισσαβώνα 24/6
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.) *	85	16623	προς Δακάρ 1/6
ΒΑΡΕΝΝΑ (κ.)	74	33521	αγορά από αλλοδαπούς
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Τρίπολη 17/6
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	μετ. «Vasiliki» (ΑΒ)
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σάρα 28/6
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	α. Ν. Ορλεάν 23/6
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Φόρ 22/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 28/6
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	πρ. «Argus Explorer»
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	α. Κεφτάδων 26/6
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067	αγορά από αλλοδαπούς
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Λάγος 19/6
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Σάντος 10/6
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222	ε. Άσντον 3/6
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917	προς Σάντος 26/6
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Τακόμα 9/6
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Ντάρμπαν 28/6
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Λάγος 31/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Μαυρίκι 24/6
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Ρεσίφ 19/6
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Μπελαγούν 10/6
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Σιγκαπούρη 20/6
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 23/2 *
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ			
(μ.)	81	21733	προς Τενερίφ 27/5 *
ΒΟΡΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Τενερίφ 30/6
ΒΟΡΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Οδησσό 16/4
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Καλαί 23/6
ΒΡΥΣΗΝ (κ.)	74	8915	ε. Λειζόες 28/6
ΒΥΡΩΝ (κ.)	69	15874	υπέστειλε σημ. Αγ. Βικεντίου
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Νιγηρία 7/6 *
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1559	ε. Πειραιά 27/6 *
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	μετ. «Ανταρς» (π.)
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στο Περίσκι 9/1/1991
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	διάλυση Αλτάγκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	προς Αλγερία 19/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	προς Σενζάκι 22/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Σουέζ 30/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	επισκ. Μαγκάλια 4/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Ν. Μαγκάλι 11/6
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501	α. Γκεμπίκ 22/5
ΓΙΑΝΜΠΑΖ (κ.)	76	10185	α. Άκαμα 26/5
ΓΙΑΝΜΠΑΖ Ι. (π.)	78	9236	προς Ιλιστόβον 19/5
ΓΙΑΝΜΠΑ ΙΙ (κ.)	73	9868	επιώληθ Νορβηγούς
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	προς Ποχάγκ 17/6
ΓΙΑΞΕΝΑ (Ον.)	67	15810	ε. Βίκακαπνάν 2/6
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	α. Τζιμπούτι 18/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	δ. Κων/πολη 24/6
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΡΥ (Ον.)	65	2724	προς Αλεξανδρέττα 19/6
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΥ (κ.)	74	15855	ε. Μαμπάσα 4/6
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Ν. Ορλεάν 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Πόρτο Κουεϊτά 26/6
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	προς Μπανιναρμάν 27/5
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	ε. Τζ. Νεχρού 24/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Μελίλη 24/6
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Ταϊβάν 21/6
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κασσιούγκ 16/6
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	δ. Σουέζ 2/7
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	προς Κασσιούγκ 27/5
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Ορνγίεσταντ 20/5
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΤΟΝ (δ.π.)	72	9327	α. Χιούστον 11/6
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Μωχαμέντ 28/6
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Ταϊβάν 23/6
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	προς Σιγκαπούρη 2/7
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	α. Χιούστον 23/6
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	ε. Λάρνακα 28/6
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πειραιά 14/6
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866	α. Μπατάνγκας 24/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Βαντί Φεϊράν 29/6
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	ε. Σιγκπούρη 26/6
ΓΚΑΖ ΣΑΠΛΑ'ΤΕΡ (δ.π.)	66	24696	διάλυση Ινδία
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΥ (δ.π.)	86	8997	προς Φουτζέιρα 23/6
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Φουτζέιρα 23/6
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Λιμά 24/6
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Λισσαβώνα 27/6
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ (δ.Π.)	89	11821	πρ. «Siquida»
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	α. Σ. Λοΐς ντι Ρόν 23/6
ΓΚΑΛΤΑ'ΝΤ (κ.)	65	989	ε. Πειραιά 15/6
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Παρανάγουα 25/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Σ. Τζών 23/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Καρσάρ 30/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (μ.)	71	16815	ε. Ντάρμπαν 28/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.)	73	15438	προς Νταλιάν 4/6
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Μαπούτο 7/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Ρότερνταμ 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Λα Γκουάιρα 29/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΙΔΗ (κ.)	90	23272	προς Βραζιλία 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Σάφι 14/6 *
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ			
(δ.π.)	78	3405	προς Βηρυττό 20/6 *
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Ορλεάν 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Γκουινάου 22/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Σ. Τζών 13/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	75	16169	προς Λάγος 21/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Πόρτο Καμπέλλο 31/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	ε. Εισμάν 6/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρ. ις Σαβόνα 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Καζομπλάνκα 26/5 *
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ			
(π.)	79	13005	προς Σαβόνα 30/6 *
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ρίο Χάινα 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΙΟΥΝ	77	11733	προς Γκουινάμας 19/6

ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	πρ. «Silver Star»
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Νάπολη 27/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	προς Ταρραγκόνα 23/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΡΙΤ (κ.)	72	9784	ε. Γουλιμγκτον 28/6
ΓΚΡΕ'ΙΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	προς Αγ. Πετρούπολη 24/5
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Σάν Αντόνιο 19/6
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	πρ. «Rachnoble»
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Γιούρπορτ 27/6
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	ε. Μπιλμπάο 25/6
ΓΟΥΑ'Υ'ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717	ε. Φουτζέιρα 21/6
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Κεφτάδων 28/6
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Χιούστον 25/6
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σάντος 24/6
ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	79	9371	πρ. «Vrontados»
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Κόρνερ Μπρούκ 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	προς Βραζιλία 20/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ *	83	28268	α. Σιγκαπούρη 29/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	α. Κάντα 21/6 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ			
(δ.κ.)	73	2219	μεταφορές Κίγκστον *
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Σαγκάι 19/6
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Κίνα 22/5 *
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712	μετ. «Miguel» (μ.)
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	προς Μεζικό 26/6
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	ε. Μπέιρα 7/6
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Οκρίκα 9/12/92
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κολόμπο 30/7/92
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	προς Κοπέρ 9/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	προς Νταλιάν 7/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπαγκκόκ 18/6
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	επισκ. Κεφτάδων 26/6
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080	μετ. «Oceanico»
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048	πρ. «Diligence P.»
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670	πρ. «Pluton I.»
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817	α. Άντεν 21/6
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	πρ. Κόλομπο ΗΙΙΑ 24/6
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Πειραιά 15/6
ΔΟΥΡΠΟΡΟΣ (π.)	72	19107	πρ. «Solomon»
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	πρ. Σιγκάγκ 30/6
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Σ. Ναζαίρ 13/6 *
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879	ε. Βάλβις Μπαίη 14/6 *
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	πρ. Λιβύη 25/6
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περισκόπου
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Ναμπίμπε 1/7
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	α. Αμπτζάν 24/4
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Βέντσαλις 17/6
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρ. Ναβαροσσία 21/5
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρ. Καζομπλάνκα 27/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρ. Σουρουμπάγια 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Τάμπα 18/6
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	πρ. Τουάσσε 3/6
ΕΛΙΝΑ	75	8788	πρ. Αλγερία 27/3
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	στη Λας Πάλμας
ΕΛΕΝΙΚΗ (Μηχ.)	83	7983	α. Ν. Ορλεάν 30/6
ΕΛΕΝΙΚΗ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	ε. Λά Παλις 27/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	πρ. Σιγκαπούρη 21/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	ε. Πειραιά 9/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788	ε. Φουτζέιρα 26/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Τζουσίμα Τέρμ. 7/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	πρ. Χιρ Φακάν 19/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	πρ. Ζανζιβάρη 26/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			επισκ. Λισσαβώνα 29/3 *
(δ.ΝΜ.)	77	173086	πρ. Άιν Σούκνα 14/6 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
(δ.π.)	75	42813	πρ. Ζανζιβάρη 14/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Χουάγκουα 14/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Κολόμπο 13/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Ορλεάν 26/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρ. Πεκανιμπάν 25/3
ΕΛΑΝ	79	18392	α. Ν. Ορλεάν 25/6
ΕΛΑΝ Μ. (μ.)	71	12387	α. Βαλντίστα 14/6
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	α. Κορούνια 29/6
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	α. Τζέντα 5/6
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274	ε. Αγ. Πετρούπολη 17/5
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	α. Ν. Ορλεάν 18/6
ΕΛΠΙΔΑ	71	1516	στον Πειραιά 7/6
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	αργεί Πειραιά
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρ. Ν. Αμερική 15/6
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Ρίο Χάινα 27/6
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μηχ.)	81	27771	πρ. Σιγκαπούρη 21/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ'.	68	35487	ε. Βαρκελώνη 22/6
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	πρ. Νουκατόν 1/7
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Ντζιμπούτι 15/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ντάρμπαν 13/6
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. Ονάντα 25/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρ. Πόρτο Ρίκο 14/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	ε. Τζ. Νεχρού 14/6
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	πρ. Σαγκάι 8/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	ε. Γκνάνγκ 28/6
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	πρ. Χουέιλά 23/6
ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	πρ. «Pearl»
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	πρ. Σιμπούσι 31/3
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μηχ.)	73	31814	α. Φάλμουθ Μπ. 17/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρ. Φιλιππίνες 13/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	πρ. «Hastport» 13/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	πρ. Πειραιά 16/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρ. Μιζουράτα 29/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	πρ. Λιβύη 2/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόνιο 22/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	πρ. Ταϊβάν 28/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Πόρτ Άρθουρ 27/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	πρ. Ελλάδα 21/6
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	πρ. Ιαπωνία 11/6
ΕΥΒΟ'ΤΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	πρ. Σι

ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15366
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15365
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204

ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (π.)	69	48154
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045

ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΔΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)	73	

ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΟΣ (π.)	70	11248
ΙΣΙΣ (κ.)	72	25035
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	8372
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)*	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	13439
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397

ε. Ιντσόν 3/6		
προς Κουϊγκντάο 15/6		
προς Αομόρι 24/5		
προς Μανβανίλο 2/6		
προς Αμπιτζάν 16/6		
προς Μαζατλάν 9/6		
προς Ν. Κορέα 10/6		
προς Τουρκία 25/6		
ε. Παράναγος 24/6		
ε. Τσιτακόγκ 10/6		

πρ. «Μόδερ Ερόικ»		
προς Καράτις 26/6		
επισκ. Τζέμπελ Άλι 3/4		
προς Αμβέρσα 25/6		
προς Κουανγιάγκ 14/6		
στη Σαφάγκ (αποθήκη)		
πρ. «Ινσας»		

προς Ντάρμπαν 3/6		
ε. Ντάρμπαν 29/5		
α. Σουέζ 3/3		
προς Τζ. Σάντος 5/6		

προς Ν. Κορέα 8/6		
προς Πειραιά 1/7		
στη Μάλτα 14/6/92		
προς Νοβοροσίσκ 7/6		
προς Καναδά 11/6		
α. Αμβούργο 3/7		
ε. Πειραιά 14/6		
ε. Θεσσαλονίκη 20/6		
μετ. «Ρίκερς Νταλιάν» (κ.)		
μεταφορές Λιβύης		
ε. Σιγκαπούρη 11/5		
ε. Πειραιά 9/5 *		

ε. Πειραιά 27/5 *		
προς Κωνσταντία 27/6		
ε. Αλεξάνδρεια 21/6		
προς Λουάντα 21/5		
προς Βακαρόντε 4/6		
α. Κήλαγκ 15/6		
ε. Σαν Λορέντζο 26/6		
προς Γιβραλτάρ 26/5		
α. Τζέμπελ Άλι 8/6		
α. Λόζαρο Καρντένας 10/6		
ε. Ν. Ορλεάν 25/6		
προς Λός Άντζελες 30/5		
προς Αίγυπτο 4/6		
ε. Ρότερνταμ 30/6		

επιβλήθη Τούρκους		
προς Κωνσταντία 27/6		
προς Κασσιόγκ 20/6		
α. Καρατίς 24/6		
μετ. «Σαλβαντόρ Ι.» (π.)		
ε. Λάγος 25/4		
ε. Θεσσαλονίκη 20/6		
α. Καμπάνα 18/6		
α. Καρατίς 26/6		
προς Ιντσόν 21/5		
ε. Κεηπτάουν 5/6		
προς Βεγκάζη 4/6		
ε. Μπουσάν 17/6		
προς Χουάγκου 16/4		

μετ. «Τσάμς» (π.)		
προς Αρχάγγελο 18/6		
πρ. «Sally D.»		
προς Μαλακία 16/6		
αργεί Πειραιά		
προς Αλεξάνδρεια 22/6		
α. Ν. Ορλεάν 1/7		
δ. Παναμά 5/6		
προς Αγ. Πετρούπολη 16/6		
προς Λίβανο 9/6		
προς Ν. Ορλεάν 25/6		
προς Νοβοροσίσκ 23/6		
προς Μπιάκ 20/5		
πρ. «Μαριάνα»		
προς Κούβα 11/6		
ε. Ν. Ορλεάν 25/6		
ε. Κωνσταντία 21/6		
α. Σιγκαπούρη 26/6		
ε. Ασάμ 14/6		
προς Ευρώπη 2/6		
προς Ντάρμπαν 7/6		
προς Ζανζίκ 1/5		
προς Πεκανμπάρου 24/5		

ε. Φός 27/6		
ε. Άμστερνταμ 29/6		
μεταφορές Μπρίντιζ		
προς Συρία 27/6		
ε. Φιλαδέλφεια 24/6		
προς Κωνσταντία 24/6		
ε. Χαλδία 17/6		
ε. Σαβάννα 23/6		
μετ. «Nigerian Progress»		
προς Πόρτο Αλέγκρε 29/6 *		

προς Χόνγκ Κόνγκ 22/3 *		
προς Νικόλαο 22/6		
πρ. «Tokyo Spirit»		
προς Β. Αμερική 31/5		
ε. Νικόσια 2/6		
προς Περισκό 27/6		
μεταφορές Αμπιτζάν		
αργεί Πειραιά		
προς Σκίοντα 28/6		
ε. Ιντσόν 1/6		
προς Καρταγίνα 19/6		
προς Σιγκαπούρη 7/6		
προς Ινδονησία 21/5		
α. Ν. Ορλεάν 20/6		

ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΙΜ (κ.)	76	20610
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	64	4673
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ V(κ.)	74	26316
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΛΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΚΑ ΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΪΓΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μηχ.)	86	10771
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜΠΛΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΡΟ (κ.)	83	9.573
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΖΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕΪΤΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝΙΑ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5650

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)*	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΪΤΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΒΕΛ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208

ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).....		
ΚΛΕΛΙΑ (π.).....		
ΚΛΕΟ Μ. (κ.).....		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑ (Μηχ.).....		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΓΑΝΣ		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μ		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ		
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ		

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΥ * (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)	78	13427
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΡΟΥΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28265
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΑΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΟΡΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	78	33185
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΝΕΡ Ι. (δ.π.)	71	1887
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΞΚΩΤ (κ.)	70	12592
ΜΑΞΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΞΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΞΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623
ΜΑΪ-ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38866
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579
ΜΠΛΑΓΚΧΗΡΑ (μ.)	74	9112
ΜΠΛΑΙΝ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812
ΜΠΛΑΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΛΑΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	6414
ΜΠΛΑΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΛΑΤΤΕΡΦΛΑΪ * (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μπχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΝ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ * (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954

α. Μαντράς 20/6	
ε. Κωνσταντίνος 24/6	
ε. Μπαγκόγκ 24/5	
προς Γιβραλτάρ 10/6	
α. Ντάρμπαν 25/6	
προς Βηρυττό 16/6	
α. Σαν Φραντσίσκο 15/6	
προς Κόλπο ΗΠΑ 20/6	
α. Πασκάγκουλα 13/6	
προς Ισπανία 28/6	
α. Τζουσίμα 30/6	
στον Πειραιά 15/5	
προς Βιάνα ντο Καστέλο 26/6	
προς Ντουμπάι 17/6	
προς Αγγλία 13/6	
μετ. «Φεντερικά» (κ.7	
προς Νταβάο 20/6	
προς Αγ. Πετρούπολη 30/5	
προς Τάμπα 24/6	
α. Γιούροπορτ 3/7	
α. Άνστον 23/6	
προς Μόντρεαλ 11/6	
ε. Γιβραλτάρ 14/6	
ε. Πειραιά 21/6	
προς Πόρτο Ελίζαμπεθ 28/6	
προς Καναδά 29/5	
προς Αγ. Πετρούπολη 30/4	
προς Καναδά 30/6	
επισκ. Σιγκαπούρη 21/5	
προς Σιμπόλγκα 25/6	
προς Παντάγκ 5/6	
ε. Ντάρμπαν 19/6	
προς Βραζιλία 9/6	
ε. Φουτζέιρα 30/5	
προς Ρίο Παράνα 7/6	
προς Παρανάγουα 24/6	
πρ. «Belus»	
προς Αλγερία 8/6	
ε. Ίμινγκχαμ 21/6	
α. Βάλβις Μπαιλ 17/6	
προς Τρίπολη 28/6	
ε. Λέικ Τσάρλς 25/6	
προς Κουαννιάγκ 5/6	
ε. Αμούδι Μπαιλ 29/6	
προς Κασσιούγκ 28/5	
προς Τυνήσια 24/6	
ε. Λάγος 10/6	
α. Καρταγένα 26/6	
προς Μπαγκόγκ 16/6	
πρ. «Saintpaulia»	
α. Βανκούβερ 21/6	
προς Σαγκάι 2/6	
προς Σουραμπάνγια 31/5	
ε. Πενάγκ 20/6	
προς Ρωσία 28/4	
α. Ν. Ορλεάνη 1/7	
ε. Φος 2/6	
προς Ντάρμπαν 20/6	
α. Ν. Ορλεάνη 29/6	
προς Ινδονησία 8/6	
προς Φουτζέιρα 8/6	
προς Χουάγκου 3/5	
ε. Σάρζα 16/6	
προς Κίνα 4/6	
προς Μπουρκάς 19/3	
α. Σαν Λορέντζο 8/6	
επισκ. Νιτερόι 24/6	
προς Γίγκου 27/6	
προς Ν. Κορέα 18/6	
πρ. Σεπετίμα 15/6	
προς Νοβοροσίσκ 14/5	
προς Γκράντ Καϊμάν 9/6	
μεταφορές Περαικού	
προς Κίνα 29/5	
προς Σαντιάγκο 5/6	
προς Σαγκάι 18/5	
ε. Λισαβόνα 26/5	
προς Ρεϊνιόν 26/5	
προς Βιτόρια 11/6	
α. Γκάβεστον 3/6	
προς Ντόχα 20/5	
επισκ. Βαλλέττα 28/5	
πρ. «Al Jabriyah»	
α. Τέξας Σίτυ 11/6	
πρ. Ιανέριο 27/6	
ε. Σχέτσιν 21/6	
ε. Μπρίστολ 21/6	
προς Ταϊβάν 28/5	
προς Ελλάδα 26/5	
προς Ντουάλα 21/6	
μεταφορές Μπαχάμας	
προς Καζαμπλάνκα 11/6	
στον Πειραιά 24/5	
προς Ασσάμ 30/6	
προς Λάς Πάλμας 25/6	
ε. Φιλαδέλφεια 23/6	
μετ. «Leblon Reefers»	
προς Χό Τσί Μινγ Σίτυ 27/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
πρ. «Mena Rio»	
αργεί Κολούμπια	
διάλυση Σιγκαπούρη	
αργεί Μπρεμερχάβεν	
προς Βερακρούξ 10/6	
στη Σεμόντα (αποθήκη)	
διάλυση Ινδία	
προς Μανζανίλο 11/6	
προς Κούβα 1/4	
προς ΗΠΑ 19/5	
α. Φουτζέιρα 1/1	
ε. Ουντεβάλα 24/6	
προς Πειραιά 11/6	
προς Γκουανιάμους 29/6	
προς Ρωσία 22/5	

ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	αργεί Πειραιά
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΡΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764	προς Μογκσάντν 27/6
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	προς Λάγος 23/6
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991	α. Λομέ 2/6
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	α. Γκούαμ 21/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	α. Μονρόβια 7/6
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	α. Τούρμπο 26/6
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΓΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Ιταζάι 24/6
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ * (λβ.)	73	31861	προς Πασίρ Γκουντάνγκ 17/6
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μόντρεαλ 17/4
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Οκρίκα 28/5
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Ντάρμπαν 25/6
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981	ε. Κουβέιτ 9/6
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506	προς Σιάτλ 22/6
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Βόρρι 8/5
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	74	132826	προς Πειραιά 25/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480	ε. Πειραιά 18/6
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111	προς Γίνγκου 8/6
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ΙΙ (κ.)	76	64670	προς Βενεζουέλα 4/7
ΝΑΤΑ (κ.)	70	9069	προς Μπαγκόγκ 16/6
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)	77	34841	ε. Μπάχα Μπλάνκα 30/6
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Σαγκάι 22/6
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Γιάττα 21/6
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Ν. Ορλεάνη 22/6
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Ρας Τανούρα 29/6
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	προς Μπιζέιρα 23/6
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	α. Σάινες 8/6
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	προς Κίνα 15/4
ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291	επισκ. Φρητάνου 17/6
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Κάντλα 16/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226	προς Αμβούργο 28/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	α. Σέτε 28/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Πειραιά 24/6
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	α. Τάραντα 28/6
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	α. Κόρπους Κρίστι 31/5
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μπχ.)*	69	4785	επιωλήθη διάλυση
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Μπ. Άιρες 10/6
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Τομασάνα 23/5
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Τερνέιτ Άιλαντ 26/6
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Λας Πάλμας 25/5
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	ε. Μπυμόντ 9/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Πειραιά 18/6
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΪ *	71	29198	α. Ν. Ορλεάνη 27/6
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Νταλιάν 9/5
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Κουανγιάγκ 16/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	προς Φιλαδέλφεια 19/6
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	προς Σαμαρίνα 29/4
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λάγος
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Τρίπολη 15/6
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	ε. Μίνα Σάκρ 1/7
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ.	81	12876	προς ΗΠΑ 17/6
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	πρ. «Romandis»
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 8/5
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	ε. Σιγκαπούρη 28/6
ΝΙΟΡΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	προς Ντακάρ 29/6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Γκράντ Καϊμάν 29/6
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Κόστα Ρίκα 25/6
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	προς Νόρτντρεχτ 19/6
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	ε. Πειραιά 15/5
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	80	6414	αργεί Πειραιά
ΝΤΑΒΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	4773	διάλυση Κίνα
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλεξάνδρεια 22/6
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάρκ (αποθήκη)
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Σαμαρίνα 18/6
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	προς Σαντιάγκο 16/6
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	ε. Ρουέν 15/6
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784	ε. Πειραιά
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Λίβερπουλ 23/6
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΦΛΕΤ'Μ (Μπχ.)	82	32320	προς Τρομπέτας 4/6
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Ούμ Σάιντ 29/6
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	ε. Πειραιά 17/6
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	επισκ. Πειραιά 29/5
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Τζουμπάι 16/6
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522	προς Γκάνδη 28/6
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	75	61172	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	προς Δ. Αφρική 7/6
ΝΤΟΛΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	στο Παλάσου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	προς Σάο Σερμπαστιάο 29/6
ΝΤΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	μετ. «Al Nabila II» (Αιγ.)
ΝΤΟΧ (δ.μ.)	75	68631	προς Τουλάν 26/6
ΝΤΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	προς Χάρκ 23/6 *
ΝΤΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Πειραιά 28/5
ΝΤΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	προς Βεγκάκι 17/6
ΝΤΕΛΑ (κ.)	72	9824	δ. Πόρτ Σάϊντ 17/5
ΝΤΕΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	προς Κούβα 7/3
ΝΤΕΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400	προς Γκαμπόν 30/5
ΝΤΕΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Νιγηρία 11/6
ΝΤΕΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	προς Χάρκ 27/6
ΝΤΕΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2806	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΕΡ (κ.)	70	22912	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Μεξικό 21/6
ΝΤΕΡΟΣ (μ.)	70	18340	πρ. «Sun Bird»
ΝΤΕΡΑ (κ.)	71	8466	ε. Βάρνα 7/6
ΝΤΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	ε. Καλλόλο 19/6
ΝΤΕ (κ.)	69	9824	ε. Θεσσαλονίκη 5/1
ΝΤΕΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	στο Κολόμπο 1/7
ΝΤΕΝ (κ.)	72	4503	προς Θεσσαλονίκη 1/6
ΝΤΕΝ 2 (κ.)	82	34842	ε. Τάραντα 28/6
ΝΤΕ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Βραζιλία 25/6
ΝΤΕΝΤ (κ.)	75	1999	προς Μοστανγκάμ 24/6
			πρ. Τσίππολο 21/6

ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.).	69	35.284	ε. Ρίο Γκράντε 21/6
ΟΡΦΕΑΣ (κ.).	73	64335	δ. Ντόβερ 17/6
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.).	93	162000	α. Τζουσίμα Τέρμ. 22/6
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.).	71	13459	προς Κουίνγκντ 22/5
ΟΣΕΑΝ ΛΕΥΚ. (κ.).	76	12443	προς Μπαγκόγκ 25/5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.).	75	16755	προς Κολόμπο 25/5
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.).	83	9755	προς Κριστομπίλ 25/6
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.).	70	5480	πρ. Γκεμλίκ 22/6
ΟΣΤΡΙΑ (κ.).	72	13914	πρ. «Wallaroo»
ΟΥΑΡΟΥ 1 (δ.π.).	79	3818	προς Πειραιά 15/6
ΟΥΑΓ'Τ ΡΟΥΖ.	84	13852	αργεί Φουτζέιρα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).	69	9627	ε. Οδυσσέας 25/5
ΟΥΡΙΟΣ (κ.).	73	15391	προς Καλλάο 14/6
ΠΑΛΗΓΚΑ (κ.).	79	9427	α. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΠΑΛΛΑΣ (Μηχ.).	71	7890	υπέστειλε «Ελληνική
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.).	74	35101	μετ. «Theano»
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.).	74	3759	προς Λάγος 23/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.).	71	41961	επιβλήθη διάλυση
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826	προς Ρουέν 30/6
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.).	79	9236	προς Τζέντα 22/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.).	78	17807	ε. Λάγος 23/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	77	10076	προς Μπουσόν 28/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	78	10113	προς Τζέντα 26/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.).	73	79422	ε. Κεμπέκ 27/6
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Χόγκ Κόγκ 30/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.).	72	8939	μετ. «Φαίς» (κ.)
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.).	78	14088	ε. Πειραιά 17/6
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.).	78	7623	ε. Αμβέρσα 25/6
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.).	73	10713	α. Ν. Ορλεάνη 23/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).	78	4006	προς Αλεξάνδρεια 14/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.).	77	23910	προς Κόρπους Κρίστι 24/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.).	70	11489	προς Ρωσία 8/6
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971	ε. Πειραιά 12/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.).	71	6882	προς Ιντσόν 13/6
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.).	74	15711	προς Πόρτο Καρμίν 24/6
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.).	75	21296	προς Ζανζιβάρ 18/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.).	86	14319	προς Οφονότα 27/6
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ).	71	2995	στον Κρότινα 24/4/92
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907	α. Άκαμα 30/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411	προς Αυστραλία 10/6
ΠΕΛΑΓ'ΝΕΡ (κ.).	70	4095	προς Πειραιά 26/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21666	α. Χιούστον 15/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).	71	104253	στη Σιγκαπούρη 30/4
ΠΕΛΕΤ'ΝΕΡ (κ.).	70	4095	προς Βαρκελώνη 26/6
ΠΕΛΦΙΣΕΡ (κ.).	77	4046	υψώσε ελληνική
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.).	78	11431	ε. Ν. Ορλεάνη 27/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.).	73	4551	προς Γουατεμάλα 1/6
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.).	74	16249	ε. Σαν Λορέντζο 30/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	ε. Λάγος 7/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	ε. Σαν Λορέντζο 15/6
ΠΕΡΛΑ (κ.).	72	16402	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.).	72	9635	ε. Πειραιά 25/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.).	79	9577	ε. Σαγκάη 4/6
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.).	62	1419	ε. Καδίς 22/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.).	69	10839	προς Ρωσία 2/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.).	73	9749	αργεί Πειραιά
ΠΗΛΕΥΣ (κ.).	72	30930	α. Ν. Ορλεάνη 21/6
ΠΗΛΕΛΟΠΗ (δ.).	65	25503	στο Μπάρ 29/3
ΠΗΛΕΛΟΠΗ II (π.).	82	13483	ε. Βανκούβερ 29/6
ΠΗΛΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ).	72	18349	προς Νταλιάν 12/5
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.).	72	1532	ε. Μπιλμπάο 29/6
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	α. Τζεμπέ Άλι 24/3
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	84	20865	προς Μπελαγκουάν 10/6
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.).	80	9236	ε. Χόγκ Κόγκ 25/6
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (μ.).	69	15688	προς Ιντσόν 10/6
ΠΛΑΤΩΝ (κ.).	78	9188	δ. Μπουρναμπουτέλ 27/6
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603	α. Ντιώρμαν 14/5
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.).	75	14741	προς Ινδία 11/6
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.).	74	57319	ε. Σαν Λορέντζο 27/6
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	προς Πειραιά 25/6
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268	α. Ν. Ορλεάνη 18/6
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881	προς Ούμπε 21/6
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.).	85	22271	α. Φόξ 29/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	προς Γεμένη 29/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Αμβούργο 12/6
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Κάρτσι 19/6
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.).	77	8767	ε. Τσιτακόγκ 27/6
ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	προς Μπαγκόγκ 24/6
ΠΡΑΤ'Μ (κ.).	70	10469	ε. Πειραιά 3/5
ΠΡΑΤ'Μ ΒΕΛΒΕΤ (π.).	80	999	πρ. «Nona»
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	75	1599	ε. Κω/πολ 26/6
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).	76	1596	ε. Δαμιάττα 30/6
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΟΥ (π.).	79	1599	πρ. «Thuner»
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.).	74	44989	προς Βουλγαρία 26/6
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛΑ (δ.μ.).	75	1966	επισκ. Σετομπά 12/4
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).	77	15285	προς Σάντος 22/6
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.).	71	14185	προς Γιβραλτάρ 24/6
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.).	77	8686	α. Πειραιά 15/5
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.).	74	61901	προς Ρας Σουκχέρ 28/6
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	85	52862	ε. Χάπτον Ρόουιντς 12/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	15539	α. Σχέτσιν 1/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.).	78	17754	προς Ρίο Ιαντίρο 29/6
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).	83	26996	α. Χιούστον 29/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).	76	11768	ε. Ρίο Γκράντε 28/6
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.).	75	10526	προς Αμπτζόν 18/6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.).	79	11373	προς Κίνα 21/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).	68	18525	προς Σάντος 30/6
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.).	78	26409	προς Χόγκ Κόγκ 25/6
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).	79	11243	α. Καμπάνα 28/6
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).	74	5071	ε. Ρίο Χάινα 22/6
ΠΡΟΤΑΓΟΡΑΣ (κ.).	74	19166	προς Ποχάγκ 15/5
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.).	72	12982	προς Κίνα 20/6
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.).	84	26959	ε. Πόρτ Χάουπερ 23/6
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ 4. (μ.).	74	60998	στο Αγκραντ Ρίχ 30/6
ΠΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.).	76	19166	α. Κορούνα 14/5
ΠΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).	78	1592	πρ. «Πύργος»
ΡΑΓ'ΝΤΕΡ Β. (κ.).	82	11977	προς Βαλπαράϊσο 17/6
ΡΑΜΑ (κ.).	87	13651	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΡΑΝΙΑ (μ.).	68	1599	προς Άνναμα 27/4
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).	71	11758	α. Μπ. Άϊρες 29/6
ΡΕΑ (μ.).	73	30930	προς Κόλοπο ΗΠΑ 23/6

ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).	78	11875	ε. Σάντος 10/6
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ.	69	9716	αργεί Πειραιά
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.).	76	14760	επιβλήθη Έλληνες
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.).	79	8680	προς Ταϊβάν 27/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016	ε. Άκαμα 29/6
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.).	65	8021	διάλυση Ινδία
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405	προς Κασσιόγκ 11/6
ΡΙΖΑΛ (κ.).	77	39562	α. Λός Άντζελες 15/6
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Άπυ Ανατολή 10/6
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.).	65	1600	προς Κουελμάνε 13/5
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).	71	71877	ε. Καρπονέρας 21/6
ΡΟΜΙΝΑ (μ.).	75	9702	ε. Γκούαντα 2/6
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.).	70	1598	στο Γκζάν (αποθήκη)
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625	προς Άιν Σούκνα 14/6
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.).	69	38714	προς Κάμπος 27/4
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.).	82	9871	ε. Σιγκαπούρη 28/6
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	22626	προς Ραβέννα 25/6
ΡΩΜΙΟΣ (κ.).	68	1589	προς Ρότερνταμ 26/6
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΤΛΟΣ (κ.).	72	30778	ε. Ν. Ορλεάνη 13/6
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929	στο Χάρκ
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μηχ.).	81	33471	πρ. «Castillo de Ricote»
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765	προς Ιταλία 18/6
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.).	74	151221	στο Χάρκ (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.).	74	25765	ε. Αμβέρσα 2/7
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734	α. Λουάντα 10/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068	προς Μπαγκόγκ 29/56
ΣΑΝ (δ.μ.).	75	68090	πρ. «Glen Ville»
ΣΑΝ II (π.).	75	14523	ε. Λός Πάλας 2/6
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.).*	69	9584	α. Πειραιά 19/6
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.).	70	11122	προς Μαράκκο 25/5
ΣΑΝΡΑΤΖ (κ.).	71	13575	προς Χουάγκου 15/6
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ (μ.).	70	30039	πρ. «Asyal I»
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.).	75	10297	πρ. «Caicara»
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.).	76	10297	πρ. «Joana»
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	75	10297	πρ. «Amalia»
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.).	69	24594	προς Μασσα 17/6
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.).	83	8739	ε. Σάντος 28/6
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).*	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκάνεμ
ΣΑΟΥΘ ΑΓ'ΙΛΑΝΤ (π.).	75	12322	α. Ντάρ ες Σαλάμ 17/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	74	12498	προς Κωνσταντίν 28/6
ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.).	74	10761	πρ. Ιταλία 14/6
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.).	71	43867	πρ. Ρίγα 20/6
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.).	84	3793	ε. Βομβάη 8/6
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).	86	15933	α. Βανκούβε 12/6
ΣΕ'ΙΛΜΑΝ (κ.).	80	17798	ε. Αλεξάνδρεια 19/6
ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.Μηχ.).	75	117143	ε. Νίκμπο 3/6
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.).	74	997	ε. Πειραιά 20/5
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917	ε. Λάγος 21/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.).*	72	1547	ε. Πειραιά 10/6
ΣΕΝΣΕ'Ι (μ.).	75	18837	ε. Ρουέν 31/5
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.).	75	15684	ε. Πενάγκ 15/6
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.).	80	31262	προς Γερμανία 26/6
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.).	67	8932	προς Παρανάγουα 22/6
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.).	71	11298	ε. Μπανγιούλ 23/6
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.).	76	9589	πρ. «Σή Μπάρον»
ΣΗ ΣΕΚΟΥΑΓ'Ρ (κ.).	68	11413	προς Αργεντινή 4/6
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.).	68	14674	πρ. Ιλντρίβακ 2/6
ΣΗ ΚΙΡΚ (μ.).	72	16018	μετ. «Marinik G.» (κ.)
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.).	76	18124	ε. Χοντίντα 17/6
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	μετ. «Σηκούλην» (μ.)
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (κ.).	73	3717	προς Νουακτσότ 23/6
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	πρ. Μπαντάρ Αμπάς 11/5
ΣΗ ΝΤΑ'ΜΟΝΤ (π.).	72	12779	πρ. «Teri»
ΣΗ ΝΤΑ'ΜΟΝΤ Η. (κ.).	72	5450	προς Πειραιά 25/6
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	πρ. Σταβάγκερ 2/7
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.).	70	71080	πρ. Λιβύη 25/6
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	α. Σαγκάη 12/6
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.).	72	13192	πρ. «Polo»
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.).	78	15490	πρ. Μαλαϊσία 7/6
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.).	77	5477	πρ. Χάφι 30/6
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.).	70	19847	ε. Οδυσσά 16/5
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).	69	18224	πρ. Βαλτική 29/6
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	α. Ν. Ορλεάνη 29/6
ΣΗΓΚΡΕΤ'ΙΣ II (κ.).	77	38886	α. Ν. Ορλεάνη 23/6
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.).	74	18204	α. Γκρέιντσμαουθ 28/6
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.).	85	25425	πρ. Ινδία 20/6
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	δ. Πόρτ Σάις 30/6
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	76	17659	πρ. Οδυσσά 27/6
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264	ε. Βλαδιβοστόκ 13/6
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.).	74	18963	πρ. Κούβα 23/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	α. Ντιώρμαν 3/6
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.).	73	14036	πρ. Αβάνα 15/5
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.).	77	14275	πρ. Κίνα 7/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.).	76	17777	πρ. Θεοδοσία 22/6
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	πρ. Αλγερία 25/5
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.).	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.).	69	3472	πρ. Πειραιά 16/6
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).	71	5699	ε. Οριστάνο 26/5
ΣΗΜΠΗ Ι. (μ.).	74	25892	πρ. Ποχάγκ 8/6
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	πρ. Ιταλία 23/6
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).*	74	17798	ε. Ντορντόλ 26/6
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).	69	33328	ε. Οδυσσά 23/6
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.).	73	17795	πρ. Άντεν 20/6
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).	71	11005	πρ. Κούβα 20/4
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.).	79	34078	πρ. Αγ. Ευσταθία 16/5
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.).	77	60338	α. Μπιλμπάο 13/6
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.).	74	18373	πρ. Μανζανίλο 11/6
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.).	82	18709	πρ. Φουτζέιρα 25/6
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.).	77	15225	πρ. Φλάσιγκ 23/6
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).	68	18224	α. Γένοβα 23/6
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	α. Αλεξάνδρεια 23/6
ΣΗΠΡΙΝΣΙΣ II (κ.).	76	16432	πρ. Νοβοροσίσκ 18/6
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.).	76	17777	ε. Ήστ Λόντον 27/6
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	πρ. Χόγκ Κόγκ 29/6
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	πρ. Πειραιά 27/6
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	79	19061	πρ. Ούστ Ντουάνδουκ 16/6
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.).	75	42619	ε. Τεργέστη 1/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17751	ε. Φουτζέιρα 11/1
ΣΗΣΤΑΡ II..	83	18173	πρ. Κίνα 29/6
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.).	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 21/6
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	α. Βενετία 9/6
ΣΗΤΣΑΜΠΟΝΙ (κ.).	73	16095	δ. Ντόβρο 30/5

ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Οόησά 17/5	ΤΡΑΣΤ (Κ.)	76	13550	προς Μομπάσα 19/6
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	προς Αργεντινή 20/6	ΤΡΕΑΝΑ (Κ.)	77	17339	α. Ριγίκα 13/6
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	ε. Μορμουγκά 21/6	ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΞΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Λιανουγκάγκ 7/6
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Αμβέρσα 3/7	ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (Κ.)	75	23785	προς Ιντσόν 25/6
ΣΗΧΑΠΠΥ (Κ.)	73	14353	ε. Βάρνα 5/6	ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (Κ.)	80	30502	ε. Φουτζέιρα 27/6
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (Κ.)	75	17129	προς Κίνα 13/6	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΤΛΑ (Κ.)	74	23757	ε. Βανκούβερ 30/6
ΣΗΧΟΟΥΠ II (Κ.)	78	15275	προς Μπ. Άιρες 25/6	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	76	30746	προς Ρίο Γκράντε 25/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.)	76	12440	στο Ρίβερλ Πλέϊτ 22/6	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (Κ.)	73	43867	α. Βανκούβερ 20/6
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (Κ.)	79	12750	ε. Χόγκ Κόγκ 1/7	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (Κ.)	75	13567	προς Βομβάη 18/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (Κ.)	76	28266	προς Μπ. Χομείνι 21/5	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (Κ.)	76	13547	προς Σουραμπάγκα 15/5
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (Π.)	85	13911	ε. Άκαμπα 28/5	ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΤ (Κ.)	74	43867	προς Γκντάνσκ 28/6
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (Κ.)	80	24917	προς Ν. Αφρική 23/6	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (Κ.)	72	79317	προς Πόντα ντ' Μαδέιρα 27/6
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (Κ.)	76	12440	α. Νταλιάν 19/5	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Μπαλμπόα 3/6
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (Κ.)	84	13911	πρ. «Λιναμπόλ Σούκρε»	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	προς Πόντα ντ' Μαδέιρα 9/6
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Τζουμπάιλ 19/6	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (Κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Κολόμπο 17/6	ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (Κ.)	80	14825	α. Μορμουγκά 17/6	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Κ.)	72	12463	προς Χουάγκου 20/5
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	υπέστειλε ελληνική	ΤΡΙΒΕΛΣ (Κ.)	74	11644	ύψωσε ελληνική
ΣΚΑΪ' ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	προς Ιταλία 20/6	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (Κ.)	77	10763	ε. Κεμπτ'Αουν 28/6
ΣΚΑΪ' ΛΑΪ'Ν (δ.Μ.)	73	17466	προς Σουραμπάγκα 29/5	ΤΡΟΥ' ΤΕΜΠΕΛΣ (Κ.)	74	11644	προς Μπ. Χομείνι 7/6
ΣΚΑΪ' ΜΑΝ (Κ.)	77	11679	ε. Ντάρμαν 29/6	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΣΚΕΪ'ΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	α. Φερναντίνα 28/6	ΦΑΝΗΣ (Κ.)	77	20608	προς Σιγκαπούρη 5/6
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	α. Βάρνα 29/6	ΦΑΝΤΑΣΥ (Κ.)	76	9059	προς Κορία 27/6
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (Κ.)	77	19993	α. Βανκούβερ 24/6	ΦΕΣΣΕΝΤ (Κ.)	69	8767	α. Νταλιάν 4/4
ΣΜΥΡΝΑ (Κ.)	74	20712	α. Ν. Ορλεάνη 30/6	ΦΙΒΙ (Κ.)	75	19166	προς Βραζιλία 20/6
ΣΜΥΡΝΗ (Κ.)	77	8989	προς Πόρτ Τζέντιλ 19/6	ΦΙΛΙΑ (Κ.)	72	13690	ε. Μπαγκόγκ 22/5
ΣΟΛ (Π.)	73	22126	προς Πενάγκ 26/6	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	προς Νάπολη 1/7
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ρίο Ιανέιρο 23/6	ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (Κ.)	78	23230	προς Ντάρμαν 26/6
ΣΟΥΑΝ (Κ.)	77	19284	προς Ν. Κορέα 25/6	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (Κ.)	76	4617	προς Βενεζουέλα 25/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Άνναμπα 14/5	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Τζακάρτα 15/6
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (Κ.)	73	20179	προς Αίγυπτο 12/6	ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς Ντουάλα 23/6
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Π.)	67	15621	προς Κανακάλε 9/6
ΣΟΥΦΙΑ (Κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο	ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΑΝ (Π.)	70	37310	προς Αργεντινή 23/6
ΣΟΥΦΙΑ Σ. (Κ.)	79	3367	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 19/5	ΦΙΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	θέση 10.58 Β. 51.10 Α 1/7/92
ΣΟΥΦΙΑ Ν. (Π.)	69	24330	προς Μπουσάν 22/6	ΦΙΛΕΑΡ (Κ.)	72	16398	προς Σιγκαπούρη 21/6
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1546	α. Ντακάρ 11/6	ΦΛΕΤΣΑ (Κ.)	74	17255	ε. Ρίο Γκράντε 24/6
ΣΠΕΤΣΑΙ (Κ.)	69	34054	προς Τοκονίλα 17/6	ΦΟΙΝΕ (Κ.)	76	16037	ε. Γένοβα 16/6
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	δ. Παναμά 13/6	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (Κ.)	75	20452	προς Σιαμίν 11/6
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (Κ.)	71	17878	ε. Καζαμπλάνκα 5/6	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΤΝΤ (Κ.)	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (Κ.)	70	11870	προς Κούβα 17/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΗ (Κ.)	73	53518	ε. Σάντος 16/6
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (Π.)	75	1586	ε. Θεσσαλονίκη 19/6	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (Κ.)	81	26512	προς Ρεσίφ 22/6
ΣΤΑΜΙΝΑ (Κ.)	69	13942	δ. Ντόβερ 29/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (Κ.)	76	23104	ε. Κακινάδα 6/6
ΣΤΑΜΟΝ (Κ.)	77	10976	ε. Μπάχια Μπλάνκα 29/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (Κ.)	77	18745	ε. Σουάο 12/6
ΣΤΑΡ (Κ.)	61	1586	προς Λεμεσός 18/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (Κ.)	80	26512	προς Παρανάγουα 27/6
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (Κ.)	77	22893	προς Μπαγκόγκ 23/3	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Κ.)	74	31972	ε. Παρανάγουα 13/6
ΣΤΑΡΜΑΝ (Κ.)	78	18321	α. Τερνεούζεν 8/6	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Κ.)	73	17918	προς Βελόζη 3/6
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κόργκ (αποθήκη)	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (Κ.)	74	19959	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/4
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (Κ.)	77	11249	προς Αίγυπτο 8/6
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 24/6	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	προς Ιταλία 15/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Αυλίδα 28/6	ΦΡΗΝΤΟΡ (Κ.)	73	29709	προς Μπ. Άιρες 17/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	ε. Πειραιά 26/6	ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (Π.)	68	8034	α. Ντάρμαν 11/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	α. Ντάρμαν 28/6	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (Π.)	68	9342	διάλυση Ινδία
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Πειραιά 19/6	ΦΡΟ ΑΛΛΑΣΚΑ (Π.)	76	1756	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Λιανουγκάγκ 1	ΦΡΟ ΑΜΑΖΟΝ (Κ.)	73	5871	αργεί Ρίβερ Φλω
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	ε. Μπαρνί 29/6	ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (Κ.)	73	6679	προς Σ. Άννα Μπαί 25/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Λά Πλάτα 18/6	ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (Κ.)	69	8085	ε. Μπαγκόγκ 2/5
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Βραζιλία 6/6	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (Π.)	69	8085	α. Μπερκέλυ Σάουντ 24/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	προς Σιγκαπούρη 22	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (Κ.)	70	1971	προς Μαρόκο 29/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Παρανάγουα 1	ΦΡΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (Κ.)	80	2175	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	ε. Τής Μπαίη 30/6	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Κ.)	74	8741	προς Ροστόκ 28/6
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (Κ.)	75	17894	α. Ν. Ορλεάνη 9/6	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (Π.)	68	1568	ε. Μπαγκόγκ 22/5
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (Π.)	81	9112	προς Νταμμά 27/6	ΦΡΟ ΑΛΑΚΙΑ (Π.)	77	6680	προς Στάνλεϊ 15/6
ΣΤΟΡΚ (Κ.)	10	15265	ε. Νταλιάν 6/6	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (Π.)	88	4999	προς Ιαπωνία 1/6
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (Π.)	75	12376	προς Σουέζ 3/6	ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (Κ.)	82	1500	στον π. Ζαίρ 31/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	δ. Γιβραλτάρ 16/6	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (Κ.)	90	5286	α. Μπερκέλυ Σάουντ 4/5
ΣΥΚΙΔΑ (Κ.)	71	10871	πρ. «Consolidated V»	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (Π.)	89	4999	α. Λιανουγκάγκ 14/5
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729	α. Χόγκ Κόγκ 1/7	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (Π.)	75	3699	ε. Μοντεβιδέο 29/6
ΣΥΜΠΛΕΑ (Κ.)	77	8784	α. Μπούτο 23/6	ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (Κ.)	80	2162	α. Μπαγκόγκ 19/5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (Κ.)	72	9076	προς Αθήνα 12/5	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (Π.)	90	5286	α. Μπερκέλυ Σάουντ 6/6
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Χόγκ Κόγκ 16/6	ΦΡΟ ΜΠΑΤΙΚ (Κ.)	82	1500	προς Νουαντίμπου 30/5
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)	ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (Κ.)	81	2172	α. Λάς Πάλμας 30/5
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	στην Ν. Ορλεάνη 17/12	ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (Κ.)	73	6627	προς Σιγκαπούρη 3/6
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Ιταλία 28/6	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (Π.)	89	4999	προς Ιαπωνία 21/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (Κ.)	78	11562	ε. Ταλκαχουάνο 6/6	ΦΡΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (Π.)	93	6991	προς Αργεντινή 31/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (Κ.)	73	19420	προς Καράτσι 2/6	ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (Κ.)	79	5205	α. Κεμπτ'Αουν 28/6
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (Κ.)	78	10372	δ. Ντόβερ 23/6	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (Π.)	73	2987	επισκ. Λάς Πάλμας 2/9/92
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Ρωσία 8/6	ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (Π.)	73	3563	προς Σιγκαπούρη 13/6
ΤΕΕΑΣ ΣΙΤΥ (Κ.)	81	26233	προς Μπέρνα 15/6	ΦΡΟ ΠΑΖΟΦΙΚ (Κ.)	90	5286	α. Μπερκέλυ Σάουντ 14/6
ΤΕΡΝ (Κ.)	73	19735	ε. Σιγκαπούρη 6/6	ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (Κ.)	80	2222	προς Χακοντάντε 17/6
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ε. Σιγκαπούρη 6/6	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (Κ.)	73	6863	ε. Λάς Πάλμας 9/6
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	προς Ταρτσόζ 16/6	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	πρ. «Glorv Sky»
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κ.)	70	28415	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Φουτζέιρα 28/6
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (Κ.)	78	16329	ε. Χόγκ Κόγκ 8/6	ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπο 14/6
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	προς Κίνα 22/6	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (Κ.)	72	9343	προς Ρωσία 9/6
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	στον Πειραιά 17/5	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (Κ.)	87	13688	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	ε. Πειραιά 4/6	ΧΑΝΤΕΡ (Κ.)	74	18694	ε. Πειραιά 21/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Σιαμίν 11/3	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (Π.)	73	13687	προς Βιτόρια 20/6
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (Κ.)	74	26321	α. Λάγος 19/6	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (Κ.)	76	30000	α. Νταμμά 28/6
ΤΖΟΥ' Γ' Ον.	78	5868	α. Σαν Λορέντζο 29/6	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (Κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 5/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (Κ.)	70	9954	ε. Πόρτ Σάιτ 24/6	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Βομβάη 19/5
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣ (Κ.)	73	9044	προς Τζέντα 10/6	ΧΑΦΝΙΑ (Κ.)	78	9918	προς Ρωσία 9/6
ΤΖΩΝ Ν. (Κ.)	72	5907	προς Μπαγκόγκ 3/6	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Τζακάρτα 27/6
ΤΖΩΡΤΖ (Λι.)	70	10197	προς Τσιβάν 19/6	ΧΕΪΒΥ ΜΕΤΑΛ (Κ.)	74	30331	ε. Αγ. Πετρούπολη 18/6
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Τσέκα 21/6	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Λε Χάβρη 2/7
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σιγκαπούρη 24/6	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λι.)	70	12363	α. Πόρτ Σάιτ 26/6
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Κ.)	76	19166	προς Ντάρμαν 25/6	ΧΕΡΟΝ (Κ.)	72	19407	ε. Καράτσι 29/5
ΤΗΝΟΣ ΑΤΛΑΝΤ (Κ.)	73	12376	προς Ντάρμαν 25/6	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Κ.)	72	10194	α. Μπουεναβεντούρα 25/6
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	προς Γουάρι 1/6	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (Π.)	74	15948	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	προς Μοντεβιδέο 16/6	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (Κ.)	74	5794	πρ. «Fausta»
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	α. Κακινάδα 16/6	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (Π.)	76	14760	προς Χοντζίνα 25/5
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (Π.)	71	6166	α. Ν. Ορλεάνη 30/6
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248	προς Φουτζέιρα 24/5	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Κ.)	72	13437	προς Ελλάδα 22/6
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	προς Σάο Σεμπατίσθ 14/6	ΧΙΟΥΠ II (Π.)	64	15404	προς Κωνσταντίνε 26/6
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	ε. Μασούτο 5/6	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Φουτζέιρα 10/4
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (Κ.)	81	30644	προς Ρίο Γκράντε 23/6
ΤΟΜΙΣ ΦΕΪΘ (μ.)	87	39.500	προς Τζέντα 21/6	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Ντουμά 6/6
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	αργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Τσιτσούγκ 22/6
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	αργεί Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	προς Μαυρίκι 1/6
ΤΟΞΑ (Κ.)	71	9082	προς Μπαλμπόα 14/6	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Μαρίνα ντι Καρόρα 20/6
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	πρ. Ερεγλί 25/6	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (Π.)	79	12294	προς Σιγκαπούρη 28/6
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΟ (δ.Μηχ.)	77	63285	α. Μπ. Άιρες 14/5	ΧΡΥΣΟΝ Σ. (Κ.)	78	5386	προς Τρίπολη 15/6
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	ε. Ντάρμαν 17/6	ΧΩΚ (Κ.)	74	19451	ε. Ζανζιβάρ 15/6
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	πρ. «Argo Iduna»	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	προς Ραβέννα 30/6
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	α. Ν. Ορλεάνη 1/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Μπ. Άιρες 15/4
			πρ. «Min				



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

HELP ESMERALDA



Protect the Environment



*Cyprus Marine Environment Protection
Association*

On the 3rd October 1993 the Board of Directors of CYMEPA will sign the Voluntary Declaration to Save the Seas which will be countersigned by the following personalities, signifying their approval of the Action Plan:

William O'Neil, (IMO) • Gunnar Kullenberg, (IOC) • Charles De Haes, (WWF)
• George P. Livanos, (The Club of Rome) • Danny L. Elder, (IUCN)
• Terence Coghlin, (International Group of P & I Clubs) • Juan H. Kelly (ICS)

For further information please contact Dr. Michael Ierides, Secretary General.
Irinis Square & Navarinou Str., P.O.Box 6671, Limassol, Cyprus Telephone 357-5-343311, Fascimile 357-5-356066