

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1993

Αρ. Φύλλου 1390/1149

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘΜ. 1390 / 1149
ΠΡΟΣ 15 ΙΟΥΛΙΟΥ -
ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1993
ΔΡΧ. 600

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

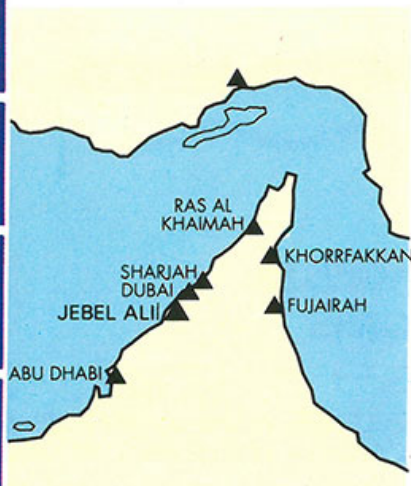


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

THE E. G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES



E. G. LOUKEDES

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.28.530 - 41.22.789

41.31.219 - 41.73.993

FAX : 41.21.506

97-99 FILONOS STR., 185 35 PIRAEUS

P.O. BOX 80081, PIRAEUS 185 10

Est. 1963

TELEXES: 212246 - 212197 EGRL GR

CABLES : EGRLESHIP OR HUGOTRUM

GELVERI S.A.

ISTANBUL SUBESI
ISTANBUL BRANCH

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

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

AT ISTANBUL AND ALL TURKISH PORTS

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577

FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR

CABLES : GELVESHIP ISTANBUL



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND ALL ROMANIAN PORTS

SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING REPAIRS - GENERAL TRADE

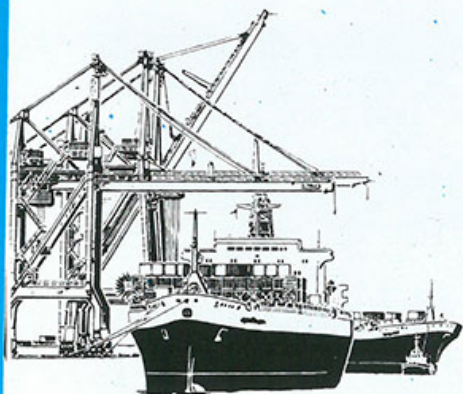
Telephones : 40-91-614742/614200

TELEX : 14.456 EGRL R

FAX : 40-91-614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

15 ΙΟΥΛΙΟΥ - 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1390/1149

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. 1390/1149 July 15th - August 15th,
1993

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piræus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

Cables: CHRONIKA - Piræus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

9 Πρωθείται η Ελληνορωσική
ναυτιλιακή συνεργασία.

16 Το προσωπικό ξενοδοχειακών καθηκόντων
στην σύνθεση των επιβατηγών πλοίων.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

21 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

25 Εγκαινιάσθηκε το Σπίτι της CYMEPA.

30 Τθ. Ευρωπαϊκό υπερδεξαμενόπλοιο E-3.
Του κ. Γ. Μπούγια.

32 Η Δυναστεία των Στραβελάκηδων.
Του κ. Νικ. Σωτ. Χαλκιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 36 ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 47 ENGLISH SUPPLEMENT
- 50 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

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

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE
 5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

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

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

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

Αμφισβητείται το Λονδίνο

Το Λονδίνο χάνει αργά αλλά σταθερά τα πρωτεία που διατηρούσε στον ασφαλιστικό τομέα επί τρεις σχεδόν αιώνες.

Ουδείς, βεβαίως, μπορεί να μιλήσει για εθνική ασφαλιστική χειραφέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Οπωσδήποτε, όμως, μπορεί να υπογραμμισθεί αδιαστακτα ότι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει ασφαλιστική χειραφέτηση από την αγορά του Λονδίνου καθώς ένα ποσοστό γύρω στο 30% των Ελλήνων καταφεύγουν πλέον στην ασφαλιστική αγορά της Νέας Υόρκης, ενώ ένα απροσδιόριστο αυτή τη στιγμή ποσοστό αξιολογών Ελλήνων εφοπλιστών έχει βρει ιδιαίτερα συμφέρουσες λύσεις στην ιταλική αγορά.

Στον Πειραιά και καθ' ην στιγμήν και άλλη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία, σοβαρότατη και παραδοσιακή, ζητεί από την Ελληνική Δικαιοσύνη την επίλυση των διαφορών που έχει με Άγγλους ασφαλιστές — θεωρείται πλέον βέβαιο ότι εάν τελικώς επιβεβαιωθούν κατά τρόπο που να μην μπορεί να αμφισβητηθεί ορισμένες πληροφορίες που αναφέρονται στην ανάμιξη στο αγγλικό ασφαλιστικό κύκλωμα και άλλων προσώπων με επιρροή — πέραν του βουλευτών του Συντηρητικού Κόμματος και Υπουργών και Υφυπουργών της Κυβερνήσεως Μείτσορ — η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου θα απολέσει την όποια αξιοπιστία της έχει απομείνει.

Στην περίπτωση αυτή εκτιμάται ότι το βάρος στον ασφαλιστικό τομέα — και όχι, βεβαίως, μόνον των Ελλήνων — θα μεταφερθεί στη Νέα Υόρκη, όπου επίσης ζητούνται και τώρα υπηρεσίες που παρέχονταν μέχρι τούδε κυρίως στο Λονδίνο (διατησίες κλπ.), ενώ ένα επίσης σημαντικό κομμάτι θα περάσει και στις ευρωπαϊκές αγορές, εκτός Λονδί-

νου, πάντοτε.

Ανεξάρτητα πάντως από τη διακρίβωση ή μη των εν λόγω πληροφοριών, επιπτώσεις για τον ρόλο του Λονδίνου θα υπάρξουν και από τις αποφάσεις των ελληνικών δικαστηρίων επί αγωγών που έχουν εγείρει ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες για την επίλυση των διαφορών τους με Βρεταννούς ασφαλιστές και βρεταννικά P & Κλάμπ από την Ελληνική Δικαιοσύνη — μία τουλάχιστον απόφαση αναμένεται να εκδοθεί στις αρχές του φθινοπώρου, οπότε έχει προσδιορισθεί και η εκδίκαση ετέρας αγωγής εναντίον Άγγλων ασφαλιστών που αρνούνται την καταβολή ασφαλισματος και μέχρι τη στιγμή δείχνουν ότι θέλουν να αποφύγουν τη δικαστική εκκαθάριση της διαφοράς γιατί και οι ίδιοι θεωρούν έωλα τα επιχειρήματά τους. Εξ άλλου για το τέλος Νοεμβρίου έχει προσδιορισθεί και η εκδίκαση της αγωγής την οποία έχει υποβάλλει στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς η γνωστή εταιρία ΕΛΜΕΣ εναντίον 13 Άγγλων ασφαλιστών οι οποίοι αρνούνται την καταβολή ασφαλιστικής αποζημιώσεως ύψους 775.000 δολλαρίων που προήλθε από ακυρώσεις θέσεων στα πλοία που διαχειρίζεται η εν λόγω εταιρία λόγω του Πολέμου του Κόλπου.

Η ΕΛΜΕΣ, επικαλούμενη τη διεθνή δικαιοδοσία την οποία έχουν τα ελληνικά δικαστήρια βάσει της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1968, ζητεί να συζητηθεί η αγωγή της από το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς, το οποίο είναι τα κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο για την επίλυση της υφισταμένης διαφοράς.

Το Λονδίνο πλέον αμφισβητείται από πολλούς.

ΠΑΛΙ ΤΑ ΙΔΙΑ;

Πολλά δεινά είχαν προκύψει στο πολύ πρόσφατο παρελθόν σε βάρος του εθνικού νηολογίου από τα προβλήματα που δημιουργούσε η αξίωση να αφήνουν οι πλοίαρχοι την κύρια δουλειά τους — που στα λιμάνια είναι η εκφόρτωση και η φόρτωση καθώς και η διεκπεραίωση σωρείας εργασιών που σχετίζονται και με την αξιοπλοία αλλά και με τη διαχείριση του πλοίου — και να τρέχουν στα προξενικά λιμεναρχεία για να θεωρήσουν τα ναυτιλιακά έγγραφα. Και θέλαμε να πιστεύουμε ότι τα δεινά αυτά δεν είχαν ξεχασθεί, αλλά, φευ, οι ελπίδες μας αποδεικνύονται φρούδες — οι άνθρωποι αποτελούν την Αρχή (το α με κεφαλαίο παρακαλούμε, για να διακρίνεται) και όλοι οι άλλοι είναι υποχρεωμένοι να στέκονται σουζα στα κελεύσματά τους.

Το Υπουργείο, λοιπόν, — το ΥΕΝ δηλαδή — με έγγραφό του προς την

Ένωση Πλοιάρχων ζητεί να υπενθυμίσει στα μέλη της τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη διάταξη του άρθρου 126 του ΚΔΝΔ.

«Ειδικότερα — τονίζεται στην εγκύκλιο — επισημαίνουμε, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ., την ανάγκη επικοινωνίας με το προσφορότερο, κατά περίπτωση μέσο, του Πλοιάρχου με τη Λιμενική Προξενική Αρχή, στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει αντικειμενική αδυναμία προσκόμισης των ναυτιλιακών εγγράφων για θεωρήση.

Τέλος, παρακαλούμε να επιστήσετε την προσοχή των μελών σας, για την ακριβή τήρηση και εφαρμογή των ανωτέρω, δεδομένου ότι η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων για έλεγχο συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοιάρχου και παράλληλα επισύρει και ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση απόπλου του πλοίου άνευ αδείας της Προξενικής Λιμενικής Αρχής».

Η εγκύκλιος του Υπουργείου μας

θύμισε την περίπτωση του πλοιάρχου ενός πλοίου με Ελληνική σημαία — τότε — ο οποίος υπακούοντας στις εντολές της διαχειρίστριας εταιρίας δεν υπάκουσε στις εντολές κάποιου προξενικού λιμεναρχή να ακινητοποιήσει το πλοίο μέχρις ότου του προσκομισθεί τηλεγράφημα του NAT ότι είχαν εξοφληθεί οι οφειλές εκ ναυτολογίου. Οι εισφορές είχαν εξοφληθεί αλλά επειδή μεσολαβούσε Σαββατοκύριακο και ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατόν να αποσταλεί το τηλεγράφημα του NAT — ως γνωστόν, το Ταμείο είναι κλειστό από το μεσημέρι της Παρασκευής μέχρι το πρωί της Δευτέρας — η διαχειρίστρια ζήτησε από τον κ. λιμεναρχή να προβεί σε μία καταχώρηση στο ημερολόγιο του πλοίου, το οποίο κατευθυνόταν σε κοντινό λιμάνι για εκφόρτωση και τη Δευτέρα πρωί - πρωί (λόγω και της διαφοράς της ώρας) να του προσκομισθεί το περιβόητο τηλεγράφημα του NAT. Το αίτημα δεν ενεκρίθη: Κατά την αντίληψη του κ. λιμεναρχή το

πλοίο στη διάρκεια της κρίσεως — τότε συνέβη το περιστατικό — έπρεπε να ακινητοποιηθεί επί 60 περίπου ώρες, πράγμα που αποκλείστηκε από τη δαιρειστήρια εταιρία η οποία διέταξε τον πλοίαρχο να συνεχίσει το ταξίδι, στην παρατήρηση δε του τελευταίου ότι θα υπάρξουν συνέπειες σε βάρος του του εδόθη η απάντηση ότι δουλειά του έδινε η εταιρία και όχι φυσικά ο κ. λιμενάρχης. Ως εκ τούτου, επόμενο ήταν ο πλοίαρχος να συνεχίσει το ταξίδι και γι αυτόν τον λόγο τον κυνηγάμε ακόμη, όπως λέγεται. Ενώ, έπειτα από το περιστατικό αυτό και από άλλα ανάλογα, η συγκεκριμένη εταιρία η οποία διατηρούσε με τα δόντια την Ελληνική — ακολουθώντας και τις παραιτήσεις των ανθρώπων των «Ναυτικών Χρονικών» — προχώρησε στην αλλαγή σημαίας σε όλα τα πλοία της, δεκαπέντε τον αριθμό την εποχή εκείνη.

Βαράτε, λοιπόν, βιολιτζήδες, άλλωστε υπάρχει και η Ακτοπλοία για να κάνετε κουμάντο.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΡΟΜΙΛΝΤΑ»

Η ευχή (και η ελπίδα) για σύντομη επιστροφή στην Ελληνική σημαία που διατυπώθηκε από τον κ. Γεράσιμο Αγούδημο στα εγκαίνια του επιβατηγού «Ρομίλντα» το βράδυ της Δευτέρας ήταν το μόνο καλό που ακούστηκε τον τελευταίο καιρό για το συγκεκριμένο πλοίο και γι' αυτό άλλωστε χειροκροτήθηκε θερμά από όλους τους παρισταμένους.

Είναι σαφέστατο ότι το θέμα που δημιουργήθηκε με το πλοίο «Ρομίλντα» οφείλεται αποκλειστικά στην παρέμβαση της ΔΑΝΕ, ο πρόεδρος της οποίας κ. Σολούνιαν φέρεται να έχει πει στη γενική συνέλευση της Δωδεκανησιακής εταιρίας ότι «πήγε στον φίλο του τον

Πρωθυπουργό και αξίωσε να μην δοθεί η άδεια σκοπιμότητας στον Αγούδημο» — αυτά τα πράγματα είναι γνωστά και δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν με τερτίπια, ούτε με το θόλωμα των νερών, στο οποίο όμως συνέβαλε με ορισμένες σπασμωδικές ενέργειες και ο κ. Αγούδημος.

Εν πάση περιπτώσει, από όσα είπε στα εγκαίνια του πλοίου ο κ. Αγούδημος προκύπτει υπαναχώρηση του Υπουργού που επιτάχθηκε με την αρχική άρνησή του να χορηγήσει «Εκσέρτιον» στο «Ρομίλντα» για να δρομολογηθεί με τα υπάρχοντα σωστικά μέσα στη γραμμή της Ιταλίας με Ελληνική σημαία. Επίσης προκύπτει ότι μετά την άρνηση για τη χορήγηση της άδειας σκοπιμότητας του «Ρομίλντα» προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τη μίσθωση των άγονων γραμμών που θα εξυπηρετούσε δωρεάν το συγκεκριμένο πλοίο, πράγμα που σημαίνει ότι για να προστατευθούν τα συμφέροντα της ΔΑΝΕ θα επιβαρυνθεί ο ελληνικός λαός.

Αναφορικά με την ανακοίνωση της οικείας πλοιοκτητικής Ενώσεως σχετικά, με το θέμα του «Ρομίλντα», η οποία ειρήσθω εν παρόδω χρησιμοποιήθηκε και από το Υπουργείο για την ενίσχυση των απόψεών του και για την δικαιολόγηση των αδικαιολόγητων, τα «Ναυτικά Χρονικά» υπογραμμίζουν ότι η διοίκηση της Ενώσεως, αντί να επιδίδεται στην έκδοση ανακοινώσεων που δεν προσφέρουν τίποτε θα ήταν προτιμότερο να επισκεφθεί τον Υπουργό και να αξιώσει την άμεση υπογραφή της άδειας σκοπιμότητας — δεν πρέπει να ξεχνούν οι ενδιαφερόμενοι ότι αυτό που συνέβη στον Γερ. Αγούδημο, μπορεί να συμβεί και σε οποιονδήποτε άλλον σήμερα ή αύριο, από τον σημερινό Υπουργό ή από κάποιον άλλο που θα τον διαδεχθεί αν δεν είναι ξεκάθαροι οι όροι του παιχνιδιού...

ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΑΠΟΡΡΥΠΑΙΝΟΥΝ

Είναι γνωστή η αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος: Είμαστε σαφέστατα υπέρ της προλήψεως και όχι υπέρ της καταστολής, διότι, όπως αποδεικνύεται, τα τσουχερά πρόστιμα που επιβάλλει το Υπουργείο για περιπτώσεις ρυπάνσεως κάθε άλλο παρά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος οδηγούν. Διότι οι οργανισμοί προστασίας και αποζημιώσεως, τα κλάμπς δηλαδή, περιορίζονται στην καταβολή του προστίμου, που παίρνει και καιρό άλλωστε, και δεν κάνουν καμία δαπάνη για την απορρύπανση και την αποκατάσταση του θαλασσίου περιβάλλοντος, το μόνο δε που βγαίνει κερδισμένο από αυτή την τακτική είναι το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο εισπράττει τα πρόστιμα, επιβεβαιώνοντας την αντίληψη των στηλών αυτών ότι η εκστρατεία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος γίνεται αποκλειστικά για εισπρακτικούς λόγους και για τίποτε άλλο.

Αφορμή για τις σκέψεις αυτές μας έδωσε η ανακοίνωση του ΥΕΝ σύμφωνα με την οποία με απόφαση του Υπουργού ενεκρίθη ο απόπλους του δεξαμενοπλοίου «Κολόμπους» που είχε εντοπισθεί να προκαλεί ρύπανση στην Ύδρα με την προϋπόθεση ότι θα κατέθετε εγγυητική επιστολή ύψους 50.000.000 δραχμών — βεβαίως, η ανακοίνωση δεν αναφέρει το παραμικρό για το τι έγινε με τη ρύπανση, ποιές συνέπειες υπήρξαν — αν υπήρξαν — και πως αποκαταστάθηκε το θαλάσσιο περιβάλλον.

ΘΑ ΥΠΑΡΞΕΙ Η ΡΥΘΜΙΣΗ;

Το Υπουργείο διαβεβαίωσε την Ένωση Πλοιάρχων ότι με προωθούμενο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος θα αναγνωρισθεί και σαν προαγωγική η θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, η οποία πραγματοποιήθηκε από 18.7.83 μέχρι 30.6.86 και καλύπτει την περίοδο κατά την οποία είχε εφαρμοσθεί το μέτρο της ανακυκλώσεως.

Εν τούτοις, ενδιαφερόμενοι ναυτικοί μας που έχουν καθηλωθεί βαθμολογικώς λόγω της μέχρι τούδε επίμονης αρνήσεως του ΥΕΝ να ικανοποιήσει το απολύτως εύλογο αίτημά τους για αναγνώριση και σαν προαγωγικής της συγκεκριμένης υπηρεσίας φοβούνται ότι και πάλι θα υπάρξει υπαναχώρηση.

Ορισμένοι δε από αυτούς, που στο μεταξύ φρόντισαν να αποκτήσουν ξένα



S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,

211625 GRAP

διπλώματα ζητούν με επιστολές τους να πληροφορηθούν αν υπήρξαν ναυτολογήσεις πλοιάρχων και Α' μηχανικών με ξένα διπλώματα σε πλοία με Ελληνική σημαία και ποιές αντιδράσεις σημειώθηκαν ώστε να κάνουν και αυτοί ανάλογες κινήσεις — επί του παρόντος πάντως, εμείς δεν έχουμε να προσθέσουμε το παραμικρό γύρω από το θέμα αυτό δεδομένου ότι οι αμέσως ενδιαφερόμενοι αποφεύγουν να μιλήσουν, ίσως γιατί θέλουν να αιφνιδιάσουν.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «ΑΣΠΡΟΝΗΣΙ»

Ελλείπει ενοχοποιητικών στοιχείων το Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιώς αθώωσε στις 16 Ιουλίου τον κ. Γιάννη Αλαφούζο και τους πέντε συντακτηγορούμενους στην πολύκροτη υπόθεση περί λαθρεμπορίας με το μικρό τάνκερ «Ασπρονήσι».

Η ακροματική διαδικασία διήρκεσε περισσότερο από ένα μήνα και στο σκεπτικό της απόφασης το δικαστήριο είπε ότι δεν πείστηκε ότι τελέστηκε το αδίκημα της λαθρεμπορίας, διότι δεν αποδείχθηκε ότι έγινε παράνομη εισαγωγή πετρελαίου στη χώρα.

Ακόμη το δικαστήριο ανέφερε στην απόφασή του ότι δεν διαταράχθηκε η εσωτερική αγορά πετρελαίου, ούτε ήταν δυνατή η μεταφόρτωση των καυσίμων σε ερμηκικές παραλίες ή άλλα σημεία ελλείπει των αναγκαίων εγκαταστάσεων.

Όσον αφορά τις ψευδείς δηλώσεις προς τις διάφορες αρχές, το δικαστήριο απεφάνθη ότι αυτές δεν έγιναν από τους κατηγορούμενους, αλλά από τον πράκτορα του πλοίου, ο οποίος όμως δεν ήταν κατηγορούμενος, ενώ σχετικά με τον εφοδιασμό από το «Ασπρονήσι» πλοίων στα διεθνή ύδατα, το δικαστήριο δέχθηκε ότι δεν απαγορεύεται από την ελληνική νομοθεσία.

ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΠΟΡΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤ

Είναι ανάγκη να παρασχεθούν αμέσως διευκρινίσεις αναφορικά με τα έντυπα του πρωτοκόλλου γενικής επιθεωρήσεως και αδείας εγκαταστάσεως και λειτουργίας τηλεπικοινωνιακού σταθμού πλοίου που θα εκδίδονται πλέον από την Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και όχι από το ΝΑΤ.

Στη σχετική απόφαση αναφέρεται ότι τα έντυπα αυτά «θα εκτυπώνονται και θα διατίθενται από την ΔΕΕΠ μετά την καταβολή από τους ενδιαφερομένους ποσού ίσου με την εκάστοτε καθοριζόμενη από το ΝΑΤ αξία κάθε εντύπου, με την καταβολή δε του ποσού θα εκδίδεται σχετικό τριπλότυπο γραμμάτιο εισπράξεως το οποίο θα αποτελεί το απο-

δεικτικό της πληρωμής του εντύπου και θα επισυνάπτεται στο σχέδιο αυτού»: Το ερώτημα, λοιπόν, είναι που θα πηγαίνουν τα χρήματα αυτά, στην ΔΕΕΠ ή στο ΝΑΤ, διότι στην απόφαση δεν διευκρινίζεται.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου, στους υπευθύνους των πλοίων «Μιλένα», «Μήλος Εξπρές» και «Νήσος Χίος» επιβλήθηκαν πρόστιμα — προφανώς από το λιμεναρχείο — γιατί απέπλευσαν από το λιμάνι του Πειραιά για προγραμματισμένα δρομολόγια με καθυστέρηση...

ΑΜΕΣΗ Η ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΜΙΣΣΙΣΣΙΠΠΗ

Εσπευσε ο Καπτάν Ηλίας Κατσαρός να ενημερώσει — μέσω του «Maritime Monitor» και των «Ναυτικών Χρονι-

κών» την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα για τις επιπτώσεις στη Ναυτιλία από τις μεγάλες πλημμύρες του Μισσισιππί. Σε τηλεφωνική επικοινωνία που είχε μαζί μας, ο Καπτάν Ηλίας υπογράμμισε ότι μέχρις ότου ξεκαθαρίσει απολύτως η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί πρέπει να επιδεικνύεται ιδιαίτερη προσοχή στο κλείσιμο συμφωνιών για φορτώσεις από την περιοχή του Κόλπου και ότι εν πάση περιπτώσει πριν από κάθε συμφωνία οι ενδιαφερόμενοι καλό θα είναι να ζητούν πληροφορίες από την Maritime Endeavours Shipping που παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες του Καπτάν Ηλία:

• Τα αγκυροβόλια μεταξύ Σαίν Πώλ και Σαίν Λουίς θα παραμείνουν κλειστά για πολλές μέρες ή και εβδομάδες ακόμη και όλες οι μπάριζες είναι ακινητοποιημένες, ενώ το σιδηροδρομικό σύστημα δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί (μόνο του) στον χειρισμό των φορτίων που χρειάζονται για να εξασφαλισθεί ή

We can help...

Your agents in Jeddah
and in all Saudi Arabian ports

**AL - FASSEL SHIPPING CO.
JEDDAH S. ARABIA**

- ***Ships agents***
- ***Cargo surveyors***
- ***Ships surveyors***
- ***Provisions***
- ***Bunkers***

**24 HOURS SERVICE
SEVEN DAYS A WEEK**

TEL.: 6486224 - 6484265
FAX: 6475192
TLX: 607135 FSLSHP SJ

REPRESENTATIVES IN GREECE:

IONIAN SHIPPING LINE CO. LTD.

102-104 Kolokotroni Str. Piraeus
Tel: 4132904-4127423
Fax: 4113372
Tlx: 211960 CORF GR.

φόρτωση πλοίων. Εφ' όσον συνεχισθεί η ακινητοποίηση στις μπάριζες στον ανώτερο ρου υπάρχει πιθανότητα τα πλοία να αρχίσουν να έχουν καθυστερήσεις γύρω στο τέλος Ιουλίου με αρχές Αυγούστου.

• Τα νερά της πλημμύρας αναμένεται να φθάσουν στην περιοχή της Νέας Ορλεάνης γύρω στις 22 Ιουλίου αλλά η στάθμη προβλέπεται ότι δεν θα ανυψωθεί περισσότερο από ένα έως ενάμιση πόδι πάνω από τα σημερινά επίπεδα και ως εκ τούτου συμπεραίνεται ότι δεν θα υπάρξουν προβλήματα πλημμυρών στη Νέα Ορλεάνη, πράγμα όμως που δεν σημαίνει ότι δεν θα υπάρξουν και καθυστερήσεις στα πλοία που θα φορτώσουν στη Νέα Ορλεάνη τις επόμενες εβδομάδες (ή και μήνες).

ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΚΙΝΗΣΗ

Δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε την εξέλιξη που τελικώς θα πάρει η υπόθεση της συλλήψεως ρωσικού πλοίου την οποία διέταξε κυπριακό δικαστήριο για υποχρεώσεις που φέρεται ότι έχει άλλο πλοίο της ίδιας διαχειριστικής εταιρίας, μπορούμε όμως να πούμε ότι επρόκειτο για λανθασμένη κίνηση, όχι βεβαίως γιατί τασσόμεθα υπέρ εκείνων που δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, αλλά για λόγους αρχής.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρεται ότι άλλο πλοίο της ίδιας διαχειριστικής εταιρίας ανέλαβε τη μεταφορά φορτίου τσιγάρων συνολικής αξίας 3.800.000 δολλαρίων που δεν παραδόθηκε στους παραλήπτες οι οποίοι εστράφησαν εναντίον πλοίου με το οποίο δεν είχαν συναλλαγή και η μόνη σχέση που είχε με το υπεύθυνο πλοίο ήταν η διαχείριση από την ίδια εταιρία.

Θεωρούμε την κίνηση λανθασμένη διότι μπορεί να λειτουργήσει και σαν μπουμέραγκ, να υπάρξει δηλαδή ανάλογη μεταχείριση σε βάρος κυπριακών πλοίων με την αιτιολογία ότι η διαχείρι-

σή τους γίνεται από την ίδια διαχειριστική εταιρία. Και θέλουμε να ελπίζουμε ότι θα υπάρξει η επιβαλλόμενη διόρθωση, άλλωστε οι Κύπριοι μας έχουν

Ορθές επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε. προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Με ένα μακροσκελές πεντασέλιδο υπόμνημά της, το οποίο διένειμε στις 30 Ιουνίου 1993 στους Έλληνες Ευρωβουλευτές, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εκφράζει τις ανησυχίες της σχετικά με τις ακόλουθες θέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που περιέχονται σε πρόσφατη ανακοίνωση της Κομμισσιόν με τίτλο «A Common Policy on Safe Seas».

Συγκεκριμένα η Ε.Ε.Ε. εκφράζει ορθότατα σοβαρές επιφυλάξεις:

α) Ότι η απαγόρευση ναυσιπλοίας πλοίων που έχουν υπερβεί κάποιο συγκεκριμένο όριο ηλικίας προάγει την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και θα διαφυλάξει το περιβάλλον.

β) Ότι η εισαγωγή του συστήματος των διπλών τοιχωμάτων (double hulls) ή των διαχωρισμένων δεξαμενών έρματος (SBT) σε όλα τα δεξαμενόπλοια είναι η πλέον ενδεδειγμένη λύση και παρέχει αυξημένη προστασία του περιβάλλοντος.

γ) Τέλος, η ΕΕΕ ανησυχεί διότι η μονομερής υιοθέτηση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα προτάσεων - λύσεων για την ασφάλεια στην ναυσιπλοία θα επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου που θα πρέπει να συμμορφωθεί με τις κοινοτικές προδιαγραφές, ενώ η αυστηρότερη μεταχείριση των μη κοινοτικών πλοίων στα κοινοτικά λιμάνια με γνώμονα μόνο την σημαία ή την ηλικία μπορεί να προκαλέσει ένα φαύλο κύκλο λήψεως μέτρων και αντιμέτρων κατά των κοινοτικών πλοίων στις χώρες που θα θεωρηθούν ότι θίγονται.

Ειδικότερα, η Ένωση Ελλήνων Εφο-

πλιστών επισημαίνει:

— Σχετικά με το θέμα της επιβολής ορίου ηλικίας στα πλοία, είναι λάθος να κρίνεται η κατάσταση των πλοίων με μοναδικό κριτήριο την ηλικία τους. Αυτό που ενδιαφέρει και επιβάλλεται είναι η κατάλληλη διαχείριση και συντήρηση των πλοίων ανεξάρτητα από την ηλικία τους.

— Πρόσφατες μελέτες που έγιναν υπό την αιγίδα του IMO και άλλων οργανισμών δείχνουν ότι τα διπλά τοιχώματα δεν αποτελούν την μοναδική λύση και παράλληλα είναι περισσότερο «επιρρεπή» σε εκρήξεις και ανατροπές.

— Επιπλέον, εάν ληφθούν τα προτεινόμενα μέτρα που προαναφέρθηκαν, θα υπάρξει επέμβαση στην κανονική ροή της ανανεώσεως του στόλου, η οποία δεν θα είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί πριν την παρέλευση αρκετών ετών, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου είναι άνω των 15 ετών. Συγκεκριμένα το 56% των δεξαμενόπλοιοι, και ειδικότερα το 80% των δεξαμενόπλοιοι VLCC, έχουν κατασκευαστεί πριν το 1977. (1972—1977). Επομένως μια τέτοια επέμβαση θα έχει δραματικές επιπτώσεις στην κοινοτική ναυτιλία και κυρίως στην διεξαγωγή του κοινοτικού και παγκόσμιου εμπορίου (π.χ. στις μεταφορές πετρελαίου).

Τα ανωτέρω θέματα έχουν αναλυθεί λεπτομερώς στο εμπειριστατικό Μemorandum της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (G.S.C.C.) προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (17 Φεβρουαρίου 1993), το οποίο έχει επίσης αποσταλλεί στους Έλληνες Ευρωβουλευτές.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTIDIADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Πρωθείται η Ελληνορωσική ναυτιλιακή συνεργασία

Η πρόσφατη επίσκεψη του προέδρου της Ρωσικής Δημοκρατίας στην Αθήνα, έδωσε την ευκαιρία στον Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Γκούμα να εκφράσει το ζωηρό ενδιαφέρον του Ελληνικού εφοπλισμού για περαιτέρω ενίσχυση των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο παραδοσιακά ναυτικών χωρών.

Μιλώντας, κατά την διάρκεια της συνάντησης του Ρώσου προέδρου με τους εκπροσώπους των παραγωγικών τάξεων στον «Αστέρα» της Βουλιαγμένης στις 1 Ιουλίου, ο κ. Γκούμας επισήμανε ότι η συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών είναι παλαιά συνεχής και ιστορικά αποδεδειγμένη τους τελευταίους δύο αιώνες.

Συνεπώς οι προϋποθέσεις της πείρας και της αλληλοκατανόησης υπάρχουν και δεν απομένει παρά η επιτυχής προσαρμογή τους στη σημερινή συγκυρία και τις εν όψει ευκαιρίες.

«Πράγματι», συνέχισε ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε., «οι Έλληνες εφοπλιστές επιθυμούν να διευρύνουν την συνεργασία με τη ρωσική ναυτιλία, σε επίπεδο και βαθμό που να υπερβαίνουν κατά πολύ αυτή που προϋπήρχε με τη ναυτιλία της Σοβιετικής Ενώσεως, υπό τις δύσκαπτες συνθήκες της γραφειοκρατικής διοικήσεώς της. Οι Έλληνες εφοπλιστές επιδιώκουν, είτε σε συλλογικό επίπεδο είτε σε ατομικό, να διευκολύνουν την έξοδο του ναυτιλιακού δυναμικού της Ρωσίας στον

στίβο του ελεύθερου ανταγωνισμού, που αποτελεί την πεμπτούσια του θαλασσιού μεταφορικού έργου, διεθνώς». Αναλύοντας ο κ. Γκούμας τα σημεία στα οποία θα μπορεί να βασισθεί η συνεργασία, τόνισε:

«Πρώτον, η ελληνική πλευρά μπορεί να προσφέρει την πείρα και την αποδεδειγμένη τεχνογνωσία στην εκμετάλλευση πλοίων. Υπενθυμίζω ότι αυτή τη στιγμή διαχειριζόμαστε την πρώτη πλοιοκτησία στον κόσμο, στόλο εκατό και πλέον εκατομμυρίων τόννων.

Δεύτερον, η ελληνική πλευρά παρέχει πρόθυμα την υποστήριξη της στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα και κυρίως τα κοινοτικά, όπου σχεδιά-

ζονται και διαμορφώνονται οι συνθήκες της μελλοντικής ναυτιλιακής εκμεταλλεύσεως.

Τρίτον, η ελληνική πλευρά, στο πλαίσιο των κοινών εταιριών (joint ventures), μπορεί να ενεργοποιήσει το ναυτιλιακό δυναμικό της Ρωσίας, με τη βοήθεια των δυνατοτήτων και των διασυνδέσεων που διαθέτει στους κύκλους της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Και, τέταρτον, η ελληνική πλευρά, στο πλαίσιο της συνεργασίας των joint ventures, πιστεύει ότι μπορεί να αξιοποιήσει και το υψηλής στάθμης ναυτεργατικό δυναμικό της Ρωσίας και τις δυνατότητες ναυπηγήσεως πλοίων στις εκεί ναυπηγικές εγκαταστάσεις».



TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel.: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

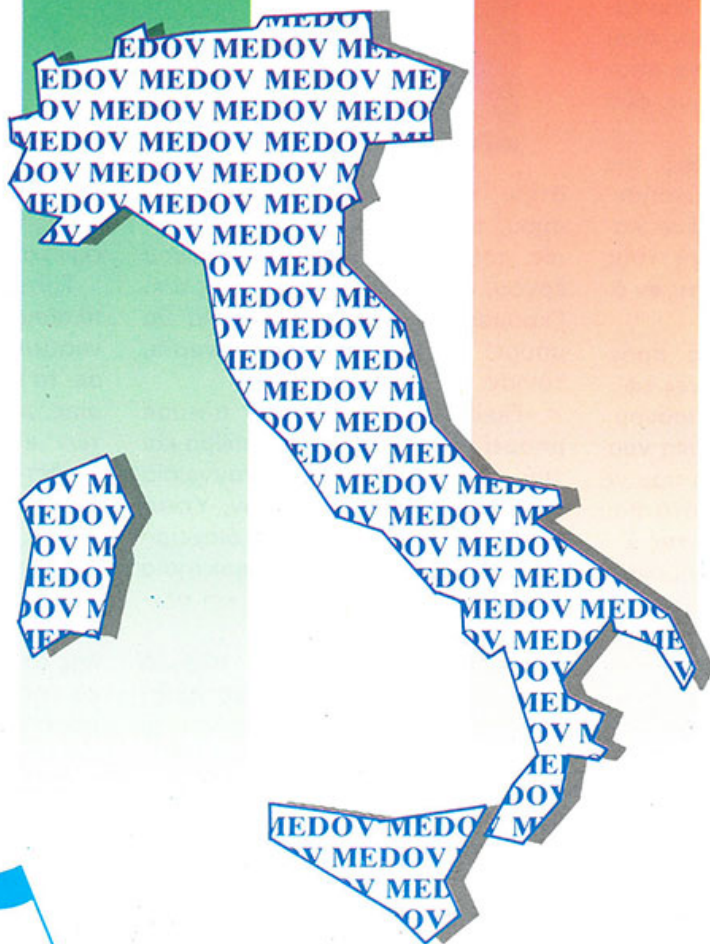
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- * SHIP AGENTS
- * BUNKER SUPPLIER
- * SHIPBROKERAGE
- * CREW & SPARES

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

CELEBRITY CRUISES

EXPLORE THE BEAUTY OF THE CARIBBEAN, BERMUDA AND MEXICO

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



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

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

 *Celebrity Cruises*

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος 1.6.93 του περιοδικού σας και αναφέρεται σε ελλιπή εξοπλισμό του Λ.Σ. στα Μέσα Έρευνας και Διάσωσης και σε υπερκερασμό του από άλλα Σώματα και Υπηρεσίες σας πληροφορούμε για την ενημέρωση και των αναγνωστών σας τα επόμενα:

1. ΤΟ ΛΣ για την Ναυτική Έρευνα και Διάσωση διαθέτει ένα ειδικό για τον σκοπό αυτό σκάφος αλλά και επικουρικά όλα τα σκάφη των ανά την χώρα 150 Λιμενικών Αρχών που προσφέρουν πολλές σχετικές υπηρεσίες ενώ παράλληλα επανδρώνει με το προσωπικό του και το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (στο οποίο υπηρετεί και προσωπικό της Π.Α.). Για την ενίσχυση του Λ.Σ. σ' αυτή την αποστολή του έχει προταθεί ο εξοπλισμός του με ένταξη στο δεύτερο πακέτο Delors, με ειδικά σκάφη έρευνας και διάσωσης καθώς και ελικόπτερα παντός καιρού.

Ανεξάρτητα όμως από τα ανωτέρω δεν πρέπει να υποβαθμίζεται η μεγάλη προσφορά του Λ.Σ. στην έρευνα και διάσωση κινδυνεύοντων στη θάλασσα εξ αιτίας της παρουσίας ενός μεγάλου πυροσβεστικού σκάφους που είναι μεν πολύτιμο αλλά για άλλη τελείως διαφορετική αποστολή. Άλλωστε εάν το μέγεθος είναι αυτό που υποβάλλει σε συγκρίσεις τότε δεν πρέπει να παραλείπεται το γεγονός ότι σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου υποχρεούνται να προσφέρουν βοήθεια τα ιδιωτικά ναυαγοσωστικά αλλά και κάθε σκάφος ή πλοίο που βρίσκεται πλησίον του συμβάντος και μπορεί να προσφέρει την βοήθειά του.

2. Όσον αφορά τον εντοπισμό από άνδρες της ΕΛ.ΑΣ ποσότητας χασίς στο ελλιμενισμένο στον Πειραιά φ/γ «Σωτή-

ρης» σας γνωρίζουμε ότι αν και αρχικά κάποια κατώτερα Όργανα της Αστυνομίας επενέβησαν χωρίς, από υπερβάλλοντα ζήλο, να ειδοποιήσουν τις Λιμενικές Αρχές, στη συνέχεια η προϊσταμένη τους Αρχή συνεργάστηκε με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς και μάλιστα την αμέσως επόμενη ημέρα (21.5.93) πραγματοποιήθηκε έρευνα στο πλοίο από άνδρες του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς σε συνεργασία με συναδέλφους τους του Δ' Αστυνομικού Τμήματος Ασφαλείας, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τον εντοπισμό και κατάσχεση επί πλέον ποσότητας χασίς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Σημ. Συν.: Αφήνοντας κατά μέρος το πρόβλημα που δημιουργείται με τις επιλεκτικές απαντήσεις του Υπουργού στα τόσα θέματα που τίθουν σε κάθε τεύχος τους τα «Ναυτικά Χρονικά», είμαστε υποχρεωμένοι να υπογραμμίσουμε ότι η ανωτέρω επιστολή δεν μπορεί να πείσει — τουλάχιστον τους παροικούντες την Ιερουσαλήμ — και υποψιάζομαστε ότι ο Υπουργός έχει παραπλανηθεί. Από ποιούς; Ας το βρει ο ίδιος — αν διαβάζει προσεκτικά τα «Ναυτικά Χρονικά» είμεθα βέβαιοι ότι μπορεί να τους εντοπίσει πολύ εύκολα. Αν τα πράγματα ήταν όπως παρουσιάζονται στην επιστολή του Υπουργού, δεν θα χρειαζόταν να γίνουν όσα σχεδιάζονται με τα χρήματα του δεύτερου πακέτου Ντελόρ.

Εν πάση περιπτώσει, λαμβάνουμε ιδιαίτερα υπ όψιν, όπως υποθέτουμε ολόκληρη η ναυτιλιακή κοινότητα, τη διαβεβαίωση του Υπουργού για τον προγραμματισμό προμηθείας ελικoptέρων παντός καιρού που για πολλούς και ποικίλους λόγους, γνωστούς σε όλους μας, τα χρειάζεται η κατ'εξοχήν ναυτιλιακή μας και όχι βεβαίως για τη δόξα και την προβολή του Λιμενικού Σώματος, τη συμβολή του οποίου και στην έρευνα και στη διάσωση ουδείς μπορεί να υποβαθμίσει. Και η οποία θα ήταν ουσιαστικότερη και αποτελεσματικότερη εάν ο Θάλαμος Επιχειρήσεων ήταν επανδρωμένος και με έμπει-

ρους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού (Πλοiάρχους και μηχανικούς) που στη σταδιοδρομία τους έχουν ζήσει (και αντιμετωπίσει) άπειρες καταστάσεις σαν αυτές που αντιμετωπίζει ο Θάλαμος Επιχειρήσεων.

Και με την ευκαιρία να ρωτήσουμε: Μαζί με τα ελικόπτερα παντός καιρού θα γίνει και προμήθεια ελικoptέρων που είναι κατάλληλα μόνον για βόλτες;

ΦΤΩΧΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΘΛΙΩΜΕΝΟΙ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Τελικά θα πρέπει να έχουν πεισθεί και οι πλέον δύσπιστοι ότι τα αυτιά των αρμοδίων φορέων έχουν πλήρη βαρυκοίτα, το μυαλό τους γεροντική αρτηριοσκλήρυνση και ο συναισθηματισμός τους κόσμος καθολική πόρωση.

Ας μη ξεχνούν όμως ότι σε λίγο θα εκκλιπαρούν την ψήφο αυτών που επί τόσα χρόνια ζητούν μια ανθρώπινη και δικαιούμενη συμπεριφορά και απαιτούν να παίρνουν τα χρήματα που επί τόσα χρόνια κατέθεταν στο ΝΑΤ, για να επιβιώσουν όσο πιο ανθρώπινα γίνεται και με όση αξιοπρέπεια τους απόμεινε.

Ας κάνει κάποιος τον κόπο να πάει κάθε τέλος κάθε μήνα σε κάποιο ταχυδρομείο. Εκεί θα δει την κατάντια των απόμαχων θαλασσανθρώπων. Κανένας συνταξιούχος του Δημοσίου, των ΔΕΚΟ δεν είναι τόσο εξαθλιωμένος, τόσο φτωχός, τόσο κακομοίρης. Και αντί να προσπαθήσουν να τον ανακουφίσουν, βρίσκουν ή προσπαθούν να βρουν τρόπους να του πάρουν και άλλα.

Ακουστήκε από τα πιο υπεύθυνα χείλη, ότι συντάξεις μέχρι 200.000 στην αρχή, και μετά μέχρι 150.000 δρχ. δεν θα φορολογούνται. Και όμως και αυτές των 100.000 δρχ. φορολογούνται. Σκέπτονται να αυξήσουν την συμμετοχή για τα φάρμακα, να του παίρνουν δηλαδή περισσότερα χρήματα από αυτά τα ψίχουλα που παίρνει που δεν φθάνουν ούτε για το πρώτο δεκαήμερο.

Γράφει η κάρτα του συνταξιούχου ναυτικού: Αν έχει εισοδήματα από άλλες πηγές πάνω από 40.000 δρχ. να το δηλώσει στο ΝΑΤ. Γιατί; Μα γιατί τότε θα είναι εισοδηματίας των 140.000 και άρα πρέπει να τους αφαιρέσουμε από την

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

τσέπη του κάποια χρήματα για να μην τον βαρύνουν.

Ξέρετε πόσες ημέρες όλος αυτός ο συρφετός που γεμίζει το ΝΑΤ χρειάζεται για να σου δώσει μια βεβαίωση ότι είσαι συνταξιούχος; 15 εργάσιμες ημέρες... και αν συμπέσει η αίτησή σου σε περίοδο εορτών, αυτές οι 15 ημέρες, γίνονται 20 και πάνω.

Και το ΥΕΝ ενδιαφέρεται για το τονάζ των πλοίων υπό Ελληνική σημαία που μόνο για εντυπώσεις είναι και δεν ενδιαφέρεται για τον αριθμό των πλοίων που σημαίνει, δουλειά, ψωμί, οικονομική ευρωστία στους Έλληνες ναυτικούς και στο ΝΑΤ και άρα στην Ελλάδα. Αν είναι δύσκολο να το καταλάβουν, τότε απλά τα μυαλά τους δεν είναι για να κάνουν αυτή την εργασία που κάνουν. Άλλαξε η σχέση των εργαζομένων και των συνταξιούχων. Το διαπιστώνουν απλά. Και τι έκαναν να μην φτάσουμε εκεί, και τι κάνουν τώρα για να το αλλάξουν; ΤΙΠΟΤΑ δεν έκαναν και ΤΙΠΟΤΑ δεν κάνουν.

Το ευκολώτερο που θα μπορούσαν να κάνουν ήταν να βγάλουν αυτούς που ποτέ δεν πλήρωσαν δραχμή στο Ταμείο και να τους εντάξουν σε οποιοδήποτε άλλο θέλουν, και είναι μερικές χιλιάδες αυτοί.

Γιατί τους έβαλαν και ποιοι τους έβαλαν, είναι γνωστά και χιλοειπωμένα. Κι αν μην αρχίσουμε ποιά χρώματα φταίνει για την κατάντια του ΝΑΤ, γιατί θα καταλήξουμε αμερόληπτα ότι φταίνει ΟΛΟΙ και ΟΛΑ τα χρώματα.

Να κάνουν ένα ορθολογιστικό ασφαλιστικό Νομοσχέδιο που δεν θα κιτρινίζει σε κάποιο συρτάρι, αλλά να εφαρμοσθεί. Μα αν κι αυτό είναι δύσκολο, να διορθώσουν μερικές καταστρεπτικές διατάξεις του υπάρχοντος που θέλει να παίρνει ο ασφαλισμένος σύνταξη ανάλογα με το δίπλωμα που κατέχει και όχι ανάλογα με αυτά που πλήρωσε στο Ταμείο!

Είναι βαρετό μέχρι εμετικό να λένε τα ίδια πράγματα, οι ίδιοι άνθρωποι επί τόσα χρόνια και να μην ιδρώνει το αυτί κανενός και όχι μόνο να μην ιδρώνει, αλλά να κάνει και ζημιά με ορισμένες πράξεις και άλογες αποφάσεις που παίρνει ή με ορισμένες φήμες που διαδίδει (έντεχνα για κάποιο σκοπό).

Και διερωτάται ο κοινός νους: «Λές να είμαι εγώ πιά έξυπνος, ή μήπως άλλος είναι ο σκοπός τους και εγώ δεν τον καταλαβαίνω και άρα είμαι βλάκας; Κάνουν προσπάθειες που δεν αποδίδουν ή μήπως κάνουν πολιτική;» κι αν ισχύει το τελευταίο, είναι ό,τι χειρότερο μπορεί να συμβεί, μια και η λέξη κατάντησε βρυσιά.

Και καταλήγουν πάντα στην ίδια επωδό: «Δεν έχει το Ταμείο χρήματα». Δεν λέει ποτέ κανείς που πήγαν και τι μέτρα πήραν έγκαιρα ώστε να μην καταντήσει άπορο, ζητιάνος, φουκαράς από εύπορο, εύρωστο, υγιές.

Η διαπίστωση δεν θέλει ούτε εξυπνάδα, ούτε αξιοσύνη.

Η θετική και αποτελεσματική αντιμετώπιση και εξυγίανση, θέλει και τα δύο, αλλά και θέληση.

Μέχρι τις εκλογές έχουμε λίγο χρόνο. Θα τον εκμεταλλευτούν κατάλληλα οι αρμόδιοι; Θα δουν λίγο καθαρότερα και πιο σφαιρικά; Θα πάσουν να υποτιμούν την νοημοσύνη κάποιων ψηφοφόρων; Θα συνειδητοποιήσουν ότι «μια από τα ίδια» δεν είναι ικανοποιητική λύση και δεν εξυπηρετεί κανέναν;

Θα καταλάβουν ότι μια σύνταξη της τάξης των 100.000 — 150.000 είναι σύνταξη πείνας και εν πάση περιπτώσει συγκρινόμενη με άλλες συντάξεις άλλων Ταμείων με άλλες χαμηλότερες εισφορές, είναι γελοία;

Λίγη υπομονή ακόμα και θα δούμε.

Μετά τιμής
Ν. ΚΑΪΜΑΚΗΣ
Συνταξιούχος ναυτικός

Χίος, 26.6.93

Σημ. Συντ.: Καίριες πάντοτε οι επισημάνσεις του κ. Ν. Καϊμάκη, ο οποίος μας τιμά τακτικότερα με τις σκέψεις του, που άλλωστε εκφράζουν το σύνολο, μπορεί να πει κανείς αδιάτακτα, των ναυτικών μας. Ουδέποτε οι αρμόδιοι — και οι ιθύνοντες — τις λογάρισαν τις σκέψεις των ναυτικών μας, ούτε και έσκυψαν το κεφάλι για να δούν μερικά απλά πράγματα — αν το είχαν κάνει δεν θα μας «βομβάρδιζαν» με τα στοιχεία για τη χωρητικότητα αλλά θα μας μιλούσαν για τον αριθμό των βαποριών που είναι εκείνα που δίνουν δουλειά, ψωμί και ευμάρεια στους ναυτικούς μας, όπως ορθότατα επισημαίνει ο επιστολογράφος και έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένως τα «Ναυτικά Χρονικά».

Δεν αφαιρέσαμε από το κείμενο της επιστολής τη λέξη «συρφετός» που χρησιμοποιεί ο επιστολογράφος, όχι γιατί συμφωνούμε, αλλά επειδή θεωρήσαμε ότι είναι αναγκαίο να γνωρίζουν όλοι — και οι φίλοι υπάλληλοι του ΝΑΤ — πως τους βλέπουν οι ναυτικοί μας για προχωρήσουν στις επιβαλλόμενες προσαρμογές, δεδομένου άλλωστε ότι τον επιούσιο τον εξασφαλίζουν από τους ναυτικούς μας...

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Με αφορμή του υπ' αριθ. 41527 έγγραφου του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού σχετικά με το θέμα της αναγνώρισης της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες, ο Υπουργός Ε.Ν. κ. Αλέξανδρος Παπαδόγγονας απέστειλε στις 30 Ιουνίου 1993, την ακόλουθη απάντηση, την οποία κοινοποίησε και προς τα «Ναυτικά Χρονικά».

Επί σχετικού, με το οποίο μας διαβιβάσατε επιστολή της Επιτροπής Αποκατάστασης Αξιωματικών Ε.Ν. με την οποία

ζητούν την αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά την περίοδο που εφαρμόστηκε το μέτρο της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών, σας πληροφορούμε ότι με προωθούμενο σχέδιο Π. Διατάγματος ικανοποιείται το αίτημα των ενδιαφερομένων.

Κατά τη συζήτηση του παραπάνω σχεδίου Π.Δ/τος στο Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού, την 10.6.1993, ο εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας δήλωσε ότι η ρύθμιση αυτή δεν διευκολύνει τα πλοία με Ελληνική σημαία, ο εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος δήλωσε ότι το θέμα πρέπει να μελετηθεί και η συζήτηση αναβλήθηκε σε μελλοντική συνεδρίαση του Συμβουλίου.

Ο Υπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Πειραιάς, 30 Ιουνίου, 1993

ΡΥΠΑΙΝΕΙ ΤΟ ΣΙΤΑΡΙ;

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Εύλογο το ερώτημά σας, όπως τέθηκε στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 1ης Ιουλίου, 1993, επειδή έχουμε συνηθίσει να θεωρούμε ως ρύπανση σχεδόν μόνο αυτήν που προέρχεται από το πετρέλαιο ή γενικά αυτήν που είναι ορατή.

Ομως οποιαδήποτε οργανική ουσία πέσει στην θάλασσα θα πρέπει να αποσυντεθεί αργά ή γρήγορα. Για να γίνει αυτό χρειάζεται οξυγόνο και στην προκειμένη περίπτωση θα καταναλωθεί οξυγόνο, που είναι διαλυμένο στο νερό της θάλασσας.

Ομως το οξυγόνο αυτό χρησιμεύει και για τους ζώντες οργανισμούς, οι οποίοι ζουν μέσα σε αυτό, άρα αν υπάρχουν πολλές οργανικές ύλες που αποσυντίθενται σε μία θάλασσα περιοχή είναι ζήτημα χρόνου το πότε θα εξαφανισθεί σχεδόν κάθε μορφή ζωής εκεί.

Φυσικά αυτό θα συμβεί σε κλειστούς κόλπους, όπου το νερό δεν ανανεώνεται τόσο συχνά όσο στην ανοικτή θάλασσα.

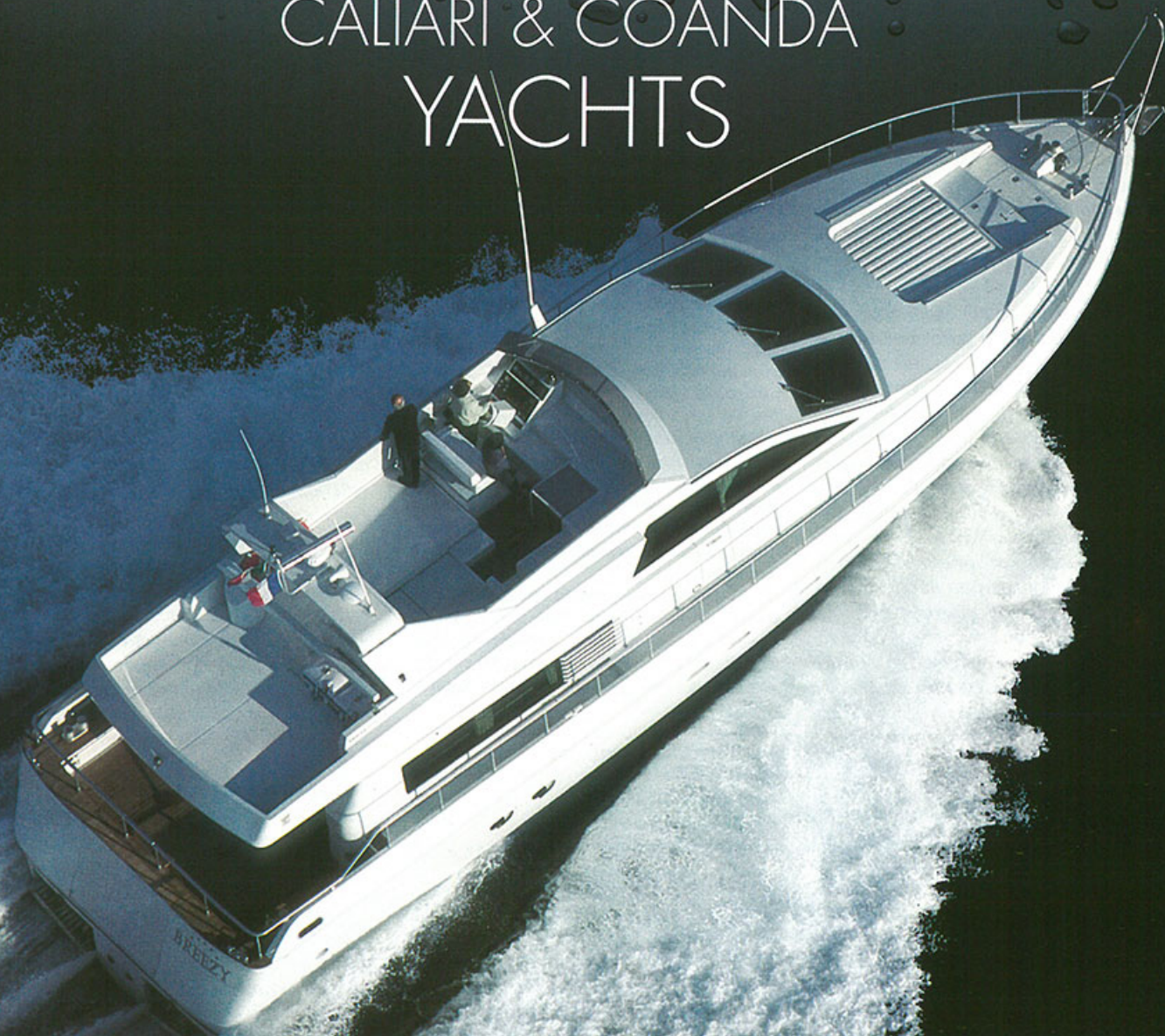
Η ρύπανση της θάλασσας στην γενική της έννοια δεν προέρχεται μόνο από τα τοξικά απόβλητα (χημικά, πετρέλαιο κλπ.), τα οποία προκαλούν καταστροφή των οργανισμών, αλλά και από κάθε οργανική ύλη η οποία αποσυντίθεται μέσα σε αυτήν δημιουργώντας στην περιοχή έλλειψη οξυγόνου.

Με εκτίμηση
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΟΥΓΙΑΣ
Ναυπηγός - Μηχανολόγος

Πειραιάς, 12 Ιουλίου 1993



CALIARI & COANDA YACHTS



by MOCHI
CRAFT



CALIARI 70



CALIARI 75/80



CALIARI 85/90



CALIARI 103

ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ ΕΠΕ: Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119, 151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ: 8068101-9, FAX: 8068209

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

Το προσωπικό ξενοδοχειακών καθηκόντων στην σύνθεση των επιβατηγών πλοίων

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Στο δημοσίευμα της Ναυτεμπορικής 1.6.93 με τίτλο: "Έλεγχος για θέσεις θαλαμηπόλων" (επιμέλεια κ. Σωτ. Αράπη) αναφέρεται ότι η Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Ε.Ν. με τηλεγραφήμα της διαμαρτύρεται προς το ΥΕΝ υποστηρίζοντας ότι δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του Πρ. Δ/τος 177/74 που αφορούν στην σύνθεση του κλάδου των θαλαμηπόλων στα επιβατηγά πλοία που έχουν αφετήριο λιμένα την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα.

Σκοπός της παρέμβασής μου δεν είναι να αποδείξω εάν έχει δίκιο ή όχι η διαμαρτυρόμενη Ένωση παρόλο που θεωρώ ότι οι Λιμενικές Αρχές εφαρμόζουν την ισχύουσα νομοθεσία και τις οδηγίες του ΥΕΝ ενώ σε περιπτώσεις καταγγελιών για την σύνθεση επιλαμβάνονται ενεργώντας τα νόμιμα.

Η δική μου παρέμβαση στοχεύει στο να φωτίσει με ναυτιλιακά κριτήρια τα προβλήματα που δημιουργούνται σήμερα από το καθεστώς του Διατάγματος Π.Δ. 177/74.

Με άλλα λόγια του κατά πόσο μπορούμε μετά 20 σχεδόν χρόνια να εφαρμόζουμε διατάξεις που δεν λαμβάνουν υπόψη τις σημειωθείσες από τότε εξελίξεις στην τεχνολογία, στον τρόπο λειτουργίας των πλοίων, αλλά και στον κοινωνικό - οικονομικό και τουριστικό χώρο, κατά το μέρος που οι διατάξεις αυτές ρυθμίζουν την σύνθεση του ξε-

νοδοχειακού προσωπικού (θαλαμηπόλων, μαγείρων, τροφοδοτών) των πλοίων.

Όπως προκύπτει από το δημοσίευμα η διαμαρτυρία περιορίζεται μόνο στα πλοία που αποπλέουν από τους λιμένες της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Προφανώς — και έτσι το εκλαμβάνουμε — αφορά τα πλοία που επεκτείνουν τους πλόες τους προς την Ιταλία, εκτελούν δηλαδή διεθνή πλου και όχι ακτοπλοία.

Η διαφορά εδώ μεταξύ των δύο κατηγοριών πλοίων είναι ουσιαστική αφού για τα πλοία των διεθνών πλόων δεν ισχύει το ναυτολόγιο αλλά οι τιμές των εισιτηρίων διαμορφώνονται ελεύθερα κάτω από συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

Και μάλιστα το πλέον σημαντικό είναι ότι ο ανταγωνισμός αυτός δεν είναι μόνο μεταξύ πλοίων με ελληνική σημαία αλλά κυρίως μεταξύ πλοίων με διαφορετικές σημαίες.

Όμως πλοία με διαφορετικές σημαίες που εκτελούν την αυτή δρομολογιακή γραμμή μεταξύ δύο χωρών θα πρέπει λογικά να δεχθούμε ότι τα λειτουργικά τους έξοδα βρίσκονται περίπου στα ίδια επίπεδα με την προϋπόθεση ότι και τα επίπεδα σύνθεσης και αμοιβών του πληρώματος είναι περίπου τα ίδια.

Και αν δεχθούμε ότι η σύνθεση ασφαλείας του πλοίου, την οποία

αποτελούν κυρίως οι ναυτικές — καλούμενες — ειδικότητες, είναι περίπου στα ίδια επίπεδα ανεξάρτητα από την σημαία, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι το ίδιο συμβαίνει και για τις ειδικότητες του ξενοδοχειακού τομέα.

Γιατί ο τομέας αυτός αποτελεί καθαρά εσωτερικό θέμα της κάθε σημαίας και στοιχείο κατά κανόνα με ελεγχόμενο από τις αλλοδαπές Λιμενικές Αρχές του λιμένα που προσεγγίζει το πλοίο.

Στα επιβατηγά πλοία με μεγάλο αριθμό επιβατών υπάρχουν χώρες — όπως είναι η χώρα μας, — αλλά και άλλες θα λέγαμε παραδοσιακά ναυτιλιακές που εφαρμόζουν ένα αυστηρό σύστημα σε αριθμό και ειδικότητες θαλαμηπόλων, μαγείρων, τροφοδοτών, χυτροκαθαριστών, ζαχαροπλαστών, τραπεζοκόμων κπ.

Ένα σύστημα που συνδέεται με παλαιότερες εποχές, με διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας των επιβατηγών και ακόμη θα λέγαμε με μια κρατούσα αντίληψη ότι μέσα από την απασχόληση μεγαλύτερου αριθμού ναυτικών αντιμετωπιζόταν και το πρόβλημα της ανεργίας του κλάδου.

Όμως οι συνθήκες σήμερα έχουν μεταβληθεί ριζικά και στις τουριστικές θαλάσσιες γραμμές όπως είναι αυτές Ελλάδας — Ιταλίας αναπτύσσεται ένας πολύ σκληρός ανταγω-



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

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

νισμός με αποτέλεσμα τα επίπεδα των εισιτηρίων να υποχρεώνουν τα πλοία να εφαρμόζουν αυστηρά προγράμματα περιστολής των ελαστικών κυρίως δαπανών τους.

Και χωρίς αμφιβολία οι δαπάνες που αφορούν την πληρότητα και την ποιότητα των παρεχομένων από το πλοίο υπηρεσιών προς τον επιβάτη είναι ελαστικές και επιδέχονται συμπίεση γεγονότος που μεταφράζεται σε λιγότερο αριθμό προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών.

Αυτές τις δαπάνες τα πλοία με ξένες σημαίες που εκτελούν την γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας έχουν την δυνατότητα να τις ελαττώσουν αφού η νομοθεσία των χωρών αυτών, την σημαία των οποίων φέρει το πλοίο, είτε προβλέπει πολύ χαμηλά επίπεδα σύνθεσης του προσωπικού αυτού ή και ακόμη εάν προβλέπει υψηλά επίπεδα το γεγονός ότι η ναυτιλιακή τους διοίκηση δεν έχει την δυνατότητα να το ελέγχει στην πράξη, το αποτέλεσμα είναι το ίδιο. Δηλαδή τα πλοία αυτά λειτουργούν σε σύγκριση με το ελληνική σημαία ανταγωνιστικό πλοίο, με πολύ μειωμένο προσωπικό.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες το υπό Ελληνική σημαία επιβατηγό παύει να είναι ανταγωνιστικό την ίδια στιγμή που βλέπει το επιβατηγό κοινό να προτιμά, λόγω μειωμένου εισιτηρίου, τα με ξένη σημαία πλοία, έστω και αν αυτά δεν του υπόσχονται πολυτελή καμπίνα και λευκα σεντόνια ούτε στην τραπεζαρία να τον περιποιούνται δύο ή τρεις πάνω από το τραπέζι του έτοιμοι να τον σερβίρουν το κρασί ή το νερό του.

Ας το δούμε και από αυτή την οπτική. Μέχρι τότε ο πλοιοκτήτης θα αντέξει και μέχρι τότε η πρόκληση της αλλαγής σημαίας θα τον αφήσει ανεπηρέαστο. Γιατί στην περίπτωση αυτή έχει δύο επιλογές. Ή θα αλλάξει σημαία ή θα παροπλίσει το σκάφος του.

Ομως νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να εμβαθύνουμε στο πρόβλημα. Γιατί το πρόβλημα είναι ότι εμμένοντας στην αυστηρή εφαρμογή ενός καθεστώτος σύνθεσης της προηγούμενης εικοσαετίας (ΠΔ 177/74), που οι οικείες Ενώσεις φροντίζουν να το επικαιροποιούν, οδηγούμαστε στο κλείσιμο της επιχείρησης (αποβολή της Ελληνικής

σημαίας).

Αλήθεια ποιά είναι η φιλοσοφία του ΠΔ 177/74;

Χωρίς αμφιβολία προϊόν μιας προηγούμενης εποχής διαπνέεται από την αντίληψη της υποχρεωτικής υπερκάλυψης των ξενοδοχειακών αναγκών του επιβάτη της ακτοπλοΐας κυρίως, ο οποίος πληρώνει το συγκεκριμένο ποσό για την συγκεκριμένη διαδρομή.

Και επειδή πρόκειται για ακτοπλοϊκή συγκοινωνία που σημαίνει συγχρόνως την εξασφάλιση στον πολίτη κοινωνικού αγαθού υπάρχει η παρέμβαση του Κράτους και προς την πλευρά του καθορισμού και της ρήσης ναυτολογίου αλλά και προς την άλλη πλευρά της εξασφάλισης όσο το δυνατόν περισσότερων παροχών άνεσης και εξυπηρέτησης προς τον επιβάτη.

Αυτό το σκέλος αναπότρεπτα έχει δύο παραμέτρους που επηρεάζουν την εκμετάλλευση του πλοίου.

Η πρώτη παράμετρος είναι η θέσπιση υποχρεωτικών κανονισμών ενδιαίτησης του επιβάτη που σημαίνει διαβάθμιση του εξοπλισμού ενδιαίτησης ανάλογα με θέση (Α, Β κλπ.) και κατ' επέκταση με την τιμή του εισιτηρίου.

Η δεύτερη παράμετρος είναι το προσωπικό Γενικών υπηρεσιών, το οποίο κάτω από την αντίληψη της — κοινωνικά αποδεκτής — καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβάτη, έχει ωθηθεί από τα πράγματα σε υψηλά επίπεδα.

Και οι δύο παράμετροι αγγίζουν την κοινωνική ευαισθησία γιατί είναι εύκολο, περιστατικά είτε που αφορούσαν π.χ. στην μη λειτουργία του κώδωνα κλήσης του θαλαμηπόλου ή την ποιότητα του σεντονιού είτε την μη εμφάνιση του θαλαμηπόλου όταν καλείται από επιβάτη, να πάρουν διαστάσεις και δημοσιότητα με αποτέλεσμα η ίδια η Πολιτεία να αυτοπαγιδεύεται και να παίρνει ακόμη σκληρότερα μέτρα και προς την πλευρά του υλικού και προς την πλευρά του προσωπικού.

Χωρίς, προς το παρόν να σχολιάζουμε τον χώρο της ακτοπλοΐας, διερωτάται σήμερα ο καθένας γιατί το παραπάνω ενδιαφέρον της Πολιτείας να επεκταθεί και στα πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, που ο ανταγωνισμός είναι ελεύθερος όχι μόνο μεταξύ πλοίων με ελ-

ληνική σημαία αλλά και με ξένες σημαίες.

Σε μια εποχή που το δόγμα «ο πληρώνων απολαμβάνει» βρίσκει καθολική εφαρμογή, με ποιά λογική έρχεται το κράτος να επιβάλλει στον πλοιοκτήτη, και κατεπέκταση ο πλοιοκτήτης στον επιβάτη της γραμμής Ελλάδας — Ιταλίας, που θα προτιμήσει το πλοίο με ελληνική σημαία, να έχει π.χ. μεταξωτά αντί για λινά σεντόνια, να έχει πολυθρόνα αντί για ένα απλό σκαμπό ή στο τέλος τέλος η καμπίνα να έχει ωρισμένες διαστάσεις και ακόμη γιατί να υπάρχει π.χ. ένας θαλαμηπόλος κάθε 20 καμπίνες ή ένας μάγειρας, κάθε 50 εστιαζόμενους.

Ποιός ο λόγος αληθινά για μια τέτοια απαίτηση αφού δεν υπάρχει η δυνατότητα να την επιβάλλουμε και στα πλοία με ξένες σημαίες που ανταγωνίζονται τα Ελληνικά.

Γιατί σήμερα να αγνοήσουμε ένα μεγάλο μέρος του ομαδικού τουρισμού και κυρίως με νεολαία που ελάχιστα την ενδιαφέρει η καμπίνα και η τραπεζαρία ενώ την ενδιαφέρει περισσότερο ο καναπές του σαλονιού και το σάντουιτς από το μπάρ του πλοίου.

Γιατί να υποχρεώσουμε όλους αυτούς να πληρώσουν ένα ακριβό εισιτήριο μέρος του οποίου αντιπροσωπεύει υπηρεσίες τις οποίες αυτός πιθανόν να μην τις επιθυμεί ούτε και ανάγκη τις έχει.

Γιατί λοιπόν να μην δώσουμε την δυνατότητα στον επιβάτη να πληρώνει το στοιχειώδες εισιτήριο, και, πάνω στο πλοίο, εφόσον αυτός επιθυμεί κάτι περισσότερο να γνωρίζει ότι θα το πληρώσει ξεχωριστά.

Τελικά θα λέγαμε γιατί αυτή την επιλογή της ποιότητας της ξενοδοχειακής άνεσης, πολυτέλειας και εξυπηρέτησης να μην την αφήσουμε στον ίδιο τον πλοιοκτήτη, ο οποίος στο «ο πληρώνων απολαμβάνει» μπορεί να δώσει την δική του ερμηνεία και διάσταση σε προσφορά ποιότητας υπηρεσιών για προσέλκυση επιβατικού κοινού.

Ο Έλληνας δεν στερείται φαντασίας αλλά ούτε και επιχειρηματικής λογικής, με την έννοια ότι θα ήταν άφρων να διακινδυνεύσει την «εικόνα» του πλοίου του αλλά και του ιδίου από την έλλειψη ενός θαλαμηπόλου ή και δύο που πραγματικά τους έχει ανάγκη το πλοίο.

Με τις παραπάνω σκέψεις δεν προτείνεται βέβαια για την γραμμή Ελλάδας — Ιταλίας η κατάργηση του ΠΔ 177/74 για το προσωπικό εξυπηρέτησης των επιβατών και η «από μηδενικής βάσεως άρξασθαι» αλλά νομίζω ότι αντί να μένουμε προσκολλημένοι — και μάλιστα διαματυρόμενοι — σε μια εξωπραγματική λογική θα ήταν πιά ρεαλιστικό και πολλαπλά χρησιμότερο με την βοήθεια των ιδίων των ναυτεργατικών σωματείων να αναζητηθεί η θεσμοθέτηση ενός καθεστώτος σύνθεσης προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών περισσότερο ευέλικτου. Ενός καθεστώτος που θα λαμβάνει υπόψη τις μεταβολές που έχουν επέλθει αλλά και το λειτουργικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί στην συγκεκριμένη περιοχή Ελλάδας Ιταλίας.

Αν θέλουμε βέβαια τα πολλά πλοία να εξακολουθούν να φέρουν την Ελληνική σημαία και όχι τα λίγα τα οποία να παρακολουθούμε κατά τρόπο ασφυκτικό εάν εφάρμοσαν ή όχι κάποια υποσημείωση του Π.Δ. 177/74. Γιατί τότε και τα λίγα θα φύγουν από την Ελληνική σημαία. Όχι όμως και από την περιοχή!!!

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω αισθάνομαι την ανάγκη να προσεγγίσω το θέμα της ξενοδοχειακής εξυπηρέτησης του επιβάτη και στις δύο ακόμη διαστάσεις του. Η μία θεωρώ ότι είναι τα κρουαζιερόπλοια και η δεύτερη τα Ακτοπλοϊκά.

Για τα κρουαζιερόπλοια:

Είναι γνωστό ότι κατά καιρούς υπήρξε ενδιαφέρον από εφοπλιστικές εταιρίες να υψώσουν σε μεγάλα κρουαζιερόπλοια την Ελληνική ση-

μαία. Όμως ένα από τα σοβαρά εμπόδια σε μια τέτοια προσπάθεια υπήρξε διαχρονικά το θέμα του ξενοδοχειακού προσωπικού τόσο από πλευράς νομοθεσίας όσο και από πλευράς ναυτεργατικής στάσης.

Επειδή νομίζω ότι η επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε για την υπερίπτωση των επιβατηγών Ελλάδας — Ιταλίας θα μπορούσε να αποτελέσει μια λογική βάση προκειμένου να επαναπροσδιορισθεί η θέση όλων των φορέων στο πρόβλημα για τα κρουαζιερόπλοια, έχω την αίσθηση ότι μια πρωτοβουλία της ναυτεργατικής πλευράς και προς αυτή την κατεύθυνση θα έχει θετικά αποτελέσματα και προς την πλευρά της εξασφάλισης πρισσοτέρων θέσεων εργασίας. Η αναζήτηση λύσεων και προσεγγίσεων, έξω από τα κάστρα μιας διαμορφωμένης για πολλά χρόνια αντίληψης και νοοτροπίας δεν σημαίνει κατ' ανάγκη και αμπεμπόληση θέσεων.

Για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά

Για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά το θέμα του προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών είναι περισσότερο δύσκολο γιατί υπεισέρχεται ο κοινωνικός παράγοντας.

Εδώ όπως αναφέρθηκε παρεμβαίνει το Κράτος προς δύο κατευθύνσεις: Η μία είναι η τιμολογιακή πολιτική της παροχής θαλασσιών επιβατηγών μεταφορών (ανώτατο επίπεδο εισιτηρίου) και η άλλη είναι η εξασφάλιση της καλύτερης δυνατότητας ποιότητας των υπηρεσιών εδώ εκφραζόμενης με την παροχή στον επιβάτη ξενοδοχειακής εξυπηρέτησης πράγμα που μεταφράζεται σε ωριμένη σύνθεση σε θαλαμηπόλους, μαγείρους, τροφοδότες κλπ.

Και εδώ βεβαίως εξακολουθεί να ισχύει ο ΠΔ 177/74, παρόλες τις μεταβολές που έχουν στο μεταξύ επέλθει από τότε.

Όμως οφείλουμε να επισημάνουμε ότι για ορισμένες κατηγορίες πλοίων καιναφανούς τύπου π.χ. Υδροπτερυγών και καταμαράν με την έννοια ότι εκφράζουν μια άλλη αντίληψη του θαλάσσιου ταξιδιού το θέμα όλου του προσωπικού καθώς και αυτού των γενικών υπηρεσιών έχει ανάλογα αντιμετωπιστεί.

Όμως μεταβολές έχουν επέλθει και στα χαρακτηριζόμενα ως κλασσικού τύπου επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά σε βαθμό που κατά μία σοβαρή άποψη δικαιολογεί και για την κατηγορία αυτή των πλοίων τον επαναπροσδιορισμό της θέσης των φορέων ως προς την σύνθεση του προσωπικού Γενικών Υπηρεσιών.

Σαν τέτοιοι παράγοντες που έχουν μεταβάλλει τις συνθήκες λειτουργίας θεωρούνται:

α) Η αύξηση των ταχυτήτων και η σύμψηση του χρόνου ταξιδιού.

β) Η αύξηση των κοινοχρήστων χώρων, το πολιτισμένο, άνετο και ευχάριστο περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί με αποτέλεσμα κατά μεγάλο μέρος του χρόνου ταξιδιού οι επιβάτες να παραμένουν στα σαλόνια κλπ. Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων συνεπάγεται μικρότερη επίδραση από τις καιρικές συνθήκες και για το λόγο αυτό μικρότερη την ανάγκη αναζήτησης κλίνης.

γ) Ο εθισμός του επιβαίνει στο σύστημα Σέλφ — σέρβις του φαγητού. Δεν αισθάνεται ανάγκη να του σερβίρουν.

δ) Ο εθισμός του επιβάτη και στην ικανοποίησή του με πρόχειρα φαγητά από το μπάρ του πλοίου

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODRAMAR

αντί μαγειρεμένου φαγητού.

ε) Η αύξηση του ανωτάτου αριθμού επιβατών επέφερε μια κάθετη αύξηση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών.

στ) Ο αυξημένος αριθμός επιβατών ελάχιστες φορές κατά την διάρκεια του έτους μπορεί να καλυφθεί ενώ η σύνθεση του προσωπικού παραμένει σταθερά στον ανώτατο αριθμό.

Θεωρούμε ακόμη σκόπιμο να αναφέρουμε και τους παρακάτω παράγοντες που επενεργούν αρνητικά:

ζ) Η λόγω καιρικών συνθηκών απαγόρευση του απόπλου.

Πρόκειται για στοιχείο με αρκετή συχνότητα για τις ελληνικές θάλασσες και με σοβαρές οικονομικές συνέπειες όταν συμβαίνει Σαββατοκύριακα, αργίες καθώς και περιόδους εορτών και αδειών.

η) Η λόγω βλάβης ή ζημίας θέση του πλοίου εκτός λειτουργίας. Πρόκειται για σύνηθες φαινόμενο και μάλιστα για πλοία που προσεγγίζουν σε νησιά με ανεπαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις και περιορισμένους χώρους χειρισμών.

θ) Οι τεράστιες δαπάνες συντή-

ρησης των μεγάλων αυτών πλοίων καθώς και αυτές λειτουργίας και ασφάλισης τους.

ι) Εάν προσθέσουμε τον ανταγωνισμό του αεροπλάνων αλλά και τον ανταγωνισμό των υδροπτερυγών και των καταμαράν που λειτουργούν στις ίδιες γραμμές γίνεται φανερό πλέον πόσο έχει περιοριστεί ο χώρος δραστηριότητάς του κλασικού επιβατηγού - οχηματαγωγού και πόσο αντίστοιχα έχουν αυξηθεί τα πάγια έξοδά τους.

Τα παραπάνω ενδεικτικά αναφερθέντα αποτελούν ένα πλαίσιο για να δώσουν την εικόνα της λειτουργίας ενός πολύ σημαντικού κλάδου της εθνικής μας οικονομίας που λειτουργεί χωρίς την οικονομική βοήθεια του Κράτους αλλά που πράγματι για να σταθεί στα πόδια του και για να μην γίνει κατά περιοχές προβληματικός έχει ανάγκη την κατανόησή του στα προβλήματα που αντιμετωπίζει.

Κάτω από αυτό το πρίσμα διερωτάται κανείς μήπως δεν αποτελεί αμάρτημα η ανακίνηση για την ακτοπλοϊα θέματος «συνθέσεως ασφαλείας» και γενικά απλοπλοίησης όλου αυτού του πλέγματος των θέ-

σεων επιβατών (Α, Β, Γ, κλπ.) που θυμίζουν αυτοκρατορικά ταξίδια και άλλες εποχές.

Ας αφήσουμε και εδώ στην ακτοπλοϊα ελεύθερη την δημιουργική φαντασία του Έλληνα εφοπλιστή για να επινοήσει τα δικά του κίνητρα προσέλκυσης του επιβατικού κοινού.

Να είμαστε όλοι βέβαιοι ότι ο υγιής ανταγωνισμός όχι μόνο στους διεθνείς πλόδες αλλά και εδώ μέσα στην χώρα μεταξύ των Ελληνικών αλλά και μεταξύ των Ελληνικών και Κοινοτικών πλοίων θα βελτιώσει την ποιότητα των ξενοδοχειακών υπηρεσιών προς τον ακτοπλοϊκό επιβάτη χωρίς την φερόμενη προστασία του Κράτους.

Ας το δουν και με αυτό το πρίσμα οι συμπαθείς ναυτικοί ώστε να δημιουργηθούν πράγματι υγιείς συνθήκες απασχόλησης του κλάδου τους όχι μέσα από τη λογική του καταναγκασμού και της «αυστηράς εφαρμογής των διατάξεων» αλλά μέσα από τη λογική της συναινετικής προσέγγισης των προβλημάτων για εξεύρεση λύσεων με μακροπρόθεσμη προοπτική.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Could strikes affect you?



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

A wise move is to contact The Strike Club, formed exclusively to provide protection against this threat.

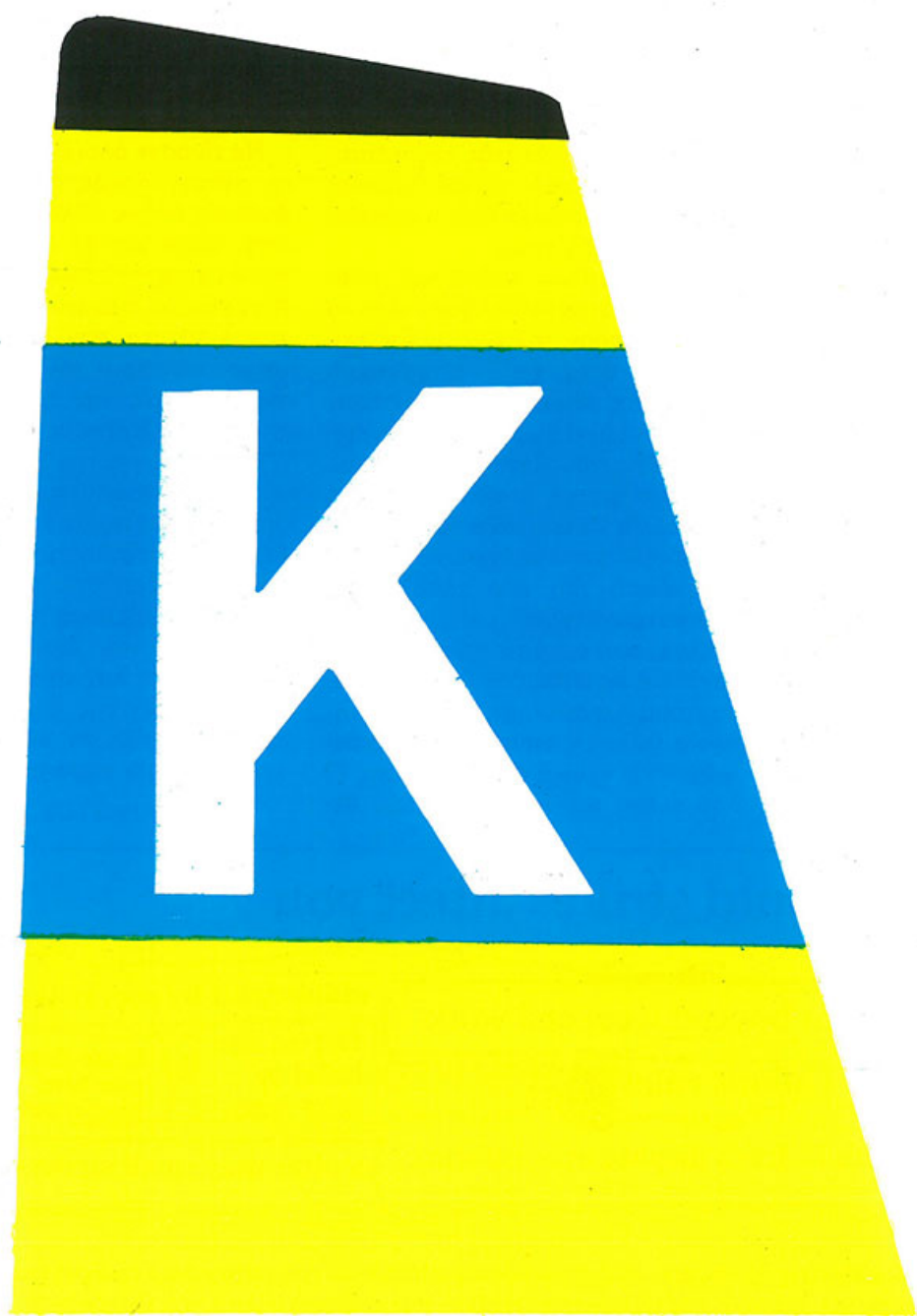
It is the largest mutual insurer of its kind, with some 40 million grt entered worldwide.

For further information, fax 93 25 53 18.

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

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



Athenian Group of Companies

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΤΗΝ ΕΜΠΕΡΙΣΤΑΤΩΜΕΝΗ, όπως πάντοτε, άλλωστε, έκθεση πεπραγμένων του Κομμιττή, που επίσης, όπως πάντοτε, διενεμήθη στα μέλη σε εύλογο χρόνο πριν από τη γενική συνέλευση της 24ης Ιουνίου ώστε να είναι ευχερής η συστηματική μελέτη, γίνεται αναφορά και στη γνωστή πρότασή του για την ασφάλιση στο ΝΑΤ ενός ορισμένου αριθμού ναυτικών που υπηρετούν σε μη συμβεβλημένα πλοία — το Κομμιττή νομίζουμε ότι πρότεινε την ασφάλιση δέκα ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι. Στην έκθεση προστίθεται ότι «την πρόταση αυτή είχε δεχθεί κατ' αρχήν το ΝΑΤ και υποστηρίζει μερίς του ναυτιλιακού τύπου» που ήταν, προσθέτει ο γράφων, τα «Ναυτικά Χρονικά» και δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό γιατί στο σημείο αυτό το Κομμιττή δεν λέγει τα πράγματα με το όνομά τους, δεδομένου μάλιστα ότι εν συνεχεία η πρόταση επαναλήφθηκε από τον γράφοντα που πρότεινε την ασφάλιση στο ΝΑΤ οκτώ ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο καράβι — πλοίαρχου, υποπλοίαρχου και ανθυποπλοίαρχου από τη γέφυρα και Α', Β', και Γ' μηχανικού από τη μηχανή, καθώς και δύο δοκίμων, αντιστοίχως, για να υπάρχει και η εκ των πραγμάτων αναγκαία δημιουργία νέων στελεχών.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η πρόταση του γράφοντος διατυπώθηκε μετά τη διαπίστωση ότι επιθυμούσαν διακαώς να συνεισφέρουν και για την προσέλκυση, και για την εκπαίδευση όλοι οι πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται πλοία με ξένες σημαίες. Αναμφίβολα δε η υλοποίηση της προτάσεως αυτής, (είτε του Κομμιττή, είτε τους γράφοντες) θα συνέβαλε παραλλήλως και

στην αύξηση των εισπράξεων του ΝΑΤ, δυστυχώς όμως δεν προωθήθηκε από το ΥΕΝ, αλλά ούτε υποστηρίχθηκε από τις ενδιαφερόμενες τάξεις, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην έκθεση του Κομμιττή — μόνον ο κ. Γιώργος Σουφλιάς κατά τη διάρκεια της θητείας του ως Υπουργού Εθνικής Οικονομίας είχε δει με θετικό μάτι την πρόταση, υπερίσχυσαν όμως εκείνοι που βαυκαλίζαν — και συνεχίζουν να βαυκαλίζουν — τις εύλογες προσδοκίες και Κυβερνήσεων, και Υπουργών για τον επαναπατρισμό των πλοίων με τις δικές τους αναποτελεσματικές, όπως έχει αποδειχθεί επανειλημμένως, μεθόδους...

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ο γράφων θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να καταχωρηθεί στη στήλη αυτούσιο το δέκατο κεφάλαιο της εκθέσεως πεπραγμένων που αναφέρεται στα Γραφεία - μέλη. Στο κεφάλαιο αυτό επισημαίνεται ότι μέλη του Κομμιττή είναι όλα τα εγκατεστημένα ναυτιλιακά Γραφεία του Λονδίνου. Και προστίθεται:

«Παρά το γεγονός ότι ένας ελάχιστος αριθμός Γραφείων δεν είναι μέλη του Κομμιττή, εν τούτοις και αυτά απολαμβάνουν όλων των υπηρεσιών του και επωφελοούνται εκ των δραστηριοτήτων του. Μέλη του Κομμιττή είναι Γραφεία που διαχειρίζονται πλοία είτε υπό Ελληνική, είτε υπό ξένες σημαίες. Είναι χαρακτηριστικό ότι και Γραφεία εγκατεστημένα στον Πειραιά εγγράφονται ως μέλη για να μετέχουν των δραστηριοτήτων του Κομμιττή και για να ενημερώνονται τακτικά με τις εγκυκλίους, τις διαφορές ανακοινώσεις, του μηνιαίου Δελτίου Ενημερώσεως κλπ.

Το Κομμιττή αποτελεί προϊόν μιας κοινής συλλογικής προσπάθειας του Ελληνικού Εφοπλισμού με μία λαμπρή ιστορία προσφοράς πολλών χρόνων. Η συμμετοχή σ' αυτό, πέραν του ότι είναι τιμητική, πιστεύεται ότι είναι χρήσιμος και ωφέλιμος για όλους. Την επιτυχή πορεία του Κομμιττή είχαν ασφαλώς υπ' όψη και τα ναυτιλιακά γραφεία της Νέας Υόρκης όταν αποφάσισαν τη σύσταση και του δικού τους οργανισμού» — στην έκθεση αναφέρεται εξ' άλλου ότι στην προσεχή κοινή συνάντηση στον Πειραιά τον Σεπτέμβριο θα καταβληθεί προσπάθεια να κληθούν και να παραστούν για πρώτη φορά και εκπρόσωποι «της αδελφής οργανώσεως της Νέας Υόρκης».

ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ του προηγούμενου τεύχους για τον κ. Γιώργο Δρακόπουλο και την τεράστια συμβολή του στη μεταφορά της τριήρους «Ολυμπιάς» στο Λονδίνο, ο γράφων παρέλειψε να υπογραμμίσει την αγωνία αυτού του εκλεκτού Έλληνα για το Αιγαίο — στην αγωνία, άλλωστε αυτή οφείλεται και η δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, με το οποίο (με τα εκθέματά του, δηλαδή) δίδεται η πλέον αποστομωτική απάντηση στους εξ Ανατολών γειτόνους μας για την ελληνικότητα του Αρχιπελάγους, μία διάσταση που δεν έχει προσεχθεί από εκείνους που οφείλουν να προσέχουν και άφησαν τον Γεώργιο Δρακόπουλο να παλεύει μόνος με μία ολιγόριθμη ομάδα συνεργατών του που συμμετέχουν στο πάθος του για τη διαφύλαξη της ελληνικότητας του Αιγαίου. Ο γράφων αισθάνεται την υποχρέωση να υπογραμμίσει ακόμη

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ότι κακώς δεν τιμήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας ο κ. Γιώργος Δρακόπουλος, αν και αυτή η διάκριση είναι ελάχιστη μπροστά στη βράβευσή του από την Ακαδημία Αθηνών για τη δημιουργία και την προσφορά του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ είναι πράγματι πολύ σκληρό, και όπως αποδεικνύεται, η αλματώδης εξέλιξη που έχει σημειωθεί στον τομέα της Ναυτιλίας δεν κατέστη δυνατόν να περιορίσει τις αιτίες (και τις αφορμές) που καθιστούν σκληρό, σκληρότατο, μπορεί να πει κανείς, χωρίς να υπερβάλλει καθόλου, το επάγγελμα αυτό.

Τη διαπίστωση επιβεβαιώνει μία πραγματικά τραγική ιστορία: Προ ημερών χάθηκε σε ατύχημα ένα παλικάρι, γιός πλοιάρχου μας, ο οποίος βρισκόταν σε καράβι της εταιρίας στην οποία είναι αρχιπλοίαρχος σε λιμάνι της Μέσης Ανατολής. Μόλις εγνώσθη το ατύχημα, από το Γραφείο τον ειδοποίησαν ότι ήταν ανάγκη να επιστρέψει στην Ελλάδα — για να προλάβει την κηδεία του παιδιού τους — χωρίς φυσικά να του πουν το παραμικρό για τη δυστυχία που τον είχε πλήξει. Τότε όμως ανέκυψε ένα πρόβλημα, ο πλοίαρχος είχε επιβιβασθεί στο πλοίο με διαβατήριο και οι τοπικές αρχές ζητούσαν ναυτικό φυλλάδιο για να του επιτρέψουν να αποβιβασθεί δεδομένου ότι δεν είχε βίζα για την είσοδο στη χώρα. Το πρόβλημα, βεβαίως, τελικώς ξεπεράστηκε με τα αναγκαία διαβήματα προς κάθε κατεύθυνση και ο δυστυχής πατέρας έφθασε στην Ελλάδα την τελευταία στιγμή για να δώσει τον τελευταίο ασπασμό στο αδικοχαμένο παιδί του.

στην Ακτή Μιαούλη και στην Ακτή Τζελέπη... Πολλά, λόγου χάρη, λέγονται για τις περιουσίες που έχουν αποκτηθεί, και περιλαμβάνουν ακόμη και σπίτια στα βόρεια προάστια, από τις ... προμήθειες. Οι οποίες, όπως λέγεται, αξιώνονται ιταμώς και χωρίς ντροπή και για τα είδη που αγοράζονται αλλά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα Γραφεία και στα πλοία — αλλιώς δεν γίνονται δουλειές, όποιος δεν πείθεται (και δεν «πίπτει») τίθεται εκτός του κύκλου των προμηθευτών και εκείνων που παρέχουν υπηρεσίες με διάφορες προφάσεις που τις επικαλούνται τεχνηέντως εκείνοι που εμφανίζονται βασιλικότεροι του βασιλέως.

Ασφαλώς, όπως γίνεται πάντοτε, υπάρχουν και οι εξαιρέσεις για να επιβεβαιώνουν τον κανόνα...

Τελευταία ακούγονται πολλά και για ένα «κύκλωμα» που, όπως λέγεται, «λεηλατεί» τα επιβατηγά πλοία. Είναι αυτονόητο ότι δεν μπορούν να υπάρξουν συγκεκριμένες πληροφορίες, όσα λέγονται αναφέρονται αορίστως και τα φέρνουμε στην επιφάνεια για να υπάρξει η προσοχή που επιβάλλεται από τους ενδιαφερομένους με την επισήμανση ότι για να δράσει το «κύκλωμα» χρειάζεται συνδρομή εκ των έσω και φυσικά κάποιο δίκτυο έξω για τη διάθεση των κλοπιμαίων, που μπορούν να θεωρηθούν και σαν προϊόντα λαθρεμπορίου. Πρέπει να προστεθεί ότι αορίστως ακούστηκε ότι υπήρξε ήδη κάποια σύλληψη χωρίς να είναι γνωστό ποιά συνέχεια δόθηκε στην υπόθεση, αλλά αν πράγματι υπήρξε σύλληψη, κάτι πρέπει να γνωρίζουν οι αρμόδιες αρχές και όχι μόνον βέβαια οι αστυνομικές.

ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ, όπως αναμενόταν άλλωστε, σημείωσε προ

ημερών η συναυλία του Βαγγέλη Παπαθανασίου στο Ηρώδειο για τα καρκινοπαθή παιδιά η οποία είχε οργανωθεί από τον Σύλλογο «ΕΛ-ΠΙΔΑ» που έχουν συστήσει γνωστές κυρίες της ναυτιλιακής κοινότητας. Υπενθυμίζεται ότι με το προϊόν της συναυλίας — ο κ. Παπαθανασίου δεν δέχθηκε αμοιβή και το αρχαίο θέατρο παραχωρήθηκε δωρεάν — θα προωθηθεί η δημιουργία ξενώνας στον οποίο θα φιλοξενοούνται οι οικείοι των παιδιών που πάσχουν από καρκίνο κατά τη διάρκεια θεραπευτικής αγωγής που θα γίνεται σε ειδικό τμήμα του Νοσοκομείου Παίδων από μετεκπαιδευμένους γιατρούς και θα περιλαμβάνει και μεταμόσχευση μυελού οστών.

Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ του κ. Νίκου Βερνίκου στην πρόσφατη Μπιενάλε της Βενετίας αποτέλεσε έκπληξη για πολλούς καθώς και πηγή διαφόρων πληροφοριών που τον παρουσιάζουν να ενδιαφέρεται για τη δημιουργία μιας πολύ καλής βιβλιοθήκης στον Πειραιά. Με την ευκαιρία επαναλήφθηκαν οι πληροφορίες: Για την λονδρέζικη συλλογή του Σταύρου Νιάρχου με έργα ιμπρεσιονιστών και μεταϊμπρεσιονιστών που θεωρείται από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Για τη συλλογή μοντέρνας και σύγχρονης τέχνης του Γιώργου Εμπειρίκου στη Λωζάννη που είναι από τις πιό σπουδαίες. Και για τη συλλογή έργων ιμπρεσιονιστών που διατηρεί στο Γκτάανσκ ο Βασίλης Γουλανδρής και είναι επίσης μία από τις καλύτερες στον κόσμο. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι την προσοχή της κοινής γνώμης συγκέντρωσε τελευταία και το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης του Ιδρύματος Γουλανδρή στην Άνδρο με την ευκαιρία της αναδρομικής εκθέσεως 120 έργων

ΤΙ ΑΚΟΥΕΙ ΚΑΝΕΙΣ κάθε μέρα

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

του Paul Klee που εγκαινιάστηκε στις 26 Ιουνίου και θα διαρκέσει μέχρι και τις 12 Σεπτεμβρίου.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ η παρέμβαση του φίλου Ευρωβουλευτή Παύλου Σαρλή για τη διευθέτηση των χρεών της «Ολυμπιακής»: Έχοντας υπ' όψει τις ρυθμίσεις των χρεών που έγιναν τόσο στη βελγική «Sabbena» που ενισχύθηκε με κρατικές ενισχύσεις ύψους 12 δισ. βελγικών φράγκων, όσο και στην «Air France» που ενισχύθηκε με τρία δισ. γαλλικά φράγκα αλλά και το γεγονός ότι δεν έχουν εκδοθεί ακόμη οι κανονισμοί για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης της Ρώμης που απαγορεύουν τις κρατικές ενισχύσεις, ο κ. Σαρλής θεωρεί ότι η διευθέτηση του συνολικού χρέους της «Ολυμπιακής» που ανέρχεται σε 320 δισ. δρχ. πρέπει να βασισθεί: Πρώτο, σε αποπληρωμή του χρέους από τον κρατικό προϋπολογισμό, και, δεύτερο, σε ισόποση αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της «Ολυμπιακής» με έκδοση μετοχών υπέρ του ελληνικού Δημοσίου.

Βεβαίως, υποστηρίζει ο κ. Σαρλής, η ρύθμιση των χρεών δεν μπορεί να αποτελέσει αυτοσκοπό αλλά θα πρέπει να συνδυασθεί με ένα μακροπρόθεσμο πλάνο εξυγίανσης και εκσυγχρονισμού και με την οπτική αυτή η «Ολυμπιακή» θα μπορέσει να αποκτήσει ένα βιώσιμο σχήμα για να μπορέσει να σταθεί σε μία συνεχώς και πιο ανταγωνιστική κοινοτική αγορά — ποιος μπορεί να μην συμφωνήσει;

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι με το λεγόμενο «Τρίτο αεροπορικό πακέτο» που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο απελευθερώθηκαν οι αεροπορικοί ναύλοι και έτσι κάθε εταιρία μπορεί να μειώνει ή να αυξάνει την τιμή του αεροπορικού εισιτηρίου για πτήσεις εντός της Κοινότητας και όλοι ελπίζουν ότι αυτή η δυνατότητα θα αποβεί σε όφελος εκείνων που ταξιδεύουν — ήδη οι εταιρίες, όταν διαπιστώνουν ότι έχουν κενές θέσεις, ρίχνουν την τελευταία στιγμή τις τιμές σε σημείο που είναι αδύνατο και να το διανοηθεί κανείς αλλά η εξέλιξη αυτή ευνοεί εκεί-

νους που δεν βιάζονται ή δεν έχουν προσδιορισμένες υποχρεώσεις και μπορούν να περιμένουν τις ευκαιρίες.

Ακόμη με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι η British Airways εγκαινίασε νέα πτήση στη γραμμή Νίκαια — Αθήνα — Νίκαια που εκτελείται κάθε Σάββατο με αεροσκάφος των BA/TAT — της μεγαλύτερης ιδιωτικής αεροπορικής εταιρίας της Γαλλίας που η B.A. έχει αγοράσει το 49% των μετοχών της.

ΤΗΝ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ της ναυτιλιακής κοινότητας πέτυχε η εταιρία Cosmos Marine Management που ίδρυσαν πρόσφατα πέντε γνωστοί οι πλοίαρχοι και ένας οικονομολόγος με πολύχρονη προσφορά στην Ελληνική Ναυτιλία. Στη νέα εταιρία, που ασχολείται με ναυλώσεις, αγοραπωλησίες, διαχείριση, αντιπροσώπευση πρακτόρων, πληρώματα, εισιτήρια κλπ., μετέχουν κατά αλφαβητική σειρά οι πλοίαρχοι Φιλήμων Βαλαμής, Χρύσανθος Δαλέζιος, Άγγελος Παπαδόπουλος (που είναι και νομικός), Πουλίκος Σουκαράς και Πρίamos Τζιμητράς και ο οικονομολόγος Δημήτρης Βαλαμίδης.

Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ του «Βήματος» της Κυριακής (11.7) για φωτογραφική διάταξη στην προκήρυξη του διαγωνισμού για την κατασκευή της οδογέφυρας «Κόμβος Αγίου Νικολάου — Πύλη Ιχθυόσκαλας», προϋπολογισμού 4,5 δισ. δραχμών, είναι σοβαρότατη. Και είναι αυτονόητο ότι ο όρος που προβλέπει ότι για να συμμετάσχει κάποιος στο διαγωνισμό πρέπει να έχει εκτελέσει κατά το διάστημα 1988 - 92 «φρεατοπασάλους μήκους 1.000 μ.» πρέπει να αφαιρεθεί γιατί, όπως λένε οι γνωρίζοντες, φωτογραφίζει συγκεκριμένη τεχνική επιχείριση, δεδομένου ότι είναι η μόνη που διαθέτει αυτό το προσόν.

ΕΓΓΡΑΦΗ προ ημερών στο «Ποντίκι» (8.7) ότι ο τροφοδότης — λογαριασμός που διατηρούσε στην Ελβετία ο Γεώργιος Κοσκωτάς και για τον οποίο έχει γίνει τόσοσ θόρυβος έχει μπλοκαρισθεί εκ νέου, αυτή τη φορά από τους εκπροσώ-

πους δύο ναυτιλιακών γραφείων του Πειραιώς που είχαν συναλλαγές με τον ιδιοκτήτη της Τράπεζας Κρήτης...

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ της διασποράς πάλι στο προσκήνιο:

Όπως θα έχουν ήδη διαβάσει οι συνδρομητές της εφημερίδας «Maritime Monitor», ο Καπτάν Ηλίας Κατσαρός έσπευσε να ενημερώσει — μέσω του «M.M.» και των Ναυτικών Χρονικών — την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα για τα προβλήματα τα οποία έχουν δημιουργηθεί από τις μεγάλες πλημμύρες που έπληξαν εκτεταμένες εκτάσεις του άνω ρου του Μισισσιππή και είχαν σαν αποτέλεσμα το κλείσιμο πολλών αγκυροβολίων, ενώ οι μπάριζες έχουν ακινητοποιηθεί, πράγμα που σημαίνει ότι θα υπάρξουν καθυστερήσεις στις φορτώσεις και ο Καπτάν Ηλίας συνιστά προσοχή στο κλείσιμο συμφωνιών.

Στο άλλο άκρο, στη Νοτιοανατολική Ασία, ένας άλλος πλοίαρχος, ο Καπτάν Ηλίας Γλύπτης, ο οποίος διευθύνει στο Μπαγκόκ την εταιρία United Navigation, που όπως είναι γνωστό, περιλαμβάνεται στον όμιλο εταιριών που έχει δημιουργήσει στην Άπω Ανατολή ο Καπτάν Γιάννης Γκόρος, παρέχει πολύτιμες υπηρεσίες στα 120 περίπου ελληνικά πλοία που καταπλέουν κάθε χρόνο εκεί. Ο καπταν Ηλίας βρίσκεται αυτές τις ημέρες στην Ελλάδα για διακπές και θα φύγει πάλι στα μέσα Αυγούστου περίπου, σε συνάντησή μας δε στο γραφείο του Καπτάν Γιάννη Ψαρά μας μίλησε για τις παρεμβάσεις που κάνει στις τοπικές εφημερίδες για τα εθνικά μας θέματα και για την αποκατάσταση της ιστορικής αλήθειας όταν υπάρχουν διαστρεβλώσεις, σκόπιμες συνήθως, όπως συνέβη πρόσφατα οπότε ένας Τούρκος περιέλαβε στα επτά θαύματα του κόσμου και τον... Πύργο της Πίζας, ενώ ένας Άγγλος περιέπλεκε τόσο το θέμα του κρατιδίου των Σκοπίων ώστε έφθασε στο σημείο να χαρακτηρίζει τους Έλληνες απογόνους των ... Σλάβων.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



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



Εγκαينيιάσθηκε το Σπίτι της CYMEPA

Ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γλαύκος Κληρίδης τέλεσε στις 3 Ιουλίου, στη Λεμεσό τα εγκαίνια του Σπιτιού της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της γνωστής CYMEPA. Το διατηρητέο κτίριο ανήκει στην οικογένεια Λουκά Χατζηγιάννου που το ανακαίνισε επιμελώς και το παρεχώρησε για χρήση της Ενώσεως.

Εγκαينيιάζοντας το Σπίτι της CYMEPA ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γλαύκος Κληρίδης είπε:

Τελώντας απόψε τα εγκαίνια του σπιτιού της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, αισθάνομαι πράγματι ιδιαίτερη χαρά, γιατί το γεγονός αυτό προσθέτει μια ιδιαίτερη διάσταση στις κοινές προσπάθειες της Κυβέρνησης και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Νομίζω δεν χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια για να διαπιστώσει κανείς ότι η ανθρωπότητα ποτέ άλλοτε δεν έχει φτάσει σε τόσο κρίσιμη κατάσταση και δεν έχει προβληματιστεί τόσο πολύ για την αντιμετώπιση των ποικίλων τοπικών, εθνικών, περιφερειακών και παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Είμαστε όλοι μάρτυρες μιας ολοένα αυξανόμενης υποβάθμισης του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να απειλείται όχι μόνο το περιβάλλον, αλλά και η υγεία και επιβίωση των κατοίκων του πλανήτη μας.

Εγκαينيιάζοντας την επίσημη έδρα της CYMEPA, επισημαίνω με μεγάλη ευχαρίστηση τις ιδιαίτερες πτυχές της προσπάθειας του οικολογικού αυτού Συνδέσμου.

Δημιουργήθηκε από Κύπριους και ξένους εφοπλιστές και επιχειρη-



ματίες, που έχουν συνειδητοποιήσει τον παγκόσμιο κίνδυνο μιας φοβερής οικολογικής καταστροφής. Θεωρώ αυτό το γεγονός αξιομνημόνευτο και τη συμβολή τους αποφασιστικής σημασίας μπροστά στον κίνδυνο της περιβαλλοντικής καταστροφής και της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής των ανθρώπων.

Θεωρείται σήμερα από μερικούς ότι βρισκόμαστε μπροστά στο εξής δίλημμα: Να επιλέξουμε το δρόμο που οδηγεί στην οικονομική ανάπτυξη ή το δρόμο που οδηγεί στην προστασία του περιβάλλοντος; Πολύ σωστά, όμως, η CYMEPA θεωρεί ότι η ανάπτυξη στον οικονομικό τομέα δεν αποκλείει αναγκαστικά τις αποτελεσματικές ενέργειες για προστασία του περιβάλλοντος. Δεν είμαστε καταδικασμένοι σε μία επικίνδυνη παγίδευση να επιλέξουμε είτε το περιβάλλον είτε την οικονομική ανάπτυξη. Η εναρμόνιση των προσπαθειών είναι και επιθυμητή αλλά και εφικτή.

Αξίζει, επίσης, να σταθούμε στη διαπίστωση της CYMEPA ότι η Μεσόγειος Θάλασσα κινδυνεύει τόσο

από τη στεριά όσο και από τη Θάλασσα. Επομένως χρειάζεται κοινή προσπάθεια και αυτών που ασχολούνται με τη ναυτιλία και αυτών που ασχολούνται με επιχειρηματικές δραστηριότητες στη στεριά, αν πρόκειται να σταματήσουμε την επικίνδυνη ρύπανση των νερών της κλειστής θάλασσας της Μεσογείου.

Επιθυμώ, όμως, ιδιαίτερα να σχολιάσω τους εκπαιδευτικούς και επιστημονικούς στόχους της CYMEPA. Είναι παραδεκτό αξίωμα πως μια σωστή περιβαλλοντική πολιτική προϋποθέτει σωστή περιβαλλοντική συνείδηση και συστηματική χρήση των πορισμάτων της επιστημονικής έρευνας. Και όπως οι πόλεμοι ξεκινούν από τα μυαλά και τις καρδιές των ανθρώπων, το ίδιο συμβαίνει και με τη ρύπανση και καταστροφή του περιβάλλοντος. Αν πρόκειται να πετύχουμε στις προσπάθειες για προστασία του περιβάλλοντος, πρέπει να δημιουργήσουμε σωστή περιβαλλοντική συνείδηση, ξεκινώντας από τα ίδια τα παιδιά. Αξίζει, λοιπόν, ιδιαίτερης μνείας το γεγονός ότι στο κτίριο που εγκαينيιάζουμε απόψε θα υπάρχει αίθουσα για περιβαλλοντική εκπαίδευση ναυτικών και στελεχών επιχειρήσεων καθώς και μόνιμη έκθεση για το θαλάσσιο περιβάλλον, όπου θα ξεναγούνται μαθητές και μαθήτριες και όποιοι ενδιαφέρονται να πληροφορηθούν περισσότερα για το θέμα.

Θεωρώ ως πρώτο δείγμα περιβαλλοντικής συνείδησης το γεγονός ότι τα μέλη της CYMEPA επέλεξαν ως γραφεία του Συνδέσμου τους ένα ωραίο κτίριο που κτίστηκε στις αρχές του εικοστού αιώνα. Με την αναπαλαίωση του κτιρίου και την αξιοποίησή του από τη CYMEPA έχει επιδειχθεί μια έμπρακτη συνέπεια στην προστασία του περιβάλλοντος και στη διατήρηση της

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



Η υπουργός Κοινωνικής Πρόνοιας κ. Φ. Πάλλη - Πετραλιά, ο πρόεδρος της CYMEPA κ. Στ. Χατζηϊωάννου και ο βουλευτής κ. Ανδρ. Ανδριανόπουλος στην αίθουσα εκθεμάτων της CYMEPA.

πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Η ευγενική προσφορά του κυρίου και της κυρίας Λουκά Χατζηϊωάννου εξυπηρέτησε πράγματι ένα χρήσιμο και ωραίο σκοπό.

Επιθυμώ να εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια στον Πρόεδρο και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της CYMEPA, σε όλα τα μέλη της CYMEPA καθώς και στην οικογένεια Χατζηϊωάννου που με κοινή προσπάθεια και συνεργασία έχουν οδηγήσει μια ωραία πρωτοβουλία σε αυτό το συγκεκριμένο αποτέλεσμα των εγκαινίων των γραφείων της CYMEPA.

Εύχομαι καλή επιτυχία σε όλους.

Στην ομιλία του, ο Πρόεδρος της CYMEPA κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου, αφού καλωσόρισε στην Αγγλική τους πολλούς ξένους που παρέστησαν στην τελετή των εγκαινίων, τόνισε μεταξύ άλλων και τα εξής:

Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, ένας μη-κερδοσκοπικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1992 από μία ομάδα Κυπρίων και ξένων εφοπλιστών και επιχειρηματιών, σήμερα αποκτά την επίσημη έδρα της. Εκτός από τα γραφεία του ακούραστου γενικού μας γραμματέα, Δρ Μιχάλη Ιε-

ρίδη, και των συνεργατών του, στο κτίριο αυτό στεγάζονται, μία αίθουσα για περιβαλλοντική εκπαίδευση ναυτικών και στελεχών επιχειρήσεων, καθώς και μία έκθεση με θέμα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπου θα ξεναγούνται μαθητές και μαθήτριες άλλα και όποιος άλλος επιθυμεί να μάθει περισσότερα για το θέμα.

Η προστασία του περιβάλλοντος σήμερα, είναι η πρώτη προτεραιότητα όλων των πολιτισμένων λαών. Μετά από πολλά χρόνια απερίσκεπτης εκβιομηχάνισης, οι λαοί αυτοί συνειδητοποίησαν ότι η ποιότητα ζωής δεν επιτυγχάνεται μόνο με την οικονομική ανάπτυξη αλλά και με τον ταυτόχρονο σεβασμό προς το περιβάλλον, η περίφημη θεωρία του sustainable growth. Σε αυτή τη βάση, και μετά από εξονυχιστικούς ελέγχους, εξασφάλισαμε την έξωθεν καλή μαρτυρία του μεγαλύτερου στον κόσμο οικολογικού οργανισμού, του περίφημου WWF, του οποίου προεδρεύει η αυτού υψηλότης, ο πρίγκιπας Φίλιππος του Εδιμβούργου. Πιθανόν να έχετε προσέξει το σήμα τους, το συμπαθέστατο panda.

Η CYMEPA δημιουργήθηκε στα πρότυπα μίας ανάλογης Ελληνικής ένωσης, της HELMEPA, αλλά με τη καταστατική διαφορά ότι εδώ στην Κύπρο αποφασίσαμε να δώσουμε τη δυνατότητα στους επιχειρηματίες της στεριάς (και όχι μόνο της



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

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

θάλασσας) να συνεισφέρουν στο έργο μας με το να γίνονται μέλη. Ελπίζουμε στην βοήθεια όλων σας. Άλλωστε με βάση επίσημα στατιστικά στοιχεία η ρύπανση της θάλασσας που προέρχεται από την στεριά είναι περισσότερη από αυτή που προέρχεται από την ναυτιλία.

Στην CYMEPA δίνουμε ιδιαίτερη σημασία στα παιδιά διότι στην τρυφερή αυτή ηλικία είναι ευκολότερο να δημιουργήσεις περιβαλλοντική συνείδηση. Έτσι όταν ήρθε η ώρα να βαφτίσουμε την μασκώτ μας, την Σμαραγδένια, μια συμπαθέστατη χελώνα του Άκαμα, προκηρύξαμε ένα σχολικό διαγωνισμό και είναι συγκινητικό πως συμμετείχαν 6000 παιδιά.

Επίσης, οι περισσότεροι από εσάς θα θυμούνται τη μεγαλύτερη εκστρατεία καθαρισμού των παραλιών της Κύπρου που οργάνωσε η CYMEPA με τους προσκόπους, τον περασμένο Μάρτιο. Ένας από τους σκοπούς ήταν και η συλλογή και επιστημονική επεξεργασία στοιχείων για τη φύση των απορριμμάτων.

Το πιστεύω μας είναι πως μόνο με τη σωστή περιβαλλοντική συνείδηση και την κινητοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα τόσο στα βαπόρια όσο και στην στεριά θα λυθεί το πρόβλημα.

Μια άλλη από τις εξαγγελίες μας είναι η ίδρυση ενός υποθαλάσσιου πάρκου με σκοπό την επιστημονική μελέτη των θαλάσσιων οργανισμών. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η νομοθετικά κατοχυρωμένη προστασία του χώρου και έτσι ελπίζουμε η κυβέρνηση να κάνει δέκτλη τη σχετική μας αίτηση.



Παρούσα στα εγκαίνια της CYMEPA η συνδικαλιστική ηγεσία των ναυτικών μας.

Τέλος, λίγα λόγια για την ιστορία του σπιτιού.

Κτίστηκε στις αρχές του αιώνα και, γύρω στο 1930, έγινε η τρίτη αστική σχολή. Στη δεκαετία του 50, πέρασε στην ιδιοκτησία της οικογένειας Μισσιρλή και εδόθη στην αγαπητή μου μητέρα, κ. Νέδη Μισσιρλή- Χατζηϊωάννου. Όταν ιδρύθηκε η CYMEPA, ταυτόχρονα ξεκίνησε και η αναπαλαίωση του διατηρητέου πια κτιρίου, με έξοδα της οικογένειάς μου, ώστε να προσφέρετε σήμερα για χρήση της ένωσης. Με αυτόν τον τρόπο συμβάλλουμε, έστω και λίγο, και στη διατήρηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Εκ μέρους του διοικητικού συμβουλίου και όλων των μελών της CYMEPA αποδέχομαι και επίσημα την προσφορά και ευχαριστώ τον κύριο και την κυρία Λουκά Χατζηϊωάννου.

Πιστεύω πως δε συμβαίνει συχνά ένας Πρόεδρος Δημοκρατίας να εγκαινιάζει γραφεία οικολογικής οργάνωσης. Αυτό όχι μόνο μας τιμά αλλά και μας δίνει κουράγιο για το μέλλον μια και τονίζει τη σημασία που δίνει η κυβέρνηση στην προστασία του περιβάλλοντος. Ίσως όμως ένας από τους λόγους που ο κ. Πρόεδρος ενδιαφέρεται για το έργο μας είναι γιατί είναι και ο ίδιος άνθρωπος της θάλασσας. Καπέτανεύει το δικό του σκάφος αναψυχής. Σαν μια ελάχιστη έκφραση της ευγνωμοσύνης μας προς το πρόσωπο του κ. Προέδρου, αποφασίσαμε να ανακηρύξουμε το σκάφος του «Καίτη 2», μέλος της CYMEPA, τιμής ένεκεν, και του παραδίδω το σχετικό δίπλωμα.

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.**

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η εγκατάσταση πλωτών δεξαμενών στην Ζώνη Λιμένος Πειραιώς

Τα «Ναυτικά Χρονικά» φέρουν σήμερα στην δημοσιότητα μία πολύ ενδιαφέρουσα γνωμοδότηση την οποία συνέταξε ο γνωστός δικηγόρος του Πειραιώς κ. Στέλιος Παπανδρεόπουλος, εκ των Συνεργατών του Δικηγορικού γραφείου των Αδελφών Σιούφα, και βάσει της οποίας το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ενέκρινε την εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής σε ιδιώτες στην περιοχή του Περάματος.

Συγκεκριμένα, σ' απάντηση ερωτήματος ιδιωτικής εταιρίας που εξήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία της, σχετικά με το νομικό καθεστώς των πλωτών δεξαμενών στην περιοχή Ζώνης Λιμένος Πειραιώς, το Δικηγορικό Γραφείο Σιούφα γνωμοδότησε τα ακόλουθα:

1) Κατ' άρθρον 1 του Ν. 1559/52 ο ΟΛΠ είναι ο αποκλειστικός αρμόδιος για την διοίκηση του Λιμένος Πειραιώς και της Ελευθέρας αυτού ζώνης. Ο Λιμένος Πειραιώς εκτείνεται από του Λιμενίσκου Μουνιχίας μέχρι Περάματος και του Όρμου Αμπελακίων Σαλαμίνος και Κυνοσούρας. Η θαλάσσια

και χερσία ζώνη διατίθεται αποκλειστικά για έργα και εγκαταστάσεις που αφορούν τα δια του λιμένος εξυπηρετούμενα εθνικά, κοινωνικά και οικονομικά συμφέροντα (άρθρ. 2 παρ. 5).

2. Οι κύριες δραστηριότητες του ΟΛΠ είναι η γενική εκμετάλλευση του λιμένος, η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών, η διαφύλαξη των εμπορευμάτων, η εκτέλεση των αναγκών έργων, η έκδοση κανονισμών προσμήσεως και αγκυροβολίας, πλευρίσεως πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων κλπ.

Δευτερεύουσες είναι μεταξύ των άλλων οι παραχωρήσεις επ' ανταλλάγματι των χρήσεων χώρων χερσαίων και θαλασσίων ζωνών, ο καθορισμός δικαιωμάτων χρήσεως, η χρήση και εκμετάλλευση της ακινήτου περιουσίας του, ως και των μονίμων ή πλωτών δεξαμενών που βρίσκονται στην περιοχή του και ανήκουν σ' αυτόν, το Δημόσιον ή νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (άρθρ. 2 παραγρ. 14).

3) Κατ' αντιδιαστολή προς την διάταξη αυτή σαφέστατον είναι ότι δεν απαγορεύεται πλωτή δεξαμενή να είναι εγκατεστημένη ή να εγκατασταθεί με άδεια του ΟΛΠ εντός της περιοχής του λιμένος και να α-

νήκει σε ιδιώτην ή εταιρίαν. Διάταξη απαγορευτική ούτε στον νόμον 1559/1950 ούτε στον νόμον 1220/81 υπάρχει.

4) Ανεξάρτητα από το γεγονός ότι διάταξη που να απαγορεύει την εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής σε χώρο εντός της περιοχής του μεζονος Λιμένος Πειραιώς που υπάγεται στην δικαιοδοσία του ΟΛΠ δεν υπάρχει ανεξάρτητα από το γεγονός ότι τουλάχιστον παλαιότερα υπεστηρίζετο από τον ΟΛΠ ότι όλες οι λιμενικές εργασίες και εξυπηρετήσεις ασκούνται απ' αυτόν και επομένως και αυτή ακόμη η παροχή δυνατότητας δεξαμενισμού πλοίων στην πλωτή δεξαμενή Περάματος με τα γνωστά αποτελέσματα, δηλαδή την κατ' ουσίαν αδυναμία δεξαμενισμού πλοίων, αφού για να λάβει χώραν μια τέτοια εργασία απαιτούντο μακρόχρονες προσυνεννοήσεις μετά των αρμοδίων του ΟΛΠ και καθορισμός ημέρας τόσοσων απωτέρας που ουσιαστικά ισοδυναμούσε με άρνηση ή αδυναμία εξυπηρέτησεως των πλοίων, ΣΗΜΕΡΑ υπό τα δεδομένα ότι η χώρα μας αποτελεί πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η μονοπωλιακή άσκηση οποιασδήποτε μορφής εξουσίας, παρασχεθέντος παλαιότερα ευεργετήματος, δυνατότητας κλπ. απαγορεύεται απολύτως από το άρθρο 85 της συνθήκης της ΕΟΚ κατά το οποίο:

1. Είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύεται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύναται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ Κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγο-

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

ρὰς και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται.

(α) Στην εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

(β) Στην εξάρτηση της συνάψεως, συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

5. Ωσαύτως κατά το άρθρο 86 της συνθήκης της ΕΟΚ είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και απαγορεύεται... η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσποζούσης θέσεώς τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της.

Στην διάταξη αυτή ευρίσκει εφαρμογή οποιαδήποτε παρενόχληση, άρνηση ή παρεμπόδιση εκ μέρους του ΟΛΠ να χορηγήσει άδεια εγκαταστάσεως που θα του ζητηθεί και τούτο διότι με βάση τα δεδομένα ο ΟΛΠ όχι μόνον αδυνατεί στην κυριολεξία να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του λιμένος σε δεξαμενισμούς, όχι μόνον δεν παρέχει την διυνατότητα ανταγωνισμού, αλλά φερόμενος ως απόλυτος δεσπότης στην άσκηση επί μακράν σειρά ετών ασκουμένου υπ' αυτού IMPERIUM και συνθήκες ανταγωνισμού δεν εξασφάλισε και τις συνθήκες της ελεύθερης αγοράς δεν προώθησε, αλλά συνέδεσε την αδυναμία εξυπηρετήσεως των πλοίων με το όνομα του Λιμένος Πειραιώς.

Οποιαδήποτε επομένως άρνηση παρακώλυση ή άλλο τι, παρέχει ευθέως δικαίωμα προσβολής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινο-

τήτων. Υπέρ της απόψεως αυτής συνηγορεί και η διάταξη της παραγρ. 2 του άρθρου 90 της Συνθήκης κατά την οποία οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης ιδίως ως προς του κανόνες ανταγωνισμού... αφού η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό που θα αντέκειτο στο συμφέρον της Κοινότητας».

6. Συναφής προς τα ανωτέρω είναι και η διάταξη της παραγρ. 1 του άρθρου 92 της Συνθήκης κατά την οποία ενισχύσεις που παρέχονται υπό οποιαδήποτε μορφή (χρηματικές παροχές, ευνοϊκότεροι όροι, προνομιακές παροχές κλπ.) από τα κράτη μέλη και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων οικονομικών επιχειρήσεων ή ωρισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά». Κατά συνέπεια ο ΟΛΠ ούτε δικαιούται, ούτε νομιμοποιείται να έχει και να εξασφαλίζει υπέρ αυτού ευνοϊκότερους όρους στην παροχή των υπηρεσιών του από οποιαδήποτε ιδιωτική επιχείρησή κράτους μέλους της Κοινότητας.

7. Με τον Κανονισμό 2584 της 25ης Ιουλίου 1983 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων καθορίστηκαν οι κανόνες που εφαρμόζονται στις ελεύθερες ζώνες και ελεύθερες αποθήκες.

Κατά την διάταξη του άρθρου 7 του Κανονισμού στην ελεύθερη ζώνη και στην ελεύθερη αποθήκη επιτρέπεται η άσκηση όλων των δραστηριοτήτων βιομηχανικής ή εμπορικής φύσης ή παροχής υπη-

ρεσιών από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (περίπτωση της παραγρ. 4 του άρθρου 1 του Κανονισμού).

8. Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί η πρόταση στην «Δήλωση της Νεαπόλεως της 18ης Μαρτίου 1992 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (P.E. 200.286) που αφορά την Στρατηγική ανάπτυξης των θαλασσίων γραμμών και λιμενικών υποδομών στον θαλάσσιο διάδρομο Αδριατικής — Ιονίου, που ψηφίστηκε από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, κατά την οποία «πρέπει να γίνουν νομοθετικές διατάξεις για την αναθεώρηση της διαχείρισης των λιμένων στις οποίες να προβλέπεται:

— Δραστική μείωση της δημόσιας συμμετοχής στην διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων.

— Πολυμορφία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις λιμενικές επιχειρήσεις και στην κυκλοφορία και χειρισμό των εμπορευμάτων και ορθολογισμό των συναφών επιχειρήσεων, και να παρασχεθούν κίνητρα για όλες τις μορφές συνεργασίας ακόμη και σε επίπεδο ιδιωτικών επιχειρήσεων...».

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Με όλα τα παραπάνω νομικά και πραγματικά δεδομένα ο ΟΛΠ όχι μόνον δεν ημπορεί να αρνηθεί την παροχή αδείας εγκατάστασης της ζητηθείσης πλωτής δεξαμενής στον προ του διόκητου ναυπηγείου χώρου της εταιρίας σας, αλλά πολύ περισσότερο πρέπει να συνδράμει την προσπάθεια αυτή και προς εναρμονισμό προς τα Κοινοτικά ισχύοντα, αλλά και προς ενδυνάμωση και ενίσχυση του κατασκευαστικού και επισκευαστικού χώρου του μείζονος Λιμένος Πειραιώς.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Το Ευρωπαϊκό υπερδεξαμενόπλοιο E-3

Του κ. Γ. ΜΠΟΥΓΙΑ, μηχανολόγου - οικονομολόγου



Πέντα ευρωπαϊκά ναυπηγεία τα Astilleros Espanoles Chantiers de l'Atlantique, Bremen Vulkan, HDW και Fincantieri σχεδίασαν από κοινού το ευρωπαϊκό υπερδεξαμενόπλοιο E-3, το οποίο αποτελεί και την απάντηση της Ευρώπης στην πρόκληση της Άπω Ανατολής.

Λεπτομέρειες για τα στοιχεία του εδόθησαν στα μέλη της ναυπηγικής βιομηχανίας στο Λονδίνο.

Το όνομα E-3, το οποίο εδόθη στο πλοίο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων Ecological, Economical και European και σε αυτό έχουν ενσωματωθεί αξιόλογα επιτεύγματα της νέας τεχνολογίας.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του E-3 είναι: double skin, L.O.A. = 324,50 μ. L.P.P. = 318 μ. BML = 57 μ. Ύψος = 31 μ, βύθισμα = 22 μ. 295.100 TDW, ποσότης έρματος 106.100 κυβ.μ.

Κυρία μηχανή δίκρονη diesel 23.000 KW, ταχύτης 15.4 κόμβοι, αντλίες φορτίου X 5.000 κυβ. μ., ωριαίως εκάστη, εκ των οποίων οι δύο είναι στροβιλοκίνητες και η τρίτη δηζελοκίνητη.

Αντλίες έρματος 2 X 3.000 κ.μ. ωριαίως εκάστη.

Κατά τον σχεδιασμό ετέθη ως μεγάλη προτεραιότητα στο θέμα της αποφυγής ρυπάνσεως και έτσι το ύψος των διπυθμένων είναι 3 μέτρα, το πλάτος του side skin 4 μέτρα ενισχυμένα με πολυάριθμα stringers για καλύτερη προστασία σε περίπτωση συγκρούσεως.

Μια επαναστατική επιλογή είναι η τοποθέτηση sonar στον βολβό, το οποίο σαρώνει τον χώρο μπροστά και ελέγχει για τυχόν εμπόδια στην πορεία του πλοίου.

Οι δεξαμενές φορτίου επελέγησαν έτσι ώστε να περιορίζουν στο

ελάχιστο τον κίνδυνο ρυπάνσεως από τυχόν διαρροή και είναι συνολικά 24 (τρεις εγκαρσίως επί 8 διαμήκεις) συν δύο slop tanks.

Τα ερευνητικά κέντρα HSVA του Αμβούργου και το MARIN του Wageningen της Ολλανδίας ανέλαβαν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο να μελετήσουν και να κάνουν τους υδροδυναμικούς υπολογισμούς σε δύο διαφορετικούς τύπους hull οι οποίοι επροτάθησαν από το consortium των πέντε ναυπηγείων. Έτσι ήταν δυνατό να επιτευχθεί η βελτιστοποίηση των γραμμών πριν να κατασκευασθεί το μοντέλλο του πλοίου.

Στην συνέχεια το MARIN ασχολήθηκε αποκλειστικά με τις γραμμές του πλοίου, ενώ το HSVA μελέτησε την πρόωση και τις ελκτικές ικανότητές του.

Μελετήθηκαν δώδεκα διαφορετικές παραλλαγές μηχανών από τις δίκρονες μέχρι τις τετράκρονες μεγάλης διαμέτρου και τελικά με βάση τις αρχές της οικολογίας και οικονομικότητας επελέγη δίκρονη δηζελομηχανή 23.000 Kw. αργόστροφη, μεγάλης διαμέτρου, η οποία κινεί έλικα σταθερού βήματος και ένα shaft generator 800 Kw.

Παρά όλον που οι γραμμές του πλοίου ήταν άριστες από υδροδυναμικής απόψεως για ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση της οικονομικότητας και ανταγωνιστικότητάς του έγιναν επί πλέον και δοκιμές με την εφαρμογή συστημάτων ελαττώσεως της καταναλώσεως καυσίμων Wake equalising duct και Grothuss-Spork fins.

Τα αποτελέσματα των δοκιμών με συνδυασμό των ανωτέρω συστημάτων ήταν εντυπωσιακά και έδωσαν ποσοστά ελαττώσεως της

καταναλώσεως των καυσίμων ως εξής:

.E.D. + 6 finw = 118%
/W.E.D. + 4 finw = 11,800/
W.E.D. μόνο 760 = 7,6% / 6 finw
μόνα τους = 6,5%

Απεφασίσθη λοιπόν ως εκ τούτου η εφαρμογή του δεύτερου εν των ανωτέρω συνδυασμών.

Για ενημέρωση των αναγνωστών μας υπενθυμίζουμε ότι το Wake Equalising Duct είναι σήμερα το πλέον διαδεδομένο σύστημα στον κόσμο για την εξοικονόμηση καυσίμων στα πλοία και στα τελευταία χρόνια έχει τοποθετηθεί σε πάνω από εξακόσια (600) πλοία κάθε είδους, μεγέθους και ηλικίας, τα οποία συνολικά φτάνουν περίπου τους 40.000.000 TDW.

Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται και περίπου τριάντα πλοία των μεγαλύτερων ελληνικών εταιριών, καθώς επίσης και πλοία των εταιριών όπως Shell, Exxon, Mobil, Stolt, Bergesen κ.α. Τα «Ναυτικά Χρονικά» όπως πάντοτε οι πρωτοπόροι στην ενημέρωση της ελληνικής ναυτιλίας είχαν παρουσιάσει προ καιρού το σύστημα αυτό από τις στήλες τους.

Ενα χαρακτηριστικό του E-3 είναι, ότι η γέφυρα και το accommodation έχουν την μορφή βέλους έτσι ώστε να ελαττώνεται η αντίσταση των υπερκατασκευών.

Εξ ίσου επαναστατική είναι η πρόταση να χρησιμοποιηθεί πηδάλιο τύπου HDW — simrac, το οποίο είναι διηρημένο οριζοντίως σε δύο μέρη κινούμενα ανεξάρτητα μεταξύ τους.

Πιστεύουμε, ότι το E-3 αποτελεί μίαν ενδιαφέρουσα πρόταση η οποία θέτει νέα πρότυπα στον σχεδιασμό των δεξαμενοπλοίων προσφέροντας υψηλό βαθμό οικονομικότητας, ανταγωνιστικότητας και προστασίας περιβάλλοντος και είμαστε βέβαιοι ότι οι επαναστατικές και ριζικές σκέψεις και επιτεύγματα της τεχνολογίας, που εφαρμόστηκαν σε αυτό θα επηρεάσουν στο εγγύς μέλλον και τον σχεδιασμό των άλλων τύπων των πλοίων.

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

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 Δυναστεία των Στραβελάκηδων

Του δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Φαντάζομαι ότι λίγοι Έλληνες θα γνωρίζουν ότι δύο Χιώτες απ' τα Καρδάμυλα κατέλαβαν τα ύπατα αξιώματα στην Τύνιδα.

Ήταν δύο αδέρφια: Ο Γιάννης και ο Γεώργιος Στραβελάκης.

Ο Γιάννης έγινε Αντιβασιλιάς της. Και ο Γεώργιος Στρατάρχης.

Αλλά για την δυναστεία των Στραβελάκηδων απ' το βιβλίο του Στυλ. Βίου «Η Σφαγή της Χίου» χρήσιμο είναι να διαβάσουμε την διήγηση της Χατζηευγενίας Στραβελάκη εκ Καρδαμύλων που έχει ως εξής:

«Τότε στα '21 ήταν κρυμμένοι στην Αγιά-Μαρίναν ο πατέρας του πεθερού μου, ο Στεφανής ο Στραβελάκης, εις τα μνήματα μέσα της εκκλησίας. Ήταν δική του η εκκλησιά.

Εκηρύξαν τότες οι Τούρκοι: «Όσοι έρτουν και προσκυνήσουν, θα πάρουν τα πράγματα τους, όσοι δεν έρτουν, θα γίνουν μπεηλίδικα». Πολλοί εκατηβήκαν κ' επήγαν εις του Χατζη-Ισμαήλη το σπίτι. Ευτό το σπίτι ήταν Ασπιώτικο, κι ο Χατζή Ισμαήλης επήρεν του Παπά-Ασπιώτη την κόρη και το κάμε δικόν του. Ο παπάς ύστερι εβάφτισεν 500 παιδιά, για να λυώσει η αμαρτία του.

Η μητέρα του πεθερού μου τότες επήρεν τα δύο παιδιά, το Γιώργη και τον Γιάννη κ' επήγεν να προσκυνήσει. Ο Κωνσταντής, ο πιό μικρός, έμεινε. Ο Γιάννης ήτο 14 χρονών κ' εκαλοναρκούσεν εις την εκκλησία, ο Γιώργης 5, και τα δυό ομορφόπαιδα σαν αγγέλοι.

Οι Τούρκοι τους άντρες τους ε-

σφάζαν, τις γυναίκες και παιδιά τα πήραν και τα πήγαιναν στη Χώρα. Σαν επερνούσαν από την Αγιά-Μαρίναν, επετάχτην από το μνήμαν ο πατέρας τως κι' ειπεν: «Πάρετ' εμένα, κι αφήτε τα παιδιά». Μα ένας Γιουρούκης με το γιαταγάνιν του τον ήσκισε στη μέση. Μητέρα και παιδιά τα πήγαν εις τη Σμύρνην. Στο δρόμον η μητέρα ήλεγεν του Γιάννη: «Την κάταράν μου να 'χετε αν τουρκέψετε κι αν χωριστείς από τον αδερφό σου». Κι' εσηκώνετον ο Τούρκος και της εχτύπαν με μian πήχη.

Τως έλεγεν και μοιριολόγι:

«Τούτην την νύχτα κι άλλη μια θα σας θεωρώ κι απέκει πιά. Ω Γιώργη μου και Γιάννη μου,

(πανώριο μου ζευγάρι)».

Στη Σμύρνην έμεινεν η μάνα τως, τα δε παιδιά τα πήγαν εις την Πόλη. Εκεί επειδή ήσαν πολύν όμορφα, ο Σουρτάνος τα 'στειλεν δώρο στον Αντιβασιλέαν του Τουνεζιού. Εκείνος τα σπούδασεν.

Εσπούδασεν ο Γιάννης στρατιωτικά, κ' εγίνηκε Σερασκέρης, ο Γιώργης νομικά, κ' έγινε Χαζιναντάρμπασης. Ήταν όμως πιό μικρός κ' ετούρκεψεν, κ' ελέγονταν Σίντι-Μουσταφάς. Ο Αντιβασιλέας τον έκαμεν παιδίν του και του 'δωκεν την κόρην του. Του την έδωκε με μian παλληκαριάν του Γιάννη.

Μια ημέραν ο Γιάννης είδεν τον Αντιβασιλέα συλλογισμένον και του 'πε: «Πως είσαι συλλογισμένος;». Λε του: «Απόψε

θα μου πάρουν το κεφάλι, για να βασιλέψει ο πρώτος μου αξάδελφος» Λέει του: «Και δεν παίρνω εγώ το κεφάλιν του εαυτουνού;». Κ' ετσι τον εσκότωσεν, και ο Αντιβασιλέας έδωκεν την κόρην του στο Γιώργη και τον έκαμεν και Βεζύρην του. Η Ευρώπη όλη τον είχε για μεγάλο διπλωμάτη.

Ο Γιάννης έμεινε Χριστιανός. Ήχτισεν δυό εκκλησιές. Η μια 'Αις-Γιάννης, νεκροταφείον, η άλλη εις το Βυζάντιον της πολιτείας 'Αις-Γιώργης. Τότες που ήμουν εκεί, επουλήθηκεν το νεκροταφείον εις τους Γάλλους και τό'καμαν Ντουάνα. Η εκκλησιά είχεν τόσα δικαιώματα, που ούτε ο ίδιος ο Αντιβασιλέας, ούτε πρόξενος Γάλλος ή 'Αγγλος εμπόρεν να πιάσει εκείνον που ήθεν προκάμει να μπει μέσα, παρά μόνον ο παπάς.

Επειτα ο Γιάννης είπεν του Γιώργη. «Έχομεν κι αδερφόν, που μπορεί να 'ναι φτωχός. Δεν πρέπει να τον ζητήσομεν να δούμεν ίσως σώζεται;». Κ' έστειλεν τότες ένα Χριστιανόν από την Καλαμάταν, Αντρέας Καλικούνης ελέγονταν (συγγενής του ο καθηγητής), κ' έναν Αράπην, Καπλάνην, κ' ήρταν εις το Χίο τα 1844 κ' εζητούσαν τον πεθερόν μου, τον Κωνσταντή. Ο Πασάς τους ήστειλε στα Καρδάμυλα. Αρωτούν και βρίσκουν το σπίτι. Αρωτούν εις το σπίτι: «Που είν' ο Κωνσταντής ο Στραβελλάκης;» Λέγουν τως: «Εις τα Κοίλα σπέρνει». Στέλλουν και φέρνουν τον κάτω στο χωριό. Λέγουν: «Έχομε διαταγή να σε πάρομεν να σε πάμεν εις το Τούνεζι». Λέει τως: «Μα έχω παιδιά, αφήτε με». Λέγουν του: «Δεν ξέρομεν τίποτι, θάρθεις μαζί μας». Εζήτησε δυό μέρες διορία, έκαμεν την διαθήκην του, εκοινώνησεν και τους εκολούθησεν.

Εις το Τούνεζι του γίνηκε μεγάλη παράταξη. Αμάξιν ολόχρυσον τον επήρεν και τον επήγεν εις το παλάτι. Μόλις τον είδαν, τον εγνώρισαν, κ' εκείνος πάλι μόλις τους είδεν, τους εγνώρισε. Το τί έγινε δεν

ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΤΕ μιά Σίγουρη Επαγγελματική Σταδιοδρομία
στην Μεγάλη ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
στην Ξηρά ή στην Θάλασσα.

ΠΡΩΤΕΥΣ

Λειτουργούν τα εξής τμήματα:

- ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ)
- ΔΟΚΙΜΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
- ΠΛΟΙΟΣΥΝΘΩΝ

ΠΡΩΤΕΥΣ ΑΠΟ ΤΟ 1980 ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΠ/ΣΗ
ΙΔΡΥΤΗΣ: ΣΠ. ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Πληροφορίες: Α. Βασ. Γεωργίου Α'3 ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Α' ΤΡΑΔΑ) ΤΗΛ 4175502 - 4116393

περιγράφεται. Τον αρρωτά ο Γιάννης: «Που είν' η μητέρα μας, αδερφέ μου;». Και τως λέει: «Επέθανε στην Πόλη, που επήγε να σας ζητήσει, από χολέρα».

Ο Γιάννης έκαμεν πολλούς πολέμους εις την Μπαρμπαριά. Έσφαζεν Αράπηδες χιλιάδες. Ήλεγεν του ο Γιώργης: «Τή Μπαρμπαριά θα διορθώσεις αδερφέ». Ήλεγεν του εκείνος: «Όταν, αδερφέ μου, θυμηθώ τη σφαγήν του πατέρα μου και το ξύλον της μητέρας μου φρενιάζω και θέλω να χύνω αίμαν Αγαρηνό». Ήλεγεν και του Κωνσταντή του πεθερού μου.

«Ε τώρα πιά, αδερφέ μου, σκέφτομαι να παρατήσω τη διαταγήν της μητέρας μας, και ν' αφήσω εδώ τον αδερφό μας το Γιώργη, και να πάω στην Πόλη να πώ του Σουλτάνου, για ό,τι έκαμα στην Αφρική, να μου κάμει κ' εκείνος τη χάρη να κόψει τα δοσίματα του χωριού μας». Κ' εκείνον τον χρόνον επέθανε από χολέρα.

Ο Κωνσταντής έμεινεν κάμποσον καιρόν εκεί, ύστερα τως είπεν: «Εγώ έχω και γυναίκαν και παιδιά, και τα ποθύμησα». Λέγουν του: «Να πας να μας τα φέρεις». Εστείλαν τον εδώ με συνοδεία. Εφόρεν μπεηλίδικα ρούχα και του 'χαν δώσει κ' έναν άλογο. Ο Πασάς της Χίου σαν είδεν τα ρούχα του, είπεν: «Ευτός έχει πιό μεγάλον αξίωμα από μένα». Τον ήστειλε με συνοδεία ως του Πασά τη Βρύση. Εκεί ο πεθερός μου των είπεν να γυρίσουν οπίσω, ήβγαλεν τα μπεηλίδικα ρούχα, κ' ήβαλεν τα Καρδαμυλικά κ' επήε στα Καρδάμυλα.

Εις τα '61 επήγα εγώ, ο άντρας μου, ο Λαμπρινός, παιδίν του Κωνσταντή, και άλλοι οι κουνιάδοι μου,

κ' έμεινα εκεί δυό χρόνια. Κ' εγύρισα' εδώ πολύ θανατική στη θρησκεία, γιατί ήβλεπα μια βασίλισσα να προσκυνά 7 φορές την ημέρα κ' εμείς μια φορά και πάλι μας κακοφαίνεται, κ' ήλεγα: «Για δε τους πως προσκυνούν! Για δε τους πως σα νηστεύουν! Πίστη δεν έχουν και πίστη λατρεύουν!».

Μέσα στο παλάτιν ήταν κι άλλοι Χιώτες. Ένας Ξύδας με τη μάνα του, βαθύπλουτος, ήταν Σείχουλισλάμης. Μας έλεγεν η μάνα του, η κερά Πλουμού, πως όλλην τη Χίο μπορεί να τη ντύσει μαργαριτάρι. Επήεν κ' ένας αδερφός του εκεί, κ' επολέμησεν να τον κάμει Τούρκον, κι αφ' την τρομάραν του επόθανεν.

Την Κουμαριανούδαινα, του Γιώργη του Κουμαριανού την αδερφή, την είδα και της εμίλησα. Είχεν μεγάλο μπέη. Σαμπιτάμπα, και της είπα: «Έχεις συγγενείς κι αδερφό». Και μου λέ: «Αν είν' από Θεού, θ' ανταμωθούμε».

Κ' ένας Σουρίας, του Γυμνασιάρχη ο αδερφός, μεγάλος μπέης, ήξερεν και Ρωμαϊκά. Κ' ένας Λαγκαδούσης, κ' ένας Φράγκος Μαρούλας από τα Καρδάμυλα. Ευτός μου ήε: «Θυμούμαι πως εκάθουμουν σ' ένα σπίτι, κ' είχεν μουριές ομπρός και μιας εκκλησιά κοντά — θάλεγε για την Αγίαν Παρασκευή — Και θυμάμαι που μας επήγαν εις την εκκλησιά και μας έδωσεν ο παπάς κρασί με το κουταλάκι».

Ο Γιώργης είχεν πολλά παιδιά, αλλά επήρεν και κάποιο Χαϊρεντίν ψυχοπαίδι από Ελληνικόν αίμα — του Μάρκου Μπότσαρη ανίψι — Ευτός επήε στην Πόλη κ' έγινε Σιντιραζάμης.

Η δε η μητέρα μου ήτο μωρό

στην Καταστροφήν, κ' η μάνα της με πολλούς άλλους ήταν εις τ' Αγιού τη σπηλλιά. Το μωρόν έκλιεν και ο άντρας της και οι άλλοι της έλεγαν να το ρίξει στη θάλασσα. Εκείνη είπεν: «Ευτό δεν γίνεται». Κ' έτσι δεν το 'ρίξαν, που αν το 'ριχταν, θα το 'βλεπαν οι Τούρκοι που ήταν από πάνω, και θα τους έσφαζαν όλους».

Εξ άλλου απ' το Λεύκωμα «Καρδάμυλα» που εκδόθηκε από τον εκδοτικό Οίκο Αρίωνα με επιμέλεια του κ. Π.Μ. αντιγράφουμε τα παρακάτω που αναφέρονται στους Γιώργο και Γιάννη Στραβελάκη.

ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ

Κατά τα Σφαγές της Χίου του 1822, οι Τούρκοι παρέλαβον από τα Καρδάμυλα τους δύο μικρούς αδελφούς Γεώργιον, 11 ετών και Ιωάννην, 9 ετών, προκειμένου να τους μεταφέρουν εις Κωνσταντινούπολην δια να τους κάμουν γενιτάρους. Μέχρι της Σμύρνης τους συνώδευεν η μητέρα των, πλήν όμως εκεί ένας «αράπης» της απέκοψε την κεφαλήν καθ' ήν στιγμήν προσεπάθει να επιβιβασθή επί του πλοίου δια να συνοδεύση τα τέκνα της.

Εις την Κωνσταντινούπολην τα δύο παιδιά εσπούδασαν εις την Ανακτορικήν Σχολήν και κατόρθωσαν δια της ευφυίας και της ικανότητός των να καταλάβουν μεγάλα αξιώματα. Ο Ιωάννης έγινε αντιβασιλεύς της Τύνιδος και ο Γεώργιος στρατάρχης. Η τρομερά όμως εκείνη σκηνή του αποκεφαλισμού της μητρός των ήρχετο τακτικά εις

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

την μνήμη του Γεωργίου, ο οποίος δια να εκδικηθή, δεν εδίσταζε να «παίρνη το κεφάλι» κάθε αράπη που εύρισκε μπροστά του. Της τακτικής αυτής ήτο αντίθετος ο μικρότερος Ιωάννης, ο οποίος τον συνεβούλευε να μη κάμη αυτά τα πράγματα, διότι θα εξετίθετο εις τους Τούρκους.

Ο μεγαλύτερος ενεθυμείτο πάντοτε τα παιδικά του χρόνια εις τα Καρδάμυλα και έλεγε εις τον μικρότερον ότι είναι Έλληνες, καταγόμενοι από την Χίον και ότι θα πρέπει να αναζητήσουν τους συγγενείς των και ιδιαιτέρως τον επιζώντα αδελφόν των Κωνσταντή, διαμένοντα εις τα Καρδάμυλα.

Τον αδελφόν των ανεύρον τελικώς μετά πολλάς αναζητήσεις και περιπετειάς. Εις τούτον απένειμαν τον βαθμόν του συνταγματάρχου του τουρκικού στρατού, του έδωσαν χρήματα και τον απέστειλαν οπίσω εις τα Καρδάμυλα. Μεταγενεστέρως δε τους επεσκέφθησαν εις Τύνιδα και άλλοι συγγενείς των, οι οποίοι έτυχον μεγάλων περιποιήσεων και χρηματικών δωρεών, τινές μάλιστα εξ αυτών παρέμειναν πλησίον των.

Ο Γεωργίος, ο οποίος παρέμεινε άγαμος, ανήγειρε μεγαλοπρεπή ναόν, τον Άγιον Γεώργιον, όστις σώζεται μέχρι σήμερον εις Τύνιδα. Εις την πρόσωπον του ναού, αναγράφεται ότι ανηγέρθη δαπάναις του Γεωργίου Στραβελάκη.

Ο Ιωάννης, έγγαμος, αφήκε δύο υιούς. Τον Χαϊρεντίν Πασά και τον Μαχμούτ Πασά. Ο πρώτος έγινε γαμβρός επί θυγατρί του Σουλτάνου Χαμίτ, τον οποίον όμως ο Σουλτάνος απηγχόνισε διότι εθεωρείτο υπ' αυτού ως φιλέλληνα. Κατά την στιγμήν του απηγχονισμού του ανεφώνησε: «Ζήτω η Ελλάς».

Από τα παραπάνω μπορεί κανείς να φαντασθεί τους «Τετραπέρατους» Καρδαμυλίτες, (χαρακτηρισμός που τους δόθηκε από τον ιστορικό Ζολώτα) που θέριεψαν στο εξωτερικό αποδεικνύοντας τον Δυναμισμό της Φυλής μας, αλλά και την αγάπη για την γη των πατέρων τους και τους συγγενείς τους!!!

Απόγονος αυτής της Δυναστείας ζει και κινείται σήμερα στον ευρύτατο χώρο της Μεγάλης Ναυτιλίας των Ελλήνων. Που παρά τα σκαμπανεβάσματα της θαλασσίνης δου-

λειάς θεριεύει στην Ναυτιλία:

Είναι ο Καπτά Κώστας Στραβελάκης: Ο ναυτέλληνας με το τρελλό θάρρος, το απaráμιλλο χιούμορ και με μια Καρδαμυλίτικη λεβεντιά.

Στραβελάκιος περιπέτεια Πρώτη ΟΜΗΡΟΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΩΝ

Στα μαύρα κατοχικά χρόνια ο Κώστας Στραβελάκης ήταν ένας φλογερός πατριώτης και ανυπότακτος στην κατοχική Μπότα.

Μαζί με τον Άγγελο Αγγελιδάκη κι έναν συντοπίτη του αποφασίζει νεαρός ηλικίας 16 ετών να φύγουν στη Μέση Ανατολή για να πολεμήσουν τον κατακτητή από ξένη αλλά φιλόξενη συμμαχική γη. Ήταν η εποχή που οι νέοι της Χίου με τον φλογερό έρωτα της Λευτεριάς που έκαιε στις καρδιές τους εγκατέλειπαν το νησί κατά χιλιάδες και έσπευδαν στη Μέση Ανατολή για να στρατευθούν εθελοντικά στις ελεύθερες ελληνικές δυνάμεις.

Εθελοντής λοιπόν πήγαινε και ο νεαρός Στραβελάκης, που από την πρώτη στιγμή έδειξε που μπορούσε να φθάσει το άξιο παλληκάρι.

Με μια βάρκα λοιπόν μαζί με τους άλλους δύο συντρόφους τους φθάνουν νύχτα με τα πράγματά τους στο τουρκικό νησάκι Γούνι, που βρίσκεται ανάμεσα στη Χίο και τη Μ. Ασία.

Εκεί εκτυλίχτηκε μία απίστευτη ιστορία με τους Τούρκους στρατιώτες του φυλακίου:

Όταν παρουσιάστηκε η τριάς των δραπετών από την τυραννία των κατακτητών δεν είχαν μαζί τα πράγματά τους, γιατί ήταν αδύνατο, στο απόκρημνο νησάκι να τα κουβαλήσουν μαζί.

Παρεκάλεσαν λοιπόν τον Τούρκο φρουρό να τους δώσει τη μοναδική βάρκα του φυλακίου για να πάνε να τα πάρουν και να επανέλθουν.

Πρέπει να ομολογηθεί ότι οι Τούρκοι στρατιώτες τους δέχτηκαν με πολύ καλωσύνη και προθυμία να τους εξυπηρετήσουν. Αλλά οι πονηροί Τούρκοι, έχοντας να κάμουν με τους πió πονηρούς Ρωμιούς και μάλιστα γράφουμε εμείς με τους παμπόνηρους Καρδαμυλίτες, όπως τους χαρακτήρισε για την εξυπνάδα τους, ο ιστορικός και χωριανός τους Ζολώτας, εδίστασαν στην αρχή να τους δώσουν την βάρκα, για-

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

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

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

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

HOLLAND

M.P.R.S.

Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49

Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

τι φοβήθηκαν πως θα την έπαιρναν και θα έφευγαν. Οπότε «μην τον είδατε τον Παναή» όπως λέει και το λαϊκό τραγούδι. Εσκέφθησαν λοιπόν να την δώσουν μεν αλλά να κρατήσουν Όμηρο τον Κώστα Στραβελάκη.

Δεν του έλαχε ο κλήρος αλλά προσεφέρθη ΜΟΝΟΣ ΤΟΥ να μείνει όμηρος. Θάρος και εμπιστοσύνη στους φίλους. Πάντως ο Χριστιανός έμεινε ΟΜΗΡΟΣ.

Και αφού οι σύντροφοί του του πήγαν και πήραν τα πράγματά τους επανήλθαν και διεπεραιώθησαν στην Μικρασιατική Ακτή.

Ο Κώστας κατατάχθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό όπου και υπηρέτησε πέντε ολόκληρα χρόνια. Επί τέλους τέλειωσε ο πόλεμος, απελύθη ο Κώστας Στραβελάκης και σαν θαλασσοπούλι του γιαλού διάλεξε να γίνει ναυτικός.

Στραβελάκης περιπέτεια Δεύτερη

Τότε έπρεπε να αποκτήσεις τέσσερα χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας και να δώσεις εξετάσεις για ν' αποκτήσεις το δίπλωμα του Τρίτου Πλοίαρχου. Και ο Κώστας Στραβελάκης τα βρήκε μπαστούνια. Γιατί με τον πόλεμο και την υπηρεσία του στο Πολεμικό Ναυτικό δεν είχε το απολυτήριο του Γυμνασίου που ήταν το απαραίτητο το τυπικό στοιχείο για τις εξετάσεις για το δίπλωμα του τρίτου καπετάνιου.

Ποιός ξέρει πως σκέφθηκε ο πανέξυπνος Καρδαμυλitis.

Ισως είχε διαβάσει το ποίημα του Στρατήγη: Τον Ματρώζο. Που λησμόνησε τη φτώχεια του και τη δόξα του θυμήθηκε. Και τράβηξε για να δη τον καπτά Κωνσταντή Κανάρη πούταν Υπουργός μεγάλος και τρανός για να τον βοηθήσει.

Ετσι και ο Στραβελάκης τράβηξε για τα ανάκτορα θυμηθείς την πεντάχρονη ένδοξη υπηρεσία του στον Πόλεμο, με επιδίωξη να δη την Βασίλισσα Φρειδερίκη για να τον βοηθήσει.

Ξέροντας πως υπομονή και επιμονή ο καθένας πρέπει να νάχη το επέτυχε. Πήρε το δίπλωμά του και σιγά - σιγά έφθασε ν' ανέβη στη γέφυρα του πλοίαρχου.

Στραβελάκης περιπέτεια Τρίτη

Κυβερνούσε πλοίο ελληνικό ως

πλοίαρχος και πήρε το τρελλό θάρρος, αυτός που προσεφέρθη Όμηρος, αυτός που έσπασε το Παλατιανό κλοιό κι είδε την Φρειδερίκη να είναι ο πρώτος Έλληνας με το πλοίο του που μπήκε στις μεγάλες λίμνες του Καναδά. Για να πάρει τιμητική διάκριση από τους ξένους που για πρώτη φορά Έλληνας άνοιγε ένα θαλασσινό δύσκολο δρόμο στον Καναδά.

Ως εφοπλιστής, ο Καπτά Κώστας και το συγκρότημα του «Ο προμηθεύς» διακρίθηκε με τον υπό Ελληνική σημαία στόλου του, που τον διατήρησε αλώβητο στη μεγάλη κρίση 1982-1985.

Αλλωστε ο καπτά Κώστας είχε από μικρός συνηθίσει τις δυσκολίες. Και φαίνεται έχει υπόψη του τον Άγγλο ποιητή Κίππλινγκ που ένα απόσπασμα του ποιήματός του «Αν μπορείς» έχει ως ακολούθως:

«Κι αν της ζωής το έργο μπορείς να το βλέπεις συντρίμια και να σκύβεις στη γη και να χτίζεις με φθαρμένα εργαλεία.

Αν μπορείς να σωριάζεις μια στίβα τα κέρδη, το βίός σου και με μια και μόνο ζαριά να ρισκάρεις τα πάντα μια κι έξω και να χάνεις και πάλιν ν' αρχίζεις από τάλφα, δίχως ποτέ τσιμουδιά να μη βγεί για τα κέρδη που πάνε, τότε πια γένικες άντρας παιδί μου».

Αλλ' ο Καπτά Κώστας έδειξε πως ήταν άντρας απ' την περιπέτεια στο νησάκι Γούνι που ήταν 16 χρόνων.

Κατάφερε λοιπόν να διατηρήσει και να αυγατίσει τον στόλο του. Με την ενεργητικότητα, την οικονομία του και την Σοφία του.

Γιατί όπως δίδασκε ο Ισοκράτης «σοφός θεώρησε όσους δεν χάνουν την ψυχραιμία τους κατά τις μεταφορές του βίου τους, αλλά γνωρίζουν να περνούν και τις αποτυχίες και τις ευτυχίες τους με εγκάρτηση και μέτρο».

Πέραν τούτου σπάταλος δεν φάνηκε. Γιατί είναι οικονόμος. Και ο κάθε οικονόμος είναι ένας ευεργέτης της κοινωνίας σε αντίθεση με τον σπάταλο που είναι εχθρός της.

Απόδειξε ότι τα Καρδάμυλα στον ιδιαίτερο χώρο της Χίου θεωριούνται στ' άρμενα, στα γράμμα και στα αξιώματα που όσοι τ' αποκτούν εξα-

κολουθούν να παραμένουν πάντα αγαθοί Χιώτες και καλοί Χριστιανοί.

Ποιός αγνοεί ότι ο σημερινός Αρχηγός του ΓΕΕΘΑ (ας πούμε ο αρχιστράτηγος των Ενόπλων μας Δυνάμεων είναι ο Καρδαμυλitis στρατηγός Δ. Σκαρβέλης;

Ποιός δεν ξέρει ότι η ψυχή της καταιγίδας της Ερήμου που έδωσε το χαστούκι σαν Σαντάμ Χουσεϊν ήταν αμερικανός (Καρδαμυλitis καταγωγής) στρατηγός Παγώνης;

Η γιαγιά του Στρατηγού ήταν Στραβελάκινα, ανεψιά του Παν. Στραβελάκη προπάπου του Κώστα Στραβελάκη, που ήταν εγγονός του Γεωργίου και Γιάννη και Κώστα Στραβελάκη (της Τυνησίας).

Ο πατέρας του Στρατηγού Παγώνη έφυγε ως λαθρομετανάστης με το φορτηγό «Δημοκρατία» του Περιβολάρη. Και βγήκε όταν το πλοίο έφθασε στη Νέα Υόρκη, κολυμπώντας στο άγαλμα της Ελευθερίας, ως λαθρομετανάστης.

Εκαμε στην Αμερική εστιατόριο και ο γιός του που σήμερα είναι ένας ένδοξος στρατηγός, δούλεψε σκληρά για να δημιουργηθεί.

Και μιλώντας με υπερηφάνεια για την καταγωγή του και την εργασία του στο εστιατόριο κατάφερε ένα ηχηρό ράπισμα στα υπερφύαλα καμιά φορά μυαλά μερικών νέων, που δεν καταδέχονται την όποια εργασία. Που όμως η εργασία είναι ιερή και αν είναι υποτιμημένη στην νοσηρή φαντασία μερικών, που θέλουν ναλέγονται πορφυρογέννητοι. Γιατί όποιος νέος έχει με το δεξί του χέρι την εργασία και το ζερβό την οικονομία είναι βέβαιο πως θα πετύχει.

Το παιδί του φτωχού, το φτωχόπαιδο, έχει την ίδια αξία και τα ίδια δικαιώματα με το παιδί του άρχοντα; Το αρχοντόπουλο.

Τα φτωχόπαιδα συνήθως προοδεύουν ενώ τα αρχοντόπουλα κοροϊδεύουν και κοριβαντιούν ως καγχάζοντες κληρονόμοι στην πατρική περιουσία.

Ο καπτά Κώστας Στραβελάκης με τα καλαμπούρια του, τα αστεία του και τον καλό λόγο, που δεν κοστίζει τίποτε, ξέρει πολλά να κερδίζει.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Βελτίωση της ιατρικής βοήθειας στα πλοία

Στις 21 Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε τις Βρυξέλλες σύσκεψη που διοργάνωσε η DGV της ΕΟΚ με κεντρικό θέμα την βελτίωση της ιατρικής βοήθειας στα πλοία.

Η βελτίωση της ποιότητας της ζωής στη θάλασσα και η μείωση στο ελάχιστο των κινδύνων που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλλόμενοι απασχόλησε για μία ακόμη φορά τα όργανα της Κοινότητας. Το θέμα της συζήτησης στράφηκε στο πρόγραμμα Pharmec Annes II με βάση την κοινοτική οδηγία 4951/92 - 11.3.92.

Η οδηγία αναφέρεται:

α) Στη βελτίωση της ιατρικής βοήθειας που παρέχεται στα πλοία και λαμβάνει υπόψη της τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος και της ζωής στη θάλασσα γενικά και ειδικότερα τις δυσκολίες που παρουσιάζονται στην προσφορά βοήθειας στην περίπτωση που οι ναυτικοί βρίσκονται αντιμέτωποι με κάποιο πρόβλημα υγείας.

β) Καθορίζει τον ελάχιστο απαραίτητο ιατροφαρμακευτικό εξοπλισμό καθώς και το περιεχόμενο των φαρμακείων πάνω στα πλοία αναλόγως του μεγέθους τους.

γ) Σε περίπτωση που τα πλοία μεταφέρουν δηλητηριώδεις ουσίες τα φαρμακεία τους θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα ενδεδειγμένα αντιδότα.

δ) Αν κάποιο πλοίο απασχολεί

περισσότερους από 15 ναυτικούς και πραγματοποιεί ταξίδια μεγαλύτερα των τριών ημερών θα πρέπει εκτός από το φαρμακείο να διαθέτει ένα χώρο κατάλληλο για πρώτες βοήθειες.

ε) Αν στο πλοίο απασχολούνται περισσότερα από 100 άτομα και πραγματοποιεί ταξίδια μεγαλύτερα των τριών ημερών τότε το πλοίο θα πρέπει υποχρεωτικά να διαθέτει γιατρό.

στ) Αρμόδιος για την προμήθεια και την περιοδική ανανέωση του φαρμακευτικού υλικού είναι ο πλοιοκτήτης, ενώ υπεύθυνος για την χρήση και την συντήρηση των φαρμάκων πάνω στο πλοίο είναι ο Πλοίαρχος.

ζ) Επιβάλλεται σε όλα τα μέλη του πληρώματος να έχουν βασικές γνώσεις παροχής πρώτων βοηθειών, ενώ ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί θα πρέπει να αποκτήσουν συγκεκριμένη ιατρική παιδεία που να τους επιτρέπει να επέμβουν ουσιαστικά στην περίπτωση που θα παραστεί ανάγκη.

Οι γνώσεις αυτές θα πρέπει να εμπλουτίζονται με την παρακολούθηση ειδικών σεμιναρίων με θεωρία και πρακτική και να επαναφοιτούν κάθε πέντε χρόνια.

η) Το φαρμακείο των πλοίων θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ιατρικούς οδηγούς και λεπτομερείς οδηγίες χρήσεων των φαρμάκων και των αντιδότην.

θ) Τα πλοία θα πρέπει σε τακτά χρονικά διαστήματα να ελέγχονται εάν διαθέτουν ή όχι τον απαραίτητο ιατρικό και φαρμακευτικό εξοπλισμό που καθορίζει η οδηγία.

Πως αντιμετωπίζει η Ελλάδα την οδηγία αυτή:

1) Έχει ετοιμάσει ένα σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με τίτλο «Κανονισμός Φαρμάκων, Υγιεινικού Υλικού και Ελέγχου των Εμπορικών Πλοίων».

Ο Κανονισμός θα εφαρμόζεται σε όλα τα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά και φορτηγά πλοία.

2) Ομοίως αναφέρεται στην παροχή Πρώτων Βοηθειών από την στεριά.

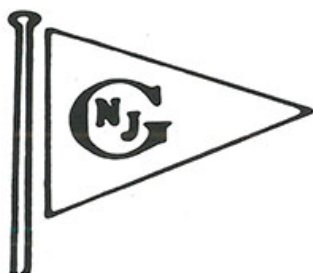
3) Στο παράρτημα του αναφέρεται κωδικοποιημένη κατάσταση φαρμάκων που πρέπει να φέρει το πλοίο ανά κατηγορία.

Επιπλέον, στα πλαίσια της εφαρμογής των κοινοτικών επιταγών το ΙΝΜΕΡ και ο Ε.Ε.Σ. με την συνεργασία μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών έχει αναλάβει πρωτοβουλία για την εκπαίδευση (θεωρητική και πρακτική) πλοιαρχών και μηχανικών Ε.Ν. σε ιατρικά θέματα και ειδικά σε θέματα πρώτων βοηθειών.

Στην ανωτέρω σύσκεψη των Βρυξελλών την Ελλάδα εκπροσώπησε το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (ΙΝΜΕΡ) με τον Γεν. Διευθυντή του κ. Γ. Μαργκογιάννη.

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οι δευτεροετείς σπουδαστές ΑΔΣΕΝ σε οργανικές θέσεις πληρώματος

Σύμφωνα με προωθούμενο για υπογραφή Προεδρικό Διάταγμα, τροποποιείται το Π.Δ. 534/88, έτσι ώστε οι σπουδαστές ΑΔΣΕΝ που εκτελούν το δεύτερο θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι ναυτολογούνται σε οργανική θέση πληρώματος στα ελληνικά πλοία ή ελληνικής πλοιοκτησίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία, άνω των χιλίων (1000) κοχ όλων των κατηγοριών εκτός των πλοίων τοπικών πλώων.

Υπενθυμίζεται ότι, η ΕΕΕ έχει ζητήσει από τα μέλη της να υποβάλουν στην Ένωση ονομαστικό κατάλογο των δευτεροετών σπουδαστών ΑΔΣΕΝ που προτίθενται να ναυτολογήσουν στα πλοία τους.

Διμερής σύμβαση με το Πακιστάν

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπέγραψε με ισχύ από 1 Μαΐου 1993, διμερή σύμβαση με ναυτεργατικό σωματείο του Πακιστάν επονομαζόμενο Paki-stan Seamen's Union.

Αντίτυπο της συμβάσεως παραδίδεται από τα γραφεία της Ε.Ε.Ε. κατόπιν προσκομίσεως από υπάλληλο του γραφείου - μέλους έγγραφης εξουσιοδότησης.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Oceanic Explorer» 23.423 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ρέιντσερ» 26.600 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Teekay Vigour» 87.275 τόν. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής μόλις άνω των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «United Triton»

55.408 τόν. d.w. ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 15 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αρμενιστής» 28.975 τόν. d.w., ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Fujikawa» 234.925 τόν. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «La Skhira» 37.224 τόν. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Αγία Τριάς» 27.269 τόν. d.w. ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 4,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Τούρκους αγοραστές επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Ιολκός Χίστορ» 40.724 τόν. d.w. ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν εν bloc τα δύο αδελφά τουρντέκερ «Senz και «Volo-sko» 15.322 τόν. d.w., ναυπήγησης 1972, έναντι συνολικής τιμής 2,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το τουρντέκερ «Nephtune Sardonix» 14.967 τόν. d.w., ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το τουρντέκερ «White Stork» 15.245 τόν. d.w. ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «K. Challen-

ger» 61.355 τόν. d.w., ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό ελληνική σημαία μικτό πλοίο «Άνδρος Άριες» 119.505 τόν. γκρός, 36.338 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 166 ανά τόννο βάρους.

Κύρωση συμβάσεως

Κυρώθηκε με απόφαση του Υπουργού κ. Αλ. Παπαδόγγονα η συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών που απασχολούνται στα τουριστικά επιβατηγά σκάφη και στα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλοίων.

Η καταμέτρηση της χωρητικότητας

Το Υπουργείο με εγκύκλιό του υπογραμμίζει ότι όλα τα υπάρχοντα πλοία που η τρoπιδά τους ετέθη προ της 18.7.82 και εκτελούν διεθνείς πλόες υποχρεούνται μέχρι τις 18.7.94 να έχουν ολοκληρώσει την ανακαταμέτρηση της χωρητικότητάς τους και να έχουν εφοδιασθεί με το αντίστοιχο πιστοποιητικό, σύμφωνα με τη Δ.Σ. 1969.

Η νέα διοίκηση ναυτικών πρακτόρων

Η νέα διοίκηση του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, η οποία προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Γεώργ. Σουριαδάκης, α' αντιπρόεδρος Γεώργ. Συμιακός, β' αντιπρόεδρος (και υπεύθυνη δημοσίων σχέσεων) Μαρία Λαγογιάννη, γεν. γραμματέας Νικ. Χριστοδουλάκης, ταμίας Δημ. Μαργέλης και μέλη Ι. Θεολογίτης, Ι. Λοντόρφος, Ευθ. Λουκίδης, Αντ. Μιχαλάκης, Κων. Μίχας και Ηλ. Σταυρινός.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 60.180.000 δραχμών επέβαλαν οι λιμενικές αρχές τον Μάιο.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ

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

Εξοπλισμένο και σύγχρονο.

Πληροφορίες: Τηλ. 0287-21979 ή 4325467

Συγκεκριμένα, επιβλήθηκαν 33.170.000 δραχμές για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένα, 4.120.000 δραχμές για ρύπανση της θάλασσας, 560.000 δραχμές για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας,

120.000 δραχμές για παραβάσεις που αφορούν στη γραμμή φόρτωσης των πλοίων, 22.140.000 δραχμές για παραβάσεις αλιείας και 70.000 δραχμές για υπεράριθμους επιβάτες.

Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης



«Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης» ήταν το θέμα συζήτησης που διοργάνωσε την 10 Ιουνίου 1993 η Λέσχη Λιμενικού Σώματος και το Ίδρυμα Ευγενίδου στο αμφιθέατρο του Ιδρύματος.

Την ανάγκη εφαρμογής ενός συστήματος διαχείρισης - παραλούθησης της ετοιμότητας του πλοίου για την αντιμετώπιση οποιουδήποτε προβλήματος ή κινδύνου που είχε σχέση με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος υπαγόρευαν μεταξύ

άλλων τα σοβαρά ναυτικά ατυχήματα του παρελθόντος και η κρίση εμπιστοσύνης φορέων που συνδέονται με την ναυτιλία (ασφαλιστές, ναυλωτές κλπ.) για την αποτελεσματική εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας του IMO από τους νηογνώμονες και αρχές των σημείων των πλοίων.

Με τον Κώδικα προβλέπονται υποχρεώσεις κατά κύριο λόγο των εταιριών για την ύπαρξη πολιτικής, προσωπικού και διαδικασιών που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργικότητα των πλοίων. Προβλέπεται σύστημα και διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης των εταιριών και των πλοίων τους ότι τηρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Επίσης αναγνωρίστηκε ότι ο Κώδικας θα είναι ένα χρήσιμο όργανο σαν οδηγός στόχων και όχι ανελαστικό πλαίσιο λειτουργίας των εταιριών που έχουν από τη φύση του επιχειρηματικές και άλλες ιδιαιτερότητες.

Ο Κώδικας πρόκειται να υιοθετηθεί τον Νοέμβριο από την Συνέλευση του IMO για εθελοντική εφαρμογή σε πρώτο στάδιο. Παράλληλα θα υιοθετηθεί τροποποίηση της Σύμβασης SOLAS που θα προβλέπει πρόγραμμα σταδιακής υποχρεωτικής εφαρμογής με αρχή τα επιβατηγά πλοία (1998), ακολούθως

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΔΙΑΔΟΧΟΣ: (ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ: ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ CONTINENT

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ

Α' όροφος - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ. (01) 4292122 (01) 4292086

TELEFAX: (01) 4292159 - TELEX: (21) 2557-8-9 SNEA - (21) 3332 SNEA

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: «SNEAL»

τα δεξαμενόπλοια και τέλος τα φορτηγά πλοία.

Στη συζήτηση επισημάνθηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση η συμβολή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και φορέων της Ναυτιλίας στα προπαρασκευαστικά στάδια κατάρτισης του Κώδικα και προσδοκάται ότι και στα επόμενα στάδια η συμβολή θα είναι ουσιαστική. Συντονιστής ήταν ο αρχιπλοίαρχος ΛΣ κ. Αντώνης Καλούδης διευθυντής του Κλάδου Πλοίων - Ναυτιλιακής Πολιτικής του ΥΕΝ και για το θέμα μίλησαν οι κ.κ. Γιάννης Πανόπουλος αντιπλοίαρχος ΛΣ., Γιάννης Λύρας αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Χρύσων Σαρηγιαννίδης αντιπρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονα (A.B.S.) Europe.

Παρευρέθησαν ο γενικός γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Φώτης Χρηματοπούλος, ο υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος Δημ. Μπαγδατόπουλος, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ε/Γ Πλοίων κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ κ. Γιάννης Χαλάς, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φ/Γ Πλοίων, κ. Σπύρος Αλεξανδράτος, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Τσούρας, οι επίτιμοι αρχηγοί Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχοι κ.κ. Γ. Ορφανός και Χ. Ντούνης, αρχιπλοίαρχοι και στελέχη ναυτιλιακών εταιριών καθώς και αξιωματικοί Λ.Σ. εν αποστρατεία.

Συνεδρίασε η Ελληνική Τεχνική Επιτροπή του ABS

Η 27η ετήσια συνεδρίαση της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής του Αμερικανικού Νηογνώμονα (ABS) πραγματοποιήθηκε στις 3 Ιουνίου 1993 στο Ξενοδοχείο Intercontinental της Αθήνας.

Ειδικά για τη συνεδρίαση της Επιτροπής ήρθαν στην Αθήνα από τη Νέα Υόρκη ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του οργανισμού κ. Frank J. Iarossi, από το Λονδίνο ο κ. Antonio C. Lino Costa, πρόεδρος και ο κ. J.V. Templeton, αντιπρόεδρος του τομέα Τεχνολογίας και Marketing, του ABS Ευρώπη, και μαζί με ένα επιτελείο από ειδικούς του Γραφείου Πειραιά υπό τον Αντιπρόεδρο της Ανατολικής Περιοχής του ABS Ευρώπης, κ. Χρυσ. Σαρηγιαννίδη παρουσίασαν στα μέλη της επιτροπής μεταξύ των άλλων και τα εξής θέματα:

— Αναδιάρθρωση των Επιτροπών του ABS.

— Κανόνες ABS - 2000 «Safe Hull».

— Απαιτήσεις για τις εμπεριστατωμένες επιθεωρήσεις.

Επίσης ανακοινώθηκε στα μέλη η εγκατάσταση στον Πειραιά γραφείου της θυγατρικής Εταιρίας ABS της MSI και έγινε παρουσίαση του Διευθυντή Ανατολικής Ευρώπης της εταιρίας αυτής του κ. Ι. Κρουσουλούδη.

Στη συνεδρίαση της Επιτροπής παραβρέθηκε σχεδόν το σύνολο των μελών της.

Το νέο Δ.Σ.

του «Προπέλλερ Κλάμπ»

Κατά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου στο Προπέλλερ Κλάμπ Ελλάδος, στην προεδρία για την περίοδο Ιούλιος 1993-94 εξελέγη ο κ. Σάββας Καλαφάτιδης.

Το νέο Δ.Σ. απαρτίζεται ακόμη από τους κ.κ. Μιχάλη Γλυνό α' αντιπρόεδρο, Άρη Μανιά, β' αντιπρόεδρο, Ms Maryellen Thoren γραμματέα, Γεώργιο Καλαμοτουσάκη ταμία και μέλη τους

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlen Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

George Angelis, John S. Bailey, Γεώργιο Μπέζη, Ανδρέα Δικαιο, John Dorbis, Sherril Fischer, Marios Kyriacou, Stephen Kurtz, John Priamou, Αργύρη Σκόνδρα και David Watson.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια αποχαιρέτησε με θλίψη στις 5 Ιουλίου ένα από τα επίλεκτα μέλη της, τον Τάσο Μ. Νομικό.

Ο εκλιπών γεννήθηκε στην Σαντορίνη το 1920 από ναυτική οικογένεια και από μικρός αγάπησε την θάλασσα. Σε ηλικία 17 ετών αποφοίτησε από το Γυμνάσιο της Σύρου και ναυτολογήθηκε σε πλοία της Θηραϊκής Ακτοπλοΐας του θείου του Πέτρου Μ. Νομικού.

Κατά τη διάρκεια της Κατοχής ταξίδευε με καΐκια βοηθώντας τον αγώνα και ζώντας την οικογένειά του, και το 1942 διέφυγε στη Μέση Ανατολή όπου πλοιάρχευσε στα πλοία του θείου του Ευαγγέλου Π. Νομικού.

Το 1945 και για πέντε έτη υπηρέτησε στο Β. Ναυτικό ως έφεδρος αξιωματικός και Κυβερνήτης ναρκαλιευτικού και παρασημοφορήθηκε για την δράση του.

Αφού εφοίτησε στην Ανωτέρα Ναυτική Σχολή του Southampton ανέλαβε διευθυντικά καθήκοντα εις την εταιρία

E.P. Nomikos και παράλληλα τέθηκε επικεφαλής του προγράμματος ναυπηγήσεων του νέου στόλου της εταιρίας στην Ιαπωνία. Λίγο αργότερα παντρεύτηκε την Angele N. Ιατρού, εγγονή της εφοπλιστικής οικογενείας Βεργωτή και το 1959 αγόρασε το πρώτο του πλοίο το «Αννίκα» παραμένοντας πάντοτε ένας εκ των διευθυντών της εταιρίας E.P. Nomikos.

Το 1962 αγόρασε το δεύτερο πλοίο του «Calypso» και ένα χρόνο αργότερα, με την προτροπή και καθοδήγηση του αγαπημένου θείου του Ευαγγέλου Νομικού, άνοιξε πλέον το δικό του γραφείο στον Πειραιά με την επωνυμία «Α.Μ. Νομικός Παγκόσμια Ναυτιλιακά Πρακτορεία».

Ακολούθησαν αγορές και άλλων πλοίων τα οποία εναύλωσε για περίοδο 10 ετών στην Zim Lines και παράλληλα άρχισε μακρά στενή συνεργασία με τον Γερμανικό Τραπεζικό Οργανισμό Schiffshypothekenbank Zu Lubeck AG (S.H.L.) του οποίου υπήρξε και αντιπρόσωπος στην Ελλάδα.

Το 1982 έχοντας δημιουργήσει ένα σεβαστό στόλο από σύγχρονα μάλκ κάρριερς άνοιξε γραφείο και στο Λονδίνο με την επωνυμία: «Α.Μ. Nomikos and Son (UK) Ltd».

Ο Τάσος Νομικός στην μακρόχρονη καριέρα του δημιούργησε πολλούς στενούς φίλους, και διακρίθηκε για το ήθος

του και την γλυκύτητα των συναισθημάτων του.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στην γυναίκα του Angele και τα τρία παιδιά του για τον πρόωρο χαμό του.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΙΝΟΥ Δ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ

«ΚΑΣΙΩΤΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΙ, ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΓΕΝΙΕΣ ΑΞΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΝΩΝ»

Μετά τους «Κασιώτες Καραβοκύρηδες», το πρώτο βιβλίο του Μίνου Δ. Κομνηνού (βραβείο Ακαδημίας Αθηνών, 1990), κυκλοφόρησε πρόσφατα ένας ακόμη τόμος από τον ίδιο συγγραφέα, με τίτλο «Κασιώτες Ναυτίλοι», γεμάτος από πλούσια ύλη που περιγράφει τη ζωή και τους αγώνες 170 πλοιαρχών και μηχανικών που κατάγονται από το πετροκάραβο της Κάσου. Μέσα από τις σελίδες του βιβλίου αυτού παρελαύνουν ονόματα Κασιωτών ναυτίλων, γνωστά όχι μόνο στην Κασιώτικη παροικία, αλλά και μεταξύ των ευρύτερων κύκλων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Το έργο αυτό είναι πρωτότυπο και στις 312 σελίδες του αποκαλύπτει πολλές πτυχές της κασιώτικης ναυτιλίας και αποτελεί αναμφισβήτητα μια ακόμη σημαντική συνεισφορά του συγγραφέα στην καταγραφή του ελληνικού θαύματος που λέγεται «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία».

ΔΗΜΗΤΡΗ Σ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ

«Εγχειρίδιο Καυσίμων και Λιπαντικών για τη Ναυτιλία»

Κυκλοφόρησε σε επιμελημένη έκδοση το εγχειρίδιο αυτό σε 240 σελίδες και παρέχει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα διαχείρισης των καυσίμων και λιπαντικών στη Ναυτιλία.

Προσφέρει συμβουλές για όλη την γκάμα του καυσίμου αρχίζοντας από την παραγγελία, (πρόληψη) / προδιαγραφές / Charter Party Clause / παραλαβή / Bunker quality Surveying / δειγματοληψία / ιδιότητες / τεχνικά προβλήματα / claims κλπ. Περιλαμβάνει και την μικροβιακή μόλυνση των λιπαντικών / καυσίμων.

Περιλαμβάνει επίσης ένα κεφάλαιο για Αναλύσεις ούρων Drug and Alcohol Policy.

Πιστεύουμε ότι το εγχειρίδιο αυτό είναι ένα από τα πιο σύγχρονα που υπάρχουν στη διεθνή αγορά για τη ναυτιλία και διατίθεται από την:

Σύμβουλοι Καυσίμων Ναυτιλίας ΕΠΕ
Χατζηκυριακού 15-17.
Πειραιάς 185 37

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

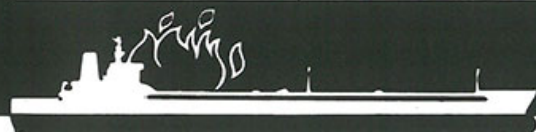
Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26. 11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22 4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 22 4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253 6043 Fax: (21) 263 2360

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	Κυπριακή	12.440	1976	Επιθεωρήθηκε στο Ρίο Ιανέιρο στις 15 Ιουλίου λόγω ζημίας στη κυρία μηχανή στις 8 Ιουλίου. Αναλήφθηκαν επισκευές εν πλώ. Συγκρούστηκε με το φορτηγό Tian Mu Shan στον ποταμό Nantong της Σαγκάης στις 7 Ιουλίου. Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο χώρες να γνωσθούν άλλες λεπτομέρειες.
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	Ελληνική	6.702	1970	Λισσαβώνα για Ρότερνταμ υπέστη πυρκαγιά στους υπερσυμπιεστής στις 14/7 και επέτρεψε στην Λισσαβώνα για μόνιμες επισκευές.
ΣΜΑΡΩ	Κυπριακή	1.597	1977	Ρυμουλκήθηκε στο Βάλβις Μπαϊν, όπου έφθασε στις 12 Ιουλίου με ζημία στην στρόφαλο της μηχανής. Απαιτούνται μόνιμες επισκευές.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	Κυπριακή	10.999	1977	Επιθεωρήθηκε εν πλω στην Κυνοσοūra στις 8 Ιουλίου συνεπεία απώλειας μέρους της προπέλλας του. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΝΤΑΪ'ΑΝΑ	Κυπριακή	16.605	1971	Από Τρίπολι για Πειραιά υπέστη ζημία στην μηχανή. Επιθεωρήθηκε στην Δραπετσώνα στις 14 Ιουλίου.
ΤΙΤΑΝΙΑ	Κυπριακή	8.196	1977	
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ελληνική	23.000	1992	Κατά το ταξίδι από Αγκώνα για Κέρκυρα υπέστη βλάβη στην κυρ. μηχανή Νο. 2. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΛΦΙΝΙ ΧΧΙ	Ελληνική	Υπτάμενο		Προσάραξε ανοικτά της Χαλκίδα στις 13 Ιουλίου και αποκολλήθηκε με την συνδρομή ρυμουλκού. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.

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

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

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 - KALAMATA

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

24ΩΡΟ

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Όπως ήταν αναμενόμενο για την εποχή του έτους, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου παρουσίασε μία πτωτική εξέλιξη στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων, με πιο αισθητή πτώση των ναύλων ☐ πάναμαξ και στα μικρότερα μπάλκερς κάτω των 20.000 τόν. d.w.

Οι αιτίες πρέπει να αναζητηθούν στην πτώση της ναυλωτικής δραστηριότητας στον Αμερικανικό Κόλπο, στον προβληματισμό που επικρατεί στην περιοχή του Μισσισιππί μετά τις καταστροφές που προκάλεσαν οι πλημμύρες και στην γενικότερη ανάπαυλα στην Ευρώπη λόγω της εποχής.

Στην πλευρά του Ειρηνικού στα μέσα Ιουλίου η ναυλωτική δραστηριότητα έδωσε δείγματα αρκετής κινητικότητας και εάν εξαιρέσουμε τα μικρά μπάλκερς και τα συμβατικά φορτηγά, οι ναύλοι στα υπόλοιπα πλοία φαίνονται να σταθεροποιούνται σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Οι τελευταίες ενδεικτικές φορτώσεις σε μεγέθους πάναμαξ στην κλασική διαδρομή Κόλπου ΗΠΑ - Ιαπωνίας συμφωνήθηκαν περί τα δολ. 20,50 έως 21,50 ανά τόννο με ένα λιμάνι εκφόρτωσης, ναύλος που εμφανίζει μείωση κατά αρκετά δολάρια από τα επίπεδα των τελευταίων ημερών του Ιουνίου, αλλά πρέπει να επισημανθεί ότι παραμένει κάτω δολ. 4,00 υψηλότερος εκείνων που πληρώθηκαν την αντίστοιχη περίοδο του 1992.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν στα μέσα Ιουλίου '93 οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 54.000 τόν. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 12,75, 10.000 / 4.000 φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-10.

— 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,50, 11 ημέρες, Ιουλίου 27 - Αυγούστου 5.

— 52.000 τόν. Σάντος για Ιαπωνία, δολ. 24,25, 7.000 / 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-15.

— 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 21,50, 11 ημέρες, Αυγούστου 1-15.

— 32.000 τόν. Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένος Άιρες για Κωνσταντζα, δολ. 31,75, 4.000 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 20-30.

— 31.500 τόν. Β. Γαλλία για Αγκάδερ, δολ. 11,50, 5.000 / 4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 22-26.

— 25.000 τόν. Σαιντ Λόρενς για Αλγερία, δολ. 21,50, 5 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, δεύτερο δεκαπενθήμερο Ιουλίου.

— 20.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 11,25, 4 ημέρες / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 15-30.

Γαϊάνθρακες:

— 130.000 τόν. Πουέρτο Μπολιβάρ για Σάινες, δολ. 5,10, 40.000 / 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, αρχές Αυγούστου.

— 110.000 τόν. Βαλτιμόρη για Μανευποίντ, δολ. 5,500, 3 ημέρες / 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-20.

— 108.000 τόν. Νόρφολκ για Αμβέρσα, δολ. 5,95, 3,5/5 ημέρες φορ-

τοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-25.

— 80.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Γκιζόν, δολ. 6,30, 96 ώρες / 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 25-30.

— 50.000 τόν. Ρόμπερτς Μπάνκ για Λισσαβώνα, δολ. 11,50, 25.000 / 8.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, δεύτερο δεκαπενθήμερο Ιουλίου.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 150.000 τόν. Τουμπαράο για Ρότερνταμ, δολ. 5,85, 6 ημέρες, Αυγούστου 3-10.

— 140.000 τόν. Πόντα ντο Ούμπο για Ρότερνταμ, δολ. 5,85, 6 ημέρες, Αυγούστου 1-15.

— 120.000 τόν. Τουμπαράο για Κίνα, δολ. 11,85, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τόν. εκφόρτωση, Αυγούστου 15-25.

— 100.000 τόν. Νουαντσίμπου για Ζεμπρίγκε, δολ. 3,70, 6 ημέρες, Ιουλίου 20-30.

Λιπάσματα:

— 20.000 τόν. Αμβούργο για Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 29,15, 3.500 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιούλιο.

— 20.000 τόν. Σουαίμπα για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 21,50, φόρτωση κλίμακας / 1.200 τόν. εκφόρτωση, Ιουλίου 20-25.

— 10.000 τόν. σε σάκκους Σείκου ☐ Κολόμπο, δολ. 20,25, 2.000 / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

Ζάχαρη:

— 22.000 τόν. Κουήσλαντ για Σα-

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»

βάννα, δολ. 22,50, 10.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-20.

— 15.000 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 19,00, 15.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 5-10.

Προϊόντα Σιδήρου:

— 28.000 τον. Αγία Πετρούπολη για Νότιο Κίνα, δολ. 45,75, 1.450/cqd, άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μετά την διαμόρφωση περισσότερο ρεαλιστικών επιπέδων, η αγορά των χρονοναυλώσεων δείχνει να σταθεροποιείται σε γενικές γραμμές ως εξής:

Τα νεώτερα capesize περί τα δολ. 14.000 την ημέρα με τα μισθώματα των παλαιότερων περί τα δολ. 2.000 την ημέρα χαμηλότερα.

Τα πάναμαξ στην Άπω Ανατολή επέτυχαν σειρά ναυλώσεων περί τα δολ. 10.500 - 11.500 την ημέρα, ενώ στην περιοχή του Ατλαντικού τα κυκλικά ταξίδια κυμάνθηκαν κάτω από τα δολ. 10.000 την ημέρα. Ένας ελάχιστος αριθμός πάναμαξ που συμφωνήθηκε με παράδοση Κόλπο ΗΠΑ και επαναπαράδοση Άπω Ανατολή πληρώθηκε δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής περί τα δολ. 170.000.

Τα μπάλκερ μεγέθους handymax εξακολουθούν να είναι τα best sellers με χαρακτηριστικές τις μισθώσεις ενός πλοίου 33.000 τον. d.w. από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Άπω Ανατολή στα δολ. 11.000 την ημέρα και ενός άλλου παρόμοιου χωρητικότητας από την Βαλτική για την Κίνα στα δολ. 12.800 την ημέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις στα μέσα Ιουλίου 1993:

— 129.000 τον. d.w. από Άμστερνταμ, μέσω Π. Μπολιβάρ για Χόγκ

Κόγκ, δολ. 14,200 την ημέρα.

— 69.200 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 64.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα μέσω Βορ. Ειρηνικού για Μπίν Κουασίμ, δολ. 8.500 την ημέρα.

— 40.900 τον. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 9.950 την ημέρα.

— 33.000 τον. d.w. από Δαρδανέλια μέσω Μαύρης Θάλασσας για Ινδία, δολ. 11.900 την ημέρα.

— 28.265 τον. d.w. από Σκώ δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αυξημένη ζήτηση πετρελαίου από τον χώρο της Άπω Ανατολής σε συνδυασμό με την έλλειψη πλοίων υψηλών προδιαγραφών στην περιοχή του Περσικού Κόλπου οδήγησε τους ναύλους των VLCC's στα πρωτόγνωρα για το 1993 επίπεδα των WS 67,5.

Περί τα μέσα του μήνα οι ναύλοι των μεγάλων δεξανοπλοίων έδειχναν σταθεροποίηση περί τα WS 62 για προορισμό την Άπω Ανατολή και γύρω στα WS 50 για τη Δύση, χάνοντας περί τις 6-7 μονάδες της κλίμακας αντίστοιχα.

Πάντως οι μεσίτες πετρελαιοφόρων διατηρούν αισιοδοξία για την πο-

ρεία της ναυλαγοράς των VLCC's, ενώ αντίθετα δεν έχουν πολλά να πουν για τις υπόλοιπες κατηγορίες τάνκερς, των οποίων η αγορά θα διαμορφώνεται ανάλογα με την υπερπροσφορά ή όχι ανοικτών πλοίων στις συνήθεις περιοχές φορτώσεως.

Οι παρακάτω συμφωνίες είναι χαρακτηριστικές των ναύλων που επιτεύχθηκαν στο τέλος του πρώτου δεκαπενθημέρου του Ιουλίου:

— 275.000 τον. Περσικό Κόλπο για δυτικές οψιόν, WS 52,5, Αυγούστου 1.

— 275.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 62,5, Ιουλίου 27.

— 220.000 τον. Ράς Ίσα για Σιγκαπούρη, WS 67,5, Ιουλίου 29.

— 132.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 66,5, Ιουλίου 23.

— 130.000 τον. Καμπίντα για διάφορες οψιόν WS 75, Ιουλίου 29.

— 102.000 τον. Σιγκαπούρη για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1,1 εκατ. κατ' αποκοπή, Ιουλίου 30.

— 80.000 τον. Στούρε για Αμβέρσα, WS 102,5, Ιουλίου 8.

— 80.000 τον. Αρζού για Αλγκεθίρας WS 102,5, Ιουλίου 24.

— 75.800 τον. Μπετζάια για Σαβόνα, WS 104, Ιουλίου 23.

— 71.000 τον. Πουέρτο Λα Κρούζ για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 111, Ιουλίου 25.

— 55.000 τον. Πρίνς για Φός, WS 135, Ιουλίου 21.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΚΑΛΙΑΚΡΑ: Μισσισιπι, 60.000 τον. σιτηρά, Ολλανδία κατ' αποκοπή δολ. 741.500 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ: Παράναγκουα, 30.000 τον., Λισσαβώνα, συμφωνία κατ' αποκοπή που αντιστοιχεί στα δολ. 18 φίο, Ιουλίου 5-15.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Ρόμπερς Μπάνκ, 60.000 τον. γαιάνθρακες, Γκέντ, δολ. 11.5 φίο, 25.000 /15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τον. σιτηρά, Βερακρούζ, δολ. 12 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση,



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

Ιουλίου 2-7.

ΠΛΑΤΩΝ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 14.000 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδιών, δολ. 42,75 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 5-10.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 14.000 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδιών, δολ. 42,75 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 12-17.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Τουμπαράο, 150.000 τον. μετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 6.10 φίο, 6 ημέρες, Αυγούστου 1-10.

ΚΑΣΗ: Σαν Νικόλας (Περού), 130.000 τον. μετάλλευμα Κίνα, δολ. 11.80 φίο φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. Αυγούστου.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Βέιπα, 55.000 τον. μετάλλευμα, Πόρτο Βέσμε, δολ. 21,75 φίο, 25.000 / 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 15-20.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Γιουζνί, 25.000 τον. λιπάσματα, Βραζιλία, δολ. 21,75 φίο, 6.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 25-30.

ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 13,25 φίο, 11 ημέρες, Ιουλίου 25-31.

ΔΙΑΠΟΡΟΣ: Νουαντχίμπου 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ζεμπρίγκε, δολ. 3,70 φίο 6 ημέρες, Ιουλίου 20-30.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Τουμπαράο, 160.000 τον., σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ, δολ. 5,80 φίο, 6 ημέρες, Αυγούστου 3-5.

ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ: Μισισσιππί, 13.000 τον. σιτηρά, Λισσαβώνα/ Αμβούργο, δολ. 23,75 φίο, 2 ημέρες / 1.000 τον. Ιουλίου 9-19.

ΟΜΙΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ, 13.083 τον. σιτηρά, Πουέρτο Κόρτες, δολ. 24,75, 3 ημέρες / 1.000 τον. Ιουλίου 15-25.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Σάντος, 50.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 25,30 φίο, 5.000 / 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 24 - Αυγούστου 3.

ΖΕΑ: Ρίτσαρντς Μπαί, 100.000 τον. μετάλλευμα, Καρμπονέρας, δολ. 9 φίο, φόρτωσης κλίμακας / 20.000 τον., Ιουλίου 25-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΕΝΗΤΕΣ: 61.690 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Νιού Σάουθ Γουέιλς, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.400 την ημέρα.

ΞΑΡΑ: 29.171 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τάμπα άμεση, επαναπαράδοση Καράτσι δολ. 10.500 την ημέρα επί πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΟΥΚ: 64.172 τον. d.w. του 1975 παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουλίου 15-25, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 9.000 την ημέρα επί πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: 168.937 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ: 63.785 τον. του 1985 παράδοση Χόγκ, Ιουλίου 18-25 επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΠΕΛΛΑ: 16.917 του 1979 παράδοση Κόντινεντ άμεση επαναπαράδοση Κέηπ Τάουν δολ. 9.000 την ημέρα.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΡ: 116.978 τον. του 1975 παράδοση Κόντινεντ, Ιουλίου 5-10, επαναπαράδοση Φός, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΑΝΘΗ Π.: 63.987 τον. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη μέσω Ιουλίου για κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.874 τον. του 1985 παράδοση Κάντα, Ιουλίου 8-16 για κυκλικό ταξίδι Νιού Σάουθ Γουέιλς, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 41.146 τον. του 1985 παράδοση Σαγκάη άμεση, επαναπαράδοση Χοντζίνα, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: 104.749 τον. του 1972, παράδοση Αμβούργο, Ιουλίου 6-10 ταξίδι μέσω Πολωνίας, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΜΙΝΩΣ: 54.698 τον. του 1975, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση ταξίδι μέσω Ανατ. ακτής Νοτίου Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΑΝ Π.: 65.736 τον. του 1981 παράδοση Ιαπωνία άμεση κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ: 64.377 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι 4 έως 6 μηνών, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 11.110 την ημέρα πλέον δολ. 210.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΥΒΟΪΚΟΣ: Γιανπού, 80.000 τον., Φουτζέιρα κατ' αποκοπή δολ. 375.000, Ιουλίου 12.

ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Λα Σαλίνα, 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 125, Ιουλίου 9.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Βενεζουέλα, 69.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ, WS 90, Ιουλίου 9.

ΚΟΝΤΟΡ: Πουέρτο Μιράντα, 52.000 τον. Λός Άντζελες, WS 132, Ιουλίου 10.

ΑΡΑΜΙΣ: Σίντι Κερίρ, 130.000 τον., Κατελλόν, WS 70, Ιουλίου 13.

ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ: Αρζού, 90.000 τον., Βραζιλία, WS 95, Ιουλίου 5.

ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ: Μπετζάια, 77.000 τον., Σαβόνα, WS 120, Ιουλίου 13.

ΚΛΗΑΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Άντεν, 30.000 τον., Μάχε Άϊλαντ, κατ' αποκοπή δολ. 230.000 αρχές Ιουλίου.

ΦΙΝΕΣ Λ.: Μπαχάμες, 35.000 τον., Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 195, Ιουλίου 7.

ΕΥΒΟΪΚΟΣ: Ρας Τανούρα, 137.000 τον., Τριέστη, WS 70, Ιουλίου 24.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΥ: Ρας Σουκχέιρ, 80.000 τον., Σιγκαπούρη, WS 110, Ιουλίου 5.

ΒΕΝΟΥΣ V: Ανατ. ακτή Μεξικού, 72.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 120, Ιουλίου 13.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Λιβύη, 120.000 τον., Νίγκπο, κατ' αποκοπή, δολ. 1.3 εκατ., Ιούλιος.

ΝΗΝΕΜΙΑ: Σίντι Κερίρ, 120.000 τον., Λαβέρα, WS 75, Ιουλίου 12.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Μπετζάια, 80.000 τον, Ρίο ντε Ιανέιρο, WS 82,5, Ιουλίου 16.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειος, WS 130, Ιούλιος.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Σάλλομ Βόε, 130.000 τον., Φιλαδέλφεια, WS 65, Ιουλίου 17.

ΣΗ ΚΑΠΤΑΝ: Βέντσιλς, 25.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ, WS 185, Ιουλίου 9.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Αργεντινή, 28.500 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 180, Ιουλίου 10.

ΓΙΟΒΑΝΝΑ: Καραϊβική, 25.000 τον. καθαρά, Δυτ. Αφρική, WS 216, Ιουλίου 9.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Μεσόγειο, 28.500 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 167,5 Ιουλίου 2.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Μεσόγειο, 28.500 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 170, Ιουλίου 4.

ΦΙΛΙΚΟΝ: Πουέρτο Μιράντα, 58.000 τον., Εργκόν Τέρμιναλ, WS 120, Ιουλίου 4.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική, 58.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 120, Ιουλίου 3.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Σίντι Κερίρ, 130.000 τον., Κορούνα, WS 70, Ιουλίου 5.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Αφρική, 125.000 τον., Φιλαδέλφεια, WS 72,5, Ιουλίου 15.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Καρπίντα, 130.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 72,5, Ιουλίου 15.



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

AEOLIS MANAGEMENT S.A.

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

ΣΙΕΝΝΑ: Περσικό Κόλπο, 55.000 τον. καθαρά Ιαπωνία WS 139, τέλη Ιουλίου.

ΑΡΓΟΣΗ: Περσικό Κόλπο, 30.000 τον. καθαρά, Ινδία, WS 147,5, Ιουλίου 8.

ΚΑΠΤ. Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Περσικό Κόλπο, 25.000 τον. καθαρά, Κάργκ 'Αϊλαντ κατ' αποκοπή, δολ. 140.000.

ΠΑΥΛΙΝΑ: Καραϊβική, 27.000 τον., καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, Ιουλίου 15.

ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Ινδονησία, 60.000 τον., Ταϊβάν, κατ' αποκοπή δολ. ΗΠΑ 425.000, Ιουλίου 17.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Σίντι Κερίρ, 85.000 τον. Ανατ. ακτή Καναδά, WS 110, Ιουλίου 18.

ΠΑΡΟΣ: Κλαϊπέντα, 25.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ, WS 195, κατ' αποκοπή, δολ. 1.3 εκατ. Ιουλίου.

ΝΙΚΗ: Δυτ. Αφρική, 125.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 75, Ιουλίου 15.

ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: Πορτογαλία 35.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 150, οψιόν Μεσόγειο, WS 147,5, Ιουλίου 10.

ΣΕΓ'ΛΟΡ: Περσικό Κόλπο, 215.000 τον., Νοτ. Κορέα, WS 52,5, Ιουλίου 19.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Εσκράβος, 120.000 τον., Ντακάρ, κατ' αποκοπή δολ. 350.000, Ιουλίου 20.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Κόντινεντ, 40.000 τον., Μεσόγειο, WS 115, άμεση.

ΚΟΝΔΡ: Κόντινεντ, 50.000 τον., Μπαϊγκουαί, WS 132,5, Ιουλίου 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίντα, 27.500 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 187,5 Ιουλίου 19.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Ρας Τανούρα, 372.000 τον., 'Αϊν Σούκνα, WS 47,5, Ιουλίου 29.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ρας 'Ισα, 220.000 τον., Σιγκαπούρη, WS 67,5, Ιουλίου 29.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Παζαρίτος, 71.000 τον., Μπωμόντ, WS 130, Ιουλίου 21.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού, 52.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 140, Ιουλίου 21.

ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Αρζού, 80.000 τον., Αλγκεθίρας, WS 102,5, Ιουλίου 24.

ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Μπετζαία, 75.800 τον. Σαβόνα, WS 104, Ιουλίου 23.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Πρίνος, 55.000 τον., Φός, WS 135, Ιουλίου 21.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Μωγστάντ, 87.000 τον., Μπαϊγκουαί, WS 95, Ιουλίου 29.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Γιανμπού, 27.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ κατ' αποκοπή, δολ. 375.000 οψιόν Μεσόγειο δολ. 275.000, Ιουλίου 12.

ΔΗΛΟΣ: Περσικό Κόλπο, 250.000 τον., Νοτ. Αφρική, WS 67,5, Ιουλίου 21.

ΕΥΡΩΤΑΣ: Μπόκα Γκράντε, 50.000 τον., Αλβανία, WS 152,5, Ιουλίου 16.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: ΗΒ / Κόντινεντ, 70.000 τον., WS 122,5 Ιουλίου 22.

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 17 Ιουλίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρόττερταμ	66.00	148.00
Κιέλο	75.00	158.00
Αμβούργο	70.00	156.00
Χάβρη	81.00	179.00
Αυγούστα/		
Τζένοα	79.00	182.00
Πειραιάς	75.00	169.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	75.00	210.00
Τζέντα	80.00	238.00
Ρας Τανούρα	75.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά		
Εμιράτα	73.00	204.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	197.00
Λας Πάλμας	71.00	165.00
Θέουτα	71.00	168.00
Ντάρμπα	69.00	203.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	69.00	291.00
Σίδνεϋ	96.00	225.00
Χόγκ Κόγκ	85.00	188.00
Σιγκαπούρη	73.00	165.00
Τόκιο	94.00	238.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	85.00	184.00
N. Υόρκη	79.00	188.00
Χάμπτον Ρόουντς	88.00	180.00
Χιούστον	68.00	160.00
Νέα Ορλεάνη	68.00	160.00
Λος Άντζελες	79.00	210.00
Κρίστομαλ	86.00	188.00
Ρίο Ιανέιρο	82.00	238.00
Μπουένος		
Άϊρες	128.00	205.00
Μοντεβιδέο	117.00	222.00

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

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING LINER AGENTS FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO (MALAYA) PTE LTD

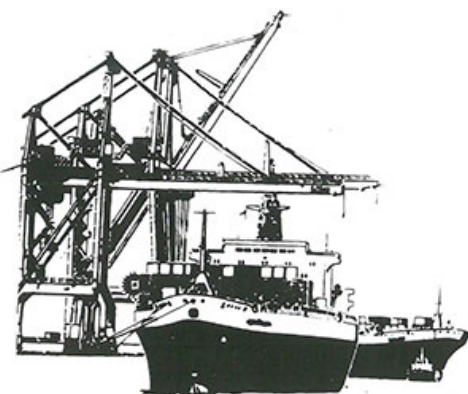
TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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



NAFTIKA CHRONIKA

INTERTANKO reports an increasing VLCC fleet

Tanker fleet statistics, released by INTERTANKO on July 1st, 1993, say the tanker and combined fleet is now some 300 million deadweight tonnes (dwt), up 33 million from the beginning of 1987, when the fleet was at its lowest for the last 20 years.

Some 7.2 million dwt has been reported delivered so far this year, including 16 VLCCs. This balances the 7.1 mil dwt reported sold for scrap (compared with 4.4 million dwt at the same time last year). The demolition figures include 13 VLCCs (8 VLCCs over the first six months in 1992). Additional delivery of 26 VLCCs is expected later this year.

Altogether 848 tankers above 200,000 dwt have been built since the first such tanker was delivered in 1966, 392 have been scrapped, 7 are laid up and 19 are used for storage. All the pre-'70 VLCCs have left the market and of the 352 VLCCs which were delivered in 1973 and earlier, only 55 are left (one built in 1970, six built in 1971). The 229 VLCCs built in 1974-76 represent exactly half the current fleet.

Spot tonnage liftings from the Persian Gulf increased by some 7% the first five months of this year. The average time charter result for a VLCC AG—West of above \$ 17,500 per day for this period is considerably better than the \$ 11,000 per day achieved for the same period last year, but still hardly covers the increasing operation costs, let alone capital costs.

Time chartering dropped from some 45 million dwt in 1991 to 20 million last year. During the first 6 months of 1993 some 15 million dwt were fixed on period basis, but nearly all for periods of less than one year. This indicates that charterers do not seem too concerned about lack of available tonnage in the near future.

Sea Pollution and accidents to ships

Sir Jan Denholm, outgoing President of BIMCO, has recently criticised the wrong way the world wide media has treated the subject of marine pollution.

Sir Denholm noted that based on different studies, oil spills do not cause long-term damage and that natural organisms and processes act quite quickly to decompose the oil at sea, and concluded by saying: "Unfortunate as it, there have always been and always will be, accidents to ships, but their number is tiny in relation to the enormous ton/mileage of the

world's seaborne trade. The wide publicity given by world wide media, especially to those involving oil tankers gives a totally distorted picture of our industry and this is leading to hasty, unilateral legislation being introduced which places enormous costs and staggering administrative burdens on the industry without, in fact, doing much to prevent new accidents. Pollution caused by accidents to ships commands far more attention than is accorded to the immeasurably greater pollution caused by onshore discharges where toxic materials, waste and garbage in great quantities are being dumped, the effluent often reaching streams and rivers and leading ultimately to far more pollution of the seas than all the shipping incidents put together».

LRS reports fewer ship losses

Casualty statistics published at the end of June by Lloyd's Register show a decrease in both the tonnage and the number of ships lost in 1992 compared with the previous year, while ships broken up reached the highest total tonnage for five years.

LR's Casualty Return 1992 shows 213 ships totalling 1.2 million gross tonnage were totally lost, compared with 258 ships of 1.5 m gt. Some 80 per cent of this tonnage was over 15 years of age.

The number of lives lost in these casualties was 246, the lowest figure since 1980.

Bulk carrier losses (13 vessels of 576,000 gt) made up 47.1 per cent of the total in terms of tonnage, and oil tankers (seven vessels of 332,000 gt) accounted for 27.1 per cent. General cargo ship represented the highest total by number of ships, 81 vessels (173,754 grt); all but five of these were below 5,000 gt. The number of fishing vessels lost was 77, the second highest total.

Workload of Salvage Association affected by hardening insurance market

The hardening marine insurance market in London and elsewhere has had its effect on the work of the Salvage Association, chairman Bryan Roddick said in London today.

The application by underwriters of greatly increased deductibles had led to a reduction in damage surveys of about 16%. Meanwhile, condition surveys of all types have increased in number dramatically.

The net result is that the workload of the SA — the world's largest marine casualty surveying organisation, with 29 offices worldwide — has probably fallen very slightly intotal, with the number of surveys of all kinds in the year totalling something over 9,000.

Referring to sub-standard ships, which were often crewed with personnel whose ability to work together as an effective team had to be questioned, Mr. Roddick said the association was very conscious of the need to keep its guard up and to continue to play its part in improving the safety of vessels at sea.

A surveyor needed considerable determination, application and physical endurance to carry out structural or other surveys in an effective manner, and the chairman was reassured by his visits to overseas offices that SA surveyors were committed to their task.

He said: "As a result of some surveys, we know that ships have gone to scrap. We also know that others are sailing uninsured and, in the case of many, substantial repairs have been required, without which underwriters might have been exposed to significantly large claims".

The point was often made, the chairman continued, about the number of surveyors representing different interests who could descend on a vessel at the same time, apparently — though he would not necessarily agree with the generalisation — bent on carrying out very similar tasks.

He said: "The SA would be more than content if an acceptable way could be found to ease this burden on ships' officers and, indeed, surveyors. However, it has eluded us so far.

"The professional and business like co-operation between the SA and other bodies, such as classification societies, moves steadily forward. Whilst recognising that, inevitably, different interests will often come into play, there is, nevertheless, perhaps a ra-

ther better understanding of each other's problems than may sometimes be represented".

There was a great deal happening in all sectors of the shipping and marine insurance industries, and he believed that the SA — as the technical arm of the London market — was playing its part, not only in attending individual ships but in contributing to informed debate and in representing the interests of its marine underwriting members in London.

Many former eastern bloc states feature in the SA's review of worldwide operations 1992-93, which contains a report from each office. In his introduction, Mr. Roddick says that Russian tugs and heavy-lift vessels now provide competition in many parts of the world. One surveyor has spent several weeks in a remote part of Siberia, unthinkable two years ago. Surveyors from Singapore now attend shiprepair yards in Vietnam.

"Shipping is a dynamic industry", he remarks, "and over the past year SA surveyors have again responded dynamically to the changing demands of underwriters and shipping".

Mr. Roddick (Lloyd's) and Mr. David Steels (Institute of London Underwriters) have been re-elected chairman and deputy chairman, respectively, of the SA.

OPA 90 provokes Vecom response

The legislation that is causing so much concern for vessel operators trading in US waters has provided a pertinent opportunity for Dutch based chemicals and maintenance specialist Vecom. The company has been able to utilize its newly developed Veclean environmental product line within the context of a purpose designed Oil Spill Kit. The "Kit" consists of a package of chemicals, equipment and materials specially selected to comply with the Oil Pollution Act 90 (OPA

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. N.D. TSATIRIS
Phones: 4117343
Fax: 4117303
A.O.H.: 4129750

90) and IMO regulations. The IMO guidelines on the prevention of oil pollution (regulation 26 of annex 1 of MARPOL 72/78) require every ship greater than 400 gross tons, and every oil tanker over 150 gross tons, to have an oil pollution emergency plan; and under the OPA 90 all oil tankers are required to have an "Oil Spill Response Plan".

The Veclean Oil Spill Kit is recommended by the UK based Warren Springs laboratory and also complies with the standards set by the US Coast Guard for meeting the OPA 90 requirements. Available in all major ports, the kit is delivered in two poly cases which act as storage bins while on board. The package comprises a portable vacuum unit for removing spillage from contaminated surfaces, an eductor for dosing dispersant to polluted areas of water, two 3.2 meter booms for containment, a hand pressure spray for spot cleaning and an assortment of scupper plugs, mops, mats, cushions, hanks wipes, and ancillary equipment for handling waste. The total capacity of absorbent material included in the kit is 560 litres. An extensive use of organic material has minimized disposal problems.

In support of the Veclean Oil Spill Kit, Vecom provides its full range of environmentally sensitive Veclean chemical cleaning products including its low toxicity "Oil Spill Dispersant" and "Clear Break" oil and grease remover. The company provides products and se-

rvices in more than 130 ports around the world.

New board of directors for Lloyd's Register

Mr. L.N. Campell, deputy Chairman of the Institute of London Underwriters, and Mr. J.D. Chandris, chairman of Chandris (England) Ltd. and Celebrity Cruises, have been elected to the Board of Lloyd's Register with effect from 1 July 1993.

Mr. N.M. Forster and Mr. A.S. Nunn retired from the Board on 30 June but remain on the General Committee of LR.

Mr. P.R. Rawson, currently LR's Financial Controller, has been elected to the General Committee and appointed Financial Director with effect from 1 July 1993. The latter appointment follows LR's implementation of recommendations in the Cadbury Committee Report on the Financial Aspects of Corporate Governance.

143 Members of IMO

The International Maritime Organisation now has 143 Members. The latest countries to accept the IMO Convention are the Czech Republic on 18 June and Georgia on 22 June.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	15073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ.	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕΤΘ	84	22000

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

προς Τόκιο 22/4
προς Λαέρ Τσαμπάγκ 16/4
ε. Φουτζέιρα 14/3
προς Κασσιόγκ 9/4
πρ. «Osea»
αργεί Πειραιά
α. Γιούροπορτ 17/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπ. Χομίνι 22/3
προς Κασσιόγκ 6/4
πρ. «Kongsfjord»
προς Φινλανδία 19/4
α. Ταρρακόνια 16/4
προς Τουρκία 31/3
α. Ν. Ορλεάνη 15/4
προς Π. Νουάρ 12/4
προς Ρεκαλάδα 14/4
δ. Ντόβερ 7/4
προς Ίμνιγκχαμ 19/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Αργεντινή 31/3
ε. Πειραιά 21/4
α. Λάρνακα 16/4
αργεί Πειραιά
ε. Μπωμόντ 31/3
προς Οζέκα 13/4
προς Σινέυ 10/4
διάλυση Ινδία

προς Εκουαντόρ 14/4
προς Ρίγα 13/4
επισκ. Μαγκάλια 17/4
προς Ουαυέντο 8/4
προς Μπαγκόγκ 23/3
στο Ναγκασάκι 12/4
προς Ταϊβάν 15/4
ε. Φουτζέιρα 9/4
ε. Πειραιά 22/3
προς Θεσσαλονίκη 15/4
ε. Αμβέρσα 21/4
πρ. «Orsola B.»
προς Άντεν 28/2
ε. Βεραβόλ 22/3
προς Μπιλμπάο 21/4
ε. Πειραιά 30/3
αργεί Πειραιά
προς Μπιντούλιν 19/4
ε. Καλδέρρα 14/4
ε. Νταμμάμ 13/4
προς Αλγέρι 18/4
προς Γιαντάι 16/4
προς Γιβραλτάρ 19/3
επωλήθη Έλληνες
προς Ντάρμπαρν 17/4
προς Ντάρμπαρν 19/4
προς Ντάρμπαρν 17/4
α. Χιούστον 5/4
ε. Ρουέν 6/4
προς Τζέντα 31/3
προς Μιλάκι 18/2
προς Τζέντα 13/4
προς Νοβοροσίσκι 16/4
προς Ινδονησία 17/3
προς Αγγλία 23/4

προς Καέν 21/4
πρ. «Esso Bahamas»
πρ. «Esso Bermuda»
α. Γκλάβεστον 28/1
προς Σάντος 10/4
α. Ν. Ορλεάνη 17/4
προς ΗΠΑ 20/3
προς Α. ΗΠΑ 1/4
α. Χιούστον 16/4
προς Χέυ Πόιντ 19/4
προς ΗΠΑ 25/3
προς Οράν 24/3
ε. Ν. Ορλεάνη 17/4
προς Γουίλμινγκτον 10/4
ε. Ορλεάνη 19/4
προς Μπαγκόγκ 4/4
προς Σαγκάι 21/4
προς Χαΐφα 12/4
ε. Κασσιόγκ 10/4
ε. Λιμά 3/4
προς Μπρέμεν 14/4
προς Σάντος 27/2
προς Ιαπωνία 25/3
προς Αυστραλία 17/4
προς Μαπούτο 9/4
ναυπηγήθηκε Ουλσάν
ε. Οζέκα 21/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	20509
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
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
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΕΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

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

προς Μπαγκόγκ 25/2
προς Κασσιόγκ 10/4
προς Μπαγκόγκ 11/2
στη Μανίλα 1954
ναυπηγήθηκε Ουλσάν
α. Πενάγκ 19/3
προς Κούρε 21/4
προς Πόρτ Κέλαγκ 14/4
α. Γκουανγκζού 2/4
ε. Σαλβαντόρ 8/3
προς Κολόμπο 14/4
ε. Άκαμα 12/4
προς Αγγλία 16/4
προς Τουρκία 954
ε. Κινούρα 9/4
ε. Μπαντοίρ 17/4
ε. Βομβάη 12/4
προς Αυστραλία 13/4
προς Όιτα 2/4
προς Βραζιλία 8/4
προς Φουτζέιρα 11/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
α. Ν. Ορλεάνη 854

προς Χόγκ Κόγκ 14/4
προς Εκουαντόρ 1954
ε. Ναγκόγια 15/4
ε. Άκαμα 13/4
προς Σφός 13/4
α. Ν. Ορλεάνη 8/4
ε. Μαπούτο 5/3
ε. Σαν Λορέντζο 15/4
α. Τρινκομάλη 11/4
προς Μπέιρα 5/4
επισκ. Πειραιά 2/3
προς Ντουμπί 15/4
υπό ναυπήγηση
προς Σαλίνα Κρούζ 10/4
προς Λός Άντζελες 754
προς Πόρτ Χάρκουρτ 9/4
προς Ν. Κορέα 8/4
ε. Σ. Άννα Μπαϊ 24/3
προς Ν. Ζηλανδία 10/4
α. Ρουαί 3/4
ε. Τέζας Σίτυ 4/4
προς Μπ. Μπαϊ 16/4
προς Σιγκαπούρη 12/4
ε. Τζάμπελ Άλι 20/4
α. Βανκούβερ 6/4

πρ. «Star Dragon»
προς Μόρεχεντ Σίτυ 24/3
πρ. «Acce»
προς Ινδονησία 4/4
προς Κίλαγκ 10/4
προς Μπουενοβεντούρα 2/4
α. Ν. Ορλεάνη 1754
μεταφορές Ρεθύμνου
ε. Πειραιά 21/4
προς Ουλσάν 7/4
προς Ρότερνταμ 17/4
προς Ζενύαγκ 25/2
προς Άντεν 13/4
προς Σιγκαπούρη 11/4
α. Σαν Λορέντζο 16/4

α. Χιούστον 16/4
προς Μπαγκόγκ 26/3
προς Βανκούβερ 21/4
προς Ναγκόγια 22/4
προς Καμπντέλο 11/4
ε. Γιοκοχάμα 21/4
προς Βραζιλία 14/4
προς Καγκοσίμα 9/4
επισκ. Πειραιά 6/4
πρ. «Osea wizard»
προς Ρότερνταμ 20/4
προς Βαλτιμόρη 20/4
ε. Ν. Υόρκη 20/4

ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ 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
ΒΙΑ 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
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΓΡ	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 ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΔΟΡΟΣ	73	52831
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947

Ε. Νάπολη 23/3	
Ε. Ρότερνταμ 21/4	
Ε. προς Μπρεμερχάβεν 23/3	
Ε. προς Χαλκίδα 27/3	
Ε. πρ. «Ανικ»	
Ε. αργεί Πειραιά	
Ε. προς Μάρκο 30/3	

Ε. προς Μπάχια Μπλάνκα 19/4	
Ε. προς Μπ. Αμπάς 22/3	
Ε. προς Ηράκλειο 8/3	
Ε. Ρός Τανούρα 26/3	
Ε. προς Ηράκλειο 17/4	
Ε. Ρηγία 15/4	
Ε. Πειραιά 26/2	
Ε. προς Τουρκία 19/4	
Ε. Κακινάδα 5/4	
Ε. Ωλυμπία 3/4	
Ε. Πειραιά 24/3	
Ε. στο Κόρπους Κρίστι 26/4	
Ε. Γιούροπορτ 22/4	
Ε. προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 13/4	
Ε. πρ. «Ανίερα»	
Ε. πρ. «Caledonia»	
Ε. πρ. «Torm Rother»	
Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. προς Καβάλα 19/4	
Ε. προς Τοκοπίλλα 3/4	
Ε. αργεί Πειραιά	

Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. μετ. «Albacore» (Μπχ.)	
Ε. προς Νακόντα 2/4	
Ε. μετ. «Αρίων» (κ.7)	
Ε. προς Ντερίν 19/4	
Ε. προς Θεσσαλονίκη 19/4	
Ε. Γιβραλτάρ 5/10	

Ε. Ν. Ορλεάνη 6/4	
Ε. Βανκούβερ 4/3	
Ε. προς Ρότερνταμ 19/4	
Ε. Τέμα 13/3	
Ε. προς Τρινιτάδ 17/4	
Ε. Ρίο Χάινα 11/4	
Ε. προς Καζαμπλάνκα 10/4	
Ε. υπέστειλε παναμαϊκή	
Ε. προς Ν. Ορλεάνη 12/4	
Ε. Ρίο Χάινα 16/4	
Ε. Ν. Ορλεάνη 26/3	
Ε. Ν. Ορλεάνη 6/4	
Ε. Α. Μεξικό 8/4	
Ε. προς Ν. Ορλεάνη 6/4	
Ε. Χάμπτον 12/4	
Ε. προς Κόλπο ΗΠΑ 5/4	
Ε. Μπούλεν Μπρίν 10/4	
Ε. αργεί Πειραιά	
Ε. Ντακάρ 15/3	
Ε. προς Ιαπωνία 12/4	
Ε. προς Χόγκ Κόγκ 13/4	
Ε. προς Πόρτλαντ 15/4	
Ε. προς Σιγκάγκ 23/3	
Ε. Κουίνχουαγκντάν 3/4	
Ε. προς Νταλντ 12/4	
Ε. Γδύνια 24/4	
Ε. Κολούμπια 14/4	
Ε. προς Άντεν 15/4	
Ε. προς Μπρέικ 22/4	
Ε. προς Ταϊλάνδη 17/4	
Ε. προς Ν. Κορέα 19/3	
Ε. Σιγκαπούρη 2/4	
Ε. Σιγκαπούρη 7/4	
Ε. προς Κίνα 23/3	
Ε. Μίλφροντ Χάβεν 23/4	
Ε. προς Γιβραλτάρ 15/4	
Ε. προς Γιβραλτάρ 25/4	
Ε. προς Σιγκαπούρη 23/4	
Ε. προς Σαρδηνία 17/4	
Ε. Ρός Τανούρα 17/4	

Ε. Χάργκ 6/11	
Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. Καθασάκι 18/4	
Ε. Μπρεμερχάβεν 13/4	
Ε. προς Ρίον 15/4	
Ε. προς Μιλάδο 7/4	
Ε. προς Λονδίνο 2/4	
Ε. προς Περισκό 10/3	
Ε. προς Αρούμπα 5/4	

Ε. Παναμά 17/4	
Ε. Τεργέστη 20/4	
Ε. προς Μπρίλιν 19/4	
Ε. στη Τζέντα 15/3	
Ε. προς Σάντος 8/4	
Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. προς Ιαπωνία 26/3	
Ε. Βαρκελώνη 15/4	
Ε. Ρίο Γκράντε 11/7/4	
Ε. Μπενανκούρ 19/4	

Ε. αργεί Βασίρα	
Ε. Λάγος 28/2	
Ε. προς Περισκό 2/4	

ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΑΛΕΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛ ΒΕΤΑ	76	10805
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'Ζ (δ.)	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΛΠΙΣ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΟΣΤΑΡ (δ.)	80	25728
ΕΥΡΩΠΗ	79	10996
ΕΥΡΩΠΗ	80	10342
ΕΥΡΩΠΗ (δ.)	75	57160
ΕΥΡΩΠΗ	73	18958

ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΧΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΗΚΛ (δ.)	79	26973
ΖΗΚΛΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΖΗΚΛ	76	17129
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	83	45025
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	81	58397
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	68	12660
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	82	33374
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	76	16873
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	72	9986
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	79	8905
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	82	36979
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	83	22076
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	82	24000
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	75	19752
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	73	121165
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	75	39995
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	72	38278
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	73	9547
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	72	9964
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	84	23646
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	67	14569
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	77	6933
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	81	70853
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	85	34400
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	75	17693
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	72	13767
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	73	25647
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	61	22075
ΖΗΤΓΟΥ'ΝΤ	82	35626

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

Ε. Κωνσταντίνος 15/4	
Ε. Λαττάρια 28/3	
Ε. προς Ν. Υόρκη 18/4	
Ε. πρ. «Σέριφος»	
Ε. προς Στούρε 1/4	
Ε. προς Κόλπο ΗΠΑ 18/4	
Ε. πρ. «Κέα Εξπλόρερ»	
Ε. προς Ιαπωνία 15/4	
Ε. προς Χαϊκού 20/4	
Ε. Πειραιά 17/2	
Ε. επισκ. Θεσσαλονίκη 30/5	
Ε. προς Μέγαρα 2/4	
Ε. επισκ. Μπρεμερχάβεν 24/4	
Ε. αργεί Πειραιά	
Ε. Λού Τέρμινάλ 16/4	

Ε. Φουτζέρα 8/4	
Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. προς Πότι 24/2	
Ε. προς Ιαπωνία 5/4	
Ε. Ν. Μαγκαλόρ 16/4	
Ε. προς Σιγκαπούρη 3/4	
Ε. Πειραιά 21/4	
Ε. προς Σουέζ 21/4	
Ε. Μόζι 18/3	
Ε. προς Μάϊαμι 16/4	
Ε. μεσογειακές μεταφορές	
Ε. αργεί Πειραιά	
Ε. Σορέλ 9/4	
Ε. Λάγος 6/4	
Ε. προς Ρωσία 24/3	
Ε. προς Σευέλλες 30/3	
Ε. προς Ν. Υόρκη 16/4	
Ε. Ιντσόν 22/3	
Ε. στο Κάδιξ 15/4	
Ε. Ν. Υόρκη 18/4	
Ε. προς Μάουντ Μαγκάνουϊ 17/4	
Ε. Πόχλιν 12/3	
Ε. προς Σάουθγουοστ Πας 7/4	
Ε. προς Μπρεντάνκ 10/4	

Ε. πρ. «Takatsuki»	
Ε. Ν. Ορλεάνη 18/4	
Ε. προς Αυστραλία 19/4	
Ε. Σιγκαπούρη 21/4	
Ε. προς Γένοβα 22/4	
Ε. Άσπτοντ 14/4	
Ε. Λέγχον 19/4	
Ε. προς Κόλπο 19/4	
Ε. προς Χόγκ Κόγκ 7/4	
Ε. προς Κασσιούγκ 16/4	
Ε. προς Αμπτζάν 3/4	
Ε. Παναμά 17/4	
Ε. Λισαβώνα 19/4	
Ε. προς Φλόρενς 19/3	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ.....	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ.....	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	80	19982
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
ΚΑΣΟΣ.....	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.).....	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.....	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	68	2376
ΚΕΑ.....	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.).....	73	67239

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

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).....	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΝΤ.....	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	72	11076
ΛΕΙ'ΤΣΕΡ 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 ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.....	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ.....	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟΥ ΚΑΖ.....	81	11631
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	13	63287
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΙΡΑΣ.....	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).....	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ.....	80	11584

α. Ιλλισάεβοκ 953.....		
προς Αίγυπτο 13/4.....		
α. Ν. Ορλέανη 15/4.....		
ε. Γένοβα 18/4.....		
προς Μπρισμαίνην 16/4.....		
υπεστέλεε σημ. Μπαχόμας.....		
προς Σάντος 19/4.....		
ε. Αλεξάνδρεια 17/4.....		
προς Σιγκαπούρη 14/4.....		
προς Κίνα 12/4.....		
μεσογειάκας μεταφορές.....		
προς Δ. Αφρική 9/3.....		
προς Βομβάη 14/4.....		
προς Οφουνάτο 22/3.....		
ε. Έσμερκ 19/4.....		
α. Σ. Ναζαίρ 17/4.....		
ε. Αμβούργα 22/4.....		
α. Ν. Ορλέανη 21/3.....		

αργεί Πειραιά.....		
α. Γιβραλτάρ 9/4.....		
α. Μπαχραίν 1/2.....		
δ. Πόρτ Σαϊδ 12/4.....		
α. Σιγκαπούρη 13/4.....		
ε. Τζιμπουτί 15/4.....		
προς Χιούστον 16/4.....		
προς Καγκοσίμα 5/4.....		
προς Σιόεν 17/4.....		
α. Ναγκόγια 22/4.....		
προς Ρας Σουκχέιρ 15/4.....		
προς Βραζιλία 17/4.....		
ε. Οξέλασσον 15/4.....		
δ. Παναμά 1054.....		
ε. Βαρκελώνη 18/4.....		
προς Μωρήν Φόλντ 11/4.....		
προς Τσίμα 4/4.....		
προς Άνναμα 31/3.....		
προς Μισισσιππί 14/4.....		
προς Χάρκ 17/4.....		
προς Σιγκαπούρη 6/4.....		
προς Βραζιλία 17/4.....		
προς Λιμά 30/3.....		
προς Βραζιλία 7/4.....		
προς Χάρκ 14/4.....		
α. Γιούροπορτ 15/4.....		
προς Ιταλία 15/4.....		
προς Ευρώπη 17/4.....		
προς Συρία 15/4.....		
ε. Πειραιά 21/4.....		
ε. Γένοβα 21/4.....		
ε. Φόρ 17/4.....		
προς Γιβραλτάρ 31/3.....		
ε. Ν. Υόρκη 16/4.....		
προς Ρωσία 20/4.....		
προς Γιάνμπου 21/4.....		
προς Χάρκ 22/4.....		
προς Ελλάδα 19/4.....		
α. Ταρραγόνα 15/4.....		
προς Λάγος 18/4.....		
προς Πόρτ Κέλαγκ 21/4.....		
προς Χιλί 31/3.....		
επισκ. Ντουμπάι 30/1.....		
προς Κλαϊπέδα 17/4.....		
προς Φουτζέιρα 11/4.....		
ε. Σουίνσκιε 13/4.....		

προς Πειραιά 19/4.....		
προς Δρέπανον 6/4.....		
αργεί Μπρεμερχάβεν.....		
προς Αλιβέρι 13/4.....		
α. Πόρτ Μωχ. μιν Κασμί 14/4.....		
προς Ντακάρ 14/4.....		
ε. Πειραιά 18/4.....		
στον Πειραιά 4/12.....		
στον Πειραιά 4/12.....		
στον Πειραιά 23/4.....		
πρ. «Adviser».....		
α. Ντουμπάι 30/5.....		
ε. Φουτζέιρα 3/4.....		
προς Δουνκέρκη 15/4.....		
προς Μπουσάν 19/4.....		
ε. Λα Σπέζια 21/4.....		
ε. Ρίο Ιανέριο 14/4.....		
ε. Παρανάγουα 24/3.....		
επισκ. Πειραιά 13/3.....		
προς Άσντοντ 24/4.....		
ε. Χονολουλού 31/3.....		
αργεί Πειραιά.....		
στη Βασίρα.....		
μετ. «Λουκάς Η.» (ε.).....		
ε. Παρανάγουα 2/4.....		
ε. Κωνσταντίνα 20/3.....		
προς Λειψές 20/4.....		

ε. Ρότερνταμ 25/4.....		
προς Κολόμπο 19/4.....		
α. Μασσαλία 20/4.....		
ε. Σουάντ 22/4.....		
προς Πασκάνγκουλα 8/4.....		
α. Τέξας Σίτυ 3/4.....		
προς Σέτε 13/4.....		
προς Λαχάντ Ντατού 16/3.....		
προς Κασσιούκ 5/4.....		
προς Ρότερνταμ 4/4.....		
προς Σούδα 19/4.....		
προς Κακογκάβα 18/4.....		
προς Μπ. Άιρες 8/4.....		

ΜΑΝΑ.....	77	30263
ΜΑΝΕΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.....	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.7.).....	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ.....	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
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ.....	83	21308
ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715
ΜΕΝΗΤΕΣ.....	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.....	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.).....	74	158797
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΝΕΡ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΤ.....	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΤΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΥΣ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ.....	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ.....	74	28082
ΜΙΧΑΝΑ (δ.).....	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.).....	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΦΕΡ.....	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282
ΜΠΙΛΛΗ.....	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633

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

προς Σάντος 17/4
ε. Νταμμά 16/4
προς Αδελαΐδα 14/4
α. Άσντοντ 20/4
προς Σαν Φραντσκο 4/4
προς Πειραιά 8/4
προς Βέντισπιλ 18/4
προς Φλάσιγκ 20/4
προς Αλεξάνδρεια 21/4
προς Κουβέιτ 12/4
ε. Ενσενάντα 13/3
ε. Γκίλονκ 17/4
επισκ. Πειραιά 16/12
προς Μπαγκκόκ 20/4
προς Πόρτ ντε Μπουκ 16/4
ε. Πειραιά 24/2
προς Αργεντινή 9/4
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 3/4
προς Σενίπα Τέρμ. 23/3
προς Γκντάνσκ 3/4
αργεί Πειραιά
προς Αρακάζου 8/4
α. Χιούστον 19/4
ε. Πειραιά 4/4
προς Ανκόνα 8/4
προς Μασσαλία 21/4
προς Άσπρα Σπίτια 14/4
προς Λισαβόνα 5/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
δ. Κων/πολη
προς Μπαγκκόκ 12/4
προς Βρέμν 22/4
προς Κασσιούγκ 9/4
ε. Ρίτσαρντς Μπαιή 2/4
ε. Παρανάουα 5/4
προς Ν. Ορλεάνη 10/4
πρ. «Sea Merchant»
προς Ταϊβάν 19/4
προς Ν. Κορέα 5/4
ε. Ν. Ορλεάνη 13/4
ε. Νόπολι 13/4
προς Μπριμπαμπίν 22/4
προς Ανκόνα 854
ε. Ροζέριο 9/4
πρ. «Al Jabriyah»
προς Ινδονησία 26/2

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
NIMFON	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΤ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	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

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

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781

€ Τεργέστη 20/4	
προς Καραϊβική 4/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
αργεί Πειραιά	
€ Σάρροχ 19/4	
€ Νάπολη 21/4	
προς Γκάλλεσσον 19/4	
προς Μιλάρο 18/4	
προς Οράν 14/4	
προς Δ. Αφρική 4/4	
προς Δ. Αφρική 19/3	
δ. Παναμά 16/4	
€ Βλαδιβοστόκ 10/4	
προς Τζακάρτα 7/4	
προς Μπ. Μπλάνκα 15/4	
προς Ιαπωνία 17/4	
προς Τσιβάν 15/3	
προς Καμάρ 15/3	
προς Λαττάνια 24/3	
προς Ντεμερρά 13/4	
α. Τακοράντι 17/2	
προς Αλεξάνδρεια 22/4	
πρ. «Αιτ'ζαν Ντόλφιν»	
προς Λα Πλάτα 8/3	

προς Σιγκαπούρη 20/4	
προς Λιβύη 12/4	

προς Άνω Ανατολή 11/3	
προς Ιαπωνία 9/4	
€ Κολούμπια Ρίβερ 7/4	
€ Ν. Ορλεάνη 11/4	
προς Ιαπωνία 10/4	
€ Φουτζέιρα 21/3	
προς Χάρνκ 12/3	
προς Γιοκοχάμα 2/4	
προς Ιταλία 18/4	
προς Χάρνκ 3/4	
€ Χόνκ Κόνκ 19/4	
προς Βιτόρια 8/4	
€ Μόντρεάλ 17/4	
προς Χάρνκ 17/4	
€ Μπ. Μασάρ 9/4	
προς Βενεζουέλα 1/4	
α. Μπωμόντ 6/4	
προς Δ. Αφρική 15/4	
προς Μπουργκάς 18/4	
προς Μαγκασκάρ 18/4	
προς Σιγκαπούρη 13/2	
προς Καναδά 12/4	
α. Ν. Ορλεάνη 8/4	
προς Μπρίντιζι 2054	
προς Ελλάδα 13/4	
προς Όκλαντ 14/4	
προς Μομπάσα 9/4	
α. Λάγος 11/4	
προς Κούβα 17/2	
€ Κοκκόλα 11/4	
προς Σαγκάι 4/1	
€ Πειραιά 21/4	
προς Τσιβάν 11/4	
στο Τούρκου 5/2	
προς Καμάρ 9/4	
προς Μπαγκόκ 9/4	
πρ. «Indomitable» (κ.)	
α. Ν. Ορλεάνη 5/4	
προς Πόρτο Μπολιβάρ 1654	
πρ. «Co-op Express V»	
πρ. «Benquerit»	
προς Ιλλινόι 18/4	
προς Σαγκανόσεκι 28/3	
προς Αυστραλία 22/3	
πρ. ναυπήγηση	
προς Κίνα 29/3	
προς Σιγκαπούρη 4/4	
€ Πειραιά 14/4	
€ Φουτζέιρα 13/4	
€ Φουτζέιρα 16/3	
προς Τσάιπας 13/4	
προς Πόρτο Κορτέζ 18/4	
προς Ζανγινγκάκ 27/3	
προς Ιαπωνία 14/4	
επισκ. Πειραιά 16/12/92	
€ Αλεξάνδρεια 16/4	
προς Χάρνκ 7/2	
€ Ροστόκ 25/3	
προς Αγ. Θεόδωρους 21/4	
πρ. «Jimbolia»	

πρ. «Blejo»	
πρ. «Care»	
πρ. «Birca»	
πρ. Μιζουράτα 1054	
πρ. Μπουργκάς 16/4	
€ Κων/πολη 19/4	
πρ. Ραβέννα 15/4	
πρ. Αλεξάνδρεια 19/4	
€ Πειραιά 21/4	
€ Πειραιά 21/4	
πρ. Μερσίνη 20/4	
πρ. Τόκιο 14/4	
€ Σιγκαπούρη 20/4	
€ Ουλσάν 30/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	

ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΙΣΤΙΣ	83	22076
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ	72	57102
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	70	16670
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	73	4737
ΠΟΛΙΚΟΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	82	12824
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	74	15976
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	73	19564
ΠΟΠΗ	77	10558
ΠΟΠΗ Π.	63	3292
ΠΟΠΕΙΔΩΝ	58	11048
ΠΟΠΕΙΔΩΝ 8	87	27333
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	76	40632
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	87	27333
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	70	9865
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	72	3166
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	9284
ΠΥΛΟΣ	57	12875
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	78	69016
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	68	5169
ΡΑΦΕΛΛΟ	78	16726
ΡΕΑ	70	11716
ΡΕΝΕΣΙ	77	9774
ΡΗΛΛ'ΑΝΤ	69	16588
ΡΟΔΑΝΘΗ	77	70282
ΡΟΔΟΣ	73	11160
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	80	17495
ΡΟΜΠΙΝ	78	11348
ΡΟΣΑΝΑ		

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΑΙΒ	76	8376
ΣΗ ΓΟΥΑ'ΙΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	12222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39265
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	12	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΥΥ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500

αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
€ Πειραιά 17/3	
πρ. Γιοκοχάμα 3/3	
€ Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 13/4	
πρ. Ν. Αφρική 4/4	
πρ. Ρουέν 14/4	
€ Λοβίζα 19/4	
στο Λομπίτο	
πρ. «Bouscra»	
πρ. Καμερούν 24/3	
€ Μπ. Μπλάνκα 7/4	
πρ. Χάλιφα 18/4	
πρ. Λε Χάβρη 17/4	
πρ. Δρέπανον 9/4	
πρ. «La Richardais»	
€ Γιοκοχάμα 21/4	
€ Τζιμγκάμ 18/4	
α. Ν. Ορλεάνη 10/4	
πρ. Γιοκοχάμα 22/3	
πρ. Καβάλα 19/4	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
πρ. Ουλσάν 4/4	
πρ. Αρούμπα 29/3	
πρ. Μπλμπάο 1854	
α. Φουτζέιρα 15/4	
πρ. Μπ. Άιρς 18/4	
πρ. Αγγλία 14/4	
πρ. Βόλο 18/4	
πρ. Κουίνγκντ 18/4	
πρ. Θεσσαλονίκη 21/4	
πρ. Ραμπίχ 18/4	
€ Πειραιά 14/4	
€ Πειραιά 11/1	
μεταφορές Πάτρας	
πρ. Ιντσάν 4/4	
στην Κωνσταντή 9/4	
πρ. Ρεσίφ 5/4	
€ Σιγκαπούρη 21/4	
πρ. Δ. Αφρική 20/3	
€ Νάροβικ 20/4	
πρ. Τζακάρτα 15/4	
πρ. Θεσσαλονίκη 18/4	
πρ. Κίνα 11/4	

προς Λας Πάλμας 16/4
 € Καργάνα 18/3
 προς Ρόττερνταμ 15/4
 στη Λας Πάλμας 9/4
 € Πόρτ Σαϊντ 9/4
 α. Μπουεναβεντούρα 14/4
 πρ. Κασσιούκ 1/4
 πρ. «Ivan Pyren»
 πρ. «Mikhail Romm»
 προς Ιντσάν 8/4
 € Χόγκ Κόγκ 18/4
 προς Κήλαγκ 6/4
 προς Τσίμα 31/3
 πρ. «Mikhail Kalatostov»
 προς Οσκαράμνη 20/4
 α. Χιούσταν 10/4
 € Κασσάκι 21/4
 προς Γένοβα 18/4
 προς Πόρτ Άλφρεντ 15/4
 α. Φιλαδέλφεια 19/4
 € Μίλφοντ Χάρβεν 22/4
 προς Μπλιμπό 20/4
 προς Ραμπίτ 11/2
 α. Πειραιά 7/4
 προς Πολωνία 17/4
 πρ. «Πέλαγος»
 προς Μαϊάμι 17/4
 προς Τζέντα 3/4
 μετ. «Sea Energy» (π.)
 προς Λονδίνο 8/4
 επισκ. Πειραιά 9/3
 α. Ταρραγκόνα 14/4
 € Ρόττερνταμ 22/4
 προς Ρας Τανούρα 17/4
 προς Ν. Αφρική 18/4
 προς Νιούκαστλ 7/4
 € Κασσιούκ 16/2
 ύψωση σημαία Μάλτας
 € Πόρτ Κέλαγκ 19/4
 προς Χακκίδα 22/3
 α. Φουτζέιρα 15/1
 πρ. «River Shannon»
 υπό ναυπήγηση
 € Φουτζέιρα 15/2
 προς Νταμνύμ 21/4
 προς Βέλγιο 2/4
 προς ΗΠΑ 15/4
 ναυπηγείται Ουλσάν
 α. Σινγκασπούρ 21/4
 προς Γκέμπσε 8/4
 € Αμψούργα 24/4
 προς Βιτόρια 16/4
 προς Μπ. Άιρς 13/4
 προς Αμαρσαμπόρε 13/4
 € Μαπούτο 18/4
 προς Γκλάντστουν 12/4
 επισκ. Πειραιά 16/3
 α. Τζουσίμα Τέριμ. 1/4
 προς Πόρτο Κουεζάλ 11/4
 € Νταλάν 15/4
 πρ. «Thornes»
 € Τέζας Σίτυ 3/4
 προς Ιταλία 22/4
 προς Μεξβούρνη 17/4

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	17	11348
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
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
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	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
ΦΑΙΑΣ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (Δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411

στο Γκαϊνμπε 24/3
πρ. «Florida Rainbow»
ε. Καμπάνα 5/4
προς Αργεντινή 15/4
δ. Γιβραλτάρ 10/4
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κων/πολη 5/4
προς Ιαπωνία 14/4
μεταφορές Καραϊβικής
προς Ιντσόν 18/4
προς Σάντος 15/4
προς Μπετζάνα 5/2
ε. Ταλλίν 22/4
α. Φουτζέιρα 25/2
α. Μπαγκκόκ 13/4
στο Γκιζάν (αποθήκη)
ε. Φουτζέιρα 7/3
προς Νάπολι 20/4
προς Νοβοροσίσκ 12/4
προς Γιάνμπου 16/4
ε. Δουκέρη 19/4
ε. Μπουσάν 28/3
προς Ιαπωνία 7/4
προς Τσιβάν 16/4
προς Χόγκ Κόγκ 20/4
ε. Λίβερπουλ 16/4
ε. Μομπάτα 2/4
προς Οσκαράμιν 21/4
α. Καστελμάρε 9/10
υπέστειλε κυπριακή
προς Μίνα Καμπούς 18/4
ε. Μπουλίων 13/4
προς Καναδά 12/4
προς Τζακάρτα 10/4
α. Ήστ Λόντον 12/3
προς Ν. Υόρκη 16/4
ε. Κόμπε 20/4
πρ. «Αλαμπάμα»
προς Ηράκλειον 19/4
προς Κίνα 15/4
πρ. «Lakenes»
ε. Βαλέντσια 15/4
επισκ. Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κριστομπά 28/3
αργεί Πειραιά
α. Μπουσάν 12/4
προς Μαράκνιο 1/4
προς Αρούμα 31/3
προς Περσικό 6/3
προς Ταϊσάγκ 3/4
ε. Μομπά 19/4
προς Γιβραλτάρ 7/4

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ'ΙΛΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

επισκ. Παναμά 22/4
προς Ιαπωνία 28/5
στην Ιαπωνία 28/5
προς Ταβόου 26/5
στο Μομπά 28/5
α. Κασσιούγκ 3/4
προς Αργεντινή 10/3
ε. Κόρπους Κρίστι 27/3
προς Βενεζουέλα 9/4
προς Βενεζουέλα 23/1
ε. Πειραιά 11/4
ε. Πειραιά 24/3
προς Άσντοντ 15/4
πρ. «Ρόλλαν»
ε. Γκάνδη 19/4
α. Ν. Ορλεάνη 7/4
α. Ν. Ορλεάνη 1/4
πρ. «Kee Navigator»
προς Σιγκαπούρη 20/4
α. Χόγκ Κόγκ 4/3
προς Σακιά 2/4
ε. Δεμεράρα 6/4
προς Πασκόνγκουλα 7/4
προς Κορμπονέρας 10/4
προς Μπόου 1/4
προς Πόιντ Νουάρ 29/3
στη Μανίλα 14/4
προς Βραζιλία 22/3
προς Κίνα 22/2
προς Κόλπο ΗΠΑ 14/4
πρ. «Kobe Spirit»
ε. Μαντράς 8/4
στο Καράτσι 31/3
προς Περσικό 25/3
ε. Λονδίνο 5/3
προς Περσικό 27/2
προς Πολωνία 16/4
προς Πρέβεζα 13/4
α. Αλεξάνδρεια 15/4
ε. Γκεμπίγκ 7/4
προς Καλέρα 12/4
προς Παναμά 7/4
ε. Ν. Ορλεάνη 26/3
ε. Μπάρμπερς Πόιντ 12/4
προς Σιγκαπούρη 22/4
α. Κόρπους Κρίστι 27/3
στον Περσικό (αποθήκη)
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/3
προς Αρούμα 27/3
ε. Μπ. Μασάρ 14/4
προς Αβόνα 18/2
προς Χιούστον 17/4

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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



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 ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤ'ΛΑ	72	16235
ΑΙΤ'ΡΗΣ ΝΤΑΙ'ΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤ'Σ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388
ΑΙΤ'Σ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΙΤ'Σ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128
ΑΙΤ'ΖΗΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΤ'ΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤ'ΚΛΙΚΟΣ (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 ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΓΚΑ (λ.)	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ (μ.)	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
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572

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

ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9524
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		

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 ΝΑΪ'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
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βαλ)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19802
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪ'ΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΒΑ'ΙΝ (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 ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623

στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)		
ε. Σεπετίμα 10/5		
α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/5		
ε. Βόρρα 11/5		

μετ. «Ανέμη» (ε.)		
προς 'Αμστερνταμ 7/5		
προς Νάσσαου 19/5		
προς Φουσίκι 27/3		
προς Χόγκ Κόγκ 17/5		
προς Παναμά 6/5		
προς Βομβάη 2/5		
προς Μανζανίλο 6/4		
προς Τσιουάν 6/5		
προς Κίνα 3/4		
προς Πειραιά 17/3		
προς Γουόζν 18/5		
προς Πόρτ οφ Σπείν 12/5		

προς Σαγκάη 26/3		
πρ. «Σημιοΐκι II»		
ε. Ν. Ορλεάνη 5/5		
προς Οναχάμα 10/5		
δ. Ντόβη 18/5		
ε. Πρίνς Ρούπερτ 16/5		
προς Ραβέννα 20/5		
προς Πειραιά 20/5		
προς Τρίπολη 28/4		
προς Τουρκία 8/5		
ε. Παράναγους 9/5		
προς Ρίο Γκράντε 23/4		
προς Αμβέρσα 12/3		
προς Σορόγκ 1/5		
α. Ν. Ορλεάνη 2/5		
α. Γιοκαΐσι 12/5		
προς Μαυμάσα 3/5		
ε. Κασσιούγκ 9/5		
ε. Σάο Σεμπαστιάο 11/5		
προς Φουτζέιρα 4/5		
ε. Ν. Ορλεάνη 16/5		
προς Τσιβάν 28/4		
προς Οδησσά 20/5		
προς Κούβα 16/4		
ε. Πόρτ Ελίζαμπε 19/5		
πρ. «Ανα» 1		
προς Κασσιούγκ 13/5		
προς Σιουδα 8/4		
προς Ονσάν 8/5		
ε. Πάτρα 8/5		
προς Φουτζέιρα 23/4		
προς Αβάννα 13/3		
ε. Αλεξάνδρεια 16/5		
ε. Γιβραλτάρ 6/5		
προς Μπουγκό 10/5		
αργή Μπρεμερχάβεν		
προς Ντιλσκέλεσι 12/5		
α. Μπουεναβεντούρα 14/5		
προς Βαρκελώνη 20/5		
προς Ιλισσάσβα 16/5		
α. Βιζακαπάντα 14/5		
ε. Σχέζον 17/5		
ε. Κουτούμνινα 8/4		
ε. Βομβάη 29/4		
ε. Φουτζέιρα 24/3		
προς Γιδούα 10/4		
προς Κόλπο ΗΠΑ 6/5		
προς Σιγκαπούρη 10/5		
επισκ. Πειραιά 31/3		
μετ. «Colmenas» (ΑΒ)		
προς Αμπιτζάν 10/5		
ε. Βαλτιμόρη 6/5		
πρ. 'Αρζου 4/5		
πρ. Σαγκάη 8/5		
ε. Μπουεναβεντούρα 16/5		
διάλυση Κίνα		
προς Τραπάνι 17/5		
προς Αλγερία 11/5		
προς Κουϊγκντά 12/4		
α. Πόρτ Χάρκουρτ 4/5		
ε. Σιγκαπούρη 12/5		
ε. Ντάρμπαν 10/5		
προς Ρισσάρντς Μπαιν 24/4		
προς Αλγερία 22/4		
προς Ιταλία 19/5		

ε. Λάρνακα 11/4		
ε. Παράναγους 4/5		
αργή Πειραιά		
μεταφορές Πάτρας		
ε. Ρουέν 10/5		
αργή Πειραιά		
προς Κατόνια 6/5		

μεσογειακές μεταφορές
προς ΗΠΑ 17/5
ε. Γκντόνκ 14/5

ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	ε. Βενετία 19/5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	μετ. «Vasiliki» (AB)
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σουέζ 18/5
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	α. Χιούστον 20/4
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	18224	προς Γκεμλί 2/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Οκρίκα 13/5
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	προς Μπαγκόγκ 14/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15883	ε. Φρεντέρτσια 7/5
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Ρότερνταμ 15/5
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222	ε. Φόξ 20/5
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917	προς Ρότερνταμ 12/5
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17181	προς Μπουσάν 4/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Ινδία 10/4
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Χώγκεσαντ 3/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/5
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Αμπιτζαν 18/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Κίνα 25/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Κίνα 14/5
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 23/2
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	ε. Ρίο Γκράντε 6/5
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	ε. Λέ Χόβρη 18/5
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Οδησσό 16/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Νητηρόν 18/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Νοβοροσίσκ 25/3
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ.)	69	15874	ύψωσε κυπριακή
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Δ. Αφρική 3/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	προς Κίμωλο 17/5
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	μετ. «Antares» (π.)
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στον Περσικό 9/1/91
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	επισκ. Πειραιά 3/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μανφρεντόνια 15/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	προς Ιντσόν 12/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Μπερμύδα 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Τύνιδα 20/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Ιράν 2/5
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501	α. Ρίο Ιανέιρο 6/5
ΓΙΑΝΝΙΠΑΣ (κ.)	76	10185	ε. Άκαρμα 18/5
ΓΙΑΝΝΙΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236	ε. Κάντλα 6/4
ΓΙΑΝΝΙΠΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9888	ε. Μπαγκόγκ 2953
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	προς Ταϊλάνδη 29/4
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ονδ.)	67	15810	πρ. «Yaseneyeno»
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Άκαρμα 18/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	προς Νοβοροσίσκ 12/5
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	δ. Κων/πολή 26/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Μομπάσα 7/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Ν.Ορλεάνη 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 10/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	προς Μαλακία 5/5
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897	προς Κίνα 29/3
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Τζ. Νεχρού 6/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Λα Γκουλέτ 14/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	49866	διόλωση Ινδία
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κασσιούγκ 8/4
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Γκαίμπς 30/4
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	προς Φουτζέιρα 17/5
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Σαν Νικόλας 10/4
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΤΟΝ (δ.π.)	72	9327	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Λισσαβώνα 20/5
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	ε. Μπρίντζι 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	προς Ταϊλάνδη 6/5
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Χιούστον 13/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508	προς Ρας Λανούφ 14/5
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Τρίπολη 15/5
ΓΚΑΖ ΠΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866	α. Μπατόγκας 24/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	α. Φουτζέιρα 12/5
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΣΙ (δ.π.)	77	3999	προς Ρεϊνίνον 20/5
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696	ε. Φουτζέιρα 11/5
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	α. Λιμά 14/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 13/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903	προς Ταϊβάν 4/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρ. Μωχαμέντια 4/5
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	α. Αλεξάνδρεια 16/5
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989	προς Σόρεχαμ 11/5
ΓΚΛΑ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Σάντος 18/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Ρότερνταμ 3/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Ν. Παλμίρα 8/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	προς Ρίτσαρντς 17/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	ε. Πασιγιές 14/5
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Βομβάη 25/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	προς Γαλλία 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	πρ. «Skantor»
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Βανκούβερ 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Περού 6/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	ε. Βερακρούζ 29/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	75	16169	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ορλεάνη 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	προς Σαγκάη 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	προς Ν. Ορλεάνη 15/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	προς Γαλλία 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρ. Μαντάνιλο 16/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 17/4
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	πρ. Λα Γκουλέτ 12/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784	ε. Ν. Υόρκη 8/5
ΓΚΡΕ'ΙΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	πρ. «Dawn Redwood»
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	πρ. Π. Αρένας 2/5
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρ. Μάλαγα 21/5
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Καλλάο 29/4
ΓΟΥΔ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717	ε. Φουτζέιρα 4/5
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σαν Λορέντζο 30/4

ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Κολόμπια 19/5
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Μπονεβεντούρα 10/5
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	πρ. Κάντλα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Κάντλα 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρ. Σαγκάη 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	επισκ. Κιγκστον 10/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938	ε. Φουτζέιρα 19/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρ. Κίνα 7/5
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712	πρ. Ρίγα 15/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	α. Ν. Ορλεάνη 10/4
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	πρ. Μπουότο 14/5
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρ. Οκρίκα 9/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κόλμπο 30/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	πρ. Κοπέρ 9/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρ. Νταλνάν 7/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	πρ. Ιζμπήλ 26/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	πρ. Ντάρμπατ 28/4
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080	μετ. «Oceapicos» (κ.)
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛΑ (δ.μ.)	65	1817	πρ. Χοντζέντα 4/5
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	πρ. Μομπάσα 13/4
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	πρ. Πουμπίνο 20/5
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	πρ. Αμβέρσα 20/5
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Νάντη 20/5
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879	πρ. Ντουάλα 12/5
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	πρ. Σίντι Κερύ 9/5
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Λομπίτο 14/12
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	ε. Αμπιτζάν 28/3
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρ. Ρότερνταμ 10/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρ. Κούβα 26/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Αμβέρσα 19/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρ. Ζενζάγκ 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Ρίο Γκράντε 6/5
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	ε. Μαρακάμπο 29/3
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	πρ. Αλγερία 27/3
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λας Πάλμας
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 30/4
ΕΛΕΝΙΚ (Μηχ.)	83	7983	πρ. Μπουότο 21/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	πρ. «Caribbean I»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	πρ. Μόλτα 15/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788	πρ. Γκαλβασόν 25/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρ. Ρας 'Ισα Τέρμ. 25/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	πρ. Ρας 'Ισα Τέρμ. 19/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	επισκ. Λισσαβώνα 29/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	πρ. Άλιν Σούκνα 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρ. Φουτζέιρα 6/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Χουάγκου 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Κολόμπο 13/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρ. Πεκονμπόρον 25/3
ΕΛΛΗ	79	18392	πρ. Μαρακάμπο 9/5
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	πρ. Βραζιλία 6/4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	πρ. Σαν Αντόνιο 11/5
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	πρ. Τζέντα 17/5
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	ε. Αγ. Πετρούπολη 17/5
ΕΛΛΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Πόρτ Πλάτα 9/5
ΕΛΛΙΔΑ (μ.)	71	1516	πρ. Άσντοκ 12/5
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	ε. Πειραιά 6/5
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρ. Λα Γκουαίρα 8/5
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Φορταλέζα 7/5
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μηχ.)	81	27771	πρ. Τζέντα 18/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΑΤΕΥΣ (δ.Μηχ.)	65	12079	ύψωσε Ελληνική
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ	68	35487	ε. Βίλα Κονστιτιούσον 7/5
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Λάγος 6/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Πόρτ Κέλαγκ 5/5
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 1/5
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. Πάιτα 23/4
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Τάρρακόντα 18/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Τάμα 10/5
ΕΡΑΤΙΝΟ (μ.)	68	14569	πρ. Σαγκάη 8/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	ε. Μόλμο 15/5
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	ε. Κακινάδα 2/5
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	πρ. Ιράν 26/3
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μηχ.)	73	31814	ε. Σιγκάγκ 12/4
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρ. Φιλίππινες 13/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	αργεί Ντάρμπατ
ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Ν. Ορλεάνη 18/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	ε. Μολφέττα 2754
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρ. Θεσσαλονίκη 15/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	πρ. Τρίπολη 5/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγιο 22/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	α. Πόρτ Κέλαγκ 25/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Πόρτο Καμπέλλο 29/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Λάγος 13/5
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	πρ. Γκρόζ Κακούνα 7/5
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	πρ. Χιούστον 4/5
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	πρ. Πόρτο Νογρόν 15/5
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Βανκούβερ 15/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ιντσόν 19/4
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σετούμπα 7/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Αμβέρσα 20/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σαν Λορέντζο 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	πρ. Χουέλβα 2/5
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	πρ. Μασάν 17/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρ. Σφάξ 14/5
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	πρ. Βραζιλία 17/5
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	πρ. Τσιτακόγκ 4/5
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρ. Ματαρόνι 1/5
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	επισκ. Τζέμπελ Άλ 8/3
ΖΕΑ (π.)	69	48154	επισκ. Πειραιά 30/4
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	στη Σαφάγκ (αποθήκη).
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	

HBH.....	79	16379	α. Χόγκ Κόγκ 15/5
HRA *	79	16390	προς Ρίο Γκράντε 6/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Σουζέ 3/3
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Τζ. Σάντος 17/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Μπέρτα 19/4
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Μομπάσα 13/5
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	στη Μάλτα 14/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Ν. Ορλέαντ 16/5
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ.)	72	22798	προς Κίνα 30/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	δ. Ντόβερ 16/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Ελλάδα 12/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	επισκ. Β. όρι 14/5
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	α. Μπαγκόγκ 17/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεθ.)	72	2934	ε. Βενγάζη 24/2
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 11/5
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Πειραιά 9/5
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Πειρία 17/5
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Βενεζουέλα 12/5
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Αλεξάνδρεια 15/5
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241	προς Λουάντα 12/5
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	προς Μαυριτανία 3/4
ΙΛΕΝΑ (π.)	72	15422	α. Κεηπάουν 7/5
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Μπουένος Άιρες 14/5
ΙΛΙΑΣ	73	25045	μετ. «Ζουζού» (κ.)
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Γιβραλτάρ 19/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588	ε. Τζουμπάιλ 28/4
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Κοντρεκώρ 1/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Άμστερνταμ 9/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Σαν Αντόνιο 6/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Αίγυπτο 14/5
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Καλέτα Κόρντοβα 17/4
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	α. Βανκούβερ 29/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Πειραιά 17/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Σάντος 11/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Καράτσι 20/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	προς Ρωσία 19/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)	73		πρ. «Αλέων»
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Λευκάδι 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Λός Πάμπος 19/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Καράτσι 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Φριμαντλ 11/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τζακάρα 29/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Πειρία 4/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Κολούμπια 15/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979	προς Χουάγκου 16/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	προς Τουάπσε 17/3
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297	ε. Γουέστ Λέϊ 22/5
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Νταμάρ 20/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς ΗΠΑ 8/5
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	προς Λός Άντζελες 12/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Κλήβεαντ 28/4
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	προς Κογκό 16/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	πρ. «Goler Beatrice»
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Λαγούνε 4/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Μπάκ 20/5
ΚΜΒ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Μομπάσα 10/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	προς Βενγάζη 27/4
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	α. Γόυντα 10/5
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Καστέλα ντι Στάμπς 6/5
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	πρ. «Voinessa»
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	προς Ασάμπ 12/5
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Κόλπο ΗΠΑ 10/5
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	αγορά από αλλοδαπούς
ΚΑΔΜΟΣ (λβ.)	72	1171	προς Ζανζιμπάρ 1/5
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Μπανγιαρμασί 2/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	προς Ρότερνταμ 7/5
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ.)	74	27069	ε. Πειραιά 10/5
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιν
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	δ. Θέρωντ Άϊλαντ 4/5
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	ε. Γιούρσορτ 3/2
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Μοντεβιδέο 18/5
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	δ. Θέρωντ Άϊλαντ 16/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Παρανάγους 11/5
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658	μετ. «Nigerian Progress»
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688	προς Γιούζυ 24/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	προς Χόγκ Κόγκ 22/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	ε. Ούστ Ντουάσκ 4/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	προς Ν. Κορέα 26/3
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	προς Ρίο Πλάτε 22/4
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	α. Ρός Τανούρα 15/5
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπτζάν
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Άμστερνταμ 20/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	προς Σαγκάη 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	προς Καζαμπλάνκα 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	προς Οζάκα 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Ινδονησία 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙ (δ.π.)	80	4397	προς Γιαμπούκοα 28/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Άσταντ 17/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	προς Μπ. Αμπάς 4/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ε. Αγ. Πετρούπολη 16/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Τσιβάν 10/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	προς Μπ. Χομινί 13/5
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	ε. Μανζούλ 8/4
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954	ε. Λέγκχορν 17/5
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	προς Τζέντα 6/5
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Νταλιάν 13/5
ΚΑΡΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	στον Πειραιά 27/4
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	προς Νοβοροσκόϊ 17/5
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	θέση 02.56 Ν, 102.21 Α 17/4
ΚΑΣΙΟΣ (κ.)	77	11582	προς Νακόνγκα 6/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Μπαγκόγκ 17/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Λάγος 8/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 20/5

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	α. Καβάσι 14/5
ΚΑΤΥΑ Ν(κ.)	74	26316	προς Ραβέννα 18/5
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Μίλο 12/4
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Λέγκχορν 20/5
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	προς Γιβραλτάρ 13/5
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Κούβα 6/4
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909	προς Μαλασία 1/5
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Φορτάντ 12/5
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Βιζακαπάνταμ 19/5
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Ισινόμακι 8/5
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Μανίλα 17/4
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	επισκ. Πάχη 21/5
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	76	20486	α. Άσταντ 19/5
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Νταλιάν 10/5
ΚΙΝΑΡΟΣ Ν (π.)	76	19451	προς Καζαμπλάνκα 1/5
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	74	10053	προς Τζέντα 13/5
ΚΙΤΣΑ (κ.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Κασσιόγκ 11/5
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4
ΚΛΕΑΔΑ (π.)	73	10982	εγκαταλ. Μπαβονγκάρ 12/5
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Σέκου 26/4
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	προς Μανίλα 7/4
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΓΙΑΝΣ (κ.)	77	10407	προς Μπλιμπό 17/5
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13805	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	προς Λάγος 14/5
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Κίλαγκ 18/5
ΚΟΜ (ΑΒ)	63	9221	διάλυση Γκαντάνι
ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786	προς Πόντα ντο Ούμπου 20/5
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Βερακρούζ 18/5
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9.573	στη Γιοκοχάμα 8/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Γιοκοχάμα 17/4
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Κίνα 5/5
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	προς Ινδία 17/5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	ε. Λουάντα 12/5
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Νταλιάν 7/5
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Αργεντινή 13/5
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	προς Πενάγκ 14/5
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Κεηπάουν 2/5
ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	προς Μπουεναβεντούρα 15/5
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	προς Μπουσάν 27/4
ΚΟΣΜΑΡ	82	23247	ε. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Μελίλι 14/5
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Μοντεβιδέο 11/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ντουεντίν 18/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Γουέλλικτον 4/5
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Κριστομάλ 18/5
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	προς Δακάρ 30/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	ε. Ιταζάι 8/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 27/4
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Πόρτο Νογάρ 17/5
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Αλγερία 6/5
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Τραμαντί 10/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ν. Ορλέαντ 31/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προς Βλαδίστακ 30/54
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΚΥΜΑ (ΑΒ.)	70	1437	προς Ιταλία 29/4
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Άκαμπα 9/5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19803	προς Κίνα 18/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	προς Σαγκάη 26/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Σαλντάν Μπαϊ 13/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	α. Βενετία 20/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	προς Α. Μεξικό 5/5
ΚΩΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	προς Μπ. Αμπάς 30/54
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201	ε. Αυγούστα 15/4
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Λα Γκουλετ 10/5
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Φός 18/5
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714	πρ. Κούρε 29/4
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	στο Αλάγκ 3/5
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Πειραιά 10/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Γκεμλίκ 7/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Γκίγκου 31/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	προς Γκουαϊκούλ 13/5
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171	προς Πειραιά 17/5
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	προς Κίνα 12/4
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	στο Τέξας Σίτυ 8/5
ΛΑΣΙΑ (μ.)	75	16191	προς Μπλελαγούαν 6/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	προς Μπαντίρμα 11/5
ΛΕΪΤΣΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ε. Φουτζέιρα 21/4
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	α. Σ. Τζών 11/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ταρραγκόνα 30/4
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Βομβάη 12/5
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Πειραιά 28/4
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	ε. Ντάρμπαν 17/5
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	ε. Λουάντα 6/5
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	α. Πειραιά 12/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Φουτζέιρα 11/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	προς Άσταντ 22/5
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	α. Ρότερνταμ 7/5
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Πειραιά 8/5
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Ινδία 8/5
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	προς Χαλκίδα 10/5
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	πρ. Μπαγκόγκ 17/5
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	α. Ν. Ορλέαντ 9/5
ΛΙΝΚ (Ον.)	74	9090	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490	προς Αλγέρ 13/5
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Σαν Φραντσκο 16/5
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Ρουέν 7/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Πασκάγκουλα 7/4
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407	προς Ινδονησία 1/5
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	προς Ντουμπάϊ 8/5
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 15/5
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	ε. Μπανζούλ 3/4
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	ε. Σαν Λορέντζο 11/5

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΥΚ.	75	34745
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
ΜΑΚΑΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΑ 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
ΜΑΖΚΩΤ (κ.)	70	12592
ΜΑΖΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΖΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΖΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑ'Υ ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΔΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΝ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΝ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'ΥΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΕΝ-ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199

ε. Αμβούργο 16/5	77	14834
προς Νταβό 12/5	72	6513
ε. Ρότερνταμ 22/5	78	13427
μετ. «Σόλογκ» (κ.)	75	34745
ε. Πειραιά 4/5	74	17040
προς Ν. Παλμίρα 10/5	74	30168
ε. Ρουέν 12/5	76	8731
ε. Βηρυτό 13/5	73	31427
προς Ρουέν 12/5	80	28265
προς Βεγγάζη 18/5	80	9154
προς Κεηπτάουν 4/5	75	21708
προς Νοβοροσίσκ 1/5	73	53326
προς Πόρτ Καρτιέρ 6/4	74	39050
προς Ρουέν 19/5	72	16704
επισκ. Σιγκαπούρη 21/5	76	14996
ε. Κασσιόγκ 9/5	75	16849
προς Κότα Μπαρού 25/4	76	13993
προς Μπέρρα 5/5	74	9800
προς Λός Πάλας 4/5	73	72343
αναμένει Φουτζέιρα 28/5	75	149293
ε. Χόγκ Κόγκ 18/5	78	33186
ε. Σάν Λορέντζο 10/5	82	33186
προς Πειραιά 15/5	83	32100
προς Αγ. Πετρούπολη 1/5	70	9101
ε. Βόλβις Μπαί 14/5	71	9810
προς Αγκόλα 18/3	70	9001
προς Ν. Ορλέαν 6/5	73	18892
προς Τουμπάκο 26/4	73	128954
προς Κούβα 12/3	78	31878
στην Κωνσταντία 5/5	76	14873
ε. Ρεσίφ 2/5	68	16587
ε. Κωνσταντία 2/5	76	10108
προς Χιούστον 26/4	73	17327
α. Ν. Ορλέαν 23/4	77	18604
ε. Σιγκαπούρη 4/5	80	14798
α. Κολόμπο 10/5	69	2995
ε. Σουραμπάνγια 7/5	70	17487
προς Μανίλα 13/5	79	9760
προς Ρωσία 28/4	74	30381
προς Λός Άντζελες 4/5	81	15177
προς Φόξ 15/5	73	81263
προς Φαγκτσέγκ 28/3	72	13732
ε. Τζέντα 7/5	74	19928
προς Ιλνγκάν 12/4	70	18628
προς Ν. Κορέα 2/5	76	138765
προς Χουάγκου 3/5	70	9077
πρ. «Θήτα Αίωλος»	71	1887
ε. Βάρνα 30/4	76	10526
προς Μπουργκάς 19/3	68	21228
προς Γιβραλτάρ 14/5	72	37407
προς Αμπιτζάν 25/3	74	9067
πρ. «Βασίμ»	70	12592
προς Ν. Κορέα 2/5	77	17402
προς Ν. Κορέα 4/4	74	20715
προς Νοβοροσίσκ 14/5	73	15498
ε. Ντάρμπαν 13/5	76	21372
μεταφορές Περαϊκού	75	18021
ε. Ιντσόν 25/3	71	16623
προς Τσιβάν 1/5	74	19724
μετ. «Μπαγκχόρα» (μ.)	74	8788
προς Χό Τσι Μιν Σιτ 9/5	76	20572
α. Σ. Νικόλας Μπαί 13/5	76	12357
προς Πειραιά 9/5	69	9901
διάλυση Γκαντίν	67	13540
προς Βιτόρια 5/5	70	23081
προς Γιβραλτάρ 30/4	71	28373
προς Νίγκμπο 12/5	76	68738
προς Μάλτα 23/4	79	43857
α. Χιούστον 30/4	79	43857
προς Κόρπους κρίστι 29/4	74	12376
ε. Πειραιά 30/4	70	9951
προς Φλάσσιγκ 11/5	75	19921
προς Σιγάντλ 1/5	82	32506
ε. Βοστώνη 13/5	69	20001
προς Λόμε 16/5	74	4967
μεταφορές Μπαχάμας	70	1781

προς Τάμα 4/5	77	14834
στον Πειραιά 24/5	72	6513
στο Ρότερνταμ 19/5	78	13427
προς Λαττάκια 27/4	75	34745
προς Δ. Αφρική 13/5	74	17040
μετ. «Leblon Reef»	76	8731
προς Χό Τσι Μιν Σιτ 18/4	73	31427
α. Φουτζέιρα 21/4	80	28265
αργεί Κολομπία	80	9154
ε. Σιγκαπούρη 14/5	75	21708
αργεί Μπρεμερχάβεν	73	53326
ε. Ντουάλα 26/4	74	39050
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	72	16704
αργεί Πειραιά	76	14996
ε. Λόζαρο Καρντένας 29/4	75	16849
προς Κούβα 1/4	76	13993
ε. Ιντσόν 19/4	74	9800
α. Φουτζέιρα 1/1	73	72343
προς Μόα 29/4	75	149293
προς Νοβοροσίσκ 6/5	78	33186
ε. Ακαιούλα 6/5	82	33186
προς Κούβα 29/3	83	32100
ε. Πειραιά 14/5	70	9101
προς Λορέντ 16/5	71	9810
προς Γιβραλτάρ 11/5	70	9001
επισκ. Αμπιτζάν 14/5	73	18892
προς Ν. Ειρηνικό 3/4	73	128954
α. Μονρόβια 25/4	78	31878
προς Εκουαδόρ 5/5	76	14873
α. Κέηπταουν 15/5	68	16587

ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9803
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (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
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΪ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΠΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΙΛΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕ'ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΝ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491

ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ)	70	1595
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΑΕΤ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μμν.)	83	9755

ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	€ Πόρτ Χάρκουρτ 28/4
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	προς Βάρνα 19/5
ΟΥΑΤΤ ΡΟΥΖ.	84	13852	αργεί Φουτζίρα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	προς Εύξεινο Πόντο 11/5
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	δ. Παναμά 13/5
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427	προς Πόρτο Ρίκο 11/5
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	€ Υμουίντεν 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	€ Αλεξάνδρεια 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	στο Π. Λίκας 17/3
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	€ Μπαλμπόα 10/3
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Σαντάντερ 19/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Σινγκάγκ 7/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076	στη Μανίλα 12/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	€ Ρουέν 6/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Σινγκαπούρη 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Σεπετίμα Τέρμ. 15/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Μπαρμπερ Πόιντ 18/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	προς Γιαγκόν 20/3
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	€ Καμπάνα 6/5
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Κριστομπαλ 22/5
ΠΑΡΑΚΚΟΝ (κ.)	73	10713	προς Εσμεράλδανς 25/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	€ Αλεξάνδρεια 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	προς Καζαμπλάνκα 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Σινγκαπούρη 3/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	€ Πειραιά 12/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	€ Τής 19/5
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	6882	υπεστείλει Ελληνική
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Παριανόγυα 13/5
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ)	69	15688	διάλυση Κίνα
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061	μετ. «Αννα Β.»
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Περσικό 5/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Σινγκαπούρη 15/5
ΠΑΤΡΙΣΤΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	€ Βομβά 4/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	€ Πόρτ Χέντλαντ 11/5
ΠΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	€ Πειραιά 18/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	€ Σβίταβέτσια 10/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	στη Σινγκαπούρη 30/4
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Ραβέννα 15/5
ΠΕΛΦΙΣΕΡ (κ.)	77	4046	υπεστείλει ελληνική
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Χιούστον 17/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	€ Μπαλμπόα 6/4
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Ελλάδα 4/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	€ Ρεσίφ 8/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Βανκούβερ 28/4
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	προς Μαριουπόλ 5/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	€ Χόγκ Κόγκ 1/5
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Μοσταγκανέμ 30/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Ταϊβάν 24/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Βενεζουέλα 21/5
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπάρ 29/3
ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Λός 'Αντζελες 8/5
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Νταλιάν 12/5
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Σουσάκι 14/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζέμπελ 'Αλι 24/4
ΠΙΠΙΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Ιαπωνία 10/4
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Μουρμάνσκ 15/4
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	προς Κορέα 18/5
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	στο Βέντσιλς 6/5
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Ντάρμπαν 14/5
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	α. Ρεσίφ 30/4
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	στη Μίζουράτα 12/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Κουβέιτ 1/5
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ν. Ορλεάνη 8/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Μουρράν 12/5
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Ιαπωνία 13/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Ιαπωνία 3/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Γκάνδη 2/5
ΠΟΡΟΣ	71	20670	€ Πειραιά 2/5
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Τζέντα 19/5
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	€ Σουινούσκια 12/5
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469	€ Πειραιά
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	€ Κων/πολη 16/5
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Λεμεσό 19/5
ΠΡΑ'ΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Χιρ Φακόν 28/4
ΠΡΑ'ΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	€ Σετουμπάλ 12/4
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	δ. Σουέζ 25/4
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	€ Κοπέρ 18/5
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	α. Πειραιά 15/5
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	μετ. «Ομάλι» (κ.)
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901	προς Χιούστον 7/5
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862	€ Πόρτο Λα Κρουζ 28/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	€ Σάουδα 8/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Σαλβαντόρ 10/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	€ Ν. Χόβεν 17/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Καλλάο 14/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Τενοδός» (κ.)
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	α. Μαρίνα ντί Κοράρα 12/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (μ.)	79	11373	προς Πειραιά 11/5
ΠΡΟΣΠΕΡΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Σαν Λορέντζο 13/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	€ Χόγκ Κόγκ 20/5
ΠΡΟΥΣΙΑ (κ.)	79	11243	€ Πόρτο Βέσμε 3/5
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	€ Ν. Ορλεάνη 2/5
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Ποχάγκ 15/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	δ. Πόρτ Σαίς 9/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Βενεζουέλα 30/4
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Σαντο 18/5
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	α. Κορούνα 14/5
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Καλλάο 11/5
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς ΜΠ. 'Αίρες 4/5
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς 'Ανναμπα 27/4
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Ρίο Γκρνάτε 24/5
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	πρ. Ρόττερνταμ 3/5
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	α. Μερσίνη 12/5
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Πειραιά
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	€ Ρουέν 27/4
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Νοβοροσίσκ 1/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Μπιάου 3/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	αργεί Πειραιά
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΑΡ (κ.)	73	8405	€ Μαρίνα ντί Κοράρα 20/5

ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	προς Κουϊγκντάο 1/5
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Νταμμά 20/5
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	προς Κουελιμάνε 13/5
ΡΟΖΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Λίς Πάλας 27/4
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	δ. Κων/πολη 13/4
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	€ Βαντί Φείραν 2/5
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Κάμπος 27/4
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	€ Χόγκ Κόγκ 27/3
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Τσιτσούγκ 1/5
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Βραζιλία 14/5
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Φός 15/5
ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	στο Βέντσιλς 8/5
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	προς Βέντσιλς 18/5
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	α. Ντάρμπαν 16/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ποχάγκ 8/5
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	α. Μπ. 'Αίρες 15/5
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	προς Ριγίεκα 7/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Μαρακάμπο 5/5
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	€ Πειραιά 17/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594	προς Κορέα 17/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	α. Ρόττερνταμ 29/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοσταγκανέμ
ΣΑΟΥΘ Α'Γ'ΑΝΤ (π.)	75	12322	α. Ντάρ - ες Σαλάμ 17/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	προς Κασσιούγκ 29/4
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	α. Ντάρμπαν 28/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Πόρτ Ντίκσον 10/5
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Μίζουσία 5/5
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Μάρκο 11/5
ΣΕΤ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Χόγκ Κόγκ 5/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	προς Ρόδο 15/5
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	€ Τέρμα 30/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Πειραιά 14/5
ΣΕΝΣΕΤ (μ.)	75	18837	προς Γαλλία 29/4
ΣΕΝΤΟΞΑ (κ.)	75	15684	προς Κήλαγκ 18/5
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	επισκ. Κολόμπο 18/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Βραζιλία 4/5
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	€ Μπαγκκόγκ 17/4
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'Γ'Ρ (κ.)	68	11413	προς Οδησσό 10/5
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.)	68	14674	€ Βάρνα 10/5
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	προς Ν. Ορλεάνη 8/5
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς 'Αντεν 7/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Καλλάο 22/4
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	πρ. «Leopoldes Glory»
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Μπαντάρ Αμπάς 11/5
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	€ Θεσσαλονίκη 9/5
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	78	18277	προς Αμβέρσα 20/5
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Αιόλαιο 14/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Σουέζ 27/4
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	προς Βομβά 14/5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	πρ. «Ση Χάρμονυ»
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Οδησσό 14/5
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	προς Γένοβα 18/5
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ν. Κορέα 28/4
ΣΗΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Χιούστον 30/4
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	€ Άμστερνταμ 18/5
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	προς Ινδία 16/5
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Οδησσό 3/5
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Οδησσό 17/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	€ Πωλήθη Τουρκίας
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Ρωσία 26/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Νοβοροσίσκ 24/4
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μαυρίκιο 18/5
ΣΗΜΑΙΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Αβάνα 15/5
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Κίνα 7/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	€ Μορμουγκάο 16/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Γαλλία 10/5
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	€ Πόρτ Σουδάν 3/12
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	€ Οριστόνο 13/5
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	€ Νάπολη 20/9
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Ιλισάβητ 14/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ταρραγκόνα 15/5
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	€ Ταϊβανάτσια 18/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	€ Γδόνια 17/5
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Σενεγάλη 29/4
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 20/4
ΣΗΝΤΑΝΖ (δ.μ.)	79	34078	προς Δυ. Ευστάθιο 16/5
ΣΗΝΤΑΝΖΕΡ (δ.μ.)	77	60338	€ Φός 22/3
ΣΗΝΤΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Νοβοροσίσκ 17/4
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	προς Σινγκαπούρη 3/5
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	προς Χουάγκου 15/3
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Αυγουστά 21/5
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Γέλα 8/5
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Πειραιά 16/3
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	€ Μαντράς 19/5
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Μονφαλκόνε 17/5
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Σουέζ 20/5
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	προς Νοβοροσίσκ 1/5
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	€ Φός 12/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	€ Φουτζίρα 11/1
ΣΗΤΑΡ II.	83	18173	€ Οδησσό 27/4
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Οδησσό 13/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Αβάνα 19/2
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	€ Βάρνα 30/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	€ Ραβέννα 17/5
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βαρκελώνη 16/5
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	δ. Σουέζ 8/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	€ Χοντίνετα 11/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	€ Ταλίν 11/5
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	δ. Κων/πολη 10/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Φουτζίρα 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	€ Κουσίρο 28/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28268	€ Πρίνς Ρούπερτ 10/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Λίβερπουλ 14/5
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Αργεντινή 10/5
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Νταλιάν 20/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Ταϊβάν 20/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Ουλάν 24/5

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Τζ. Νεχρού 18/5
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	προς Χάμπτον 1/5
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17486	προς Σουραμπάγια 17/4
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Άκαμπα 17/5
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Αλμυράντε 12/5
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Θέουτα 15/5
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Σαγκάη 8/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπανγιαμασίν 26/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Σεταμπάλ 19/5
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Ισπανία 17/5
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ν. Υόρκη 3/5
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Κορέα 15/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Αλγερία 14/5
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Κολούμπια Ρίβερ 8/5
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο 13/5
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Κογκό 27/4
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	ε. Χάμπτον 16/5
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1546	υπερταίει παναμαϊκή
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Άσταντ 12/5
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	προς Σήρνε 22/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Καζαμπλάνκα 6/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Κούβα 17/4
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	ε. Πειραιά 10/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Καζαμπλάνκα 10/5
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Οδησσό 29/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Τεργέστη 12/5
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	προς Μπαγκκόχ 23/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Αμπτζάν 7/5
ΣΤΑΡ ΜΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	ε. Πειραιά 27/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	ε. Σάρζα 28/9
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βομβάη 12/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τής 22/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Κων/πολή 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Σιγκαπούρη 7/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Όκλαντ 15/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Βάλβις Μπαίη 16/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Σάρζα 17/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Λάγος 7/4
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαν 1/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Καλλάο 2/5
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Κοζίν 14/5
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Ιντσόν 19/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Ιταλία 19/5
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.7)	77	29729	προς Ντουμπάι 14/5
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	δ. Παναμά 20/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Αβάνα 12/5
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Κίνα 12/5
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	ε. Αβάνα 23/4
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Εκώ 15/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Αρκα 2/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ν. Υόρκη 1/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Χιούστον 18/4
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (κ.)	79	8957	ε. Αλεξάνδρεια 19/5
ΤΕΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Ν.Α. Αφρική 12/5
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	προς Κίνα 9/5
ΤΖΑΝΤ (κ.)	67	1498	προς Μουδανιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ν. Κορέα 3/3
ΤΖΕΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	προς Μιζουράτα 24/54
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	στον Πειραιά 20/4
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Σεβίλλη 17/4
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Σισμέν 14/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Φορταλέα 1/5
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	α. Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΖΟ'Υ (Όν.)	78	5868	προς Τρίπολη 18/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣ (κ.)	73	9044	ε. Μπαγκκόχ 10/5
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Ν. Μαγκλόρ 8/5
ΤΖΩΡΤΣ (Αιβ.)	70	10197	ε. Τσέκκα 16/5
ΤΖΩΡΤΣ (μ.)	69	14003	ε. Μπουσάν 21/4
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	προς Κήλαγκ 17/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Ν. Κορέα 10/4
ΤΗΝΟΣ Α'ΤΑΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Πειραιά 1/5
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	ε. Μαντράς 15/5
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	προς Σιγκαπούρη 5/5
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Βραζιλία 1/5
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248	προς Μπέρρα 7/5
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	προς Ντουμπάι 16/4
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'ΙΘ (μ.)	87	39.500	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Σαγκάη 4/5
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Τσιτσούγκ 19/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	προς Ν. Αφρική 8/5
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	α. Ν. Ορλεάνη 1/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Καράτσι 10/5
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Ρινιέκα 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Κίνα 24/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Φαγκταέγκ 7/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Νικόσια 6/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)	74	23757	ε. Μορμουγκάο 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	διάλυση Κίνα
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Κήλαγκ 10/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	προς Γαλλία 9/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	προς Σμόρνιν 2/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Καράκας 18/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Χάμπτον 13/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Λός Άντζελες 14/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Ιταλία 16/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά

ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963	επιλήθη Κινέζους
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Χουάγκου 20/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Ματαράνι 15/5
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	προς Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Αμβέρσα 23/5
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Αυγουστά 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Τεκριντάγκ 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Σιλκόπ 29/4
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Αγ. Πετρούπολη 28/3
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	α. Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 20/4
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	α. Μπορντώ 6/5
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	μετ. «Argo Reeler»
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Ν. Ορλεάνη 19/5*
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	ε. Σιγκαπούρη 13/2.
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20808	ε. Βερακρούζ 23/4
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	προς Πειραιά 16/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Νταλίν 4/4
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Φόυνες 21/5
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Σιγκαπούρη 9/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όν.)	54	1598	προς Αλεξάνδρεια 18/5
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Τουτικόριν 28/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	προς Γκουάνα 24/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Νταλίν 29/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΚ)	77	20295	ε. Λάγος 13/5
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	επισκ. Πειραιά 41/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Σάντος 30/4
ΦΛΑΤΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Γκουανζού 14/5
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Καλλάο 6/5
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Οράν 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΠ (κ.)	73	53518	προς Πειραιά 16/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Σαουδάραβη 19/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Γκρεσίλ 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	στο Βέντσαλ 10/5
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972	ε. Φιλαδέλφεια 17/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	δ. Κων/πολή 15/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/5
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/5
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	ε. Σουραμπάγια 8/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Μανίλα 21/4
ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Σιγκαπούρη 1/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 13/5
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	α. Π. Μαντράν 6/5
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	προς Πειραιά 7/5
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Μπουσάν 3/5
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	προς Μπαγκκόχ 25/4
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	προς Σήρνε 12/5
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 11/5
ΦΡΙΟ ΑΤΑΛΑΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Τούρμπο 5/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Μαυρίκιο 4/5
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	μετ. «Miramar» (κ.)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Φώκλαντς 1/5
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Μπερκέλλυ Σάουντ 4/5
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Χατσινόχε 29/4
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	προς Μπαρ 14/5
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Ταϊβάν 18/2
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ε. Μπουσάν 30/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Αμπτζάν 19/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Βίγκο 18/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Φώκλαντς 14/5
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Χατσινόχε 29/4
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Ντάρμπαν 15/5
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λός Πάλαμας 23/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μαυρίκιο 9/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Πούντα Κουίλα 8/5
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Τόκιο 12/5
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Αμβέρσα 13/5
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	προς Κούβα 20/3
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Σιγκαπούρη 15/5
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Λιβύη 11/5
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Παρανάγουα 6/5
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Τζέντα 19/5
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.(κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 5/5
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Φουτζέιρα 23/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	διάλυση Σαγκάη
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ντουάλα 23/4
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Καράτσι 18/5
ΧΕ'ΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Γδύνια 30/4
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Ίμμιγκχαμ 20/5
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363	προς Σιγκαπούρη 19/5
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Καράτσι 19/5
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Σάντα Μάρτα 9/5
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρρα 5/5
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ν. Ορλεάνη 27/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Υόρκη 15/5
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ε. Τζέντα 8/5
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	προς Ρουμανία 17/5
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Φουτζέιρα 10/4
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Τρινκόβαλ 28/4
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Τσιτσούγκ 26/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Σουρία 18/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (κ.)	73	18070	προς Ταρτούς 5/5
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	ε. Μοτρίλ 13/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	προς Μιζουσίμα 8/5
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Μπιζέιρα 15/5
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	προς Σισμέν 16/5
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 6/5
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Μπ. Άιρες 15/4
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	ε. Ρίο Χάινα 18/5
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049	α. Νόρντενχαμ 15/5
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366	προς Τάιν 20/5
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	ε. Ντουάλα 25/4



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

Salvage

**worldwide
emergency
response**

- Ocean Rescue • Marine Salvage • Fire-Fighting
- Anti-pollution • Casualty Repairs • Cargo Preservation
- Environmental Protection • Rapid Response
- Pumping Services • Wreck Removal • Sub-Sea Works
- Deepsea Towage • Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations

Tsavliris Piraeus - Greece
(24 hours operation)

10, Akti Poseidonos, GR-185 31 Piraeus

Phone: (01) 4221000 - Fax: (01) 4221008

Telex: 212677 TSAV GR

AOH: (01) 3240077 (0295) 41579

London Agents:

Tsavliris (Shipping) Ltd.

Rodwell House, 100 Middlesex Str.,

London E1 7HJ, U.K.

Phone (071) 3776634 - Fax: (071) 3776619

Telex: 884291 TSAVUK G

OCEAN SALVAGE TUG

TSAVLIRIS

GIANT

40,000 HP

Built Finland 1990

B. Pull: 300 tons

LOA: 100m, GRT: 5250



TSAVLIRIS