

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1993
Αρ. Φύλλου 1393/1152

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘΗ. 1393 / 1152
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 500



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



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



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12

FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 -216054
 ALL A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE

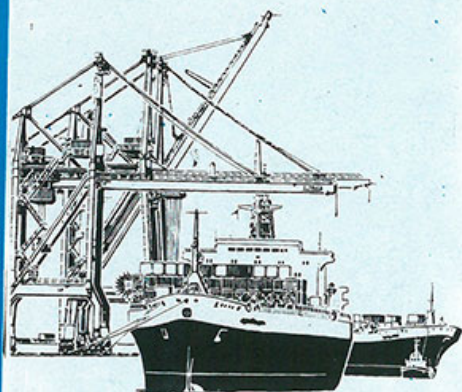
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 GERMANY
 PHONES: (40) 391433
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO*HAMBURG
 FAX: (40) 3303492

VIGO OFFICE

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο**

**1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1393/1152**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**62nd Year
Issue No. 1393/1152 October 1st, 1993**

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 9** Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
-
- 14** Ο ελεύθερος χρόνος του ναυτικού στο πλοίο.
(Σκέψεις για την δημιουργική αξιοποίησή του).
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
-
- 30** Αγοραπωλησίες πλοίων.
Μηνιαία ανασκόπηση της αγοράς.
Από την Overseas Agency Ltd.
-
- 25** Η Ναυτιλιακή Κοινότητα του Λονδίνου
ενημερώθηκε για το έργο της HELMEPA.
-
- 26** Γιορτάσθηκε η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα.
-
- 32** Καθιερώνονται αυστηρότεροι κανόνες
στη Βορ. Ευρώπη για την ευστάθεια
των ε/γ - ο/γ πλοίων μετά από βλάβη.
-

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
8 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT
45 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

SHARK®

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
χοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

Απαιτούνται ιδιαίτερα προσεκτικοί χειρισμοί

Λίγες ημέρες πριν, στις 27 Σεπτεμβρίου, έληξε η διορία που είχε θέσει η Κομμισσιόν των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς την χώρα μας να άρει τους περιορισμούς της προς τους υπηκόους των χωρών - μελών της ΕΟΚ ώστε να έχουν την δυνατότητα να νηολογούν πλοία που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε Ευρωπαίους στο ελληνικό νηολόγιο.

Το θέμα αυτό, που δυστυχώς δεν αντιμετωπίστηκε έγκαιρα, θα οδηγήσει αργά ή γρήγορα την χώρα μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, όπου θα κληθεί να δικαιολογήσει γιατί δεν ανταποκρίνεται στις αρχές της πλήρους ελευθερίας που προβλέπει η Συνθήκη της ΕΟΚ και να επιτρέψει την εγγραφή πλοίων κοινοτικής ιδιοκτησίας στο εθνικό νηολόγιο.

Μια τέτοια ενέργεια θα άνοιγε διάπλατα τις πύ-

λες στα Ευρωπαϊκά επιβατηγά και οχηματαγωγά, αλλά και σε κάθε άλλης κατηγορίας πλοία που κατὰ 51% ανήκουν σε Ευρωπαίους.

Πληροφορούμεθα ότι επίκειται μια σύσκεψη των Προέδρων όλων των Εφοπλιστικών Ενώσεων και της ηγεσίας του ΥΕΝ, ώστε να χαραχθεί μια ενιαία γραμμή για την αντιμετώπιση του οξυτάτου αυτού προβλήματος, το οποίο άρδην ανατρέπει το υφιστάμενο καθεστώς του Καμποτάζ, ελπίζουμε δε ότι η κοινή πρόταση στην οποία θα στηριχθεί η υπερασπίση των ελληνικών θέσεων στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο θα κινηθεί στην λογική άλλωστε θέση ότι η ελεύθερη εγγραφή κοινοτικών πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο πρέπει να συμπέσει χρονικά με την άρση του Καμποτάζ.

Το Κομμίτη της Νέας Υόρκης

Ευνοεί αναμφισβήτητα την Ελληνική Ναυτιλία η δημιουργία της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης. Όχι μόνον διότι έτσι ολοκληρώνεται μία οργανωτική δομή που ουδεμία άλλη Ναυτιλία διαθέτει, αλλά και επειδή της παρέχει τη δυνατότητα άμεσου παρεμβάσεως εκεί — στην αμερικανική πρωτεύουσα, δηλαδή — όπου μετά την εξάλειψη της πάλαι ποτέ Σοβιετικής Ενώσεως διαμορφώνεται η νέα τάξη πραγμάτων, δυνατότητα που επίσης ουδεμία άλλη Ναυτιλία διαθέτει.

Αυτή η διάσταση προσδίδει στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης τεράστια σημασία, γεγονός που αποδεικνύεται άλλωστε και από το ενδιαφέρον το οποίο έχει ήδη εκδηλωθεί από πολλές πλευρές, αλλά και από την ανταπόκριση που υπήρξε ως τη στιγμή αυτή για ουσιαστική συνεργασία με στόχο την προώθηση και την προαγωγή των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Ασφαλώς χρειάζεται να γίνουν πολλά ακόμη για την ολοκλήρωση και αποτελεσματική λειτουργία της νέας οργανώσεως. Προς την κατεύθυνση αυτή θα βοηθήσουν αποφασιστικά κατά πρώτο και κύριο λόγο το πάθος και η θέληση εκείνων — μιας δράκας δημιουργικών και καλών Ελλήνων — που συνέλαβαν την ιδέα και προχώρησαν στην ίδρυση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης. Κατά το δεύτερο αλλά εξ ίσου κύριο λόγο ή ενεργός και αμέριστη συμπαράσταση της Ελληνικής

Πολιτείας την οποία υπεσχέθη ο πρόεδρος μας στην Ουάσιγκτον κ. Λουκάς Τσίλας, συμπαράσταση που εκδηλώνεται για πρώτη φορά τουλάχιστον προς την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα της Νέας Υόρκης και που μέχρι τη σύσταση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, ήταν μία άμορφη μάζα χωρίς κατεύθυνση, όπως εύστοχα έχει επισημάνει ο εκ των ιδρυτικών μελών κ. Χρήστος Στρατάκης και ο πρόεδρος του Κομμίτη του Λονδίνου κ. Γιάννης Χατζηπατέρας. Και κατά τρίτο, αλλά επίσης κύριο λόγο, η ανάληψη της προεδρίας του Κομμίτη της Νέας Υόρκης από μία διακεκριμένη προσωπικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας — τα μάτια όλων γενικώς στη Νέα Υόρκη στρέφονται προς τον κ. Γιώργο Π. Λιβανό.

Θεωρείται αυτονόητο ότι η διοίκηση του Κομμίτη της Νέας Υόρκης θα μετέχει εφεξής στις κοινές συνεδριάσεις των συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Κομμίτη του Λονδίνου που ασχολούνται με την ενιαία αντιμετώπιση των διαφόρων θεμάτων τα οποία αφορούν την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και την χάραξη κοινής πολιτικής. Αυτονόητο εξ άλλου θεωρείται και η συστηματική συνεργασία, αλληλοενημερώση και πληροφόρηση που πρέπει να υπάρχει εφεξής μεταξύ των τριών οργανώσεων για την αποτελεσματικότερη προώθηση των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων.

• Στο μεταξύ εγνώσθη ότι η πρώτη γενική συνέλευση των μελών του Κομμίτη της Νέας Υόρκης, θα πραγ-

ματοποιηθεί στις 15 Νοεμβρίου. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, μέλη του Κομμίτη της Νέας Υόρκης θα μπορούν να γίνουν όλοι οι Έλληνες που δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό τομέα σε ολόκληρο το δυτικό ημισφαίριο.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Οι εκλογές της 10ης Οκτωβρίου έφεραν στην επιφάνεια και την πολιτική την οποία θα ακολουθήσουν στον ναυτιλιακό τομέα η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ.

Ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης, μιλώντας στη δεξίωση που είχε δοθεί με την ευκαιρία της πρόσφατης κοινής συνεδριάσεως των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Κομμίτη είχε υπογράμμισει ότι η Νέα Δημοκρατία θα συνεχίσει την επιτυχή, όπως την είχε χαρακτηρίσει ο ίδιος, ναυτιλιακή πολιτική που έχει εφαρμόσει μέχρι τούδε. Εξ άλλου, μιλώντας σε προεκλογική περιόδεια στον Πειραιά, όπου επισκέφθηκε το λιμάνι και ενημερώθηκε για τα έργα που εκτελούνται (γκαράζ Καράϊσκάκη, παραλιμνίος περιφερειακή οδός που περιλαμβάνει δύο οδογέφυρες μήκους 1.000 μέτρων εκάστης κλπ.) είπε ότι εάν η Νέα Δημοκρατία επανεκλεγεί, οι συντάξεις των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού θα φθάσουν το επίπεδο του 80% του μισθού ενεργείας.

ΤΟ ΠΑΣΟΚ στη σχετική διακήρυξη του υπογραμμίζει τα εξής χωρίς να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες για τους τρόπους υλοποιήσεως της πολιτικής που εξαγγέλλει ότι θα ακο-

λουθήσει:

«Βασικός στόχος της πολιτικής μας είναι να διατηρήσει και να βελτιώσει η Ελλάδα τη θέση της στην παγκόσμια εμπορική Ναυτιλία. Κύριοι άξονες της προσπάθειάς μας για την επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι:

- Η προώθηση του τεχνολογικά σύγχρονου ελληνικού πλοίου, με στόχο τη δημιουργία ανταγωνιστικού στόλου από άποψη επιδόσεων κόστους / οφέλους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με δέσμη μέτρων όπως:

- Κίνητρα εκσυγχρονισμού ποντοπόρου πλοίου.

- Προώθηση εγχώριας τεχνολογίας και καινοτομιών στη ναυπηγική.

- Στήριξη του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου.

- Εντατική εκπαίδευση, επιμόρφωση των ανέργων Ελλήνων ναυτικών στις σύγχρονες τεχνολογίες του πλοίου.

- Προώθηση του επαγγελματία ναυτικού πολλαπλών ειδικοτήτων.

- Η προώθηση εκτεταμένων επενδύσεων στους λιμένες εθνικής σημασίας με:

- Αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των λιμένων υπό τη μορφή ανώνυμης εταιρίας χαρτοφυλακίου.

- Εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας με τον ακριβή προσδιορισμό του πρόσφορου τύπου

πλοίου για τις διάφορες θαλάσσιες μεταφορές και την ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών σε ένα ενιαίο εθνικό σύστημα μεταφορών.

- Αναβάθμιση της εκπαίδευσης των απασχολούμενων στη ναυτιλία με την ίδρυση ανώτατης πανεπιστημιακής σχολής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

- Μέριμνα για τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας του ανθρώπινου δυναμικού, αναμόρφωση του ασφαλιστικού συστήματος (θέμα NAT, κλπ.).

ΟΙ ΕΚΛΟΓΕΣ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ακολουθώντας πιστά την τακτική που καθιέρωσε ο αείμνηστος ιδρυτής τους Δημήτριος Κωττάκης δεν αναμειγνύονται στην πολιτική. Αυτό όμως δεν μας εμποδίζει — ούτε άλλωστε θεωρείται ανάμιξη στην πολιτική — να υπογραμμίσουμε ότι στις εκλογές της 10ης Οκτωβρίου πρέπει να υποστηριχθούν όλοι όσοι και έχουν διατελέσει στο Υπουργείο Ναυτιλίας έχουν αποκτήσει ήδη αρρήκτους δεσμούς με τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της και ως εκ τούτου θα εισφέρουν πάντοτε στην ναυτιλιακή μας υπόθεση.

Στις εκλογές αυτές κατέρχονται οι διατελέσαντες Υπουργοί Ναυτιλίας κ.κ. Αριστ. Παυλίδης (Ν.Δ. Δωδεκανήσου),

Ευάγ. Γιαννόπουλος (ΠΑΣΟΚ Β' Αθηνών) Γεώργ. Κατσιφάρας (ΠΑΣΟΚ Α' Αθηνών) Αντ. Ντεντιδάκης (ΠΑΣΟΚ Α' Πειραιώς) καθώς και ο σημερινός Υπουργός κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας (Νέα Δημοκρατία Α' Αθηνών), όπως επίσης και ο μέχρι πρότινος Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ, κ. Φώτης Χρηματοπούλος (Νέα Δημοκρατία Α' Πειραιώς).

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ NAT

Τελικώς οι συνταξιούχοι μας — μιλάμε για τους πραγματικούς ναυτικούς και όχι για τους «αλεξίπτωτιστές» που παίρνουν σύνταξη από το NAT χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε δραχμή — καθώς και η Ακτοπλοΐα πληρώνουν για την εξυγίανση του NAT: Με τον φορολογικό νόμο που έχει τεθεί σε ισχύ από τις 24 Αυγούστου αυξήθηκαν από 2% σε 3% οι κρατήσεις επί της καταβαλλόμενης μηνιαίας συντάξεως του NAT και το ποσοστό συμμετοχής τους (όπως και των εν ενεργεία ναυτικών) στις δαπάνες φαρμάκων κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες.

Με τον ίδιο νόμο επέρχονται επίσης οι κατωτέρω ρυθμίσεις:

- Επιτρέπεται η κατά χρήση παραχώρηση των κτιριακών και λοιπών εν γένει εγκαταστάσεων μετά του περιβάλλοντος οικοπεδικού χώρου του Ν.Ι.Ε.Ν. σε άλλο φορέα του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα προκειμένου να αξιοποιηθεί και να επαναλειτουργήσει για τον σκοπό για τον οποίο συνεστήθη, δηλαδή για Γενικό Νοσοκομείο Εμπορικού Ναυτικού.

- Επιτρέπεται επίσης κατά τον ίδιο τρόπο και για τον ίδιο σκοπό η παραχώρηση των Παιδιών Εξοχών του Οίκου Ναύτου στον Άγιο Ανδρέα Αττικής.

- Προσδιορίζεται ότι το ύψος της εφ' άπαξ παροχής των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού (Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων) υπολογίζεται σύμφωνα με πίνακα που περιέχεται στον νόμο ανάλογα με τον χρόνο ασφαλίσεως του κάθε ασφαλισμένου. Όσες δε αποφάσεις για εφ' άπαξ έχουν εκδοθεί μέχρι τη δημοσίευση του νόμου (24.8.1993) με βάση τους πίνακες υπολογισμού που χρησιμοποιήθηκαν από τα Ταμεία Προνοίας και το NAT λογίζονται ότι καλώς έχουν εκδοθεί προφυγές όμως που έχουν κατατεθεί εναντίον τέτοιων αποφάσεων ή που θα κατατεθούν εντός της νομίμου προθεσμίας για οποιονδήποτε άλλο λόγο πλην του υπολογισμού βάσει των πινάκων δεν επηρεάζονται.

- Δεν υπόκειται σε χρονικό περιορισμό το δικαίωμα για αίτηση παροχής από το Ταμείο Επικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών (KEAN).

METALOCK BRASIL

FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

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



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISRES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations
for major marine equipment manufacturers.
Agents in key shipping centres.

• Κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου η κενή (μέχρι τούδε) θέση του γενικού διευθυντού του NAT μπορεί να καλυφθεί με τριετή ανάθεση καθηκόντων από υπηρετούντες προϊσταμένους Διευθύνσεων του NAT ή του ΥΕΝ που έχουν τις τυπικές προϋποθέσεις.

• Θεσμοθετείται θέση αντιπροέδρου του NAT που θα καταλαμβάνεται από «πρόσωπο με επιστημονές γνώσεις και πείρα σε θέματα κοινωνικής ασφαλίσεως ή δημοσίας διοικήσεως γενικώς» με την υποχρέωση πλήρους απασχολήσεως — θέλουμε να πιστεύουμε ότι δεν πρόκειται για φωτογραφική διάταξη.

• Ορίζεται ότι εισφορές οφειλόμενες ή βεβαιούμενες από ναυτολόγιο παραγράφονται μετά εικοσαετία από τη λήξη του έτους κατά το οποίο ήταν απαιτητές, η διάταξη δε αυτή εφαρμόζεται και σε προγενέστερες εισφορές για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

ΔΙΚΑΙΟ ΑΙΤΗΜΑ

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ζήτησε πρόσφατα να υπαχθούν τα μέλη της στην ευνοϊκή ρύθμιση των ληξιπροθέσμων υποχρεώσεων που προωθεί ο ΕΟΤ για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και άλλες συναφείς τουριστικές δραστηριότητες.

Στο σχετικό έγγραφο που υποβλήθηκε στον γεν. γραμματέα του Οργανισμού Τουρισμού κ. Γιάννη Άγγλο επισημαίνεται ότι στις εισηγήσεις του ΕΟΤ δεν έχουν συμπεριληφθεί τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, τα οποία δέχτηκαν τον ίδιο δυσμενή αντίκτυπο όπως και οι άλλες τουριστικές επιχειρήσεις, παρουσιάζοντας μείωση της κίνησης που κυμάνθηκε μεταξύ 30-40% κατά τη φετινή τουριστική περίοδο.

Ορθά η ΕΕΑ επισημαίνει ακόμα ότι πολλά από τα πλοία του κλάδου κατασκευάστηκαν ή μετασκευάστηκαν είτε με το καθεστώς του αναπτυξιακού Ν.

1262/82, είτε με δάνεια από την ελεύθερη τραπεζική αγορά, τα οποία έχουν αρχίσει ήδη να γίνονται απαιτητά και να επισύρουν και τόκους υπερημερίας λόγω της αδυναμίας των οφειλετών να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

ΑΝΕΦΑΡΜΟΣΤΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Είναι περίεργο: Παρά το γεγονός ότι έχει επισημανθεί επανειλημμένως και από τις οικείες πλοιοκτητικές Ενώσεις αλλά και από τα «Ναυτικά Χρονικά» ότι είναι αδύνατη εκ των πραγμάτων η είσπραξη αναδρομικών εισφορών υπέρ των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού, οι αρμόδιοι μανδρινό και οι αρμόδιοι Υπουργοί επιμένουν να παίζουν το βιολί που άρχισαν οι προκάτοχοί τους και να φορτώνουν στις πλάτες των πλοιοκτητών την ευθύνη για την είσπραξη ποσών που δεν μπορούν να εισπραχθούν.

Το ίδιο συνέβη και εφέτος: Η απόφαση για την 24% αύξηση των εισφορών υπέρ του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων από 1.1.1993 κοινοποιήθηκε στους ενδιαφερομένους στα μέσα Σεπτεμβρίου και αφού στο μεταξύ είχαν τα ναυτολόγια του πρώτου εξαμήνου και πολλοί δεν εργάζονται πλέον στα πλοία στα οποία ήταν ναυτολογημένοι την περίοδο αυτή. Ακόμη και αν θεωρήσουμε εύλογο — δικαιολογία πάντως δεν υπάρχει — ότι ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, ο κ. Μάνος δηλαδή, δεν είναι σε θέση να γνωρίζει ότι οι ναυτικοί μπορεί να μην εργάζονται στο ίδιο πλοίο και ότι τα ναυτολόγια με τα οποία συνεισπράττονται και οι εισφορές υπέρ των Ταμείων Προνοίας εξοφλούνται ανά εξάμηνο, διερρωτώμεθα πως ο Υπουργός Ναυτιλίας συνυπέγραψε την απόφαση αυτή; Δεν βρέθηκε κανείς στο Υπουργείο να του πει ότι δεν είναι δυνατή η είσπραξη των αναδρομικών εισφορών ή πλέον οι Υπουργοί κάνουν ό,τι θέλουν και ας βρίσκουν τον

μπελά τους οι πολίτες; — ομολογούμε ότι αδυνατούμε να προτιμήσουμε τη μία ή την άλλη εκδοχή, οπωσδήποτε όμως υποστηρίζουμε ότι η απόφαση ως έχει δεν μπορεί να εφαρμοσθεί και συνεπώς πρέπει να τροποποιηθεί ώστε οι νέες εισφορές να λαμβάνονται υπ' όψει από την 1η Σεπτεμβρίου και εφεξής, ενώ αν πρόκειται να υπάρξει και νέα αύξηση — για μείωση δεν μπορούμε να μιλάμε — κατά το 1994, η σχετική απόφαση πρέπει να έχει κοινοποιηθεί στους ενδιαφερομένους πριν από την έναρξη του νέου έτους, αν θέλουμε βεβαίως να μιλάμε για κράτος και όχι για Μπανανία.

ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΡΩΣΙΑ

Με δικαιολογημένη ανησυχία όλος ο κόσμος και ιδιαίτερα η Ελληνική ναυτική κοινότητα παρακολουθεί τις πολιτικές εξελίξεις στην Ρωσία, και τις προσπάθειες του Προέδρου Γιέλτσιν να ξεπεράσει τον οπισθοδρομισμό και να επιπεδώσει ένα νέο σύγχρονο οικονομικό μετασχηματισμό στην χώρα του.

Παράλληλα, λίγο πριν τα τέλη Σεπτεμβρίου, η ρωσική αντιπροσωπεία που βρέθηκε στην Ουάσιγκτον διαβεβαίωσε τους εκπροσώπους της USDA, ότι η Μόσχα θα καταβάλει άμεσα περί το ένα δισεκ. δολάρια για την εξόφληση παλαιότερων οφειλών της από αγορές δημητριακών.

Ας ελπίσουμε ότι σύντομα η οικονομική ζωή στην χώρα αυτή θα ξαναβρεί τον ρυθμό της, ώστε να προχωρήσουν σύμφωνα με τον αναμενόμενο ρυθμό οι φορτώσεις των νέων φορτίων σιτηρών που αναμένεται να οριστικοποιηθούν περί τα τέλη Οκτωβρίου.

ΜΙΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Ουσιαστικές λύσεις για την αντιμετώπιση των ευθυνών που θα προκύψουν σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου στα χωρικά ύδατα των Ηνωμένων Πο-

SANTOS MARÍTIMA

STYLIANOS MANDIS
AGENTS — BROKERS — SHIPREPAIRS

TEL: 0055 - (0132) 321800-338763

CABLES: "MARITIMA"

TLX: 013.1435 LYAN BR

FAX: 055 - (132) 346845

SANTOS (SP) BRAZIL

AOH: (0132) 355857



SINCE 1958

RUA JOAO PESSOA 519

P.O. BOX 1119

11013-003 SANTOS (S.P.)

BRAZIL

CGC: 52 877 326/0001

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

λιτειών, μετά τον ΟΡΑ '90 έρχεται να προσφέρει το σχέδιο της υποχρεωτικής επιπλέον ασφαλιστικής κάλυψης (Mandatory Excess Insurance Facility, MEIF) το οποίο πριν λίγες ημέρες υπέβαλαν από κοινού στην Αμερικανική Ακτοφυλακή, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η Ένωση Νορβηγικών Εφοπλιστών και η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών.

Πρόκειται για μία από τις σπάνιες φορές που τρεις κατ' εξοχήν ναυτιλιακές χώρες προβαίνουν σε μια κοινή πρόταση για να αντιμετωπισθεί το τεράστιο θέμα της απεριόριστης ευθύνης που προβλέπει ο αμερικανικός νόμος σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, ενώ και το σπουδαιότερο, οι εφοπλιστές-μέλη των παραπάνω τεσσάρων εφοπλιστικών ενώσεων ελέγχουν τοννάζ πετρελαιοφόρων της τάξεως των 64 εκατ. τον. d.w., που αντιπροσωπεύει το 31% του παγκόσμιου τοννάζ πετρελαιοφόρων και το 48% του τοννάζ που ελέγχεται από ιδιωτικές εταιρίες και όχι από τις μεγάλες εταιρίες πετρελαίων.

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι σχεδόν το 30% του πετρελαίου που εισάγεται στις ΗΠΑ κάθε χρόνο, μεταφέρεται με πλοία που ανήκουν σε Έλληνες, Σουηδούς και Νορβηγούς, και κατά συνέπεια εκτός από τις ορθολογικές προτάσεις που προβλέπει το MEIF, διατυπώνεται και από τους βασικότερους μεταφορείς αργού προς τις ΗΠΑ και γιαυτό πιστεύεται ότι θα αντιμετωπισθεί από την Coast Guard με τη δέουσα σοβαρότητα.

Ο διοικητής της Αμερικανικής Ακτοφυλακής ναύαρχος Χένν, ερωτηθείς στις 27 Σεπτεμβρίου, κατά την διάρκεια του ναυτιλιακού συνεδρίου Seatrade Tanker Convention, για τις απόψεις του επί του σχεδίου, απάντησε ότι η υπηρεσία του εκτιμά τις προτάσεις του σχεδίου αλλά είναι ακόμη νωρίς να απαντήσει εάν θα αποτελέσουν μέρος της τελικής μορφής της ασφαλιστικής ρύθμισης του ΟΡΑ '90.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα παρουσιάσουν στο προσεχές τεύχος τους το πλήρες κείμενο της πρότασης του Mandatory Excess Insurance Facility.

πάλι ότι η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε και προωθεί σχέδιο Π.Δ/τος για την αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, που πραγματοποιήθηκε κατά τη χρονική περίοδο που εφαρμόστηκε το μέτρο της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών, από 18.7.83 μέχρι 30.6.86.

Το παραπάνω σχέδιο Π.Δ/τος συζητήθηκε για δεύτερη φορά στο Συμβούλιο Ε.Ν., στη συνεδρίαση της 9.9.93, κατά την οποία τόσο οι εκπρόσωποι των Εφοπλιστικών, όσο και Ναυτεργατικών Ενώσεων, δεν συμφώνησαν για τη προώθησή του.

Ο Υπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιάς, 27 Σεπτεμβρίου, 1993

ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Επ' ευκαιρία του σχετικού σας στο προηγούμενο τεύχος του Ν. 10 άρθρου, θα ήθελα να προσθέσω και εγώ κάτι.

Επειδή, εξακολουθείτε να προσφέρετε έργο στην Ναυτιλία, θα παρακαλούσα το σχόλιό σας για τις λάντζες να επαναληφθεί, σε όλη την έκτασή του, και βεβαίως το τελευταίο θα είναι και η τιμολογική πολιτική που θίγεται τώρα.

Σύμφωνα με τον Νόμο, τα κλειστά επαγγέλματα έπαψαν να υπάρχουν στις 31/12/92. Οι πατέρες υμών, έδωσαν μια παράταση 6 μηνών, μη δυνάμενη να παραταθεί, δηλαδή μέχρι στις 30/6/93. Όσοι ασχολούνται με το θέμα λάντζας, και κατόπιν των σχετικών πληροφοριών από το Κ.Α.Π. ότι παύει επιτέλους το μονοπωλιακό καθεστώς στις λάντζες, ξαφνικά με νεώτερες πληροφορίες, και αφού βεβαίως έχει περάσει η προθεσμία της 30 Ιουνίου '93, πληροφορούμεθα ότι δεν θα μπορούσαμε να πάρουμε την πολυπόθητη άδεια δια την εκτέλεση λεμβουσιακών εργασιών, διότι είναι προεκλογική περίοδος. Αυτά δε συνέβησαν πριν την πτώση της κυβερνήσεως. Κατά τα άλλα το σκάφος που έχουμε ετοιμάσει, τελευταίων προδιαγραφών, παραμένει στο μώλο, και εμείς αναμένουμε πότε θα έχουν διάθεση, να εκδώσουν τον επόμενο νόμο, για να μπορούμε και εμείς να προωθήσουμε επί τέλους τις εργασίες μας.

Σεβόμενος τον χρόνο σας, δεν θα επεκταθώ περαιτέρω, καθώς είμαι σίγουρος ότι γνωρίζετε το θέμα αρκετά καλά.

Με τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΥΤΑΚΙΔΗΣ

Πειραιάς 28 Σεπτεμβρίου, 1993

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κύριοι,

Απαντώντας στην επιστολή του υποπλοιάρχου Ε.Ν. Ν. Γαγιά, που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό σας την 1.9.1993

και συνέχεια του αριθ. 2131.14 / 5/93/30.6.93 εγγράφου μας, που σας κοινοποιήθηκε, σας πληροφορούμε και

ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΕΙΔΗ



KEMPE

ΑΝΑΓΟΜΩΣΕΙΣ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Δ. ΚΕΛΛΑΡΑΚΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

Η πολυετής πείρα μας εγγυάται την πυρασφάλειά σας

Εργαστήριο

Θεμιστοκλέους 62
Τηλ.: 0721/80763

Εκθεσις

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

Οικία

Τηλ.: 0721/89582

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΑΙΣΘΗΣΗ έχουν προκαλέσει στη Νέα Υόρκη οι πληροφορίες για το περιεχόμενο ενός πορίσματος ορκωτών λογιστών που εξεδόθη μετά από έλεγχο σε ναυτιλιακή επιχείρηση του Πειραιώς, ο οποίος διενεργήθηκε με εισαγγελική εντολή.

Ο γράφων ελπίζει ότι συντόμως θα έχει στα χέρια του αντίγραφο του πορίσματος οπότε θα είναι δυνατόν να δοθούν στη δημοσιότητα συγκεκριμένες πληροφορίες. Εκ προοιμίου όμως μπορεί να λεχθεί ότι αρκετοί στον Πειραιά περνούν ήδη άσχημες ημέρες καθώς έχει διαπιστωθεί ότι για ένα ποσόν δαπανών συνολικού ύψους 1,5 δισ. δραχμών (με τιμή δολλαρίου κατά την περίοδο 1986-1992) έχουν εκδοθεί νομότυπα παραστατικά μόνον 300 περίπου εκατ. δραχμών — υπάρχουν, δηλαδή, εκτός των άλλων (υπεξαίρεση και καταδολίευση συμφερόντων σε βάρος εταιρών) και ουσιαστικές φορολογικές παραβάσεις από μία σειρά ολόκληρη επιχειρήσεων που θα οδηγήσουν σε απόρριψη των λογιστικών βιβλίων τους αρκετών ετών και σε βαρύτατα πρόστιμα και ίσως και στο σκαμνί του κατηγορουμένου για φοροδιαφυγή. Πρέπει να προστεθεί ότι σ' αυτήν την υπόθεση που βρωμάει και για την οποία υπάρχουν βαρύτατες ευθύνες για ολιγωρία συγκεκριμένων οργάνων της διοικήσεως είναι αναμεμιγμένα και πρόσωπα ορισμένων οργανισμών με διεθνείς προεκτάσεις και αν τελικώς αποκαλυφθεί η μη σύννομος δραστηριότητα των προσώπων αυτών, θα κλονισθεί βαρύτατα το κύρος των εν λόγω οργανισμών.

Περισσότερα όμως μόλις μας παραδοθεί το αντίγραφο του πορίσματος που μας έχουν υποσχεθεί.

ΣΤΗ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ άκουσα τις τελευταίες ημέρες και μία παλιά ιστορία που παρουσιάζει κάποιον παραλληλισμό με την πρόταση του εφοπλισμού (είχε διατυπωθεί επί προεδρίας του αιμνήστου Αντώνη Χανδρή) να καταβάλλονται στο NAT 30 δολλάρια μηνιαίως για κάθε αλλοδαπό που θα απασχολούνταν σε ελληνικό πλοίο, η οποία, όπως είναι γνωστό, είχε απορριφθεί από τους καρεκλοκένταυρους των ναυτεργατικών οργανώσεων για να μην εισχωρήσουν στην Ελληνική Ναυτιλία οι ξένοι ναυτικοί! Στη διάρκεια, λοιπόν, της μεγάλης και μακρόχρονης κρίσεως, γνωστή ναυτιλιακή εταιρία που διαχειριζόταν τότε είκοσι πλοία αναγκάστηκε — για να επιζήσει και να βγει αλώβητη από την κρίση — να προχωρήσει στην αλλαγή σημαίας. Στα πλαίσια της αποφάσεως αυτής εκπρόσωπος της εταιρίας, που απολύτως εύλογα ήθελε να έχει την κάλυψη της ΠΝΟ και με την ξένη σημαία, συναντήθηκε με τον τότε γενικό γραμματέα της Ναυτικής Ομοσπονδίας και του ζήτησε να χορηγηθεί σε κάθε πλοίο η κάρτα της ΠΝΟ, πενταπλασιάζοντας την ετήσια εισφορά που κατέβαλε μέχρι τότε — πλήρωνε 1.000 δολλάρια τον χρόνο για κάθε βαπόρι και πρότεινε να πληρώνει 5.000 δολλάρια, ήτοι 100.000 δολλάρια ετησίως και να διατηρεί 14 Έλληνες ναυτικούς σε κάθε πλοίο. Ο (τότε)

γενικός γραμματέας όμως αρνήθηκε να παράσχει την κάλυψη της ΠΝΟ γιατί δεν ήθελε — όπως είχε πει — να διευκολύνει την καταφυγή στις σημαίες ευκολίας...

Μετά την άρνηση του γενικού γραμματέα της ΠΝΟ οι άνθρωποι δεν έμειναν με σταυρωμένα χέρια: Απευθύνθηκαν σε ναυτεργατική οργάνωση άλλης χώρας, πολύ ισχυρότερη της ΠΝΟ, και όπως είναι ευνόητο η πρότασή τους έγινε δεκτή με ενθουσιασμό — ουδείς, βεβαίως, ήταν δυνατόν να απορρίψει 100.000 δολλάρια ετησίως για να παράσχει την κάλυψη σε πλοία που ήταν μάλιστα επανδρωμένα με Έλληνες ναυτικούς.

Η ιστορία όμως δεν τελειώνει εδώ. Ο (τότε) γενικός γραμματέας, χολωμένος από την εξέλιξη της υποθέσεως, επιχείρησε να φέρει το θέμα σε κάποια σύνοδο της ITF υποστηρίζοντας ότι τα συγκεκριμένα πλοία επειδή ήταν επανδρωμένα με Έλληνες ναυτικούς έπρεπε να υπάγονται στον έλεγχο της ελληνικής Ναυτικής Ομοσπονδίας, η παρέμβασή του όμως ουδόλως ελήφθη υπ' όψη. Έτσι, μ' αυτόν τον τρόπο, η ΠΝΟ έχασε 600.000 δολλάρια στα έξι χρόνια που κράτησε η διατήρηση των συγκεκριμένων πλοίων υπό ξένες σημαίες, όπως και το NAT έχασε εκατομμύρια δολλάρια χωρίς ταυτόχρονα να αποφευχθεί και η εισβολή των ξένων στα ελληνικά πλοία...

ΕΠΙΜΕΝΕΙ η διοίκηση της Εστίας Ναυτικών να επιβραβεύει τη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα. Έτσι α-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

νακοίνωσε ότι όπως κάθε χρόνο να απονείμει και εφέτος χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών, ενεργεία και συνταξιούχων, τα οποία διακρίθηκαν στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Άποψη του γράφοντος αλλά και πολλών άλλων είναι ότι οι ναυτιλιακοί οργανισμοί όπως είναι η Εστία Ναυτικών, οι πλοιοκτητικές ενώσεις κλπ., πρέπει να επιβραβεύουν μόνον την παραμονή και τη διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα για τον απλούστατο λόγο ότι μόνον έτσι θα μπορέσουμε να διατηρήσουμε και να αυξήσουμε το στελεχιακό δυναμικό που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων και των γραφείων και ταυτόχρονα να εξασφαλίζουμε πόρους για την Εστία Ναυτικών — χωρίς ναυτικούς δεν θα είναι δυνατόν να υπάρχουν οι πόροι που σπαταλώνται σε άλλους σκοπούς. Βεβαίως, η μη διάθεση πόρων για τη βράβευση παιδιών των ναυτικών μας που σπουδάζουν στις ανώτατες σχολές δεν πρόκειται να επηρεάσει την απόφασή τους να ακολουθήσουν άλλους κλάδους και ούτε άλλωστε μπορεί οιοσδήποτε να εμποδίσει ροπές και επιθυμίες των ίδιων των παιδιών ή και των γονέων τους, η Ναυτιλία όμως μπορεί και να οφείλει να κατευθύνει τους πόρους που προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων σε συγκεκριμένους στόχους, ο κυριότερος των οποίων είναι και θα εξακολουθήσει να είναι για πολύ καιρό ακόμη η προσέλευση και η παραμονή στο θαλασσινό επάγγελμα όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων.

ΒΑΡΒΑΡΙΣΜΟΙ: Στα ρεπορτάζ α-

θηναϊκών εφημερίδων που αναφέρονται στη δύναμη του στόλου και στην κίνηση του εθνικού νηολογίου γράφεται συχνά ότι την τάδε περίοδο «εγγράφηκαν» 15 πλοία ή ότι «προάχθηκαν» οι τάδε λιμενικοί αξιωματικοί...

ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ υπουργείου Ναυτιλίας στην Τουρκία ζητούν όχι οι Τούρκοι εφοπλιστές αλλά οι Τούρκοι κατασκευαστές πλοίων! Οι οποίοι, εκτός από την ίδρυση ειδικού υπουργείου Ναυτιλίας ζητούν επίσης τα δάνεια που χορηγεί το κράτος για ναυπηγήσεις πλοίων να καλύπτουν το 63% του κόστους και να είναι διάρκειας 7-8 ετών με περίοδο χάριτος 2-3 ετών, ενώ το ποσοστό της αυτοχρηματοδότησής να περιορισθεί σε 15%.

ΤΕΛΙΚΩΣ ο Υπουργός πέταξε στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος το μπαλάκι για την με διαταγές «αυστηρή» τήρηση της νομοθεσίας και έτσι ο κ. Αρχηγός με εγκύκλιό του προς τις λιμενικές αρχές τις καλεί να ασκήσουν αυστηρό έλεγχο εφαρμογής των ισχυόντων αναφορικά με την εκκένωση των αυτοκινήτων κατά τη μεταφορά τους με επιβατηγά — οχηματαγωγά ανοικτού τύπου και «να απαγορεύουν τον απόπλου του πλοίου σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης και να επιβάλλουν αυστηρές κυρώσεις» — αθάνατη Ελλάδα, ως τότε οι νόμοι θα εφαρμόζονται με διαταγές;

Ο ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. Κατσιμαντής αντικαταστάθηκε στην προεδρία του Οίκου Ναύτη από τον ιατρό κ. Κων. Ραφαηλάκη, τέως πρόεδρο

του Ιατρικού Συλλόγου Πειραιώς. Δεν τον γνωρίζουμε, ούτε άλλωστε έχει σημασία αυτό, και ευχόμαστε να πετύχει στο έργο του, αν και πιστεύουμε ότι η διοίκηση οργανισμών σαν τον Οίκο Ναύτη κλπ. πρέπει να ανατίθεται σε ειδικούς μάνατζερ — η ιδιότητα του καθηγητή ή του γιατρού ή του δικηγόρου δεν συνεισφέρει, είτε το θέλουμε, είτε όχι, το παραμικρό.

Στη διοίκηση του Οίκου Ναύτη μετέχουν επίσης ένας ιατρός του Πολεμικού Ναυτικού, ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας και ένας ειδικός σε θέματα οικονομικά, διοικητικά και οργανώσεως, και, αν δεχθούμε ότι έστω ο δεύτερος από αυτούς χρειάζεται για την ενιαία εφαρμογή της γενικότερης κρατικής πολιτικής στον υγειονομικό τομέα και την κοινωνική πρόνοια, δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τον σκοπό της παρουσίας του ιατρού του Πολεμικού Ναυτικού και του κυρίου ειδικού, όπως ποτέ δεν μπορέσαμε να αντιληφθούμε γιατί συμμετέχουν εκπρόσωποι του Τεχνικού Επιμελητηρίου στις διοικήσεις των Ταμείων Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΙΝΑΙ ΕΙΔΗΣΗ: Από τις 12 Σεπτεμβρίου ετέθη σε λειτουργία το όλο σύστημα του «INMARSAT» μετά τη συμπλήρωση των 30 χωρών που έπρεπε να υπογράψουν τη σχετική συμφωνία — μεταξύ των χωρών αυτών περιλαμβάνεται, όπως είναι γνωστό, και η Ελλάδα.

ΠΟΛΛΟΙ στον ναυτιλιακό χώρο εκφράζουν ζωηρότατες (και δικαιολογημένες) αντιρρήσεις για την εισαγωγή ναυτιλιακών επιχειρήσεων

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: PRODROMAR

στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, αντιρρήσεις που πηγάζουν από το γεγονός ότι το ελληνικό επενδυτικό κοινό δεν είναι ειθισμένο στα σκαμπανεβάσματα που σημειώνονται στον ναυτιλιακό τομέα και φοβούνται ότι τελικώς όλη αυτή η ιστορία μπορεί να αποβεί σε βάρος του εφοπλισμού που δεν θα φταίει στο παραμικρό. Οι σχετικές συζητήσεις γίνονται με αφορμή την πρόθεση των υπευθύνων της Δωδεκανησιακής λαϊκής εταιρίας για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο που αποβλέπει στην άντληση κεφαλαίων από το ευρύτερο επενδυτικό κοινό — οι άνθρωποι αυτοί, υποστηρίζεται, δεν είναι ούτε εφοπλιστές και ούτε άλλωστε ρισκάρουν κάτι δικό τους και αν κάτι δεν πάει καλά λόγω συγκυρίας εκείνοι που θα θεωρηθούν υπεύθυνοι θα είναι γενικώς οι εφοπλιστές οι οποίοι θα κατηγορηθούν ότι «έφαγαν» τα λεπτά του κοσμάκη κλπ., κλπ., Η ΔΑΝΕ για να πετύχει τον στόχο της θα επιδιώξει κατά την επικείμενη γενική συνέλευση των μετόχων της

την άρση του περιορισμού της εντοπιότητας και την αύξηση του ποσοστού ιδιοκτησίας μετοχών. Επίσης στις επιδιώξεις της εταιρίας περιλαμβάνεται η πρόσκτηση δύο ακόμη πλοίων.

ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ δευτέρου πλοίου θα προχωρήσει και η «Ρεθυμνιακή» ώστε να εξασφαλίσει το μεταφορικό έργο που τώρα της διαφεύγει. Για τον σκοπό αυτόν υπολογίζεται ότι θα απαιτηθεί επένδυση ύψους 17 εκατ. δολλαρίων (7 — 8 εκατ. δολάρια για την αγορά του πλοίου και άλλα τόσα για την μετασκευή του). Στην αγορά πλοίου φέρεται αποφασισμένη να προχωρήσει και η «Λασιθιωτική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία» η οποία έχει ανακοινώσει χωρίς να διαψευσθεί ότι έχει άδεια σκοπιμότητας και που το κεφάλαιο της μόλις προσεγγίζει τα 500 εκατ. δραχμές — η εταιρία σε ανακοίνωσή της θεωρεί το ποσόν αυτό επαρκές για την απόκτηση πλοίου αλλά προσθέτει ότι διερευνάται και

η εξεύρεση και άλλων πόρων (επιδότησης — από πού; — και δανειοδότηση). Επίσης αναφέρεται ότι γίνεται έρευνα για την αγορά κατάλληλου πλοίου «με ικανοποιητικά αποτελέσματα» — τώρα τι πλοίο μπορεί να αγορασθεί με 500 εκατ. δραχμές είναι μία άλλη ιστορία για την οποία αυτή τη στιγμή μπορούμε να πούμε απλώς «ίδωμεν».

ΑΙΣΘΗΣΗ προκάλεσε στη Νέα Υόρκη — χαρακτηρίσθηκε σαν κεραυνός εν αιθρία — η πληροφορία από την Ουάσιγκτον σύμφωνα με την οποία αντιπροσωπεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών πρόκειται να επισκεφθεί την αμερικανική πρωτεύουσα στις 13 Οκτωβρίου. Στη Νέα Υόρκη ουδείς εγνώριζε το παραμικρό και ουδείς ήταν σε θέση να λύσει την απορία για τη μυστικότητα αλλά και για τα αίτια που επέβαλαν αυτή τη μυστικότητα...

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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



TM/ARPA*21 SERIES MARINE RADAR

International S.A.



For more information, contact:

Marel International SA

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

KEY FEATURES:

- 21" ARPA* or True Motion Display (250mm effective)
- Flexible 2 or 3 Unit Configuration.
- Built-in Interswitch.
- 4, 6, 9 ft. (X-Band) and 12 ft. (S-Band) Scanner Sizes.
- 5, 10, 25 kW (X-Band) and 10 kW (S-Band) Transceivers.
- Ergonomically designed Menu/Trackball Operation.
- Storage of Control Settings for up to 5 Operators with unique Personal Access Code.
- Multi-language Display Prompts.
- Ground Stabilised Mapping with NMEA0183 Interface.
- NMEA0183 Interface for Lat/Lon Readout of Own Ship and/or Cursor.
- Electronic Plotting for up to 10 Targets on TM Version.
- Comprehensive Self Test Diagnostics.

* The 21" ARPA Display does not meet the IMO requirement for ARPA carriage.

SPECIFICATIONS

TRANSCEIVERS (MTR'S)

	X-BAND				S-BAND
	MTR UP		MTR DOWN		MTR UP
Peak Power	5/10/25 kW				10kW
Frequency	9410 ± 30MHz				3050 ± 10MHz
Wavelength	3.2cm				10cm
Receiver IF, Log	60 MHz				60MHz
Receiver Noise	7.5dB				7.5dB
Pulse Width (u sec)	0.07	0.15	0.3	0.6	1.2
Pulse Repetition Frequency (PRF)	1900		1100		570
Rec. Bandwidths (MHz)	20/6/3MHz				
Power Requirement *)	From Display				From Display

*) When using 3PH. 440V AC Motor, optional Relay Box is required.

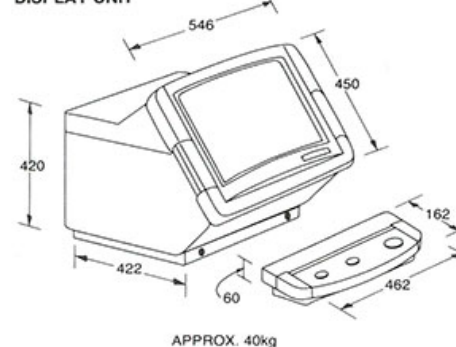
ANTENNAS AND PEDESTAL

	X-BAND			S-BAND
	4FT.	6FT.	9FT.	12FT.
Horizontal Beamwidth	1.9°	1.2°	0.8°	1.9°
Vertical Beamwidth	25°	25°	25°	30°
Horizontal Sidelobes	-23 dB	-26 dB	-26 dB	-26 dB
Polarization	Horizontal			
Rotation RPM (50/60 Hz)	21/26			
Swing Circle	1.34m	1.94m	2.88m	3.96m

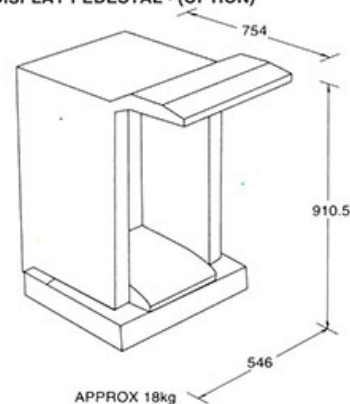
RASTER SCAN DISPLAYS

CRT size (diagonal)	54.5cm (21")										
PPI Diameter	250mm (12")										
IMO Equivalent	12" Diam. CRT										
CRT Phosphor	Green (B39)										
Range Scales (nm)	0.125	0.25	0.5	0.75	1.5	3	6	12	24	48	96
Range Rings (nm)	0.025	0.05	0.1	0.25	0.25	0.5	1	2	4	8	16
Minimum Range	25 m										
Range Ring Accuracy	1.5% or 70m whichever is greater										
Bearing Accuracy	1										
Cursor Bearing Readout Res.	4 Digit										
Power Requirement	110/220V AC 1 Ph. 50/60 Hz										

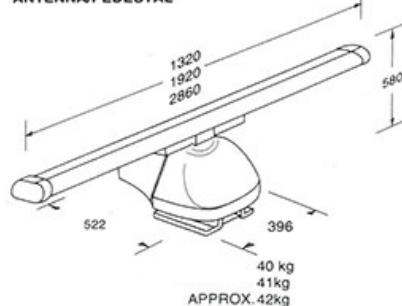
DISPLAY UNIT



DISPLAY PEDESTAL - (OPTION)



ANTENNA/PEDESTAL



Raytheon

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681 7529
FAX 603-881-4756

RAYTHEON MARINE SALES AND
SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles,
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
(0279) 444244
Telex 81444
FAX (0279) 444223

Ο ελεύθερος χρόνος του ναυτικού στο πλοίο

(ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

Ενα τεράστιο θέμα που είναι ταυτισμένο με την ζωή του ναυτικού στο πλοίο κατά την διάρκεια κυρίως των ταξιδιών είναι ο ελεύθερος χρόνος.

Θέμα πολύ παλιό όσο και τα πλοία που εκτελούν συνήθως μακρά υπερπόντια ταξίδια.

Ομως παρόλα που πράγματι είναι τόσο γνωστό θέμα εν τούτοις όμως θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο μιας περισσότερο συστηματικής έρευνας και μελέτης μέσα από την οποία θα μπορούσαν να βγουν χρήσιμα συμπεράσματα και να διατυπωθούν πρακτικά εφαρμόσιμες προτάσεις.

Μέχρι σήμερα τουλάχιστον στην ελληνική βιβλιογραφία - αρθρογραφία αναφέρεται αποσπασματικά και εκλαϊκευμένα χωρίς να υπεισέρχεται στην ανατομία του προβλήματος.

Και θα λέγαμε ακόμη υπάρχει μια πλανημένη αντίληψη γύρω από τον ελεύθερο χρόνο με την έννοια ότι πολλοί θεωρούν ότι είναι μεγάλος κατά κάποιο τρόπο απεριόριστος ενώ αντίθετα πολλοί άλλοι παίρνοντας διαφορετική αφετηρία θεωρούν ότι τέτοιος χρόνος είναι ελάχιστος στις σημερινές εντατικές συνθήκες λειτουργίας του πλοίου.

Κάτω από αυτό το πρίσμα εμείς θα προσπαθήσουμε εδώ να κάνουμε μία καταγραφή της κατάστασης, όπως όλοι την γνωρίζουν — δεν θα γραφεί δηλαδή κάτι το καινούργιο — ώστε με βάση αυτή να γίνουν ωρισμένες αξιολογήσεις και να γίνει μια περισσότερο ουσιαστική προσέγγιση του θέματος.

Είναι γνωστό ότι κάθε πλοίο δεν αποτελεί για το πλήρωμά του μόνο χώρο δουλειάς, αλλά συγχρόνως, ο χώρος αυτός περιορισμένος στις

διαστάσεις του πλοίου, οπουδήποτε ταξιδεύει αυτό, αποτελεί και χώρο διαβίωσης και αναγκαστικής συμβίωσης αυτού του πληρώματος.

Πάνω στο σκάφος έχουν από την κατασκευή του διαρρυθμιστεί οι χώροι ελέγχου των διαφόρων λειτουργιών του που κατευθύνονται και εποπτεύονται από τους ναυτικούς των αντίστοιχων ειδικοτήτων. Αυτοί είναι οι χώροι εργασίας, του καθενός ανάλογα με την ειδικότητά του.

Επιπρόσθετα όμως στο πλοίο προβλέπονται και οι χώροι, οι οποίοι εξυπηρετούν το δεύτερο αυτό σκέλος της διαβίωσης του πληρώματος που το συνθέτουν:

α) οι χώροι κοιτονισμού σε θαλαμίσκους (καμπίνες) συνήθως ανά ένας για τους αξιωματικούς και ανά ένας ή δύο για το κατώτερο πλήρωμα.

β) Οι χώροι σίτισης (φαγητού) συνήθως ξεχωριστά για τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα (ξεχωριστές τραπεζαρίες).

γ) Οι χώροι ανάπαυσης και ψυχαγωγίας συνήθως καπνιστήριο, σαλόνια, γυμναστήρια, βιβλιοθήκες, εφοδιασμένα με τα προβλεπόμενα μέσα ψυχαγωγίας (ραδιόφωνα, τηλεοράσεις, βίντεο, τάβλι κλπ.

Στους παραπάνω χώρους διεκπεραιώνεται η καθημερινή λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τους Κανονισμούς Εργασίας και περιορίζεται και εξαντλείται η κοινωνική ζωή του πληρώματος μετά τις ώρες εργασίας του.

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

α) Πάγια οκτάωρη απασχόληση.

Σύμφωνα με την διεθνή πρακτική η οποία έχει από πολλών ετών πε-

ράσει σε Κανονισμούς εργασίας το 24ωρο πρόγραμμα λειτουργίας του πλοίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού έχει διαμορφωθεί σε δύο άξονες, απασχόλησης του πληρώματος.

Ο πρώτος άξονας, που κατευθύνει και κινεί το πλοίο αποτελεί την λειτουργία του συστήματος των φυλακών γέφυρας και μηχανής. Το 24ωρο καλύπτεται από τρεις 8ωρες φυλακές που καλύπτουν το προβλεπόμενο για κάθε φυλακή προσωπικό σε 4ωρη βάση ανά 12ωρο. Το σύστημα αυτό ανταποκρινόμενο περισσότερο στην φύση της απασχόλησης αλλά και τις ανθρώπινες δυνατότητες προβλέπει 4ωρη διάρκεια φυλακής της οποίας έπεται 8ωρος χρόνος ανάπαυσης εκτός φυλακής.

Ο δεύτερος άξονας απασχόλησης του πληρώματος είναι οι υπηρεσίες υποστήριξης (επιμελητείας), στην οποία θα μπορούσαν να υπαχθούν και το προσωπικό συντήρησης (μόνιμο ή εναλλασσόμενο).

Ο δεύτερος αυτός άξονας λειτουργεί ουσιαστικά σε κανονικό ημερήσιο 8ωρο εργασίας με μικρές παραλλαγές για το προσωπικό μαγειρείου και τροφοδοσίας γεγονός που σημαίνει ότι μετά την λήξη του τις απογευματινές ώρες ο χρόνος μέχρι και την επομένη ημέρα το πρωί παραμένει ελεύθερος για ανάπαυση.

β) Εν πλώ έξτρα εργασίες - υπερωρίες

Στο πλοίο εάν ξεχωρίσουμε το θέμα των φυλακών δημιουργούνται κατά κανόνα πρόσθετες ανάγκες για την κανονική του λειτουργία.

Από τις ανάγκες αυτές ορισμένες είναι πάγιες όπως π.χ. για το προσωπικό τροφοδοσίας και μαγειρείου που είναι ανάγκη για την

προετοιμασία του πρωινού ροφήματος και των εδεσμάτων να αρχίσουν την δουλειά τους πολύ πριν την 8η πρωινή. Ο υποπ/ρχος και ο β' μηχανικός πέραν της 8ωρης φυλακής τους επιφορτισμένοι με την αρμοδιότητα όλων των εργασιών συντήρησης και ασφαλείας του τομέα τους απασχολούνται και αυτοί κατά κανόνα.

Ομως σήμερα με τα ολιγομελή πληρώματος η συντήρηση του σκάφους ουσιαστικά σε όποιο βαθμό μπορεί να γίνει από το πλήρωμα γίνεται με υπερωριακή απασχόληση είτε του προσωπικού συντήρησης (νταϊνιμέν) είτε του προσωπικού φυλακών. Ακόμη δε οι περιπτώσεις προετοιμασίας των κυτών για την υποδοχή του φορτίου και στο μηχανοστάσιο η απαιτούμενη συντήρηση των διαφόρων μηχανημάτων επιτυγχάνεται ουσιαστικά με υπερωριακή απασχόληση του προσωπικού.

Κατά συνέπεια από τους παραπάνω τομείς έχουμε μία σοβαρή πηγή απασχόλησης πέρα από το κανονικό οκτάωρο. Εάν δε λάβουμε ιδιαίτερα υπόψη ότι οι ναυτολογούμενοι στα πλοία ναυτικοί «δεν ποιούν τας διατριβάς των» κατά τον χρόνο της ναυτολόγησής τους αλλά κυρίως σκοπό έχουν να συγκεντρώσουν περισσότερα χρήματα, είναι φανερό ότι επιδιώκουν την υπερωριακή τους απασχόληση, στοιχείο άλλωστε που στους κύκλους της αγοράς ναυτικής εργασίας θεωρείται ιδιαίτερα ελκυστικό.

Ως προς τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό ακόμη και στην περίπτωση που δεν εκτελούν φυλακή (πράγμα που δεν συμβαίνει σε περίπτωση μη προβλέψεως ή λόγω ελλείψεως αξιωματικών έχοντας την συνολική ευθύνη δεν φαίνεται ότι είναι εύκολο να οριοθετηθεί για τους ελεύθερος χρόνος.

Ο ελεύθερος χρόνος για τους είναι περισσότερο συνάρτηση της μη ύπαρξης έκτακτων γεγονότων.

γ) Εκτακτα γεγονότα εν πλώ

Ομως ανεξάρτητα από τις παραπάνω απασχολήσεις του πληρώματος έχουμε και έκτακτες απασχολήσεις που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου καθώς και την ασφαλή με ταφορά του φορτίου που η συμβολή του και συνδρομή του είναι α-

πολύτως αναγκαία. Σ' αυτές βέβαια τις περιπτώσεις η συμμετοχή όλων των μελών του πληρώματος ανεξάρτητα από την ώρα είναι υποχρεωτική αφού κάποια βλάβη ή ζημία του πλοίου ή και του φορτίου ακόμη μπορεί να επηρεάζει στην ευρύτερη της έννοια την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Πρόκειται για απασχόληση με αρκετή ένταση και ολοκληρωτική αφιέρωση.

Αυτονόητο είναι ότι για τον πλοίαρχο που σε κάθε περίπτωση ασφαλείας του πλου πρέπει να είναι στην γέφυρα οι χρόνοι της απασχόλησής του είναι αρκετά παρατεταμένοι φθάνοντας ακόμη και σε όλη την διάρκεια του πλου.

δ) Καταπόλους — προετοιμασία του σκάφους

Οι φάσεις του κατάπλου και της σχετικής προετοιμασίας του σκάφους — ιδιαίτερα για τα μεγαλύτερα πλοία — συνδέονται με παρατεταμένους χρόνους χειρισμών προσέγγισης, αγκυροβολίας - επιβίβασης πλοηγού, πρόσδεσης ρυμουλκών, χειρισμών πλεύρισης κλπ.

Πρόκειται για φάση λειτουργίας διαφορετική από την καθιερωμένη εν πλώ που αναπόδρεπτα απαιτεί κινητοποίηση του πληρώματος και απασχόλησή του ανεξάρτητα από ωράριο και φυλακές.

Κατά συνέπεια και αυτή η φάση λειτουργεί σε βάρος του ελεύθερου χρόνου του πληρώματος.

ε) Ο χρόνος στο λιμάνι

Στην εποχή μας με τα υπάρχοντα συστήματα ταχείας φορτοεκφόρτωσης και στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις αλλά και τα τεράστια έξοδα που συνεπάγεται η λειτουργία του σημερινού πλοίου καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε να ελαχιστοποιούνται οι νεκροί χρόνοι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα και οι χρόνοι φορτοεκφόρτωσης να περιορίζονται ουσιαστικά σε μερικές ώρες μέχρι μία ή δύο ημέρες μέσα στις οποίες θα πρέπει να γίνει παράλληλα και η διεκπεραίωση πολλών και ποικίλων υποθέσεων και θεμάτων που αφορούν το πλοίο και το πλήρωμά του.

Αυτονόητο είναι ότι για αυτό τον μικρό χρόνο παραμονής στο λιμάνι το καθεστώς των φυλακών εν πλώ

να συνεχίζεται χωρίς δηλαδή να «σπάνε οι βάρδιες».

Ακόμη δε εάν λάβουμε υπόψη μας ότι τα πλοία σήμερα και κυρίως τα μεγαλύτερα φορτοεκφορτώνουν σε εγκαταστάσεις που απέχουν σημαντικά από τα κέντρα των πόλεων, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η μετάβαση απαιτεί την χρησιμοποίηση και πλωτού μέσου, γίνεται φανερό ότι κατά κανόνα ο διατιθέμενος ελεύθερος χρόνος στο λιμάνι γίνεται ελάχιστος. Όμως ο χρόνος αυτός, — πράγμα σύνηθες — περιορίζεται ακόμη περισσότερο — για να μην αποκλείσουμε και την περίπτωση της πλήρους ανάλωσής του, για μετάβαση στον γιατρό ή στο Πρόξενο ή σε κάποια άλλη Τοπική αρχή.

Έκτακτες περιπτώσεις μεγαλύτερης παραμονής έχουμε όταν παρατηρείται σειρά φορτοεκφόρτωσης ή επισκευών του πλοίου.

Σ' αυτές τις προβλεπόμενες παραμονές του πλοίου στο λιμάνι συνήθως «σπάνε οι βάρδιες» και εκτός από το προσωπικό ασφαλείας το υπόλοιπο πλήρωμα μετά το κανονικό οκτάωρο (νταϊνιμέν) εργασίας είναι ελεύθερο να διαθέσει κατά βούληση τον χρόνο του.

Ο χρόνος αυτός αποκτά μια ιδιαίτερη διάσταση ανίας και απραξίας όταν στο λιμάνι για πολλούς λόγους ο ναυτικός αναγκάζεται να παραμείνει μέσα στο πλοίο. Και τέτοιοι λόγοι μπορεί να είναι οικονομικοί, μη ύπαρξη κατωκνημένης περιοχής στην ξηρά και μη ύπαρξη ενδιαφερόντων, μη ύπαρξη επικοινωνίας, ενδεχόμενοι κίνδυνοι κατά την έξοδο κλπ. κλπ.

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Στην προηγούμενη παράγραφο 2 έγινε μια προσπάθεια οριοθέτησης των χρόνων που ο ναυτικός θα απασχοληθεί για το πλοίο.

Στην παρούσα παράγραφο 3 θα γίνει μια προσπάθεια οριοθέτησης του διαθέσιμου ελεύθερου χρόνου του ναυτικού. Με άλλα λόγια θα προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε τα χρονικά αυτά διαστήματα που πραγματικά, πέρα από τις υπηρεσιακές απασχολήσεώς του όπως καταγράφηκαν και πέρα ακόμη από τους συνήθεις χρόνους των ανθρώπων αναγκών του φαγητού

και του ύπνου, ποιός είναι ο εναπομένω χρόνος που πραγματικά είναι διαθέσιμος. Είναι αυτός ο χρόνος που αποτελεί και το αντικείμενο της έρευνας και της μελέτης.

α) Για το πλήρωμα ημερήσιας απασχόλησης (Dayman).

Όπως αναφέρθηκε κανονικό ημερήσιο ωράριο, τόσο εν πλω όσο και στο λιμάνι ακολουθεί το πλήρωμα συντήρησης (daymen) καθώς και προσωπικό τροφοδοσίας και μαγειρίου.

Στην συνήθη λειτουργία του πλοίου η ημέρα αρχίζει με την εργασία ώρα 08.00 και τελειώνει ώρα 17.00 με την ενδιάμεση ωριαία μεσημβρινή διακοπή φαγητού και τον χρόνο από 17.00 - 18.00 για προετοιμασία και βραδυνό φαγητό.

Κατά συνέπεια για το προσωπικό ημερήσιας εργασίας έχουμε σε καθημερινή βάση χρόνο ελεύθερο από 18.00 μέχρι την ώρα της κατάκλυσης για ύπνο που με την πλέον συντηρητική άποψη δεν μπορεί να είναι πριν την 22.00.

Εάν θεωρήσουμε ότι είναι αναγκαία μία ακόμη ώρα για συνήθη συζήτηση με άλλους του πληρώματος στα σαλόνια κλπ. φαίνεται ότι από 19.00 - 22.00 = 3 ώρες μπορούν να υπάρξουν επί καθημερινής βάσεως που θα μπορούν ελεύθερα να διατεθούν κατά ελεύθερη επιλογή του ναυτικού. Στον χρόνο αυτό εάν προσθέσουμε πάλι με αρκετά συντηρητική εκτίμηση 5 ώρες για το Σάββατο και 8 για την Κυριακή βλέπουμε ότι σε εβδομαδιαία βάση ο χρόνος αυτός γίνεται $3 \text{ ωρ} \times 5 + 5 + 8 = 28 \text{ ώρες}$.

Επαναλαμβάνουμε ότι ο χρόνος αυτός λαμβάνεται εφόσον δεν έχουν μεσολαβήσει υπερωρίες, έκτακτα γεγονότα και χρόνος καταπόλου.

Εμείς όμως θεωρούμε ότι και με δίωρη κατά μέσο όρο καθημερινή υπερωρία για όποιον από το πλήρωμα έχει πραγματικά συγκεκριμένους στόχους ο χρόνος των 3 ωρών κάθε μέρα και ίσως θα υποστηριζόταν ότι οι 21 ώρες εβδομαδιαίως ανεξαρτήτως συνθηκών και για όλους τους λόγους μπορούν να διατεθούν για συγκεκριμένους σκοπούς.

β) Για το πλήρωμα φυλακών

Για το πλήρωμα των φυλακών γέφυρας και μηχανής κατ' ανάγκη γίνεται μια διαφορετική προσέγγιση για τον εντοπισμό του διαθέσιμου ελεύθερου χρόνου.

Για την φυλακή 12-4

00.00 - 04.00: Νυκτερινή φυλακή
04.30 - 10.00: Ύπνος (συνήθης πρακτική)
10.00 - 11.00: Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος
11.30 - 12.00: Μεσημβρινό φαγητό
12.00 - 16.00 Μεσημβρινή φυλακή.
16.00 - 18.00 Ελεύθερος χρόνος - βραδυνό φαγητό.
18.00 - 20.00 Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος.
20.00 - 23.40: Ύπνος
24.00 - —: Έναρξη φυλακής επομένης ημέρας.

Σύνολο διαθέσιμου ελεύθερου χρόνου $1.30 + 2 = 3 \text{ ωρ. } 30 \text{ λεπ.}$

Σε εβδομαδιαία βάση των 7 ημερών = 24 ώρες και 30 λεπτά.

Με πολύ ικανοποιητική προσέγγιση οι 21 ώρες την εβδομάδα δηλαδή κατά μέσο όρο 3 ώρες την ημέρα μπορεί να θεωρηθεί ότι επιτυγχάνονται χωρίς ιδιαίτερο πρόβλημα.

Για την φυλακή 4-8

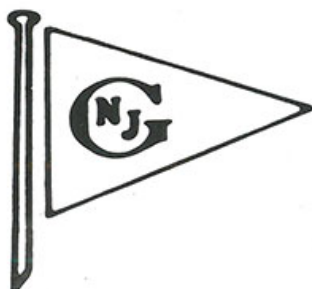
04.00 - 08.00: Πρωινή φυλακή
08.30 - 12.00 Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος
12.00 - 13.30: Μεσημβρινό φαγητό - ελεύθερος χρόνος
13.30 - 15.40: Ύπνος
16.00 - 20.00: Βραδυνή φυλακή
20.00 - 22.00: Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος.
22.00 - 03.40 (επομένη): Ύπνος

Σημείωση: Την φυλακή 4-8 εκτελούν οι υποπλοίαρχος και β' μηχανικός ασχολούμενοι κατά κανόνα υπερωριακά ο καθένας στον τομέα του αμέσως μετά την φυλακή τους.

Κατά συνέπεια για αυτούς ο διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος μπορεί να είναι κατά μέσο όρο δίωρος (20.00 - 22.00) κάθε ημέρα δηλαδή 14 ώρες την εβδομάδα ενώ για τους υπόλοιπους της φυλακής μπορεί να είναι 08.30 - 12.00 και από 20.00 - 22.00 δηλαδή σύνολο ώρες $5.30 \times 7 = 38 \text{ ώρες } 30 \text{ λ.}$ Εάν δε σε αυτούς προβλέψουμε δίωρη καθημερινή υπερωρία τότε θα έχουμε $38 \text{ ωρ. } 30 \text{ λ.} - 14 \text{ ωρ.} = 24 \text{ ωρ. } 30 \text{ λ.}$, διαθέσιμος χρόνος την εβδομάδα.

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

Για την φυλακή 8-12

08.00 - 12.00: Πρωινή φυλακή
12.00 - 13.00: Μεσημβρινό φαγητό — ελεύθερος χρόνος
13.00 - 15.00: Ύπνος
15.00 - 17.00: Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος
17.00 - 18.00: Βραδυνό φαγητό - ελεύθερος χρόνος.
18.00 - 20.00: Διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος.
20.00 - 24.00: Βραδυνή φυλακή.
24.00 - 07.30 (επομένη): Ύπνος

Σύνολο διαθέσιμου χρόνου (15.00 - 17.00) + (18.00 - 20.00) = 4 ώρες.

Σύνολο ωρών εβδομαδιαία 4 X 7 = 28 ώρες.

Εάν σαυτή την περίπτωση είχαμε δίωρη καθημερινή υπερωρία αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι γίνεται σε βάρος του μεσημβρινού ύπνου.

Ο ελεύθερος χρόνος πλοιάρχου, α' μηχανικού, ασυρματιστού

Εφόσον στην σύνθεση πληρώματος του πλοίου προβλέπεται και δεύτερος ανθ/ρχος και δεύτερος, γ' μηχανικός τότε σύμφωνα με τους Κανονισμούς Εργασίας δεν εκτελούν αντίστοιχα καθήκοντα αξιωματικού φυλακής ούτε ο πλοίαρχος ούτε ο α' μηχανικός.

Ομως ανεξάρτητα εάν εκτελούν ή όχι και την φυλακή 8-12 η απασχόλησή τους με ευρύτερα διοικητικά καθήκοντα και ιδιαίτερα του πλοιάρχου μαζί με την υποχρέωσή του να βρίσκεται ο ίδιος στην γέφυρα σε κάθε έκτακτη περίπτωση που αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα, απαιτεί σημαντικό χρόνο ώστε να μην είναι εύκολο να μιλάμε για διαθέσιμο ελεύθερο χρόνο.

Παρόλα αυτά όμως σε υπερπόντια ταξίδια με ομαλές συνθήκες μπορούν να υπάρξουν διαθέσιμα ελεύθεροι χρόνοι, έστω και λίγες ώρες κάθε εβδομάδα.

Για τον ασυρματιστή που ο χρόνος της απασχόλησής του συναρτάται με την περιοχή πλου τον ελεύθερο χρόνο που μπορεί να διαθέσει τον εκτιμά ο ίδιος. Πάντως γεγονός είναι ότι τέτοιος χρόνος μπορεί να ανευρεθεί σε μια 3ωρη κατά μέσο όρο διάρκεια κάθε ημέρα δηλαδή 21 ώρες την εβδομάδα.

ΠΩΣ ΠΕΡΝΑ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΡΟΝΟ ΤΟΥ

Στην προηγούμενη παράγραφο 3 οριοθετήσαμε τους διαθέσιμους ελεύθερους χρόνους του ναυτικού κατά την διάρκεια των ταξιδιών και προέκυψε ότι κατά μέσο όρο και με ομαλές συνθήκες ταξιδιού ο χρόνος αυτός κυμαίνεται μεταξύ 3 και 4 ωρών ημερησίως.

Αυτές τις ώρες που αυτός έχει την δυνατότητα να τις περάσει όπως νομίζει καλύτερα μέσα στο πλοίο κατά κανόνα μπορεί:

- Να συζητάει με τους συναδέλφους του στα σαλόνια και τα καπνιστήρια γεγονός πολύ σύνθησης.

- Να παρακολουθεί - ακούει μουσική από ραδιόφωνο ή κασσετόφωνο.

- να παρακολουθεί - βλέπει τηλεόραση αλλά και βίντεο.

- Να παρακολουθεί - βλέπει κινηματογραφικές προβολές συνήθως και εκπαιδευτικού περιεχομένου.

- Να ασκείται στο γυμναστήριο του πλοίου σε όσα πλοία υπάρχει τέτοιος εξοπλισμός.

- Να διαβάζει διάφορα λογοτεχνικά βιβλία μυθιστορήματα κλπ. από την βιβλιοθήκη του πλοίου.

- Να μελετά επαγγελματικά θέματα στην καμπίνα του.

- Να ασχολείται με την αλληλογραφία.

- Να ευθετεί την καμπίνα του και τα προσωπικά του είδη.

- Να ασχοληθεί με κάποιο χόμπι.

Ομως τα τελευταία χρόνια προοδευτικά και για πολλούς λόγους έχουμε μια διαφοροποίηση του περιβάλλοντος του πλοίου για τους ναυτικούς που τους οδηγεί συνεχώς και περισσότερο σε μια εσωστρέφεια και ένα απομονωτισμό σε μια νωθρή αντίδραση που δημιουργεί έντονο αίσθημα ανίας («βαριεστημάρας») και αρνητικής στάσης.

Πολλοί θεωρούν ότι αυτή η κατάσταση οφείλεται μεταξύ άλλων στο γεγονός ότι μέσα στο πλοίο μέσα στο οποίο διαβιώνει και συμβιώνει μια ομάδα ανθρώπων εκλείπουν τα χαρακτηριστικά μιας μικρής κοινωνίας.

Αρχίζουν δηλαδή να παρατη-

ρούνται εκφυλιστικά φαινόμενα τα ίδια που παρατηρούνται σε μια πολυκατοικία που ουδείς γνωρίζει τους συνοίκους του και ουδείς ενδιαφέρεται να μάθει ποιός είναι ο διπλανός του αδιαφορώντας για την ανάγκη, την χαρά και την λύπη τους.

Ετσι και σε πολλά πληρώματα ο καθένας προσπαθεί να κάνει την δουλειά του μέχρι εκεί που του επιβάλλουν οι κανονισμοί και η συνείδησή του και πέραν αυτού κλείνεται στον εαυτό του και στην καμπίνα του χωρίς ενδιαφέρον για τους άλλους χωρίς να ρωτά και να τον ρωτούν.

Ζει μια ζωή προγραμματισμένη, μηχανιστική και ο καθένας για τον εαυτό του.

Αλήθεια που μπορεί να οφείλεται μια τέτοια συμβίωση από την οποία αποδυναμώνεται συνεχώς το κοινωνικό της στοιχείο και η συμπεριφορά των ατόμων που την απαρτίζουν γίνεται όλο και πιο αντικοινωνική.

Πολλοί θεωρούν ότι οι λόγοι αυτοί μεταξύ άλλων είναι:

α) Ο συνεχώς ελατούμενος αριθμός της σύνθεσης του πλοίου έχει περιορίσει στο ελάχιστο τον κύκλο της συναναστροφής.

β) Η αύξηση του ποσοστού των αλλοδαπών πληρωμάτων περιώρισε ακόμη περισσότερο την χρήση εθνικών πληρωμάτων γεγονός που συντείνει στην νόθευση της μικρής κοινωνίας αλλά και της κοινωνικής ισορροπίας μέσα στο πλοίο.

γ) Τα σημερινά πληρώματα δεν συνδέονται ούτε συγγενικά ούτε τοπικιστικά με την πλοιοκτησία με αποτέλεσμα να μην δημιουργείται το γνωστό οικογενειακό κλίμα μέσα στο πλοίο.

δ) Τα σημερινά πληρώματα μη προερχόμενα από νησιωτικές κυρίως περιοχές ούτε από γειτονικές περιοχές είναι συνήθως άγνωστα μεταξύ τους ενώ ο συνήθως μικρός χρόνος παραμονής τους στο πλοίο δεν παρέχει την δυνατότητα να οικοδομηθεί η εμπιστοσύνη και η φιλία.

ε) Η υπερεντατική εκμετάλλευση του πλοίου που έχει περιορίσει στο ελάχιστο τους χρόνους παραμονής του στους λιμένες συντείνει ακόμη περισσότερο σε μια εσωστρέφεια και ένα αρνητισμό, για τις προοπτι-

κές του επαγγέλματος αλλά και το δικό τους μέλλον. Χωρίς αμφιβολία η απομόνωση του ατόμου μέσα στο πλοίο διογκώνει τα προσωπικά προβλήματα, εφόσον δεν υπάρχει έστω και στοιχειώδης κοινωνική συνάναστροφή με τα άλλα μέλη του πληρώματος.

Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Στην προηγούμενη παράγραφο αναφέρθηκαν οι λόγοι που ο ελεύθερος χρόνος στο πλοίο σήμερα από χρόνος που παρέχει και την ευκαιρία και την δυνατότητα να είναι χρόνος δημιουργικός για τον καθένα αντίθετα λόγω ακριβώς της ανίας και της ελλείψεως ενδιαφερόντων έχει καταστεί χρόνος νεκρός που θα λέγαμε ακόμη ότι επενεργεί αρνητικά και για το άτομο και για την μικρή κοινωνία του πλοίου. Ατυχώς πολύ λίγοι χρησιμοποιούν παραγωγικά τον χρόνο αυτό.

Πολλοί θεωρούν ότι το βαθύτερο αίτιο αυτής της κατάστασης είναι η έλλειψη ενδιαφερόντων και η μη δημιουργία καταλλήλων κινήτρων.

Και θα θέλαμε να επισημάνουμε και πάλι ότι με το άρθρο μας αυτό δεν παρουσιάζουμε μια μελέτη εξάντλησης του θέματος ώστε μέσα από μια πραγματική έρευνα να βγουν ασφαλή συμπεράσματα.

Η προσπάθειά μας αυτή αποτελεί ένα δοκίμιο που προσπαθεί να προσεγγίσει το θέμα μέσα από μια καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης της αξιολόγησής της και της διατύπωσης ωρισμένων συμπερασμάτων που ασφαλώς δεν διεκδικούν το αλάθητο.

Αποτελεί και δική μας πεποίθηση ότι εφόσον η ανία και η έλλειψη ενδιαφερόντων μέσα στο πλοίο συνιστά ένα τεράστιο αρνητικό παράγοντα με σοβαρές συνέπειες όχι μόνο για τον καθένα από το πλήρωμα αλλά και για την ομαλή λειτουργία και την ασφάλεια του ιδίου του πλοίου και των επιβαινόντων θεωρούμε ότι προβάλλει η ανάγκη πλέον αντιστροφής της εικόνας και «της δημιουργίας ενδιαφερόντων και της καθιέρωσης κινήτρων» ώστε να αλλάξουμε στο πλοίο την «στάση ζωής» και από παθητική μοιρολατρική και απαισιόδοξη να

την μεταβάλλουμε σε ενεργητική, απαιτητική και αισιόδοξη.

Χωρίς αμφιβολία το θέμα είναι τεραστίο έχει δημιουργήσει βαθιές ρίζες στην συνείδηση μεγάλου αριθμού ναυτικών και αναμφισβήτητα προσκρούει στα τείχη των προκαταλήψεων. Γιαυτό άλλωστε δεν λύνεται με σκευάσματα συνταγογραφίας που να έχουν θεαματικά θεραπευτικά αποτελέσματα. Απαιτείται χρόνος και προσπάθεια. Προσπάθειες ατομικές, προσπάθειες σε επίπεδο πλοίου και κυρίως εταιρίας για να ακολουθήσουν συντονισμένες προσπάθειες σε συλλογικό επίπεδο ναυτιλίας.

Κάτω από αυτό το πρίσμα εμείς θεωρούμε ότι η δημιουργία ενδιαφερόντων πρέπει να αποτελέσει στρατηγικό στόχο που η προσέγγισή του να γίνει πολύπλευρα γιατί σαν στόχος συνδέεται και με αυτή ακόμη την προσέλευση στελεχών στα πλοία.

Οι προσεγγίσεις θα μπορούσε να λεχθεί ότι είναι απεριόριστες και σε αριθμό και σε ποιότητα και σε ποικιλία ενδιαφερόντων.

Μέσα από αυτές θα μπορούσαν να επισημανθούν και οι παρακάτω ενδεικτικά αναγραφόμενες.

α) Επικοινωνία πληρώματος με πλοιοκτήτη - γραφείο.

Δεν αποτελεί θεωρητικό σχήμα απλησίαστο. Αποτελεί στόχο εφικτό. Είναι ανάγκη τα στελέχη του πλοίου να δεθούν με τον πλοιοκτήτη και το γραφείο. Η προσωπική επικοινωνία και η ύπαρξη φιλικού δεσμού με το γραφείο αποτελεί ένα από τα βασικά κίνητρα, ώστε το στέλεχος να επιδεικνύει ένα συνεχές ενδιαφέρον για το πλοίο και την εταιρία.

Θα πρέπει να γίνει κατανοητή η ψυχική ανάγκη που υπάρχει για τον ναυτικό που ταξιδεύει να έχει ένα δικό του άνθρωπο στο γραφείο. Πέρα από την ανθρώπινη ικανοποίηση που αισθάνεται ότι αξίζει της εκτίμησής και της φιλίας ενός στελέχους της εταιρίας ή του ιδίου του πλοιοκτήτη αισθάνεται παράλληλα και μια σιγουριά για την δουλειά του και για το μέλλον του.

Με άλλα λόγια αυτή η επικοινωνία τον «δένει» με την εταιρία που βλέπει τις δικές του προοπτικές μέσα από την εταιρία.

Χωρίς αμφιβολία η εταιρία μέσα

από αυτή την λογική έχει δημιουργήσει ένα δικό της άνθρωπο ένα δικό της στέλεχος που δεν θα ήθελε ποτέ να μην φανή αντάξιος και της εμπιστοσύνης και της φιλίας της εταιρίας.

Εχουμε κάθε λόγο σαν εταιρία οι άνθρωποι του επιτελείου της ξηράς να αναπτύξουν προσωπικές φιλίες με τα στελέχη που ταξιδεύουν. Οι φιλίες αυτές αποτελούν ουσιαστικά κεφάλαιο για την εταιρία.

Ας σκεφθούμε πόσο κολακεύεται αλλά και πόση ικανοποίηση νοιώθουν — και δικαιολογημένα — π.χ. ο Μάγειρας ή ο τρίτος μηχανικός να τους διαβιβάζει τηλεφωνικά τους χαιρετισμούς και την αγάπη του ο πλοιοκτήτης ή ο αρχιμηχανικός ή ο λογιστής ή ο επικεφαλής του τμήματος προμηθειών κλπ. κλπ. Ας μην την υποβαθμίσουμε αυτή την απλή χειρονομία. Ας την καλλιεργήσουμε γιατί αποτελεί κεφάλαιο πραγματικά.

Η συνεχής επικοινωνία πληρώματος - εταιρίας αποτελεί πηγή ζωής για το πλοίο αποτελεί ένα συνεχές κίνητρο του πληρώματος για να διακρίνεται σε υψηλό βαθμό το ενδιαφέρον για το πλοίο. Και το ενδιαφέρον αυτό μετατρέπεται σε ενδιαφέρον για την ομαλή λειτουργία του πλοίου σε ενδιαφέρον για μια πιο κοινωνική και ανθρώπινη ζωή μέσα στο πλοίο, σε ενδιαφέρον για ολόκληρο το πλήρωμα, την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και συμβίωσης, σε ενδιαφέρον τελικά για ένα πιο ευτυχισμένο πλοίο με την του λόγου γνώση «ότι η ευτυχία τροφοδοτεί την παραγωγικότητα».

Η έννοια βέβαια της επικοινωνίας με κανένα τρόπο δεν θα σημαίνει επαγγελματικής φύσεως παρεμβάσεις και πληροφορίες που διασπούν την ιεραρχία και δημιουργούν ρήγματα στην διοίκηση του πλοίου.

β) Η οργάνωση της κοινωνικής ζωής του πλοίου.

Η ύπαρξη στο πλοίο κοινωνικής ζωής δεν επιβάλλεται εκ του νόμου δημιουργείται από μια εσωτερική ανάγκη του ιδίου του πληρώματος.

Η κοινωνική ζωή δίνει διάσταση στην ανθρώπινη πλευρά της ζωής. Η μικρή κοινωνία του πληρώματος απομονωμένη χιλιάδες μίλια, αναγκασμένη να συνυπάρξει μέσα στον

περιορισμένο χώρο του πλοίου και να αντιμετωπίσει από κοινού τον κοινό κίνδυνο, έχει ανάγκη να αναπτύξει την κοινωνική της διάσταση σε επίπεδο συναναστροφής, επικοινωνίας φιλικών σχέσεων και σχέσεων εμπιστοσύνης και σεβασμού μεταξύ των μελών της.

Η διατήρηση όμως ενός τέτοιου επιπέδου που δημιουργεί χωρίς αμφιβολία ένα ευτυχισμένο πλήρωμα έχει ανάγκη δημιουργίας συνεχών ενδιαφερόντων μέσα από μια κατάλληλη οργάνωση στο πλοίο με την υποστήριξη και της ειρήνης.

Ενδεικτικά η οργάνωση αυτή θα μπορούσε να έχει διάφορα ερεθίσματα και κυρίως την ικανότητα, την κλίση, το ταλέντο ή το χόμπι διαφόρων μελών του πληρώματος προς ένα συγκεκριμένο τομέα.

Στο πλοίο πραγματικά υπάρχουν οι περισσότεροι ή λιγότεροι μορφωμένοι, οι άνθρωποι που έχουν την ικανότητα να περιγράφουν ένα γεγονός ένα φαινόμενο, ένα οδοιπορικό, άλλοι ένα διήγημα ή ένα ποίημα, άλλοι έχουν κλίση στην μουσική, άλλοι να διηγούνται ανέκδοτα ή να διηγούνται ιστορίες άλλοι να κάνουν συλλογές ενώ άλλοι να είναι πολλοί καλοί τεχνίτες που όπως λένε οι ναυτικοί «φτιάχνουν αγέλους».

Και ακόμη θα λέγαμε ο καθένας μας «κρύβει μέσα του ένα μικρό δάσκαλο» που σημαίνει όλοι μας αρεσκόμεθα να διδάξουμε τους άλλους.

Ο κάθε άνθρωπος και ιδιαίτερα ο ναυτικός λόγω της δουλειάς του και του τρόπου ζωής του σκέπτεται πολύ και είναι ιδιαίτερα συναισθηματικός και ευαίσθητος. Αυτό ση-

μαίνει ότι κρύβει μέσα του ευαισθησίες που με το κατάλληλο κλίμα, ενθάρρυνση και υποστήριξη θα μπορούσαν να εξωτερικευθούν.

Μήπως λοιπόν μέσα στον στόχο για την δημιουργία κοινωνικής ζωής και ενδιαφερόντων μέσα στο πλοίο είναι ανάγκη να ανιχνευθεί το πεδίο ώστε να υπάρξει το πλαίσιο, τα δεδομένα δηλαδή, για την καλλιέργεια αυτών των επιδόσεων, ταλέντων και χαρισμάτων, αλλά και της ικανοποίησης της επιθυμίας για μάθηση;

Και θα υποστηριζόταν μάλιστα εάν μια τέτοια προσπάθεια ξεκινούσε με πρωτοβουλία της εταιρίας, υπάρχουν πολύ μεγαλύτερες πιθανότητες για την επιτυχία αφού η όλη προσπάθεια τίθεται υπό την αιγίδα της.

Αυτή η πρωτοβουλία της εταιρίας κατά μία άποψη θα μπορούσε να υλοποιηθεί σε τέσσερα επίπεδα.

— Σε επίπεδο γιορταστικών εκδηλώσεων.

— Σε επίπεδο πνευματικών εκδηλώσεων,

— Σε επίπεδο εκπαιδευτικών - διδακτικών προγραμμάτων.

— Σε επίπεδο παρακολούθησης σχολείου - σεμιναρίων κλπ. με αλληλογραφία.

(i) Γιορταστικές εκδηλώσεις

Παλαιότερα που τα πληρώματα ήταν συγγενικά και συντοπίτικα και το πλοίο παρουσίαζε μία πραγματικά ζεστή οικογενειακή εικόνα οι γιορτές ήταν πολύ συνηθισμένες και έδιδαν μια ξεχωριστή ατμόσφαιρα μέσα στην μοναξιά του ωκεανού: Για παράδειγμα τα γενέθλια ή ονομαστική γιορτή κάποιου από το

πλήρωμα γινόταν αφορμή με πρωταγωνιστή συνήθως τον μάγειρα να γιορταστεί το γεγονός που επιφύλασσε μάλιστα και πολλές εκπλήξεις. Όμως αληθινά δεν ήταν μόνο γεγονότα μέσα στο πλοίο αλλά γιορτάζονταν και τέτοια ευχάριστα του οικογενειακού περιβάλλοντος όπως π.χ. η γέννηση παιδιού ο αραβώνας άλλου, η επιτυχία παιδιού σε κάποια σχολή, κλπ. κλπ.

Και θα πρέπει να πούμε ότι όλα αυτά συνδιαζόμενα με εκπλήξεις με συγκεντρώσεις και μάλιστα όταν οργανώνονται από κάποια πρωτοβουλία εν αγνοία του τιμωμένου τότε αποκτά μεγαλύτερο νόημα και μεγαλύτερη διάσταση.

Μήπως την εποχή μας που τα πληρώματα είναι ποικίλης προέλευσης η επαναλειτουργία τέτοιων θεσμών αλλά και πρακτικής θα βοηθούσε στο να αποκτήσουν οι μέρες στο πλοίο ένα καινούργιο ενδιαφέρον και ο διαθέσιμος ελεύθερος χρόνος να γίνει δημιουργικός ώστε τέτοιες εκδηλώσεις να αποτελούν κάθε φορά ένα ξεχωριστό γεγονός και ένα ερέθισμα ώστε το πλήρωμα να συναναστραφεί, να εκδηλωθεί και να «δέσει» περισσότερο σαν κοινωνική ομάδα. Ας κάνουμε στο πλοίο αυτό που είναι τόσο συνηθισμένο στα μικρά και απομονωμένα χωριά που πανηγυρίζουν γεγονότα και δίνουν περιεχόμενο και νόημα σε μικρά και ίσως ασήμαντα για τους ανθρώπους των πόλεων πράγματα αλλά τόσο όμως σημαντικά τόσο αλήθεια σημαντικά για τους λιγοστούς αυτούς κατοίκους του χωριού όπως και για τους ναυτικούς του πλοίου.

(συνεχίζεται στο επόμενο)

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»

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η είσοδος του Φθινοπώρου, βρίσκει την ναυλαγορά σε φάση ανάκαμψης με το Biffex στα 1450. Τα Handymax συνεχίζουν να επιτυγχάνουν αρκετά υψηλούς ναύλους από τον Ατλαντικό και Κόντινεντ/ Μεσόγειο για Άπω Ανατολή, ενώ εντείνεται η αγωνία για τα γεγονότα στην Ρωσία και πόσο σοβαρά θα επηρεάσουν την αγορά που διαμορφώνεται ως εξής:

Τάνκερς

VLCC/ULCC: Παρόλη την κινητικότητα με αρκετές ναυλώσεις από Περσικό προς Κόλπο ΗΠΑ ή Κόντινεντ, η ναυλαγορά παραμένει χαμηλά στα W40, ενώ αρκετό ενδιαφέρον παρουσίασε η πώληση των δύο ULCC της Shell στα 57 εκατ. δολάρια en bloc, προδικάζοντας ότι αναμένεται άνοδος. Οι Κινέζοι συνεχίζουν τις αγορές πλοίων για σκράπ σε χαμηλά επίπεδα.

Suezmax/Aframax: Συνεχίζεται η πτώση της ναυλαγοράς κατά περίπου 6%, περί δολάρια 9,800 την ημέρα στην Μεσόγειο, ενώ τα Aframax παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση για ταξίδια Cross—Med έως WS 90. Στις πωλήσεις υπήρξε μεγάλη υποτονικότητα.

Product Carriers: Χαμηλές ναυλώσεις στην Ευρώπη και άνοδος στην Καραϊβική έως WS 190 και ανοδική αγορά στη Άπω Ανατολή. Αξιόλογες πωλήσεις δεν α-

ναφέρθηκαν.

Μπάλκ κάρριερς:

Capsize: Οι ναύλοι από Ειρηνικό αρχίζουν να ανεβαίνουν λόγω έλλειψης τοννάζ με αποτέλεσμα το ίδιο να επηρεάσει και τον Ατλαντικό, γεγονός που αναμένεται να επιφέρει μια καλή ισορροπία με ναύλους που φθάνουν τα δολάρια 14,000 την ημέρα. Οι περισσότερες πωλήσεις αναφέρονται σε πλοία μεγάλης ηλικίας για διάλυση.

Panamax: Μια συνεχής πτώση παρατηρείται με μοναδική άνοδο στα σιτηρά από Ατλαντικό. Οι ναύλοι φθάνουν τα δολάρια 9-10.500 την ημέρα. Πωλήσεις αναφέρονται μόνο σε overage πλοία.

Handy/Handy max: Η αρκετά υψηλή ναυλαγορά συνεχίζεται στα πλοία της δεκαετίας με ναύλους που φθάνουν τα δολάρια 17.000 την ημέρα από Ατλαντικό για Άπω Ανατολή. Λόγω της μεγάλης κινητικότητας οι Έλληνες με τους Νορβηγούς, Ινδούς και Κινέζους συνεχίζουν με ιδιαίτερη ένταση να αγοράζουν πλοία αυτού του τοννάζ διότι πλέον είναι κοινό μυστικό ότι το παραδοσιακό Handy δίνει την σκυτάλη στο Handymax που αρχίζει να εμφανίζεται ως το πλοίο του 21ου αιώνα. Σε γενικές γραμμές η αισιοδοξία διατηρείται στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Cereza	21.317	1982	7.800.000	—
Chennai Ookkam	37.971	1987	enblock	Έλληνες
Chennai Perumai	37.971	1987	23.500.000	Έλληνες
Maersk Sento-sa	63.686	1983	15.000.000	Έλληνες
Vergo	112.000	1972	5.000.000	Petrakis
Maiorca	78.000	1974	4.800.000	Απ. Ανατολ.
River Enternity	37.520	1984	15.000.000	Cosco
Washington	22.800	1984	enblock	Έλληνες
Rainbow II	22.800	1986	30.000.000	Έλληνες
Alaska Rainbow II	22.800	1984	30.000.000	Έλληνες
Armenistis	26.975	1981	9.250.000	Τούρκοι
Spring Hawk	37.694	1984	15.000.000	Κινέζοι
Doric Armour	65.117	1986	20.250.000	Σιγκαπ.
Nordglimit	30.478	1985	17.000.000	—

Oceanic				
Success	42.223	1991	23.000.000	Ινδοί
Trans Dignity	42.637	1987	enblock	Magna Holdings
Trans Effort	42.637	1987	36.000.000	Magna Holdings
Brazilian Vitoria	139.774	1977	11.250.000	Pappas
Atlantic Trader I	25.357	1984	10.000.000	Ιάπωνες
Central	19.024	1977	3.000.000	Έλληνες
Handy Leader	32.409	1983	12.000.000	Τούρκοι
Happy Valley	17.632	1972	1.950.000	Έλληνες
Maersk Seletar	64.236	1981	15.000.000	Έλληνες
On Yeung	36.428	1972	2.100.000	Κινέζοι
Ruth Venture	41.520	1983	15.200.000	—
Sapphire	16.867	1977	3.100.000	Βιετναμέζοι
Sheeba	22.920	1970	1.075.000	Κινέζοι
Solsea	27.570	1973	3.700.000	—
Yewtree	35.064	1981	9.650.000	Έλληνες
Robin L	64.060	1976	7.200.000	Dileship
Muikim	68.744	1989	22.700.000	Klaveness HX
Hyundai No. 20	36.268	1983	13.000.000	Έλληνες
Hyundai No. 18	37.197	1986	15.500.000	Έλληνες
Baron	132.597	1980	16.000.000	Iolcos

Menina Barbara	35.971	1982	11.900.000	Seven Seas
Ashley	21.939	1973	1.500.000	—
Calumet	22.535	1971	1.250.000	Κινέζοι
Capetan P	42.127	1968	2.000.000	—
Ternozza	32.244	1983	11.200.000	Diana Ship.
Terri	35.063	1982	10.000.000	Marmaras
Aino	60.500	1977	8.750.000	Ελληνες
Bonito	39.600	1986	16.000.000	Απ. Ανατ.
Green Cedar	25.000	1985	11.400.000	Pacific Basin
Cereza Rosa	25.000	1984	9.800.000	Ιάπωνες
Swift Wings	26.500	1984	9.000.000	—
Izola	34.595	1972	3.200.000	Ελληνες
Manila Grain	60.914	1976	9.500.000	Golden Union
Oriental Angel	21.373	1983	8.000.000	Ελληνες
Nord Atlantic	139.864	1983	28.000.000	Απ. Ανατ.
Berge Helene	69.420	1983	15.250.000	Hugo Neu
Lago Biwa	68.283	1987	21.600.000	Klaveness
Guinomar Bastion	64.120	1981	13.250.000	Ελληνες
Rialto	63.770	1982	14.950.000	Goulandris
Panacea	44.528	1978	9.700.000	Probulk
King Sailor	39.722	1976	7.725.000	Kalkavan
Oceanica Explorer	23.423	1984	—	Ελληνες
Ken Island	18.692	1981	6.750.000	—
Great River	18.427	1977	3.750.000	Απ. Ανατ.
Summit Venture	34.456	1976	6.100.000	Endeavor
Adventure	50.503	1971	3.800.000	Ventouris
Apostolos Andreas 4	31.305	1977	8.750.000	Ελληνες
Eve Trader	50.550	1974	2.000.000	Εγγυα'ιοι
Miss Aliki	28.268	1982	9.300.000	Ελληνες
Behice Urkmez	21.450	1977	4.500.000	Ελληνες
Berana	75.203	1978	7.600.000	Drytank
Star of Miranda	68.329	1972	3.500.000	Ελληνες
Gracious	42.647	1985	16.750.000	Ugland
Izola	34.595	1972	3.200.000	Ελληνες
Μαγνολία	23.853	1980	7.200.000	Ελληνες
Seahappy	22.868	1973	2.300.000	Ελληνες

Imperio	18.801	1978	3.650.000	Ελληνες
Handy Islander	18.726	1976	3.300.000	—

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Penhors	32.148	1986	—	Pemex
Pacific e	70.914	1992	26.000.000	Thenamaris
Pattaya	32.201	1976	enblock	Ocean Tankers
Papua	32.201	1976	10.250.000	Ocean Tankers
Panama	32.201	1976	10.250.000	Ocean Tankers
Carthago Nova	272.495	1976	11.500.000	Chandris
Neptune Otome	87.768	1986	26.500.000	Μαλαισιόι
Ingeniero Villa	15.261	1980	2.800.000	Astra
Libentador San martin	15.261	1979	2.800.000	Astra
Terutoku Maru	21.495	1978	6.700.000	—
United Triton	55.406	1981	15.000.000	—
Teekay Vigour	87.721	1975	6.000.000	Ελληνες
Castillo de San Marcos	65.950	1981	Private terms	—
Antares	84.323	1987	23.500.000	Νορβηγοί
Comar	39.729	1987	18.500.000	Χατζηϊωάννου
Damar	285.690	1990	27.300.000	Σουηδοί
Maasslot	38.039	1982	11.000.000	G.P. Livanos
Maasstad	38.039	1983	11.000.000	G.P. Livanos
Maasstrom	38.039	1983	11.000.000	G.P. Livanos
Palmar	39.729	1987	18.500.000	Χατζηϊωάννου
Thorsholm	284.299	1973	4.800.000	Skaugen
World Amber	55.244	1980	8.100.000	Αμερικανοί
Inge	28.158	1990	17.800.000	Latvian Ship.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 — Argentina

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

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

Telex: 26621 HELLAS AR

Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843

Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696

Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Oder Maru	172.279	1979	18.800.000	Zela Ship.	Toyama	39.949	1972	14.500.000	A.P. Moller
Argo Asia	63.765	1987	23.000.000	Tsakos	Atlantis	4.089	1978	3.950.000	Κινέζοι
Eleonora C	82.056	1975	2.750.000	Prokopiou	General Salom	11.618i	1973	1.100.000	UAE
Manabi	51.527	1981	9.000.000	Prokopiou	Margaretha				
Krivbass	150.500	1979	6.800.000	Ρώσοι	Smits	3.676	1976	1.100.000	Νορβηγοί
Mega Eagle	134.000	1975	9.750.000	Amoco	Dhaulagiri	6.500	1981	6.440.000	Κινέζοι
United Terrier	12.702	1979	8.000.000	Άγγλοι	Trentsee	7.250	1980	2.500.000	—
Tokurasan	80.680	1974	4.500.000	Dynacom	Malaysia Glory	11.980	1983	7.750.000	Oldendorff
Handy Grace	79.998	1977	8.000.000	Troodos	Caroline Schulte	10.151	1976	2.600.000	—
Product Splendor	29.332	1981	9.000.000	Vroon	Aurora Gem	11.107	1976	enblock	Έλληνες
Alexita	285.640	1990	90.000.000	Νορβηγοί	Aurora Diamond	11.107	1976	3.600.000	Έλληνες
Kavkaz	150.500	1977	6.300.000	Απ. Ανατ.	Columbia	8.843	1975	1.350.000	Κορεάτες
Once	249.999	1976	enblock	CNN	Umgeni	12.350	1976	—	N.Αφρικά- νοι
Chaumont	265.452	1976	—	CNN					
UST Pacific	404.531	1979	34.750.000	Marine Transport					
UST Atlantic	404.531	1979	22.900.000	Marine Transport					
N. Nuri Cerahoglu	155.200	1976	6.350.000	Βιετναμέζοι					
Pearl V	107.500	1974	4.250.000	Έλληνες					

Τουντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Eagle I	17.449	1976	2.950.000	Κινέζοι
Katori	19.8856	1975	2.800.000	—
Kota Ekspres	14.436	1972	1.200.000	Έλληνες
Kota Jaya	14.036	1972	1.200.000	Έλληνες
Mistra	16.502	1977	41.000.00	Ταϊλάνδοι
Neptune Peridot	15.030	1977	3.000.000	—
Manila Bay	20.200	1984	12.400.000	Diana Ship.
Bydgoszcz	13.863	1989	8.000.000	—
Warszawa II	13.593	1986	7.000.000	—
Heron	19.786	1979	6.350.000	Έλληνες
Mega Star	16.182	1971	1.300.000	Έλληνες
Sissili River	16.640	1980	4.500.000	Έλληνες
Bauhinia	17.056	1980	7.200.000	Ινδονήσιοι
CMB Ensign	18.002	1979	7.8800.000	Diana Ship.
Jalagodavari	20.914	1979	2.300.000	—
Janbaz II	16.050	1973	1.800.000	—
Nordhope	15.060	1979	—	Κινέζοι
Francois De Sale	18.030	1987	10.000.000	Torm

Διάφορα

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Angelica Schulte	10.140	1976	2.800.000	Κινέζοι
Winners One	8.960	1981	3.600.000	Κινέζοι
Jutlandia	40.824	1973	15.000.000	Αμερικάνοι
Laura Maersk	53.688	1980	—	Αμερικάνοι
Laise Maersk	53.348	1980	—	Αμερικάνοι
Lica Maersk	53.498	1981	—	Αμερικάνοι
Providence Bay	34.477	1983	25.000.000	Κινέζοι
Selandia	30.824	972	15.000.000	Κινέζοι
Tor Bay	34.477	1982	25.000.000	Κινέζοι

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστής
Andros Aries	227.397	1972	166	Κινέζοι
Red Sea Pioneer	257.028	1970	161	Μπαγκλαν- τές
Belita Star	8.575	1968	163.5	Ινδοί
Dolores	23.675	1967	178.5	Ινδοί
Alki	232.600	1976	166.5	Κινέζοι
British Trent	25.147	1973	84	Τούρκοι
Miss Vicky	80.785	1968	1.40- 0.000	Έλληνες
Bananera	3.776	1964	161	Μπαγκλαν- τές
Dubai Pioneer	13.940	1962	155	Ινδοί
Rubia	25.805	1966	160	Κινέζοι
Mar Almudena	8.361	1969	82,5	Ισπανοί
Evia	14.499	1961	145	Πακιστανοί
Mother	6.352	1969	115	Ινδοί
Al Attared	6.351	1969	151.5.	Ινδοί
Arktika	10.161	1971	145	Ινδοί
Rio Santa Rosa	9.194	1972	163	Μπαγκλαν- τές
Frio Antarctic	10.252	1969	162	Μπαγκλαν- τές
Shining Star	256.263	1971	140	Πακιστάν
Komsomolets E-stonii	12.844	1966	175	Ινδοί
Golden Star I	16.659	1968	167	Ινδοί
Rainow Reefer	8.712	1969	170	Ινδοί
Oleko Dundich	22.330	1966	170	Ινδοί

Πριν 1 χρόνο — Σεπτέμβριος 1992

Όνομα	TDW	Έτος	\$
Karoline Maersk	MT 339.297	1976	enblock
Kirsetn Maersk	MT 339.297	1975	—
Solimar	MT 60.366	1981	14.250.000
St. Nikolai	MT 45.575	1982	enblock
St. Michaelis	MT 45.574	1981	29.500.000
Bayovar	MT 92.145	1976	8.000.000
Jordan Nikolov	MT 70.8i62	1968	2.370.000
Tom Mira	MT 2.505	1975	2.000.000
Unity	MT 124.264	1974	4.500.000

Stavanger Boss	MT	89.601	1985	7.000.000
Eso Providence	MT	22.710	1974	2.200.000
Kiho	MT	89.407	1979	7.900.000
Blankvann	MT	7.300	1985	7.000.000
Favola	MT	6.009	1978	3.100.000
Charger	MT	25.300	1973	4.200.000
Hakko Ace	MT	5.836	1980	3.650.000
Sea Heron	MT	10.952	1982	6.500.000
Hulda Maersk	MT	13.391	1982	10.000.000
Nopal Lily	BC	23.618	1976	4.250.000
Aquarius	BC	16.008	1972	1.250.000
August	BC	15.300	1969	1.200.000
Seawawk	BC	15.044	1978	2.400.000
Ocean Voice	BC	19.145	1969	1.000.000
Gold Hilla	BC	18.863	1973	1.300.000
Panormitis	BC	14.939	1979	800.000
Neptunian	BC	15.106	1972	1.110.000
Nova Cosmos	BC	34.014	1984	11.500.000
Max Victory	BC	7.350	1972	1.200.000
Young Senator	BC	64.810	1989	21.500.000
Star King	BC	34.750	1984	—
Copper Yale	BC	28.317	1977	5.300.000
Wani Lake	BC	29.445	1985	13.500.000
Korean Topaz	BC	19.374	1978	3.700.000
Apolda	BC	43.442	1969	1.600.000
Emma D.P. Se- conda	BC	54.442	1969	1.600.000
Federal Bulker	BC	42.942	1972	3.000.000
Fiscout Trader	BC	2.373	1975	1.100.000
Rimba Sepetir	BC	37.500	1977	enblock
Rimba Merbau	BC	37.500	1977	13.500.000
Docecabo	BC	15.600	1980	1.500.000
Valetta	BC	34.686	1972	3.450.000
Behram Kapitan	BC	15.600	1980	3.650.000

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ

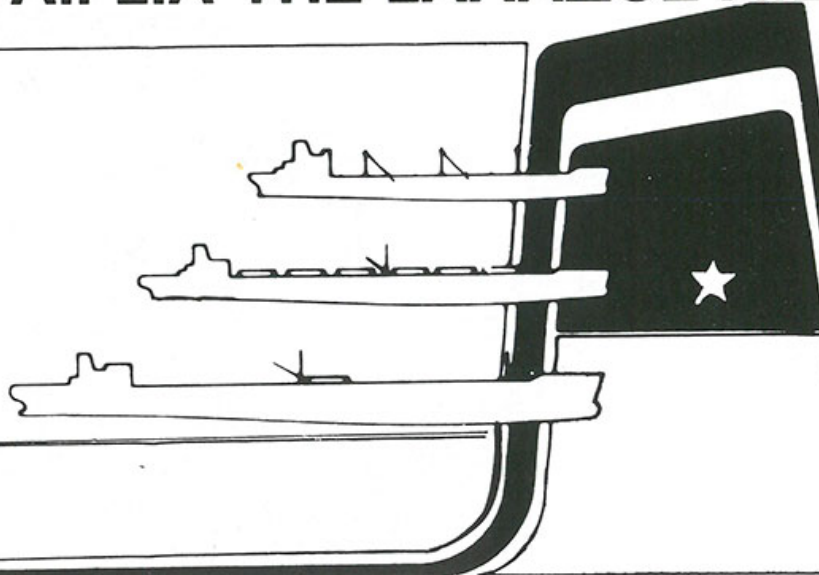
Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:
Πριν 20 χρόνια — Σεπτέμβριος 1973

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Belita	BC	16.920	1965	4.700.000
Belcago	BC	17.700	1966	4.750.000
Arne Presthus	BC	25.586	1960	4.000.000
Lancing	BC	26.670	1963	5.950.000
Rudolf Olsen	BC	38.448	1967	8.725.000

Πριν 10 χρόνια — Σεπτέμβριος 1983

Όνομα		TDW	Έτος	\$
Maribruna IV	MT	20.832	1965	1.800.000
Eso Nagoya	MT	22.708	1973	4.450.000
Anco Chaser	MT	25.300	1973	88.000.000
Shabonee	MT	25.390	1971	enblock
Saucon	MT	25.390	1969	7.500.000
Netpun Aries	MT	26.484	1974	7.600.000
Eso Spain	MT	87.000	1983	22.000.000
Grand Hawaiian	MT	89.000	1975	9.300.000
Cervara	MT	98.912	1969	2.900.000
Asia Fidelity	BC	25.110	1971	3.500.000
Asia Serenity	BC	26.904	1974	5.000.000
Molista	BC	54.681	1974	3.750.000
Chokai Maru	BC	122.433	1973	4.500.000
Cast Gull	BC	145.057	1972	5.750.000

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΞΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

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 ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

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

**16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE**



Η Ναυτιλιακή Κοινότητα του Λονδίνου ενημερώθηκε για το έργο της HELMEPA

Στις 28 Σεπτεμβρίου 1993, με πρωτοβουλία των Ναυτασφαλιστικών Εταιριών του Λονδίνου, Jardine Insurance Brokers International Ltd., SBJ Regis Low Ltd., Seascope Insurance Services Ltd., και Willis Corroon PLC, έγινε παρουσίαση του έργου της HELMEPA στην Παλαιά Βιβλιοθήκη των Lloyd's στο Λονδίνο σ' ένα ακροατήριο περίπου 80 εκπροσώπων ναυτασφαλιστών, νηογνώμωνων και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Κατά την εκδήλωση μίλησαν ο Πρόεδρος της HELMEPA, Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης, και ο Γενικός Διευθυντής, κ. Δημήτρης Μητσάτσος, ενώ ο κ. Peter Chandler, πρόεδρος του Lloyd's Underwriters Association, προέδρευσε στη συνάντηση.

Ο κ. Παπαχρηστίδης, ευχαριστώντας τους διοργανωτές για την πρωτοβουλία τους, είπε ότι αυτή η αυθόρμητη πρόσκλησή τους είναι τιμητική για τη HELMEPA γιατί δείχνει την αναγνώριση του έργου της Ένωσης από μέρους της ναυτασφαλιστικής / ναυλομεσιτικής κοινότητας του Λονδίνου. Σκοπός της παρουσίασης ήταν να ενημερωθεί ο τομέας αυτός της παγκόσμιας ναυτιλίας στο Λονδίνο, αφ' ενός, διότι η HELMEPA στην πραγματικότητα επηρεάζει τους κινδύνους που ασφαλίζουν, και αφ' ετέρου, διότι είναι ανάγκη να εξαπλωθεί το μήνυμά της.

Τόνισε ότι αυτά που κάνουν την Ένωση να ξεχωρίζει είναι η εθελοντική δέσμευση των Μελών της, ο ανθρώπινος παράγοντας, και η προφητική φύση αυτής της πρωτο-



βουλίας.

Σε άλλο σημείο της ομιλίας του ο Πρόεδρος της HELMEPA υπογράμμισε την ευρεία αναγνώριση της συνεισφοράς της Ένωσης στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος από τον IMO, την ΕΟΚ, τις Ακτοφυλακές των ΗΠΑ και του Καναδά, καθώς και από τις εταιρίες πετρελαίου.

Η κίνηση της HELMEPA δεν είναι τοπική αλλά με διεθνή εμβέλεια, και αποτελεί υπόσχεση του ιδρυτή και επιτίμου Προέδρου της, Γιώργου Π. Λιβανού, να πέσει ο σπόρος της όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και οπουδήποτε αλλού μπορεί να φrutώσει. Η Ένωση είναι πρόθυμη να μοιραστεί την εμπειρία της, τα εκπαιδευτικά της προγράμματα και μεθόδους, και τον ενθουσιασμό των Μελών της. Σαν πρώτο βήμα διεθνοποίησής της θεωρείται η δημιουργία της CYMEPA στην Κύπρο

στα ίχνη και ακολουθώντας το παράδειγμα της HELMEPA. Άλλες χώρες που έχουν μέχρι στιγμής ανταποκριθεί, εκτός της Κύπρου, είναι η Τουρκία, το Ισραήλ, η Ισπανία και οι Φιλιππίνες.

Ο κ. Παπαχρηστίδης έκλεισε την παρουσίασή του με τη σκέψη ότι η ναυτιλία είναι μια σπάνια περίπτωση όπου το επιχειρηματικό ενδιαφέρον και η κοινωνική ευθύνη είναι συνώνυμα. Και κατέληξε: «Η HELMEPA χρειάζεται την αναγνώριση και την υποστήριξή σας, ενώ από την πλευρά της υπόσχεται να τιμά τις ναυτικές παραδόσεις κληροδοτώντας έναν καλύτερο κόσμο στις επόμενες γενιές».

Εν συνεχεία, ο κ. Δημήτρης Μητσάτσος απαρίθμησε τις δραστηριότητες της Ένωσης και συνοπτικά τις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

Γιορτάσθηκε η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα

Στις 29 Σεπτεμβρίου 1993 γιορτάσθηκε από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα.

Στο μήνυμά του ο Γενικός Γραμματέας του IMO κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ επισημαίνει ότι ο διπλός στόχος του IMO είναι ασφαλέστερη ναυτιλία και καθορότερες θάλασσες.

Συγκεκριμένα ο κ. Ο' Νήλ υποστηρίζει στο μήνυμά του μεταξύ άλλων:

«Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σε αυτή τη διαδικασία είναι κυρίως να καταρτίζει και υιοθετεί συμβάσεις και άλλους κανονισμούς που σχεδιάζονται για να βελτιώνουν την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας και να προλαμβάνουν τη ρύπανση των ωκεανών του κόσμου.

Από το 1959, ο IMO είχε υιοθετήσει πάνω από 40 συμβάσεις. Μερικές από αυτές έχουν κυρωθεί από τόσες πολλές χώρες που εφαρμόζονται σε περισσότερο από το 96% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Τούτο σημαίνει ότι πρέπει να είναι αδύνατο να λειτουργούν διεθνώς πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα του IMO. Θεωρητικά, τούτο σημαίνει επίσης ότι ο ρυθμός ατυχημάτων πρέπει να είναι κυριολεκτικά ο ίδιος για όλες τις σημαίες, όμως, μια ματιά στις στατιστικές δείχνει ότι τα πράγματα δεν είναι έτσι. Πλοία που λειτουργούν υπό σημαία με το χειρότερο ρεκόρ σε σχέση με πλοία στόλου με το καλύτερο ρεκόρ, είναι εκατό φορές πιθανότερο να υποστούν ατύχημα. Τούτο μπορεί να συμβαίνει μόνο επειδή τα ίδια τα μέτρα εφαρμόζονται άνισα και διαφορετικά. Υπάρχουν πολλά άτομα και οργανισμοί που εμπλέκονται στη διαδικασία εφαρμογής και εκείνος με την πιο άμεση ευθύνη είναι ο πλοιοκτήτης που υποτίθεται ότι λειτουργεί και συντηρεί το πλοίο του, σύμφωνα με πρότυπα του IMO. Όμως, μερικές φορές οι πλοιοκτήτες δεν το πράττουν. Η συντήρηση, καταλήγει ο κ. Ο' Νήλ, οι επισκευές εκτελούνται κακώς, η ποιότητα έρχεται σε δεύτερη μοίρα, μετά τον παράγοντα κόστους. Οι πλοιοκτήτες μπορούν να ενεργούν έτσι μόνο γιατί μερικές κυβερνήσεις τους επιτρέπουν να το πράξουν και είναι οι κυβερνήσεις — και όχι ο IMO — που είναι υπεύθυνες για να εξασφαλίσουν ότι οι συμβάσεις του IMO εφαρμόζονται το ίδιο πιστά από όλους τους πλοιοκτήτες.

Διατήρηση της ηγετικής μας θέσης

Στο μήνυμα για την Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγγονας τονίζει τα εξής:

«Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Στόχος του είναι η τήρηση των κανόνων ασφαλείας και η διατήρηση του διεθνούς γοήτρου μας της ηγετικής θέσης της ναυτιλίας μας».

Γιορτάζουμε σήμερα μαζί με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα την Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα 1993, που

έχει εφέτος σαν θέμα «Εφαρμογή των Προτύπων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού — Το κλειδί στην επιτυχία».

Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού - IMO είναι να καταρτίζει και να υιοθετεί συμβάσεις και άλλους κανονισμούς για την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας, οι οποίες μετά την υιοθέτησή τους έχουν υποχρεωτική εφαρμογή».

Η σωστή εφαρμογή των συμβάσεων είναι ευθύνη των κυβερνήσεων, των πλοιοκτητών και των ναυτικών και απαιτεί κοινή προσπάθεια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συμμετέχει ενεργά στην κατάρτιση των συμβάσεων και κανονισμών του IMO και μεριμνά για την πιστή εφαρμογή τους από τη χώρα μας.

Πολλά ατυχήματα θα είχαν αποφευχθεί αν είχε επιδειχθεί ιδιαίτερη φροντίδα για την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας. Η χώρα μας με πίστη στη ναυτική παράδοση και στηριζόμενη στην αξιοσύνη του Έλληνα ναυτικού, πρωτοστατεί στις προσπάθειες αυτές για τον περιορισμό στο ελάχιστο των ναυτικών ατυχημάτων.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας περιβάλλει με στοργή τον Έλληνα ναυτικό και το πλοίο και προσδοκά ότι οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί θα εξακολουθήσουν να ανταποκρίνονται και αυτοί στις υποχρεώσεις του, ώστε τα ελληνικά πλοία να είναι ασφαλή και οι θάλασσες καθαρότερες.

Εύχομαι στα μέλη της ναυτιλιακής μας οικογένειας γαλήνιες θάλασσες και ασφαλή ταξίδια».

Ακόμη η Ένωση Πλοιάρχων με αφορμή την Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα επεσήμανε τα ακόλουθα:

«Η ελαχιστοποίηση μέχρι το μηδενισμό των ναυτικών ατυχημάτων και η διαρκής προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οικοσυστήματος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της ανάπτυξης που στόχο έχει την εξασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής για όλους.

Το ανθρώπινο δυναμικό, ναυτεργατικό και εφοπλιστικό της Ελληνικής Ναυτιλίας έχει και την ικανότητα και τη δυνατότητα να τη φέρει στην πρωτοπορεία υλοποίησης αυτού του οράματος.

Σ' αυτό το όραμα μπορούμε και οφείλουμε να στρατευθούμε όλοι. Πολιτεία, ναυτεργατικό και εφοπλιστικό δυναμικό, μπορούμε να φέρουμε την ελληνική ναυτιλία στην πρωτοπορεία για μια παγκόσμια ναυτιλία που θα σέβεται και τον άνθρωπο και το περιβάλλον του».

Τέλος, με αφορμή την ίδια επέτειο, η Ένωση Ναυτών εξέδωσε ανακοίνωση, στην οποία ασκεί κριτική για τον αριθμό των ναυτικών ατυχημάτων και την αύξηση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου.

Η ΠΕΝΕΝ σχολιάζει ακόμη την αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων αλλοδαπών ναυτικών, την οποία θεωρεί υπεύθυνη για την πρόκληση ατυχημάτων στα πλοία.

NΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Θαλάσσια μεταφορά — Φορτωτική. Αποδεικτική δύναμη. Απώλεια φορτίου. Δικαιούχος αποζημίωσης. Νόμιμος κομιστής φορτωτικής. Έννοια. Ερμηνεία όρων ναυλοσυμφώνου. Παραπομπή σε όρους φορτωτικής. Έκδοση φορτωτικής από πράκτορα. Σχέση αντιπροσωπείας. Δίκαιο ΗΠΑ.

Επιμέλεια: ΝΙΚΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, δικηγόρος

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 87/1993

Προεδρεύων: Βασ. Λινάρδος
Εισηγητής: Αγ. Μπακόπουλος
Δικηγόροι: Ιω. Φιλιώτης, Π. Σωτηρόπουλος

Θαλάσσια μεταφορά. Δίκαιο ΗΠΑ. Βλάβη φορτίου. Δικαιώματα κομιστή φορτωτικής για καταβολή αποζημίωσης. Νόμιμος κομιστής φορτωτικής. Έννοια. Εκείνος στον οποίο η φορτωτική μεταβιβάστηκε τόσο κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, όσο και μετά την εκφόρτωση των πραγμάτων μέχρι την παράδοσή τους από τον μεταφορέα (τίτλος 49 παρ. 91, 92, 111 του Ομοιόμορφου Εμπορικού Κώδικα των ΗΠΑ).

Ναυλοσύμφωνο. Όρος περί του «ευεργετήματος της ασφαλίσεως». Έννοια. Ο δικαιούχος της αποζημίωσης για απώλεια ή βλάβη του φορτίου, οφείλει να στραφεί μόνον εναντίον της ασφαλιστικής εταιρίας στην ο-

ποία είναι ασφαλισμένο το φορτίο. Παραπομπή της φορτωτικής στους όρους του ναυλοσυμφώνου με τη γενική φράση «όλοι οι όροι, συμφωνίες και εξαιρέσεις του ναυλοσυμφώνου της 23.4.1980 και οποιουδήποτε παραρτήματος θεωρούνται ως ενσωματωθέντες εδώ, ως εάν είχαν γραφεί εξ ολοκλήρου, μη ισχυούσης αντιθέτου διατάξεως περιεχομένης εις την φορτωτικήν αυτήν». Δεν υπάρχει ρητή, ευκρινής και ειδική παραπομπή στον όρο του ναυλοσυμφώνου περί του ευεργετήματος της ασφαλίσεως. Μη δέσμευση του κομιστή της φορτωτικής που οπωσδήποτε αγνοούσε τον όρο κατά την κτήση της. Ερμηνεία με βάση την καλή πίστη και τις αρχές των άρθρων 173 και 200 ΑΚ, όπως ισχύουν αναλογικά στις ΗΠΑ.

Έκδοση φορτωτικής από πράκτορα κατ' εξουσιοδότηση του μεταφορέα. Θεωρείται αντιπρό-

σωπος του μεταφορέα και όχι του ναυλωτή που τυχόν ζήτησε την έκδοσή της και προς τον οποίο παραδόθηκε η φορτωτική. Έκδοση φορτωτικής από πράκτορα και υπέρβαση εντολών πλοιάρχου. Δεν πάσχει ακυρότητα αν ο πράκτορας ενήργησε μέσα στα όρια της «φαινόμενης» εξουσίας του. Έννοια «φαινόμενης» εξουσίας. Θεωρείται εκείνη την οποία ο πράκτορας έχει γενικά από τον νόμο ή κατά την συνηθισμένη πορεία των συναλλαγών, ανεξάρτητα από το αν ο μεταφορέας είχε δώσει αντίθετες οδηγίες. Κύρος φορτωτικής. Κρίνεται από τους γενικούς κανόνες και από την ερμηνεία των συμβάσεων.

Δικονομικά. Προβολή ισχυρισμού ότι ο πράκτορας του πλοίου δεν είχε ειδική εντολή για έκδοση φορτωτικής και ότι εξέδωσε την επίδικη φορτωτική καθ' υπέρβαση των ειδικών εντολών προς αυτόν. Ισχυρισμός σε μεταγενέστερη της πρώτης συζήτησης. Απαράδεκτος κατ' άρθρα 527 παρ. 3 και 269 ΚΠολ.Δικ.

Επειδή οι διατάξεις του νόμου των ΗΠΑ για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων της 16.4.1936, όπως ίσχυε κατά το έτος 1980, ορίζουν τα εξής: 1) Ο μεταφορέας υποχρεούται πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού να φροντίζει με την προσήκουσα επιμέλεια να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο προς πλου, να επανδρώσει, εξοπλίσει και εφοδιάσει το πλοίο, καθώς και να καταστήσει τα αμπάρια και όλους τους θαλάμους του πλοίου, στους οποίους μεταφέρονται πράγματα, κατάλληλους και ασφαλείς για την υποδοχή, μεταφορά και διατήρησή τους. Ο μεταφορέας οφείλει να φορτώσει, να ελέγξει, να φυλάξει,

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

να φροντίσει και να εκφορτώσει με τον κατάλληλο τρόπο και προσεκτικά τα μεταφερόμενα πράγματα (παρ. 1303 αρ. 1 και 2). 2) Μετά την περιέλευση των πραγμάτων στη φροντίδα του, ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή πράκτορας του μεταφορέα οφείλει, μετά από αίτηση του ναυλωτή, να εκδώσει προς αυτόν φορτωτική, η οποία μεταξύ άλλων πρέπει να περιέχει τα διακριτικά σημεία, τα οποία είναι απαραίτητα για την απόδειξη της ταυτότητας των πραγμάτων, όπως αυτά χορηγήθηκαν γραπτώς από το ναυλωτή, πριν αρχίσει η φόρτωση των πραγμάτων, είτε τον αριθμό των κιβωτίων ή τεμαχίων είτε την ποσότητα ή το βάρος κατά περίπτωση, όπως χορηγήθηκε γραπτώς από το ναυλωτή, καθώς και την προφανή τάξη και κατάσταση των πραγμάτων. Η φορτωτική αυτή αποτελεί πρώτης όψεως απόδειξη για την παραλαβή των πραγμάτων, όπως περιγράφονται σ' αυτήν. Ο ναυλωτής θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί προς το μεταφορέα την ακρίβεια κατά το χρόνο φορτώσεως των σημείων αριθμών, ποσότητας ή βάρους, όπως χορηγήθηκαν απ' αυτόν. Η ποσότητα των πραγμάτων που φορτώθηκαν δεν είναι δεσμευτική για το μεταφορέα, ο οποίος δεν υποχρεούται για ποσότητα πέρα από αυτή που πραγματικά φορτώθηκε. Όταν η φόρτωση δεν έγινε από το μεταφορέα και η φορτωτική περιέχει τη ρήτρα, ότι η ποσότητα φορτίου δεν έχει ελεγχθεί από αυτόν, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται ούτε απέναντι στον καλής πίστωσης τρίτο για ποσότητα που δεν φορτώθηκε πραγματικά (παρ. 1303 αρ. 3,4,5,8). Η φορτωτική είναι έγγραφο, το οποίο αφενός αποδεικνύει την κατάρτιση της συμβάσεως μεταφοράς και την

παραλαβή των πραγμάτων για τη μεταφορά και αφετέρου αποτελεί έγγραφο τίτλο (αξιόγραφο), ο οποίος παριστά το δικαίωμα στα πράγματα. Αυτός που αναφέρεται ως παραλήπτης θεωρείται κατά τεκμήριο κύριος των πραγμάτων και εκείνος προς τον οποίο μεταβιβάζεται η φορτωτική αποκτά δικαιώματα κυριότητας στα πράγματα. Το τεκμήριο αυτό είναι μαχητό.

Ο κομιστής της φορτωτικής έχει απέναντι στον μεταφορέα το δικαίωμα να απαιτεί εκτέλεση της μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους της συμβάσεως και παραδόσεως σ' αυτόν των πραγμάτων, στην κατάσταση που παραλήφθηκαν στον τόπο του προορισμού τους και να ζητήσει αποζημίωση για όποια ζημία έχει υποστεί από την απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων. Το δικαίωμα αυτό έχει ο κομιστής στον οποίο μεταβιβάστηκε η φορτωτική κατά την διάρκεια της μεταφοράς και μέχρι την παράδοση των πραγμάτων (τίτλος 49 παρ. 91, 92, 111 του ομοιόμορφου εμπορικού κώδικα των ΗΠΑ, ο οποίος περιλαμβάνει τις διατάξεις του παραπάνω νόμου της 10.4.1936). Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει μεταξύ άλλων ότι δικαιούχος να αξιώσει αποζημίωση για την απώλεια ή βλάβη που υπέστησαν τα μεταφερόμενα πράγματα κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς είναι ο νόμιμος κομιστής της φορτωτικής, τέτοιος δε είναι και εκείνος στον οποίο αυτή μεταβιβάστηκε τόσο κατά τη διάρκεια της μεταφοράς όσο και μετά από αυτήν και την εκφόρτωσή τους μέχρι την παράδοσή τους από το μεταφορέα. Το αντίθετο δεν συνάγεται από τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. ε του ίδιου νόμου κατά την οποία ο όρος «μεταφορά

πραγμάτων» περιλαμβάνει την περίοδο από το χρόνο της φόρτωσης των πραγμάτων μέχρι το χρόνο της εκφόρτωσής τους από το πλοίο. Και τούτο διότι η διάταξη αυτή προσδιορίζει απλώς τα χρονικά όρια έναρξης και λήξης της μεταφοράς και δεν αφορά το ζήτημα ποιός δικαιούται να αξιώσει αποζημίωση για βλάβη ή απώλεια των πραγμάτων που σημειώθηκε κατά τη διάρκειά της, ζήτημα που ρυθμίζεται από τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν και προβλέπουν ότι τέτοιο δικαίωμα έχει εκείνος που εμφανίζεται ως νόμιμος κομιστής της φορτωτικής κατά το χρόνο της παράδοσης των πραγμάτων από το μεταφορέα. Στην υπόθεση που κρίνεται το Εφετείο, αφού έκρινε, ότι εφαρμόστεο δίκαιο στην ένδικη διαφορά ήταν το δίκαιο των ΗΠΑ και ειδικότερα οι προαναφερόμενες διατάξεις, δέχτηκε στη συνέχεια ανελέκτως τα ακόλουθα: Η εκκαλούσα εταιρία (και ήδη αναιρεσείουσα), που είναι πλοιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου (φ/γ) «Ι», ανέλαβε με σύμβαση ναυλώσεως να μεταφέρει για λογαριασμό της ναυλώτριας αλλοδαπής εταιρίας με την επωνυμία C.F. (Bermuda) Ltd. λευκό ρύζι Βιρμανίας από το λιμάνι Ραγκούν στο λιμάνι Αμπιτζάν της ακτής του Ελεφαντοστού. Με βάση τη σύμβαση αυτή φορτώθηκαν στις 31.5.1980 5400,830 μετρικοί τόννοι τέτοιου ρυζιού παραγωγής 1979, συσκευασμένοι σε 107.641 σάκκους, την ίδια δε ημέρα εκδόθηκε από τον πράκτορα του πλοίου η σχετική φορτωτική, την οποία η φορτώτρια ναυλώτρια εταιρία οπισθογράφησε προς την τραπεζική εταιρία με την επωνυμία S.I.B. που εδρεύει επίσης στο Αμ-



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

AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

πιτζάν και αυτή στη συνέχεια την οπισθογράφησε στις 25.8.1980 προς την εταιρία με την επωνυμία C.G., που εδρεύει επίσης στο Αμπιτζάν. Το πλοίο έφθασε στον προορισμό του στις 26.7.1980 και η εκφόρτωση πραγματοποιήθηκε από 28.7.1980 μέχρι 3.8.1980. Κατά την εκφόρτωση διαπιστώθηκαν οι αναφερόμενες στην προσβαλλόμενη απόφαση απώλειες και βλάβες του φορτίου, συνολικής ζημίας 20371 δολλαρίων ΗΠΑ.

Το υπόλοιπο φορτίο παρέλαβε η εταιρία C.G. προς την οποία οπισθογραφήθηκε η φορτωτική στις 25.8.1980, δηλαδή μετά την εκφόρτωση, αλλά πριν από την παράδοση των πραγμάτων. Με τα περιστατικά αυτά, δέχεται περαιτέρω το Εφετείο, ότι η εταιρία αυτή δικαιούται να αξιώσει την αποζημίωση βάσει του παραπάνω νόμου των ΗΠΑ, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και πριν από την εκφόρτωση είχε αγοράσει το φορτίο και προκαταβάλλει το τίμημα. Κρίνοντας έτσι το Εφετείο δεν παρεβίασε τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν του δικαίου των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, διέλαβε δε πλήρεις, σαφείς και επαρκείς αιτιολογίες που καθιστούν εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο της ορθής εφαρμογής των διατάξεων αυτών ουσιαστικού νόμου. Επομένως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο αντίθετος από το άρθρο 559 αρ. 1 και 19 πρώτος λόγο της αναίρεσης.

Επειδή οι γενικές αρχές για την ερμηνεία των συμβάσεων που διατρέχουν όλα τα σύγχρονα δίκαια συμπίπτουν με εκείνες που περιέχονται στους κανόνες των άρθρων 173 και 300 ΑΚ, πρέπει όμως η ερμηνεία να γίνεται κατά το πνεύμα που κρατεί στη χώρα του εφαρμοστέου δικαίου. Τέλος δεν επιτρέπεται αναίρεση για παραβίαση των ερμηνευτικών αυτών κανόνων, όταν το δικαστήριο της ουσίας δεν μνημονεύει στην απόφασή του ότι ερμήνευσε τις δηλώσεις βουλήσεως σύμφωνα με τις αρχές των κανόνων αυτών (δηλ. της καλής πίστης κλπ.), αρκεί το πόρισμα στο οποίο κατέληξε να είναι σύμφωνο με τις αρχές αυτές. Στην προκειμένη περίπτωση το Εφετείο, ενόψει ισχυρισμού της ανααιρεσείουσας ως

εναγομένης εκκαλούσας, ότι με τον όρο 46 του από 23.4.1980 ναυλοσυμφώνου είχε συμφωνηθεί το «ευεργέτημα της ασφαλίσεως», που προβλέπεται από την παρ. 1303 αριθ. 8 του νόμου της 10/4/1936 των ΗΠΑ και συνίσταται στο ότι ο δικαιούχος της αποζημίωσης για απώλειες ή βλάβες του φορτίου οφείλει να στραφεί μόνον εναντίον της ασφαλιστικής εταιρίας στην οποία είναι ασφαλισμένο το φορτίο, δέχτηκε τα εξής σχετικά:

Στο έγγραφο της πιο πάνω φορτωτικής, η οποία αντιμετωπίζεται και από το δίκαιο των ΗΠΑ ως αξιόγραφο, γίνεται μόνο γενική παραπομπή στους όρους του ναυλοσυμφώνου εν γένει με τις φράσεις «όλοι οι όροι συμφωνίες και εξαιρέσεις του ναυλοσυμφώνου της 23ης Απριλίου 1980 και οποιουδήποτε παραρτήματος θεωρούνται ως ενσωματωθέντες εδώ, ως εάν είχαν γραφεί εξολοκλήρου, μη ισχυσούσης αντιθέτου διάτάξεως περιεχομένης εις την φορτωτικήν αυτήν». Ο όρος αυτός πρέπει, όπως δέχεται περαιτέρω το Εφετείο, να ερμηνευθεί με αντικειμενική κρίση και σύμφωνα με τα συναλλακτικά ήθη που κρατούσαν στους κύκλους συναλλασσομένων με παρόμοιες υποθέσεις, οπότε, αφού δεν υπάρχει ρητή, ευκρινής και ειδική παραπομπή στον όρο αυτό, δεν δεσμεύει αυτός την κομίστρια της φορτωτικής που οπωσδήποτε τον αγνοούσε κατά την κτήση της. Από το ερμηνευτικό αυτό πόρισμα στο οποίο κατέληξε το Εφετείο συνάγεται ότι τούτο έλαβε υπόψη και την καλή πίστη και τις ερμηνευτικές εν γένει αρχές των άρθρων 173 και 200 ΑΚ, που ισχύουν και στις ΗΠΑ και ακόμη ότι τις αρχές αυτές ερμήνευσε υπό το πνεύμα του δικαίου των ΗΠΑ, που ήταν εφαρμοστέο στην ένδικη διαφορά. Επομένως ο δεύτερος λόγος αναίρεσης, κατά το μέρος που περιέχει την αιτίαση ότι το Εφετείο δεν μνημονεύει στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι έλαβε υπόψη την καλή πίστη κατά την ερμηνεία του παραπάνω όρου της φορτωτικής, ούτε ερμήνευσε αυτόν κατά το πνεύμα του δικαίου των ΗΠΑ που επιτρέπει την κατάρτιση συμβάσεως με χωριστά έγγραφα που βρίσκονται σε σχέση αναφέροντας και

αναφερομένου, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος. Ο ίδιος λόγος, κατά το μέρος που περιέχει την αιτίαση της παραβίασης των πιο πάνω ερμηνευτικών κανόνων, λόγω του ότι δεν υπήρχαν κενά ή αμφίβολα σημεία στον παραπάνω όρο της φορτωτικής, πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος, αφού η κρίση του Εφετείου, που έχει μάλιστα σαφώς διατυπωθεί, ότι ο όρος αυτός έχει ανάγκη ερμηνείας, δεν ελέγχεται αναιρετικά.

Επειδή κατά το δίκαιο των ΗΠΑ η σχέση πράκτορα που εκδίδει τη φορτωτική και πρακτορευμένου διέπεται από τις γενικές διατάξεις περί αντιπροσωπείας, που ορίζουν ότι η σύμβαση του αντιπροσώπου θεωρείται ως σύμβαση του κυρίου, εφόσον ο πράκτορας ενήργησε μέσα στα όρια της εντολής που του δόθηκε ή στα όρια της φαινόμενης εξουσίας του. Ως φαινόμενη εξουσία θεωρείται εκείνη, την οποία ο αντιπρόσωπος έχει γενικά από το νόμο ή κατά τη συνηθισμένη πορεία των συναλλαγών, ανεξάρτητα από το αν ο αντιπροσωπευόμενος στη συγκεκριμένη περίπτωση είχε δώσει αντίθετες οδηγίες. Το ζήτημα της ακυρότητας της φορτωτικής κρίνεται κατά τους γενικούς κανόνες περί συμβάσεων. Η συμφωνία των μερών ως προς όλους τους όρους της συμβάσεως είναι βασική προϋπόθεση για την κατάρτισή της. Το γεγονός ότι έχουν παραλειφθεί όροι, οι οποίοι είχαν συμφωνηθεί, μπορεί να επηρεάσει την εγκυρότητα της σύμβασης ολικώς ή μερικώς.

Τούτο θα κριθεί από την ερμηνεία της συμβάσεως για το ποιά ήταν η βούληση των μερών. Από τις διατάξεις αυτές σε συνδυασμό με εκείνες που αναφέρθηκαν στην πρώτη σκέψη της παρούσας και αποτελούν την παρ. 1303 αριθ. 3,4,5,8 του νόμου των ΗΠΑ για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων της 16/4/1936 προκύπτει 1) ότι η φορτωτική εκδίδει ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή πράκτορας του μεταφορέα ύστερα από αίτηση του ναυλωτή, 2) ότι αν η φορτωτική εκδίδει πράκτορας, αυτός είναι αντιπρόσωπος του μεταφορέα και όχι του ναυλωτή που ζήτησε την έκδοσή της και προς τον οποίο παραδίδεται η φορτωτική, 3) ότι αν ο

πλοίαρχος, που είναι όργανο του μεταφορέα, έδωσε κάποιες ειδικές εντολές στον πράκτορα του τελευταίου και αυτός εξέδωσε τη φορτωτική καθυπόβραση των εντολών αυτών, η φορτωτική δεν πάσχει ακυρότητα αν ενήργησε μέσα στα όρια της φαινόμενης εξουσίας του, ενώ αν ενήργησε εκτός των ορίων αυτών το κύρος της κρίνεται κατά τα προδιαλαμβανόμενα και 4) ότι οι όποιοι περιορισμοί, βάσει ειδικών εντολών, στην αντιπροσωπευτική εξουσία του πράκτορα τότε μόνο λαμβάνονται υπόψη αν περιέλθουν σε γνώση του και μάλιστα πριν από την έκδοση της φορτωτικής.

Στην προκειμένη περίπτωση η αναιρεσείουσα, αφού εκθέτει 1) ότι ενώπιον του Δικαστηρίου της ουσίας ισχυρίστηκε τις προτάσεις της ότι, κατά το εφαρμοζόμενο στην ένδικη διαφορά δίκαιο των ΗΠΑ, ο πράκτορας του πλοίου δεν είχε την φαινόμενη εξουσία να εκδίδει φορτωτικές παρά μόνον κατόπιν ειδικής εντολής και εξουσιοδότησεως του πλοιάρχου και εντός των ορίων της εξουσιοδότησεως αυτής και ότι ο εξουσιοδοτηθείς από τον πλοίαρχο πράκτορας με την από 29.5.1980 ειδική έγγραφη εντολή και εξουσιοδότηση εξέδωσε την επίδικη φορτωτική καθ' υπέρβαση, αλλιώς κατά κατάχρηση των παρασχεθεισών σ' αυτόν ειδικών εντολών και ότι συνεπώς η φορτωτική αυτή είναι ανίσχυρη και άκυρη και δεν δεσμεύει αυτήν και 2) ότι το Εφετείο απέρριψε τον ισχυρισμό της αυτό ως απαράδεκτο, προβάλλει με τον τρίτο λόγο της αναίρεσής της τις αιτιάσεις ότι το Εφετείο: α) δεν έλαβε υπόψη του παραπάνω ουσιώδη ισχυρισμό της (άρθρο 559 αρ. 8 Κ.Πολ.Δ.), β) παρά το νόμο κήρυξε απαράδεκτο τον παραπάνω

ισχυρισμό της, ως μη προβληθέντα κατά την πρώτη συζήτηση ενώ είχε προβληθεί (άρθρ. 559 αρ. 14 Κ.Πολ.Δ.), γ) δεν έλαβε υπόψη την παραπάνω εξουσιοδότηση, αλλιώς δεν προσέδωσε σαυτήν την αποδεικτική δύναμη που έχει, αλλιώς παραμόρφωσε το περιεχόμενό της (άρθρ. 559 αριθ. 11, 12, 20 Κ.Πολ.Δ.) ενόψει του ότι στο κάτω μέρος της επίδικης εξουσιοδότησης υπήρχε βεβαίωση του πράκτορα για την παραλαβή της με υπογραφή του και ημερομηνία 29.5.1980, εξαιτίας δε των πλημμελειών αυτών παρά το νόμο (άρθρ. 269 παρ. 2 και 527 Κ.Πολ.Δ.) κήρυξε απαράδεκτο τον ισχυρισμό της, που, όπως δέχτηκε, προβλήθηκε σε μεταγενέστερη συζήτηση (άρθρ. 559 αρ. 14 Κ.Πολ.Δ.) και δ) δεν έλαβε υπόψη την προσαχθείσα και επικληθείσα από 30.5.1980 ειδική διαμαρτυρία του πλοιάρχου ενώπιον της συμ/φου της Ρ.Μ.Κ., στην οποία δηλώνει ότι η φορτωτική που εκδόθηκε από τον πράκτορα δεν είναι σύμφωνη με τους όρους του ναυλοσυμφώνου και τις δικές του εντολές.

Ομως από τις προτάσεις της αναιρεσείουσας στην πρώτη ενώπιον του Πρωτοδικείου συζήτηση προκύπτει ότι αυτή πράγματι δεν είχε προτείνει κατά τη συζήτηση αυτή τον παραπάνω ισχυρισμό. Τον ισχυρισμό αυτό πρόβαλε μόνο σε μεταγενέστερες της πρώτης συζήτησεως και ενώπιον του Εφετείου, το οποίο όμως τον απέρριψε ως απαράδεκτο σύμφωνα με τα άρθρα 527 παρ. 3 και 269 Κ.Πολ.Δ. Επομένως η αιτίαση ότι το Εφετείο αγνόησε τον παραπάνω ισχυρισμό είναι αβάσιμη. Η δε αιτίαση ότι παρά το νόμο κήρυξε απαράδεκτο τον ισχυρισμό αυτό, αν και προβληθέν-

τα δόθεν στην πρώτη συζήτηση, στηρίζεται σε εσφαλμένη προϋπόθεση. Περαιτέρω το Εφετείο, όπως προκύπτει από τις αιτιολογίες της προσβαλλόμενης απόφασής του έλαβε υπόψη την παραπάνω έγγραφη εξουσιοδότηση την οποία και ειδικά μνημονεύει. Σωστά δε δεν απέδωσε στην κάτω από την εξουσιοδότηση αυτή «έγγραφη» μαρτυρία του πράκτορα, ότι την παρέλαβε στις 29.5.1980, την πλήρη αποδεικτική δύναμη του εγγράφου, διότι αυτή η έγγραφη μαρτυρία αποτελεί, σε σχέση προς την αναιρεσίβλητη, έγγραφο μαρτυρίας τρίτου, αφού ο πράκτορας είναι από το νόμο αντιπρόσωπος του μεταφορέα από τον οποίο (δια του πλοιάρχου) έλαβε την εξουσιοδότηση για την έκδοση της φορτωτικής με τις έγγραφες εντολές. Σαν τέτοιο έγγραφο μαρτυρίας τρίτου έναντι της αναιρεσίβλητης, η μαρτυρία αυτή ούτε τη δεσμεύει ούτε αποδεικνύει εγγράφως έναντι αυτής ότι ο πράκτορας έλαβε γνώση των επικαλούμενων ειδικών εντολών προς αυτόν του πλοιάρχου και μάλιστα πριν από την έκδοση της φορτωτικής. Συνεπώς οι αιτιάσεις ότι δεν λήφθηκε υπόψη η εξουσιοδότηση και ότι παραβιάστηκε η αποδεικτική δύναμή της, κάτω από αυτήν, έγγραφής μαρτυρίας του πράκτορα, είναι αβάσιμες. Δεν αποδεικνύεται δε εγγράφως, λόγω της φύσης του, και άλλο στοιχείο του ισχυρισμού αυτού της αναιρεσείουσας, κρίσιμο για την επικαλούμενη ακυρότητα της φορτωτικής, με την επίκληση του οποίου βαρύνεται η ίδια άσχετα με την έγγραφη διαμαρτυρία του πλοιάρχου και συγκεκριμένα δεν αποδεικνύεται το ότι ο πράκτορας, μη ακολουθώντας τις οδηγίες του πλοιάρχου,



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ενήργησε πέρα της φαινομένης εξουσίας του. Για τους λόγους δε αυτούς είναι προεχόντως αλυσιτελής και η αιτίαση για παραμόρφωση του περιεχομένου της έγγραφης μαρτυρίας του πράκτορα αφού αυτή, όπως και αν αναγνώστηκε, δεν αποδεικνύει εγγράφως.

Επομένως το Εφετείο που έκρινε μη αποδεικνύόμενο εγγράφως και για το λόγο αυτό απαράδεκτο τον πιο πάνω σε μεταγενέστερη συζήτηση προταθέντα ισχυρισμό της αναιρεσείουσας δεν έσφαλε ούτε κήρυξε παρά το νόμο απαράδεκτο. Εξάλλου το Εφετείο αποφάνθηκε επάλληλα ότι ο επίδικος ισχυρισμός είναι απαράδεκτος και ως αντιφατικός.

Όμως η πιο πάνω ορθή αιτιολογία για το απαράδεκτο του ισχυρισμού στηρίζει το απορριπτικό διατακτικό της απόφασης και κατ' ακολουθίαν η αιτίαση κατά της επάλληλης αιτιολογίας είναι αλυσιτελής. Συνεπώς ο τρίτος λόγος αναιρέσης, κατά το μέρος του με το οποίο διατυπώνονται οι παραπάνω αιτιάσεις, πρέπει να απορριφθεί. Προσθέτως, από τη βεβαίωση του Εφετείου ότι έλαβε υπόψη και τα έγγραφα τα οποία επικαλέστηκαν και προσκόμισαν οι διάδικοι σε συνδυασμό με τις λοιπές αιτιολογίες της απόφασής του, δεν καταλείπεται αμφιβολία ότι το Εφετείο έλαβε υπόψη και εξετίμησε και την παραπάνω έγγραφη διαμαρτυρία του πλοίαρχου της αναιρεσείουσας ενώπιον της συμ/φου της Ραγκούν Μακχίν Κυί. Πρέπει, επομένως, να απορριφθεί και κατά το μέρος τού-

το ο ίδιος τρίτος λόγος της αναιρέσης ως αβάσιμος.

Επειδή το Εφετείο, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφασή του προκειμένου να καθορίσει τη φορτωθείσα στο πλοίο ποσότητα ρυζιού και τις επί μέρους ποσότητες που απωλέσθηκαν ή υπέστησαν βλάβες στηρίχτηκε, όπως ρητά αναφέρει στην απόφασή του, όχι στην εκ πρώτης όψεως απόδειξη της φορτωτικής, αλλά στις καταθέσεις των μαρτύρων των διαδίκων ενώπιον του Εισηγητή κλπ. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την 1225/1986 προδικαστική απόφαση του Πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου, είχε ταχθεί θέμα αποδείξεως και με μάρτυρες για τις ποσότητες που φορτώθηκαν στο πλοίο της εναγομένης αναιρεσείουσας, καθώς και για τις ποσότητες που δεν ξεφορτώθηκαν καθόλου και έλειψαν (απωλέσθηκαν) και εκείνες που βρέθηκαν μέσα σε σχισμένους ελλιποβαρείς σάκκους ή είχαν χυθεί και είχαν συλλεχθεί χύμα ή είχαν εμποτιστεί με μαζούτ κλπ. Επομένως ο τέταρτος λόγος αναιρέσης κατά τον οποίο το Εφετείο δεν έλαβε υπόψη, αλλιώς παρά το νόμο κήρυξε απαράδεκτο, ως βραδέως προταθέντα, τον ισχυρισμό της αναιρεσείουσας (άρθρ. 559 αρ. 8 και 14 Κ.Πολ.Δ.), σύμφωνα με τον οποίο η φορτωτική δεν απεδείκνυε τη φορτωθείσα ποσότητα λόγω ρήτρας της φορτωτικής ότι ο πλοίαρχος δεν έλεγξε τη ποσότητα αυτή και ότι την ευθύνη της φόρτωσης είχε αναλάβει η ναυλώτρια εταιρία, έτσι δε δεν ίσχυε το τεκμήριο της

«εκ πρώτης όψεως» (prima facie) απόδειξης της φορτωτικής για την ποσότητα που φορτώθηκε και το βάρος της απόδειξης είχε πια η ενάγουσα ήδη αναιρεσίβλητη πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής, αφού, παρά τη μνεία του παραπάνω τεκμηρίου από το Εφετείο, το τελευταίο στηρίχτηκε στις αποδείξεις που τάχτηκαν σε βάρος της ενάγουσας για τα ελλείμματα και τις βλάβες του φορτίου καθώς και για τη φορτωθείσα ποσότητα που ενδιέφερε για ένα μικρό μέρος της ζημίας που είχε σχέση με ορισμένο αριθμό σάκκων που δεν ξεφορτώθηκαν και έλειπαν (απωλέσθηκαν).

Περαιτέρω, αφού τάχθηκε απόδειξη σε βάρος της ενάγουσας για τον παραπάνω αγωγικό ισχυρισμό της, ο ίδιος λόγος αναιρέσης, κατά το μέρος του με το οποίο προβάλλεται η αιτίαση της λήψης υπόψη του παραπάνω ισχυρισμού χωρίς απόδειξη (άρθρ. 559 αρ. 10 Κ.Πολ.Δ.) πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος. Κατά δε το υπόλοιπο μέρος του με το οποίο προβάλλονται οι αιτιάσεις ότι εσφαλμένως ερμηνεύτηκε ο νόμος των ΗΠΑ αναφορικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η φορτωτική αποτελεί πρώτη όψεως απόδειξη, αλλιώς ότι το Εφετείο παρεβίασε τους ορισμούς του ίδιου νόμου για τη δύναμη των αποδεικτικών μέσων σε σχέση με την ίδια φορτωτική, πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής, αφού το Εφετείο δεν στηρίχθηκε στο τεκμήριο από τη φορτωτική, αλλά στις αποδείξεις που έταξε σε βάρος της ενάγουσας ανεαιρεσίβλητης.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

Καθιερώνονται αυστηρότεροι κανόνες για την ευστάθεια των ε/γ - ο/γ πλοίων μετά από βλάβη

Η σκοπιμότητα συμμετοχής του υπουργείου Ναυτιλίας, στη συμφωνία για τα αυξημένα επίπεδα ευστάθειας μετά από βλάβη, για όλα τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία που απασχολούνται σε καθορισμένη θαλάσσια περιοχή της Βορειοδυτικής Ευρώπης, ήταν το θέμα που εξετάστηκε στη διάρκεια σύσκεψης, που πραγματοποιήθηκε στο ΥΕΝ πρόσφατα, στην οποία έλαβαν μέρος υπηρεσιακοί παράγοντες και εκπρόσωποι όλων των ενδιαφερομένων Εφοπλιστικών Ενώσεων, κατά την οποία αποφασίστηκε ότι το ΥΕΝ θα πρέπει να συμμετέχει στη συμφωνία που προωθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ).

Ειδικότερα, στην σύσκεψη έλαβαν μέρος, εκ μέρους του υπουργείου Ναυτιλίας, ο Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Α. Καλούδης, οι πλοίαρχοι Λ.Σ. Γ. Τζούλης και Ν. Γιομελάκης, οι αντιπλοίαρχοι Λ.Σ. Ι. Πανόπουλος και Ι. Κοντογιάννης και ο πλωτάρχης ΛΣ Ι. Ανδρεόπουλος.

Το ΝΕΕ εκπροσώπησε κ. Ι. Τσενεμπής, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η κυρία Κατ. Πέππα, την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, οι κ.κ. Παγουλάτος και Ν. Πρατικάκης και την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ο αντιπρόεδρος της κ. Γερ. Στρίντζης και οι κ.κ. Τρ. Παπαγεωργίου και Αντ. Πρίντζης.

Αντικείμενο της σύσκεψης ήταν:

- Η λεπτομερής ενημέρωση των ενδιαφερομένων φορέων για τα στάδια της εξέλιξης και τους στόχους της επιδιωκόμενης συμφωνίας για βλάβη των υπαρχόντων ε/γ - ο/γ πλοίων που είναι δρομολογημένα μεταξύ λιμένων καθορισμένης περιοχής της Β.Δ. Ευρώπης.
- Η αξιολόγηση του προτεινόμενου σχεδίου συμφωνίας, η εκτίμηση των επιπτώσεών της και η εξέταση της σκοπιμότητας συμμετοχής σε αυτή του ΥΕΝ.
- Η μεθόδευση συμμόρφωσης ελληνικών πλοίων με τις απαιτήσεις της συμφωνίας.

Ο αρχιπλοίαρχος κ. Α. Καλούδης αναφέρθηκε συνοπτικά στο ιστορικό εξέλιξης του θέματος από την αρχική πρόταση του Ην. Βασιλείου στον ΙΜΟ, τις συζητήσεις στην MSC 60, σε Κοινοτικό επίπεδο και σε πολυμερείς συναντήσεις στο Λονδίνο το 1992, στην

MSC 62 και τέλος στις διεθνείς συναντήσεις στο Λονδίνο (24/6 και 27/7/93) στις οποίες επήλθε κατ' αρχήν συμφωνία και καταρτίστηκε το προτεινόμενο κείμενό της.

Οι αρχικές απόψεις, επιφυλάξεις και θέσεις των ενδιαφερομένων Ενώσεων για το περιεχόμενο και το αντικείμενο της συμφωνίας, που αναφέρονται εν συνεχεία, διατυπώθηκαν έγκαιρα και εγγράφως και το ΥΕΝ που τις έλαβε υπόψη του, επεδίωξε το κείμενο και αντικείμενο της συμφωνίας να είναι όσο το δυνατόν ανώδυνο.

Το ΝΕΕ αναγνωρίζοντας τον ορθό χειρισμό του θέματος από το ΥΕΝ, θεωρούσε αναγκαίο το σεβασμό των αποφάσεων του ΙΜΟ και την αποφυγή της περιοχικής ρύθμισης που θα δημιουργούσε προηγούμενο. Όμως, παρά την ανεπιθύμητη εξέλιξη, το ΝΕΕ έκρινε σκόπιμη τη συμμετοχή στη συμφωνία προκειμένου να διασφαλισθεί η δέσμευση για την μη επέκταση της συμφωνίας και σε άλλη ενότητα χωρών.

Η ΕΕΕ για λόγους αρχής ήταν αντίθετη με τις μονομερείς ή και περιοχικές λύσεις που παρεκκλίνουν από τις λύσεις του ΙΜΟ και υποσκάπτουν τον παγκόσμιο ρόλο του.

Η ΕΕΕΠ είχε ανάλογες επιφυλάξεις, ωστόσο αναγνωρίζοντας τα περιθώρια και τις δυνατότητες ουσιαστικής αντίδρασης και κατοχύρωσης των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είχε κατ' αρχήν αντίρρηση για τη συμφωνία, υπό την προϋπόθεση ότι θα κατοχυρωθεί η δέσμευση για μη επέκτασή της και στην περιοχή της Μεσογείου.

Τέλος, η ΕΕΑ δεν θα είχε αντίρρηση για τη συμμετοχή στη συμφωνία υπό τον όρο ότι αυτή δεν θα επεκταθεί, ειδικά μέσω Κοινοτικής οδηγίας.

Αναφερόμενος στις αρχικές επιφυλάξεις και θέσεις των εκπροσώπων των ενδιαφερομένων Ενώσεων, ο αρχιπλοίαρχος Α. Καλούδης σημείωσε ότι σε σύγκριση με το πρώτο σχέδιο, το προτεινόμενο είναι βελτιωμένο αφού:

- Το προοίμιο αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητα της περιοχής.
- Προβλέπει απαλλαγές (έστω και περιορισμένης έκτασης).

ΑEGEAN 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.

- Προβλέπει ευνοϊκότερο χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης για τα πλοία δύο διαμερισμάτων.
- Προβλέπει την ενθάρρυνση συμμόρφωσης των τρίτων σημείων και όχι κατ' ανάγκη την επιβολή των μέτρων.
- Προβλέπει ευνοϊκότερη μεταχείριση των πλοίων των μελών με την αποδοχή των εγγράφων ως απόδειξη συμμόρφωσης.
- Η συμφωνία είναι ανοικτή για προσχωρήσεις και μπορεί να αναθεωρηθεί κατά πάντα χρόνο με αίτηση έστω και ενός μέλους.
- Η επιστολή του βρεταννού Υπουργού θα εξασφαλίσει τη μη επέκταση της συμφωνίας.
- Ο εκπρόσωπος της Commission φάνηκε ικανοποιημένος από το περιεχόμενο της συμφωνίας και φαίνεται ότι έχει απομακρυνθεί το ενδεχόμενο της Κοινοτικής Οδηγίας.

Εν συνεχεία επισημάνθηκε από τους εκπροσώπους από τους εκπροσώπους του YEN ότι τα περισσότερα μέλη της συμφωνίας θα επιδιώξουν τη συμμόρφωση τρίτων πλοίων με διάφορες μεθοδεύσεις και η νομοθετική ρύθμιση θα είναι η έσχατη των λύσεων. Ειδικά το Ηνωμένο Βασίλειο φαίνεται αποφασισμένο να προχωρήσει σε νομοθετική ρύθμιση.

Σχετικά με τη σκοπιμότητα συμμετοχής του YEN στη συμφωνία, διατυπώθηκε η άποψη ότι είναι σκόπιμη, μολονότι η Ελλάδα δεν ανήκει γεωγραφικά στην περιοχή. Διαφορετικά, με την απουσία της από τη συμφωνία και με την ενδεχόμενη απουσία και άλλων μεσογειακών χωρών που δεν θα έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, η συμφωνία θα θεωρηθεί περιορισμένη και θα αποδυναμωθεί η δέσμευση να μην επεκταθεί και σε άλλες περιοχές. Επιπρόσθετα, η μη συμμετοχή θα αποτρέψει τη συμμόρφωση ελληνικών πλοίων που θα απασχολούνται στην περιοχή, αφού, θεωρούμενα ως πλοία τρίτων σημείων, θα υποχρεωθούν σε συμμόρφωση από τις χώρες της περιοχής.

Επίσης υπογραμμίστηκε ότι η συμφωνία δεν θα έχει άμεσες επιπτώσεις για το μοναδικό πλοίο που απασχολείται στην περιοχή, όπως δεν θα έχει και για άλλα πλοία που έχουν υψηλό συντελεστή Α/Αmax και που εκτιμάται ότι αποτελούν σημαντικό ποσοστό του στόλου ε/γ - ο/γ διεθνών πλοίων.

Αξίζει ακόμη να υπογραμμισθεί η άποψη που εξέφρασε ο κ. Γερ. Στρίντης, αντιπρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ότι για λόγους ανταγωνι-

σμού θα πρέπει να εφαρμόζονται για όλα τα πλοία που απασχολούνται στην ίδια περιοχή ίδιες απαιτήσεις και τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τα ε/γ πλοία. Χωρίς να θεωρεί σκόπιμη την επέκταση της συμφωνίας και σε άλλες περιοχές, παρήγγειλε ότι το θέμα θα πρέπει να απασχολήσει το YEN και σε σχέση με την εφαρμογή των εθνικών κανονισμών σε όλα τα πλοία της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας. Τέλος συμφώνησε ότι υπό το πρίσμα των τάσεων και των πιέσεων, είναι σκόπιμη η συμμετοχή του YEN στη συμφωνία.

Ο εκπρόσωπος της ΕΕΕΠ κ. Π. Παγουλάτος εξέφρασε ζωηρές ανησυχίες για τη διαμορφούμενη προοπτική καθιέρωσης προτύπων σε περιοχική βάση και ενδεχόμενη Κοινοτική Πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση επέκτασης της συμφωνίας, παρά τη δέσμευση για το αντίθετο. Ωστόσο, μετά την παρατήρηση ότι επιδίωξη είναι να κατοχυρωθεί το άμεσο μέλλον και ότι η συμμετοχή στη συμφωνία επιβάλλεται για λόγους τακτικής, έκρινε και αυτός ορθό το χειρισμό και της προθέσεως του YEN.

Τέλος, ο εκπρόσωπος του ΝΕΕ κ. Ι. Τσεμενλής επιβεβαίωσε την ορθή τακτική και χειρισμό του θέματος στον ΙΜΟ και μετέφερε την άποψη του ΝΕΕ ότι υπό τις παρούσες συνθήκες και με τις προοπτικές που επισημάνθηκαν, η συμμετοχή στη συμφωνία είναι αναγκαία.

Κατόπιν των ανωτέρω απόψεων και θέσεων διαπιστώθηκε κατ' αρχήν συμφωνία για τη σκοπιμότητα συμμετοχής του YEN στην υπόψη συμφωνία και η αρμόδια Διεύθυνση του YEN θα εισηγηθεί τη συμμετοχή του YEN στη συμφωνία.

Τέλος το YEN εφόσον κρίνει σκόπιμη τη συμμετοχή στη συμφωνία, θα ανακοινώσει στο αντίστοιχο Βρετανικό Υπουργείο την πρόθεσή του να δεσμευθεί από αυτή.

Οι παριστάμενοι στη σύσκεψη συμφώνησαν ότι δεν είναι αναγκαία η νομοθετική ή άλλη ρύθμιση για τη συμμόρφωση των πλοίων που θα επιλέξουν να απασχοληθούν στην περιοχή που καλύπτεται από τη συμφωνία. Η ΔΕΕΠ θα αναλάβει να ενημερώσει τους ενδιαφερομένους για τις τεχνικές απαιτήσεις του περιεχομένου της συμφωνίας, καθώς και για τις διαδικασίες διαπίστωσης συμμόρφωσης και χορήγησης των προβλεπόμενων εγγράφων. Από την πλευρά τους οι εκπρόσωποι γνωστοποίησαν ότι έχουν ενημέρωσει τα μέλη των Ενώσεων τους για τις αναγκαίες ενέργειές τους.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Αθήνα», μπάλκερ, πρώην «Trans Dignity» υπό λιβεριανή σημαία, 24.536 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Panthena Maritime Inc.» (Magna Marine Inc.).

— «Ειρήνη», μπάλκερ, πρώην «Trans Effort» υπό λιβεριανή σημαία, 24.536 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Panirene Maritime Inc.» (Magna Marine Inc.).

— «Ολύμπικ», επιβατηγό, πρώην «Mardi Gras» υπό σημαία Μπαχάμας, 18.261 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1961, που ανήκει στην εταιρία «Θαλάσσιες Γραμμές Ναυτική Εταιρία» (κ. Γεώργ. Γιαννούλης).

— «Βένι», μικτό, πρώην «Oder Maru», υπό Ιαπωνική σημαία, 89.856 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Sea Zephyr Shipping Corporation» (κ. Παναγ. Βεγκής).

— «Μάασσλοντ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Maasslot» υπό Ολλανδική σημαία, 24.794 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Tango Shipping S.A. (κ. Σωκρ. Κοκόλης).

— «Άσφαλντ Τσάμπιον», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Asphalt Champion», 22.301 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Angel-sea Maritime Inc.» (κ. Πρόδρ. Τσαντάογλου).

— «Αλμάρ», μπάλκερ, πρώην «Hyundai No. 18» υπό Κορεατική σημαία, 22.301 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Angel-sea Maritime Inc.» (κ. Διαμ. Καλογήρος).

— «Ρέξ Φρέντσιπ», μπάλκερ, πρώην «Continental Friendship» υπό λιβεριανή σημαία, 33.200 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Friendship Marine Inc.» (Χανδρής (Ελλάς)).

— «Ατενι» μπάλκερ, πρώην «Ατενι», 30.325 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Activity S.A.» (Αδελφοί Γουλανδρή (ΕΛΛΑΣ) ΕΠΕ).

Συνεδρίαση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Πολιτικής του ΝΕΕ

Το απόγευμα της 29 Σεπτεμβρίου, συνεδρίασε η Επιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής του Ναυτικού Επιμελητηρίου, η οποία ασχολήθηκε με ποικίλα θέματα που αφορούν την ελληνόκτητη ναυτιλία και συγκεκριμένα με:

— Την αμερικανική αντιρροπτική νομοθεσία O.P.A '90.

— Τις προϋποθέσεις νηολόγησης των πλοίων στο EUROS.

— Τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

— Τη διάσκεψη των υπουργών Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

— Την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υποκατάσταση των ζημιών του περιβάλλοντος.

— Την διεύρυνση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

— Την πρόταση οδηγίας για τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων.

— Την οδηγία της Κοινότητας για τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας για την προώθηση της βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία.

— Την πρόταση οδηγίας, της ΕΟΚ, αναφορικά με τις προδιαγραφές των πλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα και

— Με θέματα που εξετάζονται κατά την περίοδο αυτή στον ΟΟΣΑ και σχετίζονται με την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Νέος Πρόεδρος στον Οίκο Ναύτη

Νέος Πρόεδρος του Οίκου Ναύτη, αναλαμβάνει σύμφωνα με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγ-

γωνα, ο κ. Κωνσταντίνος Ραφαηλάκης, τ. πρόεδρος του Ιατρικού Συλλόγου Πειραιά.

Η νέα διοίκηση του Ιδρύματος, σύμφωνα με την απόφαση που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 116B/15.9.93), είναι η ακόλουθη:

— Χριστ. Λαδάς, μέλος, πλοίαρχος, ιατρός ΠΝ.

— Θ. Παπαδημητρίου, μέλος, εκπρόσωπος υπουργείου Υγείας Πρόνοιας.

— Αντ. Πιπέρας, μέλος, εκπρόσωπος Εφοπλισμού.

— Πρόδρ. Αβανίδης, μέλος, εκπρόσωπος, Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

— Σπ. Αλαφούζος, μέλος, εκπρόσωπος συνταξιούχων ναυτικών και

— Π. Μανάκος, ειδικός σε θέματα οικονομικών διοίκησης και οργάνωσης.

Τα διατιμημένα έντυπα του NAT

Επανακαθορίζεται, με σχέδιο κοινής υπουργικής απόφασης των υπουργείων Υγείας, Πρόνοιας και Ναυτιλίας, που προωθεί το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το αντίτιμο των διατιμημένων εντύπων του NAT, τα έσοδα από τα οποία, ως ένα ποσοστό, αποτελούν, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2008/92, πόρο υπέρ του Ταμείου.

Σύμφωνα με το σχέδιο απόφασης, το οποίο αναμένεται να συζητηθεί στο Δ.Σ. του Ταμείου σε προσεχή συνεδρίασή του, τα διατιμημένα έντυπα του NAT, διαχωρίζονται από την 1η Ιανουαρίου του έτους 1994, σε έντυπα ναυτικού και έντυπα πλοίου, τα οποία και εκτυπώνονται με την επιμέλεια και τις δαπάνες του Ταμείου εκτός από:

• Το πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών.

• Το πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης στα αγγλικά.

• Τις άδειες εγκατάστασης και λειτουργίας τηλεπικοινωνιακού σταθμού πλοίου.

• Το πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης σε 4 τύπους, 2 στα ελληνικά και 2 στα αγγλικά και

• Τον πίνακα τεχνικών στοιχείων.

Τα παραπάνω έγγραφα, στη μηχανογραφική τους μορφή εκτυπώνονται και διατίθενται αποκλειστικά από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν το Ταμείο.

Το «Ιόνιαν Σή» στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα

Νέα γραμμή, η οποία θα συνδέει τις πρωτεύουσες των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, εγκαινιάζει σήμερα από το λιμάνι του Πειραιά, η εταιρία «Strin-

tzis Lines».

Η γραμμή αυτή, θα εξυπηρετείται από το επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο «Ιόνιαν Σή», το οποίο θα αναχωρεί, στις 3 το μεσημέρι από το λιμάνι του Πειραιά με κατεύθυνση τα λιμάνια της Σύρου, Πάρου, Κώ και Ρόδου.

Επίσης, το «Ιόνιαν Σή», με τη νέα γραμμή που δημιουργεί η «Strintzis Lines», θα εξυπηρετεί μία φορά την εβδομάδα και τα νησιά Αστυπάλαια, Κάλυμνο, Νίσυρο και Τήλο.

Πληροφορίες σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές στο Μεξικό

Εν όψει της εισδοχής του Μεξικού στον ΟΟΣΑ, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ζήτησε από τα μέλη της να της γνωρίσουν τυχόν προβλήματα που αντιμετωπίζουν στο Μεξικό σχετικά με επιβολή ΦΠΑ στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα cargo handling charges και shipping agency commissions ή γενικότερα προβλήματα προστατευτισμού προκειμένου η Ε.Ε.Ε. να ενημερώσει την γραμματεία του ΟΟΣΑ.

Διμερής Σύμβαση με το Κέηπ Βέρντε

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, υπέγραψε με ισχύ από 1 Ιουλίου 1993, διμερή σύμβαση με την Agencia Nacional de Viagens EP., Cape Verde.

Αντίτυπο της σύμβασης μπορούν να προμηθευθούν τα μέλη από τα γραφεία της Ε.Ε.Ε. με σχετική έγγραφη εξουσιοδότηση.

Επισημάνσεις του IMO για την χρήση κομπούτερ και την ορατότητα από την γέφυρα των πλοίων

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναφέρθηκε πρόσφατα στον ιδ των ηλεκτρονικών υπολογιστών, ο οποίος επηρεάζει τόσο το Global Maritime Distress Safety System όσο και άλλα συστήματα επικοινωνίας των πλοίων. Προς τούτο, ο IMO συνιστά να μην γίνεται χρήση του εξοπλισμού του GMDSS στα πλοία για ηλεκτρονικά παιχνίδια (computer games).

Εξάλλου ο IMO έχει προτείνει τροποποίηση του Chapter V-Regulation 22 της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS που αναφέρεται στην ορατότητα από την γέφυρα και τις πλευρές του πλοίου (Navigational Bridge visibility) για την διευκόλυνση των εργασιών αγκυροβολίας. Οι παραπάνω τροποποιήσεις βασίζονται στις συστάσεις της Αποφάσεως A708 (17) του IMO. Παρά ταύτα όμως, σύμφωνα με διαμαρτυρία του Interna-

Οργανωμένη παρουσία του Κομμίτη Νέας Υόρκης στην Ουάσιγκτον



Ορθιοι από αριστερά: Καπτάν Νικόλας Μέλης, Γιώργος Χατζηγιάννου διευθυντής γραφείου Τύπου και Πληροφοριών Νέας Υόρκης, Χρήστος Στρατάκης δικηγόρος ναυτιλιακών υποθέσεων, Νίκος Κανάκης προξενικός λιμενάρχης, Λουκάς Τσίλας πρέσβυς στις ΗΠΑ, Καπτάν Τάκης Τσεβδός, Σπύρος Μυλωνάς, Κυριάκος Μανιάτης πρόξενος Νέας Υόρκης, Καπτάν Νικόλας Σκαρβέλης.

Επαφές με αξιωματούχους του αμερικανικού Υπουργείου Εμπορίου αρχίζει η Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης σε στενή συνεργασία με την ελληνική πρεσβεία στην Ουάσιγκτον, εξασφαλίζοντας έτσι μία συστηματική οργανωμένη παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων στην αμερικανική πρωτεύουσα.

Το θέμα της παρεμβάσεως του Κομμίτη της Νέας Υόρκης συζητήθηκε ευρύτατα στη διάρκεια γεύματος που παρέθεσε την περασμένη εβδομάδα το διοικητικό συμβούλιο προς τον πρεσβευτή της Ελλάδος στην Ουάσιγκτον κ. Λουκά Τσίλα. Οι εκπρόσωποι του Κομμίτη υπογράμμισαν ιδιαίτερα στον κ. Τσίλα την ανάγκη της οργανωμένης παρουσίας των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων τόσο στην αμερικανική πρωτεύουσα όσο και σε διεθνείς οργανισμούς όπου διαμορφώνονται (και λαμβάνονται) κρίσιμες αποφάσεις και μέτρα για τη διεθνή — και κατά συνέπεια και για την Ελληνική Ναυτιλία. Αυτή ακριβώς η ανάγκη, άλλωστε, της προωθήσεως δηλαδή των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων στις Ηνωμένες Πολιτείες, οδήγησε, όπως υπογράμμιση στον κ. Τσίλα, στη δημιουργία της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης.

Προσφωνώντας τον κ. Τσίλα ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και πρωτοστάτης στην ίδρυση του Κομμίτη της Νέας Υόρκης Καπτάν Τάκης Τσεβδός εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς τον πρέσβη για την παρουσία του και αναφέρθηκε σε οργανωτικά θέματα υπογραμμίζοντας την άποψή του, που είναι γενική άλλωστε στην ελληνική

ναυτιλιακή κοινότητα των Ηνωμένων Πολιτειών, για την αξιοποίηση του Γιώργου Π. Λιβανού, ο οποίος, όπως ίπε χαρακτηριστικά, είναι αφοσιωμένος στην πρόοδο της Ελληνικής Ναυτιλίας και γνωστός για τους μεγάλους εθνικούς του αγώνες.

Ο κ. Τσίλας διαβεβαίωσε το προεδρείο του Κομμίτη — και αυτό δεν ήταν απλώς συνηθισμένα σε τέτοιες περιπτώσεις λόγια, όπως είναι σε θέση να γνωρίζει το Μ.Μ. — ότι η Ελληνική Πολιτεία και ο ίδιος προσωπικά θα βοηθήσουν με κάθε δυνατό τρόπο ώστε η Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης να καταστεί αποτελεσματικό όργανο εθνικής σημασίας. Στα πλαίσια αυτά ο κ. Τσίλας θα πραγματοποιήσει σειρά επαφών με κυβερνητικούς αξιωματούχους στην Ουάσιγκτον και οι εκπρόσωποι του Κομμίτη θα αρχίσουν ενημερωτικές επαφές με αξιωματούχους του Υπουργείου Εμπορίου και με επιφανή μέλη του Κογκρέσου.

Οι διαβεβαιώσεις του κ. Τσίλα για τη συμπαράσταση της Ελληνικής Πολιτείας (και του ίδιου) προς το Κομμίτη της Νέας Υόρκης έγιναν δεκτές με ιδιαίτερη ικανοποίηση, την οποία εξέφρασαν τα επίσης ιδρυτικά μέλη της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας και μέλη της προσωρινής διοικήσεως κ. Χρήστος Στρατάκης, γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος που είναι και οργανωτικός υπεύθυνος του Κομμίτη, κ. Σπύρος Μυλωνάς και οι πλοίαρχοι κ.κ. Νικόλας Μέλης και Νικόλας Σκαρβέλης, ενώ συγχαρητήρια τηλεγραφήματα έστειλαν οι απουσιάζοντες κ.κ. Μανώλης Κουλουκουντής και Γιώργος Κωλέττης.

Η Κοινοπραξία στις γραμμές των Σποράδων

Με αφορμή τις πρόσφατες δηλώσεις που είδαν το φως της δημοσιότητας μεταξύ των εταιριών «Σέρες» και «Νομικός Λαΐνες» για τον ανταγωνισμό που υφίστανται τα συμβατικά πλοία από τα ιπτάμενα δελφίνια, η εταιρία Νομικού σε ανακοίνωσή της εξηγεί τους λόγους που την οδήγησαν να συνάψει κοινοπραξία με την εταιρία Γούτου.

Συγκεκριμένα, η Νομικός Λαΐνες αναφέρει ότι τους τελευταίους μήνες οι συζητήσεις για την ίδρυση Κοινοπραξιών στην Ακτοπλοία έχουν λάβει μεγάλη έκταση και ήδη έχουμε τα πρώτα θετικά αποτελέσματα. Το τελευταίο εγχείρημα είναι η ίδρυση της Κοινοπραξίας Γραμμών Σποράδων που δημιουργήθηκε από την συμμαχία των εταιριών Nomikos Lines και Goutos Lines. Η σύμπραξη αυτή έγινε από δύο Ακτοπλοϊκές εταιρίες που τα τελευταία δέκα χρόνια υπήρξαν σκληροί ανταγωνιστές. Ουσιαστικά γινόταν σκληρή μάχη μεταξύ των δύο εταιριών Nomikos Lines και Goutos Lines, μεγιστοποίηση του μεριδίου αγοράς, η οποία όμως τελικά ήταν εις βάρος των επιβατών διότι η διασπορά των δρομολογίων ήταν περιορισμένη. Οι δύο εταιρίες, όπως υποστηρίζουν εκπρόσωποι τους, οδηγήθηκαν στη λύση της Κοινοπραξίας λόγω του «ανταγωνισμού» που έχουν υποστεί από τα Δελφίνια της εταιρίας ΣΕΡΕΣ.

Η Κοινοπραξία Γραμμών Σποράδων θα συνδέει το Βόλο και τον Αγ. Κων/νο με τις Σποράδες. Σε αυτήν συμμετέχουν τρία πλοία της Nomikos Lines (Λήμνος, Σκόπελος, και Μακεδών) και ένα πλοίο της Goutos Lines (Παπαδιαμάντης II).

Η νέα Κοινοπραξία φιλοδοξεί να βελτιώσει την συγκοινωνιακή κάλυψη της γραμμής των Σποράδων και να συμβάλει θετικά στην τουριστική ανάπτυξη των νησιών των Σποράδων. Όπως δήλωσε ο κ. Λουκάς Νομικός στόχος της Κοινοπραξίας θα είναι «να προσφέρουμε στον επιβάτη ένα μοναδικό ταξίδι αναψυχής πλαισιωμένο από ένα service Ευρωπαϊκών προδιαγραφών ώστε να αναβαθμίσουμε την ποιότητα του ταξιδιού».

Η καλύτερη διασπορά δρομολογίων, οι καλύτερες και πιο προσιτές ώρες αναχωρήσεων καθώς και η εφαρμογή της διακεκριμένης θέσης Business class (την οποία φέτος εγκαινίασε με μεγάλη επιτυχία η Nomikos Lines) αποτελούν εγγύηση ότι το ταξίδι στις Σποράδες θα ξεφύγει πλέον από το στενό πλαίσιο της μεταφοράς επιβατών και θα προσφέρει στον ταξιδιώτη μία απόλαυση Ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

tional Maritime Pilots Association προς τον IMO, πλοία υπό κατασκευή δεν συμμορφώνονται με τις συστάσεις της Αποφάσεως 708 (17) προκειμένου να αποφύγουν κατασκευαστικές αλλαγές μετά την υιοθέτηση της τροποποίησης το 1994.

Εκπτώση 25% για τους ψηφοφόρους στα πλοία

Με απόφαση του YEN χορηγείται έκπτωση 25% επί του ισχύοντος ναυτολογίου επιβατών στα ακτοπλοϊκά πλοία όλης της χώρας, για τους ψηφοφόρους που θα διακινηθούν κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 7-13 Οκτωβρίου, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας που θα εκδοθούν τα εισιτήρια.

Η έκπτωση θα χορηγείται με την επίδειξη του εκλογικού βιβλιαρίου ή άλλου επίσημου στοιχείου, από το οποίο θα αποδεικνύεται ότι η μετάβαση αποσκοπεί στην άσκηση του εκλογικού δικαιώματος.

Επίσης, με άλλη απόφαση του υπουργού χορηγείται έκπτωση 30% επί των ναύλων των επιβατών που ισχύουν στα ακτοπλοϊκά πλοία όλης της χώρας για τους δικαστικούς αντιπροσώπους που θα διακινηθούν στις προσεχείς βουλευτικές εκλογές της 10 Οκτωβρίου 1993.

Γενική Συνέλευση της Πειραικής Α.Ν.Ε.

Για την Τετάρτη 20 Οκτωβρίου, έχει αποφασισθεί να πραγματοποιηθεί η γενική συνέλευση των μελών της Πειραικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΠΑΝΕ).

- Απ' ότι έγινε γνωστό, θα υπάρξει πρόταση να μειωθούν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου από 25 σε 9, καθώς και η μετατροπή των ονομαστικών μετοχών σε ανώνυμες.
- Επίσης θα προταθεί η κατάργηση του ανωτάτου ορίου μετοχών (2%).

Πορθμειακή γραμμή μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας

Εγκαινιάζεται σήμερα η πορθμειακή σύνδεση, με οχηματαγωγό πλοίο, Τουρκίας και Ρωσίας, σύμφωνα με το τουρκικό πρακτορείο ειδήσεων «Ανατολή», το οποίο ανέφερε, ότι η αύξηση της κίνησης του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου μεταξύ της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών και της Τουρκίας, οδήγησε στην πορθμειακή σύνδεση που θα είναι μεταξύ Τραπεζούντας και Τουάπσε.

Το πλοίο που θα πραγματοποιήσει τη σύνδεση αυτή ονομάζεται «Γιουσούφ Ζιγνιόν» και η τιμή του εισιτηρίου θα κοστίζει για τα φορτηγά 750 δολ., για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα 200 δολ., ενώ

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 VSHIPM

HOLLAND

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

κάθε οδηγός θα πληρώνει 100 δολ.

Το πλοίο θα εξυπηρετεί αρχικά αποκλειστικά φορτηγά που μεταφέρουν εμπορεύματα και θα μπορούν να επιβαίνουν μόνο 12 οδηγοί.

Νέες κρουαζιέρες της Festival

Με προορισμούς στην Ιταλία, την Ισπανία, το Μαρόκο, την Ελλάδα και την Τουρκία, το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «The Azur» της Festival Cruises ξεκινά την νέα τουριστική περίοδο 1994-1995. Ενδιάμεσοι προορισμοί θα περιλαμβάνουν σημαντικά τουριστικά αξιοθέατα της Μεσογείου, όπως η Καζαμπλάνκα, η Ταγγέρη, η Αλεξάνδρεια, το Πόρτ Σαΐδ, η Χαΐφα, το Γιβραλτάρ, το Φουντσάλ, η Σάντα Κρούζ, η Μάλαγα, η Αλμέρια, η Βαρκελώνη, το Καδίξ, η Βαλέντσια, η Λισαβώνα, η Μινόρκα, η Νίκαια και τα νησιά του Αιγαίου.

Το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο διαθέτει εγκαταστάσεις αναψυχής που λίγα άλλα προσφέρουν, καθώς διαθέτει ειδική αίθουσα κινηματογράφου και διαλέξεων και ειδικά σχεδιασμένο κέντρο αθλητισμού με γήπεδο βόλλεϋ και σκουός. Το πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 800 επιβατών και αφετηρία των ταξιδιών θα είναι τα λιμάνια της Γένοβας και της Βενετίας. Θα προσφέρονται κρουαζιέρες όχι μόνον κατά το Ευρωπαϊκό καλοκαίρι αλλά και τον χειμώνα καθώς η πολύ καλή φήμη του μεταξύ των επιβατών εξασφαλίζουν την υψηλή κάλυψη των θέσεων καθόλη τη διάρκεια του έτους.

Η απασχόληση ναυτικών της Κοινότητας σε ελληνικά πλοία

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 5Α/1.2.93) το Προεδρικό Διάταγμα (υπ' αριθ. 12) με το οποίο παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων, σε ναυτικούς υπηκόους κρατών-μελών της Κοινότητας, ενώ αναγνωρίζεται παράλληλα η θαλάσσια υπηρεσία που διανύουν οι Έλληνες ναυτικοί σε πλοία που φέρουν σημαία μέλους - κράτους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Ειδικότερα στο Προεδρικό Διάταγμα το οποίο τέθηκε σε ισχύ την ημέρα δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

«Άρθρο 1

Σκοπός του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος είναι να προσαρμόσει τις διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας και ειδικότερα τα άρθρα 55, 57, 87, 88 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δι-

Εμποροναυτικό κέντρο στην Δραπετσώνα

Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε σήμερα στο Δημαρχείο της Δραπετσώνας, παρουσία των τριών Δημάρχων Πειραιώς, Κερατσινίου και Δραπετσώνας, του Διοικητή της Εθνικής Τράπεζας κ. Μιχ. Βρανόπουλου και εκπροσώπων της Πρότυπης Κτηματικής Εταιρίας παρουσιάστηκε η προμελέτη για την ριζική αναβάθμιση της Δραπετσώνας.

Συγκεκριμένα, στην έκταση των 600 στρεμμάτων περίπου που καταλαμβάνουν τα λιπάσματα, προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα πάρκο με γραφικά κτίσματα που να θυμίζουν την παλιά Δραπετσώνα, τριόροφα κτίσματα που δεν θα μοιάζουν μεταξύ τους, πολυκατάστημα, χώρος για θέατρο ή κάποιο άλλο δημόσιο θέαμα και — το κυριότερο ίσως — εμποροναυτικό κέντρο.

καίου (ΝΔ 187/73) και τις διατάξεις του ΑΝ 192/36 κατά το μέρος που εμποδίζουν την πρόσβαση των ναυτικών υπηκόων κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων, καθώς και τις διατάξεις του ΒΔ 734/68 κατά το μέρος που αφορούν στην απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε θέσεις εργασίας επί εμπορικών πλοίων που φέρουν σημαία κράτους - μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς τις διατάξεις των άρθρων 7 και 48 της Συνθήκης ΕΟΚ και των άρθρων 1,2,3 και 4 του Κανονισμού ΕΟΚ 1612/68 του Συμβουλίου, που αφορούν στην ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων εντός της Κοινότητας (Ειδική Έκδοση 05, Τόμος 001).

Άρθρο 2

1. Υπήκοοι κρατών - μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα πρόσβασης σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων με κίνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσης του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του.

2. Προς τον σκοπό αυτό, όπου στην ισχύουσα νομοθεσία που ρυθμίζει την εργασία επί ελληνικών εμπορικών πλοίων αναφέρονται οι όροι «Έλληνες ναυτικοί» ή «ημεδαποί» ή άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας νοούνται και οι υπήκοοι κρατών - μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους καταγωγής ή προέλευσής τους.

Τα σχέδια — που αποτελούν προμελέτη και όχι οριστική μελέτη — εκπονήθηκαν από την Πρότυπη Κτηματική, η οποία είναι θυγατρική της Εθνικής και στην οποία προεδρεύει ο κ. Γ. Λαναράς, πρώην πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Ο κ. Βρανόπουλος δήλωσε μετά την σύσκεψη, ότι η Εθνική Τράπεζα δεσμεύεται για την χρηματοδότηση του έργου, ενώ ο διευθύνων σύμβουλος της Πρότυπης Κτηματικής Εταιρίας κ. Σ. Μελισσινός δήλωσε ότι δεν έχει συσταθεί η εταιρία που θα αναλάβει την εκπόνηση του έργου, αν και έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον η ΑΓΕΤ Ηρακλής, ο Δήμος Κερατσινίου και ο Δήμος Δραπετσώνας.

Άρθρο 3

Θαλάσσια υπηρεσία που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς υπό την ιδιότητα μέλους του πληρώματος σε εμπορικά θαλασσοπλοούντα εν ενεργεία πλοία που φέρουν σημαία κράτους - μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, λαμβάνεται υπόψη προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας με τις ίδιες προϋποθέσεις και περιορισμούς που ισχύουν από την κείμενη νομοθεσία για τα υπό ελληνική σημαία πλοία».

Τιμητική διάκριση στον κ. Κώστα Σταμάτη

Η Ιταλική Πολιτιστική Εταιρία «ΤΕΧΝΗ 2000» στο διεθνές διαγωνισμό για το λογοτεχνικό βραβείο «Χρυσή Πέννα» σε λαμπρή τελετή που έγινε στην Μπαρλέττα Ιταλίας, στις 7 Ιουλίου 1993, απένειμε στον ποιητή Κώστα Μ. Σταμάτη, (υποναύαρχο Λ.Σ. ε.α.) το πρώτο διεθνές ποιητικό βραβείο για το ποίημά του «Τα Μήλα των Εσπερίδων».

ΠΕΝΘΗ

Ευχαριστήριο

Η οικογένεια Δημητρίου και Λεονάρδου Καραπιπέρη ευχαριστεί όλους τους συγγενείς και φίλοι τους που συμπαραστάθηκαν στο πένθος τους, για την απώλεια της αγαπημένης τους μητέρας Φραγκούλας Καραπιπέρη, η οποία κηδεύθηκε τον περασμένο μήνα στην γενέτειρά της την Άνδρο.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΑΙΟ ΣΤΑΡ	Ελληνική	299	1972	Βυθίσθηκε ανοικτά της Αλιάγας στις 19/9. Δύο ναυτικοί χάθηκαν στο ναυάγιο.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	Κυπριακή	10.322	1979	Υπέστη πυρκαϊά στο κύτος, στις 14/9, σε θέση 15.16.8 Ν, 94.28.5 Δ και κατέπλευσε στο Καλλάο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Ελληνική	13.883	1979	Επιθεωρήθηκε στη Λα Σπέζια, συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη στις 23/9.
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ	Κυπριακή	12.256	1971	Κατά τον απόπλου από το Πουέρτο Κουεζάλ, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Fodra» στις 16/6.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	Παναμαϊκή	13.483	1982	Επιθεωρήθηκε στο Σηάτλ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 5/9.
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	Ελληνική	12.824	1982	Επιθεωρήθηκε στο Ντάτς Χάρμπορ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 12/9
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ	Κυπριακή	18.495	1981	Επιθεωρήθηκε στη Βαρκελώνη στις 14/9, συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή.
ΜΙΚΤΟ:				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	Κυπριακή	65.055	1975	Προσάραξε στο διάυλο Μάρτιν Γκαρθία στις 25/9.

GELVERI S.A.

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

Barbaros Bulvarı No 47
Özgür Apt. kat 6
80030 Beşiktaş, İstanbul

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

**AT ISTANBUL AND
ALL TURKISH PORTS**

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

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577
FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR
CABLES : GELVESHIP ISTANBUL

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, παρά τις έντονες προσπάθειες των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να εμφανίσουν λιγότερα φορτία για άμεση φόρτωση, ιδιαίτερα στην περιοχή του Ατλαντικού και του Κόντινεντ.

Η αύξηση του αριθμού των μπάλκερς τύπου πάναμαξ στον χώρο του Ατλαντικού κατά τις πρώτες εβδομάδες του Οκτωβρίου είναι πιθανό να οδηγήσει σε μικρή κάμψη των επιπέδων, αλλά οι περισσότεροι παρατηρητές πιστεύουν ότι η πίεση επί των ναύλων θα είναι παροδική, καθώς αναμένονται νέα φορτία προς μεταφορά μετά τα μέσα Οκτωβρίου.

Στην πλευρά του Ειρηνικού οι ναύλοι των πάναμαξ διατηρήθηκαν σταθεροί, με το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας καλυπτόμενο με χρονοναυλώσεις.

Τα χάντυμαξ και χάντυ μπάλκ κάρριερς υπήρξαν σε άμεση ζήτηση με υψηλά επίπεδα ναύλων στο Κόντινεντ και τη Βαλτική με ποικιλία προορισμών στην Άπω Ανατολή, ενώ πολλά πλοία αυτής της κατηγορίας δεν δίστασαν να πλεύσουν υπό έρμα για να εκμεταλλευθούν την υψηλή ζήτηση σ' αυτές τις περιοχές και πολλά προτίμησαν ν' απασχοληθούν σε κυκλικά ταξίδια εντός της Μεσογείου και στον ευρύτερο χώρο του Ατλαντικού.

Τέλος τα μεγάλα μπάλκερς, άνω των 100.000 τόν. d.w., εξακολουθούν να μαστίζονται από την περιορισμένη ζήτηση ενεργειακών φορτίων και οι ναύλοι τους παρουσίασαν αισθητή μείωση στις περισσότερες περιοχές.

Οι παρακάτω ναυλώσεις αντανακλούν τα επίπεδα των ναύλων στα τέλη Σεπτεμβρίου 1993.

Σιτηρά:

— 55.000 τόν. Μισισσιππί για Ρόττερνταμ, δολ. 11,25, 10 ημέ-

ρες, Οκτωβρίου 6-9.

— 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,00, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 5-15.

— 50.000 τόν. Νότιο Αυστραλία για Νοτ. Κορέα, δολ. 14,50, φόρτωση κλίμακας /7.250 τόν. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 11-30.

— 41.000 τόν. Ρουέν για Κωνσταντζα, δολ. 18,25, 5.000/3.000 φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

— 30.000 τόν. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 19,50, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, αρχές Οκτωβρίου.

— 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Τυνησία, δολ. 22,25, 4 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

— 25.000 τόν. Ρουέν για Δυτική Ιταλία, δολ. 17,25, 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-10.

— 20.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αγία Πετρούπολη, δολ. 35,53 fbt/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 25- Νοεμβρίου 5.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 150.000 τόν. Σεπετίμπα για Γκιζόν, δολ. 5,70, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 15-30.

— 130.000 τόν. Βραζιλία για Κίνα, δολ. 10,50, φόρτωση κλίμακας /15.000 τόν. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 14-20.

— 90.000 τόν. Πόρτ Καρτιέ για Μπιλμπάο, δολ. 5,25, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 5-15.

— 90.000 τόν. Σέβεν Άϊλαντς για Φιλαδέλφεια / Βαλτιμόρη, δολ. 3,60/3,40, 2,5 ημέρες, Οκτωβρίου 1-15.

Γαιάνθρακες:

— 120.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Υμουίντεν, δολ. 9,60, 6 ημέρες, αρχές Οκτωβρίου.

— 115.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 12,90, 7 ημέρες, αρχές Νοεμβρίου.

— 880.000 τόν. Βραζιλία για

Μπαχρέϊν, δολ. 9,000, 20.000/20.000 τόν. Οκτωβρίου 5-10.

— 55.000 τόν. Ρόμπερτς Μπάνκ για Λισσαβώνα, δολ. 11,00, 20.000 / 8250 τόν. φορτοεκφόρτωση αρχές Οκτωβρίου.

Λιπάσματα:

— 57.000 τόν. Τάμπα για Κίνα, δολ. 23,50, 25 ημέρες, Οκτωβρίου 10-15.

— 15.000 τόν. Τάμπα για Μπαγκλαντές, δολ. 57,00, 5 ημέρες / 15.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε σταθερά επίπεδα μισθωμάτων κινήθηκαν τα πάναμαξ μπάλκερς σε Δύση και Ανατολή, με τα δολ. 10.250 -11.750 ως συνήθεις συμφωνούμενες ημερήσιες απολαβές για κυκλικά ταξίδια.

Από τον Ατλαντικό και το Κόντινεντ για επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή η ζήτηση χάντυμαξ και χάντυ μπάλκ κάρριερς εξακολούθησε σταθερή όπως προκύπτει από τις ακόλουθες πρόσφατες συμφωνίες:

— 42.600 τόν. d.w. Σκώ για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 17.000 την ημέρα.

— 41.700 τόν. d.w., Κίνα μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα.

— 40.500 τόν. d.w. Βόρειο Ειρηνικό για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 160.000.

— 37.200 τόν. d.w. Σιγκαπούρη μέσω Νοτ. Αφρικής για Ιαπωνία, δολ. 9.625 την ημέρα.

— 34.200 τόν. d.w. Κόλπο ΗΠΑ για Νότιο Αφρική, δολ. 12.200 την ημέρα.

— 32.750 τόν. d.w. Ουσάντ μέσω Φινλανδίας για Άπω Ανατολή, δολ. 16.250 την ημέρα.

— 29.400 τόν. d.w. Δουκέρκη μέσω Περσικού Κόλπου για Παλέρμ, δολ. 13.250 την ημέρα.

— 15.100 τόν. d.w. Κόντινεντ για Ινδία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε καλύτερες συνθήκες με υψηλότερη ζήτηση πλοίων στις περισσότερες περιοχές, κινήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου.

Στον Περσικό Κόλπο, οι ναύλοι των VLCC's έφθασαν μέχρι και τα WS 50, για να επανέλθουν σύντομα περί τα WS 40-42, παρά τον σημαντικό αριθμό των πλοίων που ναυλώθηκαν.

Στον χώρο της Δυτικής Αφρικής σταδιακά η αγορά των πλοίων τύπου Σουέζμαξ έφθασε τα WS 75, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η απειλή του μπούκοτς της Λιβύης δεν έπαιξε ουσιαστικό ρόλο στην διαμόρφωση των ναύλων.

Στη Μεσόγειο, μετά από μια ουσιαστική άνοδο των ναύλων των Άφραμαξ η αγορά επανήλθε κάτω από τα WS 98 για τις ενδομεσογειακές μεταφορές.

Σταδιακή βελτίωση προς τα τέλη του μήνα εμφάνισε τέλος η αγορά της Καραϊβικής με τους ναύλους να κυμαίνονται περί τα WS 95 για τα συνήθη φορτία των 70.000 τον. προς τις ανατολικές

ακτές των ΗΠΑ.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 290.000 τον. Ρας Τανούρα για HB/ Κόντινεντ, WS 41,5, Οκτωβρίου 6.

— 260.000 τον. Περσικό Κόλπο για Άϊν Σούκχνα, WS 40, Οκτωβρίου 11.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 40, Οκτωβρίου 19.

— 135.000 τον. Ρας Τανούρα για Τουρκία, WS 55, Οκτωβρίου 4.

— 134.000 τον. Φατέχ για Σιγ-

καπούρη /Ινδονησία, WS 62,5, Οκτωβρίου 18.

— 130.000 τον. Δυτική Αφρική για Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, WS 65, Οκτωβρίου 25.

— 130.000 τον. Ντζένο για Καοσιούνγκ, δολ. 1.075.000 κατ' αποκοπή, Οκτωβρίου 20.

— 80.000 τον. Χάουντ Πόιντ για Ρότερνταμ, WS 96,25, Οκτωβρίου 7.

— 70.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 97,5, Οκτωβρίου 3.

— 60.000 τον. Κόντινεντ για Μεσόγειο, WS 90, άμεση.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

Από την ποικιλία των ναυλώσεων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΐΣ: Μισσισιππί 55.000 τον. περίπου σιτηρά για Ρότερνταμ, δολ. 11,15 φίο, 10 ημέρες, Οκτωβρίου 6-9.

ΣΗ ΜΙΟΥΣ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 32.000 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον., άμεση.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. λιπάσματα Κίνα, δολ. 24,50 φίο, 25 ημέρες, Οκτώβριο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. περίπου γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,00, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 20-30.

ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. περίπου γεννημάτων Αγ. Πετρούπολη, δολ. 32,35, 7.000 τον. /ελεύθ. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 13-23.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. γεννήματα Νοβοροσίσκ, δολ. 32,40, 7.000 τον. /ελεύθ. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 19-29.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ: Χάμπτον

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

Ρόουντς 70.000 τον. γαιάνθρακες Γκέντ, δολ. 6,20 φίο, 6 ημέρες, μέσα Οκτωβρίου.

ΛΙΚΑ: Νάρβικ 100.000 τον. σιδηρο-μετάλλευμα Χάνσαπορτ, δολ. 3,75, Οκτωβρίου 4-10.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΙΑΠΕΤΟΣ: 119.500 τον. d.w. του 1993 παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 19881, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Χέϊ Πόιντ με επαναπαράδοση Άνναμπα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: 37.200 τον. d.w. του 1983, παράδοση διερχόμενο Σιγκαπούρη, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.625 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ: 34.230 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, επαναπαράδοση Νοτ. Αφρική, δολ. 12.200 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση Δουκέρκη αρχές Οκτωβρίου, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΟΣΑ: Σιντίρ Κερπ 260.000 τον. Μάλαγγα, WS 62,5, Οκτωβρίου 1.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. Δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 160, Οκτωβρίου 1.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική 70.000 τον. Τρινιτάντ, WS 105, Οκτωβρίου 3.

ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ: Κόντινεντ 43.000 τον. Μεσόγειο, WS 120, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 80.000 τον. Αμβέρσα, WS 92,5.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 24 Σεπτεμβρίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	71.00	146.00
Κιέλο	79.00	159.00
Αμβούργο	73.00	154.00
Χάβρη	83.00	182.00
Φάλμουθ	79.00	185.00
Αυγούστα/Τζένοα	82.00	190.00
Πειραιάς	80.00	178.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	78.00	210.00
Τζέντα	82.00	238.00
Ρας Τανούρα	79.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	79.00	200.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	204.00
--------	--------	--------

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ: Μπετζαία 80.000 τον. Λαβέρα, WS 95, Οκτωβρίου 5.

ΣΗΜΕΡΙΤ: Ρουέν 25.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 175, άμεση.

ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 95, Οκτωβρίου 1.

Λας Πάλμας	79.00	174.00
Θέουτα	75.00	176.00
Ντάρμπαν	87.00	203.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	77.00	291.00
Σίδνεϋ	102.00	215.00
Χόγκ Κόγκ	92.00	186.00
Σιγκαπούρη	80.00	150.00
Τόκιο	86.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	79.00	175.00
N. Υόρκη	83.00	186.00
Χάμπτον Ρόουντς	87.00	180.00
Χιούστον	74.00	160.00
Νέα Ορλεάνη	74.00	160.00
Λος Άντζελες	74.00	205.00
Κρίστομπαλ	79.00	185.00
Ρίο Ιανέιρο	83.00	235.00
Μπουένος Άϊρες	109.00	182.00
Μοντεβιδέο	117.00	222.00

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

ΕΘΝΙΚ: Βόρειο Θάλασσα 260.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 42,5, αρχές Οκτωβρίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ: Σιντί Κερπ 140.000 τον. Ισπανία, WS 70, Οκτωβρίου 5.

ΚΑΣΣΟΣ: Μπράς Ρίβερ 118.000 τον. Ισπανία, WS 60, Οκτωβρίου 11.

Fly stay Dubai



VRETTOSHIP S.A.

COFFIN FEED PUMP & PACIFIC, U.A.E.

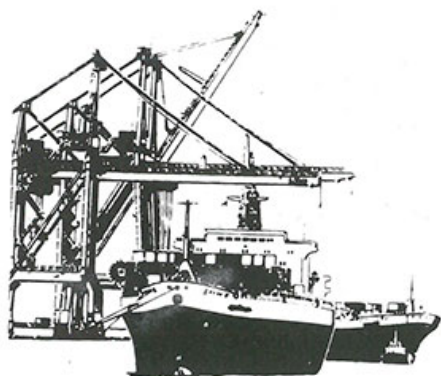
(SPARES EX - U.S.A.)

ADDRESS: VRETTOSHIP S.A.
P.O. BOX: 5702
LOCATION: LAMNALCO CO. BASE
SHARJAH - U.A.E.

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

TEL NOS: (06) 358244/364717 (OFF)
(04) 492647 (RES)
(050) 816547/816647 (MOBILE)

FAX NO: (06) 369594
TELEX NO: 68908 VSHIP EM
PAGERS: 9290178/9281608



NAFTIKA CHRONIKA

BIMCO criticises OPA '90

The Executive Committee of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO), met recently in Copenhagen, under the chairmanship of Mr. Cheng-Eng, Lua, to discuss various industry related matters and primary attention was given to OPA's Preliminary Regulatory Impact Analysis (PRIA).

In a letter to the U.S. Coast Guard (USCG), BIMCO repeats its grave concern that under the OPA '90, shipowners are exposed to unlimited liability and the P & I Clubs to direct actions for claims made against the shipowners.

BIMCO emphasises that "the new liability regimes as enshrined in OPA '90 will put the whole principle of mutuality so deeply rooted in the maritime industry at risk".

Furthermore, BIMCO points out that "in OPA '90 there is no element of sharing of liabilities for oil spills, the shipowners being held solely responsible in the event of an oil spill catastrophe", whereas under the 1971 Fund Convention owners may be indemnified by the IOPC Fund, which is financed by contributions levied on the cargo interests, for a part of the total amount of their liabilities under the 1969 CLC Convention.

In BIMCO's view the insurance capacity on the world market is limited, which is an important factor why the P & I Clubs cannot participate in the insurance of certificates of financial responsibility under OPA as it presently stands.

With regard to marine pollution, BIMCO's Committee noted that the United Nations' Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Oil Pollution (GESAMP) has issued a study entitled "Impact of Oil and related Chemicals and Wastes on the Marine Environment". The study indicates that the total oil pollution from shipping activities has declined by 63 per cent from 1981 to 1989, and points to the increasing evidence that oil pollution from land-based sources has so far been under-estimated.

OCIMF initiative to reduce oil pollution

Speaking in London, at the Seatrade Conference on September 28th, Gerhard Kurz, Chairman of the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) said that "the oil and marine transportation industries sho-

uld not rest until operational safety is at a level where environmental pollution from tankers is essentially eliminated".

Hew was announcing the latest in a series of safety initiatives by OCIMF, its Ship Inspection Report (SIRE) programme. This makes it possible for OCIMF members — which include most of the world's leading oil companies — as well as port authorities and other interested parties, to have information about the condition of oil tankers which previously was restricted primarily to those wishing to charter them. This is expected to encourage the owners of the tankers to devote greater efforts to tanker safety which, it is hoped, will lead to a reduction in the incidence of pollution.

Mr. Kurz said great strides had been made in pollution prevention since OCIMF's inception in 1970, as evidenced by the fact that more than 99.9 per cent of all oil carried by sea is transported without incident. "As we gain a better understanding of the delicate balance of our environment, the need for improved performance becomes ever more apparent. Operating standards can and should be improved beyond the levels which have already been achieved. The public demands it and we, the marine arm of the oil industry, will strive to achieve it".

It is anticipated that the start-up date for the SIRE programme will be the second half of October. The announcement coincided with OCIMF's publication of a 24-page booklet, Tanker Safety and Pollution Prevention, in which it assesses the current state of the marine transportation industry and makes a series of recommendations for the future.

Recovery prospects for marine insurers

The marine insurance market is continuing to show strong signs of recovery, says Peter Evans, chairman of the Institute of London Underwriters, although there is still a need to maintain the level of rate increases.

"The improvement has been most evident in the hull and energy markets, which have hardened considerably, but remedial action in the cargo account is still sluggish".

Interviewed at the annual conference of the International Union of Marine Insurance, Mr. Evans said: "Lon-

don underwriters have been instrumental in bringing some much-needed stability back to the market, to the point where prospects are looking brighter than for a long time. But I feel sure that when IUMI member associations report on their hull experience at the conference the improving situation will be seen as patchy across the major marine markets.

"Since the recovery started from such a low point, there is still a long way to go before the market generally returns to profit.

"With the reinsurance market in such a state of uncertainty, the big problem looming up now concerns capacity, and at this time it is impossible to predict how this will affect the 1994 underwriting year."

Meanwhile, there has been a distinct improvement in the casualty graph, due in part to the tough attitude taken by underwriters. In fact, the quality of ships, and what further steps underwriters can take to help in this respect, was a major topic for debate at the IUMI conference.

Several hundred marine insurers from around the world attended the Stockholm event, while some 40 accredited underwriters from member companies of the ILU attended the conference.

World's Salvors report record property salvaged

Property salvaged by the members of the International Salvage Union (ISU) reached a record level in 1992. During the ISU's Annual General Meeting in Antwerp today, the 44 member companies heard that property salvaged exceeded \$1 billion in value for the first time.

The ISU's 1993 AGM elected Captain Okkert E Grapow as President, in succession to Klaas J. Reini-gert. Commenting on the record figure, "Okkie" Gra-pow said: "The total value of property salvaged under no cure - no pay services last year amounted to \$1.057.6 million - an all - time peak and a very

substantial increase on 1991. The outcome underli-nes the scale of the ISU membership's service to the world maritime community".

In its February 1993, report, a joint industry body - the Salvage Working Group - recommended, inter alia, that prequalification, together with standard ten-dering procedures and contract forms, should be in-troduced for wreck removal and other "wet salvage" tasks.

During the AGM, ISU members welcomed the a-greement reached with the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) concerning new contract forms for "wet salvage" ("Wreckcon", for lump-sum contracts and "Wreckhire", for daily rate agree-ments). At the invitation of the Salvage Liaison Group, the successor body to the Salvage Working Group, the ISU is now considering a new quality ini-tiative - a prequalification system and standards ten-dering procedures for wreck removal.

Shipowners support P & I Clubs position on unlimited liability

The International Chamber of Shipping (ICS) has come out strongly in support of the P & I Clubs over their refusal to act as guarantors under the US Coast Guard's proposed rules on certificates of financial re-sponsibility (COFR). The USCG rules have been drawn up as a result of the Oil Pollution Act of 1990.

Speaking in London, the Secretary-General of ICS, Mr. J. Horrocks said that at a recent meeting atten-ded by all interested shipowner organisations they had "fully and unreservedly" supported the Clubs.

Mr Horrocks added:

"The unique mutual P & I insurance structure would be put at risk if the P&I Clubs agreed to act as guarantors in the United States. Shipowners cannot be expected to jeopardise the system and risk dis-rupting the benefits to the industry and claimants ac-ross the globe for the sake of solving a problem which has been created by United States domestic legisla-



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

tion".

In a letter to the US Coast Guard ICS has reiterated shipowners' support for the Clubs' position on the COFR issue, and emphasised that the US Administration must address the much more important problem of uninsurable, unlimited liability which shipowners face in the United States.

P & I Clubs - Increase of retention

The International P & I Group is moving to raise significantly the amount of risk each Clubs retains, to give added force to the loss prevention and quality drives. The retention for each and every claim on Clubs within the Group is likely to rise from \$ 3million to at least \$4million from February 1994. The 16 International Group P & Clubs have all undertaken quality initiative but some Clubs have been more active in this direction, dropping members they had doubts about and moving to more selective underwriting policies.

Arpa Radars for luxury cruise ships

Kelvin Hughes Ltd. recently made significant sales into the cruise ship market, with contracts for seven cruise vessels to be fitted with their Nucleus 6000 Arpa Radar Systems.

These sales are a result of time invested between Kelvin Hughes and their agents Radio Holland U.S.A. in a market with strong competition.

The first three vessels to be fitted with the Nucleus 6000 Arpa belong to Royal Caribbean Cruise Line, ships sailing in Alaska, Northern Europe, the Mediterranean and Caribbean sea. The TSS Festivale from the Carnival Cruise Lines has also had the Nucleus 6000 Arpa installed while, another three ships from the Carnival Cruise Lines are due to be fitted with the Nucleus 6000 Arpa withing the next three months.

Use of ship earth stations

The requisite number of parties have now signed the International Agreement on the use of Ship Earth Stations Within the Territorial Sea and Ports and it will consequently enter into force on 12th September 1993. The countries with are parties to the Agreement are: Argentina, Australia, Austria, Belgium, Brazil, Canada, Chile, Denmark, Finland, France, Germa-

ny, Greece, India, Indonesia, Israel, Italy, Kuwait, Morocco, Netherland, Norway, Poland, Qatar, Romania, Russian Federation, Singapore, South Africa, Spain, Sweden and UK. These countries agree in principle to permit the use of approved INMARSAT ship earth stations in their ports and territorial waters. Notably, the U.S., several Latin American countries, Japan, China, New Zealand and all but two of the countries in the African Continent, have not yet signed the agreement.

Volvo wins British contract

Volvo Penta has been successful with the British Ministry of Defence to re-engine a safety craft.

The contract, valued at approximately £ 1/2 million for a complete re-engining package includes the supply of 24 Volvo Penta 12-litre TAMD 122 engines.

The order was won against competition from over seven other engine manufacturers and represents the second supply of engines to the British Ministry of Defence this year.

Alfa Laval secures order in S. Korea and Japan

Alfa Laval, has made a significant breakthrough into the highly-competitive Far East newbuilding market with its new technology. Contracts have been secured for vessels building in Japan and South Korea for Chinese and Malaysian owners.

In Japan, COSCO's two 42,000 dwt containerships building at Kawasaki Heavy Industries (Yard Nos 1536/1537) will be equipped with Alfa Laval distillers, a central cooling system and the latest version of the Engard computerises control system.

Alfa Laval's success in South Korea concerns the supply of two double-stage, non-coated fresh water generators, of the type D.PU.2.36.C., to two chemical tankers building at Hyundai Heavy Industries for Kuala Lumpur-based Malaysian International Shipping Corp. The units will be fitted aboard Yard No. 866, a 39,990 dwt tanker, and Yard No. 867, a 18,130 dwt tanker, with both vessels due for delivery in 1994.

This is the first order for this new constuction type of distiller, which offers half the energy consumption compared to the corresponding capacity of a single-state unit.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN ΟΤΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	15528
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΝΗΜΠΟΥ	85	13898
ΑΛΒΕΤ	77	9083
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
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 ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡ'ΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΙΑΝ (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

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑ'ΙΝΤ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633

προς Τόκιο 5/8
προς Ιαπωνία 9/8
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ε. Τσίμπα 4/8
επισκ. Πειραιά 24/6
μετ. «Σκόπελο» (ΑΒ)
ε. Ν. Ορλεάνη 24/7
μεσογειακές μεταφορές
προς Ταϊβάν 3/7
ε. Σιγκαπούρη 27/7
ε. Μαριούπολη 6/8
προς Χοντζίνα 24/7
μετ. «Vilna Sky» (ΑΒ)
α. Ροστόκ 31/7
προς Κίνα 25/6
α. Κονακρύ 16/6
ε. Σαντάντερ 30/7
προς Όγκινς 9/8
προς Σιγκαπούρη 8/8
μεσογειακές μεταφορές
προς Κόπερβικ 25/7
προς Μερσίνη 2/8
α. Ντοργιάδα 12/8
αργεί Πειραιά
προς Μπούγκο 30/7
προς Μπρισμπαίν 4/8
προς Σιγκαπούρη 25/7

ε. Πειραιά 16/7
ε. Ν. Ορλεάνη 10/8
πρ. «Banderas»
ε. Κακινόδα 27/7
στο Ναυκασκό 8/7
ε. Κολούμπια Ρίβερ 5/8
αναμένει Φουτζέιρα 30/7
προς Αλχέρια 16/7
υπέστειλε παναμαϊκή
πρ. «Αιρήνες Εμεράλντ»
προς Αλεξάνδρεια 1/8
πρ. «Orsola B.»
ε. Ναυκασκό 28/7
ε. Λάγος 2/7
ε. Βέντσαμπίλ 11/8
ε. Πειραιά 30/3
αργεί Πειραιά
προς Κασσιόγκ 7/8
προς Ιντσόν 23/7
προς Ιράν 2/7
προς Σιγκαντίγκ 21/7
προς Κουάλα Τανγιογκ 21/7
προς Τύνιδα 5/7
μετ. «Νέα Δόξα» (ε.)
ε. Κόμπε 11/8
ε. Ντόρμπαν 4/8
ε. Μαυρίκι 4/8
α. Μόντρεαλ 6/8
ε. Σεβίλλη 6/8
προς Αλεξάνδρεια 23/7
α. Ροζόριο 13/7
προς Βενετία 10/7
προς Τουμπράς 23/7
προς Μουρράν 8/7
προς Χουάιβα 6/8

προς Τζέντα 2/8
ε. Σιγκαπούρη 26/7
προς Φουτζέιρα 20/7
προς Αγγλία 6/8
προς Τουρκία 1/8
προς Βιτόρια 21/7
προς Πόρτ Καρτίερ 31/7
ε. Γκουάλα 4/8
α. Αγ. Βικέντιο 28/7
α. Λός Άντζελες 30/7
α. Χόγκ Κόγκ 8/8
προς Ιαπωνία 28/7
ε. Ν. Ορλεάνη 1/8
προς Ν. Αφρική 3/8
α. Σιγκαπούρη 25/7
προς Τζόρτζ Λασφόρ 1/8
προς Μπέρρα 3/7
προς Ταϊτσόγκ 3/8
ε. Κοκόλα 31/7
προς Αντβέντι Μπαϊ 4/8
προς Μπαγκόγκ 24/7
προς Αίγυπτο 7/8
προς Καγκοσίμα 4/8
προς Γουάλα 4/8
προς Λαμπούαν 1/8
προς Κασίμα 27/8
προς Κέρη Κουβέρ 10/8
ε. Μπαγκόγκ 16/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΞΣ	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 ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΞ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΗ	78	9485
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΙΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820
ΑΠΟΝΙΑ (δ.)	81	26408
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	34884
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΖΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ 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
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΑΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΙ	68	35986
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Γ'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096

ε. Οζάκα 12/8
προς Μαρακάμπο 24/7
ε. Πόρτ Χέντλαντ 10/8
προς Πειραιά 31/7
προς Γιαντάι 2/8
προς Γέραλτον 8/8
προς Κόστα Ρίκα 12/8
προς Πειραιά 27/7
προς Ρότερνταμ 10/8
προς Οδησσό 22/7
προς Ν. Κορέα 22/7
α. Σαν Φραντσίσκο 6/8
προς Σαβόνα 29/7
μετ. «Φλάβια» (ε.)
προς Κεφτόδον 22/7
προς Φουτζέιρα 8/8
α. Τομακομάι 29/7
α. Φουτζέιρα 17/7
α. Τζένο Τέρμ. 18/7
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/8
α. Γκάλβεστον 23/7

πρ. Άνεμος
προς Ν. Κορέα 28/6
ε. Ουτνεβάλα 29/7
α. Βαγκούβερ 25/6
προς Σάντος 28/7
προς Τσιταγκόγκ 11/8
προς Κέι Γουάιτ 22/7
α. Γιούροπορτ 24/7
προς Βραζιλία 29/7
α. Άσγκους 4/8
προς Μπουεναβεντούρα 15/7
επισκ. Πειραιά 2/3
ε. Σιγκαπούρη 1/8
υπό ναυπήγηση
προς Μπαλό Τέρμιναλ 24/7
προς Νιούκατλ 3/8
προς Σαπέλε 26/7
πρ. «Eleonora C.»
πρ. «Manabi»
ε. Σεπετίμπα 31/7
α. Καστέλλον 27/7
προς Μαλίβα 29/7
ε. Μπαχράιν 8/8
α. Φιλιάδελφία 9/8
α. Ρίο Ιανέιρο 31/7
α. Λουάντα 28/7
μετ. «Κάρκο Τρέιντερ»

προς Αυστραλία 15/7
προς Κόρπους Κρίστι 23/7
ε. Λα Γκουάιτ 2/8
προς Παγκόκ 9/8
προς Γιοκχάμα 31/7
προς Γιοκχάμα 15/7
ε. Βερακρούζ 23/7
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Γιαμπόκ 14/6
ε. Κολούμπια Ρίβερ 11/8
ε. Άντεν 12/6
ε. Σιγκαπούρη 2/8
προς Σιγκαπούρη 2/8
ε. Χάτσινχο 19/7

προς Αγκόλα 28/7
προς Μπενκανκούρ 25/7
ε. Τακόμα 8/8
προς Λουάντα 22/7
προς Γκουανιακούλ 27/7
ε. Κασίμα 31/7
προς Ν. Ορλεάνη 30/7
ε. Κωνσταντίνα 7/8
προς Μπαχράιν 4/7
επισκ. Πειραιά 8/7
πρ. «Ocean Runner»
προς Ρότερνταμ 13/8
προς Χάμπτον 7/8
προς Πόρτ Κανόβεραλ 8/8

υπέστειλε σημ. Μάλτας
α. Τζουάιμα Τέρμ. 16/6
ε. Ρίο Ιανέιρο 7/8
προς Ιντσόν 3/7
α. Χόγκ Κόγκ 17/7
προς Όξελσούντ 3/8
προς Τσουκούμι 27/7
προς Ταϊβάν 16/7
προς Τουμπράς 6/8
προς Δ. Αφρική 5/8
προς Βομβέη 29/7
προς Ελλάδα 8/8

ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤΩΝ.....	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	66	2335
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.).....	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.).....	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.).....	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ.....	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	91	56580
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

ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII.....	71	1982
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΪΔΑ.....	76	38724
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑΤΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ.....	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΟΡΙΖΟΝ.....	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	18288
ΓΟΡΤΥΣ.....	93	38300
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΛΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ.....	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.).....	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ.....	73	7323
ΔΑΦΝΗ.....	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ.....	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.).....	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.).....	71	17957
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.).....	74	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 ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤ.....	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
ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΒΕΤΑ.....	76	10805

προς Ουούντο 19/7	
αργεί Πειραιά	
προς Χοντίντα 2/8	

α. Λίβερπουλ 30/7	
προς Ραβέννα 4/8	
προς Λαύριο 10/8	
προς Μπινότο 30/7	
προς Κων/πολη 25/7	
ε. Πειραιά 11/8	
ε. Θεσσαλονίκη 10/8	
προς Κύπρο 7/8	
προς Κίνα 7/6	
α. Ν. Ορλεάνη 8/8	
προς 'Αρζίου 31/7	
προς Κομ. Ριβαντάβια 4/8	
μετ. «Caravos Spirit» (κ.)	
προς Νιγηρία 16/7	
πρ. «Aniene»	
προς Τζακάρτα 7/8	
προς Ιαπωνία 20/7	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Χίο 9/8	
προς Βαλπαράϊζο 27/6	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
μετ. «Βαγγέλης» (μ.)	
προς Μομπάσα	
προς Ριον 25/7	

προς Χαλκίδα 5/8	
προς ΗΠΑ 7/8	
α. Μπαλμπόα 10/8	
πρ. «Rudi»	
ε. Τακοράντι 23/7	
ε. Ν. Ορλεάνη 9/8	
προς Σ. Χουάν 31/7	
προς Καλλάο 4/8	
ε. Προγκρέσο 26/7	
προς Σαγκάη 27/7	
α. Ν. Ορλεάνη 3/8	
ε. Καλλάο 30/7	
ε. Κοατσακόλκος 28/7	
προς Α. Ακτή Μεξικό 23/7	
α. Ν. Ορλεάνη 31/7	
προς Κέηφ Τάουν 3/8	
ε. Ν. Πλούμυθ 4/8	
προς Μπούλεν Μπαϊ 2/8	
υπό ναυπήγηση	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντάρμπαν 3/8	
προς Κόμπο ΗΠΑ 6/8	
προς Κασσιούγκ 12/8	
ε. Πενάγκ 29/7	
προς Φανταλέγκ 8/7	
α. Ν. Ορλεάνη 5/8	
ε. Μπρίστολ 9/8	
προς Αμβέρσα 3/8	
ε. Χοντίντα 23/7	
προς Μαρόκο 31/7	
ε. Ν. Ορλεάνη 7/8	
προς Κουϊγκντάο 24/7	
προς Σουγκέϊ Πακνίγκ 9/8	
προς Ζανζιάρ 21/7	
προς Φρημάντλ 29/7	
προς Τσιβάν 18/8	
ε. Κάντλα 28/7	
ε. Λέ Χάβρη 7/8	
προς Ρόττερνταμ 12/8	
α. Αλεξάνδρεια 9/8	
προς Στούερ 3/8	
προς Ντασάνα 20/7 *	

α. Θεσσαλονίκη 14/7 *	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ιαπωνία 5/8	
προς Μόντρεαλ 2/7	
προς Ριον 9/8	
προς Μιλάδο 6/8	
προς Αλγέρι 19/6	
προς Περισκό 29/6	
προς Τσάρλεστον 6/8	
α. Χιούστον 6/8	
προς Τόκιο 17/7	
προς Τουμπάρδο 16/7	
προς Βραζιλία 19/7	
προς Ελλάδα 29/5	
προς Βραζιλία 2/8	
ε. «Mechanic Yakovenko»	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Βαρκελώνη 7/8	
ε. Αγ. Πετρούπολη 30/6	
προς Μπ. Αμπάς 6/8 *	

αργεί Βασύρα *	
ε. Τερνεουζέν 26/7	
προς Περισκό 10/8	
ε. Πόρτ Κέμπλε 5/8	
προς Ιλιτσέβοκ 16/7	
προς Γκουατακούϊλ 6/8	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Τσιβάν 29/7	
προς Αλγερία 7/8	
προς Ιαπωνία 5/8	
προς Κόμπο ΗΠΑ 7/8	

ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.).....	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.).....	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.).....	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.).....	65	992
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.).....	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ.....	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ.....	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.....	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.).....	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ.....	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10036
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	70	16374
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.).....	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ.....	73	18958

ΖΑΝΤΕ (δ.).....	75	132798
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	74	13201
ΖΗΝΟ.....	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ.....	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.....	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΙΣΙΟΥΓΚ.....	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ.....	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ.....	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ.....	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ.....	76	32465
ΖΙΝΙ.....	76	11348
ΗΓΚΑ (δ.).....	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΡΩ.....	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ.....	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ.....	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΛΗΣΙΣ.....	79	8905
ΘΕΟΜΗΤΟΡ.....	82	36979
ΘΕΟΤΟΚΟΣ.....	83	22076
ΘΕΟΦΑΝΩ ΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΘΕΤΙΣ.....	93	38891
ΙΚΑΡΟΣ (δ.).....	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ.....	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.).....	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ.....	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	77	6933
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	81	70853
ΙΟΝΙΟΝ (δ.).....	64	11169
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ.....	75	17693
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.).....	76	132107
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ.....	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ.....	73	25647
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΔΜΟΣ (δ.).....	81	33471
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 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 ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	82	29281
ΚΑΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	20328

προς Μπαχραϊν 5/8	
θέση 22.20 Β, 122.40 Α 17/6	
στον Πειραιά (αποθήκη)	
στον Πειραιά 27/5/92	
προς Κάρταϊ 24/7	
προς Φός 12/8	
αργεί Πειραιά	
επισκ. Λισαβώνα 10/5 *	

προς Σιγκαπούρη 8/8 *	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Λόμπε 27/7	
προς Κομώ Μπαϊ 30/7	
ε. Λός 'Αντζέλες 23/7	
προς Μόρρο Ρεντόντο 24/7	
ε. Αμβέρσα 11/8	
υπόσπειλε σημ. Μπαχάμας	
προς Φουτζέιρα 4/8	
ε. Σιγκαπούρη 27/7	
προς Ν. Κορέα 2/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
ε. Μπέντι 22/5	
ε. Λέικ Τσάρλς 28/7	
προς Κεπτάουν 9/8	
προς Λιανουουγκάκ 5/8	
προς Πασκάγκουλα 29/7	
προς Ιντσόν 30/6	
στο Κάδιξ 7/5	
προς Αρούμπα 29/7	
α. Αγκλέκρας 25/7	
ε. Κασσιούγκ 8/7	
προς Εσκόρβας 9/7	
ε. Χόγκ Κόγκ 26/7 *	

||
||
||

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΑ'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
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ.	81	68619
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΝΤΟΡ (δ.)	80	26974
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	73	15525
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	72	15528
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	18843
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΔΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑ'ΤΟΝ 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 ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕ'ΙΤΣΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631
ΛΟΥΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΛΑΤΣΕΙΡΙΑΣ	77	38991
ΜΑΞΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577

προς Κίνα 7/7	
€ Ρότερνταμ 14/88	
υπέστειλε γεωμετρική	
προς Μπετζόγια 8/8	
προς Χόγκ Κόγκ 9/8	
επισκ. Πειραιά 9/6	
προς Βιτόρια 7/8	
προς Ταρτούζ 25/7	
€ Πόρτ Χέντλαντ 10/8	
α. Άκαμπα 3/8	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Νιγηρία 2/8	
α. Λεμεσό 23/7	
προς Μόγκλα 4/8	
μετ. «Νταγκότε Στάρ» (κ.)	
προς Γκεμλίκ 7/8	
προς Βραζιλία 28/7	
στον Πειραιά 21/7	

αργεί Πειραιά	
προς Δ. Αφρική 5/7	
προς Αίν Σούνα 16/6	
προς Μπ. Χομείνι 29/7	
πρ. «Tribulus»	
προς Μοντοίρ 31/7	
€ Μορμουγκάο 30/7	
πρ. «Amayilis»	
α. Αμβούργο 1/8	
προς Κίνα 10/7	
πρ. «Ocean Conqueror»	
επισκ. Σιόνυ 2/8	
προς Νορβηγία 9/8	
προς ΗΠΑ 4/5	
α. ΦΟΣ 29/7	
προς Γκντάνσκ 12/8	
προς Μιζουσίμα 22/7	
προς Ιαπωνία 22/7	
προς Αρούμα 4/8	
προς Περακό 30/7	
προς Βόλο 11/8	
πρ. «Cobetas»	
€ Φός 10/8	
προς Σουέζ 9/8	
προς Χαλδία 5/8	
€ Λα Γκουαίρα 15/7	
πρ. «Deusto»	
α. Λιμά 12/7	
προς Ν. Υόρκη 1/8	
προς Ελλάδα 10/8	
προς Σάο Σεμπασιάν 22/6	
€ Πειραιά 28/7	
προς Πειραιά 10/8	
πρ. Ρωσία 11/8	
€ Αγ. Θεόδωρους 8/8	
α. Λισαβόνα 1/8	
προς Πειραιά 11/8	
α. Πωλιός 5/8	
προς Σάο Σεμπασιάν 4/8	
€ Αγ. Θεόδωρους 11/8	
προς Φουτζέιρα 24/7	
α. Νοβοροσίσκ 11/8	
προς Αίγυπτο 7/8	
€ Σάντος 9/88	
πρ. Άρζου 8/8	
πρ. Παρί Γκουντάγκ 8/8	
πρ. Σιγκαπούρη 22/7	
πρ. Χάρκ 6/8	
€ Ραβέννα 10/8	
€ Φουτζέιρα 4/8	
πρ. Ούστ Ντουνάσκ 30/7	

πρ. Ραμλίκ 9/8	
€ Ακαγιούλα 8/8	
διόλυση Ινδία	
πρ. Μπεϊζάι 2/5	
€ Πειραιά 28/7	
€ Σακάντε 7/8	
πρ. Πόρτο Βέσμε 21/7	
πρ. Σεβαστούπολη 6/6	
στον Πειραιά 3/6	
στον Πειραιά 3/6	
στον Πειραιά 23/4	
€ Υμουίντεν 14/8	
πρ. Ιράν 21/7	
πρ. Ταϊταγκόγκ 9/8	
πρ. Δ. Αφρική 14/5	
πρ. Τζακάρτα 3/88	
€ Χιούστον 6/8	
€ Σορόγκ 9/7	
πρ. Βραζιλία 29/7	
πρ. Δανία 21/7	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Σίλβερ Χάπινες» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
στη Βασίρια	
€ Μπουλάν 4/8	
πρ. Ν. Κορέα 28/7	
πρ. Ζανζιμπάρ 8/6	
€ Άσντοντ 12/8	

πρ. «Masstrom»	
πρ. Γιαντάι 3/8	
πρ. Κολόμπο 9/88	
€ Σ. Λούις ντι Ρόν 9/8	
πρ. Πόρτ Τζερβί 7/8	
πρ. Σάο Σεμπασιάν 858	
α. Τσιότζα 24/7	
πρ. Ταϊτσόγκ 24/7	
πρ. Τσοντίν 6/88	

ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.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
ΜΑΡΙΓΟ	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
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΗΤΣ	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΑΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797
ΜΗΛΟΣ	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	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 ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΚΟ (δ.)	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΕΟΣ	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
ΝΕΝΤΛΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598

μετ. «Μελό» (μ.7	
πρ. Σάντος 28/7	
πρ. Ραδó 11/8	
πρ. Σαλντάνο Μπ. 15/7	
πρ. Κήλαγκ 6/8	
πρ. Ιντσόν 13/6	
πρ. Βομβόλ 7/8	
πρ. Σιγκάγκ 3/8	
πρ. Χάιφα 5/8	
α. Χιούστον 8/8	
€ Φεντερίτα 25/7	
α. Ν. Παλίμα 9/8	
πρ. Ταϊβάν 23/6	
πρ. Τουρκία 23/7	
πρ. Ταϊβάν 2/7	
πρ. Βραζιλία 18/7	
α. Τσουναβία 4/88	
διαγράφεται	
πρ. Μπαχραϊν 20/7	
πρ. Μιλόζ 20/7	
επισκ. Πειραιά 30/7	
πρ. Ν. Αμερική 2/8	
πρ. Μπαγκόγκ 30/6	
€ Νταμπίρ 11/8	
πρ. Μπαγκόγκ 18/6	
αργεί Πειραιά	
πρ. Αρακάζου 27/7	
πρ. Ρότερνταμ 7/8	
πρ. Σάο Σεμπασιάν 9/8	
πρ. Ρίο Γράντε 7/8	
πρ. Μασσαλία 9/8	
πρ. Πειραιά 12/8	
δ. Ντόβερ 8/7	
πρ. ΗΠΑ 30/7	
πρ. Μπ. Άιρες 8/8	
€ Χιροχάτα 10/8	
πρ. «Αίρηνς Σαφάιρ»	
πρ. Λύττελτον 19/7	
α. Βανκούβερ 31/7	
πρ. Καζαμπλάνκα 17/7	
πρ. Πόρτ Μωχ. μιν Κασιμ 6/8	
πρ. «Sea Merchant»	
πρ. Αμβούργο 6/8	
€ Λός Άντζελες 21/7	
πρ. Ιαπωνία 24/7	
€ Νάπολη 4/8	
πρ. Μπρισμπαϊν 87/8	
πρ. Αγ. Πετρούπολη 19/7	
€ Πόρτο Καμπέλλο 30/7	
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	
πρ. Μόρρα Ρεντόντο 16/7	

πρ. Σιγκαπούρη 17/7	
€ Μπελίζ Σίτυ 9/8	
πρ. Καστριές 20/7	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
μετ. «Mercury Gold»	
€ Ν. Ορλεάνη 28/6	

ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.).....	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).....	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.).....	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.).....	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ.....	66	3610
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 ΣΚΑΪ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΚΟ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (μ.).....	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.).....	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ.....	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.).....	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ.....	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
ΟΡΛΑΝΤΟ.....	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.).....	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ.....	83	23646
ΟΣΕΑΝΟΣ.....	93	38891
ΟΣΤΡΑΚΟ.....	81	68619
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ.....	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ.....	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΤΑΜ.....	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 Λ.....	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ.....	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ.....	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ.....	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ.....	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ.....	83	36768
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ.....	83	22076
ΠΑΝΟΡΙΑ.....	82	34447
ΠΑΟΙ.....	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.....	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΟΣ (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

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ.....	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ.....	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ.....	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ.....	87	39766
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.).....	84	22102
ΠΕΛΛΑΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ.....	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2816

προς Ρίο Γκράντε 27/7		
δ. Κων/πολη 1/8		
προς Μιλάνο 25/7		
ε. Πειραιά 11/8		
προς Μάλτα 5/8		
προς Γιβραλτάρ 26/7		
προς Γιβραλτάρ 7/8		
αργεί Πειραιά		
α. Τεργέστη 29/7		
α. Γιούροπορτ 23/7		
προς Γιάννου 30/7		
προς Μιλάνο 7/8		
προς Αλγκεκίρας 3/8		
προς Γιβραλτάρ 4/8		
πρ. «Charet III»		
προς Χόγκ Κόγκ 24/7		
προς Φορκάδος 24/6		
προς Δ. Αφρική 24/7		
α. Φιλαδέλφεια 9/8		
προς Αίγυπτο 25/7		
προς Κασσιούγκ 30/6		
προς Τζακάρτα 7/8		
προς Ματσούρα 14/7		
προς Ν. Ορλεάνη 30/7		
προς Σιγκαπούρη 25/7		
προς Βεγκάλη 4/8		
προς Ουαϊντόν 5/8		
ε. Τακράντι 25/7		
προς Λιβύη 9/7		
προς Πόρτ Κέμπλα 3/8		
ε. Μάντρε ντε Ντίους 8/8		

προς Τουμπάρδο 7/7		
προς Κλαϊνέδα 8/8		

προς Ρίο Γκράντε 31/7		
προς Γκόβε 6/4		
προς Ταϊτσούγκ 27/7		
προς Ταϊβάν 25/6		
α. Μομπά 3/8		
αναμένει Φουτζέιρα 21/3		
προς Χάργκ 29/7		
ε. Πόρτο Βέσμε 6/8		
ε. Οδησσό 18/7		
ύψωσε παναμαϊκή		
προς Μόντρεαλ 2/8		
υπέστειλε παναμαϊκή		
προς Κουήλντα 30/7		
α. Νιτχρόιτ 26/7		
προς Χάργκ 13/7		
προς Φουτζέιρα 21/7		
προς Βενεζουέλα 12/7		
προς Αρούμπα 5/8		
α. Φρήπορτ 12/7		
προς Π. Μωχ. μιν Κασίμ 1/8		
α. Φόρ 17/7		
προς Φρεντερίκαχαβν 27/6		
προς Πύλο 10/8		
ε. Βαλλέια 9/8		
προς Πόρτο Βέσμε 22/7		
πρ. «Oceanwind»		
ναυπηγείται Ουλσάν		
πρ. «Tricula»		
προς Ελλάδα 22/7		
προς Σαν Φραντσκο 27/7		
προς Ντάρ ες Σαλάμ 1/8		
δ. Παναμά 14/7		
προς Γαλλία 27/7		
προς Τζέντα 31/78		
μετ. «Vast Jollity» (AB)		
ε. Πειραιά 26/7		
προς Ταϊβάν 2/7		
προς Ελλάδα 7/8		
προς Καμρόα 5/7		
ε. Νταμπέρ 9/8		
προς Μπαγκκόκ 8/7		
α. Άκαμα 27/7		
μετ. «Indomitable»		
προς Κρότωνα 5/8		
α. Ν. Ορλεάνη 17/7		
πρ. «Co-op Express V»		
προς Κόρπους Κρίστι 11/8		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/7		
προς Ντάρ ες Σαλάμ 13/7		
προς Γιοκοχάμα 6/8		
υπό ναυπήγηση		
προς Σιγκαπούρη 10/8		
προς Κασσιούγκ 24/7		
προς Σίντι Κερπ 11/8		
πρ. Φουτζέιρα 23/7		
ε. Σιγκαπούρη 9/8		
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 10/8		
προς Πόρτο Κортές 8/8		
προς Βρέμν 5/8		
προς Σιαμ 5/8		
διαγράφεται		
προς Σαγκάι 3/6		
α. Ντουμπάϊ 288/7		
μετ. «Πέλλα» (μ.)		

ΠΕΛΑΓΑΤΕΡ.....	82	2477
ΠΕΛΑΧΑΝΤΕΡ.....	77	4050
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ.....	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.).....	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.....	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ.....	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ.....	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ.....	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ.....	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ.....	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
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΕΤΙΖ (δ.).....	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΙΜΑΡ (δ.).....	88	25368
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΛΟΣ.....	72	9284
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ.....	68	5169
ΡΕΑ.....	78	16726
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716
ΡΗΛΛ'ΑΝΤ.....	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588
ΡΟΔΟΣ.....	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΜΠΙΝ.....	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ.....	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ.....	76	15532

ΣΑΒΟΥΓ' (δ.).....	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.).....	91	29506
ΣΑΜΟΦΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).....	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.).....	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.).....	88	8003
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.).....	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	82	26937
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.).....	88	8005
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.).....	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).....	86	22714
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ.....	73	11801
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.).....	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988
ΣΗ ΓΟΥΛΙΟΝ.....	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΛΙΟΝ.....	76	8376
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ.....	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.).....	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).....	86	41776
ΣΙΕΡΡΑ ΕΣΠΕΣ.....	77	27970
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ.....	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΚΙΑΘΟΣ.....	77	18805
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.....	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	85	22271
ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ.....	85	22403

προς Λαττάκια 11/8
 ε. Κων/πολη 6/8
 ε. Κασίμ 29/7
 προς Πόρτ οφ Σπαιν 22/7
 α. Χόγκ Κόγκ 9/8
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς Ινδία 29/7
 προς Ιαπωνία 9/7
 α. Χόγκ Κόγκ 13/8
 ε. Κόρπους Κρίστι 23/7
 προς Μπέιχάι 22/7
 στο Λομπότο
 προς Χόγκ Κόγκ 28/7
 προς Γκέρλιντον 27/7
 μετ. «Caranos Star»
 προς Σαβάννα 10/8
 προς Βαστώνη 5/8
 προς Δρέπανον 11/8
 α. Σαγκάι 12/7
 α. Ν. Ορλεάνη 30/7
 ε. Σιουγκόγκ 23/7
 α. Χιούστον 3/8
 ε. Μπάχα Μπλάνκα 6/8
 ε. Μπουσάν 27/7
 μετ. «Αρμενιστής» (ε.)
 στο Σουέζ (αποθήκη)
 α. Κόρπους Κρίστι 17/7
 α. Σ. Ευστάθιο 22/7
 ε. Τζουμπάιλ 26/6
 πρ. «BP Advocate»
 προς Manila 18/7
 προς Σιγκαπούρη 3/8
 προς Βόλο 13/8
 ε. Νταλάν 24/7
 ε. Θεσσαλονίκη 8/8
 ε. Πειραιά 7/8
 προς Ραμπρί 11/8
 α. Ρας Ταούρα 10/8
 μεταφορές Πάτρας
 προς Γουάρρι 3/8
 προς Νακόντκα 12/6
 ε. Ν. Υόρκη 6/8
 επισκ. Ρ. ίνα 21/7
 ε. Τέμα 4/6
 ε. Λέικ Τσάρλς 20/7
 δ. Θεραντέυ Άιλαντ 9/8
 προς Αμπτζάν 4/8
 προς Μουγκάλα 3/8

ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΥ (δ.)	91	188285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΖ	84	41726
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΪΝΤΕΡ	69	1491
ΤΡΕΖΟΥΡ Α΄ΛΑΝΤ	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
ΦΑΙΑΞ	76	56192
ΦΑΙΑΡ 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

α. Τερνέστη 19/7
α. Τζουαίμα 27/7
ε. Νουέβα Παλμίρα 1/8
προς Μπ. Αμπάς 2/8
επισκ. Πειραιά 30/5
προς Λούπη Τέρμιναλ 21/7
προς Ισπανία 1/8
προς Κόντινεντ 3/8
στο Γκαίμης
προς Παναμά 1/8
προς Νανζικ 5/7
προς Σιγκάγκ 3/8
προς Αβάνα 4/8
μεσογειακές μεταφορές
προς Νόβα Σκότια 28/7
α. Χόγκ Κόγκ 11/7
μεταφορές Καραβικής
προς Ιντσόν 18/7
πρ. «Asteriks»
προς Βιζακαπατάν 3/88
προς Χαλκίδα 11/8
προς Ρίο Γκράντε 7/8
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/7
στο Γκιζάν (αποθήκη)
ε. Φουτζέιρα 2/8
α. Ν. Ορλεάνη 9/8
α. Αγκέθρας 27/7
προς Μπετζάνια 29/7
α. Χιούστον 25/7
προς Ιαπωνία 28/7
ε. Μπουένος Άιρες 29/7
ε. Γκτάνσκ 7/8
α. Χόγκ Κόγκ
προς Λόγος 8/8
προς Πάτρα 6/8
ε. Σιγκαπούρη 8/8
α. Καστέλ, νη. Στάμπια 9/10
προς Λίβερπουλ 10/8
ε. Φόρτ ντε Φράνκος 10/8
α. Άκαμα 25/7
ε. Σιγκαπούρη 7/8
προς Σιγκαπούρη 5/8
προς Λορέ 2/8
ε. Χάμπτον 3/8
επιβλήθη αλλοδαπούς
προς Όιτα 24/7
προς Ηράκλειον 27/7
προς Ζανζιβάρι 23/7
πρ. «Lakenes»
προς Πειραιά 27/7
επισκευές Πειραιά 9/2/92
μεσογειακές μεταφορές
α. Κριστομπόλ 19/7
ε. Βαλτιμόρη 1/8
στο Μπουσάν 4/8
ε. Τάμπα 9/8
προς Καναδά 8/8

ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΥΡΟΥΖ I.	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΖ II.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α΄ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΣΙΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	86	12408
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Λούπη Τέρμιναλ 13/6
προς Μασόν 23/7
προς Αρούμπα 28/7
προς Ούμ Σάϊν 13/8
δ. Θάραντέυ Άϊλαντ 5/8
προς Βανκούβερ 6/8
ε. Πενάγκ 4/8
προς Χόγκ Κόγκ 5/8
προς Λόζαρο Καρντένας 8/7
α. Κασσιούγκ 3/4
προς Κόρπους Κρίστι 5/8
α. Χιούστον 27/7
α. Χιούστον 8/8
πρ. «Anafi»
προς Ελ Παλίτο 17/7
προς Τουρκία 9/8
επισκ. Πειραιά 24/3
επισκ. Χάλα 12/8
προς Αργεντινή 30/7
προς Σιγκαπούρη 1/8
προς Ιταλία 7/8
α. Ν. Ορλεάνη 30/7
ε. Ρουέν 29/7
προς Σάντος 13/8
ε. Λίβερπουλ 11/8
προς Νταμμά 18/6
προς Κριστιανέτ 30/7
επισκ. Ντουμπάι 9/8
επισκ. Σετσουμπάλ 12/7
ε. Σάο Σεμπαστιάο 31/7
προς Μιλφροντ Χάβεν 12/8
α. Ν. Ορλεάνη 10/8
προς Πράια Μόλε 26/6
ε. Ν. Ορλεάνη 23/7
προς Γιούροπορτ 21/7
ε. Σιγκαπούρη 9/8
προς Αδελφίδα 23/7
ε. Ν. Υόρκη 11/8
προς Αγγλία 7/8
προς Αλγερία 12/7
α. Τζουαίμα Τέρμι. 16/7
ε. Σάντος 6/8
προς Ναυπλία 10/8
προς Λισαβώνα 9/8
πρ. «Rensershausen»
δ. Ντόβερ 5/7
α. Ν. Ορλεάνη 8/8
ε. Κριστομπόλ 21/5
ε. Ντάρμπαν 7/8
ε. Μπουμόντ 29/7
προς Ιντσόν 21/7
προς Καζαμπλάνκα 31/7
στον Περσικό (αποθήκη)
α. Λούπη Τέρμιναλ 24/7
προς Πόρτλαντ 29/7
προς Οκρίκα 4/8
προς Αλεξάνδρεια 26/7
προς Ν. Υόρκη 2/8

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 ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ 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 ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	77	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΛΑ (κ.)	72	16235
ΑΙΓΡΗΣ ΝΤΑΙ'ΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388
ΑΙΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΙΤΣ ΜΠΡΗΣ (κ.)	77	9128
ΑΙΤΖΗΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΤΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196
ΑΛ ΤΑΤΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (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 Παναμά 19/6		
ε. Χοντίντα 16/6		
ε. Πειραιά 8/6		
α. Ραβέννα 24/6		
ε. Λόζαρο Καρντένας 10/6		
ε. Τορόντο 27/5		
προς Βραζιλία 22/6		
προς Καζαμπλάνκα 21/5		
επιβλήθη αλλοδαπούς		
προς Τραμαντάι 27/6		
προς Ντογκάν 12/6		
προς Κασσιούκ 20/6		
ε. Πόρτο Καρτέλο 22/5		
προς Ντάρμαν 21/6		
προς Πόρτο Βέσμε 27/6		
α. Ρόττερνταμ 5/6		
προς Λάγος 24/6		
προς Κίνα 28/6		
α. Νερούντι Μπαί 19/6		
προς Ντάρ ες Σαλάμ 17/6		
ε. Τής 3/7		
προς Βερακρούς 28/5		
προς Τσαμσίνα 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 Κάνγκλιαν 26/6		
ε. Βομβάη 26/6		
προς Κάντλα 2/6		
προς Ντάρμαν 19/6		
διάλυση Μπαγκλαντές		
προς Μπουναγουίτ 19/6		
προς Ντακάρ 8/6		
ε. Βομβάη 23/6		
προς Βραζιλία 23/6		
επισκ. Πειραιά 13/5		
επισκ. Μοντοίρ 31/5		
ε. Αμβέρσα 24/6		
ε. Πειραιά 18/6		
αργεί Λός Πάμας		
προς Φουτζέιρα 26/6		
προς Μίνα Ραϊσούτ 27/6		
ε. Ντάρμαν 11/5		
προς Κίνα 11/6		
προς Ρόττερνταμ 16/6		
προς Κίληγκ 25/6		
μεταφορές Ερυθράς		
αργεί Ραβέννα		
προς Βατούρ 18/6		
ύψωση ελληνική		
προς Μπουλάν 1/7		
ε. Κουβέιτ 15/6		
ε. Σούσα 13/6		
ε. Μπάχα Μπλάνκα 18/5		
αργεί Πειραιά		
προς Ισπανία 15/6		
ε. Μπουναβεντούρα 22/6		
ε. Σουέζ 1/12		
δ. Ντόβερ 22/5		
προς Παχάκ 29/5		
α. Ντάρμαν 17/4		
προς Λάγος 1/7		
προς Ιαπωνία 29/6		
προς Ισπανία 16/6		
αργεί Πειραιά		
προς Ελλάδα 8/5		
ε. Χάμπτον 26/6		
προς Μουμπά 26/6		
ε. Γιοκοχάμα 22/6		
προς Σάντος 13/6		
προς Βενεζουέλα 20/6		
α. Χιούστον 28/6		
ε. Μπιμπάο 30/6		
προς Αρακάου 29/5		
α. Ν. Ορλεάνη 30/6		
προς Μπαταγκας 27/6		
προς Κίνα 22/6		
ε. Κων/πολή 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
ΑΝΤΣΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΛΙΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ		
N.(κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑ'ΑΝΤ (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
ΑΡΑΟΥΤΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΑΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (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 ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΙΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ 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
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Mansurhane»
α. Ν. Ορλεάνη 16/6
προς Χόγκ Κόγκ 26/6
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
προς Όιτα 22/5
προς Ντόγκες 20/6
προς Φιλαδέλφεια 23/6

προς Δ. Αφρική 4/6
προς Νασάου 29/6
ε. Σιγκαπούρη 28/6
προς Ν. Κορέα 16/6
προς Βεγκάζη 29/6
προς Ινδία 16/6
α. Μπαγιόν 1/7
προς Κύπρους Κρίστι 24/6
προς Ινδονησία 8/6
πρ. «Lloyd Turiana»
πρ. «Feng Shiang»
προς Νοβοροσίσκ 24/5
προς Καρταγένα 23/6
α. Χιούστον 21/5

προς Ρίτσαρντς Μπαί 26/6
ε. Αλεξάνδρεια 20/6
προς Ν. Ορλεάνη 1/7
προς Ιντσόν 21/6
ε. Φόξ 27/6
προς Καλλάο 26/6
προς Ντομπάι 27/6
προς Ιταλία 26/6
προς Θεσσαλονίκη 25/6
α. Ντόντρεχτ 28/6
προς Πειραιά 17/6
προς Βραζιλία 2/6
προς Ταλκαχόνο 12/6
διάλυση Κίνα
προς Σορόγκ 20/5
προς Μαπούτο 17/6
ε. Λέικ Τσάρλς 21/6
ε. Μουμπάσα 17/5
προς Ιμινγκχαμ 24/6
α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 20/6
επισκ Τζέμπελ Άλι 2/6
προς Μπουσάν 4/6
ε. Καοσιούκ 16/6
πρ. «Ambr Blue»
προς Οδίσσα 29/5
προς Κούβα 16/4
πρ. «Υπάνεμα Ρήφερ»
α. Σαντάντερ 19/6
πρ. Μπ. Αμπάς 4/6
προς Ποντιανός 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 Σαλντάνα 6/6
προς Νταβό 14/6
αργεί Μπρεμερχάβεν
προς Πειραιά 24/6
α. Ρόττερνταμ 1/7
προς Λονδίνο 23/6
προς Κορέα 26/6
προς Ξαμέν 22/5
προς Χόγκ Κόγκ 13/6
ε. Σάρροχ 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. «Colmena» (ΑΒ)
προς Αμπιτζάν 10/5
προς Μογκαντίσου 30/6
ε. Λορέντ 26/6
ε. Χόγκ Κόγκ 29/6
προς Σαν Λορέντζο 11/6
προς Αμπιτζάν 12/6
πρ. Άνναμπα 3/6
προς Ιρλανδία 21/6
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7
α. Κήλαγκ 9/6
ε. Λουάντα 9/6
προς Σίνες 20/5
προς Αλγερία 22/4
ε. Κονγκό 17/6

ΒΑΓΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΡΕΝΝΑ (κ.)	74	33521
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ'Ν (κ.)	71	16917
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΟΝ (κ.)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827

στη Λάρνακα 11/6
 προς Σαβόνα 24/6
 αργεί Πειραιά
 μεταφορές Πάτρας
 € Λισσαβώνα 24/6
 αργεί Πειραιά
 προς Δακάρ 1/6
 αγορά από αλλοδαπούς
 προς Τρίπολη 17/6
 μετ. «Vasiliki» (ΑΒ)
 μεσογειακές μεταφορές
 € Σάρζα 28/6
 α. Ν. Ορλεάνη 23/6
 προς Φόξ 22/6
 € Λάγος 28/5
 πρ. «Argus Explorer»
 α. Κεηπάδων 28/6
 αγορά από αλλοδαπούς
 € Λάγος 19/6
 προς Σάντος 10/6
 € Άσντον 3/6
 προς Σάντος 26/6
 προς Τακόμα 9/6
 € Ντάρμπαν 28/6
 προς Λάγος 31/5
 € Μαυρίκι 24/6
 προς Ρεσίφ 19/6
 προς Μπελαγουάν 10/6
 € Σιγκαπούρη 20/6
 προς Σόγκλα 23/2
 προς Τενερίφ 27/5
 προς Τενερίφ 30/6
 € Οδησσό 16/4
 προς Καλαί 23/6
 € Λειψός 28/6
 υπέστειλε σμρ. Αγ. Βικεντίου
 προς Νιγηρία 7/6

€ Πειραιά 27/6
 αργεί Πειραιά
 μετ. «Ανταρσα» (π.)
 στο Περαϊκό 9/1/1991
 διάλυση Αλιόγκα
 προς Αλγερία 19/5
 προς Σενζάκι 22/6
 € Σουέζ 30/6
 επισκ. Μαγκάλια 4/6
 € Ν. Μαγκάλια 11/6
 € Γκεμπίγκ 22/5
 α. Άκουμα 26/5
 προς Ιλιτσέβσκ 19/5
 επωλήθη Νορβηγούς
 προς Ποχάγκ 17/6
 € Βιζακαπάνι 2/6
 α. Τζιμπούτι 18/6
 δ. Κων/πολη 24/6
 προς Αλεξανδρέττα 19/6
 € Μομπάσα 4/6
 α. Ν. Ορλεάνη 3/5
 € Πόρτο Κουεϊτζάλ 26/6
 προς Μπανγινάσι 27/5
 ύψισα σημαία Μπαχάμας
 € Τζ. Νεχρό 24/5
 προς Μελίλη 24/6
 προς Ταϊβάν 21/6
 προς Κασσιόγκ 16/6
 δ. Σουέζ 2/7
 προς Κασσιόγκ 27/5
 α. Οράνγισταν 20/5
 α. Χιούστον 11/6
 προς Μωχαμέντ 28/6
 προς Ταϊβάν 23/6
 προς Σιγκαπούρη 2/7
 α. Χιούστον 23/6
 € Λάρνακα 28/6
 € Πειραιά 14/6
 α. Μπατάγκας 24/3
 προς Βαντί Φαίραν 29/6
 € Σιγκαπούρη 26/6
 διάλυση Ινδία
 προς Φουτζέιρα 23/6
 € Φουτζέιρα 23/6
 προς Λισάβ 24/6
 α. Λισσαβώνα 27/6
 πρ. «Siquida»
 α. Σ. Λούις ντ. Ρόν 23/6
 € Πειραιά 15/6
 προς Παράνγους 25/6
 α. Σ. Τζών 23/6
 προς Κασσάρ 30/6
 € Ντάρμπαν 28/6
 προς Νταλν 4/6
 € Μαπούτο 7/6
 € Ρόττερταμ 24/6
 € Λα Γκουαίρα 29/5
 προς Βραζιλία 23/6
 προς Σάφι 14/6

προς Βηρυττό 20/6
 α. Ν. Ορλεάνη 27/6
 προς Γκουαγιακούλ 22/5
 α. Σ. Τζών 13/6
 προς Λάγος 21/6
 € Πόρτο Κομπέλλο 31/3
 € Σιαμέν 6/6
 προς Σαβόνα 23/6
 α. Καζαμπλάνκα 26/5
 προς Σαβόνα 30/6

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝΤΣ (μ.)	78	9379
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (μ.)	72	38889
ΓΚΡΕ'Τ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔ'ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	79	9371
ΓΟΥ'ΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΑΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115

ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ (π.)	72	19107
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μηχ.)	83	7983
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086

ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ	79	18392
ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7.)	77	14274
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μηχ.)	81	27771
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΤΣ ΣΚΑ'Υ'	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Β (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μηχ.)	73	31814
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΟΥΛΑ (κ.)	90	12450
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΥΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030

€ Ρίο Χάινα 20/6
 προς Γκουαϊμάς 19/6
 πρ. «Silver Star»
 € Νάπολη 27/6
 προς Ταρραγκόνα 23/6
 € Γουλιμγκτον 28/6
 προς Αγ. Πετρούπολη 24/5
 προς Σάν Αντόνιο 19/6
 πρ. «Rachnoble»
 α. Γιούροπορτ 27/6
 α. Μπιμπάο 25/6
 € Κεηπάδων 28/6
 α. Χιούστον 25/6
 € Σάντος 24/6
 πρ. «Vrontados»
 α. Κόρνερ Μπρούκ 27/6
 προς Βραζιλία 20/5
 α. Σιγκαπούρη 29/5
 α. Κάντα 21/6

μεταφορές Κίγκστον
 προς Σαγκάι 19/6
 αργεί Πειραιά

προς Κίνα 22/5
 μετ. «Miguel» (μ.)
 προς Μεξικό 26/6
 € Μπέρια 7/6
 προς Οκρίκα 9/12/92
 α. Κολόμπο 30/7/92
 προς Κοπερ 9/3
 προς Νταλν 7/4
 προς Μπαγκόκ 18/6
 επισκ. Κεηπάδων 26/6
 μετ. «Oceanicos»
 πρ. «Diligence P.»
 α. «Pitton I.»
 α. Άντεν 21/6
 προς Κόλπο ΗΠΑ 24/6
 € Πειραιά 15/6
 πρ. «Solomon»
 προς Σιγκαπούρη 30/6
 € Σ. Ναζαίρ 13/6

€ Βάλβις Μπαϊν 14/6
 προς Λιβύη 25/6
 μεταφορές Περαϊκού
 α. Ναμπίμπ 1/7
 α. Αμπιτζάν 24/4
 € Βέντασις 17/6
 προς Νοβοροσίσκ 21/5
 προς Καζαμπλάνκα 27/5
 προς Σουραμπάνγια 14/6
 € Τάμα 18/6
 προς Τούασις 3/6
 προς Αλγερία 27/3
 στη Λας Πάλμας
 α. Ν. Ορλεάνη 30/6
 € Λά Παλς 27/6
 προς Σιγκαπούρη 21/4
 € Πειραιά 9/6
 € Φουτζέιρα 26/6
 α. Τζουαίμα Τέρμ. 7/6
 προς Χιούρ Φακάν 19/6
 προς Ζανζιβάρη 26/6
 επισκ. Λισσαβώνα 29/3

προς Άιν Σούκνα 14/6
 προς Άιν Σούκνα 14/6
 προς Χουάγκου 14/6
 α. Κολόμπο 13/5
 α. Ν. Ορλεάνη 26/6
 προς Πεκινγκ 25/3
 α. Ν. Ορλεάνη 25/6
 α. Βαλνέντσια 14/6
 α. Κορούνα 29/6
 α. Τζέντα 5/6
 € Αγ. Πετρούπολη 17/5
 α. Ν. Ορλεάνη 18/6
 στον Πειραιά 7/6
 αργεί Πειραιά
 προς Ν. Αμερική 15/6
 € Ρίο Χάινα 27/6
 προς Σιγκαπούρη 21/6
 € Βαρκελώνη 22/6
 προς Νουκατόν 1/7
 € Ντζιμπούτι 15/6
 € Ντάρμπαν 13/6
 προς Ονσά 25/6
 προς Πόρτο Ρίκο 14/6
 € Τζ. Νεχρό 14/6
 προς Σαγκάι 8/3
 € Γκιντάνγκ 28/6
 προς Χουέλα 23/6
 πρ. «Pearl»
 προς Σιμπούσι 31/3
 α. Φάμουθ Μπ. 17/6
 προς Φιλίππινες 13/2
 αργεί Ντάρμπαν
 προς Σαμπορτ 13/6
 προς Πειραιά 18/6
 προς Μιζουράτα 29/6
 προς Λιβύη 2/7
 στο Σόγιο 22/1
 προς Ταϊβάν 28/6
 α. Πόρτ Άρθουρ 27/5
 προς Ελλάδα 21/6
 προς Ιαπωνία 11/6
 προς Σιρόκχα 19/6
 προς Καλλάο 21/6

Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501
ΓΙΑΝΜΠΑΖ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΖ Ι. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑ ΙΙ (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	67	15810
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι. (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΥΟΝ (δ.π.)	72	9327
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΑΣΣΕΡ (δ.π.)	68	12870
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ (δ.π.)	89	11821
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΤΑ'ΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	75	16169
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΝ (π.)	67	1220	ε. Θεσσαλονίκη 19/6	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Σκίτωνα 28/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΝ*	79	29875	ε. Ιντσόν 3/6	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	ε. Ιντσόν 1/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Κουίντάντο 15/6	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)*	77	9941	προς Καρταγίνα 19/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Αομόρι 24/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Σιγκαπούρη 7/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Μανβάνιο 2/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Ινδονησία 21/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Αμπιζάν 18/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	α. Ν. Ορλεάν 20/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15356	προς Μαζατάν 9/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Χάϊφα 21/5
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Ν. Κορέα 10/6	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μίνα Σάκρ 22/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Ταυρία 25/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ύψωσε ελληνική
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Παράναγους 24/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΙΜ (κ.)	76	20610	πρ. «Silver Navigator»
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Τσιτακόγκ 10/6	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Τσιτσούγκ 7/6
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	πρ. «Μάδερ Ερόικ»	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 23/6
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Καράτι 26/6	ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	64	4673	πρ. «Valdayles»
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	επισκ. Τζέμπελ Άλι 3/4	KAREMA (μ.)	69	5997	προς Χερσώνα 18/6
ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Αμβέρσα 25/6	KARINA (Μηχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Κουανιγιάγκ 14/6	KARINIQ RHΦEP (π.)	74	5379	ε. Κουβέιτ 8/6
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάκια (αποθήκη)	KARLITA (π.)	76	9996	προς Νταλίν 13/5
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	πρ. «Ινναχός»	KARLOBA (δ.Μηχ.)	73	52137	διάλυση Ινδία
ΗΒΗ	79	16379	προς Ντάρμπαν 3/6	KARNIA (δ.π.)	72	15028	ε. Λάρνακα 28/6
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Ντάρμπαν 29/5	KASH (κ.)	75	76873	προς Κίνα 7/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Σουέζ 3/3	KASSIOS (κ.)	77	11582	προς Κασσιούγκ 19/6
ΗΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Τζ. Σάντος 5/6	KASTOP (δ.κ.)	77	19459	πρ. Ινδία 1/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	προς Ν. Κορέα 8/6	KATERINA (Ba.)	74	8831	ε. Λάγος 30/5
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Πειραιά 1/7	KATERINA Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	στη Μάλτα 14/6/92	KATERINA Σ. (κ.)	79	3367	πρ. Πόρτ Τζεντίλ 16/6
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Νοβοροσίσκ 7/6	KATERINA Φ. (κ.)	76	19044	ε. Σιγκαπούρη 13/6
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	πρ. Καναδά 11/6	KATYA V (κ.)	74	26316	πρ. Τζέντα 20/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Αμβούργο 3/7	ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	πρ. Καρταγίνα 22/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1567	ε. Πειραιά 14/6	ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρ. Μασσάουα 30/6
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3397	ε. Θεσσαλονίκη 20/6	ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	ε. Μασσάουα 18/6
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086	μετ. «Ρίκερς Νταλίν» (κ.)	ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρ. Κουβέιτ 6/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ναγκόγια 25/6
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 11/5	ΚΕΝ ΓΚΕ'Λ	79	11929	ε. Τακράντι 13/6
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Πειραιά 9/5	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Τσίμα 24/6
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	ε. Πειραιά 27/5	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Μίνα Καμπούς 2/7
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17846	πρ. Κωνσταντία 27/6	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. Λομέ 17/6
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	ε. Αλεξάνδρεια 21/6	KIFK MINQZ (δ.μ.)	72	55878	ε. Ζουετίνα 2/7
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑ'ΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241	πρ. Λουάντα 21/5	KIFK SE'Γ'ΛΟΡ (π.)	76	20486	ε. Φιλαδέλφεια 26/6
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	πρ. Βακαρόντε 4/6	KIFKISER (κ.)	73	12631	α. Χόγκ Κόγκ 21/6
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	α. Κήλαγκ 15/6	KIKA (κ.)	76	19451	ε. Αμβούργο 2/7
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Σαν Λορέντζο 26/6	KINAROS V (π.)	74	10053	πρ. Κουβέιτ 23/6
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	πρ. Γιβραλτάρ 26/5	KIOYΓKA TZHΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588	α. Τζέμπελ Άλι 8/6	KITSA (κ.)*	76	24800	πρ. Βραζιλία 22/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. Λάζαρο Καρνέντας 10/6	KLEANΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Χάρβη 2/6
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ε. Ν. Ορλεάν 25/6	KLEAIA (π.)	73	10982	ολική απώλεια
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. Λός Άντζελες 30/5	KLEO M. (κ.)	77	20265	πρ. Σέκου 5/5
ΙΟΛΚΟΣ ΔΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Ν. Ορλεάν 25/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	78	13899	ε. Οζόκα 27/6
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	πρ. Λός Άντζελες 30/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.)	77	10407	επισκ. Μπαράγκουλα 28/6
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρ. Αίγυπτο 4/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	α. Τσιτσούγκ 9/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Ρότερνταμ 30/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μηχ.)	86	10771	πρ. «Clipper Crusader»
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	επιβλήθη Τουρκούς	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	πρ. «Clipper Bueno»
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (κ.)	68	16588	πρ. Κωνσταντία 27/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. Ρίο Ιανέιρο 6/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	πρ. Κασσιούγκ 20/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρ. Ρίο Ιανέιρο 6/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	15382	α. Καράτι 24/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (μ.)	86	12510	πρ. Κήλαγκ 5/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	μετ. «Σαλβαντόρ Ι.» (π.)	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	πρ. «Portorog»
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Λάγος 25/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (μ.)	75	9903	πρ. «Nedloyd Singapore»
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	ε. Θεσσαλονίκη 20/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	πρ. «Nedloyd Seoul»
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	α. Καμάννα 18/6	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	75	9903	πρ. «Nedloyd San Juan»
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪ'ΛΟΡ (π.)	69	173272	α. Καράτι 26/6	(N.M.)	74	82786	πρ. Υμουίντεν 30/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρ. Ιντσόν 21/5	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Μπρόουονβιλ 17/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Κεπτάουν 5/6	ΚΟΝΔΟΡ (κ.)	83	9.573	πρ. Σιγκαπούρη 8/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	78	15979	πρ. Βεγκάλη 4/6	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρ. ΗΠΑ 8/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	ε. Μπουσάν 17/6	ΚΟΠΛΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297	πρ. Χουάγκου 16/4	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρ. Χουάγκου 7/6
ΙΟΣ (π.)	68	15474	μετ. «Τόμας» (π.)	ΚΟΡΑΛ (κ.)	76	10804	πρ. Μπ. Αμπάς 15/6
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	πρ. Αρχάγγελο 18/6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	πρ. Λουάντα 24/6
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρ. «Sally D.»	ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	α. Νταλίν 29/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρ. Μαλαισία 16/6	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Ιταλία 26/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	αργεί Πειραιά	ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	πρ. Πενάγκ 14/5
ΙΣΤΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρ. Αλεξάνδρεια 22/6	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Μπάχια Μπλάνκο 29/6
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Ν. Ορλεάν 1/7	ΚΟΖΕΜΑ I (κ.)	77	14186	πρ. Ιντσόν 28/6
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	δ. Παναμά 5/6	ΚΟΖΕΜΑ II (κ.)	77	15389	α. Μουμπά 28/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. Αγ. Πετρούπολη 16/6	ΚΟΖΕΜΑ (κ.)	82	23247	ε. Σαγκάη 8/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρ. Λίβανο 9/6	ΚΟΖΕΜΑ Α. (δ.μ.)	74	15994	στο Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 26/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρ. Ν. Ορλεάν 25/6	ΚΟΖΜΙΚ (ΑΒ)	79	16100	πρ. Μοντεβιδέο 17/6
			πρ. Νοβοροσίσκ 23/6	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)*	75	16221	ε. Γιουγκαρέ 22/6
			πρ. Μπιάκ 20/5	ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)*	75	16221	πρ. Χόμπαρτ 21/6
				ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	πρ. Αρμουέλες 30/6
				ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	πρ. Σακάρ 30/4
				ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Αμβέρσα 29/6
				ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 27/6
				ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Πειραιά 27/6
				ΚΡΙΞΙΑ (π.)	79	12784	πρ. Τουλάρα 13/6
				ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	δ. Γιβραλτάρ 21/6
				ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρ. Βραζιλία 7/6
				ΚΥΖΙΚΙΟΣ (μ.)	78	11686	ε. Βλαδίστοτσκ 8/6
				ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	πρ. Καράτι 25/6
				ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	πρ. Βηρυττό 4/6
				ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Πειραιά 14/6
				ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19803	ε. Σιγκαπούρη 25/6
				ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	ε. Πειραιά 26/5
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρ. Τζουμαϊλ 20/6
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	ε. Οδησσό 25/6
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	δ. Παναμά 4/6
				ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείβηκε 5/4/91
				ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	2192	πρ. Μπ. Αμπάς 30/4
				ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	9201	μετ. «Dinos» (μ.)
				ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5650	πρ. «Blankensee»

ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΙΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΣ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΣ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ 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
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28265
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.κ.)	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	78	33185
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (κ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	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 (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΑΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	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
ΜΑΞΩΤ (κ.)	70	12592
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΥ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΪΪΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (κ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΑΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	36866
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183

προς Ρίο Γκράντε 21/6	
ύψωση ελληνική	
προς Λατόκια 23/6	
προς Γκντάνσκ 3/7	
προς Πόρτο Καμπέλλο 11/6	
προς Καλλό 15/6	
προς Γκάνδη 24/6	
επισκ. Πειραιά 28/4	
ε. Βάλβις Μπαϊν 16/6	
ε. Λουάντα 6/5	
προς Μοντεβιδέο 18/6	
προς Σ. Αραβία 27/6	
ε. Αμβέρσα 3/7	
δ. Ελσίνωρη 9/6	
προς Χόλνχεντ 26/6	
α. Μαντράς 20/6	
ε. Κωνσταντία 24/6	
ε. Μπαγκόκ 24/5	
προς Γιβραλτάρ 10/6	
α. Ντάρμπαν 25/6	
προς Βηρυτό 16/6	
α. Σαν Φραντίσκο 15/6	
προς Κόλλο ΗΠΑ 20/6	
α. Πασκάγκουλα 13/6	
προς Ισπανία 28/6	
α. Τζουαίρα 30/6	
στον Πειραιά 15/5	
προς Βιάνα ντο Καστελο 26/6	
προς Ντουμπί 17/6	
προς Αγγλία 13/6	
μετ. «Φεντερίκα» (κ.) 7	
προς Νταβό 20/6	
προς Αγ. Πετρούπολη 30/5	
προς Τάμα 24/6	
ε. 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 Παντάχ 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 Μπαϊν 17/6	
προς Τρίπολη 26/6	
ε. Λέικ Τσάρλς 25/6	
προς Κουανγκάι 5/6	
ε. Αμοιού Μπαϊν 29/6	
προς Κασσιόγκ 28/5	
προς Τυνήσια 24/6	
ε. Λάγος 10/6	
α. Καρταγένα 26/6	
προς Μπαγκόκ 16/6	
πρ. «Saintaraulla»	
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. Σάρφα 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. Σεπετίμπα 15/6	
προς Νοβοροσίτσκ 14/5	
προς Γκράντ Καυμάν 9/6	
μεταφορές Περισκο	
προς Κίνα 29/5	
προς Ζανζιόγκ 5/6	
προς Σαγκάι 18/5	
ε. Λισαβόνα 26/5	
προς Ρεϊνόν 26/5	
προς Βιτόρια 11/6	
α. Γκάλβεστον 3/6	
προς Ντόχα 20/5	
επισκ. Βαλλέτα 28/5	
πρ. «Al Jabriyah»	
α. Τέξας Σίτυ 11/6	
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/6	
ε. Σχίζεϊν 21/6	
ε. Μπρίστολ 21/6	
προς Τσιβάν 28/5	
προς Ελλάδα 26/5	
προς Ντουόλα 21/6	
μεταφορές Μπαχόμς	
προς Καζαμπάνκα 11/6	
στον Πειραιά 24/5	
προς Ασσάμ 30/6	
προς Λας Πάμας 25/6	
ε. Φιλαδέλφεια 23/6	

ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΓΚΧΗΡΑ (μ.)	74	9112
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΣ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΙΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ. 7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΪΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟ ΣΚΑΪ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΑΦ ΠΡΑΪΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΑΦ ΦΛΕΪΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (μ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΙΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355

μετ. «Leblon Reefers»
προς Χό Τσι Μινχ Σίτυ 27/6
α. Ν. Ορλεάνη 30/6
πρ. «Μέγα Ρίο»
αργεί Κολούμπα
διάλυση Σιγκαπούρη
αργεί Μπρεμερχάβεν
προς Βερακρούζ 10/6
στη Σεράγκα (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 Γκουανιάμας 29/6
προς Ρωσία 22/5
αργεί Πειραιά

προς Μογκσάντ 27/6
προς Λάγος 23/6

α. Λορέ 2/6

α. Γκουάμ 21/5
α. Μονρόβια 7/6
αργεί Πειραιά
α. Τούμπρα 26/6

αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Ιταΐ 24/6
προς Παρί Γκουντάγκ 17/6
ε. Μόντρεαλ 17/4
προς Οκρίκα 28/5
ε. Ντάρμπαν 25/6
στο Κάμπος Φόλντ (αποθήκη)
ε. Κουβέιτ 9/6
προς Σιγάντ 22/6
προς Βάρρι 8/5
προς Πειραιά 25/6
ε. Πειραιά 18/6

προς Γίνγκου 8/6
προς Βενεζουέλα 4/7
προς Μπαγκόκι 16/6
ε. Μπάχα Μπάλνκα 30/6
προς Ζαχάκ 22/6
προς Γιάτλα 21/6
α. Ν. Ορλεάνη 22/6
προς Ρας Τανούρα 29/6
προς Μπιζέριτα 23/6
α. Σάινες 8/6
προς Κίνα 15/4
επισκ. Φρίττσον 17/6
μεταφορές Αγκόλας
ε. Κάντα 16/6
προς Αμβούργο 28/6
α. Σέτε 28/6
προς Πειραιά 24/6
ε. Τάραντα 28/6
α. Κόρπους Κρίστι 31/5

επωλητή διάλυση
προς Μπ. «Άιρες 10/6
προς Τσαμασσίνα 23/5
προς Τερνέιτ Άιλαντ 26/6
προς Λας Πάλμας 25/5
ε. Μπουρόντ 9/6
προς Πειραιά 18/6
α. Ν. Ορλεάνη 25/6
α. Ν. Ορλεάνη 27/6
προς Νταλιάν 9/5
προς Κουανγιάνγκ 16/6
προς Φιλιάδεφλεια 19/6
προς Σαμαρίντα 29/4
στο Λάγος
προς Τρίπολη 15/6
ε. Μίνα Σάκρ 1/7
προς ΗΠΑ 17/6
ε. Σιγκαπούρη 2/5
πρ. «Romandie»
α. Τέμα 8/5
ε. Σιγκαπούρη 28/6

προς Ντακάρ 29/6
προς Γκρόντ Καυόν 29/6
προς Κόστα Ρίκα 25/6
προς Νόρτντρεχτ 19/6
ε. Πειραιά 15/5
αργεί Πειραιά
διάλυση Κίνα
προς Αλεξάνδρεια 22/6
στο Χάργκ (αποθήκη)
προς Σαμαρίντα 18/6
προς Ζανζιβάκ 16/6
ε. Ρουέν 15/6
ε. Πειραιά 6/6
αργεί Πειραιά
ε. Λίβερπουλ 23/6
προς Τρουμπέας 4/6
ε. Ούμ Σάιντ 29/6
ε. Πειραιά 17/6
επισκ. Πειραιά 29/5
ε. Τζουμπάιλ 16/6
προς Γκάνδη 28/6
αργεί Πειραιά
προς Δ. Αφρική 7/6
στο Παλδσού Σαμπού (αποθήκη)
προς Σάο Σεμπαστίαν 29/6

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	μετ. «Al Nabila III» (Αιγ.)	74	44989	προς Βουλγαρία 26/6
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Τουλών 26/6	75	1966	επισκ. Σετομπά 12/4
ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Χάργκ 23/6	77	15285	προς Σάντος 22/6
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	ε. Πειραιά 28/5	71	14185	προς Γιβραλτάρ 24/6
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985	προς Βεγκά 17/6	77	8686	α. Πειραιά 15/5
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Πόρτ Σάϊδ 17/5	74	61901	προς Ρας Σουκίρ 28/6
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	προς Κούβα 7/3	85	52862	α. Χάπτον Ρόουντς 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	προς Γκαμπόν 30/5	74	15539	α. Σχέζιν 1/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400	προς Νιγηρία 11/6	78	17754	προς Ρίο Ιανέιρο 29/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Χάργκ 27/6	83	26996	α. Χιούστον 29/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	76	11768	α. Ρίο Γκράντε 28/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Μεξικό 21/6	75	10526	προς Αμπιτζάν 18/6
ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	πρ. «Sun Bird»	79	11373	προς Κίνα 21/6
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	ε. Βάρνα 7/6	68	18525	προς Σάντος 30/6
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Καλλάο 19/6	78	26409	α. Καμπάνα 28/6
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	ε. Θεσσαλονίκη 5/1	74	5071	ε. Ρίο Χάινα 22/6
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824	στο Κολόμπο 1/7	74	19166	προς Παχάγκ 15/5
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Θεσσαλονίκη 1/6	72	12982	προς Κίνα 20/6
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Τάραντα 28/6	84	26959	ε. Πόρτ Σάϊδ 30/6
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Βραζιλία 25/6	74	60998	στο Αγκραντ Ρίς 30/6
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Μοσάγκανέμ 24/6	76	19166	α. Κορούνα 14/5
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Τρίπολη 21/6	78	1592	πρ. «Πύργος»
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284	ε. Ρίο Γκράντε 21/6	82	11977	προς Βαλπαράϊσο 17/6
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335	δ. Ντόβερ 17/6	87	13651	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	α. Τζουσίμα Τέρμ. 22/6	68	1599	προς Άνναμα 27/4
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459	προς Κουϊγκντά 22/5	71	11758	α. Μπ. Άιρες 29/6
ΟΣΕΑΝ ΛΕΥΚ (κ.)	76	12443	προς Μπαγκόκ 25/5	73	30930	προς Κόλομπο 23/6
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	προς Κολόμπο 25/5	78	11875	ε. Σάντος 10/6
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755	προς Κριστομάνελ 25/6	69	9716	αργεί Πειραιά
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	πρ. Γκεμλίκ 22/6	76	14760	επιπλήθη Έλληνας
ΟΣΤΡΙΑ (κ.)	72	13914	πρ. «Wallaroo»	79	8680	προς Τσίβαν 27/5
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	προς Πειραιά 15/6	75	6016	α. Άκαμα 29/6
ΟΥΑΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	65	8021	διάλυση Ινδία
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	ε. Οδησσό 25/5	73	8405	προς Κασσιόγκ 11/6
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	προς Καλλάο 14/6	77	39562	α. Λός Άντζελες 15/6
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427	α. Ν. Ορλεάνη 25/6	65	1600	πρ. Άνω Ανατολή 10/6
ΠΑΛΛΑΣ (Μηχ.)	71	7890	υπεύθυνη ελληνική	71	71877	προς Κουεϊμπάνε 13/5
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	μετ. «Theano»	75	9702	ε. Καρμουνέρας 21/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Λάγος 23/6	70	1598	ε. Γκουάτα 2/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	επιπλήθη διάλυση	67	37625	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Ρουέν 30/6	69	38714	προς Άιν Σούκνα 14/6
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Τζέντα 22/6	82	9871	προς Κάμπος 27/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	ε. Λάγος 23/6	73	22626	ε. Σιγκαπούρη 28/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	προς Μπουσάν 28/5	68	1589	προς Ροβέντα 25/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Τζέντα 26/6	72	30778	ε. Ν. Ορλεάνη 13/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Σιγκαπούρη 16/5	71	128929	στο Χάργκ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	ε. Κεμπέκ 27/6	81	33471	πρ. «Castillo de Ricote»
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Χόγκ Κόγκ 30/6	74	25765	προς Ιταλία 18/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	μετ. «Φαίσα» (κ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
PANY P. (μ.)	78	14088	ε. Πειραιά 17/6	74	25765	α. Αμβέρσα 2/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	ε. Αμβέρσα 25/6	73	8734	ε. Λουάντα 10/6
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	α. Ν. Ορλεάνη 23/6	75	29068	προς Μπαγκόκ 29/56
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Αλεξάνδρεια 14/6	75	68090	πρ. «Glen Ville»
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	προς Κόρπους Κρίστι 24/6	75	14523	ε. Λός Πάλας 2/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ρωσία 8/6	69	9584	α. Πειραιά
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 12/5	70	11122	προς Μαρακάιμπο 25/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 26/6	71	13575	προς Χουάγκου 15/6
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	6682	προς Ιντσόν 13/6	70	30039	πρ. «Asyal»
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Πόρτο Κομπέλο 24/6	75	10297	πρ. «Caicara»
ΠΑΤΡΙΩΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ζανζιβάρ 18/6	76	10297	πρ. «Joana»
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Οφοντάτο 27/6	75	10297	πρ. «Amalia»
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα 24/4/92	69	24594	προς Μασάνα 17/6
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	α. Άκαμα 30/5	83	8739	ε. Σάντος 28/6
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Αυστραλία 10/6	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοσάγκανέμ
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 26/6	75	12322	α. Ντάρ ε Σαλάμ 17/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Χιούστον 15/6	74	12498	προς Κωνσταντινούπολη 28/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	στη Σιγκαπούρη 30/4	71	43867	προς Ιταλία 14/6
ΠΕΛΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαρκελώνη 26/6	84	3793	προς Ρίνα 20/6
ΠΕΛΦΙΞΕΡ (κ.)	77	4046	ύψωση ελληνική	86	15933	ε. Βομβά 8/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	ε. Ν. Ορλεάνη 27/6	80	17798	α. Βανκούβη 12/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Γουατεμάλα 1/6	75	117143	ε. Αλεξάνδρεια 19/6
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	ε. Σαν Λορέντζο 30/6	74	997	ε. Νίγκμπο 3/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Λάγος 7/6	73	8917	ε. Πειραιά 20/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Σαν Λορέντζο 15/6	72	1547	ε. Λάγος 21/6
ΠΕΡΑΛΑ (κ.)	72	16402	αργεί Πειραιά	75	18837	ε. Πειραιά 10/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	ε. Πειραιά 25/6	75	15684	ε. Ρουέν 31/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Σαγκά 4/6	80	31262	ε. Πενάγκ 15/6
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	ε. Καδίε 22/6	67	8932	προς Γερμανία 26/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Ρωσία 2/6	71	11298	προς Παρανάγου 22/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	68	11413	ε. Μπανγιούλ 23/6
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	α. Ν. Ορλεάνη 21/6	76	9589	πρ. «Σή Μπάρον»
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπάρ 29/3	68	14674	προς Αργεντινή 4/6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	ε. Βανκούβη 29/6	72	16018	προς Ιλιτσέβακ 2/6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Νταλνάν 12/5	76	18124	μετ. «Marinik G.» (κ.)
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	ε. Μπιλμπάο 29/6	82	19494	ε. Χοντίντα 17/6
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζεμπέ Αλ 24/3	73	3717	μετ. «Σηκούλη» (μ.)
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Μπελαγκουάν 10/6	76	18174	πρ. Νουακτσότ 23/6
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Χόγκ Κόγκ 25/6	72	12779	πρ. «Teri»
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	προς Ιντσόν 10/6	72	5450	προς Πειραιά 25/6
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	δ. Μπουσανμπουτέλ 27/6	76	16277	πρ. Σταβάγκ 2/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Ντάρμαν 14/5	70	71080	πρ. Λιβύη 25/6
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Ινδία 11/6	79	15688	α. Σαγκά 12/6
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Σαν Λορέντζο 27/6	71	48685	αργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Πειραιά 25/6	72	13192	πρ. «Ρολο»
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ν. Ορλεάνη 18/6	78	15490	πρ. Μαλαισία 7/6
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Ούμπε 21/6	77	5477	πρ. Χαίφα 30/6
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	α. Φός 29/6	70	19847	ε. Οδησσό 16/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Γεμένη 29/5	69	18224	πρ. Βαλτική 29/6
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρ. Αμβούργο 12/6	76	30343	α. Ν. Ορλεάνη 29/6
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Καράτι 19/6	77	38886	ε. Ν. Ορλεάνη 23/6
ΠΟΡΤΑΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	ε. Ταϊακόγκ 27/6	74	18204	α. Γκρέιντζμουθ 28/6
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρ. Μπαγκόκ 24/6	85	25425	πρ. Ινδία 20/6
ΠΡΑΤ'ΙΜ (κ.)	70	10469	ε. Πειραιά 3/5	74	20704	δ. Πόρτ Σάϊδ 30/6
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΕΛΒΕΤ (π.)	80	999	ε. «Nona»	76	17659	πρ. Οδησσό 27/6
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	ε. Κων/πολη 26/6	84	20277	ε. Βλαδιβοστόκ 13/6
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	ε. Δαμιάτα 30/6			
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΒΙΟΥ (π.)	79	1599	πρ. «Thuner»			
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Βουλγαρία 26/6			
ΠΡΑΤ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Πειραιά 28/5			
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Βεγκά 17/6			
PRIMA (δ.μ.)	71	14185	δ. Πόρτ Σάϊδ 17/5			
PRIMATIST (π.)	77	8686	προς Κούβα 7/3			
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	προς Γκαμπόν 30/5			
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862	προς Νιγηρία 11/6			
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Χάργκ 27/6			
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	μεσογειακές μεταφορές			
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	αργεί Πειραιά			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρ. «Sun Bird»			
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Βάρνα 7/6			
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	ε. Καλλάο 19/6			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Θεσσαλονίκη 5/1			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	στο Κολόμπο 1/7			
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Θεσσαλονίκη 1/6			
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Τάραντα 28/6			
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Βραζιλία 25/6			
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Μοσάγκανέμ 24/6			
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Τρίπολη 21/6			
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Ρίο Γκράντε 21/6			
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	δ. Ντόβερ 17/6			
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	α. Τζουσίμα Τέρμ. 22/6			
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	προς Κουϊγκντά 22/5			
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Μπαγκόκ 25/5			
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Κολόμπο 25/5			
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Κριστομάνελ 25/6			
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	πρ. Γκεμλίκ 22/6			
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	πρ. «Wallaroo»			
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Πειραιά 15/6			
ΡΕΙ'ΝΜΠΟΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Φουτζέιρα			
ΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Οδησσό 25/5			
ΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8680	προς Καλλάο 14/6			
ΡΗΤΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Ν. Ορλεάνη 25/6			
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	υπεύθυνη ελληνική			
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	μετ. «Theano»			
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	προς Λάγος 23/6			
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	επιπλήθη διάλυση			
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	προς Ρουέν 30/6			
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Τζέντα 22/6			
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	ε. Λάγος 23/6			
ΡΟΟΥΖ (δ. «Ονδ.)	70	1598	προς Μπουσάν 28/5			
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)						

ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΑΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΑΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΑΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑΤ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑΤ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΤ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663
ΣΚΑ'Υ' ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11879
ΣΚΕ'ΤΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1546
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	29	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΤΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΦΑΤ'ΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕ'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΞΕΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ν (κ.)	73	19420

προς Κούβα 23/5	
α. Ντάρμπαν 3/6	
προς Αβόνα 15/5	
προς Κίνα 7/5	
προς Θεοδοσία 22/6	
προς Αλγερία 25/5	
ε. Πόρτ Σουδάν 31/2	
προς Πειραιά 16/6	
ε. Οριστόνο 26/5	
προς Παχάγκ 8/6	
προς Ιταλία 26/6	
ε. Ντορντόλ 23/6	
ε. Οδησσό 23/6	
προς Άντεν 30/6	
προς Κούβα 20/4	
προς Αγ. Ευσταθία 16/5	
α. Μπιλμπάο 13/6	
προς Μανζάνιλο 11/6	
προς Φουτζέιρα 25/6	
προς Φλάσσιγκ 23/6	
προς Γένοβα 23/6	
α. Αλεξάνδρεια 23/6	
προς Νοβοροσίσκ 18/6	
ε. Ήστ Λόντον 27/6	
προς Χόγκ Κόγκ 29/6	
προς Πειραιά 27/6	
προς Ούστ Ντουνδύσας 16/6	
ε. Τεργέστη 1/7	
ε. Φουτζέιρα 11/1	
προς Κίνα 29/6	
επισκ. Χαλκίδα 21/6	
α. Βενετία 9/6	
δ. Ντόβερ 30/5	
προς Οδησσό 17/5	
προς Αργεντινή 20/6	
ε. Μορμουγκάο 21/6	
ε. Αμβέρσα 3/7	
ε. Βόρνα 5/6	
προς Κίνα 13/6	
προς Μπ. Άιρες 25/6	

στο Ρίβερλ Πλέιτ 22/6	
ε. Χόγκ Κόγκ 1/7	
προς Μπ. Χομενί 21/5	
ε. Άκαμα 26/6	
προς Ν. Αφρική 23/6	
α. Νταλιάν 19/5	
πρ. «Λιναρπόλ Σούκρε»	
προς Τζουμπάι 19/6	
προς Κολόμπο 17/6	
α. Μορμουγκάο 17/6	
υπέστειλε ελληνική	
προς Ιταλία 20/6	
προς Σουραμπάνγια 29/5	
ε. Ντάρμπαν 26/6	
α. Φερναντίνα 28/6	
ε. Βόρνα 29/6	
α. Βανκούβερ 24/6	
α. Ν. Ορλεάν 30/6	
προς Πόρτ Τέντιλ 19/6	
προς Πενάγκ 26/6	
προς Ρίο Ιανέιρο 23/6	
προς Ν. Κορέα 25/6	
πρ. Άννομα 14/5	
προς Αίγυπτο 12/6	
στη Σεμόγκα (αποθήκη)	
στον π. Ορινόκο	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 19/5	
προς Μπουσάν 22/6	
α. Ντακάρ 11/6	
προς Τοκοπίλα 17/6	
δ. Παναμά 13/6	
ε. Καζαμπλάνκα 5/6	
προς Κούβα 17/4	
ε. Θεσσαλονίκη 19/6	
δ. Ντόβερ 29/56	
ε. Μπόχια Μπλάνκα 29/6	
προς Λεμεσό 18/6	
προς Μπαγκόβιν 23/3	
α. Τερνεούζιν 8/6	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
στη Σόρβα 24/6	
προς Αυλίδα 28/6	
ε. Πειραιά 26/6	
α. Ντάρμπαν 28/6	
ε. Πειραιά 19/6	
προς Λιανουογκάγκ 1/6	
ε. Μπάρνι 29/6	
προς Λά Πλάτα 18/6	
προς Βραζιλία 6/6	
προς Σιγκαπούρη 22/6	
προς Παρανάγουα 16/6	
ε. Τής Μπσί 30/6	
α. Ν. Ορλεάν 9/6	
προς Νταμνέμ 27/6	
ε. Νταλιάν 6/6	
προς Σουέζ 3/6	
δ. Γιβραλτάρ 16/6	
πρ. «Consolidated Ventures»	
α. Χόγκ Κόγκ 1/7	
ε. Μαπούτο 23/6	
προς Αβόνα 12/5	
ε. Χόγκ Κόγκ 16/6	
στο Κάμπος Φλίντ (αποθήκη)	
στην Ν. Ορλεάν 17/12	
προς Ιταλία 28/6	
ε. Ταλκαχουάνο 6/6	
προς Καράτσι 2/6	

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΙΝΗΥ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (λβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟ (Μηχ.)	79	20331
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΟ (δ.Μηχ.)	77	63285
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'ΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'ΓΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΞΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΙΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)*	75	47133
ΤΣΟΦ Α. (μ.)	71	10482
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ' (π.)	82	15953

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ.)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)*	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΣΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΓΑΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500

δ. Ντόβερ 23/6
προς Ρωσία 8/6
προς Μπείρα 15/6
ε. Σιγκάγκ 6/6
προς Ταρτούζ 16/6
αργεί Πειραιά
ε. Χόγκ Κόγκ 8/6
προς Κίνα 22/6
στον Πειραιά 17/5
ε. Πειραιά 4/6
προς Σισμέν 11/3
ε. Λάγος 19/6
α. Σαν Λορέντζο 29/6
ε. Πόρτ Σαϊδ 24/6
προς Τζέντα 10/6
προς Μπαγκόγκ 3/6
προς Ταϊβάν 19/6
προς Τσέκα 21/6
α. Σιγκαπούρη 24/6
προς Ντάρμπαν 25/6
προς Γουάρι 1/6
προς Μοντεβιδέο 16/6
α. Κακινάδα 16/6
αργεί Πειραιά
προς Φουτζέιρα 24/5
προς Σάο Σεμπαστιάο 14/6
ε. Μαπούτο 5/6
αργεί Πειραιά
προς Τζέντα 21/6
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Μπαλμπόα 14/6
προς Ερεγλί 25/6
α. Μπ. Άιρες 14/5
ε. Ντάρμπαν 17/6
πρ. «Argo Iduna»
α. Ν. Ορλεάνη 1/4
πρ. «Minerva» 1/4
πρ. «Αποκυρά»
προς Μομπάσα 19/6
α. Ριγέκα 13/6
ε. Λιανουογκάγκ 7/6
προς Ιντσόν 25/6
ε. Φουτζέιρα 20/6
ε. Βανκούβερ 30/6
προς Ρίο Γκραντέ 25/6
α. Βανκούβερ 20/6
προς Βορβάρδ 18/6
προς Σουραμπάγκα 15/5
προς Γκντάνσκ 28/6
προς Πόντα ντά Μαδέιρα 27/6
ε. Μπαλμπόα 3/6
προς Πόντα ντά Μαδέιρα 9/6
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Χουάγκμπου 20/5
ύψωσε ελληνική
ε. ΚεπητΑουν 28/6
προς Μπ. Χομίνι 7/6
α. Φός 29/6
προς Κουβέιτ 23/6
προς Σεμάχα Μπαϊν 30/5
ε. Αγ. Γεωργίου 28/3
προς Δανία 16/6
ε. Ανκόνα 29/6
προς Τακοράδι 20/6

ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 4/5
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Λιανουονγκάκ 14/5
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Μοντεβιδέο 29/6
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Μπαγκόκ 19/5
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 6/6
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Νουαντίντσο 30/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Λάσ Πάλμας 30/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	προς Σιγκαπούρη 3/6
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Ιαπωνία 21/6
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Αργεντινή 31/5
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Κελητάουν 28/6
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λάσ Πάλμας 2/9/92
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Σιγκαπούρη 13/6
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/6
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Χακοντάντε 17/6
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	ε. Λάσ Πάλμας 9/6
ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	πρ. «Glory Sky»
ΧΑΒΑΪΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Φουτζέιρα 28/6
ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνγπο 14/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ*	72	9343	πρ. Ρωσία 9/6
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Πειραιά 21/6
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Βιτόρια 20/6
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	α. Νταμμάι 28/6
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 5/5
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Βομβέη 19/5
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρ. Ρωσία 9/6

ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Τζακάρα 27/6
ΧΕΪΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	ε. Αγ. Πετρούπολη 18/6
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Λε Χάβερ 2/7
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Πόρτ Σάϊδ 26/6
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Καράτσι 29/5
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Μπουεναβεντούρα 25/6
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	74	5794	πρ. «Fausta»
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760	προς Χοντάντε 25/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Ορλεάνη 30/6
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	προς Ελλάδα 22/6
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	προς Κωνσταντίνια 26/6
ΧΟΥΝΤΑ (δ.π.)	75	139421	α. Φουτζέιρα 10/4
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	προς Ρίο Γκράντε 23/6
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.π.)	75	3668	προς Νταουαί 6/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	πρ. Ταϊτσούγκ 22/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	πρ. Μαυρίκιος 1/6
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 20/6
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	πρ. Σιγκαπούρη 28/6
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	πρ. Τρίπολη 15/6
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ζανζιμπάρ 15/6
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	πρ. Ραβέννα 30/6
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρ. Μπ. Αίρες 15/4
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049	α. Ρουέν 2/6
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366	δ. Ντόβερ 27/6
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. Ντρίνς 20/6

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

CONTACT:



★ (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

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

★ (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION LTD.

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

★ (JAPAN)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★ **SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS**
★ **APPOINTED SURVEYORS FOR:**
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES

F E R R I E S

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



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242

