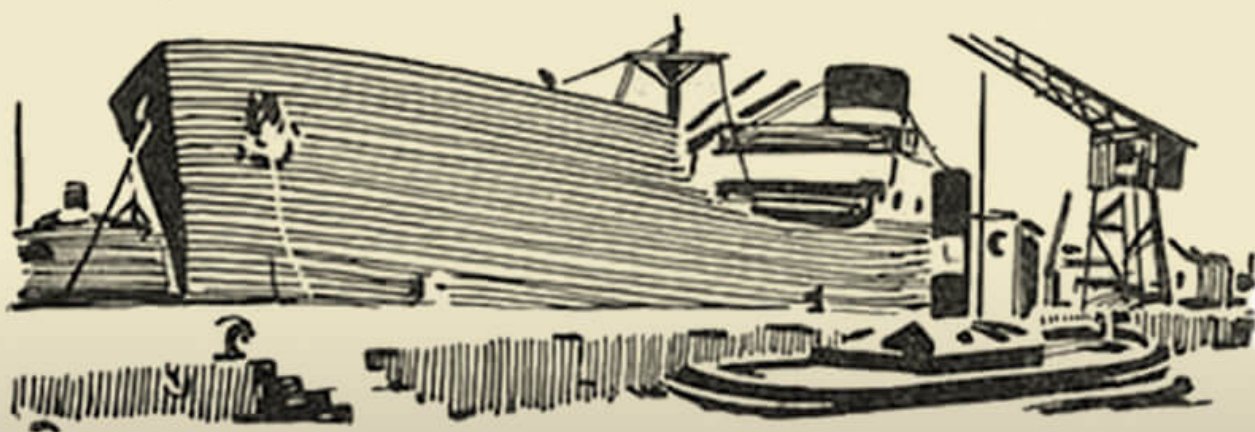


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1993

Αρ. Φύλλου 1384/1143

NAYTIKA XRONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1384 / 1143
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



Shipping Agency

Marine Services

**Offshore Ship
Supply Service**

Chartering

**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

1963 - 1993

30 ΧΡΟΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

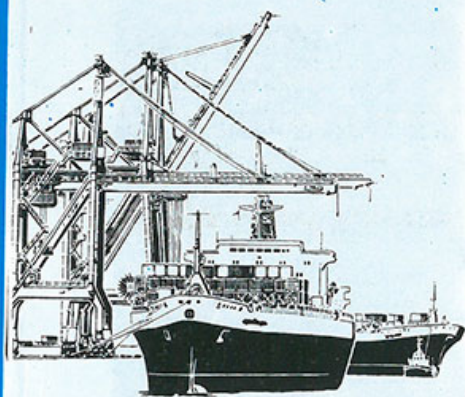


Έτος Ιδρύσεως 1963

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1383/1142

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

62st Year
Issue No. 1383/1142 April 15th, 1993

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 Το πνεύμα του Ωνάση ζει μέσα από
τα επιτεύγματα του Ιδρύματος
«Αλέξανδρος Ωνάσης».
- 17 Ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα
των επιθεωρήσεων των πλοίων
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 21 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 28 Ναυτική Κληρονομιά: Παναγιώτης Πανταλέων.
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Νίκου Κωστάρα.
- 33 Festival Cruises: Κρουαζιέρες με
Ευρωπαϊκή πολυτέλεια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 32 ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΣΤΟ «ΑΦΙΕΡΩΜΑ» — ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΑΝ ΣΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ
- 34 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROSSI
 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

Στο στόχαστρο της ΕΟΚ

Δεν χωρεί η παραμικρή αμφιβολία ότι η παρέμβαση στα ναυτιλιακά μας πράγματα που επιχειρήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Κομισιόν και ήλθε στην επιφάνεια με αποκλειστικό δημοσίευμα της νέας ναυτιλιακής εφημερίδας «Maritime Monitor» πρέπει να προσελκύσει την ιδιαίτερη προσοχή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Όπως επίσης πρέπει να προσελκύσει την προσοχή της και η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, γνωστή και ως «απόφαση Factor Tame», η οποία είναι η ουσιαστική συνέχεια της «αποφάσεως Simmental» που επιτάσσει την αναστολή των εθνικών νόμων οι οποίοι αντιβαίνουν στο κοινοτικό δίκαιο, ακόμη και όταν αμφισβητείται απλώς η συμφωνία τους προς τις Συνθήκες της ΕΟΚ.

Δεν χωρεί επίσης η παραμικρή αμφιβολία ότι πρέπει να προσελκύσει την ιδιαίτερη προσοχή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και η σιωπή με την οποία καλύφθηκε από την ελληνική πλευρά η παρέμβαση της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών της Κομισιόν στα ναυτιλιακά μας πράγματα, σιωπή που προκαλεί ερωτηματικά.

Αλλά για να επανέλθουμε στο αρχικό θέμα, ο επικεφαλής της προαναφερθείσης Διευθύνσεως κ. R.J. Coleman, σε ένα κείμενο με το οποίο υποτίθε-

ται ότι ζητεί πληροφορίες και διευκρινίσεις για την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση που καθιερώθηκε με τον όρο 16 της εγκριτικής πράξεως, εμμέσως αλλά σαφέστατα χαρακτηρίζει την Ελληνική σημαία ευκαιρίας: «Αυτό το σύστημα (που προβλέπεται για την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση), γράφει, φαίνεται ότι θα επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να εκμεταλλεύονται πλοία υπό Ελληνική σημαία και ταυτόχρονα να έχουν πολλά από τα πλεονεκτήματα των αποκαλούμενων σημαίων ευκαιρίας».

Δεν είναι άγνωστο ότι πάρα πολλοί στον Πειραιά (αλλά και στο Λονδίνο) φοβούνται ότι κάποια στιγμή ο έλεγχος των ναυτιλιακών μας πραγμάτων θα ξεφύγει από τα χέρια μας και θα περάσει στους μανδρινούς — ή τους αξιωματούχους, αν θέλετε — της ΕΟΚ. Τα σημάδια δείχνουν ότι οι φόβοι αυτοί δεν είναι καθόλου αδικαιολόγητοι και το ερώτημα είναι αν θα αφήσουμε με την αβελτηρία και την ανοχή μας να επαληθευθούν. Γι' αυτό και επιβάλλεται η συστηματική παρακολούθηση και η άμεση αντίδραση — σε συνεργασία, φυσικά, και με όσους άλλους έχουν παρόμοιους φόβους — σε κάθε κίνηση των αξιωματούχων της Κομισιόν να θέσουν υπό τον αποκλειστικό τους έλεγχο όσα αφορούν τη Ναυτιλία.

ΔΕΚΤΗ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΟΚ Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

Μία σημαντική απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είχε την καλωσύνη να θέσει υπ' όψι μας ο εκ της Ναυτιλίας προερχόμενος Ευρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής: Πρόκειται για την απόφαση που λύνει οριστικώς το πρόβλημα της απασχολήσεως αλλοδαπών ναυτικών, η οποία επί προδικαστικού θέματος που είχε θέσει προς το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο το Εργατοδικείο της Βρέμης, το οποίο ζητούσε να διευκρινισθεί αν αντίκειται ή όχι προς το άρθρο 92 της Συνθήκης της Ρώμης (που απαγορεύει στα κράτη μέλη να παρέχουν ενισχύσεις οποιασδήποτε μορφής ή είδους που νοθεύουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων) διάταξη γερμανικού νόμου η οποία θεωρεί έγκυρη την σύμβαση ναυτολογήσεως αλλοδαπού (μη κοινοτικού) ναυτικού η οποία διέπεται από τους όρους και το μισθολόγιο συλλογικής συμβάσεως που έχει καταρτισθεί με συνδικαλιστική οργάνωση τρίτης χώρας, αρκεί ο αλλοδαπός ναυτικός να μη κατοικεί ή διαμένει στην Γερμανία.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε ότι είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά μόνο εκείνες οι «οποιασδήποτε μορφής» κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες συ-

νεπάγονται οικονομική επιβάρυνση για το κράτος μέλος που τις χορηγεί, ότι η ρύθμιση που θέσπισε η άνω διάταξη του γερμανικού νόμου δεν δημιουργεί πρόσθετο οικονομικό βάρος στο γερμανικό δημόσιο και ότι, επομένως, η διάταξη αυτή δεν είναι αντίθετη προς το άρθρο 92 της Συνθήκης.

Ο κ. Παύλος Σαρλής δήλωσε ότι η απόφαση αυτή αποτελεί σταθμό στην ερμηνεία του όρου κρατική ενίσχυση (state aid), διότι με σαφήνεια ορίζει ότι βασική προϋπόθεση για να κριθεί αν μία ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη προς το άρθρο 92 της Συνθήκης της Ρώμης αποτελεί η προηγούμενη απόδειξη ότι δημιουργείται οικονομική επιβάρυνση για το κράτος-μέλος που την παρέχει.

Επομένως, πρόσθεσε, διατάξεις εθνικών νόμων ή κανονιστικών πράξεων της διοικήσεως οι οποίες θεσπίζουν διάφορα κίνητρα που ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις και κλάδους της εθνικής οικονομίας, δεν εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 92 αν δεν προκαλούν οικονομική επιβάρυνση στο κράτος-μέλος που τις παρέχει.

Ειδικότερα για την ελληνική ναυτιλία, υπογράμμισε ο κ. Σαρλής, η ανωτέρω απόφαση θωρακίζει το κύρος εθνικών διατάξεων νόμου και κανονιστικών πράξεων της διοικήσεως, οι οποίες, ενώ δεν συνεπάγονται καμία επιβάρυνση για το ελληνικό δημόσιο, αποτελούν

κίνητρα για την προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία, όπως η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών με όρους και μισθολόγο διαφορετικό από εκείνο της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως, διάφορες διατάξεις των ν. 89/67, ν. 814/78 και ν. 959/79 κτλ.

ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πλάνωνται πλάνην οικτράν όσοι νομίζουν ότι επειδή στη νέα οργανική σύνθεση των πλοίων που διαχειρίζονται δεν προβλέπεται πλέον θέση θαλαμηπόλου θα απαλλαγούν και από την υποχρέωση καταβολής των αποδοχών και γι' αυτή την ανύπαρκτη — προσοχή, μόνον στην οργανική σύνθεση — θέση. Πλάνην την οποία ενδεχομένως θα κληθούν να πληρώσουν με σημαντικά ποσά στους μαγείρους που συνήθως διεκδικούν — και παίρνουν με δικαστικές αποφάσεις που δέχονται τον ισχυρισμό ότι ταυτόχρονα εκτελούσαν και τα καθήκοντα του θαλαμηπόλου — σημαντικά ποσά, όπως ήδη συνέβη σε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες και με μαθηματική ακρίβεια θα συμβεί και σε άλλες. Το σπουδαιότερο εν προκειμένω είναι ότι τα δικαστήρια δεν επιδικάζουν μόνον τον βασικό μισθό του θα-

λαμνηπόλου αλλά και επί πλέον επίδομα Κυριακών, διορθωτικό επίδομα, επίδομα κατωτέρω πληρώματος και — κρατηθείτε — αντίτιμο τροφής, επίδομα αδείας και υπερωριακή αμοιβή...

Εκ προοιμίου πρέπει να πούμε ότι γι' αυτό το φαινόμενο δεν ευθύνονται τα δικαστήρια — οι δικαστές μας κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους και απλώς εφαρμόζουν τους νόμους — αλλά η ανεπάρκεια του Υπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο προχώρησε μεν στη μείωση της οργανικής συνθέσεως των πλοίων με την οποία καταργήθηκε η θέση του θαλαμηπόλου αλλά δεν μερίμνησε και για την παράλληλη προσαρμογή στις νέες συνθήκες του ισχύοντος από το 1970 «κανονισμού περί εργασίας επί ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω» που προβλέπει και τα καθήκοντα της θέσεως του θαλαμηπόλου. Έτσι, τα δικαστήρια, εφ' όσον από τους μαγείρους προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι εκτελούσαν έστω και μερικώς και τα καθήκοντα του θαλαμηπόλου επιδικάζουν και τις αποδοχές που θα ελάμβανε ο θαλαμηπόλος αν ήταν ναυτολογημένος — το λάθος των δικαστηρίων, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, είναι ότι εκτός από τον βασικό μισθό επιδικάζουν στους μαγείρους και επιδόματα που

ήδη λαμβάνουν για τη θέση που κατέχουν στη σύνθεση του πλοίου και η εκ νέου καταβολή τους δεν δικαιολογείται σε καμία περίπτωση, κατά την ταπεινή μας αντίληψη.

Είναι αυτονόητο ότι η λύση του προβλήματος που είναι ουσιαστικό, γιατί αποδεικνύεται ότι ορισμένα μέτρα δεν ήταν ολοκληρωμένα, είναι η άμεση προσαρμογή προς τις νέες πραγματικές συνθήκες του προαναφερθέντος κανονισμού. Οι εκρήξεις των αρμοδίων εναντίον των σχετικών δικαστικών αποφάσεων που τίθενται υπ' όψει τους, εφ' όσον δεν συνοδεύονται από την μοναδική κίνηση που χρειάζεται να γίνει πλέον, είναι για το θεαθήναι, για να διατηρηθεί δηλαδή η εντύπωση που έχει δημιουργηθεί με δημοσιοσχετιστική επιμονή και την εξάλειψη της σπονδυλικής στήλης ότι εκείνοι — και ακριβέστερα, για να κυριολεκτούμε — εκείνος, ο ένας, ο μοναδικός, ο ανεπαλκής «σκίζεται για τα συμφέροντά μας».

Είναι επίσης αυτονόητο ότι σε καμία περίπτωση πρέπει να διαλαμβάνεται στις συμβάσεις ναυτολογήσεως οτιδήποτε περί αναθέσεως και άλλων καθηκόντων, πέραν της ειδικότητας με την οποία ναυτολογείται έκαστος για να μην δίδεται η παραμικρή αφορμή που δικαιολογεί αξιώσεις εκ των υστέρων.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΙΜΟΥΝ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΟΝΟΜΑ

Δεν περνάει ημέρα σχεδόν που να μην υπάρχει διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα στα πέρατα της υφελίου από ελληνικά πλοία: Οι ναυτικοί μας, προσηλωμένοι στις ναυτικές παραδόσεις αυτού του τόπου και αποδεικνύοντας σε κάθε περίπτωση την απaráμιλλη ναυτοσύνη τους, τιμούν το ελληνικό όνομα και δίνουν την αφορμή για τη διατύπωση ιδιαίτερα κολακευτικών σχολίων. Πρέπει όμως να υπογραμμισθεί ότι ανάλογη προσήλωση στις ναυτικές παραδόσεις του τόπου έχουν και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που όχι μόνον επιτρέπουν αλλά και παρακινούν τα πληρώματα των πλοίων τους για την παροχή βοήθειας και τη διάσωση εκείνων που κινδυνεύουν με οποιοδήποτε τρόπο στη θάλασσα, ανεξάρτητα από τις πρόσθετες δαπάνες που προκαλεί συνήθως η παροχή βοήθειας στη θάλασσα. Είναι γνωστό από αφηγήσεις ανθρώπων των πλοιαρίων όπως είχαν επανομασθεί οι φυγάδες από το Βιετνάμ, που είχαν περισυλλεγεί από ελληνικά πλοία, ότι σε πολλές περιπτώσεις είχαν περάσει πολύ κοντά από αυτούς τους δυστυχισμένους ανθρώπους που ήταν στοιβαγμένοι σε καρυδότσουφλα ξένα πλοία τα οποία συνέχισαν το ταξίδι τους χωρίς να ανακόψουν ταχύτητα και χωρίς τα πληρώματά τους να επιδείξουν το παραμικρό ενδιαφέρον. Είναι ακόμη γνωστό ότι η στάση αυτή των πληρωμάτων των εν λόγω πλοίων οφειλόταν στις αυστηρές εντολές των πλοιοκτητριών εταιριών να αποφεύγουν τις καθυστερήσεις που επιφέρει πάντοτε η προσπάθεια για την παροχή βοήθειας στη θάλασσα.

Αφορμή για να πούμε για μία ακόμη φορά πράγματα χιλιοειπωμένα, που πρέπει όμως να επαναλαμβάνονται, ήταν η διάσωση στις 31 Μαρτίου υπό δυσμενέστατες καιρικές συνθήκες τεσσάρων Κουβανών φυγάδων που βρίσκονταν σε ένα μισοβυθισμένο σκαφίδιο 50 μίλια ανοικτά από το Κή Γουέστ της Φλώριδας από το παναμαϊκό φορτηγό «Ελπίδα» πλοιοκτησίας του Καπτάν Λουκά Κτιστάκη που διευθύνει την εταιρία Sunrise Shipping. Την επομένη ημέρα ο διοικητής της Αμερικανικής Ακτοφυλακής στην Πολιτεία της Φλώριδας με επιστολή του προς την πλοιοκτήτρια εταιρία υπογράμμιζε ότι ο χρόνος που αναλώθηκε για τη διάσωση των τεσσάρων Κουβανών ήταν υπολογίσιμος για μία ναυτιλιακή επιχείρηση και εξέφραζε την εκτίμησή του για το ενδιαφέρον του και την ευσυνειδησία που επιδείχθηκε κατά την επιχείρηση διασώσεως καθώς και τις ευχαριστίες του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα

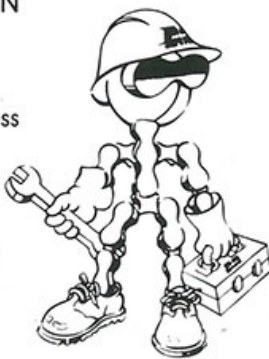
Metalock BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- 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

αυτού του ελληνόκτητου πλοίου, προς τους οποίους απευθύνομε και τα δικά μας συγχαρητήρια.

ΑΡΑΓΕΣ ΜΕΤΩΠΟ

Είναι αναμφισβήτητο ότι στο χώρο της Ακτοπλοΐας υπάρχουν διαφορές που προέρχονται κυρίως από αντιτιθέμενα συμφέροντα, διαφορές όμως που μέχρι τώρα καλύπτονταν ή λύνονταν με αμοιβαίες υποχωρήσεις. Φαίνεται όμως ότι τελευταία τα πράγματα έφθασαν στο απροχώρητο και έτσι είδαμε το φαινόμενο να αποχωρούν την τελευταία στιγμή από τις αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοικήσεως στην Ένωση Εφοπιστών Ακτοπλοΐας γνωστοί εφοπιστές του χώρου που μετείχαν μέχρι τις πρόσφατες αρχαιρεσίες στη διοίκηση της Ενώσεως με αξιώματα αλλά και ως απλά μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Η αποχώρηση δεν εμπόδισε την εκλογή νέας διοικήσεως και στο μεταξύ υπήρξαν δημοσιογραφικές πληροφορίες για κινήσεις συστάσεως και άλλης πλοιοκτητικής Ενώσεως στο χώρο της Ακτοπλοΐας.

Η άποψη των «Ναυτικών Χρονικών» που τη διατυμπανίζουν προς κάθε κατεύθυνση, είναι ότι, εν όψει των σοβαρότατων προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο τομέας και με τους ξένους έτοιμους να εξορμήσουν μόλις παρασχεθεί και η παραμικρή ευκαιρία, επιβάλλεται η συσπείρωση, η δημιουργία ενός αραγούς μετώπου — η ισχύς εν τη ενώσει τώρα έχει περισσότερη αξία από οποιαδήποτε άλλη φορά και γι' αυτήν την ενότητα οφείλουν να μεριμνήσουν όλοι.

Η κατά τον προαναφερθέντα τρόπο εκλεγείσα νέα διοίκηση της Ενώσεως Εφοπιστών Ακτοπλοΐας συγκροτήθηκε ως εξής: Πρόεδρος Παντ. Σφηνίας, αντιπρόεδρος Γερ. Στρίντζης, γεν. γραμματέας Δημ. Νομικός, ταμίας Κων. Αρχοντάκης και μέλη Κων. Αγαπητός, Στ. Μαυρογιάννης και Επαμ. Σολοούνιας ενώ στις αρχαιρεσίες δεν πήραν μέρος οι κ. Γερ. Αγούδημος, Ευάγ. Βεντούρης, Γεώργ. Γούτος, Κων. Μουλόπουλος και Μηνάς Σταθάκης.

Η ΝΤΑΛΑΚΟΓΙΩΡΓΕΙΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ο πρόεδρος της Ενώσεως Ναυτών, ακολουθώντας την προσφιλή του μέθοδο να βρίσκεται πάντοτε στο προσκήνιο, «ξανακτύπησε»: Αυτή τη φορά με μία ημερίδα για το ασφαλιστικό, στην οποία κλήθηκαν — και έτσι παρέστησαν αναγκαστικά — και διάφοροι επίσημοι για να ακούσουν τον κ. Νταλακογιώργο να σερβίρει «μία από τα ίδια» για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του

NAT. Μία από τις προϋποθέσεις που θέτει, λοιπόν, ο Πρόεδρος των Ναυτών για την εξυγίανση του NAT είναι η ανατροπή της πράγματι τραγικής αναλογίας μεταξύ εν ενεργεία και συνταξιούχων ναυτικών. Κατά τον κ. Νταλακογιώργο, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με:

- Αναπροσαρμογή των οργανικών συνθέσεων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων με στόχο την ουσιαστική αύξηση θέσεων εργασίας. Αυτό με τη σειρά του συνεπάγεται ότι θα καταργηθούν ΠΔ, Υπουργικές Αποφάσεις, που αφορούν τη μείωση της οργανικής σύνθεσης, η οποία πρέπει να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων.
- Κατάργηση των διμερών συμβάσεων και του θεσμικού πλαισίου που τις κατοχυρώνει, με σκοπό τα ελληνικά πλοία να απασχολούνται στο σύνολό τους Έλληνες ναυτεργάτες.
- Καθιέρωση ουσιαστικών μέτρων για τη διατήρηση και παραμονή των υπαρχόντων ναυτικών στα πλοία, αλλά και την προσέλκυση νέων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την κατοχύρωση του ε-

παγγέλματος, της συνεχούς απασχόλησης και της ριζικής βελτίωσης στους μισθούς, τις συνθήκες διαβίωσης - ενδιάμεσης και του εξανθρωπισμού, συνολικά των συνθηκών ζωής στα καράβια.

• Αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος των ανασφάλιστων πλοίων, ιδιαίτερα όσων εταιριών ασκούν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στη χώρα μας, να υποχρεώνονται για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών.

• Απαγόρευση της ναυτολογήσεως με παράλληλη βελτίωση και αύξηση των παροχών και των συνταξιοδοτικών μισθών και να αντιμετωπισθούν τα κυκλώματα που οργανώνουν και υλοποιούν ψευτοναυτολογήσεις.

Καλά και άγια όλα αυτά αλλά ο πολυπράγμων Πρόεδρος των Ναυτών δεν δίνει απάντηση σε ένα απλό ερώτημα: Σε ποιά (ή και με ποιά) πλοία θα επιτευχθούν οι ανωτέρω προϋποθέσεις; Στα ποστάλια, στα επιβατηγά γραμμών και κρουαζιερόπλοια, στα κόστερς ή στα κοτεράκια;

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.



Athenian Group of Companies

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

ΕΧΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΜΕΛΛΟΝ

Κάθε τόσο βλέπουν το φως της δημοσιότητας διάφορες μελέτες και εκτιμήσεις για την εκμετάλλευση των πλοίων ξηρού φορτίου άνω της εικοσαετίας που κατά κανόνα συγκλίνουν στην άποψη ότι για τα πλοία αυτά δεν υπάρχει μέλλον.

Στο συμπέρασμα αυτό, που βεβαίως δεν είναι αυθαίρετο, δεδομένου ότι προκύπτει από τη συνεκτίμηση διαφόρων παραμέτρων η κυριότερη από τις οποίες είναι η γενίκευση των επιθεωρήσεων τόσο από διάφορες αρχές όσο και από τους φορτωτές, υπάρχει η ελληνική αντίρρηση.

Στελέχη των τμημάτων Chartering και Operation ναυτιλιακών γραφείων τόσο στον Πειραιά, όσο και στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, εκτιμούν (και υποστηρίζουν) ότι και τα πλοία που αγοράζονται ακόμη και τώρα σε τιμές σχετικά υψηλές που δεν δικαιολογούν ούτε η κατάστασή τους αλλά ούτε και η ηλικία τους «θα δώσουν λεφτά» με τη διαχείρισή τους, φυσικά, από τους Έλληνες. Την ίδια άποψη υποστηρίζει και γνωστός πλοιοκτήτης εγκατεστημένος από χρόνια στην Ελλάδα που διαχειρίζεται έναν σημαντικό αριθμό πλοίων και τελευταίως προχώρησε και σε νέες επανειλημμένες αγορές. Υπό την προϋπόθεση ότι θα γίνονται εκάστοτε οι αναγκαίες δαπάνες για τις επιβαλλόμενες επισκευές εκτιμά ότι τα πλοία της εικοσαετίας θα δουλέψουν δέκα χρόνια ακόμη τουλάχιστον, επειδή η διεθνής κοινότητα δεν είναι σε θέση να καταβάλλει τους υψηλούς ναύλους τους οποίους πρέπει να εξασφαλίσουν τα νεότευκτα πλοία για να εξυπηρετήσουν τα κεφάλαια που πρέπει να διατεθούν για την προσφυγή στα ναυπηγεία.

Η κατάσταση στον τομέα των δεξαμενοπλοίων είναι εντελώς διάφορη και Έλληνες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια εκτιμούν ότι η ισορροπία στη ζήτηση και στην προσφορά χωρητικότητας θα επέλθει έπειτα από τρισήμιση έως τέσσερα χρόνια, γεγονός που απαιτεί αυστηρότατες οικονομίες και πρωτίστως σύνεση στις αγορές. Σχετικώς έγινε γνωστό στον Πειραιά ότι δεξαμενόπλοιο για το οποίο ιδιαίτερα πεπειραμένος διαχειριστής δεξαμενοπλοίων πρόσφερε έως 14 εκατ. δολάρια, αγοράσθηκε από άλλον Έλληνα αντί 20 εκατ. δολαρίων περίπου και αυτό επειδή το ίδιο πλοίο είχαν σπεύσει να το επιθεωρήσουν αρκετοί — πρέπει να υποχωρούν οι μεταγενέστεροι για να μην τινάζονται στα ύψη οι τιμές επισημαιο-νουν οι νουνεχείς και φαίνεται ότι δεν έχουν καθόλου άδικο.

ΤΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

Η ναυτιλιακή κοινότητα δέχθηκε με ικανοποίηση την κατάργηση του ορίου ηλικίας στα κρουαζιερόπλοια που προβλέπεται από σχετικό Π.Δ. καθώς και την εντολή του Υπουργού προς τον Νηολόγο Πειραιώς να εγγράψει το επιβατηγό «Παλλάς Αθηνά» κατ' εξαίρεση της κειμένης νομοθεσίας γιατί το Π.Δ. δεν ήταν ακόμη έτοιμο — άλλωστε όριο ηλικίας δεν ισχύει πουθενά, ούτε στην Ευρώπη, ούτε αλλού, όπως δήλωσε και ο ίδιος. Ταυτόχρονα όμως προκάλεσε απορίες η εξαίρεση των επιβατηγών της Ακτοπλοΐας από το μέτρο τη στιγμή που και ο Υπουργός παραδέχεται (και είναι απολύτως ορθό) ότι ένα πλοίο οποιασδήποτε ηλικίας θεωρείται ασφα-λεές αρκεί να καλύπτει τις απαιτήσεις που προβλέπονται από διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις και επιβεβαιώνονται από τις διενεργούμενες εκάστοτε επιθεωρήσεις, όπου και έγκειται το πρόβλημα, όπως όλοι γνωρίζουν.

Για την άρνηση επεκτάσεως του μέ-τρου και στα επιβατηγά της Ακτοπλοΐας ο Υπουργός είπε ότι υπάρχει διαφορά

γιατί στο κρουαζιερόπλοιο πηγαίνει όποιος επιθυμεί να κάνει κρουαζιέρα και έχει τη δυνατότητα επιλογής πλοίου, πράγμα που, κατά τον Υπουργό, δεν συμβαίνει στην Ακτοπλοΐα, γιατί ο επι-βάτης ταξιδεύει υποχρεωτικά με συγκεκριμένο πλοίο, αλλά η άποψη αυτή είναι λανθασμένη γιατί και στην Ακτοπλοΐα ο επιβάτης έχει (και αν δεν την έχει πρέπει να την αποκτήσει) την ευχέρεια επι-λογής του πλοίου με το οποίο επιθυμεί να ταξιδέψει.

Εν πάση περιπτώσει, το θέμα της κα-ταργήσεως του ορίου ηλικίας στα κρουαζιερόπλοια είχε οδηγήσει, όπως είχε λεχθεί (και γραφεί) πρόσφατα, στην υποβολή παραιτήσεως από τον Β' Υπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος που εφάρμοζε ότι διαφωνούσε αλλά η παραι-τηση εκείνη είχε ανακληθεί αργότερα.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Λόγω των παρατεταμένων αργιών του Πάσχα, το τεύχος της 15ης Απρι-λίου θα κυκλοφορήσει μετά τις 20 Α-πριλίου 1993.

SINGAPORE

**SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS**

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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

Η ΑΝΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΜΟΝΟΠΩΛΙΑΚΗ ΠΑΡΟΧΗ ΡΥΜΟΥΛΚΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η Εταιρία Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών πλοίων «Λουκάς Γ. Μάτσας» απέστειλε στον Γεν. Γραμματέα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας κ. Γ. Βλάχο την ακόλουθη διαμαρτυρία για την μονοπωλία των ρυμουλκικών υπηρεσιών στην Θεσσαλονίκη, που αντikeίται στις αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του Κοινοτικού Δικαίου.

Στην επιστολή της, η εταιρία Λουκάς Γ. Μάτσα αναφέρει συγκεκριμένα τα εξής:

1. Το 1986 η Λιμενική Αρχή Θεσσαλονίκης εξέδωσε τον υπ' αριθ. 38 ειδικών Κανονισμόν λιμένος κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του οποίου εφοδιάσθηκαν με άδειες ρυμουλκού, δεκατέσσερα (14) ρυμουλκά τα οποία και μόνον δικαιούνται να παρέχουν στο ως άνω λιμάνι υπηρεσίες ρυμουλκήσεως πλοίων. Ο εν λόγω Κανονισμός δεν επιτρέπει την χορήγηση άλλων αδειών ειμή μόνον εφ' όσον το επιβάλλουν αυξημένες ανάγκες εξυπηρέτησεως της κινήσεως του λιμένος.

Αποκλείεται έτσι η δυνατότης απασχολήσεως άλλου ρυμουλκού στο εν λόγω λιμάνι εν ανταγωνισμό προς τα ήδη εφοδιασθέντα με άδεια και εργαζόμενα σήμερα ρυμουλκά.

2. Άμεσος συνέπεια της εφαρμογής του προαναφερθέντος Κανονισμού ήταν η μεταξύ των πλοιοκτητών των εφοδιασθέντων με άδεια ρυμουλκών (πλήν ενός) επελθούσα δια κοινής συμ-

φωνίας σύμψηξης Κοινοπραξίας η οποία σήμερα νέμεται κατ' αποκλειστικότητα το σύνολο σχεδόν των ρυμουλκήσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έχοντας εξαλείψει ολοσχερώς τον μεταξύ τους ανταγωνισμό ως προς την κοστολόγηση των υπηρεσιών τους, ενώ η προσφορά αναλόγων υπηρεσιών παρά άλλου ρυμουλκού αποκλείεται λόγω των περιορισμών που θέτει ο Κανονισμός λιμένος στην απόκτηση άδειας ρυμουλκού.

3. Το ως άνω δημιουργηθέν μονοπωλιακό καθεστώς στην παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών του λιμένος Θεσσαλονίκης, έχει προκαλέσει τις έντονες διαμαρτυρίες των τοπικών Ναυτικών πρακτόρων οι οποίες είδαν το φως της δημοσιότητας, όπως προκύπτει εκ του επισυναπτομένου δημοσιεύματος της εφημερίδας ΕΞΠΡΕΣ (φύλλο 6.2.93).

Πρέπει δε να σημειωθεί ότι οι προκαλούμενες εκ του μονοπωλείου επιπτώσεις αφορούν μεταξύ άλλων και ρυμουλκήσεις Κοινοτικών πλοίων επιδρώντας έτσι στο εμπόριο της Κοινής Αγοράς οπότε, κατά την γνώμη μας, έχουν πλήρη εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της ΕΟΚ, οι οποίες δια του υπάρχοντος Κανονισμού λιμένος και της συμπεριφοράς Κοινοπραξίας καταφώρας παραβιάζονται.

Είναι ειδικότερα γνωστόν ότι το άρθρο 85 απαγορεύει συμφωνίες επιχειρήσεων κλπ., που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ Κρατών μελών και που αποσκοπούν στην παρεμπόδιση του ανταγωνισμού, ενώ το άρθρο 86 α-

παγορεύει τη καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσποζούσης θέσεως που σήμερα εφαρμόζει η μονοπωλιακή κοινοπραξία επωφελομένη της προνομιακής μεταχειρήσεως που παρέχει στα μέλη της ο Κανονισμός λιμένος.

Πέραν όμως τούτου υπενθυμίζεται ότι η αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού εντός της Κοινότητας αποτελεί θεμελιώδη διάταξη της Συνθήκης η οποία επιβάλλει στα μέλη της να μη θεσπίζουν ούτε να διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της για τις επιχειρήσεις ειδικότερα στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα όπως εν προκειμένω συμβαίνει στην περίπτωση του ως άνω Κανονισμού λιμένος για τις ρυμουλκήσεις Θεσσαλονίκης (άρθρο 90).

4. Η εταιρία μας δραστηριοποιούμενη στον κλάδο των ρυμουλκήσεων στην Ελλάδα από 100ετίας και πλέον έχει ζωηρό ενδιαφέρον να μετάρχει δια ρυμουλκών της στις ρυμουλκήσεις του λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά παρεμποδίζεται προς τούτο από του έτους 1986, ύστερα από την έκδοση του ειδικού Κανονισμού λιμένος.

Εχουμε κατ' επανάληψη μέσω της Ενώσεώς μας αποτανθεί στο ΥΕΝ ζητώντας την κατάργηση του ως άνω μονοπωλιακού Κανονισμού άνευ όμως μέχρι στιγμής αποτελέσματος, της καθυστέρησεως αυτής προφανώς αποδομένης στις πιέσεις που ασκούν τα ενδιαφερόμενα ιδιωτικά συμφέροντα.

Προτιθέμεθα ως εκ τούτου να καταγγείλουμε την ασυμβίβαστη προς τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του Κοινοτικού δικαίου περιγραφήα κατάσταση προς την Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και να ζητήσουμε την κατ' εφαρμογή των Κανονισμών Συμβουλίου της ΕΟΚ 4995 παρέμβασή της. Πριν όμως προχωρήσουμε στην ενέργεια αυτή απευθυνόμεθα προς το Υπουργείο σας, ως αρμόδιο για την εποπτεία της εφαρμογής του Κοινοτικού Δικαίου στην χώρα μας και παρακαλούμε να ελέγξετε την ορθότητα

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

των επιχειρημάτων μας και να παρέμβετε για την άρση της ανωμαλίας αυτής που σημειωτέον παρατηρείται μόνον στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Εν αναμονή απαντήσεώς σας, διατελούμε

Μετά τιμής
για την

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ Ν/Κ - Ρ/Κ Ν.Ε.
ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Πειραιάς 19 Μαρτίου 1993

ΕΝΑΣ, ΕΝΑΣ ΟΙ ΠΑΛΙΟΙ ΦΕΥΓΟΥΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εμείς οι παλαιότεροι κάθε φορά που ένας άνθρωπος της ναυτιλίας φεύγει για το ανεπίστρεφτο ταξίδι νοιώθουμε περισσότερο το κενό που αφήνει γύρω του. Θα μου πείτε ότι δεν δέχομαι σαν φυσικό επακόλουθο την διαδοχή στις επόμενες γενιές. Ασφαλώς δεν πρόκειται για αυτό.

Πρόκειται κυρίως για την διάσταση που είχε ο αγώνας των παλαιότερων ναυτικών και εφοπλιστών για να επιζήσουν, να δημιουργήσουν αλλά και να διακριθούν. Αυτός ο αγώνας τους περισσότερο θα λέγαμε γνήσιος, κατανοητός, εμφανής και διαφανής ήταν πιο κοντά στον περίγυρό του και ίσως ίσως ακόμη πιο αποδεκτός από αυτόν.

Ενας τέτοιος σχεδόν αιωνόβιος ναυτικός, πλοίαρχος και στην συνέχεια εφοπλιστής ήταν και ο Καπτά Λουκάς Φράγκος που πέθανε την 2 Ιανουαρίου 1993 και τάφηκε στην γή των Καρδαμύλων.

Στις πληροφορίες που μας έδωσαν τα «Ναυτικά Χρονικά» στο τεύχος της 1ης Φεβρουαρίου 1993 θα ήθελα και εγώ να προσθέσω μερικές ακόμη που σχετίζονται και με τον Καπτά Λουκά αλλά με το πλοίο «Όστρακον».

Το «Όστρακον» (πρώην «Carpe Diem», «Marie Paul», «Rodine», «Laurium») ιδιοκτησίας προηγουμένης της Shell είχε αγοραστεί το 1935 από τους αδελφούς Μιχαήλ και Λουκά Φράγκο και είχε νηολογηθεί το 1935 στα νηολόγια β' κλάσεως ιστιοφόρων Πειραιώς με αριθμό 245. Προφανώς ήταν μηχανοκίνητο με βοηθητική ιστιοφορία γιαυτό άλλωστε ως μη ατμόπλοιο καταχωρήθηκε στα νηολόγια των ιστιοφόρων. Από πλευράς τεχνικής του ταυτότητας είχε ναυπηγηθεί το 1917 στην Ολλανδία με ολική χωρητικότητα 206 κόρους και καθαρά 104, με μήκος 111 πόδες, πλάτος 23 π. και βάθος 9 ποδών.

Το πλοίο κατά την διάρκεια του πολέμου εκυβερνάντο από τον Καπτά Λουκά Φράγκο και πραγματικά έκανε αρκετά ταξίδια προς τους Αγίους Σαράντα της Βορείου Ηπείρου ενώ στην συνέχεια μετά την εισβολή των Γερμανών εξακολουθούσε να εκτελεί μεταφορές κυρίως πετρέλαιο ειδών επιταγμένο από την Ελληνική Κυβέρνηση.

Τον Απρίλιο του 1941 είχε αποπλεύσει από τον Πειραιά με πλήρωμα τους:

- α) Λουκά Νικ. Φράγκο ετών 37, πλοίαρχο (Καρδάμυλα)
- β) Αριστείδη Καραρείτη ετών 31, Βελανιδία Βοιών
- γ) Πελοπίδα Νώνη ετών 31, Πειραιά
- δ) Κων/νος Ι. Μαλούπη ετών 21, Χίο
- ε) Παναγ. Απ. Καρακατσάνη ετών 25, Μυτιλήνη.

Ο Καπτά Λουκάς είχε φορτώσει 8.054 δοχεία βενζίνης, 100 δοχεία ορυκτελαίου και 50 δοχεία λίπος με προορισμό το Ναύπλιο.

Το πλοίο την 25η Απριλίου βρισκόταν αγκυροβολημένο στην έναντι της νήσου Δοκός ακτή της Ερμιονίδας όταν περί ώρα 06.30 το πρωί δέχθηκε αεροπορική επίθεση.

Το σκάφος βυθίστηκε σε μικρό βάθος ενώ το πλήρωμά του εγκαίρως απομακρύνθηκε και κατόρθωσε να διασωθεί.

Μετά τον πόλεμο το σκάφος ανελκύστηκε επισκευάστηκε και τέθηκε πάλι σε ενέργεια της ιδιοκτησίας του περιελθούσας τελικά στους Παν. Κλουδά, Ελευθ. Χαβιάρα και Ευδοκία Μπουντούρογλου.

Το 1956 το σκάφος χαρακτηρίστηκε από την ΕΕΠ ως Μότορσιπ και το 1958 μετονομάστηκε σε «Άγιος Στυλιανός» για να διαγραφεί τελικά λόγω διαλύσεως το 1972.

Από το πετρελαιοκίνητο «Όστρακον» ο Καπτά Λουκάς συνέχισε την ανοδική του πορεία στον μεταπολεμικό εφοπλισμό όπου εδώ μαζί με τον ανηψιό του Καπτά - Νικόλα Φράγκο έδωσαν το στίγμα της δημιουργίας με το ανθρώπινο πρόσωπο.

Τα μεστά έμμετρα επικήδεα λόγια του φίλτατου Νικ. Χαλκιά — αυτού του παθιασμένου με την ιδιαίτερη πατρίδα του και την ναυτιλία Χιώτη — μας δίνουν ανάγλυφη την θλίψη και την νοσταλγία μιάς αλοτινής ναυτικής ζωής και θαλασσινού μεγαλείου που φεύγει καθώς φεύγουν ένας, ένας και οι δημιουργοί του.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



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

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
χοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

ΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ ΖΕΙ

ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ»

Με αφορμή την ύψωση της ελληνικής σημαίας στην ναυαρχίδα του στόλου του συγκροτήματος Ωνάση, του υπερδεξαμενοπλοίου Olympic Loyalty 303.000 τον. d.w., το οποίο παραδόθηκε από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Σουμιτόμο στις 24 Μαρτίου 1993, το διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης προσκάλεσε στις 8 Απριλίου στα γραφεία του τους εκπροσώπους του ελληνικού και διεθνούς ναυτιλιακού τύπου προκειμένου να τους ενημερώσει σχετικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα του Ιδρύματος από τον θάνατο του δημιουργού του, αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση.

Απευθυνόμενος στους παριστάμενους, ο πρόεδρος του Δ.Σ. του Ιδρύματος κ. Στέλιος Παπαδημητρίου είπε τα εξής:

«Κυρίες και Κύριοι,

Το Ωνάσειο Ίδρυμα με χαρά σας υποδέχεται στα γραφεία της διαχειρίστριας εταιρίας της ναυτιλιακής του δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Πριν από μερικές μέρες συμπληρώθηκαν 18 χρόνια από το θάνατο του Αριστοτέλη Ωνάση ιδρυτού του Ιδρύματος.

Όπως σας είναι γενικά γνωστό αυτός με την διαθήκη του άφησε την μισή περιουσία του για την ίδρυση του Ιδρύματος στην μνήμη του αδικοχαμένου του γιού Αλέξανδρου και την άλλη μισή άφησε στην θυγατέρα του Χριστίνα που είχε κι' αυτή το τραγικό τέλος που όλοι γνωρίζουμε.



Το νεότευκτο double hull VLCC «Olympic Loyalty» 303.184 τον. d.w.

Κατά την διάρκεια των 18 αυτών ετών που πέρασαν από τον θάνατο του Αριστοτέλη Ωνάση, ιδρύθηκε το Ίδρυμα και αυτό πλέον προέβη σε μια σειρά κοινωφελών δραστηριοτήτων με κορωνίδα τους την ανέγερση, εξοπλισμό και δωρεάν παράδοση ενός υπερσύγχρονου νοσοκομείου στον ελληνικό λαό. Η κοινωφελής δραστηριότητα του Ιδρύματος είναι γενικά γνωστή και εδώ αλλά και στο εξωτερικό. Σκοπός της σημερινής μας συνάντησης δεν είναι να παρουσιάσουμε την δραστηριότητα αυτή που είναι εξ' άλλου θεατή. Σκοπός της συνάντησής μας είναι να παρουσιάσουμε την αθέατη στο ευρύ κοινό πλευρά της

δραστηριότητας του Ιδρύματος δηλαδή την πλευρά την επιχειρηματική. Από που και πως αντλεί το Κοινωφελές Ίδρυμα τους πόρους του, τι απέγινε η περιουσία που του κατέλειπε ο Ιδρυτής του και ποιά γενικά είναι οι οικονομική κατάσταση του Ιδρύματος σήμερα.

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης έτρεφε μία βαθειά αφοσίωση και πίστη στην θάλασσα. Δεν ήταν απλά έμπορος, αλλά ένας μεγάλος εφοπλιστής που όχι μόνο αγαπούσε την θάλασσα αλλά κυριολεκτικά ζούσε σ' αυτή και απ' αυτή. Ερωτώμενος πού είναι το σπίτι του απαντούσε αδίστακτα ότι είναι το πλοίο και γι' αυτό ποτέ και καμμία κατοικία του

ΚΟΥΑΝΙΣ LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piræus

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



Η τριμελής Εκτελεστική Επιτροπή του Ιδρύματος Ωνάση με αριστερά προς τα δεξιά τους κ.κ. Παύλο Ιωαννίδη, Στέλιο Παπαδημητρίου και Απόστολο Ζαμπέλα.

δεν είχε την άνεση και την φροντίδα που θα περίμενε κανείς από έναν ζάπλουτο σαν τον Ωνάση όσο είχε η θαλαμηγός του «Χριστίνα».

Όλα αυτά λέγονται γιατί αντικατοπτρίζονται έντονα στην διαθήκη του με την οποία ο Ωνάσης δεν επεδίωξε απλά την δημιουργία ενός Ιδρύματος που θα ανέλυνε την παρουσία του σε ωρισμένα κοινωνικά έργα και στην συνέχεια θα έπαυε την δραστηριότητά του.

Αντίθετα ο Ωνάσης επέβαλλε ρητά στους εκτελεστές της διαθήκης του και τους διαχειριστές της περιουσίας του, μεταξύ άλλων όχι μόνο την διατήρηση αλλά την ενίσχυση στο διηνεκές της εφοπλιστικής του δραστηριότητας.

Απηγόρευσε με την διαθήκη του την πώληση πλοίων εκτός εάν κρίνονται με αυξημένη πλειοψηφία των μελών του Δ.Σ. του Ιδρύματος ως οικονομικά ασύμφορα με τον όρο όπως το τίμημα εκποίησής τους να χρησιμοποιείται για την αγορά άλλων πλοίων μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Ταυτόχρονα απηγόρευσε την χρήση του παγίου ενεργητικού του Ιδρύματος για κοινωνικά έργα. Επέβαλλε αυτά τα κοινωνικά έργα να γίνονται μόνο από τα κέρδη της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

Η σημερινή λοιπόν συνάντηση με αφετηρία την παράδοση στις 24 Μαρτίου 1993 του έκτου νεοαυτοπληθέντος υπερδεξαμενοπλοίου

στον Όμιλο Ωνάση σκοπό έχει να καταστήσει γνωστή την εφοπλιστική δραστηριότητα του Ιδρύματος, από τα κέρδη της οποίας και των άλλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του Ιδρύματος αντλήθηκε κατά τα τελευταία 18 έτη ποσό δολ. ΗΠΑ 120.000.000 και εδωπάνηθη για κοινωνικά σκοπούς.

Πριν παραδώσω το βήμα στον Αντιπρόεδρο κ. Παύλο Ιωαννίδη θάθελα να τονίσω τρία σημεία που είναι σημαντικά.

Το πρώτο είναι το κεφάλαιο που κατέλειπε ο Αριστοτέλης Ωνάσης στο Ίδρυμα με την διαθήκη του όχι μόνο δεν εμειώθη, αλλά υπερδιπλασιάστηκε χάρις στην επιβεβλημένη από τον ίδιο τον Ωνάση με την διαθήκη του επιχειρηματική δραστηριότητα του Ιδρύματος και ιδιαίτερα εκείνων εκ των μελών του που έργο έχουν την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.

Το δεύτερο είναι ότι οι δραστηριότητες αυτές πολλαπλασιάστηκαν μέσα στα πλαίσια των ορισμών της διαθήκης Ωνάση σε σημείο που βάσιμα προσδοκάται στο προσεχές μέλλον ολοέν και πιο σημαντική και αυξημένη εισροή πόρων για κοινωνικά έργα.

Το τρίτο σημείο είναι η ονομασία που επελέγει από το Δ. Συμβούλιο για το νέο πλοίο «Ολυμπιακή Πίστη» «Olympic Loyalty». Το όνομα αυτό δεν επελέγει τυχαία. Το Ωνάσειο Ίδρυμα έκρινε μετά από 18 χρόνια πορείας και ενόψει των επιτευγμάτων του σε όλους τους τομείς ότι το προέχον στοιχείο και συ-

Bunkers in Spain

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

«EDIFICIO COLON»
Av. Drassanes, 6-8
3rd floor - Off. No. 4
08001 BARCELONA (SPAIN)

Phone: 3/4122140 (3 lines)
Fax: 3/4122016
Cable: HELLENICA
Tlx: 81011 GTBC E
A.O.H.: Cpt. L. MOULAS 3/3349279
L. Liobet 3/4183474

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

νεκτικός ιστός στην δραστηριότητα των μελών του δεν είναι μόνο οι ατομικές επαγγελματικές ή άλλες ικανότητές τους και επιδόσεις τους που είναι αναμφισβήτητες, αλλά είναι κυρίως η αφοσίωση και πίστη τους στους σκοπούς του Ιδρύματος που έθεσε ο Ωνάσης στην διαθήκη του και η συλλογικότητα, η αλληλεγγύη και η πολλαπλή κοινή προσπάθεια όλων των μελών του γνωστών και αγνώστων στο ευρύ κοινό και τέλος η αφοσίωση του εργατικού δυναμικού του. Αυτή η αφοσίωση και πίστη αντικατοπτρίζονται στο όνομα που επελέγει για την νέα ναυαρχίδα του στόλου μας».

Στην συνέχεια τον λόγο πήρε ο αντιπρόεδρος του Ιδρύματος κ. Παύλος Ιωαννίδης ο οποίος αναφέρθηκε στην επιτυχημένη επιχειρηματική δραστηριότητά του κατά τα τελευταία 18 χρόνια, υπογραμμίζοντας τα ακόλουθα βασικά στοιχεία διάρθρωσης και ηλικίας του

στόλου του συγκροτήματος.

Συγκεκριμένα, ο κ. Ιωαννίδης τόνισε ότι όταν απέθανε ο Αριστ. Ωνάσης τον Μάρτιο του 1975, ο στόλος αριθμούσε 25 πλοία, 20 δεξαμενόπλοια τα περισσότερα μεγέθους 30-60.000 τον. d.w. και πέντε μπάλκ κάρριερς. Η μέση ηλικία του στόλου ήταν 10,5 έτη, η συνολική χωρητικότητά του έφθανε τους 2,6 εκατ. τον. d.w., και η αξία του υπολογιζόταν σε 151 εκατ. δολάρια.

Σήμερα ο στόλος του συγκροτήματος ανέρχεται σε 20 πλοία, ενώ ένα ακόμη νεότευκτο double - hull δεξαμενόπλοιο των 96.000 τον. d.w. θα παραδοθεί την άνοιξη του 1993, και έχει μέσα ηλικία 8,5 έτη.

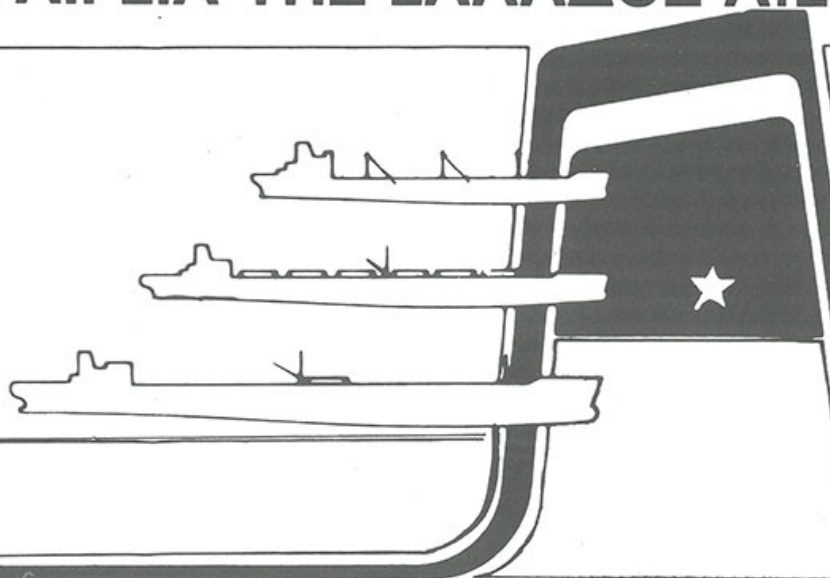
Απαρτίζεται από τρία VLCC's (από το οποίο το τρίτο που μόλις παραλήφθηκε είναι ένα από τα τρία πρώτα υπερδεξαμενόπλοια στον κόσμο με double-hull) δύο δεξαμενόπλοια τύπου Σουέζμαξ εφοδια-

σμένα με διπλό πυθμένα και έξι τάνκερς μεγέθους Άφραμαξ (από τα οποία το ένα ναυπηγήθηκε με double hull) και εννέα μπάλκ κάρριερς (τέσσερα μεγέθους πάναμαξ και πέντε handysize).

Η συνολική χωρητικότητα του στόλου υπερβαίνει τους 2,1 εκατ. τον. d.w. και η τρέχουσα αξία του τα 525 εκατ. δολάρια.

Πέρα από την συνεχή ανοδική επιχειρηματική εξέλιξη του Ιδρύματος που έγινε δυνατή παρά την παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση της περιόδου 1981-86 πρέπει να υπογραμμισθεί και η φιλανθρωπική του διάσταση καθώς συμπεριλαμβανομένων των Ετήσιων Βραβείων Ωνάση και της ανέγερσης και εξοπλισμού του Πρότυπου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στην Αθήνα, και τις σημαντικές επενδύσεις σε νέα πλοία, έχουν μέχρι σήμερα διατεθεί 120 εκατ. δολάρια.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



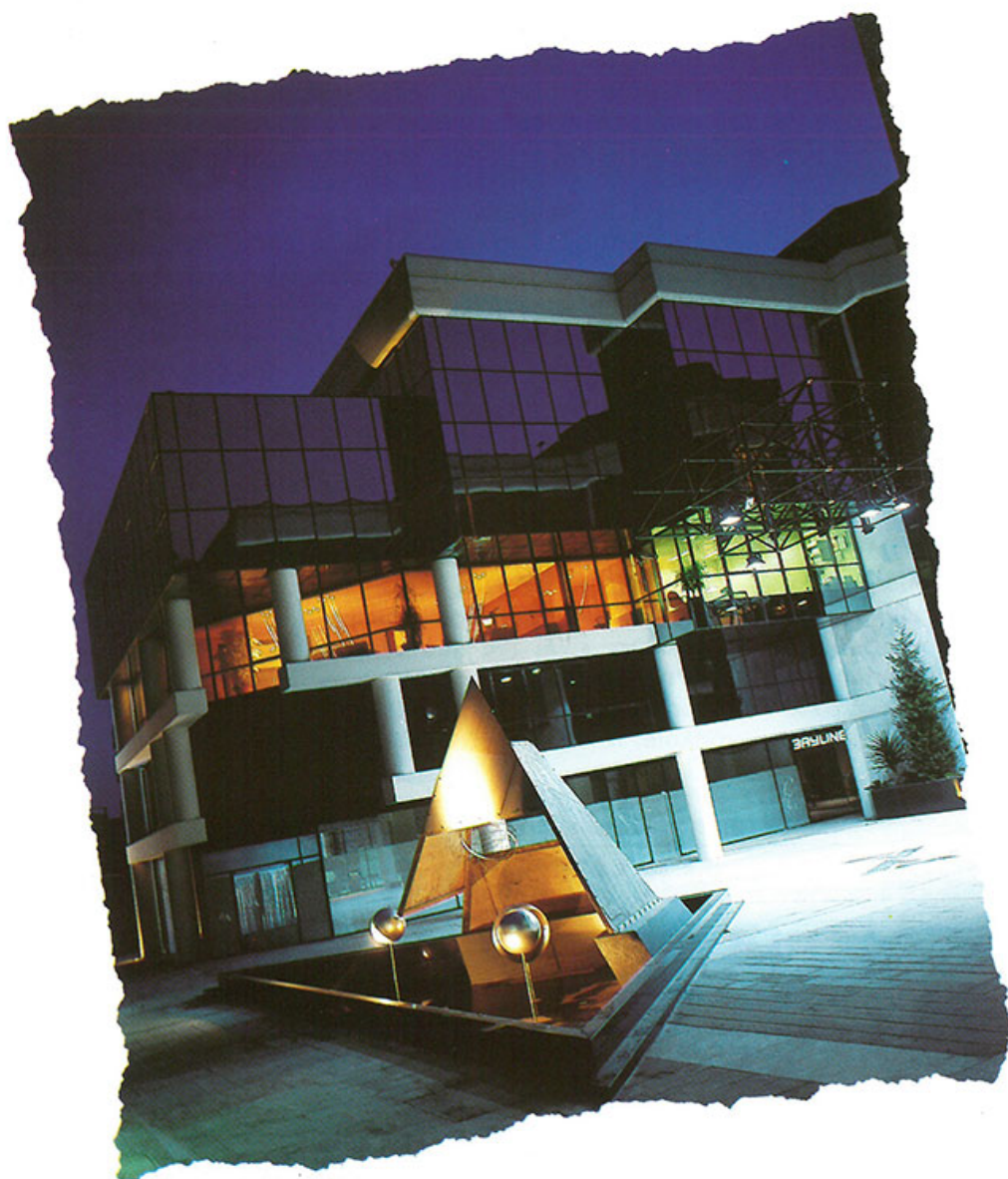
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630



RELOCATED

Leros Management S.A.

"Anavryta 1" Building (2nd Floor)
227 Kifissias Avenue 145 61 Kifissia
Athens, GREECE

Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

NEW PERMANENT ADDRESS AS FROM 8 MARCH 1993

Η ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Δημοσιεύτηκε στον Ναυτιλιακό τύπο ότι ο κ. Paul Slater της χρηματοπιστωτικής εταιρίας First International εργάζεται πάνω στην ιδέα της δημιουργίας από τον IMO ενός κεντρικού Ηλεκτρονικού Συστήματος Πληροφοριών (Data Base), το οποίο θα περιέχει λεπτομέρειες για όλες τις επιθεωρήσεις που έχει υποστεί ένα πλοίο και ότι στα στοιχεία αυτά θα υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση από τους ναυλωτές, ασφαλιστές, τραπεζίτες αλλά και από το κοινό.

Ενα σύστημα δηλαδή ανάλογο που εφαρμόζεται στα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας από την οποία φαίνεται ότι γίνεται και ο δανεισμός της ιδέας.

Στόχος της Τράπεζας αυτής των δεδομένων, για κάθε πλοίο δεν είναι μόνο να γίνει περισσότερο διαφανές το πρόβλημα της κατάστασης του πλοίου από πλευράς συντήρησης αλλά και ακόμη να βελτιωθεί το όλο σύστημα του ελέγχου και της εξέτασης του πλοίου.

Οι έχοντες την παραπάνω πρωτοβουλία θεωρούν ότι παραδοσιακά η πραγματική κατάσταση του πλοίου σε συγκεκριμένο χρόνο περιβάλλεται από μια μυστικότητα δεδομένου ότι η πρόσβαση στα στοιχεία του σκάφους δεν είναι δυνατή ούτε μέσω των νηογνωμόνων ούτε μέσω άλλων φορέων, πέρα βέβαια από τα στοιχεία των νηολογίων αλλά και των δημοσιευόμενων στοιχείων στα βιβλία του Lloyd's Register κλπ.

Οι ίδιοι πιστεύουν ότι η μη δυνατότητα πρόσβασης στα παραπάνω στοιχεία από τα οποία διαπιστώνεται η πραγματική κατάσταση του υλικού και του εξοπλισμού του σκάφους δημιουργεί την ανάγκη της χρησιμοποίησης πληθώρας επιθεωρητών που επισκέπτονται το πλοίο ο καθένας για λογαριασμό του, ο ένας να μην γνωρίζει τα ευρήματα του άλλου και ακόμη ο κάθε επιθεωρητής να αρχίζει την επιθεώρησή του από την αρχή χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τα αποτελέσματα

της επιθεώρησης κάποιου άλλου επιθεωρητή που χρονικά προηγήθηκε.

Οι παραπάνω με μια αντίληψη υπεραπλούστευσης των πραγμάτων θεωρούν ότι δεν υπάρχει λόγος μυστικότητας και μάλιστα προχωρούν και σε ένα επόμενο βήμα με το οποίο κατατάσσουν αυθαίρετα τους εφοπιστές σε δύο κατηγορίες: στους «καλούς» που αποδέχονται την εφαρμογή της ιδέας και στους «κακούς» που την απορρίπτουν.

Είναι έτσι όμως τα πράγματα;

Γεγονός είναι ότι πολλοί θα βρουν την ιδέα πολύ εξυπηρετική για τα ενδιαφέροντα της δικής τους δραστηριότητας και ότι μέσα από την λειτουργία του συστήματος θα έχουν αξιόπιστες απαντήσεις προφανώς χωρίς να αναγκάζονται να καταφεύγουν στην χρησιμοποίηση επιθεωρητών για την εξακρίβωση — διαπίστωση των ζητούμενων στοιχείων.

Άλλοι όμως — και δεν είναι λίγοι — δεν φαίνεται να συμφωνούν με την ιδέα ότι το περιουσιακό τους στοιχείο, του οποίου η εμπορική του αξία διαμορφώνεται και από την πραγματική κατάσταση του υλικού του σκάφους, θα είναι ελεύθερο στην πρόσβαση οποιουδήποτε πέρα βέβαια από τις Αρχές, οι οποίες για λόγους κοινωνικής πλέον προστασίας (π.χ. για την προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και του περιβάλλοντος) μπορούν και τηρούν τα δικά τους στοιχεία τα οποία όμως στην περίπτωση αυτή δεν είναι ανακοινώσιμα εκτός από τους έχοντας έννομο συμφέρον.

Οι μη συμφωνούντες με την ιδέα θεωρούν ότι είναι πολύ διαφορετική η περίπτωση του αεροσκάφους που κινείται ελάχιστο χρόνο ταξιδίου (το μάξιμουμ λίγες ώρες) με πλήρως αυτοματοποιημένα συστήματα στα οποία δεν έχει οποιαδήποτε δυνατότητα επισκευαστικής πρόσβασης το πλήρωμά του κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Θα μπορούσε να λεχθεί ότι το αεροσκάφος παρουσιάζει στον συγ-

κεκριμένο χρόνο μια απρόσκοπτη αεροπλοϊκή ικανότητα.

Στο πλοίο όμως που το ταξίδι του διαρκεί πολλαπλάσιους χρόνους με πολλά ετερογενή συστήματα, πρόωσης, ναυσιπλοίας, ασφαλείας αλλά και συστήματα που εξυπηρετούν την εμπορική του λειτουργία, η παρέμβαση του πληρώματος συνδέεται απ' ευθείας με την ασφαλή συνέχιση του πλου γιατί το πλήρωμα παρεμβαίνει ευθέως και στην αποκατάσταση της λειτουργίας όταν αυτά για πολλούς λόγους, είτε λόγω βλάβης είτε ζημίας κακολειτουργούν ή παύουν να λειτουργούν. Αυτή η διαφορά προσδίδει στην αξιολογία του πλοίου μια διαφορετική θεώρηση και διάσταση.

Η θεώρηση αυτή οδηγεί και σε διαφορετικά συμπεράσματα με την έννοια ότι το ίδιο σκάφος μπορεί κατά περιόδους και εμφανίζει διαφορετική εικόνα με διαφορετικό πλήρωμα αλλά και με το ίδιο πλήρωμα υπό διαφορετικές συνθήκες.

Αληθινά ποιά εικόνα του πλοίου θα μας δώσει το Database;

Ας αναρωτηθούμε τι διάσταση έχει η επιχείρηση επιθεώρησης πλοίου. Ας φανταστούμε πόσος χρόνος απαιτείται π.χ. για επιθεώρηση ενός πλοίου 100 ή 200 ή 300 χιλιάδες, τόνους; Πόσοι επιθεωρητές απαιτούνται και πόσα σημεία μπορούν στην πράξη να επιθεωρήσουν από τις χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα εξωτερικών επιφανειών και εσωτερικών διαφραγμάτων σε δυσπρόσιτα σημεία κλπ. κλπ.

Είναι δυνατόν να έχουμε ποτέ ταυτότητα και σύμπτωση πρακτικών σημείων διενέργειας δύο ή περισσότερων επιθεωρήσεων που γίνονται σε διαφορετικούς χρόνους, σε διαφορετικές χώρες, από διαφορετικούς επιθεωρητές ανήκοντες σε διαφορετικούς φορείς;

Εαν δε επιπρόσθετα λάβουμε υπόψη μας ότι η επαγγελματική συμπεριφορά αλλά και διαγωγή του πληρώματος κατά την ώρα διενέργειας των επιθεωρήσεων μπορεί να

επηρεάσει σοβαρά τις διαπιστώσεις του επιθεωρητού, μπορούμε να συμπεράνουμε το πόσο διαφορετικά μπορούν να αξιολογηθούν και να καταγραφούν σε μια έκθεση επιθεωρήσεως τα ευρήματα και οι διαπιστώσεις από μια εξέταση του πλοίου. Τουτό σημαίνει ότι υπάρχουν εκ των πραγμάτων πολλά περιθώρια υποκειμενικής αξιολόγησης τα οποία ασφαλώς δεν υπάρχουν σε μια αντίστοιχη επιθεώρηση ενός αεροσκάφους. Η υποκειμενικότητα αυτή χωρίς αμφιβολία έχει μεγαλύτερες διαστάσεις όταν συνδυαστεί με την διαφορετική γνώση και εμπειρία του κάθε επιθεωρητού, τα διατιθέμενα μέσα και τις συγκεκριμένες συνθήκες κάτω από τις οποίες διενεργείται η επιθεώρηση.

Ομως ανακύπτει και ένα ακόμη πρόβλημα και αυτό είναι το γεγονός ότι η ελεύθερη πρόσβαση στα στοιχεία της κατάστασης του πλοίου θα γίνει αντικείμενο ευρείας εμπορικής εκμετάλλευσης αν όχι και πιέσεων και εκβιασμών σε βάρος του πλοίου.

Ποιός αληθινά θα εμποδίσει σε διάφορα λιμάνια τα οργανωμένα συμφέροντα διαφόρων κατηγοριών επαγγελματιών λαμβάνοντας γνώση του περιεχομένου των επιθεωρήσεων να μην ασκούν πιέσεις για θέματα επισκευών - εξοπλισμού κλπ. Πιέσεις που θα ξεκινούν με την απειλή καταγγελιών για θέματα

ασφαλείας. Ποιός αληθινά θα αγνοούσε μια καταγγελία για την κακή λειτουργία π.χ. ενός συστήματος στο πλοίο όταν μάλιστα προέρχεται από πηγή που γνωρίζει πολύ καλά το αντικείμενο που αφορά η καταγγελία του;

Και το ερώτημα είναι μήπως ο IMO και κατ' επέκταση και οι Εθνικές Αρχές εμπλακούν στον κυκεώνα των εμπορικών συμφερόντων που θα επιφέρει το χάος και προπαντός θα αμφισβητηθεί η αξιοπιστία τους.

Αυτό είναι ένα σοβαρό πρόβλημα πέρα από το καθαρά τεχνικό πρόβλημα της διατήρησης της εκκρεμότητας για την κατάσταση όλων των πλοίων της υδρογείου που κατά τεκμήριο θα καταγραφούν στο σύστημα εφόσον θα εκτελέσουν διεθνή πλου. Εμείς διατηρούμε πολλές επιφυλάξεις ως προς την αξιοπιστία του συστήματος. Αξιοπιστία η οποία έχουμε την γνώμη ότι θα πάσχει γιατί δεν μπορεί να εξασφαλιστεί η λειτουργία μηχανισμών συνεχούς τροφοδότησης του συστήματος με τα πραγματικά στοιχεία αξιοπλοΐας που το συγκεκριμένο πλοίο διαθέτει στον δεδομένο χρόνο.

Και εάν έχουμε τις επιφυλάξεις μας και ως προς το θέμα της ανάγκης λειτουργίας ενός τέτοιου συστήματος αλλά και ως προς την αξιοπιστία του εκεί που είμαστε τελείως αντίθετοι είναι ως προς την

δημοσιότητα των στοιχείων και την ελεύθερη πρόσβαση του οιοδήποτε να λαμβάνει γνώση των στοιχείων των εκθέσεων επιθεώρησης.

Και αληθινά διερωτάται ο καθένας για ποιό λόγο ο IMO να λειτουργήσει ένα τεράστιο και δαπανηρότατο σύστημα — για μας όπως αναφέραμε αμφιβόλου χρησιμότητας και αξιοπιστίας — που ουσιαστικά θα εξυπηρετήσει ενδεχόμενα ναυλωτές, ασφαλιστές, τραπεζίτες και αυτούς τους ενδιαφερομένους για την αγορά κάποιου πλοίου. Πρόκειται ουσιαστικά για τους επιχειρηματικούς ενδιαφέροντες τομείς που οι ίδιοι εφόσον έχουν λόγο να πληροφορηθούν ωρισμένα στοιχεία του πλοίου με ποιό δικαιολογητικό θα πρέπει να λειτουργήσουμε ένα δαπανηρό σύστημα και να μην πληρώσουν αυτοί ένα δικό τους επιθεωρητή για να αντλήσουν τα ζητούμενα στοιχεία.

Το ότι επιβαίνουν στο σκάφος πολλοί επιθεωρητές και ο ένας δεν γνωρίζει τι εκπροσωπεί ο άλλος και τι στοιχεία ζητά να εξακριβώσει εμείς το θεωρούμε απόλυτα φυσικό αφού ο κάθε επιθεωρητής εκπροσωπεί ξεχωριστά επιχειρηματικά συμφέροντα. Εάν σε κάτι θα μπορούσε να συμφωνήσει κάποιος είναι το γεγονός να μην επιβαίνουν πολλοί επιθεωρητές για το ίδιο αντικείμενο από πλευράς Εθνικών Αρχών και μόνο.

Κάτω από αυτό το πρίσμα διερω-

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

τάται κανείς γιατί τόσο πολύ κόπτεται ο κ. Paul Slater και σε τι τον ενοχλεί ότι επιβαίνουν τόσο επιθεωρητές και ότι ο ένας δεν γνωρίζει τι κάνει ο άλλος και ότι η κατάσταση αυτή δημιουργεί αδιαφάνεια.

Όμως ως τα προσεγγίσουμε τα θέματα με μια περισσότερο ρεαλιστική οπτική.

Το όλο πρόβλημα έλαβε τις τεράστιες διαστάσεις ουσιαστικά από τις ασφαλιστικές εταιρίες που παρουσίασαν αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα λόγω των τεράστιων ασφαλιστικών αποζημιώσεων που κλήθηκαν να πληρώσουν από ναυτικά ατυχήματα σε πλοία.

Για το θέμα αυτό έστρεψαν τα πυρά τους και κατά των εθνικών Αρχών αλλά και κατά των νηογνομόνων. Ότι δηλαδή οι μεν Αρχές από λόγους είτε ελλειπών οργάνωσης είτε αδυναμίας δεν εφαρμόζουν τις διεθνείς Συμβάσεις ενώ οι Νηογνώμονες εφαρμόζοντας και μιας κάποιας μορφής πελατειακή πολιτική προσδοκούν να εγγράψουν στους καταλόγους τους περισσότερα πλοία παραμερίζοντας έτσι τον πραγματικό τους ρόλο.

Όμως το όλο σκηνικό λειτουργίας σήμερα του ναυτιλιακού κυ-

κλώματος έχει πραγματικά αλλάξει αφού είναι γνωστά, σε συνοπτική θεώρηση ότι:

α) Η σύγχρονη τεχνολογία κατασκευάζει πολύ μεγάλα πλοία σε σχετικά μικρά χρονικά διαστήματα.

Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι και δημιουργείται σε σύντομο χρόνο υπερπροσφορά χωρητικότητας που σήμερα τείνει να γίνει ο κανόνας στην ναυτιλιακή αγορά.

β) Τα πλοία σήμερα στοιχίζουν τεράστια χρηματικά ποσά προερχόμενα κατά κανόνα από Διεθνείς χρηματοπιστωτικούς Οργανισμούς.

γ) Η υπερπροσφορά χωρητικότητας οδηγεί τους ναυλωτές στην αναζήτηση χαμηλοτέρων προσφορών (ναύλων) από τους πλοιοκτήτες. Ο φτηνότερος ναύλος αποτελεί τον στόχο των ναυλωτών.

δ) Η αναζήτηση έστω και χαμηλού ναύλου γίνεται επιδίωξη του εφοπλιστού προκειμένου να αποπληρώνει τουλάχιστον τις δανειακές του υποχρεώσεις αποφεύγοντας και τον επιζήμιο παροπλισμό του σκάφους.

ε) Ο φτηνός ναύλος προκειμένου να μην καταστεί ζημιόγonos συνεπάγεται την συμπίεση όλου του φά-

σματος των δαπανών εκμετάλλευσής.

στ) Ο φτηνός ναύλος συνεπάγεται την εντατικότατη λειτουργία του σκάφους, με ελαχιστοποίηση των νεκρών χρόνων.

ζ) Η υπερεντατική εκμετάλλευση συνεπάγεται καταπόνηση του υλικού τέτοια που εύκολα προκαλεί βλάβες ή ζημιές.

η) Η υπερεντατική εκμετάλλευση συνεπάγεται καταπόνηση του προσωπικού εκδηλούμενη κατά πολλούς τρόπους εμφανείς ή αφανείς κλπ.

θ) Η υπερεντατική εκμετάλλευση δημιουργεί αρνητικό κλίμα γεγονόσ που συμβάλλει στην μη δυνατότητα εξεύρεσης πληρωμάτων για πλοία που εκτελούν συγκεκριμένες μεταφορές και συγκεκριμένα ταξίδια.

ι) Η απροθυμία να ναυτολογούνται κατά μακρά χρονικά διαστήματα. Έτσι δεν προλαβαίνουν τα πληρώματα να εξοικειωθούν με τα λειτουργικά συστήματα των πλοίων και για το λόγο αυτό να αποκτήσουν την αναγκαία εμπειρία αντιμετώπισης δυσχερών καταστάσεων.

Είναι φανερό ότι το ναυτιλιακό

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

κύκλωμα λειτουργεί κυκλικά κάτω από ένα καθεστώς συνεχούς φόρτισης που επενεργεί ως άγνωστη αντίδραση σε όλα τα επίπεδα.

Μέσα σ' αυτό τον κύκλο της συμπίεσης του κόστους που όλοι τελικά παρασύρονται δύσκολα μπορεί να βρει κανείς την άκρη του νήματος.

Όμως ένα είναι το συμπέρασμα ότι αυτός που τα πληρώνει, ο τελευταίος κρίκος της κλειστής αυτής καδένας φαίνεται να είναι το πλοίο. Κυνηγημένο σε κάθε λιμάνι προσπαθεί λιγότερο κάθε φορά να φύγει πληγμένο για το νέο του ταξίδι.

Διερωτάται όμως κανείς μήπως η αύξηση, των μεγεθών μας οδηγεί συνεχώς περισσότερο σε μια καθαρά λογιστική αντιμετώπιση της κάθε μεταφοράς. Μήπως η αρχή του νήματος μπορεί να είναι η ανταμοιβή αυτών που με συνέπεια μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες ποιότητας.

Μήπως τελικά ο ναυλωτής είναι καιρός να αναζητήσει όχι τον φτηνότερο μεταφορέα αλλά αυτόν που πραγματικά του εμπιστεύεται την μεταφορά. Αυτόν που έχει δώσει δείγματα γραφής για την αξιοπιστία του, τον παραδοσιακό εφοπλιστή, αυτόν τον δεμένο με το πλοίο του και το πλήρωμά του νοικοκύρη.

Μήπως είναι καιρός πίσω από την απρόσωπη εταιρία ο ναυλωτής είναι ανάγκη να ψάξει να βρεί ποιος

είναι ο πλοιοκτήτης και ποιά είναι η ιστορία του, η οικογένειά του αν τον αγαπούν ή τον βλαστημάνε τα πληρώματά του;

Γιατί, λοιπόν ένα τέτοιο ειλικρινή συνεργάτη του να μην τον ξεχωρήσει;

Αυτή η αναγνώριση και η ειδική μεταχείριση του πλοιοκτήτη - πλοίου εκ μέρους του ναυλωτού θα έχει τα ευεργετικά της αποτελέσματα σε όλο το ναυτιλιακό κύκλωμα.

Όμως διερωτάται πάλι κανείς γιατί μιας τέτοιας μεταχείρισης να μην τύχει και εκ μέρους των ασφαλιστών ο συγκεκριμένος — ασφαλισμένος πλοιοκτήτης που επέδειξε ασφαλιστική συμπεριφορά τέτοια που είναι πολύ θετική για τον ασφαλιστή.

Γιατί και ο «καλός» και ο «κακός» ασφαλισμένος να τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης.

Ενα θέμα τεράστιο που για δεκάδες χρόνια αποτελούσε και αποτελεί το πάγιο αίτημα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Κατανοητή η θέση των ασφαλιστών για αύξηση των ασφαλιστρών αλλά εντελώς άδικη η ισοπεδωτική μεταχείριση όλων των ασφαλισμένων χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ασφαλιστική τους διαγωγή.

Αποδεικνύεται καθημερινά στην πράξη ότι η γενική εφαρμογή των σκληρών μέτρων για το πλοίο διαστρεβλώνει την λειτουργία του

ναυτιλιακού κυκλώματος και εμποδίζει την ανάπτυξη υγείων ναυτιλιακών δυνάμεων.

Ανεξάρτητα προς τα παραπάνω είναι ανάγκη να δούμε όλοι κατάματα και τον ρόλο των Νηογνώμωνων.

Οι Νηογνώμονες είτε το παραδεχόμαστε είτε όχι αποτελούν την σπονδυλική στήλη του τομέα εφαρμογής της ναυτικής τεχνολογίας και φορέα διαχρονικής «σταθεράς» στην αξιολόγηση της αξιοπλοΐας των πλοίων.

Αποτελούν τους φορείς που παρά τις όποιες αδυναμίες που ενδεχόμενα να τους αποδοθούν εν τούτοις είναι οι μοναδικοί φορείς που έχουν επιτύχει να εφαρμόζουν ομοιόμορφα και σε θεωρητικό και σε πρακτικό επίπεδο ενιαίους κανόνες επιθεώρησης των πλοίων.

Η προσφορά τους εξακολουθεί να είναι ανεκτίμητη για την διεθνή ναυτιλία ανεξάρτητα εάν τελευταία οι ασφάλειες τους καταλογίζουν το γνωστό: «Με ποιούς είναι;».

Εμείς πιστεύουμε ότι η δημιουργία ενός Database και μάλιστα ελεύθερης πρόσβασης στον IMO θα δυσκολέψει το έργο τους και θα θέσει σε κίνδυνο την αξιοπιστία τους.

Και αυτό ίσως είναι κάτι επικίνδυνο για τους θεσμούς λειτουργίας της ναυτιλίας στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

IN SPAIN

MEDIMAR S.A.

ALSO OFFICES AT BARCELONA,
MADRID, BILBAO AND SHORTLY
AT ALGECIRAS AND TENERIFE.

SUBAGENTS AT ALL SPANISH PORTS
AND GIBRALTAR

ACTIVITIES: SHIPPING - FORWARDING
CUSTOMS AGENTS,
BUNKERS

c/o Soler, 22 - Pral. BYC

P.O. Box 995

43001 TARRAGONA - SPAIN

PHONES : 77/211716 - 211764 - 211798

FAX : 77/226307

TELEX : 53504 - 53505 LPG E

CABLE : MEDIMAR

Director: L. GARCIA

Vic. Director: Capt. L. MOULAS

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΑΡΝΗΣΗ ναυτασφαλιστών του Λονδίνου να καταβάλουν το ασφάλισμα (3.000.000 δολάρια) για μία απολύτως ξεκάθαρη περίπτωση οδήγησε σε μία εξέλιξη η οποία αναμένεται ότι θα αποβεί πολλαπλώς ωφέλιμη για τον τόπο: Η εξέλιξη αυτή είναι η προσφυγή της ναυτιλιακής εταιρίας που διεκδικεί την απαίτηση στα ελληνικά δικαστήρια και όχι στα πολυέξοδα και ιδιαίτερα δαπανηρά αγγλικά δικαστήρια όπως γινόταν (αναγκαστικά) ως τώρα — τόσο δαπανηρά που ανάγκαζαν πολλές φορές τους «μικρούς» είτε να εγκαταλείψουν τις απαιτήσεις τους, είτε να συμβιβασθούν με όρους που υπαγόρευαν πάντοτε οι ασφαλιστές. Η εξέλιξη αυτή θεωρείται βέβαιο ότι θα προσδώσει και ουσιαστική ώθηση στη δημιουργία των ναυτικών δικαστηρίων, η ίδρυση των οποίων — προβλέπεται από το πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Δικαιοσύνης — θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της Διαιτησίας για τις ναυτικές διαφορές και των σπουδών στο εθνικό και διεθνές δίκαιο των θαλασσιών μεταφορών, όπως ορθότατα επισημαίνει και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Για τη συγκεκριμένη υπόθεση πρέπει να αναφερθεί ότι η αποκάλυψη των «Ναυτικών Χρονικών» για την εκ νέου χρησιμοποίηση «υπόγειων» μεθοδεύσεων από τους ασφαλιστές για να αποφευχθεί η

εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που προέρχονται από ασφαλιστική σύμβαση έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον της ελληνικής ναυτικής κοινότητας και όχι μόνον, όπως είναι σε θέση να γνωρίζει ο γράφων. Επί της ουσίας δε της υποθέσεως παρατηρείται από ειδήμονες ότι οι ναυτασφαλιστές δεν έχουν το κουράγιο να υποστηρίξουν στο δικαστήριο τα επιχειρήματά τους που τους ώθησαν στην άρνηση της καταβολής του ασφαλίσματος και η συμπεριφορά τους αυτή επιβεβαιώνει την επικρατούσα αντίληψη ότι ούτε οι ίδιοι πιστεύουν στην ορθότητα των επιχειρημάτων τους. Από ειδήμονες επίσης εκτιμάται ότι η διαμάχη που έχει ανακύψει θα βλάψει τη φήμη πολύ περισσότερων από μία ομάδα ναυτασφαλιστών, αυτών δηλαδή που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη υπόθεση. Επειδή δε από αρκετούς στον Πειραιά ζητήθηκαν περισσότερες λεπτομέρειες, αναφέρεται απλώς ότι η αγωγή που έχει εγερθεί στα ελληνικά δικαστήρια για απαίτηση ύψους 3.000.000 δολλαρίων στρέφεται εναντίον των κατωτέρω ναυτασφαλιστών του Λονδίνου (εντός παρενθέσεως αναφέρεται το ποσοστό της απαιτήσεως από ένα εκατοστόν εξ αυτών): C.W. Rome (16,597), S.R. Bishop (8,298), B.C. Adams (8,299), J.R. Charman (8,299), G.L. Luben (6,224), P.H. Jenks (4,149), E. Pieri

(4,149), G. Davies (6,224), K.W. Horwood (3,320), T.C. Agnew (4,149), M.J. Marchant (4,149), M.E. Denby (2,075), D.R. Wills (2,490), D.S. Keanie (2,490), R. Dikins, V.E. Emms (2,075), A.P. Bartleet (4,149), A.C. Ballantine (2,490), B.M. Roddick (2,075) και P.P.A. Wricht (6,224).

ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ συνεχώς ο κ. Γιάννης Λάτσης πότε με το ένα και πότε με το άλλο. Το τελευταίο διάστημα, πάντως, το γενικότερο ενδιαφέρον προσήλκυσε κατ' αρχήν η απόφασή του να διαθέσει 100 εκατ. δραχμές υπέρ των σεισμοπαθών του Πύργου. Αλλά για να μην προκύψουν και πάλι τα προβλήματα που είχαν ανακύψει στο παρελθόν με άλλη δωρεά του και τον είχαν αναγκάσει να αναφωνήσει εκείνο το «φέρτε πίσω τα λεφτά, ρε», θα φτιάξει ένα ίδρυμα ανάλογο με εκείνο που έχει δημιουργήσει για την εκπαίδευση και την επαγγελματική κατάρτιση των Βορειοπρωτοπρωτών και σύμφωνα με πληροφορίες θα τελεί και αυτό υπό την αιγίδα του Αρχιεπίσκοπου κ. Σεραφείμ και της Προέδρου του ΟΑΕΔ κ. Νίκης Τσαβέλα. Είναι αυτονόητο ότι η απόφασή του αυτή είναι απολύτως ορθή, διότι έτσι θα επιτελεσθεί ουσιαστικό έργο, ενώ αν έθετε το ποσόν στη διάθεση της αναξιόπιστης Ελληνικής Πολιτείας θα υπήρχαν αποτελέσματα ανάλογα με

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

εκείνα που είχε και η προσφορά ενός σημαντικού ποσού — νομίζουμε ότι ήταν γύρω στα 100 εκατ. δραχμές — από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για την ανέγερση ενός σχολείου στην Καλαμάτα: Παρ' όλο που και το οικόπεδο που χρειαζόταν βρέθηκε με ενέργειες των κ. Αριστομένη Καραγεώργη και Σταύρου Νταϊφά, το σχολείο — προσφορά του ελληνικού εφοπλισμού στην πόλη και στα παιδιά της Καλαμάτας — βρίσκεται ακόμη στα χαρτιά...

Το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης για τον κ. Λάτση προσήλκυσε επίσης τα υψηλά κέρδη που πραγματοποιήσε το 1992, δεύτερο χρόνο της λειτουργίας της, η Τράπεζα του Ομίλου Λάτση Ευρωπενδυτική, κέρδη που έφθασαν προ φόρων στο ύψος του 1,8 δισ. δραχμών και σε σχέση με το 1991 σημείωσαν αύξηση 257%. Με την Ευρωπενδυτική συνδέεται και μία νέα επένδυση του κ. Λάτση στην Ελλάδα; Πρόκειται για την αγορά — μέσω τη Ευρωπενδυτικής — μιας εκτάσεως 2.500 στρεμμάτων στη Νοτιοανατολική Εύβοια, στην οποία, σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, είχε σχεδιασθεί η δημιουργία ενός τουριστικού συγκροτήματος υψηλής στάθμης με συνολική δαπάνη — σε τρέχουσες τιμές — 80 δισ. δραχμών (για την αγορά μόνον της εκτάσεως λέγεται ότι απαιτήθηκε ποσόν 4,5 δισ. δραχμών). Αυτό το υψηλό κόστος θεωρήθηκε απαγορευτικό σε συνάρτηση με τον χρόνο αποσβέσεως και ήδη αναφέρεται ότι στον ίδιο χώρο σχεδιάζεται η δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων και δεξαμενών ανεφοδιασμού πλοίων, κατά το πρότυπο του αντιστοίχου σταθμού των Καλών Λιμένων του Ομίλου Βαρδινγιάννη, με κόστος γύρω στα 20 δισ. που προβλέπεται ότι θα αποσβεσθεί ταχύτερα και ευκολότερα από την επένδυση του τουριστικού συγκροτήματος.

ΤΟΝ ΔΑΚΤΥΛΟΝ επί τον τύπον των ήλων έβαλε ο φίλτατος Πρόεδρος του ΟΛΠ Βασίλης Κούτσης με το άρθρο για την ασφάλεια και την ανάπτυξη των λιμένων που δημοσιεύθηκε προ ημερών στο «Κέρδος». Η ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, ανέφερε, έχει άμεση σχέση με την εντός αυτών

λειτουργία των πλοίων τα οποία τις χρησιμοποιούν. Και επισήμανε ότι οι διοικήσεις των λιμένων έχουν υποχρέωση να προστατεύσουν τη λιμενική υποδομή σε συνεργασία με τους χρήστες των υπηρεσιών των λιμανιών και με τους νηογνώμονες, «ώστε τα δικά τους πιστοποιητικά να καταστούν αρκετά προς εξασφάλιση των δικών μας απαιτήσεων». Η επισήμανση (και το μήνυμα που περιέχει) είναι σαφές, αλλά δεν είναι και η μόνη: Υπάρχουν δύο ακόμη που μπορούν να χαρακτηρισθούν επίσης καίριες:

Δεν είναι δυνατόν, πλέον, υπογράμμισε — και ποιός μπορεί να έχει αντίρρηση — τα μεγάλα λιμάνια να έχουν διοικητικές εξαρτήσεις από διευθύνσεις υπουργείων οι οποίες είναι στελεχωμένες με ανθρώπους που όσο καλή θέληση και αν διαθέτουν να προσπαθούν να παρέμβουν σε θέματα και προβλήματα τα οποία είναι πολύ μακριά και έξω από τις δυνατότητές τους.

Οι κίνδυνοι των (λιμενικών) εγκαταστάσεων — που αναφέρονται, πρώτο στην αξιοπλοΐα του πλοίου, δεύτερο, στην καλή λειτουργία των εγκαταστάσεων και μηχανημάτων τους που μπορεί να μην επηρεάζουν την αξιοπλοΐα αλλά πολλές φορές ακινητοποιούν το πλοίο αδικαιολόγητα μέσα στο λιμάνι και σε θέση που δεν είναι επισκευαστική, και, τρίτο, στην προστασία του περιβάλλοντος — μπορεί να μειωθούν μόνον εφ' όσον τα πλοία που τις χρησιμοποιούν διοικούνται κατά τον καλύτερο τρόπο.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ήταν η ομιλία του κ. Νίκου Βλασσόπουλου με θέμα: «Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700 - 1864» που έγινε στις 8 Απριλίου στο Ευγενίδειο Ίδρυμα υπό την αιγίδα του Συλλόγου «Λειβαθώ» της Κεφαλονιάς και της Κεφαλληνιακής Αδελφότητας Αθηνών — όλα τα στοιχεία που παρουσιάσθηκαν με γλαφυρότητα είναι αποτέλεσμα πολύχρονης και επίμονης έρευνας του ομιλητή — ερευνητή και περιέχονται σε δίτομο έργο που ελπίζεται ότι θα είναι έτοιμο και θα κυκλοφορήσει το καλοκαίρι και με το οποίο φωτίζεται πλήρως, μπορεί να πει αδίστακτα κανείς, η Ιονική Ναυτιλία και η συμβολή της στον μεγάλο εθνικό απελευθερωτικό αγώνα του 1821 και στην ανά-

πτυξη του τόπου.

Από την ομιλία του κ. Βλασσόπουλου προέκυψε ότι η χρησιμοποίηση διαφόρων σημαίων δεν είναι «εφεύρημα» των νεωτέρων Ελλήνων: Τα Ιονικά καράβια, όταν έφθαναν στην Οδησό για να φορτώσουν σιτάρι, ύψωναν τη Ρωσική σημαία και όταν επέστρεψαν στα Επτάνησα είχαν πάλι την αρχική. Προέκυψε ακόμη ότι πολλοί Επτανήσιοι είχαν ναυτιλιακή δραστηριότητα από τον 16ο αιώνα — οι Βεργωτήδες, είπε ο κ. Βλασσόπουλος, δραστηριοποιούνταν στην Αδριατική από το τελευταίο τέταρτο του 16 αιώνα, ενώ έκανε και ειδική μνεία στον Καπτάν Γεωργάκη Δρακόπουλο ο οποίος έφυγε από τις Κεραμίες — το χωριό που έβγαλε τους Βαγιάνους, τους Λυκιάρδους, τους Αμπατιέλους κλπ. — και εγκαταστάθηκε στη Μύκονο όπου «έκτισε» ένα από τα μεγαλύτερα σκάφη της εποχής εκείνης. Απόγονος του Καπτάν Γεωργάκη Δρακόπουλου, ο οποίος είχε παντρευτεί μια πεντάμορφη Μυκονιάτισσα, είναι ο δημιουργός του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γιώργος Δρακόπουλος, ο μόνος μη ναυτικός στην οικογένεια αυτή αλλά με εξαιρετική επίδοση στη Ναυτιλία και στη διατήρηση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης — όλοι οι άλλοι, ο γενάρχης και προ-προσπάπος του Γιωργάκης Δρακόπουλος, ο προσπάπος του Πέτρος Δρακόπουλος, ο παπούς του Γεώργιος Δρακόπουλος, ο πατέρας του Μάρκος Δρακόπουλος, και ο αδελφός του Ευάγγελος Μ. Δρακόπουλος που χάθηκε στον Ατλαντικό στη διάρκεια του Β. Παγκοσμίου Πολέμου όταν τορπιλλίσθηκε από τους Γερμανούς το πλοίο στο οποίο υπηρετούσε, ήταν όλοι καπετάνιοι.

ΕΠΑΝΕΡΧΟΝΤΑΙ κάθε τόσο οι συνταξιούχοι μας στο αίτημα για την απόκτηση αυτοκινήτου με τους όρους που ισχύουν για τους ενεργεία ναυτικούς. Αρχιπλοίαρχος ναυτιλιακής εταιρίας, που είναι συνταξιούχος, με μεγάλη προσφορά στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και στον τόπο έλεγε προ ημερών ότι δεν προσφέρει περισσότερα στην εθνική οικονομία ένας νέος ναυτικός με μερικά χόνια θαλάσσιας υπηρεσίας που δικαιούται και παίρνει αυτοκίνητο

χωρίς την καταβολή του ειδικού φόρου καταναλώσεως — άλλωστε, υπογράμμισε, και οι δικές μας αποδοχές, δηλαδή οι αποδοχές των ανθρώπων των γραφείων, προέρχονται από εισαγόμενο και μη υποχρεωτικά εκχωρούμενο συνάλλαγμα, ενώ σε όλη τη ζωή εισφέραμε, με την εργασία μας στα πέρατα του κόσμου το αίμα της ψυχής μας για την πρόοδο της πατρίδας, που σήμερα όμως μας θεωρεί στιμμένες λεμονόκουπες και μας εξαιρεί από μία ρύθμιση που δικαιούμαστε και επί πλέον θα πληρώσουμε τα αυτοκίνητα που θα αγοράσουμε, εάν απαλλαγούμε από τον ειδικό φόρο καταναλώσεως, με δικό μας συνάλλαγμα και δεν θα επιβαρύνουμε την εθνική οικονομία και το συναλλαγματικό απόθεμα της χώρας.

Μπορούν να καταλάβουν αυτά τα απλά πράγματα οι μανδαρίνοι και οι πολιτικοί τους προϊστάμενοι; Μπορούν, δηλαδή, να καταλάβουν πόσα οφείλει ο τόπος στους ναυτικούς μας οι οποίοι με τη συναλλαγματική συνεισφορά τους συνέβαλαν στην επιτάχυνση της οικονομικής αναπτύξεως της Ελλάδος;

ΔΕΝ ΜΑΘΑΜΕ τι αποτελέσματα έφερε το διάβημα της διοικήσεως της Ενώσεως Πλοιαρχών αναφορικά με την τύχη του πλοίαρχου και μέλους της ΠΕΠΕΝ Κ. Νικ. Κόλλια, ο οποίος εκρατείτο στις φυλακές του λιμένος Vigo της Ισπανίας για κάποια παράβαση που είχε διαπράξει το 1986 παρά το γεγονός ότι είχε παρουσιάσει την αθωωτική απόφαση του δικαστή που είχε χειρισθεί την υπόθεσή του. Τα «Ναυτικά Χρονικά» και η στήλη όμως, όπως θυμούνται οι τακτικοί αναγνώστες, έχουν επισημάνει ότι πρέπει να αλλάξει άρδην η τακτική που ακολουθούμε εμείς οι ίδιοι στη μεταχείριση ξένων ναυτικών και ιδίως στελεχών ξένων πλοίων κατά τη διαπίστωση διαφόρων παραβάσεων στις οποίες υποπίπτουν κατά την παραμονή των πλοίων τους σε ελληνικά λιμάνια: Δεν μπορούμε, λόγου χάρη, κατά την ταπεινή αντίληψη του γράφοντος, να συλλαμβάνουμε και να παραπέμπουμε στο αυτόφωρο τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό ξένου πλοίου γιατί κατά

τον απόπλου του πλοίου στο οποίο υπηρετούσαν προκλήθηκε ρύπανση στην ... τρομακτική έκταση των 300 τετραγωνικών μέτρων περίπου, γιατί κάτι ανάλογο θα το βρούμε μπροστά μας και βεβαίως τα κάστανα δεν θα κληθούν να τα βγάλουν από τη φωτιά οι συλλαμβάνοντες και οι παραπέμποντες αλλά οι ναυτικοί μας και μάλιστα σε ξένα λιμάνια.

Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να τιμωρούμε τους υπευθύνους — όποιοι και αν είναι αυτοί — διαφόρων παραβάσεων, ή οποιαδήποτε διαδικασία όμως και τιμωρία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να δημιουργεί προβλήματα στα πλοία. Ο γράφων θεωρεί ότι τον πρώτο λόγο για να υπάρξουν οι επιβαλλόμενες ρυθμίσεις γύρω από το θέμα αυτό έχουν οι διοικήσεις των Ενώσεων Πλοιαρχών και Μηχανικών τα μέλη των οποίων αντιμετωπίζουν ανάλογες καταστάσεις, ακόμη ίσως και σαν αντίποινα για τη μεταχείριση στην οποία υποβάλλουμε ξένους ναυτικούς σε ελληνικά λιμάνια...

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ εταιρίες παρούσες σε κάθε δύσκολη στιγμή: Η εταιρία «Νομικός Λάϊνς» συνέβαλε προ ημερών στην κατάσβεση της καταστρεπτικής πυρκαϊάς που είχε ξεσπάσει στις Κουκουναριές της Σκιάθου μεταφέροντας δωρεάν στο νησί με τα πλοία της στρατιώτες και στρατιωτικά οχήματα από τον Βόλο.

ΣΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ που υπέβαλαν προτάσεις για τη μεταφορά νερού για λογαριασμό της ΕΥΔΑΠ περιλαμβάνεται και η εταιρία Sea Spirit του Ομίλου Περατικού.

ΚΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΒΑΣΙΛΙΚΟ ποτίζεται και η γλάστρα: Με το νομοσχέδιο για την εισοδηματική πολιτική στο Δημόσιο για το 1993 προβλέπεται ο διπλασιασμός από 1.1.93 της αποζημιώσεως που χορηγείται στο προσωπικό των Σωμάτων Ασφαλείας για κάθε ημέρα απασχολήσεως πέραν του πενθημέρου και η ρύθμιση αυτή περιλαμβάνει και το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που αντί για 3.000, θα εισπράττει πλέον 6.000 δρχ. για κάθε ημέρα

πρόσθετης απασχολήσεως.

ΟΞΥΤΑΤΟΣ ανταγωνισμός στην (αεροπορική) γραμμή Αθηνών — Λονδίνου, στην οποία από την 1 Απριλίου δραστηριοποιείται και η εταιρία Virgin Atlantic, σε βάρος της οποίας είχε χρησιμοποιήσει πρόσφατα αθέμιτα μέσα η British Airways με αποτέλεσμα να υποχρεωθεί να της καταβάλει αποζημίωση ύψους εννέα εκατ. στερλινών. Τα δρομολόγια της Virgin Atlantic είναι καθημερινά με αναχωρήσεις στις 08.00 από την Αθήνα και άφιξη στο Λονδίνο στις 09.45 και στις 12.000 από το Λονδίνο (Catwick) με άφιξη στην Αθήνα στις 17.35.

Στο μεταξύ η British Airways προσφέρει στους Έλληνες επιβάτες της της Α' θέσεως που ταξιδεύουν μέσω Λονδίνου για τις Ηνωμένες Πολιτείες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν το Concorde, το οποίο εκτελεί τη διαδρομή Λονδίνου — Νέας Υόρκης σε τρισήμερη ώρες. Είναι αυτονόητο βεβαίως ότι το μόνο «κέρδος» από αυτή τη συντόμευση για τους εξ Αθηνών επιβάτες με τελικό προορισμό τη Νέα Υόρκη είναι... η πτήση με το Concorde, γιατί αν λογαριάσει κανείς τον χρόνο της πτήσεως Αθηνών — Λονδίνου και τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις και αναμονές στο αεροδρόμιο του Heathrow προκύπτει ότι τελικώς ή απευθείας πτήση Αθηνών — Νέας Υόρκης με τα συμβατικά αεροσκάφη και η μέσω Λονδίνου με πτήση από εκεί με Concorde δεν έχουν διαφορά τελικού χρόνου.

ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΜΕΝΟΝΤΕΣ στις ικανότητες και στη μοναδικότητα ενός προσώπου — τι θα γίνουμε αν τον χάσουμε, δεν υπάρχει κανένας άλλος σαν κι αυτόν — η απάντηση είναι ότι τα νεκροταφεία σε ολόκληρο τον κόσμο είναι γεμάτα από αναντικατάστατους που η έλλειψή τους δεν σταμάτησε τη ζωή στον πλανήτη αλλά ούτε και επέφερε και κάποια καταστροφή...

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

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

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

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION LTD.

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

* (JAPAN)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

* APPOINTED SURVEYORS FOR:

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Ετησία παραγραφή άρθρο 289 ΚΙΝΔ.

Διακοπή κατά το άρθρο 261 ΑΚ μέ την έγερση αγωγής. Χρόνος ενάρξεως νέας.

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 15/1992 (Ολομέλειας)

Πρόεδρος: Βασίλειος Κόκκινος
Εισηγητής: Απ. Μουστακόπουλος
Δικηγόροι: Γρηγ. Τιμαγένης, Γεώργ. Νικολόπουλος, Νικ. Τζωρτζάκης, Κων. Ματθαίος.

Αξίωση από χορήγηση καυσίμων, απορρέουσα από συναλλαγή μεταξύ εμπορικών εταιριών, περιλαμβανομένη ως εκ της φύσεως της εις το άρθρο 250 εδ. 1 ΑΚ και 289 εδ. γ' ΚΙΝΔ.

Εναρξη παραγραφής κατά το άρθρο 291 εδ. α' ΚΙΝΔ. Περιπτώσεις συμπληρωματικής εφαρμογής άρθρων 250, 251, 253, 261, 270, παρ. 1 και 2 ΑΚ, εφ' όσον ο ΚΙΝΔ δεν ορίζει άλλως.

Αξιώσεις αναφερόμενες στο άρθρο 289 ΚΙΝΔ, που συμπίπτουν με εκείνες του άρθρου 250 ΑΚ. Επί διακοπής της ετησίας παραγραφής με την έγερση αγωγής, η νέα παραγραφή αρχίζει από τη λήξη του έτους κατά το οποίο έλαβε χώρα η διαδικαστική αυτή πράξη κατά το άρθρο 270 εδ. 2 ΑΚ, η διάταξη του οποίου έχει εφαρμογή στη προκειμένη περίπτωση (πλειοψηφ.).

Κατά τη μειοψηφούσα γνώμη, για τον προσδιορισμό της αφετηρίας της εκ νέου, μετά διακοπή, διαδρομής της προθεσμίας παραγραφής, δεν έχει εφαρμογή η διάταξη του εδ. 2 άρθρ. 270 ΑΚ, αλλά η ειδικότερη διάταξη άρθρ. 261 εδ. β' ΑΚ, για την περίπτωση επελεύσεως της διακοπής κατά τις διατάξεις των παραγρ. 2 και 4 άρθρ. 264 ΑΚ, εφαρμοστέα είναι τα αρ-

θρα 266 ή 267 ΑΚ αντιστοίχως. Στην περίπτωση διακοπής της παραγραφής αξιώσεως κατά το άρθρο 289, 290 ΑΚ με άσκηση αγωγής ή με άλλη διαδικαστική πράξη που επακολούθησε, η προθεσία της παραγραφής αρχίζει εκ νέου όχι όταν λήξει το ημερολογιακό έτος, εντός του οποίου συντελέστηκε η διακοπή, αλλά αμέσως με την τελείωση της συγκεκριμένης διακοπτικής διαδικαστικής πράξεως, η οποία λαμβάνεται ως αφετηρία ενάρξεως με την έννοια του άρθρου 241 παρ. 1 ΑΚ.

Επειδή, με την απόφαση 482/1991 του Α' Τμήματος του Αρείου Πάγου παραπέμφθηκε ενώπιον της Ολομέλειας, σύμφωνα με το άρθρο 563 παρ. 2 του Κώδ. Δικονομίας, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως της από 8.9.1989 αιτήσεως της εταιρίας Belcher Company of Texas Inc, για τον οποίο η απόφαση αυτή έχει ληφθεί με πλειοψηφία μιάς ψήφου. Το ζήτημα που αντιμετωπίζεται συνίσταται στο αν η κατά το άρθρο 289 του ΚΙΝΔ ετήσια παραγραφή, που διακόπτεται κατά το άρθρο 261 του ΑΚ με την έγερση της αγωγής, αρχίζει και πάλι από την τελευταία διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του δικαστηρίου, όπως δέχτηκε η μειοψηφία, ή από τη λήξη του έτους μέσα στο οποίο περατώθηκε η διακοπή, όπως δέχτηκε η πλειοψηφία.

Επειδή, κατά το άρθρο 289 του ΚΙΝΔ (ν. 3816/1958), σε ετήσια παραγραφή υπόκεινται οι αξιώσεις που αναφέρονται στο άρθρο αυτό, στις οποίες, σύμφωνα με την τρίτη περίπτωση, περιλαμβάνονται και εκείνες οι οποίες προέρχονται από την χορήγηση υλικών. Κατά δε το άρθρο 291 παρ. Ι του ίδιου Κώδικα, η παραγραφή των παραπάνω αξιώσεων αρχίζει μόλις λήξει το έ-

τος μέσα στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία αυτής, ήτοι από την πρώτη Ιανουαρίου του επόμενου έτους. Εξάλλου, κατά τα άρθρα 251 και 253 του Α.Κ., η παραγραφή αρχίζει από τότε που γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική επίδωξή της, στις περιπτώσεις όμως των αξιώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 250 η παραγραφή αρχίζει μόλις λήξει το έτος μέσα στο οποίο συμπίπτει η πιο πάνω, από το άρθρο 251 οριζόμενη, αφετηρία αυτής. Περαιτέρω, κατά τα άρθρα 261 και 270 παρ. Ι του ΑΚ, η παραγραφή διακόπτεται με την έγερση της αγωγής, αρχίζει δε και πάλι από την τελευταία διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του δικαστηρίου, χωρίς να υπολογίζεται ο χρόνος που πέρασε ως τη διακοπή από το τέλος της οποίας αρχίζει νέα παραγραφή. Τέλος, στο άρθρο 270 παρ. 2 του ΑΚ ορίζεται, ότι για τις αξιώσεις, ειδικότερα, του άρθρου 250 η νέα παραγραφή αρχίζει μόλις λήξει το έτος μέσα στο οποίο περατώθηκε η διακοπή. Από τις προαναφερόμενες διατάξεις του ΚΙΝΔ και του ΑΚ, από τις οποίες οι του ΑΚ έχουν συμπληρωματική εφαρμογή και στην παραγραφή αξιώσεων του ΚΙΝΔ εφόσον ο τελευταίος δεν ορίζει διαφορετικά, συνάγεται σαφώς, ότι για τις αξιώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 289 του ΚΙΝΔ και συμπίπτουν ως προς το περιεχόμενό τους με εκείνες του άρθρου 250 του ΑΚ, επί διακοπής της παραπάνω ετήσιας παραγραφής αυτών με την έγερση της σχετικής αγωγής, η νέα παραγραφή αρχίζει, όχι αμέσως από την τελευταία διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του δικαστηρίου, αλλά από τη λήξη του έτους κατά το οποίο έλαβε χώρα η διαδικαστική αυτή πράξη, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 270 παρ. 2 του ΑΚ, η οποία εφαρμόζεται και στην προκειμένη περίπτωση συμπληρωματικώς λόγω του, ως προς το θέμα αυτό, κενού του ΚΙΝΔ στον οποίο δεν προβλέπεται αντίστοιχη διάταξη που να αναφέρεται στην έναρξη της νέας προαναφερόμενης παραγραφής. **Κι αυτό διότι, αφού για τις αξιώσεις του άρθρου 250 του ΑΚ, των οποίων η παραγραφή είναι πενταετής, εφαρμόζεται ρητώς το άρθρο**

270 παρ. 2 του ιδίου Κώδικα, δικαιολογητικός λόγος του οποίου είναι το βραχυχρόνιο της παραγραφής αυτής, κατά μείζονα λόγο πρέπει να εφαρμοστεί η διάταξη αυτή, λόγω του κενού που αναφέρθηκε, στις αξιώσεις του ιδίου είδους που ρυθμίζονται από τον ΚΙΝΔ με την ακόμη μικρότερη ετήσια ως προς αυτές παραγραφή, όταν μάλιστα για την αυτή αξίωση, που είναι κατ' αρχήν πενταετής, σύμφωνα με το άρθρο 250 του ΑΚ και όταν αφορά πλοίο ετησία κατά το άρθρο 289 του ΚΙΝΔ, προβλέπεται η ίδια έναρξη παραγραφής σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις των άρθρων 253 του ΑΚ και 291 του ΚΙΝΔ.

Είναι δε αναμφισβήτητη έξω από το κάθε πρόθεση του νομοθέτη η διαφορετική αντιμετώπιση του χρόνου έναρξης της νέας παραγραφής στην περίπτωση που προηγήθηκε η διακοπή αυτής, όπως τούτο απορρέει και από την Εισηγητική Έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής του Σχεδίου ΚΙΝΔ, σύμφωνα με την οποία, με τη διάταξη του άρθρου 291 παρ. 1 του Κώδικα αυτού, η οποία αποτελεί αντιγραφή εκείνης του άρθρου 253 του ΑΚ που καθιερώνει την αρχή, ότι η προβλεπόμενη από αυτή παραγραφή αρχίζει «γενικώς» από την λήξη του έτους κατά το οποίο συμπίπτει η αφετηρία αυτής, «ενοποιείται εσωτερικώς το δίκαιο των παραγραφών» και τίθεται τέρμα στην μέχρι τότε αδικαιολόγητη σύγχυση ως

προς την σε κάθε σχεδόν περίπτωση παραγραφής διαφορετική αφετηρία έναρξης αυτής. Συνεπώς, προκειμένου περί των αξιώσεων των άρθρων 250 του ΑΚ και 289 του ΚΙΝΔ, για τις οποίες εφαρμόζεται ως προς την έναρξη της νέας παραγραφής, μετά προηγούμενη διακοπή αυτής, η ειδική ως προς αυτές διάταξη του άρθρου 270 παρ. 2 του ΑΚ, δεν έχει εφαρμογή η διάταξη του άρθρου 261 του ιδίου Κώδικα η οποία αναφέρεται μεν στη διακοπή της παραγραφής από την έγερση της αγωγής, για τον προσδιορισμό του χρόνου έναρξης της νέας παραγραφής, αφορά όμως γενικά τις αξιώσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση. Στην προκειμένη περίπτωση, το Εφετείο δέχτηκε στην προσβαλλόμενη απόφασή του, όπως από αυτή προκύπτει, ότι η ετήσια παραγραφή της επίδικης αξιώσεως της αναιρεσείουσας από τίμημα καυσίμων που πώλησε και παρέδωσε στην πρώτη αναιρεσίβλητη εταιρία στις 23 και 24 Ιουλίου 1981 για τις ανάγκες του υπό ελληνική σημαία πλοίου της «Ζ», η οποία (ετήσια παραγραφή) άρχισε, σύμφωνα με το άρθρο 291 παρ. 1 του ΚΙΝΔ, από τη λήξη του έτους μέσα στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία της, δηλ. από τη λήξη του έτους 1981, διακόπηκε με την έγερση της ένδικης αγωγής, η οποία επιδόθηκε στις 5.4.1982 και στη συνέχεια με τις διαδικαστικές πράξεις των διαδίκων και του δικαστηρίου που επακολούθησαν μέχρι την

11.4.1983, οπότε κατατέθηκε η με την ίδια ημερομηνία αίτηση της αναιρεσείουσας - ενάγουσας προς τον Πρόεδρο του Πολυμ. Πρωτ. Αθηνών για τον διορισμό Εισηγητή, επί της οποίας εκδόθηκε, στις 11.4.1984, η 42/1984 απόφαση. Στη συνέχεια δέχτηκε το Εφετείο, ότι από την επομένη της διαδικαστικής αυτής πράξεως του δικαστηρίου, ήτοι από την 12.4.1984, άρχισε νέα ισόχρονη (ετήσια) παραγραφή, που συμπληρώθηκε την 12.4.1985, αφού μέχρι τότε, όπως δέχεται, δεν μεσολάβησε άλλη διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του δικαστηρίου ή άλλος λόγος διακοπής της παραγραφής.

Η επομένη διαδικαστική πράξη που επακολούθησε και συγκεκριμένα η από 1.7.1985 αίτηση της αναιρεσείουσας προς τον Εισηγητή του Πολ. Πρωτ. Αθηνών, για τον προσδιορισμό τόπου και χρόνου εξετάσεως των μαρτύρων της, κατατέθηκε την 11.7.1985, δηλ. μετά τη συμπλήρωση, όπως δέχεται, της παραγραφής. Με τα δεδομένα αυτά, το Εφετείο απέρριψε, ύστερα από εξαφάνιση της αντίθετης αποφάσεως του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, την παραπάνω ένδικη αγωγή της αναιρεσείουσας για τον λόγο ότι δεν είχε συμπληρωματική εφαρμογή ως προς την επίδικη αξίωση στο άρθρο 270 παρ. 2 του ΑΚ και επομένως η αξίωση αυτή υπέκυψε στην παραγραφή εν επιδικία. Ενόψει όμως των παραδοχών αυτών και του ότι η προαναφερόμενη επίδικη αξίωση, απορρέουσα



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

από συναλλαγή μεταξύ εμπορικών εταιριών, περιλαμβάνεται λόγω της φύσεως της στις ταυτιζόμενες περιπτώσεις τόσο του άρθρου 250 αριθ. 1 του ΑΚ όσο και του άρθρου 289 αριθ. 3 του ΚΙΝΔ, το Εφετείο παραβίασε τις πιό πάνω αναφερόμενες διατάξεις και ίδια των άρθρων 291 παρ. 1 του ΚΙΝΔ, και 270 παρ. 2 του ΑΚ, διότι εφόσον δέχεται ότι η ετήσια παραγραφή της αξιώσεως αυτής διακόπηκε την 11.4.1984, η «νέα», μετά τη διακοπή, παραγραφή άρχισε, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές και ιδιαίτερα τη διάταξη του άρθρου 270 παρ. 2 του ΑΚ που είχε συμπληρωματική εφαρμογή, κατά τη λήξη του έτους 1984, ήτοι από την 1η Ιανουαρίου 1985, οπότε δεν έληξε την 12.4.1985, όπως δέχεται το Εφετείο, αλλά την 31.12.1985, πριν δε από τη συμπλήρωσή της διακόπηκε και πάλι, σύμφωνα με αυτά που προεκτέθηκαν, την 11.7.1985, με αποτέλεσμα να μην έχει παραγραφεί η εν λόγω αξίωση. Συνεπώς, πρέπει να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση, κατά το άρθρο 559 αριθ. 1 του Κ.Πολ.Δ. και τον βάσιμο λόγο αναιρέσεως που παραπέμφθηκε στην Όλομέλεια. Κατά τη γνώμη όμως δώδεκα μελών του Δικαστηρίου, ο παραπάνω λόγος αναιρέσεως έπρεπε να απορριφθεί ως αβάσιμος για τις εξής αιτίες. Κατά το πρώτο εδάφιο του άρθρου 261 του Α.Κ., λαμβανόμενο υπόψη σε συνδυασμό με το άρθρο 221 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ., η παραγραφή διακόπτεται και με την επίδοση στον εναγόμενο αντιγράφου της εναντίον του αγωγής, που έχει κατατεθεί όπως ορίζεται στο άρθρο 215 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. Κατά δε το δεύτερο εδάφιο του ανωτέρω άρθρου του ΑΚ, η παραγραφή που διακόπηκε με τον τρόπο αυτόν αρχίζει και πάλι από την τελευταία διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του δικαστηρίου.

Εξάλλου, στο άρθρο 270 του ΑΚ ορίζεται αφενός ότι «αν η παραγραφή διακόπηκε, ο χρόνος που πέρασε ως τότε δεν υπολογίζεται και αφότου περατώθηκε η διακοπή αρχίζει νέα παραγραφή» και αφετέρου ότι «στις περιπτώσεις του άρθρου 250», για τις οποίες προβλέπεται η βραχυπρόθεσμη πενταετής

παραγραφή, «η νέα παραγραφή αρχίζει μόλις λήξει το έτος μέσα στο οποίο περατώθηκε η διακοπή». Και ναι μεν οι περί διακοπής της παραγραφής διατάξεις των άρθρων 260 έως 270 του ΑΚ έχουν συμπληρωματική εφαρμογή (η οποία ως προς τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 270 του ΑΚ είναι και αναλογική) επί των βραχυπρόθεσμων παραγραφών οι οποίες ορίζονται στα άρθρα 289 και 290 του ΚΙΝΔ, πλήν όμως στην περίπτωση που η παραγραφή αξιώσεως από τις οριζόμενες στα άρθρα αυτά του ΚΙΝΔ έχει διακοπεί με άσκηση αγωγής ή άλλη διαδικαστική πράξη, που επακολούθησε στα πλαίσια της σχετικής δίκης, σύμφωνα με το άρθρο 261 του ΑΚ (ή με αναγγελία της απαιτήσεως σε πτώχευση για επαλήθευσή της ή με υποβολή ενστάσεως για συμψηφισμό της απαιτήσεως, κατά τις διατάξεις 2 και 4, αντιστοίχως, του άρθρου 264 του ΑΚ), για τον προσδιορισμό της αφετηρίας της εκ νέου, μετά τη διακοπή, διαδρομής της προθεσμίας παραγραφής, δεν έχει εφαρμογή η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 270 του ΑΚ, αλλά είναι εφαρμοστέα η ειδική, για την περίπτωση διακοπής της παραγραφής με άσκηση αγωγής και μη διακρίνουμε μεταξύ συνήθους και βραχυπρόθεσμης παραγραφής, διάταξη του άρθρου 261 εδ. β' του ΑΚ, ενώ εξάλλου, στις περιπτώσεις που η διακοπή έχει επέλθει κατά τις διατάξεις 2 ή 4 του άρθρου 264, εφαρμοστέα είναι, ως περιεκτικά ειδικής ρυθμίσεως, τα άρθρα 266 ή 267, αντιστοίχως του ΑΚ. Επομένως, στην περίπτωση διακοπής της παραγραφής αξιώσεως από τις οριζόμενες στα άρθρα 289 και 290 του ΑΚ με άσκηση αγωγής ή άλλη διαδικαστική, του διαδίκου ή του δικαστηρίου, πράξη που αναφορικά με την αγωγή επακολούθησε, η προθεσμία της παραγραφής αρχίζει εκ νέου όχι όταν λήξει το ημερολογιακό έτος μέσα στο οποίο συντελέστηκε η διακοπή, αλλά αμέσως μετά την τελείωση της συγκεκριμένης διαδοχικής διαδικαστικής πράξεως, η οποία λαμβάνεται ως αφετηρία ενάρξεως με την έννοια του άρθρου 241 παρ. 1 του ΑΚ.

Αντίθετη εκδοχή, συνεπαγόμενη

την έναρξη και στην περίπτωση αυτή της νέας παραγραφής από το τέλος του έτους στο οποίο περατώθηκε η διακοπή, δεν εναρμονίζεται προς τον νομοθετικό σκοπό της ταχείας περατώσεως της δίκης, ο οποίος εξυπηρετείται με την εφαρμογή της κατά το σημείο τούτο ειδικής διατάξεως του εδαφίου β' του άρθρου 261 του ΑΚ αντί εκείνης της παρ. 2 του άρθρου 270 του ίδιου κώδικα. Με τα δεδομένα αυτά, το Εφετείο που, όπως αναφέρθηκε πιό πάνω, δέχτηκε ότι η επίδικη αξίωση της αναιρεσείουσας, η οποία ασκήθηκε με την από 11.3.1982 αγωγή της κατά της πρώτης αναιρεσίβλητης και υπήγετο στην κατηγορία των αξιώσεων του άρθρου 289 αριθ. 3 του ΚΙΝΔ υπέκυψε στην ενιαύσια παραγραφή του άρθρου αυτού εξαιτίας παρεμβολής χρονικού διαστήματος μεγαλύτερου του έτους μεταξύ διαδικαστικής πράξεως, γενόμενης, στο πλαίσιο της αγωγής, την 11.4.1984 και της αμέσως επόμενης, που έγινε την 11.7.1985, δεν παραβίασε τις προαναφερόμενες διατάξεις του ΑΚ και του ΚΙΝΔ και συνεπώς ο από το άρθρο 559 αριθ. 1 του Κ.Πολ.Δ. πρώτος λόγος αναιρέσεως, που παραπέμφθηκε στην Όλομέλεια και με τον οποίο τα αντίθετα υποστηρίζονται, έπρεπε να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επειδή, ενόψει της αναιρέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με αυτά που προεκτέθηκαν, πρέπει να παραπεμφθεί η υπόθεση, η οποία χρειάζεται και άλλη διευκρίνιση, για παραπέρα εκδίκαση στο Δ' Τμήμα, που ορίζεται προς τούτο από τον Κανονισμό του Αρείου Πάγου, κατ' εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 580 του Κ.Πολ.Δ., όπως το δεύτερο εδάφιο αυτής αντικαταστάθηκε με την παρ. 15 του άρθρου 5 του Νόμου 1738/1987, καταδικασθούν δε οι αναιρεσίβλητες στη δικαστική δαπάνη της αναιρεσείουσας, κατα τα οριζόμενα στο διατακτικό, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 176, 180 αρ. Ι, 183 και 191 παρ. 2 του Κ.Πολ.Δ. (αναιρεί την υπ' αριθ. 3642/89 απόφ. Εφ. Αθηνών).

ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Παναγιώτης Πανταλέων

Του κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Ημέρα Λαμπρής και στη Ζάτουνα Γορτυνίας τα νοικοκυριά ετοίμαζαν το Πασχαλινό τραπέζι, σφάξανε τα αρνιά και οι καπνοδόχοι μαρτυρούσαν την πασχαλινή πανδαισία. Έτσι η κυρά- Πανταλαΐνα άναψε το τζάκι κι έβαλε τον τέσσερη να σιγοβράζει για να φαίνεται και στο δικό της σπιτικό απέναντι στη Ράχη σαν να συμμετέχει στο λαμπριάτικο ξεφάντωμα, όπως μου εξιστορούσε ο αείμνηστος μικροεφοπλιστής συμπατριώτης του Δημ. Θανόπουλος.

Σε τέτοια φτώχεια βρισκόταν ο μικρός Παναγιώτης γι αυτό πήρε των ματιών του για την ξενιτιά, για την ξακουστή Σμύρνη, όπου αρκετοί συμπατριώτες του είχαν καταφύγει για καλύτερη προκοπή κι είχαν ριζώσει από τα Ορλωφικά (1770).

Αλλωστε στα κατσάβραχα της Γορτυνίας η μετανάστευση και η ξενιτιά ήταν πατροπαράδοτες από αρχαιοτάτων χρόνων — «Αλφειού Αποδημία» — μέχρι των ημερών μας. Ευκολότατα εκπαιδίζονται αλλά δυσκολότατα λησμονούν τον τόπο της καταγωγής των.

«Το γορτυνιόπουλο το γεννώμενον εις το τελευταίο σκαλοπάτι, βλέπει ψηλά άμα συναισθανόμενον την κοινωνικήν του ύπαρξιν, και διδάσκεται, και ακούει και σκέπτεται πως να φθάσει εις την κορυφήν της κλίμακος. Και φθάνει!... Φθάνει δι' επιμονής και υπομονής. Φασούλι το φασούλι. Αποταμιεύει ως μήρυξ και εργαζόμενος ως μέλισσα. Και πάντοτε βλέπων μπροστά του πως να φθάσει εις σταθμόν του βίου του υπέρτερον εκείνου ον ευρίσκεται, αδιάφορον αν κατόρθωσε ν' αποκτήσει κάτι και δύναται να ζήσει αναπαυτικώτερον». Αυτόν τον χαιρετισμόν δίνει ο πρωθυπουργός Εμ. Ρέπουλης¹ Και συνεχίζει «Αυτά τα πτωχα και ξυπόλητα και γυμνόστηθα παιδιά, ένα αποκομίζουν πόθον φεύγοντα, πως να φανούν χρησιμότερα εις τα σπίτια των. Τα ράκη των σκεπάζουν τα ευγενέστερα των αισθημάτων, άτινα ματαιώς ζητεί κανείς πολλάκις υ-



πό πλουσίας σισύρας!».

Με την ευχή της μάνας του και την θέληση να πετύχει στη ζωή, νάχει το Πάσχα και πασχαλινό αρνί, αποφάσισε να ξενιτευθεί. Κι έφυγε για την Σμύρνη κι επέτυχε, γιατί ήξερε το νεράκι της φρόνησης να τ' ανακατεύει με το δριμύ κρασί της τόλμης. Ενσάρκωση της επιτυχίας του αυτοδημιούργητου ανθρώπου.

Γεννήθηκε το 1841 στη γραφική Ζάτουνα και πήρε τα πρώτα μαθήματα στη γενέτειρα καθώς και τις αρχές που χαλυβδώνουν τον χαρακτήρα και αντέχουν στις δυσκολίες της ζωής.

Το ανήσυχο φτωχόπαιδο δεν μπορούσε να ζήσει στη φτώχεια. Μέσα του έκαιε η φλόγα της δημιουργίας. Ήθελε να ξελασπώσει, να προκόψει, να δημιουργηθεί, όπως πολλοί ξενιτεμένοι Αρκάδες πρόκοψαν, αναζητώντας νέες πατρίδες και επέβαλαν την παρουσία τους.

Έτσι ξεκίνησε και ο Πανταλέων ξυπόλυτος και πεινασμένος για ν' ανοίξει το δικό του δρόμο, το δρόμο του Οδυσσέα, για να βρει και να κατακτήσει την Ιθάκη του. Γιατί «το δρόμο του καταφέρνει εκείνος που τον βαδίζει». Δύσκολο ταξίδι σε

χρόνους σκληρούς και χαλεπούς.

«Παίς έτι μεταβάς εις Σμύρνην ήρξατο εκ του μηδενός εισερχόμενος εις το εμπορικόν στάδιον» όπως σημειώνει ο ιστορικός Τάκης Κανδηλώρος στην Αρκαδική Επετηρίδα².

Τότε η Σμύρνη, η Μάνα της Ιωνίας, διέλαμπε μέσα στον Εμπορικό, το κοινωνικό και το πνευματικό χώρο του Ελληνισμού. Το διεξαγόμενο εμπόριο εισαγωγικό, εξαγωγικό, διαμετακομιστικό και επιτοπίου καταναλώσεως ευρίσκετο κατά το ήμισυ εις χείρας των Ελλήνων. Η Σμύρνη ήταν το μεγαλύτερο εμποριοβιομηχανικό κέντρο ολοκλήρου της Μικράς Ασίας. Η μεταπρατική κίνηση βρισκόταν στα χέρια των Ελλήνων. Ο μικρός και μεσαίος επιχειρηματίας ήταν Έλληνας. Σ' αυτό το κατάλληλο εμπορικό περιβάλλον βρέθηκε ο Παναγιώτης Πανταλέων και αξιοποίησε το γορτυνιακό του δαιμόνιο.

Το σπινθηροβόλο βλέμμα του και τον έντιμο χαρακτήρα του διέγινωσε ο τραπεζίτης Δ. Καστρίτης και τον προσέλαβε στις τραπεζιτικές του επιχειρήσεις. Εδώ απέκτησε πείρα στις τραπεζικές και χρηματιστηριακές συναλλαγές ώστε αργότερα «μετήλθε τον αργυραμοιβόν με 50 μόνον λιρών κεφάλαιον». Μια μαγιά που τουόδωσε τα φτερά της δημιουργίας, καθότι ήξερε από εμπόδια, μάλλον μέσα στα εμπόδια εύρισκε τις ευκαιρίες για να διευρύνει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες. Γι αυτό το 1865 «αψηφών τον εκ της χολέρας κίνδυνο ηύρυνε τας εργασίας του και ανέπτυξε την εμπορικήν του πίστιν εις το κατακόρυφον».

Η Σμύρνη, τότε, δεν ήταν μόνο σημαντικό εξαγωγικό κέντρο αλλά και έδρα των υποκαταστημάτων πολλών Ελληνικών ξένων τραπεζών. Μάλιστα το εξαγωγικό εμπόριο ήταν στα χέρια των Ελλήνων και σπουδαία ήταν η συμβολή των Ελληνικών Τραπεζών. Ο Ι. Πεσματζόγλου δήλωνε χαρακτηριστικά το 1904 στους μετόχους της Τραπε-

ζης Αθηνών ότι η Τράπεζα είχε στραμμένα τα βλέμματα «προς τα κυριώτερα εν Ανατολή κέντρα του Ελληνισμού ουχί απλώς λόγω συμφέροντος, αλλά και εξ υψηλότερας απόψεως, λόγω των γενικωτέρων του Ελληνισμού συμφερόντων, ά-τινα εξαιρετικώτερον ή δια πάσης άλλης μεθόδου εξυπηρετούνται δια της ιδρύσεως σοβαρών τραπεζιτικών καταστημάτων εν Ανατολή³.

τές δεκαετίες στο ναυτιλιακό χώρο, αποκτώντας σε λίγα χρόνια μια αν-θούσα εφοπλιστική επιχείρηση με βάση την Σμύρνη και ακτοπολική πρακτορεία στον Πειραιά.

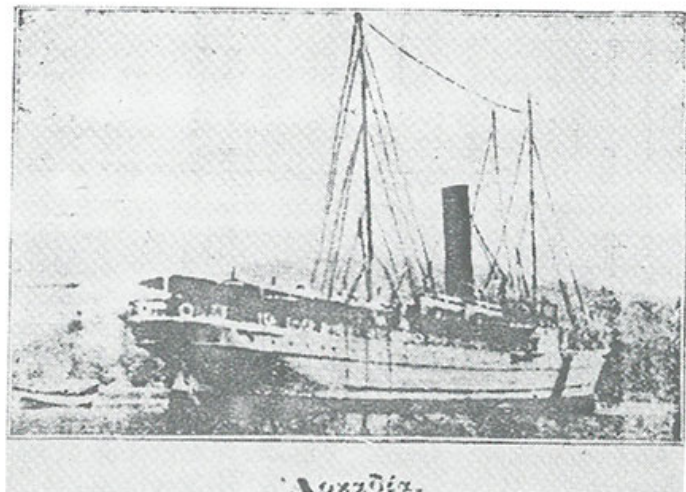
Ξεχάσαμε να αναφέρουμε ότι παντρεύτηκε την έξυπνη Εσθήρ, κόρη του άλλοτε προϊσταμένου του Δ. Καστρίτη και απέκτησε τρεις γιούς: τον Δημοσθένη (1873-1937) τον Νικόλαον (1876-1941)

ων» (παραλία Σμύρνης). Διευθυν-τής - πρακτωρ του ενταύθα Γρα-φείου: Ιωάννης Παπαδημητρίου.

Ο διορατικός Πανταλέων αντε-λήφθη την χρησιμότητα της επιβα-τηγού μεσογειακής ναυτιλίας και συνέβαλε στην ανάπτυξη της Ελ-ληνικής στο μεσογειακό ναυτιλιακό ανταγωνισμό της εποχής, καθώς η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελούσε ανταγωνιστικό στίβο στον οποίο οι Έλληνες πρωταγωνιστούν από των αρχαιοτάτων χρόνων.

Η ναυτιλιακή κίνηση της Σμύρνης κατά το 1914 ήταν συνολικά σε 1705 πλοία ολικής χωρητικότητας 157.875 τόννων (κατά την στατι-στικήν του Υπουργείου Εξωτερι-κών της Ολλανδίας)⁵. Ενώ ελληνι-κής ιδιοκτησίας ήσαν τα περισσότε-ρα σκάφη στα λιμάνια της Μικράς Ασίας. Μέσα σ' αυτά ναυλοχούσαν και τα πλοία της Εταιρίας «Παντα-λέων», όπου κυμάτιζε η γαλανό-λευκη και «περιήγαγον την Ελληνι-κή σημαία ανά τα παρλια της δούλης και ελευθέρας Ανατολής» όπως τονίζει ο Τ. Κανδηλώρος.

Και ο Δ. Χαρδαβέλλας (στα «Ναυτικά» του 1948) γράφει «Ενώ στην Ελεύθερη Ελλάδα η ατμο-πλοϊκή δραστηριότητα προχωρεί με αξιόλογο ρυθμό, μια άλλη ανα-πτύσσεται στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Άνδρες μεγάλης ικανότη-τος ίδρυσαν ατμοπλοϊκές εταιρίες, που τίμησαν το Ελληνικό όνομα. Οι εταιρίες αυτές ήταν του Παναγιώτη Πανταλέοντος, των αδελφών Κουρτζή και του Χατζη-Δαούνη. Απ' αυτές μόνο τα ατμόπλοια του Πανταλέοντος φέρνανε Ελληνική Σημαία. Τα άλλα φέρνανε τουρκι-κή, ωστόσο η σύνθεση των πληρω-μάτων και των τελευταίων αυτών



Η Σμύρνη ήταν από τα λίγα λιμά-νι όπου η αξία των εξαγωγών ξε-περνούσε την αξία των εισαγω-γών. Ο συνδυασμός της θαλάσσιας και σιδηροδρομικής επικοινωνίας διευκόλυνε την διακίνηση των προϊόντων και μέσα στην ίδια την Τουρκία μέσω Σμύρνης. Αυτές τις ευνοϊκές συνθήκες εκμεταλλεύτηκε ο δαιμόνιος, τολμηρός και διορατι-κός επιχειρηματίας Πανταλέων. Και δεν περιορίστηκε μόνο στις τραπε-ζιτικές εργασίες αλλά επεξέτεινε την δραστηριότητά του στο εξαγω-γικό εμπόριο. Ακόμη έκαμε άνοιγμα και στην ατμοπλοϊκή ναυτιλία και είχε σημαντική παρουσία επί αρκε-

και τον Γεώργιον (1890-1982) κα-θώς και δύο κόρες: την Ελένην και την Ουρανίαν. Τα αναφέρουμε αυ-τά γιατί οι δύο γιοί του Δημοσθένη και Νικόλαος ασχολήθηκαν ενεργ-ώς στις δραστηριότητες του πα-τέρα τους όπως φαίνεται από τους τους τίτλους των επιχειρήσεων στην Σμύρνη:

Α' Εξαγωγείς Δημητριακών: Υιοί Πανταλέοντος (οδός Σπάρταλη)

Β' Τραπεζιτικός Οίκος. Υιοί Παν-ταλέοντος (Δίοδος Σπάρταλη).

Γ' Ατμοπλοϊκή πρακτορεία: Υιοί Πανταλέων.

Εφοπλιστάι και ιδιοκτῆται της Ο-μωνήμου Ατμοπλοΐας «Πανταλέ-

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

σκάφων ήταν εξ ολοκλήρου Ελληνική».

Όπως σημειώνει ο ναυτοιστορικός Ανδρέας Γ. Λαιμός στο βιβλίο του «το Ναυτικό του Γένους των Ελλήνων»: «Η Εταιρία Πανταλέοντος, ιδρυθείσα εν Σμύρνη το 1875 από του γεννημένου στη Ζάτουνα Αρκαδίας ομοεθνή Πανταλέοντα ξεκίνησε με το μικρό ατμόπλοιο «Σάμος», έπειτα επρομηθεύθη και δεύτερον, μικρόν επίσης, το «Ζάτουνα» και εν συνεχεία τα μεγάλα επιβατηγά «Ουρανία», «Βυζάντιον», «Ρούμελη», «Σπάρτη», «Αθήνα», «Αρκαδία», «Γορτυνία», «Ανατολή», «Σμύρνη» και «Ελένη», εξελιχθείσα εις μίαν των σημαντικότερων ατμοπλοϊκών εταιριών της Ανατολικής Μεσογείου με 12 ατμόπλοια». Μάλιστα στις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου στο «Πίνακα Δυνάμεως της επιβατηγού Ναυτιλίας» η ατμοπλοϊκή Ναυτική Εταιρία Πανταλέων» ήταν η δεύτερη κατά σειράν μετά την Ιονική Ατμοπλοία (Αφοί Γιαννουλάτου) και υπηρέτησε τα Εθνικά μας συμφέροντα.

Καθώς τονίζει ο ναυτοϊστορικός Ανδρέας Λαιμός «και μόνο η μεταφορά προσφύγων εκ Μ. Ασίας θα ήτο αρκετή δια να χαρακτηρίση το μέγεθος των προς την φυλή μας α-

νεκτιμήτων προσφορών του επιβατηγού στόλου».

«Ανευ της ταχείας συνδρομής του εμπορικού στόλου — γράφει ο Δ. Παπαμιχαλόπουλος εις την διατριβήν του «Η Εμπορική Ναυτιλία» — η Ελλάς θα εθάπτετο εις την Μικράν Ασίαν.

Και ο Ανδρέας Λαιμός αναφέρει: «Μεγίστη δε ήτο η συμβολή της εμπορικής μας ναυτιλίας εις την διάσωσιν του εκριζωθέντος εκ της πατρικής γης Ελληνισμού της Μικράς Ασίας μετά την θλιβεράν έκβασιν της Μικρασιατικής Εκστρατείας κατά την διάρκεια της οποίας είχαν επιταχθεί περί τα 285 εμπορικά — φορτηγά και επιβατηγά - σκάφη»⁹. Είχαν διαταχθεί τα όπου γής Ελληνικά εμπορικά πλοία...

Ακόμη πρέπει να αναλογιστούμε την τόλμη του Πανταλέοντα για την δημιουργία ενός επιβατηγού στόλου μέσα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία που να κυματίζει η Ελληνική Σημαία.

«Επιβατηγό ατμόπλοιο «Αρκαδία» της Ατμοπλοίας Πανταλέοντος έλαβε μέρος στην απελευθέρωσιν της Χίου, Οινουσών και Μυτιλήνης και είναι το πρώτο που κατέπλευσε στην Ελευθερωμένη Θεσσαλονίκη, μεταφέροντας τις ελληνικές αρχές.

Το πετυχημένο φτωχόπαιδο της Ζάτουνας δεν ξέχασε την γενέτειρά του και το 1897 επισκέφθηκε την Ελλάδα και την λατρευτή του Ζάτουνα, «όπου προς τοις άλλοις ανήγειρεν εκ βάθρων τον προ πολλού πυρποληθέντα ναόν του Αγίου Γεωργίου, εν ω παῖς ων εβοήθει τον ιεουργούντα ιερέα και εποτίσθη αφθόνως τα νάματα της αρετής και της εγκαρτερήσεως... ενθουσιών δια παν σπουδαίον και εθνωφελές»¹⁰.

Αλλά και την αγαπητή του Σμύρνη δεν ξεχνούσε κι αυτό φαίνεται από τα ονόματα των πλοίων του αφιερωμένες και στις δύο πατρίδες (Ζάτουνα - Σμύρνη). Ακόμη βοήθησε ποικιλοτρόπως και πριν της καταστροφής της, ενισχύων κρυφά τα φιλανθρωπικά ιδρύματα και ορφανοτροφεία, παντρεύοντας φτωχοκόριστα και ορφανά, γιατί δεν ξεχνούσε την παιδική του φτώχεια. «Καίτοι εκατομμυριούχος διετήρει την απλότητα του ήθους και την θερμότητα της καρδιάς» ενώ μέσα του φλόγιζε ο πυρετός της δημιουργίας, με αίμα Ελληνικό, γεμάτο Ελλάδα και πατριωτισμό.

Διέμενε στο Ελληνικότατο και αριστοκρατικό προάστειο Βουτζά, Β.Α. της Σμύρνης, που αριθμούσε προ της καταστροφής δέκα χιλιά-

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

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

24ΩΡΟ

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

δες κατοίκους κυρίως Έλληνες με Έλληνα Δήμαρχο, τον κ. Μέρσο. Μάλιστα ο ορθόδοξος ναός του Τιμίου Προδρόμου ήταν αφιέρωμα του απαγχονισθέντος πατριάρχου Γρηγορίου Ε' όταν ήταν μητροπολίτης Σμύρνης¹².

Πέθανε τον Αύγουστο 1914 με την ικανοποίηση ότι άφηνε το έργο του σε άξιους συνεχιστές, τους «άριστους υιούς» του Δημοσθένη και Νικόλαο. Με τον θάνατο του πατέρα τους μετέφεραν τα κεντρικά γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά, στη οδό Λεωχάρους, όπου ήταν τα ατμοπλοϊκά πρακτορεία τους το 1900 με αξιόλογα στελέχη όπως του Σαμοθράκη και Φάρο. Αλλά με την Ελληνοποίηση της Σμύρνης (1919) επέστρεψαν στην αγαπημένη τους Σμύρνη για να φύγουν αναγκαστικά με την καταστροφή της (Αύγουστος 1922). Μάλιστα η σεβαστή αρχόντισσα Εσθήρ δεν ήθελε να φύγει, αφού αναγκάστηκε ο γιός της να αναχωρήσει με την οικογένειά του. Αργότερα την βρήκαν εξαντλημένη και ταλαιπωρημένη σ' ένα δρόμο της Σμύρνης, την περιμάζεψαν και την έστειλαν στον Πειραιά, όπου πέθανε το 1928 στο σπίτι του γιού της Νικόλας στην Καστέλλα με την σκέψη της στην Σμύρνη.

Τα παιδιά του συνεργάστηκαν με τους Μανουηλίδη — Γιαννουλάτο — Τόγια — Ρίγγα και ίδρυσαν την «Ακτοπλοία της Ελλάδος» το 1926. Μια πετυχημένη συγχώνευση, μια ένωση πλοιοκτητών και ατμοπλοίων, που πέτυχε στο έργο της, διότι «διέθετε θαυμασίαν υπηρεσιακήν και πρακτορειακήν οργάνωσιν» που διετερήθη μέχρι το 1940.

Παράλληλα οι «Υιοί Πανταλέων» συμμετείχαν στις Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές (ΕΛΜΕΣ) από το 1935 και συνεχίζουν την συμμετοχή τους αφού ο εγγονός του Βασιλίου, γιός του Δημοσθένη και της Δέσποινας (το γένος Πεσματζόγλου) άξιος συνεχιστής μετέχει στη θέση του αντιπροέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΛΜΕΣ ενώ διατηρεί ακόμη τα γραφεία της Εταιρίας «Πανταλέων» στην Ομόνοια. Ο Δημοσθένης είχε κι άλλον ένα γιό τον Πάνο, που πέθανε το 1948 καθώς και δύο κόρες την Αγγέλα και την Εσθήρ. Από τους γιούς του Πανταλέων, ο Νικόλαος ήταν από τα ιδρυτικά μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (10.2.1926) και εξελέγη συμ... τέσσερις φορές.

Προσπάθησα από τον αστερισμό της ναυτιλιακής δημιουργίας να σκιαγραφήσω με τα στοιχεία που συνέλεξα, το φτωχόπαιδο της Ζά-

τουνας, από τα κατσάβραχα της Γορτυνίας, που με το παθος της δημιουργίας και της τόλμης μεγαλούργησε στην αλησμόνητη Σμύρνη «ζηλωτά και αυτοδημιούργητα περιαούσης την γαλανόλευκον εις όλην την Ανατολήν» και ετίμησε επάξια την «Ναυτική Αρκαδία» μέσα στην «Γκισούρ Ιζμίρ» ενώ ελάμπρυνε την Ελληνική επιβατηγό Ναυτιλία στο μεσογειακό χώρο.

Ελάχιστος φόρος τιμής στον Παναγιώτη Πανταλέων, έναν από τους ξεχασμένους δημιουργούς του Ναυτιλιακού μας Στερεώματος.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. Εμμ. Ρέπουλης. Οι Γορτύνοι. σ. 32 Αρκαδική Επετηρίως Α' 1903.
2. Τ. Κανδηλώρου: Αρκαδική Επετηρίως Α' σ.152 /1903)
3. Ιστ. Ελλ. Έθνους ΙΔ' σ. 376 Εκδοτική Αθηνών.
4. Η Σμύρνη πριν από την Καταστροφή σ. 52 Εκδ. Ποντίκι.
5. Ως ανωτ. σ.13.
6. Ιστ. Ελλ. Έθνους ΙΔ' ως ανωτ. σ. 374
7. Α.Γ. Λαιμού: Το Ναυτικό του Γένους των Ελλήνων Α' σ. 167.
8. Α.Γ. Λαιμού: ως ανωτ. σ. 217
9. Α.Γ. Λαιμού: ως ανωτ. σ. 195
11. Τ. Κανδηλώρου ως ανωτ. σ. 153
12. Η Σμύρνη πριν την καταστροφή σ. 103.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΣΤΟ «ΑΦΙΕΡΩΜΑ»

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Το ΑΦΙΕΡΩΜΑ για τους απωλεσθέντες στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ναυτικούς μας, το οποίο δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 15ης Δεκεμβρίου 1992, φαίνεται ότι πραγματικά βρήκε πλατιά ανταπόκριση.

Πολλοί ήταν αυτοί που επικοινωνήσαν με τον γράφοντα και του υπέδειξαν χρήσιμες παρατηρήσεις. Μετά από τα παραπάνω καθώς και την έρευνα από νέες πηγές προέκυψε η ανάγκη της συμπλήρωσης του πίνακα των απωλεσθέντων με τα παρακάτω αναγραφόμενα ονόματα:

Όνοματεπώνυμο	Όνομα Πατρός	Ειδικότητα	Όνομα πλοίου	κοχ	Ημερ. απώλειας	Θέση	Αιτία
ΒΑΤΣΙΤΖΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	—	Θερμαστής Ναύτης	Αστρέα Βιβή	493 489	21.12.39 9.11.40	Ακ. Βουλγαρ. Άραξος	Ναυάγιο Νάρκη
ΓΚΙΟΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΓΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	— —	Ναύκληρος Ναυτόπαις	Βιβή Αστρέα	489 493	9.11.40 21.12.39	Άραξος Ακτ. Βουλγαρ.	Νάρκη Ναυάγιο
ΖΑΧΑΡΑΔΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ		Υπρχος	Αστρέα	493	21.12.39	Ακτ. Βουλγαρ.	Ναυάγιο
ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Θερμαστής	Αστρέα	493	21.12.39	Ακτ. Βουλγ.	Ναυάγιο
ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΕΦΑΛΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΚΟΖΑΔΙΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	— —	Ναύτης Θαλαμηπόλος Ναύτης Ναύτης Θερμαστής	ε/γ Ελληνί ρ/κ Βίκινγκ Αστρέα Θεοδώρα Αστρέα	876 144 493 659 493	21.4.41 7.4.41 21.12.39 22.4.41 21.12.39	Πατραϊκός Πειραιάς Ακτ. Βουλ. Αντίκυρα Ακτ. Βουλγ.	Αερ. επιδρ. Νάρκη Ναυάγιο Αερ. επιδρ. Ναυάγιο
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Ναύτης Μηχανικός	Αστρέα ρ/κ Βίκινγκ	493 144	21.12.39 7.4.41	Ακτ. Βουλγαρ. Πειραιάς	Ναυάγιο Νάρκη
ΜΑΡΤΙΜΙΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΕΡΜΗΓΚΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΜΠΙΣΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΑΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΡΟΥΜΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Μηχανικός Ναύτης Πλοίαρχος Ναύτης Ναύτης	ρ/γ Βίκινγκ ρ/κ Βίκινγκ ρ/κ Βίκινγκ ρ/κ Βίκινγκ ρ/κ Βίκινγκ	144 144 144 144 144	7.4.41 7.4.41 7.4.41 7.4.41 7.4.41	Πειραιάς Πειραιάς Πειραιάς Πειραιάς Πειραιάς	Νάρκη Νάρκη Νάρκη Νάρκη Νάρκη
ΠΑΝΤΑΛΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΟΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ		Αρχ/στής Ναύτης	Αστρέα Νεμέα	493 5.101	21.12.39 15.1.41	Ακτ. Βουλγ. Ν.Δ. Αγγλία	Ναυάγιο Τορπιλλισμός
ΡΗΓΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΡΙΖΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΡΩΜΑΝΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ		Ναύτης Ναύτης Ναύτης Πλοίαρχος	ρ/κ Βίκινγκ ρ/κ Μίμης ρ/κ Μίμης Αστρέα	144 276 276 493	7.4.41 29.3.41 29.3.41 21.12.39	Πειραιάς Σαρωνικός Σαρωνικός Ακτ. Βουλγ.	Νάρκη Ναύτης Ναύτης Ναυάγιο
ΣΒΟΛΑΚΗΣ ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΣΚΟΡΔΟΜΥΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ		Υπ/ρχος Α' Μηχαν. Ναύκληρος	Βιβή Αστρέα Αστρέα	489 493 493	9.11.40 21.12.39 21.12.39	Άραξος Ακτ. Βουλγ. Ακτ. Βουλγ.	Νάρκη Ναυάγιο Ναυάγιο
ΤΖΙΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΟΥΠΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Θερμαστής Ναύτης	ε/γ Φρίντων ρ/κ Τιτάν	1.361 107	22.4.41 20.7.44	Μέγαρο Μονεμβασία	Αερ. Επιδρ. Τορπιλλισμός
ΧΕΙΜΑΡΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		Λογιστής	Αστρέα	493	21.12.39	Ακτ. Βουλγ.	Ναυάγιο

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

- 1) Το όνομά ΜΑΝΔΟΛΑΣ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ διαγράφεται γιατί πρόκειται για τον ΜΑΝΤΟΛΑ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟ που είναι το ίδιο πρόσωπο:
- 2) Το όνομά του αναγραφόμενου πλοιάρχου ΠΟΛΕΜΗ ΗΛΙΑ και διορθωθεί στο ΠΟΛΕΜΗΣ του Ηρακλή.
- 3) Σε ωρισμένα ονόματα των απωλεσθέντων του εκπδ. Άρης να διορθωθεί η αιτία της απώλειας και τα αναγραφεί αντί «νάρκη» η λέξη «τορπιλλισμός».
- 4) Η διασταύρωση και συμπλήρωση των στοιχείων για τα ρυμουλκά βίκινγκ και Μίμης έγινε από την εργασία του Αντιναυάρχου Κ. Παϊζη που δημοσιεύτηκε στην «Ναυτική Επιθεώρηση» και αφορά τους απωλεσθέντος του Πολεμικού Ναυτικού.

FESTIVAL CRUISES: Κρουαζιέρες με Ευρωπαϊκή πολυτέλεια

Μία νέα εταιρία τουριστικής ναυτιλίας δημιουργήθηκε υπό την επωνυμία Festival Cruises, με σκοπό να προσφέρει στην περιοχή της Μεσογείου κρουαζιέρες υψηλού επιπέδου, με ιδιαίτερη έμφαση στην ψυχαγωγία των επιβατών. Οι επιβάτες θα μπορούν να γευθούν το νέο στυλ από το 1994, όταν η εταιρία θα αρχίσει να προσφέρει κρουαζιέρες όλο το χρόνο με λιμένες εκκίνησης την Γένοβα και την Βενετία.

Η Festival θα παρουσιάσει μία νέα φιλοσοφία που εφαρμόζεται μετά από πενταετή έρευνα, σύμφωνα με την οποία η κομψότητα του σύγχρονου περιβάλλοντος των κρουαζιεροπλοίων θα συνδυάζεται με την ευθυμία που οι επιβάτες αναμένουν από παρόμοιες μοναδικές διακοπές.

Όπως ανέφερε ο διευθυντής της νέας εταιρίας κ. Γ. Ζόρζος, η προσοχή των διοργανωτών των κρουαζιερών θα είναι στραμμένη κυρίως στην προσπάθεια ικανοποίησης των απαιτήσεων και των ενδιαφερόντων των Ευρωπαίων επιβατών, τους οποίους η τουριστική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αμελήσει. Οι κρουαζιέρες της εταιρίας θα παρέχουν πολυγλωσσικές υπηρεσίες, πολιτιστικές εκδρομές καθώς και ένα πρόγραμμα πλήρους διασκέδασης. Ένα από τα σημαντικά πλεονεκτήματα θα είναι η γευστικότατη Ιταλική και διεθνής κουζίνα από τους μεγαλύτερους σέφ του κόσμου, καθώς και η ευκαιρία που θα δίνεται στους επιβάτες να γνωρίσουν πολλά από τα πλέον αξιολογικά κρασιά της Ευρώπης, επιλέγοντας από το ειδικά εφοδιασμένο κελλάρι του πλοίου.



Το παρθενικό πλοίο της Festival Cruises είναι το «Azur», ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο δυναμικότητας 800 επιβατών που είναι από τα λίγα πλοία με εξαιρετική φήμη στην Μεσόγειο αλλά και στην Καραϊβική, και αντανakλά πλήρως το ενδιαφέρον της εταιρίας για την ασφάλεια και την άνεση των επιβατών. Όλες οι εγκαταστάσεις του είναι πρώτης τάξεως και περιλαμβάνουν μοναδικά χαρακτηριστικά που άλλα πλοία δεν διαθέτουν, όπως μεγάλα ανοικτά καταστρώματα και ευρύχωρους χώρους δίπλα στις πισίνες, μία αίθουσα κινηματογράφου και διαλέξεις δύο επιπέδων και ένα ειδικά σχεδιασμένο αθλητικό κέντρο με γήπεδα για βόλλεϋ και σκουός. Ο εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου είναι ο πλέον σύγχρονος και σύμφωνος με τις πρόσφατες προδιαγραφές και το πλοίο είναι ταξινομημένο στο Γαλλικό Νηογνώμονα. Η εσωτερική διακόσμηση και διαρρύθμιση του πλοίου έχει ανατεθεί σε γνωστούς Ευρωπαίους

αρχιτέκτονες και σχεδιαστές με στόχο το πλοίο να προσελκύσει τους Ευρωπαίους επιβάτες με τους πολυτελείς δημόσιους χώρους και τα κομψά διαμερίσματα των επιβατών.

Αν και η Festival Cruises είναι μία νέα εταιρία στο χώρο της τουριστικής ναυτιλίας, διαθέτει αρκετά πλεονεκτήματα όπως την εμπειρία των στελεχών της, ένα ήδη εγκαταστημένο πανευρωπαϊκό δίκτυο αγοράς και μία πολύ καλή φήμη ικανοποίησης των αναγκών των επιβατών μέσα και έξω από το πλοίο. Η εταιρία θα συνεργάζεται με την γνωστή Εταιρία Medon, μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες πρακτορεύσεων στην Ευρώπη, που θα αναλάβει την διαχείριση των πωλήσεων της Festival.

Τέλος, η Festival Cruises έχει σκοπό να επεκτείνει τις δραστηριότητές της με την δρομολόγηση ενός ακόμα πολυτελούς κρουαζιεροπλοίου υψηλών προδιαγραφών το καλοκαίρι του 1995 ή ενωρίτερα.

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.



ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέος πρόεδρος στην Ένωση Νηογνώμωνων

Την θέση του εκλειπόντος Σέρ Ρόντερικ Μακλέοντ στην προεδρία της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων ανέλαβε για διάστημα ενός χρόνου από την 1η Ιουλίου, ο Δρ. Ν. Σκουασαφίτσι, γενικός διευθυντής του Ιταλικού Νηογνώμονα.

Ο νέος πρόεδρος υπογράμμισε ότι η σημαντική πρόοδος που επιτεύχθηκε κατά τα δύο προηγούμενα χρόνια στις υποθέσεις του IACS, πρέπει να αποδοθεί κατά μεγάλο μέρος στην προνοητικότητα, την αποφασιστικότητα και τις διπλωματικές ικανότητες του εκλειπόντος προέδρου.

ΔΑΝΙΑ

Επικερδής η χρονιά για την Man B & W Diesel

Και νέα βελτίωση των εσόδων της παρουσίασε σε σύγκριση με το προηγούμενο χρόνο, η Δανική εταιρία Man B & W Diesel A/S η οποία συνεργάζεται στενά

με την αντίστοιχη γερμανική εταιρία MAN B & W Diesel AG/.

Στην πολύ καλή εικόνα της εταιρίας συνετέλεσαν ο υψηλός αριθμός παραγγελιών, ειδικά για δίχρονα μηχανές, η πλήρης εκμετάλλευση των παραγωγικών ικανοτήτων και η επιτυχής μείωση των εξόδων και οργανωτική αναδιάρθρωση.

Ετσι η MAN B & W Diesel A/S εξασφάλισε παραγγελίες συνολικής αξίας 3,155 εκατ. Δανικών Κορώνων, συνολικό κύκλο εργασιών 2,873 εκατ. Δανικές κορώνες, ενώ στις 30 Ιουνίου 1992 είχε στο καρνέ των παραγγελιών της, παραγγελίες συνολικής αξίας 2,455 εκατ. δανικές κορώνες, — σημειώνοντας αύξηση κατά 9,5% από το προηγούμενο χρόνο.

Συγχρόνως η εταιρία σημείωσε σημαντικές εξελίξεις στην έρευνα και βελτίωση των μηχανών που παράγει αλλά και των παραγωγικών εγκαταστάσεων της. Η βελτιωμένη έκδοση της μηχανής τύπου MC που παρουσιάστηκε στην αγορά το 1991 έγινε αποδεκτή από την ναυτιλιακή κοινότητα με ενδιαφέρον. Ιδρύθηκε ένα νέο ερευνητικό κέντρο ειδικά για την έρευνα στις δίχρονες νηξελομηχανές στη Κοπενχάγη, το οποίο άρχισε να

λειτουργεί τον Οκτώβριο του 1992.

Σύμφωνα με την ετήσια αναφορά της εταιρίας, οι προοπτικές για το επόμενο οικονομικό έτος είναι ευνοϊκές καθώς οι ήδη τοποθετημένες παραγγελίες εξοπλισμού, οι πωλήσεις, η χρήση των εγκαταστάσεων και τα γενικά έσοδα έχουν υπερβεί τις μέχρι τώρα αναμενόμενες προβλέψεις για την μέχρι τώρα περίοδο αυτού του οικονομικού έτους.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Χρεωκοπία ναυτιλιακής εταιρίας

Οι ναυτιλιακές εταιρίες Rederi Ab Slite και Rederi Ab Volo που συμμετείχαν στη Viking Line κατέθεσαν αίτηση για χρεωκοπία στις 7 Απριλίου μετά την άρνηση της τράπεζας Nordbanken να αποδεχθεί μείωση επί των οφειλών, ύψους 6,54 εκατ. δολλ. για περίοδο έξι μηνών. Τα συνολικά χρέη των εταιριών ανέρχονται σε 100 εκατ. σουηδικές κορώνες (περί τα 13 εκατ. δολλ.) μόνο για τις καλύψεις των τόκων ενώ το χρέος της Slite φθάνει τα 1,5 δισεκατ. σουηδικές κορώνες.

Τα προβλήματα της Slite άρχισαν όταν το ναυπηγείο της Wartsila Marine χρεωκόπησε το 1989, με αποτέλεσμα η τιμή του κρουαζιερόπλοιου — οχηματογωγού «Kalypso» που ήταν έτοιμο να παραδοθεί, να φθάσει τα 200 εκατ. σουηδικές κορώνες. Ο πληθωρισμός της Σουηδικής κορώνας αύξησε την τιμή της ναυπήγησης του «Eurora» στα 300 εκατ. σουηδικές κορώνες και το πλοίο κατέληξε στην κατοχή της αντιπάλου εταιρίας Silja Line που το δρομολόγησε στη γραμμή Σουηδίας - Φινλανδίας. Λόγω της χρεωκοπίας της εταιρίας δύο πλοία της, τα «Athena» και «Kalypso» κατασχέθηκαν από την εταιρία SF Line.



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND
ALL ROMANIAN PORTS

SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING
REPAIRS - GENERAL TRADE

(E.G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES)

Telephones: (40-91) 614742 - 614200
Telex: 14456 - 14977 EGRL R
Fax: (40-91) 614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η επιστροφή ΦΠΑ σε εταιρίες Ν. 89

Σχετικά με το δικαίωμα επιστροφής του ΦΠΑ που βαρύνει τις αγορές που πραγματοποιούν οι εταιρίες του Ν. 89/1967, δόθηκαν από το υπουργείο Οικονομικών οι ακόλουθες διευκρινίσεις με την υπ' αρ. 108885/ 4018 / πολ. 1085/ 8.3.93 εγκύκλιο:

«Σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 23 του ν. 1642/86, σε συνδυασμό με την περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 27 του ίδιου νόμου παρέχεται δικαίωμα έκπτωσης και κατ' επέκταση επιστροφής του ΦΠΑ που βαρύνει τα πάσης φύσεως αγαθά που αγοράζουν ή εισάγουν και τις υπηρεσίες που δέχονται οι εταιρίες του ν. 89/67.

Το δικαίωμα επιστροφής του ΦΠΑ που βαρύνει τις αγορές ή εισαγωγές αγαθών των εταιριών του ν. 89/67 παρέχεται, σύμφωνα με την αριθ. Π. 4060/1671/ ΠΟΛ. 1184/16.6.1888 Δ.Υ.Ο., παράγραφος 4, εφόσον δεν αφορά πράξεις που δεν παρέχουν δικαίωμα έκπτωσης ή επιστροφής του φόρου, όπως του άρθρου 18 ή ΦΠΑ αγαθών και υπηρεσιών της παραγράφου 4 του άρθρου 23 του ν. 1642/86 και στην αίτηση για επιστροφή του φόρου επισυνάπτεται βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδας, από την οποία προκύπτει ότι τα αναγραφόμενα ποσά εισροών, καλύφθηκαν με αντίστοιχα ποσά συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Αφρικαν Λάϊον», φορτηγό, πρώην «Anik» υπό λιβερτιανή σημαία, 11.987 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Evan-dros Compania Naviera S.A.» (κ. Ευάγγ. Αγαλλόπουλος).

— «Αγία Μαρκέλλα», μπάλκερ, πρώην «Kongsfjord» νηολογημένο στο Διε-

θνές Νορβηγικό Νηολόγιο, 22.009 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Seamist Marine S.A.» (Βροντάδος Ναυτική Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης).

— «Κόντορ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβερτιανή σημαία, 26.974 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Sancho Maritime Ltd.» (κ. Ξαναλάτος Κων/νος).

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκερ «Cinchona» 32.431 τόν. d.w., 19.070 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, εφοδιασμένο με τέσσερις γερανούς των 30 τόννων, έναντι τιμής περί των 13 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τα σουέζμαξ δεξαμενόπλοια «Stanwich» 138.973 τόν. d.w. και 1 «Glen Ville» 134.372 τόν. d.w., αμφότερα ναυπήγησης 1975, έναντι συνολικής τιμής 10,4 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθησαν τα αδελφά handymax μπάλκερ «Αργώ Εξπλόρερ» και «Αργώ Τρέιντερ» 37.880 τόν. d.w., 20.328 τόν. γκρό, ναυπηγηθέντα στη Βραζιλία το 1978, έναντι συνολικής τιμής περί των 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν από το Χόγκ Κόγκ το μπάλκερ «Humanist»

33.880 τόν. d.w., ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής 2.850.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Στο Μπαγκλαντές επωλήθη για διάλυση το ναυπηγημένο το 1966, δεξαμενόπλοιο «Κίγκ Αλεξάντερ» 40.452 τόν. γκρό, 16.486 τόν. βάρους, αντί δολ. 168 ανά τόννο.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το ελληνικό μπάλκερ «Φλάγκ Έπος» 21.374 τόν. γκρό, 9.200 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1966, αντί δολ. 161 ανά τόννο.

— Επίσης σε Κινέζους διαλυτές επωλήθη το υπό σημαία Παναμά μπάλκερ «Φλάγκ Τίνα» 13.580 τόν. γκρό, 5.300 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1968, αντί δολ. 163 ανά τόννο βάρους.

Επικύρωση Σ.Σ.Ε. 1993 των ποντοπόρων

Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα κυρώθηκαν οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας έτους 1993 των πλοιάρχων και πληρωμάτων των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500 τόν. d.w. και άνω με τις οποίες χορηγείται αύξηση αποδοχών 14%.

Ομιλία Παπαδόγγονα στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Στις 29 Απριλίου θα πραγματοποιηθεί στη Ναυτιλιακή Λέσχη μια ακόμη συνεστιάση στα πλαίσια του θεσμού των Γευσμάτων Εργασίας με ομιλητή τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα και θέμα: «Η Ελληνική Ναυτιλία στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Σεμινάριο της ΕΟΚ κατά της ρυπάνσεως

Εκπαιδευτικό σεμινάριο για την επιτυχή αντιμετώπιση ρυπάνσεων από πετρέλαιο συνεπεία ατυχημάτων, διοργανώνεται μεταξύ 27 και 29 Απριλίου από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στη Μα-

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Όσοι περάσατε από τα χέρια του αείμνηστου Ναυτοδόσκαλου Γεράσιμου Μηλιαρέση (Σχολή Υδρας, Φροντιστήρια "Ποσειδών") ελάτε την Πέμπτη 13 Μαΐου 1993 και ώρα 17:30 στο Ευγενίδειο Ίδρυμα να τον τιμήσουμε για τα όσα προσέφερε στη ναυτική μας εκπαίδευση. Η εκδήλωση θα περιλαμβάνει ομιλίες, video, έκθεση φωτογραφικού υλικού κλπ. Θα ακολουθήσει δεξίωση.

Μαθητές του



Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, αμέσως μετά την πρόσφατη εκλογή του.

Διακρίνονται από αριστερά προς τα δεξιά οι κ.κ. Ρ. Σπανδονίδης, Θεοφ. Βάτης, Κωνστ. Ποντικός (ταμίας), Δημ. Αθανασίου (Αντιπρόεδρος), Νικ. Κοτζιάς (πρόεδρος), Δημ. Βλισμάς (γεν. γραμματέας), Επαμ. Λογοθέτης, Βασ. Σπηλιόπουλος, ο διευθυντής της Λέσχης Κρ. Γρηγοράκης και η γραμματεὺς κ. Καίτη Βιένα.

δρίτη.

Το εν λόγω σεμινάριο θα παρακολουθήσουν εκ μέρους του υπουργού Ναυτιλίας ο υποπλοίαρχος Ε. Παπαχρήστου και οι ανθυποπλοίαρχοι Δ. Τουμπέλης και Φ. Κοντός.

Εκδήλωση της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου

Στις 30η Μαρτίου 1993 πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία στο ξενοδοχείο Εσπέρια η καθιερωμένη συνε-

στίαση των μελών της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου. Κατά τη διάρκεια της συνεστίασης, μίλησε ο γνωστός δικηγόρος του Πειραιώς κ. Νίκος Γερασίμου σχετικά με το ζήτημα της παραγραφής των αξιώσεων στη σύμβαση της ναύλωσης, αναφερόμενος επίσης στα επίκαιρα ζητήματα που αφορούν την πρόσφατη επικύρωση των Κανόνων της Χάγης και του Βίσμπυ από την Ελλάδα.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκε ένας μεγάλος αριθμός από μέλη και φίλους

της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου. Επακολούθησε δε εποικοδομητική συζήτηση μεταξύ των παρόντων, με τον συντονισμό του Προέδρου της Ένωσης καθηγητή κ. Α. Αντάπαση.

Η απαλλαγή θαλαμηγών ξένων σημαίων από ΦΠΑ

Η απαλλαγή από τον ΦΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 32 του Ν. 1947/91, των υπό ξένη σημαία μη τελωνισθέντων θαλαμηγών πλοίων Ι.Χ. εξακολουθεί να ισχύει.

Τούτο διευκρινίστηκε με την υπ' αριθ. 1049008/ 3437 / 733 / 0014/ Πολ. 1136/6.4.93 εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών εξ αφορμής σχετικών ερωτημάτων.

Το κείμενο της εν λόγω εγκυκλίου έχει ως εξής:

Με αφορμή ερωτήματα που υποβάλλονται στην Υπηρεσία μας, σχετικά με το παραπάνω θέμα, σας γνωρίζουμε ότι, η απαλλαγή από το ΦΠΑ που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 32 του νόμου 1947/91, για τα υπό ξένη σημαία μη τελωνισθέντα θαλαμηγά πλοία ιδιωτικής χρήσης, δεν θίγεται από τις διατάξεις των αριθ. 1000840/ 72 / ΠΟΛ. 1002 / 4.1.93 και 1015809 / 1597 / ΠΟΛ. 1024/21.1.93 ΑΥΟ.

Επομένως, για την απαλλαγή αυτή θα εφαρμόζεται η εγκύκλιος αριθ. 1071251 / 5077 / ΠΟΛ. 1165 / 30.7.91.

Το επίδομα ανέργων για τις εορτές Πάσχα

Από τις 5 Απριλίου άρχισε η καταβολή της έκτακτης οικονομικής ενισχύσεως που χορηγείται σε ορισμένες κατηγορίες ανέργων ναυτικών για τις εορτές του Πάσχα και ανέρχεται στο ποσό των 18.000 δραχμών για τους άγαμους και των 22.000 για τους έγγαμους. Η καταβολή της έκτακτης οικονομικής ενισχύσεως που γίνεται από τον Οίκο Ναύτου Πειραιώς για τους διαμένοντες στην περιοχή πρωτευούσης και από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές για τους υπόλοιπους θα επαναληφθεί μετά το Πάσχα και θα συνεχισθεί μέχρι τις 30 Απριλίου (περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στον Οίκο Ναύτου).

Οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Παμελλήνιας Ενώσεως Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. που προήλθε από τις τελευταίες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Ιάκ. Ζαννίκος, αντιπρόεδρος Ελευθερ. Καπνίσσης, γεν. γραμματέας Αντ. Καστανός, ειδικός γραμματέας Μάρκος Βάος, ταμίας Κων. Σαρρής και σύμβουλοι Γιαν. Φακίς, Νικ. Μελάς, Νικ. Παπακυριάκης και

 Catamaran	
ΘΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ "ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ II"	
ΠΕΡΙΟΔΟΣ 01.04.93 ΕΩΣ 31.05.93	
ΔΕΥΤΕΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΠΑΡΟ 11:10 12:00, ΣΥΡΟ 12:40 12:45, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:10 —
ΤΡΙΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΤΗΝΟ 10:50 10:55, ΜΥΚΟΝΟ 11:15 12:00, ΤΗΝΟ 12:20 12:25, ΣΥΡΟ 12:45 12:50, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:15 —
ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΠΑΡΟ 11:10 12:00, ΣΥΡΟ 12:40 12:45, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:10 —
ΠΕΜΠΤΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΤΗΝΟ 10:50 10:55, ΜΥΚΟΝΟ 11:15 11:20, ΠΑΡΟ 12:05 12:10, ΝΑΞΟ 12:40 12:45, ΗΡΑΚΛΕΙΑ 13:20 13:25, ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ 13:30 13:35, ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ 13:50 13:55, ΔΟΝΟΥΣΑ 14:25 14:30, ΑΙΓΙΑΛΗ 15:00 15:05, ΚΑΤΑΠΟΛΑ 15:35 16:30, ΝΑΞΟ 17:35 17:40, ΠΑΡΟ 18:10 18:15, ΜΥΚΟΝΟ 19:00 19:05, ΤΗΝΟ 19:25 19:30, ΣΥΡΟ 19:50 19:55, ΠΕΙΡΑΙΑ 22:20 —
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΠΑΡΟ 11:10 12:00, ΣΥΡΟ 12:40 12:45, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:10 —
ΣΑΒΒΑΤΟ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΤΗΝΟ 10:50 10:55, ΜΥΚΟΝΟ 11:15 12:00, ΤΗΝΟ 12:20 12:25, ΣΥΡΟ 12:45 12:50, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:15 —
ΚΥΡΙΑΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΑ — 08:00, ΣΥΡΟ 10:25 10:30, ΤΗΝΟ 10:50 10:55, ΜΥΚΟΝΟ 11:15 12:00, ΤΗΝΟ 12:20 12:25, ΣΥΡΟ 12:45 12:50, ΠΕΙΡΑΙΑ 15:15 — ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΘΕΣΕΩΝ: ΤΗΛ. 4221712-9

Νικ. Ζερβός. Αναπληρωματικοί σύμβουλοι εξέλεξαν οι Λεων. Αστράς, Κων. Μπολέτης και Λάσκ. Παντελούκος και στην Εξελεγκτική Επιτροπή οι Εμμ. Α-ναστασάκης, Αθαν. Κοντοβράκης και Στυλ. Λουκάκος.

Ο κ. Ζαννίκος με επιστολή του προς τα μέσα ενημερώσεως ζητεί τη συνδρομή τους για τη δημοσιοποίηση των προβλημάτων και των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι συνταξιούχοι πλοίαρχοι.

Η απογραφή παιδιών ναυτικών

Από τις 3 Μαΐου μέχρι 31 Μαΐου θα γίνει η απογραφή και η υγειονομική εξέταση των παιδιών ναυτικών, που είναι ασφαλισμένα στον Οίκο Ναύτου και που θα σταλούν σε κατασκηνώσεις το καλοκαίρι.

Καθιέρωση της Ημέρας του Ναυτιλλόμενου Πατέρα

Η 28η Απριλίου καθιερώθηκε ως η Ημέρα του Ναυτιλλόμενου Πατέρα. Εφέτος γιορτάζεται για τρίτη φορά. Η πρωτοβουλία ανήκει στην επιτροπή συνδικαλιστικών φορέων «Νίκος Καββαδίας».

Δωρεά του ABS στο Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο

Εις μνήμη Παναγιώτη Τζιμέα ο Αμερικανικός Νηογνώμων προσέφερε στο Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο Πειραιά το ποσόν των δρχ. 150.000.

Protecting Agency στην Συρία

Μετά δεκαετή επιτυχημένη δραστηριότητα ως Protecting Agents για πλοία ξηρού φορτίου στα λιμάνια Λαττάκια και Ταρτούς, η πρακτορεία εταιρία Roumar Marine Enterprises, που διευθύνει ο πλοίαρχος Γεώργιος Πουλίδης, αναλαμβάνει πλέον και την εξυπηρέτηση πετρελαιοφόρων πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι Μπανίας της Συρίας.

Οι στόχοι της εταιρίας Mare Maritime το 1993

Στο δεύτερο τεύχος του περιοδικού «Mare World», το οποίο εκδίδει η εταιρία Mare Maritime Company και κυκλοφόρησε πρόσφατα γίνεται μία εκτενής αναφορά στους στόχους αυτής της τόσο γρήγορα αναπτυσσόμενης εταιρίας, η οποία αντιπροσωπεύεται στο Λονδίνο από την εταιρία Global Maritime Services που διευθύνει ο κ. Μανώλης Παπαλέξης.

Το νέο τεύχος περιέχει επίσης εξειδικευμένα άρθρα και ρεπορτάζ από τις δραστηριότητες της εταιρίας και φωτογραφίες από εκδηλώσεις στα πλοία που διαχειρίζεται ενώ το εξώφυλλο κοσμείται από μία θαυμάσια έγχρωμη φωτογραφία των Μετεώρων. Ειδικότερα για τους στόχους της Mare Maritime για το 1993 υπογραμμίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Η Mare Maritime μπήκε στο 1993 με ένα στόλο 19 πλοίων και σχεδόν επτακόσιους μόνιμα απασχολούμενους ναυτικούς. Η εταιρία που έχει ήδη μία σημαντική συνεργασία με τους πελάτες της, τους ναυλωτές, τους ασφαλιστές, τραπεζίτες και άλλους εταίρους της, παρουσίασε μεγάλη επέκταση κατά το 1992 και έχει μεγαλύτερους ακόμα στόχους για το χρόνο αυτό. Η φιλοσοφία της διοίκησης περικλείεται στις λέξεις ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΠΟΙΟΤΗΤΑ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ και «ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ» σε όλες τις δραστηριότητες της εταιρίας.

Στην προσπάθεια για την επίτευξη αυτών των στόχων έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται καθαρά προδιαγεγραμμένα προγράμματα για την βελτίωση των ήδη υψηλής ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρει η Mare Maritime.

Οι προτεραιότητες της εταιρίας αυτό το χρόνο είναι αφιερωμένες στον «Ανθρώπινο Παράγοντα» με την εντατικο-

ποίηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων των ναυτικών της. Εκτός αυτού το Τμήμα Εξασφάλισης Ποιότητας της Mare θα ερευνήσει το επίπεδο της κοινωνικής προστασίας, ασφάλισης και επιλογής των πληρωμάτων με στόχο την βελτίωση της ευτυχισμένης και ασφαλούς οικογενειακής ατμόσφαιρας που απολαμβάνουν τα μέλη της εταιρίας, είτε στην ξηρά, είτε στην θάλασσα. Η εντατικοποίηση της εκπαίδευσης θα εφαρμοσθεί συγχρόνως με εσωτερική εκπαίδευση και με φοίτηση σε άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Με το «Πρόγραμμα Δοκίμων» η Mare στοχεύει να απασχολήσει τουλάχιστον 50 νέους δοκίμους στο στόλο της κατά το 1993. Αυτοί οι νέοι ναυτικοί θα έχουν την ευκαιρία να εξασκηθούν πάνω στα πλοία της εταιρίας όπως επίσης και σε διάφορα εκπαιδευτικά ιδρύματα στην Ελλάδα και αλλού.

Συγχρόνως με την αυστηρή διαδικασία επιλογής των εργαζομένων, η Mare θα αρχίσει ένα πρόγραμμα προαγωγής με στόχο να δοθεί σε όσους έχουν φιλοδοξία και αποφασιστικότητα, η ευκαιρία και η δυνατότητα να επιτύχουν μία ανώτερη θέση στο πλοίο ή στα γραφεία της ξηράς.

Τα εταιρικά εγχειρίδια οδηγιών που αναφέρονται στην ΑΣΦΑΛΕΙΑ και στην ΥΓΕΙΑ και την ασφαλή διαχείριση των σκαφών, αναθεωρούνται βάσει των πλέον πρόσφατων και αυστηρών αναγκών της βιομηχανίας και σύντομα θα τεθούν σε κυκλοφορία επί των πλοίων της εταιρίας. Συγχρόνως η διαχειριστική πολιτική της εταιρίας αναθεωρείται βάσει των απαιτήσεων της Εξασφαλισμένης Ποιότητας Διαχείρισης και πρόκειται επίσης να αποσταλλούν σε όλα τα πλοία κατά το πρώτο τετράμηνο του 1993.

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

Σημειώνεται ακόμη ότι η εταιρία Roumar Marine, μέσω συνεργαζομένων γραφείων στο Λεμεσό και Βηρυττό εξυπηρετεί τα πλοία σ' όλα τα λιμάνια του Λιβάνου.

Διάσωση ναυαγών

Τρεις Πορτορικανούς που επέβαιναν σε μικρή βάρκα η οποία είχε μείνει ακυβέρνητη, παρέλαβε στις 5 Απριλίου ανοικτά των ακτών της Κόστα Ρίκα το ελληνόκτητο (με σημαία Αγγλίας) φορτηγό «North Express».

Συνέλευση αρχιμηχανικών

Συνεκλήθη για τις 4 Μαΐου η γενική συνέλευση των μελών της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. η οποία σε περίπτωση ελλείψεως απαρτίας θα πραγματοποιηθεί στις 11 Μαΐου.

Η Σχολή Σωστικών Μέσων

Από την Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ε.Ν. Ασπροπύργου αποφοίτησαν τον περασμένο μήνα Μάρτιο 513 ναυτικοί.

ΠΕΝΘΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

Με θλίψη πληροφορηθήκαμε ότι στις 23 Φεβρουαρίου (επέτειο των γενεθλίων του), έφυγε από την ζωή ξαφνικά, ένα επίλεκτο μέλος της ναυτιλιακής

οικογένειας, ο Νικόλαος Γεωργίου Τσαβλέρης.

Ο εκλιπών γεννήθηκε το 1912 στο Zonguldak του Εύξεινου Πόντου (κατάγεται από το Λειβάριτζι, Αχαΐας) το δε 1922, ακολουθώντας το δρόμο της προσφυγιάς, εγκαταστάθηκε στο Χατζηκυριάκειο.



Με την αξία του και τις δικές του δυνάμεις έφθασε στην πλοιοκτησία, ενώ είναι γνωστές οι θυσίες που έκανε για την οικογένειά του.

Το 1929 συμμετέχει στην οικογενειακή εκμετάλλευση του μικρού, ατμοκίνητου ρυμουλκού «Αλέκο» 10 HP (ό-

νομα αδελφού τους — το πρώτο ρυμουλκό της εταιρίας Τσαβλέρη) και που ήταν γνωστό στον Πειραιά με το παρατσούκλι «Μπουρμπούλας».

Αργότερα γίνεται στενός συνεργάτης του Περικλή Καλλιμανόπουλου στις ανθρακείσεις στον Πειραιά.

Το 1949 αγοράζει μαζί με τον θείο του Νικόλαο Παπαδότο, ένα μικρό δεξαμενόπλοιο (το πρώτο στην Ελλάδα) που ονομάστηκε «Γράμμος». Το 1951 παντρεύεται την Τατιάνα Θεοδώρου, με την οποία όμως δεν απέκτησε παιδιά.

Υπήρξε ένας χαρακτηριστικός «Πειραιώτης», αγωνιστής, πιστός και ακούραστος με σπάνια και γνήσια καλωσύνη με εντυπωσιακό μνημονικό.

Η νεκρώσιμη ακολουθία εψάλει στον Άγιο Σπυρίδωνα στον Πειραιά, ο τελευταίος χαιρετισμός εκφωνήθηκε από τον Νικόλαο Αλεξάνδρου Τσαβλέρη (ανηψιό του) και ο ενταφιασμός του έγινε στον οικογενειακό τάφο στην Ανάσταση του Πειραιά. Όλοι όσοι τον γνώρισαν — τώρα τον θρηνούν.

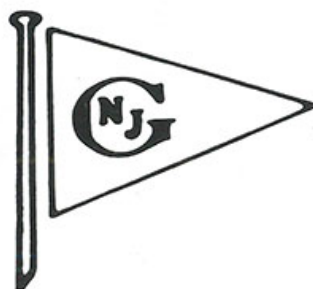
Θάνατος ναυτικού

Νεκρός βρέθηκε σήμερα στην καμπίνα του στο με σημαία Κύπρου φορτηγό πλοίο «Vasilis X.», στο αγκυροβόλιο Αχλαδίου Φθιώτιδας, ο μάγειρας του πλοίου Σταύρος Τσαρνάς του Αντωνίου 65 χρόνων.

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

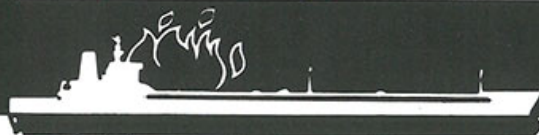
N. J. GOULANDRIS LTD.



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

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ	Παναμαϊκή	6.678	1971	Επιθεωρήθηκε στη Γιοκοχάμα, συνεπεία σύγκρουσης με το φορτηγό «Stella Fairy» στις 5/4.
OMINA	Κυπριακή	8.466	1971	Επιθεωρήθηκε στο Χιούστον, συνεπεία ζημιών που υπέστη από σύγκρουση με το πλοίο-ψυγείο «Blue Cloud» στις 30/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ANNA A.	Μάλτας	14.500	1971	Επιθεωρήθηκε στο Άμστερνταμ συνεπεία ζημιών στην έλικα από πρόσκρουση σε σημαδούρα στις 24/3.
ANNIKA N.	Κυπριακή	26.132	1984	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Naesborg» στο Λονδίνο, στις 10/4, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΣΑΜΟΣ	Ελληνική	13.633	1974	Κατά το ταξίδι για Λας Πάλμας, ανέφερε προσάραξη στις 31/3 και εισροή υδάτων στο διπύθμενο στις 2/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΜΥΚΟΝΟΣ	Μάλτας	7.950	1961	Υπέστη επίθεση από πειρατές, ανοικτά της Κούβας στις 2/4, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.	Ελληνική	25.000	1987	Κατά τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά προσέκρουσε σε κρηπίδωμα, στις 12/4, και υπέστη ρήγμα στα διπύθμενα.
ΜΙΚΤΟ:				
ΚΑΣΗ	Κυπριακή	76.873	1975	Κατά το ταξίδι Ν. Αφρική για Κίνα, έμπορο σιδήρου, προσάραξε ανοικτά της Τζακάρτα στις 3/4 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΟΡΦΕΥΣ	Ελληνική	4.811	1948	Προσάραξε στη Ναυπλία στις 8/4.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την καθιερωμένη χαλαρότητα που επέρχεται στους περισσότερους παράγοντες της ναυτιλίας κατά την διάρκεια των εορτών του Πάσχα Καθολικών και Ορθοδόξων, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου διατήρησε αμείωτο το σφρίγος της και οι μικρές αποκλίσεις στους ναύλους σε ορισμένα κλεισίματα αποδίδεται περισσότερο στην προθυμία των εφοπλιστών να κλείσουν πριν τις εορτές παρά σε πτώση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος.

Η νέα γενναιοδωρή βοήθεια του Προέδρου Κλίντον προς τον Ρώσο ομόλογό του Μπόρις Γιέλτσιν, παρά το γεγονός ότι ένα μέρος των φορτίων θα πρέπει να μεταφερθεί με πλοία υπό αμερικανική σημαία, δεν παύει να είναι μία ακόμη θετική εξέλιξη για την αγορά του Ατλαντικού, στην οποία ήδη έκαναν την εμφάνισή τους νέα φορτία με προορισμό την Μεσόγειο και την Άπω Ανατολή.

Οι διαχειριστές handysize μπάλκ κάρριερς εξακολουθούν να επιτυγχάνουν υψηλούς ναύλους από το Κόντινεντ και την Μαύρη Θάλασσα, παρά τη σαφή προσπάθεια των ναυλωτών να καθυστερήσουν άμεσες φορτώσεις για να αντιμετωπίσουν τις υψηλές απαιτήσεις της πλοιοκτησίας.

Στον Ειρηνικό, η αγορά κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο υπήρξε σχετικά ήρεμη και οι παρατηρητές της ναυλαγοράς περιμένουν να δουν τις εξελίξεις της αγοράς αυτής μετά τις εορτές, ενόψει και της αυξημένης ανοικτής χωρητικότητας που αναμένεται να προκύψει στην περιοχή προς τα τέλη Απριλίου.

Οι παρακάτω συμφωνίες μαρτυρούν τα υψηλά επίπεδα ναύλων που πληρώθηκαν το πρώτο δεκαπενθήμερο του μήνα:

Σιτηρά:

— 54.500 τον. d.w. Κόλπο ΗΠΑ

για Ταϊβάν, δολ. 24,50.

— 53.000 τον. d.w. Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 22,00.

— 50.000 τον. Κόλπο για Αγ. Πετρούπολη, δολ. 26,50.

— 33.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Γκντάνσκ ή Γδύνια, δολ. 19,25.

Γαϊάνθρακες:

— 140.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Σάινες, δολ. 5,95.

— 100.000 τον. Βαλτιμόρη για Ρότερνταμ, δολ. 5,45.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 140.000 τον. Πόντα ντο Ούμπου για Ρότερνταμ, δολ. 6,50.

— 110.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊν για Δουκέρκη, δολ. 7,50.

— 110.000 τον. Νουαντχίμπου για Ζεμπρίγκε, δολ. 3,75.

Προϊόντα Σιδήρου:

— 35.000 τον δύο λιμάνι Πολωνίας για δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 45,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στις 13 Απριλίου, την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές, ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες ανέφεραν την χρονοναύλωση ενός πάναμαξ από την Κίνα για περίοδο 5-7 μηνών στα δολ. 11.250 την ημέρα, ενώ ένα handymax των 42.964 τον. d.w. ναυλώθηκε από την Άπω Ανατολή για κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής στα δολ. 10.000 την ημέρα.

Στο μέγεθος handy, πληροφορίες από το Λονδίνο μιλούσαν για διαπραγματεύσεις για τη ναύλωση ενός μπάλκερ 26.000 τον. d.w. με παράδοση Σκανδιναβία και επαναπαράδοση Κίνα στα

δολ. 13.850 την ημέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες στα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ και handymax:

— 69.400 τον. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Σιγκαπούρη, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 175.000.

— 62.180 τον. d.w. από Χόγκ Κόγκ, μέσω Αυστραλίας για Ιαπωνία, δολ. 10.400 την ημέρα.

— 61.00 τον. d.w. από Περσικό Κόλπο, μέσω Ινδίας για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

— 43.500 τον. d.w. από Άπω Ανατολή για κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.750 την ημέρα.

— 33.200 τον. d.w. από Ποταμό Μισισσιππί για Βαλτική (50 ημέρες) δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 190.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με αργό ρυθμό η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων αρχίζει να επανέρχεται σε πιο δραστήρια επίπεδα μετά τις αργίες του Πάσχα των Καθολικών ιδίως στις περιοχές της Μεσογείου και της Βορ. Ευρώπης.

Στον Περσικό Κόλπο παρά τον αρκετά σημαντικό αριθμό των VLLC's που ναυλώθηκαν, η υπερπροσφορά χωρητικότητας εξακολουθεί να διατηρεί τα επίπεδα κάτω από τα WS 45 για τα συνήθη φορτία μεγέθους 250.000 τόννων.

Καλύτερη εικόνα παρουσιάζει η αγορά της Βορ. Θάλασσας με τους 80.000 τόννους για το Κόντινεντ περί τα WS 97 και ανάλογου μεγέθους φορτίου προς τις ΗΠΑ (Ακτή Ατλαντικού) στα WS 96.

Στην αγορά της Καραϊβικής οι ναύλοι διατηρούνται υπό πίεση και ένας αριθμός φορτίων της τάξεως των 70.000 τόννων πλήρωνε περί τα WS 140 - 145 για παράδοση στην Ακτή του Ατλαντικού.

Τέλος, η αγορά της Δυτ. Αφρικής ε-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 - 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)

πάνηλθε στα γνωστά επίπεδα των WS 85 μετά την αναλαμπή που σημειώθηκε με τα 3-4 ευκαιριακά φορτία ενός εκατ. βαρελιών που κλείστηκαν με προορισμό την Άπω Ανατολή στα πολύ ικανοποιητικά επίπεδα 1,4 εκατ. δολλαρίων κατ' αποκοπή ανά φορτίο.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες μεταφοράς πετρελαίου:

— 300.000 τον. Κάργκ Άϊλαντ για Αϊν Σουκχνα, WS 41.

— 270.000 τον. Περσικό Κόλπο για HB / Κόντινεντ, WS 43,5 με δύο λιμάνια εκφόρτωσης.

— 260.000 τον. Σαλλόμ Βόε για

Κόλπο ΗΠΑ, WS 50.

— 240.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 45.

— 130.000 τον. Βορ. Θάλασσα για HB/ Κόντινεντ, WS 85.

— 130.000 τον. Σαλλόμ Βόε για Κόλπο ΗΠΑ, WS 75.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Ανατολ. ακτή Καναδά WS 85.

— 80.000 τον. Μπανίας για HB/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 92,5.

— 71.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145.

— 70.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 140.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Ποταμό Μισισσιππί 15.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 20,25 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 17-21.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Νοβοροσίσκ, δολ. 27,25, γκρός φόρτωση / 2.000 τον. ελ. εκφόρτωση, Απριλίου 16-20.

ΚΙΚΑ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. πέλλετς Καζαμπλάνκα, δολ. 770.000 κατ' αποκοπή φίο, 18 ημέρες, Απριλίου 15-30.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 140.000 τον. γαϊάνθρακες Σάινες, δολ. 5,95 φίο φόρτωση κλίμακα / 25.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 1-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΤΙΑ Β.: 50.550 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πασσέρο άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πασσέρο δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΠΟΣ: 24.750 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πειραιά Απριλίου 10-24, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Πόρτ Κέλαγκ, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 35.501 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σαγκάη τέλη Μαρτίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΘΝΟΣ: 29.039 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μεσόγειο άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ: 38.931 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μαρόκο μέσα Απριλίου, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.100 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Εκουαντόρ άμεση, επαναπαράδοση HB/ Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μουσκάτ Απριλίου 6-10, ταξίδι μέσω Ινδίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 62.535 τον. d.w. του 1972, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΣΚΑΨ: 104.850 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βραζιλία Απριλίου 15-30, επαναπαράδοση Κόντινεντ / Μεσόγειο, δολ. 8.700 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 240.000.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταγγέρη Απριλίου 5-10, περίοδος 6-8 μηνών, με επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΙΡΗΝΗ Α.: Καμπίνα 130.000 τον. Λαβέρα, WS 82,5, Απριλίου 19.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Σιντί Κέρπρ 97.000 τον. Καστελλόν, WS 85, Απριλίου 15.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 59.000 τον. Νέα Ορλεάνη, WS 140, Απριλίου 13.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 200, Α-

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Χάμπτον Ρούντς 110.000 τον. γαϊάνθρακες Υμουίντεν, δολ. 5,00 φίο, 6,5 ημέρες, Απριλίου 14-20.

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ 21.000 τον. κριθής Καζαμπλάνκα, δολ. 27,00 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, αρχές Απριλίου.

ΚΑΒΟ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ: Ρουέν 22.000 τον. Δυτική ακτή Ιταλίας, δολ. 17,75 φίο, 5.000/ 2.500 τον. φόρτωση άμεση.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000

τον. γεννήματα Ιντσόν, δολ. 24,75 φίο, 10.000 / 7.250 τον. φόρτωση Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

ΓΚΡΕΝΤ ΓΙΟΥΝΙΑΡΚ: Κόλπο ΗΠΑ 17.000 τον. κριθής Αγ. Πετρούπολη, δολ. 39,25, φόρτωση πλοίου / 2.000 τον. ελ. εκφόρτωση, Απριλίου 10-20.

ΜΑΡΚΙΖ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Αγ. Πετρούπολη, δολ. 26,50, φόρτωση πλοίου/ 2.000 τον. ελ. εκφόρτωση, Απριλίου 15-25.

ISO 9000

for the Marine Industry

Are you confused about ISO 9000?

Tired of attending QA seminars about manufacturing?

ABS Marine Services offer the following seminars on Quality Management Systems specifically designed for the marine environment.

12th-13th May
17th-18th May
26th-27th May

Piraeus
Dubai
London

The course fees are £365 (London) and £495 (elsewhere) + VAT where applicable and include 2 days of intensive discussion and workshops.

For further details contact
L. Kazazis, ABS Piraeus
Tel: (+30) 1-429-3215
or
Sue Esplan at ABS Marine
Services, London
Tel: (+44) 71-377-4422



πριλίου 12.

ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ: Κάγκ 'Αϊλαντ 260.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 42,5, Απριλίου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Κάγκ 'Αϊλαντ και Ρας Τανούρα 227.000 τον. Μπατάν, WS 44,5, Απριλίου 15.

ΕΒΟΪΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 127.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 82, οφίων Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 87,5, Απρίλιο.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Ανατολ. ακτή Ινδίας 29.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 160, Απριλ. 4.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Καραϊβική 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Απρίλιο.

ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ: Πόρτ Μιράντα 29.000 τον. Μπρουσμπούτελ, WS 170, Απριλίου 16.

ΣΗ ΝΤΑΝΣ: Σιντί Κερύρ 60.000 τον. Μερσίνη, δολ. 160.000 κατ' αποκοπή, Απριλίου 11.

ΣΕΝΤΑΥΡ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. Μίλφορντ Χέβεν, WS 110, Απριλίου 15.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. καθαρά Περσικό Κόλπο /Ινδία, δολ. 1.100.000 κατ' αποκοπή, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Καραϊβική 71.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Απριλίου 15.

ΣΑΧΑΡΑ: Κάγκ 'Αϊλαντ 300.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 41, Απριλίου 18.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερύρ 134.000 τον. Αυγούστα, WS 92,5, Απριλίου 21.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΓΙΑΓΙΑ: 83.680 τον. d.w. του 1977, παράδοση άμεση Μαύρη Θάλασσα, περίοδος 12 μηνών, δολ. 8.700 την ημέρα.

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 31 Μαρτίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	89.00	170.00
Κίελο	95.00	174.00
Αμβούργο	96.00	177.00
Χάβρη	101.00	192.00
Φάλμουθ	104.00	199.00
Αυγούστα/ Τζένοα	99.00	199.00
Πειραιάς	95.00	192.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	97.00	220.00
Τζέντα	92.88	237.88
Ρας Τανούρα	90.59	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	92.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	218.00
--------	--------	--------

Λας Πάλμας	92.00	179.00
Θέουτα	92.00	186.00
Ντάρμπαν	80.00	205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	93.00	291.00
Σίδνεϋ	112.00	230.00
Χόγκ Κόγκ	103.00	198.00
Σιγκαπούρη	93.00	165.00
Τόκιο	106.00	240.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	109.00	207.00
N. Υόρκη	99.00	199.00
Χάμπτον Ρόουντς	97.00	189.00
Χιούστον	86.00	166.00
Νέα Ορλεάνη	86.00	164.00
Λος Άντζελες	87.00	200.00
Κρίστομπαλ	94.00	201.00
Ρίο Ιανέιρο	102.00	250.50
Μπουένος Άϊρες	104.00	190.00
Μοντεβιδέο	117.00	232.00

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

Seatrader Maritime Inc.

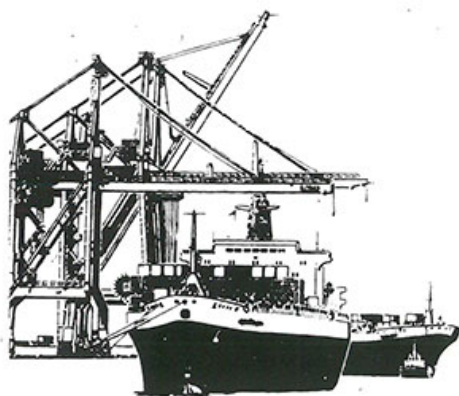
Shipbrokers

SALE & PURCHASE-CHARTERING

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

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE





NAFTIKA CHRONIKA

EEC Takes aim at clause 16

The EC's Directorate - General of Transport has recently attempted to interfere indirectly in Greek shipping and the consequences of this action remain, for the present, unknown.

At the same time, a European Court decision known as the *Factor Tame Decision* is a natural consequence of the *Simmenthal Decision* which dictates the suspension of national laws which contravene Community law. This has already been applied in the case of Spanish fishermen operating in British waters. This is causing concern with respect to the inviolability of the laws which constitute the institutional framework of Greek Shipping.

As revealed by *«Maritime Monitor»* in its latest issue of April 13th, the interference in Greek shipping affairs attempted by Mr. R.J. Coleman, the Director - General of the EC's Transport Commission consists of a letter sent by him to the Greek delegate in the Commission, asking for information on the Special Maritime Enterprise arrangement under clause 16 of the Acts of Approval for registering ships under the Greek flag, on the aims of this move and on the repercussions it might have on article 1.2. of Regulation 4055/86/22-12-86.

Standard War Risks Rating in Kuwait

Standard war risk cargo insurance cover has been re-instated for Kuwait and the neutral zone.

A spokesman from the Institute of London Underwriters explained that because of the troubles of a few months ago it was feared that things might flare up again in Kuwait. Underwriters felt that there was an increased risk so cargo insurance cover was put on a *«held covered»* basis.

This means that underwriters are free to re-negotiate the rate with the broker rather than impose a rate that might be inappropriate in a week's time in a fluctuating situation.

The *«held covered»* arrangement does not necessarily result in higher rates than the standard rate: It just

enables the underwriter to charge more if he feels there is increased risk.

Increased membership

The managers of the Strike Club report a successful renewal season with an increase in membership. This has been achieved despite the annual renewal taking place against a background of poor economic growth, with most of the world's industrialised economies either in recession, about to enter recession or predicting little growth.

The Strike Club, already the largest mutual insurer of its kind in the world, covers about 3,500 vessels under 70 different flags, representing an aggregate of 40 million gross registered tons.

IMO subcommittee endorses Gladstone loadline proposals

The Australian Maritime Safety Authority announced last March that the proposal to extend the boundary of the seasonal tropical zone south to the port of Gladstone, has received the endorsement of an IMO subcommittee.

If the Marine Safety Committee (IMO/MSC) accepts the proposal, Australian flag vessels will be able to commence loading to tropical marks in May but vessels of other nations will have to wait until their flag regulatory authorities give their approval. It is estimated that due to the difficulty in obtaining international implementation of amendments to the ruling 1966 International Load Line Convention, it could be some time before the changes come into force for overseas vessels. Even if the zone is extended as proposed, vessels proceeding south from Gladstone will enter the Summer Zone immediately on clearing the port limits.

Panama Canal

Marine Director's Notice to Shipping No. N-3-93 provides detailed information on direct communication possibilities for ETA messages, hazardous cargo

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

information etc, regarding vessels in the Canal operating waters of Cristobal and Balboa, and the Canal entrances.

— For ETA messages and transit information, contact Traffic Management Division, telephone: 52-4200, fax: 52-3976, telex from U.S.A.: code 368 - call no. 3023, from all other countries: code 379 - call no. 3023.

— For hazardous cargo information, contact Marine Safety Unit, telephone 52-4243, fax: 52-3015.

— For vessel construction/ modification approval for transit, contact Canal Operations Unit, telephone: 524211, fax: 52-7688.

— For tonnage information, contact Admeasurement division, telephone: 52-4567, fax: 52-7901.

Direct communication with the Office of the Marine Director may be established by telephone: 52-45000, or by fax: 52-3892.

ETA messages will only be accepted at the Traffic Management Division.

Record number of tankers broken up in 1992

The volume of tankers broken up in 1992 was the largest for six years. Tankers sent to the scrap yard included 20 very-large crude carriers, the first to be demolished for several years, according to Lloyd's Register of Shipping.

Although the number of tankers over 20 years old still exceeds 2,000, the higher rate of scrapping coupled with the large number of new ship deliveries last year helped to improve the overall age profile of the world's tankers fleet, Lloyd's Register said.

Samsung delivers third American tanker with double hull

Samsung Shipbuilding and Heavy Industries has completed construction of the third double - hulled tanker to go into the service for Conoco Shipping Company.

The «Pioneer» will join the «Patriot» and the «Guardian» the first two double-hulled tankers delivered to the company last year, in the Gulf of Mexico where they will transport crude oil from Venezuela and Mexico to Conoco's largest refinery near Lake Charles.

New chairman and deputy chairman of Lloyd's Register

At the meeting of the General Committee of Lloyd's Register of Shipping on 25 March, Patrick O' Ferrall OBE was formally appointed Chairman of Lloyd's Register, and Dr Tim Jones Deputy Chairman.

Patrick O' Ferrall has been Acting Chairman of LR since the untimely death of Sir Roderick MacLeod in January this year. He became Deputy Chairman in January 1991, joining LR from Total, where he was

Corporate Affairs Manager of Total Oil Marine plc (TOM) and Director of Total Oil Marine (Engineering and Construction) Ltd (TOMEC).

Dr Tim Jones joined LR in February, bringing considerable international experience as well as an extensive knowledge of commercial and large-scale project management. Most recently as Director of BR Oil Europe, based in Brussels, he was responsible for refining, supply, shipping and distribution; setting the strategic direction and allocating resources to five refineries and a distribution network covering road, sea and rail transport to deliver 30 million tonnes of oil products each year. He was also responsible for providing leadership to 6200 staff in 14 countries, introducing a continuous improvement programme to increase staff commitment to improved safety performance, customer responsiveness and productivity.

German ports to change system for double-hulls

The Economic Ministers of Germany's coastal states have agreed to a proposal which would allow German port operators to change their dues systems for tankers.

Under the new rules, ports will charge double-hull vessels according to net tonnage instead of gross tonnage.

Bremen's Minister in charge of ports, Uwe Beckmeyer, said: «We are doing this so as not to punish operators of double-hull tankers».

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ABIN Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ 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'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΚΜΗ	77	16800
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
ΑΛΙΝ II	69	10650
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'ΙΤΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΥ	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 ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633

προς Ιαπωνία 8/2	
ε. Γιοκοχάμα 12/2	
ε. Φουτζέιρα 10/2	
ε. Πενάγκ 25/1	
πρ. «Ocea»	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Ορλεάνη 8/2	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Βανκούβερ 24/1	
προς Μπαντάρ Αμπάς 12/2	
προς Χόγκ Κόγκ 20/1	
ε. Μαυρίκιο 13/2	
δ. Κων/πολη 15/2	
προς Αλγερία 14/2	
προς Κασσιούγκ 15/2	
προς Πειραιά 10/2	
προς Σχέζιν 14/2	
προς Ν. Αφρική 6/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
προς Πακιστάν 16/1	
στη Κων/πολη 9/2	
α. Κωνσταντίνζα 31/1	
αργεί Πειραιά	
προς Μεξικό 7/2	
προς Σ. Τζών 22/1	
προς Καράτσι 13/2	
επισκ. Βερακρούζ 7/1	

α. Γιβραλτάρ 8/2	
προς Βέντισπις 5/2	
ε. Ντουάλα 26/1	
προς Καζαμπλάνκα 15/2	
ε. Γιοκοχάμα 12/2	
ε. Γένοβα 15/2	
προς Ταϊβάν 22/2	
ε. Γκόβε 2/2	
ε. Φουτζέιρα 7/2	
προς Τουρκία 7/2	
προς Τασμασίνα 5/2	
ε. Αμβούργο 18/2	
πρ. «Orsola B.»	
προς Υεμένη 3/2	
προς Αλγκεκίρας 13/2	
προς Σάλαμ Βόε 13/2	
ε. Πειραιά 9/7	
αργεί Πειραιά	
α. Νταμμά 5/1	
διάλυση Γκαντάνι	
α. Σιγκαπούρη 12/2	
α. Βανκούβερ 10/2	
προς Φρημάντλ 7/2	
α. Γκάλβεστον 4/2	
προς Λέγκχορν 11/2	
α. Νιούκαστλ 19/1	
προς Μαυρίκιο 13/2	
προς Μαυρίκιο 16/2	
προς Ντάρμπαν 13/2	
προς Καστέλλον 10/2	
προς Λαττάκια 31/1	
ε. Δουνκέρκη 18/2	
α. Ν. Ορλεάνη 13/2	
α. Γιβραλτάρ 30/1	
προς Σαγκάη 25/12	
προς Ευρώπη 10/2	
προς Γκλήγκοκ 5/2	

α. Αγαδίρ 6/2	
α. Γκάλβεστον 28/1	
επιλήθη αλλοδαπούς	
προς Παράναγους 9/2	
προς Ολλανδία 12/2	
προς Αίγυπτο 5/2	
προς ΗΠΑ 16/2	
προς Σιγκαπούρη 9/2	
προς Παλεμπάγκ 3/2	
προς Όκλαντ 7/2	
α. Νιούκαστλ 9/2	
προς Αμβέρσα 10/2	
προς Μπαγκκόκ 28/1	
προς Πολωνία 8/2	
ε. Κων/πολη 10/2	
προς Χαζρά 23/1	
α. κακογκάβα 11/2	
α. Καράτσι 10/2	
ε. Κασσιούγκ 30/1	
προς Αυστραλία 9/2	
προς Κασσιούγκ 6/2	
δ. Δαρδανέλλια 10/2	
ε. Αννάπολη 18/2	
προς Κέηη Κουβιέρ 9/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 15/2	
α. Ροστόκ 14/2	
προς Μπαγκκόκ 11/2	
προς Ντιλκίλεσι 13/2	
προς Φιλιππίνες 4/2	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΤΣΙΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

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

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΣ	86	27012
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΤ	70	7571
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
ΑΡΩΔΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ 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 ΤΕΝΤΕΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

προς Λουάντα 15/2	
στην Οχόκα 20/2	
προς Μαρόκο 27/1	
ε. Σαλβανόρ 26/1	
ε. Ρίο Ιανέιρο 1/2	
προς Σιγκαπούρη 11/2	
ε. Σαν Φρατσάσκο 29/1	
α. Χιουσόν 11/2	
προς Νιγηρία 8/1	
προς Κινούαρα 2/2	
ε. κασιούγκ 7/2	
προς Μπουσάν 26/1	
προς Ιαπωνία 31/1	
προς Χάργκ 25/1	
α. Σαν Νικόλας Μπαϊν 9/1	
προς Ουλσάν 2/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 30/1	
α. Γκάλβεστον 3/2	

προς Ντάρμπαν 15/2	
ε. Χιουσόν 15/2	
ε. Ιντσόν 8/2	
προς Καμσαρ 10/2	
ε. Λουάντα 9/1	
ε. Αλεξανδρέττα 14/2	
α. Ν. Ορλεάνη 5/2	
ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 1/1	
προς Κολούμπια Ρίβερ 7/2	
ε. Ντουμπάι 11/2	
προς Ιταλία 13/2	
προς Σριράχα 9/1	
υπό ναυπήγηση	
προς Μπαλδο έρμιναλ 31/1	
προς Κακογκάβα 4/2	
ε. Κοτονού 29/1	
α. Χόγκ Κόγκ 13/2	
α. Λούι Τέρμιναλ 4/2	
ε. Πόρτ Κέμπα 12/2	
προς Μπαντάρ Αμπάς 30/1	
προς Αφρική 9/2	
προς Πάουτα Καρντάν 13/2	
δ. Σουέζ 16/2	
προς ΗΠΑ 27/1	
ε. Μαντράς 14/1	

πρ. «Star Dragon»	
προς Σουέζ 18/1	
πρ. «Acce»	
προς Αμβέρσα 29/1	
προς Πόρτλαντ 8/2	
επιλήθη αλλοδαπούς	
προς Παναμά 30/1	
ε. Μπέρια 10/2	
μεταφορές Ρεθύμνου	
προς Λός Αντζέλες 6/2	
προς Ιαπωνία 13/2	
ε. Κασσιούγκ 8/2	
προς Κίνα 8/2	
προς Ταϊβάν 17/2	
ε. Τζεμπέλ Ντάνα 20/2	
α. Βανκούβερ 30/1	

προς Καστέλλον 4/2	
ε. Σάντος 8/2	
δ. Παναμά 1/2	
προς Λουάντα 21/1	
α. Άκαμα 17/2	
ε. Πόρτο Βέσας 13/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 16/2	
επισκ. Ντουμπάι 12/2	
πρ. «Ocean Wizard»	
α. Φός 8/2	
προς Ταρραγκόνα 12/2	
προς Πόρτ Κορτζέ 16/2	

προς Ρας Τανούρα 29/12 *	
ε. Μόντρε ντε Ντίους 15/2	
προς Κόμπο ΗΠΑ 5/2	
προς Χάι Πόιντ 9/2	
ε. Σάντος 11/2	
προς ΗΠΑ 3/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 14/2	
αργεί Πειραιά	
προς Ρας Λανούφ 14/2	
προς Μπρίντζι 16/2	
προς Βενγκάλη 1/2	
προς Μήλο 16/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Ορλεάνη 9/2	

BANKOYBER	77	35716	προς Κουίνγκντ 3/2
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	€ Αμβέρσα 20/2
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588	προς Κρήτη 21/1
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	49880	πρ. «Yoho Maru»
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Πειραιά 10/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Πειραιά 3/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Ηράκλειο 7/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	προς Πειραιά 3/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση Ελσόν
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	€ Τσιμπόττε 30/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	πρ. «Bernara»
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288	πρ. «Pinewell Spirit»
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	α. Μούλα 15/2
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	α. Τσιόττς 3/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	πρ. «Caledonia»
ΒΟΛΟΣ	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	€ Πειραιά 29/1
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Τζακάρτα 19/1
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές *
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Καρπονέρας 15/2
ΓΑΛΙΣΙΑΣ	77	17412	προς Νακόντα 6/11
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Σίντι Κερύ 6/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Ρίο Γκράντε 9/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 13/2
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	δ. Γιβραλτάρ 5/10
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	€ Λόρνακα 19/2

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ	83	21200	α. Κόρπους Κρίστι 28/1
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Σαγκάη 31/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996	α. Φός 25/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	€ Τέμα 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ρ	76	16014	€ Ν. Ορλεάνη 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Χιούστον 14/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	78	13036	€ Πόρτο Καρμπελλό 31/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Ορλεάνη 4/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Βενεζουέλα 19/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	€ Βερακρούζ 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ρίο Χάινα 15/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	79	14530	α. Σ. Τζών 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Σάντα Μάρτα 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Κίνα 15/12
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Μπούλλεν Μπαϊν 3/2
ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Μπαγκκόκ 31/12
ΓΟΥ'ΤΜΕΑ	84	34253	α. Αμβούργο 15/2
ΓΟΥ'ΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	€ Σιγκαπούρη 16/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Παγκάλην Μπούν 9/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΕΥΣ	79	19264	προς Σαντάντερ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	α. Νταμπέρ 29/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Βιτόρια 16/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Ινδονησία 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	προς Κίνα 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	€ Κασσιούγκ 31/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Τολαγκνάρ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Πόρτλαντ 18/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ II	15	19451	€ Μπρίστολ 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Φρημάντλ 26/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Αυστραλία 22/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Χουάγκου 4/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Ρότερνταμ 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μπιλμπάο 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	€ Πόρτ ντε Μπούκ 13/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ 66	84	17199	προς Αλεξάνδρεια 17/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Ρότερνταμ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Περσικό 9/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	€ Χάργκ 6/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	προς Κινούρα 26/1
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	α. Καλέτα Πατίλος 7/2
ΔΕΞΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992	προς Ρίο 15/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	€ Κάλντμπουργκ 14/2
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Χοντάντα 7/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Φουτζέιρα 4/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φρήφορτ 7/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς ΗΠΑ 2/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Τραμάντ 5/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Γιβραλτάρ 5/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	προς Τζέντα 23/8
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	€ Ταϊταγκόκ 26/1
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	προς Μπ. Αμπάς 20/12
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	€ Πειραιά 13/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	προς Μπ. Χομίνι 9/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Τζακάρτα 29/1

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασύρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Λάγος 12/2
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Κίρρε 25/1
ΕΘΝΟΣ	77	16726	€ Ν. Ορλεάνη 17/2
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	προς Σουραμπάγια 13/2
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Βαλπαράϊζο 4/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Κεμπέκ 30/1
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς ΗΠΑ 7/2
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	πρ. «Κέα Εξπλόρερ»
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Κόλπο ΗΠΑ 8/1
ΕΛΕΝΗ	71	8630	α. Νταρ ες Σαλάμα 3/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	€ Αγ. Θεόδωροι 16/2
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	επισκ. Πειραιά 4/2

ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	€ Πειραιά 8/2
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	στη Ν. Ορλεάνη 25/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Φουτζέιρα 27/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263	α. Τζουάιμα Τέρμ. 14/2
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Εύξεινο Πόντο 11/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	€ Μορμουγκάο 11/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σιγκαπούρη 10/1
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Ταρτούζ 3/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Πειραιά 6/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ώψισε σημ. Μπαχάμας
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	α. Μπιλμπάο 1/2
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	προς Κίνα 23/1
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Πειραιά 15/2
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΘΙΑ	76	12557	α. Μανίλα 25/1
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Άαλμπαργκ 16/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Οδησσό 8/2
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Κίνα 14/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Μπελέμ 1/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς ΗΠΑ 21/1
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	στο Κάδιξ 28/1
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	πρ. «Diego»
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Μπαρραγκούλα 172
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	€ Νιούκαστλ 7/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Αφρική 14/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	€ Μαδράς 30/1

ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	€ Βοστώνη 11/2
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Άγκρα ντο Ρέις 11/2
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Χάιφα 17/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Κολόμπο 11/2
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Σιδνέϊ 16/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Κασσιούγκ 31/1
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γκούμ 8/2
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Γένοβα 13/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Χάιφα 14/2
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Ντουάλα 6/2
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Σαλίνα Κρούζ 13/2
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Σρί Λάνκα 29/1
ΗΡΩ	76	17129	προς Σαντακάν 4/2
ΗΣΤΡΟΥ'ΝΤ	81	16700	α. Πόρτ Άρθουρ 11/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Άρζου 14/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Πόιντ Σέντραλ 1/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Μίλακ 20/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Πόρτ Τάμπος 12/2
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Ολλανδία 7/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Σαν Πέντρο 13/1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Σιγκαπούρη 8/12
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Βανκούβερ 3/2
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	μεταφορές Περσικού
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165	προς Κολομβία 24/1
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Ζουετίνια 13/2
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς ΗΠΑ 5/2
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	επισκέυε Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	84	23646	προς Λάγος 10/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Τουρκία 14/1
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	€ Μερσίνη 3/2
ΙΟΣ	85	34400	προς Καράτσι 30/1
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693	€ Πόρτ Κάιζερ 16/2
ΙΦΓΕΝΕΙΑ	72	13767	προς Ντάρμπαρντ 22/12
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	€ Γιβραλτάρ 28/1
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	αργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Ιαπωνία 3/2

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Κίνα 8/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Μπεντί 16/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	€ Τερνεούζεν 11/2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	€ Σιγκαπούρη 16/2
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	€ Πειραιά 20/1
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	προς Δ. Αφρική 14/2
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Άκαμα 17/2
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	α. Μπαρραγκούλα 13/2
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215	προς Λε Χάβρη 15/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	€ Γκέιμς 11/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	€ Κασσιούγκ 3/2
ΚΑΛΜΑ	81	19483	α. Πόρτ Άρθουρ 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	επισκ. Ντουμπάι 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Λούτ Τέρμιναλ 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	€ Πειραιά 4/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Χιούστον 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Σάντος 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Λούπ Τέρμιναλ 24/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Κόλπο ΗΠΑ 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846	μετ. «Κάπταιν Βενιαμίν» (€.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Ιντσάν 13/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161	προς Χάργκ 18/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	€ Μπαρμπερς Πόιντ 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	α. Βανκούβερ 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Ρωσία 15/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Χάτοιχο 6/2
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Μπελαγκουάν 13/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	προς Γιβραλτάρ 2/2
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κίληγκ 17/2
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Βιτόρια 4/2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς ΗΠΑ 31/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	€ Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 12/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Ντάρμπαρντ 19/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές

ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	18843
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (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
ΛΑΚΟΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΜΑΝΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΠΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761

α. Τέξας Σιτυ 2/12
α. Χόγκ Κόγκ 3/2
προς Κουσίρο 25/1
ε. Καράται 18/1
προς Τουρκία 13/2
ε. Παρανάγουα 23/1
προς Λας Πάλμας 16/1

αργεί Πειραιά
προς Καστέλλον 10/2
ε. Μπαχραϊν 31/1
προς Μπ. Αμπάς 6/12
προς Τζέντα 12/2
προς Χώρ Φακόν 28/1
προς Βαρκελώνη 12/2
ε. Ν. Ορλέανη 14/2
α. Τακόμα 14/2
ε. Ταρραγκόνα 15/2
αργεί Φουτζέιρα
προς Πόντα ντα Μαδέιρα 13/2
ε. Όζελοσσόντ 14/2
ε. Ιντσόν 26/1
προς Καράται 10/2
α. Ρας Τανούρα 17/2
ε. Πειραιά 17/12
προς Χάμπτον 5/2
προς Χόγκ 6/2
ε. Σιγκαπούρη 16/2
προς Βραζιλία 1/2
προς Σιγκαπούρη 11/2
προς Ρίο Ιανέιρο 16/2
προς Περισκό 23/1
δ. Γιβραλτάρ 17/2
προς Γιβραλτάρ 6/2
πρ. «Conastoga»
προς Γιάνμπου 16/2
ε. Βηρυτό 8/2
ε. Κωνσταντίν 15/2
προς Τουάπας 7/2
προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 15/2
προς Σάο Σεμπαστιάο 29/1
πρ. «Sequoya»
ε. Πειραιά 2/2
προς Περισκό 29/1
δ. Κων/πολη 12/2
προς Αυγούστα 5/2
προς Χιούστον 4/2
μετ. «Chief A.» (μ.)
επιωλήθη αλλοδαπούς
α. Ν. Υόρκη 14/2
προς Κασσιόγκ 26/1
επισκ. Ντουμπάι 30/1
προς Γιβραλτάρ 13/2
προς Μομπάσα 14/2
προς Ν. Αφρική 6/2

προς Σ. Αραβία 14/2
ε. Βενετία 17/2
επισκ. Μπρεμερξάβεν 12/1
προς Αλιβέρι 15/2
α. Βανκούβερ 12/2
α. Ν. Ορλέανη 24/1
ε. Σεμαράγκ 26/1
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 4/12
προς Χόγκ 16/2
α. Πειραιά 3/2
ε. Γιούρπορτ 3/2
προς Τζακάρτα 11/2
προς Μπρισμπαϊν 10/2
ε. Ναγκόγια 12/2
προς Βραζιλία 12/2
προς Πειραιά 22/2
προς Άσντοντ 11/2
προς Βαλπαράϊζο 4/2
αργεί Πειραιά
στη Βασίρα
προς Ολλανδία 12/2
ε. Γκάλατς 2/2
προς Άσντοντ 17/2

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕ'ΙΤΖΟΥ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΗΤΣ	81	30826
ΜΕΝΤΙΠΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ (δ.)	84	28100
	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙΛ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ (μ.)	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
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (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
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
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
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ 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
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΥ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894

α. Μπουεναβεντούρα 2/2
α. Καράται 7/2
επισκ. Πειραιά 16/12
προς Ονάν 16/1
προς Βουλαγρία 7/2
προς Πάχη 17/2
προς Ρεκαλάδα 3/2
προς Τζανανία 19/2
προς Σιγκαπούρη 9/2
α. Ντάρμπαν 14/2
αργεί Πειραιά
προς Αρακάου 14/2
προς Σαγκά 24/1
α. Σάο Σεμπαστιάο 20/12
πρ. Ρότερνταμ 9/2
προς Άσπρα Σπίτια 14/2
προς Ελλάδα 13/2
α. Άκομπα 16/1
ε. Παρνάγουα 10/2
α. Χιούστον 9/2
προς Ελαζάνδρα 3/2
προς Ταϊτσόγκ 3/2
ε. Παρνάγουα 9/2
ε. Ντάρμπαν 15/2
πρ. Βηρυτό 7/2
ε. Μαδράς 31/1
προς Οράν 10/2
α. Χιούστον 26/12
πρ. «Gortys»
ε. Πειραιά 7/2
προς Γιοκοχάμα 9/2
α. Ν. Ορλέανη 15/2
προς Καστλακόκκος 6/2
ε. Νικόσσα 9/2
ε. Πειραιά 17/1

ε. Καράται 1/2
επιωλήθη αλλοδαπούς
προς Μπαλμπά 31/1
προς Πενσάκο 18/2
αργεί Ν. Ορλέανη
α. Σαν Χουάν 8/2
ε. Κίγκστον 17/2
α. Χιούστον 25/1
επιωλήθη αλλοδαπούς
αργεί Ν. Ορλέανη
αργεί Ν. Ορλέανη
αργεί Ν. Ορλέανη
α. Μπουόντ 15/2
ε. Δεμεράρα 18/2
ε. Χιούστον 15/2
α. Ν. Ορλέανη 9/2
προς Παραμαρίμπο 20/1
προς Παραμαρίμπο 2/2
ε. Δεμεράρα 17/2
ε. Ν. Ορλέανη 31/1
α. Χιούστον 7/1
προς Σ. Βίνσεντ 18/2
ε. Σ. Άννα Μπαϊ 27/1
προς Ν. Ορλέανη 18/1
α. Ν. Ορλέανη 10/2
ε. Ντάρμπαν 13/2
α. Βηρυτό 28/1
ε. Κωνσταντίν 31/1
προς Αγκόλα 18/1
ε. Πειραιά 1/2
προς Ρεκαλάδα 2/2
προς Καγκοσίμα 2/1
πρ. «Πολυξένη Κ.»
προς Νοβοροσίσκ 21/12
προς Πειραιά 12/2
προς Κριστομαλ 11/2
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/1
προς Σετομπάλ 13/2
ε. Ραβέννα 13/2
μετασκευάζεται Πειραιά
προς Ιαπωνία 5/2
α. Ν. Ορλέανη 18/2
προς Βιτόρια 17/1
προς Βηρυτό 13/2

προς Γιοκοχάμα 11/2
α. Βανκούβερ 13/2
ε. Ραβέννα 16/2
ε. Πόρτο Κουεζάλ 3/2
προς Ταϊβάν 6/2
προς Κώ 29/1
προς Μπ. Χομείνι 16/2
α. Ούμ Σάϊ 10/2
προς Αρούμπα 18/2
πρ. «Yastsevo»
ε. Δαμιέττα 8/12
προς Φρηνάτ 16/2
προς Πειραιά 16/2
προς Ταϊβάν 13/2
προς Δανία 10/2
προς Μιλάκι 3/2
προς Ες Σιντρί 9/2
προς Μιλάδο 15/2
προς Ρότερνταμ 31/1
πρ. Άρζου 15/2
προς Ρότερνταμ 16/2
πρ. Ες Σιντρί 31/1
αργεί Πειραιά
προς Ιταλία 11/2
προς Βενεζουέλα 15/2
προς Μπετζάγια 9/2
προς Μπετζάγια 16/2

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
NIMPONT	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΥΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	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
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ε. Τζακάρτα 8/1
προς Νιγηρία 4/1
προς Μπόννου 1/2
προς Ταλάρα 27/1
προς Ιντσόν 3/2
προς Νικόσσια 16/1
προς Οναχόμα 5/2
προς Ιαπωνία 11/1
προς ΗΠΑ 14/2
προς Αλγερία 27/1
προς Αλεξάνδρεια 17/2
προς Καλαμπάρ 1/2
α. Τέρμα 12/1
προς Αλεξάνδρεια 8/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 12/2

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΤ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΠΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΥΑΤ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
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
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

προς Τουμπάρσο 10/2
προς Μιλλάζο 14/2
προς Ταϊβάν 16/12 *
προς Αμβούργο 23/1
προς ΗΠΑ 5/2
στο Σάντος 2/2
προς Μπουσάν 3/2
ε. Φουτζέιρα 26/1
ε. Μπαχαράιν 16/2
δ. Κων/πολη 8/2
α. Λισαβώνα 1/2
υπό ναυπήγηση
προς Ταρτούξ 26/1
ύψωσε παναμαϊκή
προς Βομβάη 27/1
προς Ταυλάνδη 10/1
προς Χάργκ 4/2
προς Κάπ Λονέξ 28/1
προς Πόρτλαντ 13/2
προς Γιβραλτάρ 19/2
προς Γένοβα 15/2
α. Ν. Ορλεάνη 7/1
α. Ν. Ορλεάνη 9/2
ε. Κασσιόγκ 4/2
επισκ. Σ. Άννα Μπαϊ 28/12
ε. Ραβέννα 15/2
προς Κεηττάουν 6/2
α. Ν. Ορλεάνη 22/1
προς Πακετ 9/2
προς Ντάρ ες Σαλάμ 11/2
α. Ντουμπάι 15/2
ε. Λισαβώνα 8/2
ε. Κολόμπο 8/2
προς Σαγκάη 4/1
α. Κότκα 13/2
ε. Πειραιά 14/2
ε. Ταρραγκόνα 15/2
στο Τούρκο 5/2
α. Χιούστον 11/2
προς Ν. Κορέα 5/2
ε. Φουτζέιρα 5/2
α. Πόρτ Σάϊδ 2/2
μετ. «Indomitable» (κ.)
α. Αντοφαγκάστα 6/2
προς Πόρτ Κέμπλα 11/2
ε. Χαλδία 11/1
ε. Βενετία 14/2
προς Βενεζουέλα 17/2
υπό ναυπήγηση
επισκ. Πειραιά 19/2
προς Ιαπωνία 14/2
προς Λιβύη 10/2
α. Τζουσίμα Τέρμ. 5/2
ε. Πειραιά 18/1
ε. Μιλφροντ Χάβεν 16/2
προς Πουέρτο Κορτέξ 14/2
προς Σιγκαπούρη 10/2
προς Μπούγκο 4/2
προς Γιοκοχάμα 17/2
επισκ. Πειραιά 16/12/92
προς Μπέιρα 9/12
προς Χάργκ 7/2
προς Χάλα 11/2
προς Βάρνα 15/2

ΠΙΤ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348

α. Ν. Ορλεάνη 7/2
προς Ακτή Ελεφαντοστού 16/2
προς Κακινάδα 8/2
στο Λομπίτο
ε. Τακοράντι 8/2
ε. Ν. Ορλεάνη 10/2
προς Μπρεμερχάβεν 18/2
προς Λε Χάβρη 17/12
ε. Δρέπανον 14/2
ε. Σιγκαπούρη 13/2
προς Αλγερία 4/2
α. Ν. Ορλεάνη 7/2
προς Μπαλμπά 10/2
προς Θεσσαλονίκη 14/2
στο Σουέζ (αποθήκη)
προς Σ. Άννα Μπαϊ 10/2
προς Γένοβα 12/2
προς Χονιάρα 13/2
ε. Φουτζέιρα 7/1
ε. Μπαγκκόκ 3/2
προς Ουλσάν 12/2
ε. Βόλο 14/2
προς Κων/πολη 17/1
προς Πειραιά 3/2
προς Θεσσαλονίκη 14/2
ε. Πειραιά 15/2
προς Ραμπίχ 12/2
ε. Πειραιά 11/1
μεταφορές Πάτρας
α. Ντάρμπαϊν 14/2
ε. Τζακάρτα 14/1
ε. Καλλάο 4/2
προς Σιγκαπούρη 6/2
προς Σίντι Κερπ 7/2
προς Ιταλία 8/2
ε. Μαϊά 15/2
προς Τζακάρτα 27/1
προς Αμπιτζάν 4/2 *

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.7)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	74	997
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ	76	9589
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ 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 ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

π. «Νεμέα /Αιτζίαν Σαν»
προς Ρότερνταμ 10/2
προς Χαλδία 11/2
προς Σιγκαπούρη 31/1
προς Δ. Αφρική 5/2
προς Καϊσάρ 12/2
προς Αρούμπα 15/2
ε. Της 20/2
προς Γιοκάιτσι 16/2
προς Γκράντε 9/2
ε. Ρας Τανούρα 5/2
ε. Τσίμα 12/2
προς Λευκάδι 16/2
προς Βραζιλία 13/2
προς Ν. Ορλεάνη 12/2
προς Λευκάδι 18/1
προς Ισπανία 6/2
ε. Φιλαδέλφεια 18/2
ύψωσε σημ. Μάλας
προς Λειδές 11/2
προς Άνναμπα 12/2
προς Ραμπίχ 11/2
ε. Αγ. Θεόδωρο 10/2
προς Μπαγκκόκ 3/2
προς Μαϊάμ 11/2
προς Βραζιλία 4/2
μετ. «Sea Energy» (π.)
ε. Χόγκ Κόγκ 14/2
επισκ. Πειραιά 6/2
προς Ηράκλειον 15/2
προς Καναδά 15/1
προς Τουάπσε 11/2
προς Γιάσο 13/2
α. Χιούστον 11/2
ε. Διονέκορη 12/2
προς Ουλσάν 14/1
στο Σάντος 6/2
ε. Πενάγκ 4/1
αργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 15/1
π. «River Shannon»
υπό ναυπήγηση
ε. Φουτζέιρα 15/2
ε. Μελίλη 11/2
προς Άκαμπα 6/2
προς Λάγος 31/1
ναυπηγείται Ουλσάν
προς Μπαγκκόκ 3/2
ε. Ρουέν 13/2
προς Κόλκων 17/1
α. Ν. Ορλεάνη 31/1
προς Κίνα 17/1
προς Κασσιόγκ 15/2
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/2
προς Θεσσαλονίκη 6/2
επισκ. Πειρία 14/10
α. Τουζίμα Τερμινάλ 12/1
ε. Μπουναβεντούρα 8/2
α. Άκαμπα 16/2
προς Πορτογαλία 31/12
προς Βραζιλία 31/1

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638

προς Ταϊβάν 8/2 *
στο Γκαίημς 14/1
προς Ιαπωνία 4/2
ε. Σάφι 8/2
προς Σιγκαπούρη 18/12
μεσογειοκέ μεταφορές
προς Πενκμπήπου 31/1

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4046
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808

π. «Jimbolia» ,
π. «Blejoii»
π. «Carei»
π. «Birca»
προς Τζάκσονβιλ 21/1
προς Αμβέρσα 19/2
π. «Mekhanik Kharchenko»
π. Πειραιά 16/2
π. Πειραιά 16/2
π. Πειραιά 1652
προς Κων/πολη 14/2
π. «Transport Dourou»
προς Λαττάκια 16/2
π. «Transport Tejo»
προς Ρίβερ Φιλ 4/8
π. «Μαφρόδου» (κ.)
προς Κέυ Γουέστ 29/1
προς Ιμνίγκχου 17/2
προς Σαλντάντα Μπαιή 5/2
π. Πειραιά
π. Πειραιά
π. Πειραιά
π. Πειραιά
π. Πειραιά
π. Πειραιά
π. Πειραιά
προς Περισσό 30/11
προς Άπω Ανατολή 16/2
προς Ινδονησία 5/2

ΤΖΙΟΥΕΛ I.....	83	35762	προς Αφρική 8/2
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΝ.....	74	21992	πρ. «Jame D. Burne»
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	α. Γκουγιακούιλ 26/1
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	προς Γουένο 17/1
ΤΗΝΟΣ.....	73	77377	αργεί Πειραιά
ΤΙΓΡΗΣ.....	73	67904	α. Γιούροπορτ 10/2
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	α. Λούπ Τέρμ 5/1
ΤΙΡΟΛ.....	74	12464	ε. Ήστ Λόντον 14/2
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	ε. Φουτζέιρα 15/2
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΣ (δ.).....	86	50563	ε. Ταρραγκόνα 14/2
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.).....	82	49101	πρ. «Thorstar»
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.).....	82	49101	πρ. «Thorhammer»
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	προς Σμύρνη 8/2
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	ε. Μπεντι 23/10
ΤΟΠΑΖ.....	77	15284	προς Σάντος 10/2
ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204	προς Ρόττερνταμ 5/2
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	ε. Μπουσάν 31/1
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500	ε. Τέμα 7/2
ΤΡΕΖΟΥΡ Α΄ΛΑΝΤ.....	74	13639	ε. Αλεξάνδρεια 5/2
ΤΡΙΑΙΝΑ.....	64	999	α. Καστελαμάρε Στάμπια 9/10
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595	αα. Αλεξάνδρεια 6/2
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Ν. Ορλεάνη 4/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	προς Ν. Κορέα 20/1
ΤΣΕΦΟΥ.....	84	10511	προς Μπαντάγκ 8/2
ΤΥΧΗ.....	70	10886	προς Ήστ Λοντόν 12/2

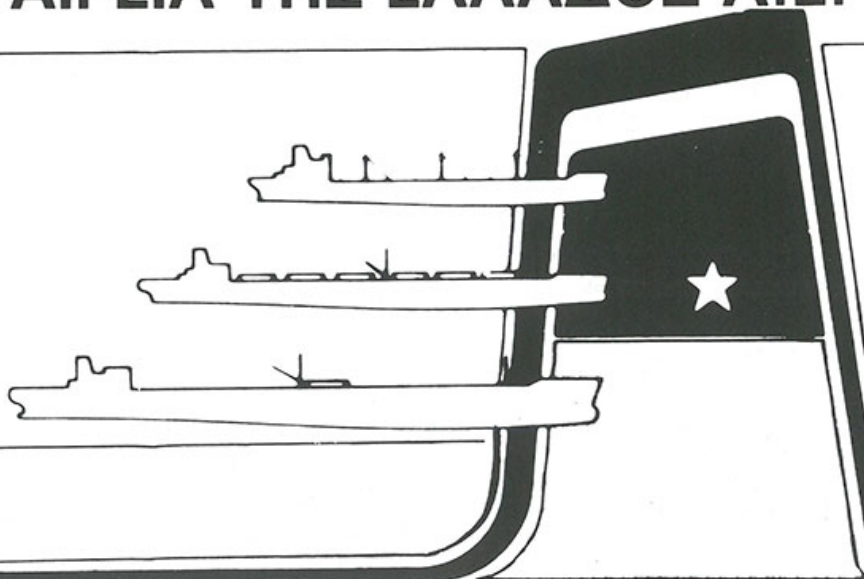
ΥΒΟΝΝΗ.....	77	14059	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΥΔΡΑ.....	79	12775	προς Λε Χάβρη 24/12
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	ε. Πειραιά 30/1
ΥΡΙΑ.....	77	14990	πρ. «Eurica» *

ΦΑΙΑΣ.....	76	56192	ε. Χάμπτον 17/2
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.).....	59	13354	επισκ. Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.).....	79	26973	ε. Πόρτ Εβεργκλίτ 22/1
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ.....	72	41133	αργεί Πειραιά
ΦΑΛΣΤΡΙΑ.....	71	20325	προς Μπρισμπαίν 10/2
ΦΑΝΗ - ANNA.....	73	15162	ε. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	προς Σάν Νικόλας 6/2
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	128555	προς Ρόττερνταμ 24/1
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/2
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	α. Χιούστον 12/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	ε. Ρας Σουκχέρ 22/12
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/2
ΦΕΪΡΟΥΖ I.....	83	17217	ε. Ντάρμπαν 10/2
ΦΕΪΡΟΥΖ II.....	84	19049	προς Σφάξ 3/2
ΦΕΪΡΟΥΖ III.....	84	19049	προς Τάμπα 5/2
ΦΕΪΡΟΥΖ IV.....	84	19049	ε. Πράια Μόλε 21/1

ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	αργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	ε. Πόρτ λα Κρούζ 29/1
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	προς Μαρακάμπο 30/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Χιούστον 9/2
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΙΕΝ.....	68	11384	προς Βενεζουέλα 23/1
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α: Άκαμπα 17/2
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΤ.....	72	62879	ε. Μομπά 18/2
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	ε. Ν. Χάβεν 14/2
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885	ε. Βενετία 16/2
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. Σουραμπάνια 14/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885	ε. Ίμμιγκχαμ 13/2
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098	διάλυση Κίνα
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ.....	73	62233	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570	πρ. «Kee Navigator»
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	76	34928	προς Παρανάγουα 12/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513	προς Άπιο Ανατολή 24/1
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786	προς Ν. Κορέα 9/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).....	85	38626	επισκ. Κάδιξ 19/2
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Μομπάσα 29/1
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379	ε. Χάμπτον 18/2
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971	ε. Λάγος 30/1
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685	στην Κωνσταντζα 29/1
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	91	29900	προς Λαζαρο Γκαρντένας 23/1
ΦΟΡΟΥΜ Α΄ΛΑΝΤ.....	76	18933	προς Ιαπωνία 16/1
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	ε. Αγ. Πετρούπολη 13/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568	επισκ. Ντουμπάι 13/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	πρ. «Kobe Spirit»
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.).....	89	25368	προς Λίβερπουλ 9/2
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	προς Σουέζ 7/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000	ε. Ρας Ταουόρα 5/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	προς Τρινιντάντ 28/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	α. Λίβερπουλ 16/2
ΦΡΗΝΤΣΙΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309	μετ. «Άμφιον» (ε.)
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584	επισκ. Δακάρ 3/2
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	προς Ηράκλειον 14/2 *
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	

ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500	προς Ν. Υόρκη 14/2 *
ΧΑΝΙΑ (δ.).....	78	64313	ε. Ταλκαχουάνο 11/2
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	15948	ε. Σάντα Μάρτα 15/2
ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ.....	72	6671	διάλυση Ινδία
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190	προς Παναμά 2/2
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500	πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/1
ΧΛΟΗ.....	82	36202	προς Σινγκαπούρη 19/2
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	69	12373	προς Μαλασία 19/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	προς Λάγος 9/2
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΗ (δ.).....	73	101440	πρ. Σινγκαπούρη 22/1
ΧΩΚ (δ.).....	79	26973	α. Χιούστον 9/2
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500	προς Μπροφιόρντεν 17/2
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753	ε. Σάφι 11/2
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	α. Ν. Ορλεάνη 29/1

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
 ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
 TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
 TELEFAX: 4283630



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ 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
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΓΑΣ	72	16235
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΪΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388
ΑΪΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423
ΑΪΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128
ΑΙΤΖΗΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023
ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8881
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976
ΑΛΒΙΟΝ I (κ.)	74	39050
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ 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
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΙΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
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

προς Γιβραλτάρ 12/2
προς Πασίρ Γκουντάγκ 29/1
προς Κοτονού 6/2
προς Ιορδάνια 26/12
α. Ν. Ορλέαν 28/1
προς Π. Σεντράλ 13/2
προς Γκρεσίκ 9/1
α. Ν. Ορλέαν 18/2
προς Βερακρούξ 15/1
α. Αμπενόρ 31/1
α. Μπωμόν 6/2
προς Μαλασία 21/1
προς Παράναγους 7/2
προς Οδησσό 17/1
προς Ινδία 21/1
προς Κιουρασάο 28/1
ε. Μασσαλία 14/2
ε. Ρότερνταμ 9/2
ε. Μπριντνί 13/2
επισκ. Πειραιά 29/12
προς Ολλανδία 12/2
επισκ. Μομπά 11/1
προς Χόγκ Κόγκ 13/2
προς Ντάρ ες Σαλάμ 10/2
προς Χό Τσι Μινχ Σιτ 17/12
προς Σενφουγκός 15/1
προς Μπαγκκόκ 6/2
ε. Γκουαγιακούλ 26/1
ε. Λίβερπουλ 27/1
πρ. «Chevron Meteor»
πρ. Σουδάν 2/2

προς Κάντλα 15/2
ε. Καστέλλαν 14/2
προς Φουτζέιρα 12/2
επισκ. Σιγκαπούρη 11/2
προς Κόλμπο 10/2
ε. Φουτζέιρα 10/2
ε. Μομπάσα 31/1
ε. Βιζακπατάν 31/1
προς Φουτζέιρα 8/1
προς Βατούρ 9/10
α. Βιζακπατάν 21/1
διάλυση Κίνα
επισκ. Μαγκάλα 11/1
προς Παλούς 5/2
πρ. «Talita»
πρ. Τούρμπο 12/2
πρ. Φλάσινγκ 19/2
πρ. Πακιστάν 10/2
αργεί Λος Πάμος
μετ. «Νεμά» Α.)
πρ. Ραμπίχ 30/1
πρ. Γαλλία 16/2
πρ. Λονδίνο 4/2
πρ. Αλγέρι 2/1
ε. Ν. Ορλέαν 8/2
πρ. Καράσι 4/2
πρ. Σουέζ 23/12
αργεί Ραβέννα
πρ. Άμστερνταμ 15/2
πρ. Τουμπάρδο 29/1
α. Γκαίμης 1/2
πρ. Ολλανδία 6/2
πρ. Μαλασία 9/2
πρ. Αλγερία 16/1
ε. Φόρτ ντε Φράνς 11/2
πρ. Σιγκαπούρη 1/2
μετ. «Λός Μολίνος» (π.7
στη Ραβέννα 1/12
στο Βανκούβερ 3/2
πρ. Μουρμάνσκ 28/1
ε. Σουέζ 1/12
ε. Γιάνμπο 17/1
πρ. Ινσόν 2/2
πρ. Μ. Μαγκανού 28/1
επιβλήθη αλλοδαπούς
πρ. Μορμουγκάο 9/2
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 12/1
αργεί Πειραιά
πρ. Κούβα 24/11
α. Σιγκαπούρη 15/2
ε. Χιούστον 15/2
α. Βανκούβερ 14/2
ε. Ν. Ορλέαν 15/2
πρ. Σίδνεϊ 8/2
πρ. Τάμπα 13/2
ε. Ν. Ορλέαν 14/2
πρ. Νοβοροσίσκ 31/12
α. Πειραιά 19/1
πρ. Τζακάρτα 2/2
πρ. Σιγκαπούρη 16/2
α. Χιούστον 11/2
ε. Γδύνια 11/2
πρ. Τσιτακόγκ 9/2

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-
ΚΟΣ (π.) 69 | 3826 || ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) | 78 | 21908 |
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597

ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.) 78 | 9485 || ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ.) | 76 | 38602 |
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (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
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510
ΑΝΤΣΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461

ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ
N.(κ.) 86 | 22273 || ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.) | 77 | 19166 |
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
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
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7.)	75	150960
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΥΓΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΙΣΤΗ (Μηχ.)	86	19602
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ.)	71	1594
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΞΙΠΛΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΞΙΠΛΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΞΙΠΣ (κ.)	75	16378
ΑΞΙΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΞΙΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΟΡΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

ΒΑΪΝ (δ.π.) 65 | 13408 || ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.) | 71 | 25232 |
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΗΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881

μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαβάννα 16/2
α. Χιούστον 28/1
στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)
πρ. Ποχάγκ 24/12
α. Μπιλμπάο 15/12
πρ. Γκεμλίκ 11/2

α. Όκλαντ 14/2
α. Γιούροπορτ 6/2
πρ. Νασσάου 17/2
πρ. Τσιτακόγκ 2/12
πρ. Γιοκχόμα 5/2
πρ. Χό-Τσι - Μινχ Σιτ 30/1
πρ. Σουέζ 5/2
πρ. Όννε 28/1
α. Μανίλα 13/2
α. Ροζάριο 9/2
πρ. «Star United»
πρ. Ρεσίφ 6/2

πρ. Βραζιλία 21/1
ε. Γιβραλτάρ 17/2
μετ. «Μακφρέντσι» (κ.)
πρ. Σιρία 11/2
πρ. Βανκούβερ 5/2
ε. Βομβά 22/1
ε. Αμπουρτζ 20/2
πρ. Πειραιά 13/2
δ. Κων/πολή 10/2
ε. Φλάσινγκ 14/1
στη Θεσσαλονίκη 4/1
πρ. Βενεζουέλα 25/1
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/1
πρ. Ντουμπί 23/1
πρ. Κόρπους Κρίστι 4/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 9/1
ε. Λος Πάμος 15/2
α. Τζουάιμα Τέρμ. 21/1
α. Τζουάιμα Τέρμ. 6/11
πρ. Γκουαγιακούλ 4/2
α. Ν. Ορλέαν 17/2
ε. Ρεσίφ 21/1
ε. Βόρνα 29/1
πρ. Ν. Ορλέαν 15/2
πρ. Ινδία 5/1
πρ. Ιαπωνία 30/1
ε. Πειραιά 13/2
πρ. Γκόντν 9/2
πρ. «Lloyd Houston»
ε. Άντεν 6/1
πρ. Πόιντ Σεντράλ 9/2
αργεί Πειραιά
αργεί Μπρεμερχάβεν
ε. Γκόντν 18/2
α. Μομπάσα 7/1
πρ. Κόρινθο 12/2
πρ. Τσιτακόγκ 8/1
ε. Τσιτακόγκ 24/12
πρ. Κασσιόγκ 7/2
ε. Τσιτακόγκ 11/2
ε. Κεφτάνου 13/2
α. Φουτζέιρα 18/1
πρ. Ιράν 29/11
πρ. Ιαπωνία 7/1
ε. Καβάλα 5/2
ε. Λα Παλις 15/2
μετ. «Colmena» (ΑΒ)
ε. Κάντλα 12/1
πρ. Βραζιλία 3/2
πρ. Άρζιου 24/1
ε. Σιγκαπούρη 11/2
πρ. Νάπολη 11/1
πρ. Ντουμπί 16/2
στο Βανκούβερ 7/2
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/1
ε. Μπαγκκόκ 13/2
διάλυση Ινδία
ε. Λουάντα 13/2
πρ. Αλεξανδρέττα 2/2
πρ. Αλγερία 12/2
α. Καζαμπλάνκα 27/1

BAMANT ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕP (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΗΤΑΛΙ II (κ.)	76	11321
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	17161
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	78	10411
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	85	2811
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	9833
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	73	8953
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	77	9767
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	69	12360
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	72	1999
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	78	20295
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (XK)	75	10136
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	15113
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	74	8915
ΒΡΥΣΗ (κ.)	77	11582
ΒΥΡΩΝ	69	15874
ΒΥΡΩΝ (AB)	75	60827
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)		
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ T. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501
ΓΙΑΝΝΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΝΠΑΣ I. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΝΠΑΣ II (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΝΑΤΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	49866
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΛΑΤΟΝ (δ.π.)	72	9327
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870
ΓΚΑΖ ΜΕΤ'ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΞΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΤΑΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΡΟΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΥ'ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067

ε. Άμστερνταμ 9/2		
ε. Κάντλα 11/2		
προς Αλγέρι 20/1		
προς Σιγκαπούρη 31/1		
ύψωση Ελληνική		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Αλγερία 12/2		
προς Μπαχάμας 1/2		
ε. Κάρατσι 14/2		
προς Οκρίκα 3/2		
ε. Πειραιά 23/1		
ε. Βιζακαπανάμ 12/2		
προς Ντούρες 22/1		
ε. Ρουέν 13/2		
ε. Μασσαόνα 18/1		
διαγράφεται		
α. Ν. Χάβεν 12/2		
προς Κούβα 13/1		
ε. Ριγέκα 12/2		
ε. Τσιτακόγκ 11/2		
προς Αλεξάνδρεια 13/2		
διαγράφεται		
πρ. «Σάμουελ Φράντσι»		
ε. Τακοράντι 30/1		
ε. Σιγκαπούρη 3/1		
ε. Άρχους 19/2		
προς Καζαμπλάνκα 11/2		
προς Βατούμ 1/2		
ε. Σόντος 1/2		
μετ. «Κάσας» (κ.)		
α. Σιγκαπούρη 14/2		
α. Γιβραλτάρ 29/1		
ε. Σαβόννα 17/2		
αργεί Πειραιά		
προς Πόρτο Καμπέλλο 1/6		
στον Περαϊκό		
επισκ. Πειραιά 16/12		
προς Σκίντνα 12/2		
προς Ιαπωνία 2/2		
επισκευές Σιγκαπούρη 16/12		
δ. Κων/πολη 24/1		
ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 5/2		
πρ. «Manhattan Princess»		
ε. Κασσιούγκ 30/1		
ε. Τζέντα 8/2		
ε. Κάρατσι 3/2		
προς Γκαμπόν 28/12		
προς Φλόσσινγκ 15/2		
προς Ντιλσέκλεσι 28/1		
προς Ν. Ορλεάνη 18/2		
ε. Πειραιά 15/2		
α. Σ. Τζών 18/2		
α. Ν. Ορλεάνη 23/1		
ε. Μπαργκουλία 14/2		
προς Βενετία 1/2		
προς Κίνα 5/1		
ε. Κουίνσουαγκντό 8/1		
προς Βηρυτό 17/2		
προς Μαλαϊσία 2/2		
πρ. «Lenseset»		
προς Φουτζέιρα 29/1		
πρ. «Luigi Galvani»		
ε. Φουτζέιρα 11/2		
ε. Ταρραγκόνα 10/2		
πρ. «Maersk Cadet»		
προς Παουλάκ 13/2		
πρ. «Nyhavn»		
προς Γιόνμπου 1052		
πρ. «Maersk Commander»		
προς Λιβύη 16/2		
προς Ιαπωνία 16/2		
πρ. «Mossoson»		
ε. Λιμά 14/2		
πρ. «Gaz Carribbean»		
α. Σιγκαπούρη 15/1		
πρ. «Gaz Symphon»		
προς Ινδία 8/2		
ε. Βομβάη 11/2		
προς Μωχαμέντια 14/2		
προς Τέιντμους 18/2		
προς Μήλο 16/2		
προς Μπαγκόγκ 29/1		
ε. Βανκούβερ 14/2		
ε. Βενετία 13/2		
προς Βάλβις Μπαι 5/2		
προς Αυστραλία 6/2		
α. Χιούστον 13/2		
προς Κήλαγκ 6/2		
προς Καζαμπλάνκα 13/2		
προς Σιγκαπούρη 14/2		
προς Σιγκαπούρη 14/2		
προς Νιτερόι 29/12		
προς Σαγκάη 19/12		
α. Ν. Ορλεάνη 17/2		
α. Ν. Ορλεάνη 14/2		
α. Σαίντ Τζών 3/2		
προς Χό Τσί Μινχ Σίτ 27/12		
ε. Λα Γκουλέτ 9/2		
προς Ριγέκα 15/2		
προς Μπακπουόγκ 6/1		
ε. Λεμεσό 13/2		
προς Μπ. Άιρες 23/1		
α. Ιμνίγκχαμ 7/2		
ε. Χόγκ Κόγκ 15/2		
προς Λα Γκουαίρα 9/2		
προς Μπ. Άιρες 10/2		
α. Ν. Ορλεάνη 9/2		
προς Καλλάο 17/2		
ΕΤΑ Άιν Σούκα 2/2		
προς Λουάντα 6/2		

ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μηχ.)	83	7983
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΠΙΔΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΑ Σ. II (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ ΣΚΑΥ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (κ.)	72	15871
ΕΛΠΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΡΩΤΑΣ (AB)	72	11066
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ III (π.)	81	9111
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΓΕΝΙΟΣ (κ.)	85	12030
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΚ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (π.)	69	48154
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390

προς Χουάτσο 26/12
α. Ν. Ορλεάνη 1/2
ε. Χάιφας 12/2
α. Χόγκ Κόγκ 17/2
α. Σιγκαπούρη 9/1
ε. Μπουσάν 29/1

ε. Κίγκσντον 4/1
ε. Σαν Λορέντζο 12/2
αργεί Πειραιά

ε. Ντάρμπαν 14/2
ε. Ιντσόν 9/2
προς Ρεσίφ 8/2
πρ. «Adel»
προς Οκρίκα 9/12
α. Κολόμπο 30/7
ε. Μπρίντζι 8/2
προς Μπέιρα 21/11
α. Δομπίττα 1752
προς Σιγκαπούρη 5/2
προς Κόμπε 14/1
προς Χοντίντα 29/1
προς Βραζιλία 26/1
προς Αβέρζο 9/2
προς Κουγκινγκάτο 20/2
προς Λιανουσγκάγκ 25/1

προς Μπανγιούλ 752
προς Σίντι Κερίρ 26/1
μεταφορές Περισκού
ε. Λομπίτο 14/12
α. Χόγκ Κόγκ 5/1
ε. Δομπίττα 13/2
προς Οδησσό 5/2
α. Ντάρμπαν 5/2
προς Μπαλικάσπιν 19/1
προς ΗΠΑ 26/1
προς Κολόμπο 11/2
στη Λας Πάλμας 9/5/1991
πρ. «Brago»
προς Κουβέιτ 16/2
α. Ρας Τανούα 28/8/92
διάλυση Κίνα
προς Φουτζέιρα 6/2
πρ. Ν. Κορέα 19/1
προς Τζουσίμα 27/12
α. Χιούστον 11/2
ε. Σιγκαπούρη 25/1
α. Φουτζέιρα 23/1

α. Φουτζέιρα 24/1

πρ. Ν. Κορέα 27/1
ε. Άντεν 29/1
προς Μομπάσα 30/1
α. Ν. Ορλεάνη 11/2
πρ. Άντεν 16/2
ε. Πειραιά 11/2
ολική απώλεια
ε. Λόγος 31/1
α. Τζέντα 3/2
ε. Αγ. Πετρούπολη 1/2
υπερίστες ελληνική
προς Κωνσταντίνα 16/2
πρ. Δ. Αφρική 11/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 10/2
ε. Ν. Ορλεάνη 16/2
προς Κωνσταντίνα 15/2
ε. Μπουρχάκ 4/2
πρ. Σαν Αντόνιο 19/1
πρ. Πόρτο Ορντάς 6/2
πρ. Τζέντα 17/2
ε. Σιγκαπούρη 16/2
α. Ιντσόν 31/1
πρ. Βαγκαρζέ 13/2
πρ. Κίνα 21/1
πρ. Ν. Κορέα 14/2
πρ. «Frontasanton»
πρ. Καλλόλο 19/1
ε. Μπαγκκόγκ 7/1
αργεί Ντάρμπαν
ε. Βηρυττό 4/2
ε. Μάλαγκα 7/2
α. Άκαμα 16/2
στο Σόγιο 22/1
ε. Γόβνια 14/2
ε. Ακαιούτλα 6/2
πρ. Τυννησία 30/1
πρ. Αρσεσίφ 28/1
πρ. Δ. Αφρική 26/3
πρ. Χιούστον 13/2
πρ. Ντουάλο 15/1
ε. Βίκαπατσάμ 14/2
ε. Πόρτ Μιχ. μιν Κασίρ 8/2
πρ. Μπαγκκόγκ 15/1
πρ. Κισιγάντα 2751
πρ. Κασσιούγκ 5/2
ε. Κωνσταντίνα 15/2
ε. Πάλαμος 12/2
πρ. Κασσιούγκ 25/1
α. Ν. Ορλεάνη 25/1
α. Άκαμα 17/2

ε. Πειραιά 11/2
πρ. Φουτζέιρα 28/6
επισκ. Πειραιά 30/1
α. Σιγκαπούρη 20/1
στη Σαφάγκ (αποθήκη)

ε. Αγ. Βικέντιο 23/1
α. Ν. Γουάττινστον 18/2

ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΔΟΣΙΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΔΩΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296
ΘΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.)	76	20572

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΤΩΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΙΩΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΩΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΩΛΚΟΣ ΚΛΟΡΟΥ (κ.)	82	41962
ΙΩΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΩΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΩΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΩΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛ'ΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ' (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪ'ΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086
СMB ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663
ΚΑΔΜΟΣ (ΑΒ)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ V (κ.)	74	26316
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805

ε. Σουέζ 14/2	
προς Τζεν. Σάντος 10/2	
α. Χόγκ Κόγκ 12/2	
προς Φιλίππινες 4/2	
στη Μάλτα 14/1	
ε. Χόγκ Κόγκ 10/2	
πρ. «Groditz»	
ε. Ν. Ορλεάν 17/2	
προς Νοβοροσίσκ 10/1	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/1	
ε. Λιβύη 24/9	
προς Άκομπα 15/2	
προς Γκαίμης 14/2	
ε. Αγαδία 27/1	
μετ. «Patriot» (π.)	
προς Κήλαγκ 11/1	

ε. Δουνκέρκη 14/2	
προς Τζόρτζ Λασφόρ 3/2	
προς Πειραιά 5/2	
προς Κωνσταντή 3/2	
προς Βενγκάλη 2/2	
προς Βενεζουέλα 16/1	
ε. Πειραιά 2/2	
επισκ. Σιγκαπούρη 15/1	
ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 12/2	
α. Τζέμπελ Άλι 14/2	
προς Α. Ανατολή 3/1	
προς Ιαπωνία 3/1	
προς Ιαπωνία 1751	
ε. Γιοκαϊται 29/1	
ε. Σαόμπο 25/1	
ε. Χιούστον 4/2	
ε. Χιούστον 3/2	
στη Βενετία 21/1	
προς Ταϊβάν 15/2	
προς Οχάσα 21/1	
προς Ταϊτσάινγκ 9/1	
ε. Λέγκχορν 6/2	
πρ. «Vemair»	
επισκ. Βοστώνη 23/1	
ε. Καβάλλα 10/2	
προς Φρημάντλ 15/2	
ε. Νταλιάν 30/12	
προς Κίνα 12/1	
προς Μιλφροντ Χάβεν 17/2	
διάλυση Κίνα	
ε. Ρκσίφ 19/1	
αργεί Πειραιά	
α. Κελητάουν 11/2	
προς Δ. Ακτή ΗΠΑ 12/2	
προς Βομβάη 13/2	
α. Μοντεβιδέο 16/2	
προς Σουγκέι Ρατζάγκ 16/2	
προς Μιζούσιμα 6/2	
προς Μαρόκο 18/2	
προς Λονδίνο 15/2	

μετ. «Θερμικός II» (κ.)	
δ. Σουέζ 26/3	
ε. Λειζδες 4/2	
προς Ρίτσαρντς Μπαί 16/1	
προς Λέγκχορν 14/2	
προς Γιοκοχάμα 16/2	
προς Πολωνία 9/2	
ε. Γκάλατς 14/2	
προς Νοβοροσίσκ 29/1	
στην Κωνσταντή 30/1	
α. Σαντάνα 17/1	
μεταφορές Μπρίντζι	
ε. Χιούστον 13/2	
ε. Γιούροπορτ 3/2	
προς Βέλγιο 4/2	
προς Πράια Μόλε 4/1	
α. Αλεξάνδρεια 25/1	
επιωλήθη	
προς Ντουάλα 11/2	

προς Χάιφά 6/1	
ε. Σάο Φραντίσκο 11/2	
ε. Σιγκαπούρη 26/11	
προς Βαλτιμόρη 6/2	
προς Γιβραλτάρ 27/1	
α. Καρατά 14/2	
αργεί Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 17/2	
ε. Καλλάο 5/2	
προς Νιουχάβεν 12/2	
ε. Ρουαίης 16/2	
προς Κίνα 29/12	
ε. Μομπάσα 2/2	
ε. Φουτζέιρα 12/2	
προς Κίνα 25/12	
προς Λειζδες 15/2	

ε. Πρίνς Ρούμπερτ 12/2	
προς Ιταλία 15/2	
ύψισα σημαία Μπαχάμας	
προς Άντεν 7/2	
προς Τουρκία 11/2	
προς Σίντ Κερύ 12/2	
προς Νοβοροσίσκ 18/2	
προς Γιοκοχάμα 7/1	
α. Ίμνιχαμ 10/2	
προς Λιβύη 17/1	
μεταφορές Ιράν	
προς Νιγηρία 12/2	
προς Μπουρναμπουέλ 15/2	
επισκ. Βαρκελώνη 13/2	
επιωλήθη Έλληνες	

ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛ'ΟΡ (π.)	76	20486
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265

ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΑΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΟΡ (δ.)	80	26976
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΖΜΙΚ (ΑΒ)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕΪ'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΜΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ)	74	126193
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΪ'Υ' (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299

MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834

προς Πάου 7/2	
προς Μπ. Αμπάς 20/12	
προς Νοβοροσίσκ 21/1	
διάλυση Κίνα	
προς Μασσαλία 9/2	
ε. Μπαγκόγκ 3/2	
α. Κοζίν 14/2	
προς Νταμμάμ 16/2	
προς Πόιντ Νουάρ 13/2	
προς Μπουρκάς 13/2	
προς Σίντ Κερύ 25/1	
προς Ες Σιντρί 13/2	
προς Σαβάννα 14/2	
προς Νοβοροσίσκ 25/12	
ΕΤΑ Σαλβαντόρ 22/2	
διάλυση Κίνα	
προς Καναδά 28/11	
μεταφορές Ν. Γουίντες	
ε. Ιντσάν 14/2	
προς Κόλπο ΗΠΑ 7/2	
α. Χιούστον 4/2	
προς Αγ. Πετρούπολη 6/2	

ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
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. (κ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΖΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΥ'ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΩΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227

προς Πειραιά 5/2
ε. Πόρτο Βέσμε 2/2
προς Σάντος 17/2
ε. Φός 16/2
προς Βηρυτό 9/2
α. Κεηπτόουν 14/2
ε. Πειραιά 14/2
μετ. «Macwarrior» (κ.)
πρ. «Πάν Μάπλ»
πρ. «Ρεταλινά»
στη Σιγκαπούρη 19/12
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/2
προς Αλικάντε 15/2
ε. Γιβραλτάρ 23/1
ε. Ντάρμπαν 4/2
προς ΗΠΑ 4/2
προς Βραζιλία 2/2
προς Πότι 20/1
ε. Ρεσίφ 24/1
ε. Λάγος 10/1
προς Πόρτ Κέλαγκ 17/2
πρ. «Ατλός Πρίντ»
πρ. «Skaw Princess»
α. Ν. Ορλεάν 29/1
ε. Κωνσταντίν 4/2
προς Θεσσαλονίκη 5/2
προς Ινδία 3/2
ε. Μπουεναβεντούρα 4/2
προς Μπλάνκο 16/2
προς Γκαλάτς 75/2
ε. Σιλκάντ 3/2
προς Χαϊκού 12/1
προς Ιταλία 6/2
προς Βιτόρια 22/1
προς Φός 11/2
στον Πειραιά 24/3/92
επισκ. Σιγκαπούρη 4/1
προς Γκαρούπα 30/12
ε. Μπρίστολ 16/2
α. Τζουσίμα Τέρμ. 14/2
προς Αλγέρι 22/12
ε. Βρέμη 9/2
α. Κάρτασι 4/1
δ. Παναμά 26/12
προς Σαγκάη 26/1
προς Μπουσάν 18/1
α. Βανκούβερ 7/2
επισκ. Πειραιά 28/12
προς Κέυ Γουστ 5/2
μεταφορές Περισκοί
ε. Ιντσόν 3/2
προς Άντεν 4/2
στο Γιβραλτάρ 22/1
ε. Βάρνα 28/1
προς Ρίο Ιανέιρο 27/1
ε. Πόρτ Εβερνχάιτς 27/1
προς Βιτόρια 8/2
ε. Ρίο Γκράντε 1/2
αναμένει Φουτζέιρα 1/10
προς Τρινιντάδ 13/2
ε. Μάλτα 11/2
διάλυση Ινδία
προς Γκνάντσκ 12/2
ε. Αμβέρσα 20/2
προς Τσιβάν 11/2
προς Ν. Ορλεάν 14/2
προς Σιγκάγκ 8/1
προς Αλγέρι 14/2
α. Ν. Ορλεάν 24/10
αργεί Πειραιά

μετ. «Daisyeverett» (Α.)

προς Ν. Αφρική 952
στον Πειραιά 3/11
προς Μουμπάσα 6/2
προς Λουάντα 11/2
προς Γιβραλτάρ 22/1
μετ. «Leblon Reeler»
προς Λάγος 16/2
ε. Φουτζέιρα 7/2
αργεί Κολούμπια
ε. Σιγκαπούρη 1/2
αργεί Μπρεμπερχάβεν
ε. Τακοράντι 5/2
στη Σεράγκα (αποθήκη)
αργεί Πειραιά
ε. Σαν Λορέντζο 11/2
προς Κούβα 15/1
προς ΗΠΑ 2/2
προς Κούβα 5/2
προς Πειραιά 17/1
προς Γκαρούπα 12/2
προς Βλαδβοστόκ 14/1
προς Τζέντα 8/2
προς Αθόνα 30/1
ε. Πειραιά 9/1
προς Βάρι 15/1
ε. Μπαγκόγκ 2/2
ε. Πειραιά 23/1
προς Αλμυράντε 7/2
προς Λισαβόνα 18/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
προς Βραζιλία 26/1
προς Τσιβάν 7/2
προς Αθόνα 23/1
ε. Λάγος 9/2
προς Πειραιά 26/1

ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑ'ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΤΤ ΛΑ'ΤΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ 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'ΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΗΝ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΖΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΙΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'Ι'Μ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΛΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (π.)	71	112306
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Τ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΑΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113

στο Κάμπο Φόλντ (Αποθήκη)
προς Νταμμά 6/2
προς Τσιβάν 21/1
προς Κίνα 29/1
προς Χάργκ 12/11
ε. Πειραιά 10/2
ε. Μπανγινάσιν 25/1
α. Φιλαδέλφεια 9/2
διαγράφεται
προς Σέκου 13/2
α. Άμστερνταμ 16/1
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/1
προς Μπερντιάνσκ 29/1
προς Καλλάο 3/2
α. Ν. Ορλεάν 12/2
επισκ. Πειραιά 16/12
προς Χάμπτον 7/2
προς Πασίρ Γκουντάνκ 2/2
μεταφορές Αγκάλας
α. Φλάσινγκ 9/1
προς Πειραιά 16/2
προς Ηράκλειον 14/2
προς Λευκάδι 14/2
προς Ν. Αμερική 30/1
προς Πόρτο Σαντίνιο 25/1
αργεί Μπρεμερχάβεν
ε. Γουίλμινγκτον 18/2
προς Βενεζουέλα 4/2
προς Μπερντιάνσκ 14/2
ε. Μπ. Άιρες 6/2
α. Λάγος 16/1
προς Βραζιλία 3/2
ε. Σάο Σεμπασιάν 10/2
προς Τουμπάο 10/2
α. Μπωμόν 6/2
προς Δ. Αφρική 20/1
ε. Αβίλς 10/2
στο Λάγος 6/11
ε. Ραβέννα 16/2
προς Στράουμσβικ 11/1
προς Ιαπωνία 7/2
προς Σιγκαπούρη 9/2
ε. Τέμα 9/2
α. Ν. Ορλεάν 16/1
προς Γκάντσκ 18/2
προς Γκράντ Καμάν 16/2
ε. Γκράντε Καμάν 12/2
προς Πειραιά 22/1
προς Ελλάδα 15/2
προς Παναμά 17/2
αργεί Φιλιππίνες
προς Εύξεινο Πόντο 12/2
στο Χάργκ (αποθήκη)
ε. Μπαντίνια 20/1
αργεί Πειραιά
ε. Μπουρκάς 7/2
πρ. «Nishibu Maru»
ε. Πόρτ Ελζαμπετ 25/1
ε. Γκάνδη 26/1
στο Θορικό Μπαϊ 13/2
α. Λάγος 23/1
προς Μιζουσίμα 3/2
αργεί Πειραιά
ε. Φός 14/2
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Σαν Λορέντζο 16/2
ε. Φάμουθ Μπαϊ 852
ε. πόρτ ντε Μπαϊ 16/2
προς Πασίρ Γκουντάνκ 12/2
στον Πειραιά 18/2
ε. Χάμπτον 14/2
προς Μεϊκό 17/2
πρ. Γουίλμινγκτον 20/2
προς Χάργκ 9/2
μεσογειοικές μεταφορές
αργεί Πειραιά
διάλυση Κίνα
προς Χάμπτον 21/1
προς Ρωσία 29/1
ε. Σαν Φραντίσκο 12/2
πρ. «Tago»
στο Κολόμπο 17/2
προς Λιβύη 6/2
ε. Αλεξάνδρεια 8/2
προς Αλγερία 8/2
ε. Τερνέστη 17/2
προς Κόλομπο ΗΠΑ 17/1
προς Τάραντα 15/2
μετ. «New Growth» (π.)
προς Ιαπωνία 21/1
ε. Σαλβαντόρ 14/2
προς Πόρτο Σάντα Μαρία 30/1
προς Θεσσαλονίκη 18/2
επισκ. Σ. Μάικας 17/2
αργεί Φουτζέιρα
ε. Λάγος 10/1
ε. Γόνια 13/2
ε. Αμβέρσα 21/2
μετ. «Νταυόνικ Ορίζων» (κ.)
προς Νοβοροσίσκ 16/1
προς Ντακάρ 6/1
στο Σέρπεντς Μάουθ 30/1
προς Βισμάρ 16/2
προς Μπ. Αμπάς 8/1
προς Σαμουάν 15/2
προς Μπ. Αμπάς 26/1
προς Ρότερνταμ 8/2

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ)	69	15688
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (ΑΒ)	86	14319
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΑΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΜΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΜΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΜΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤ'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)*	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166

ΡΑΤ'ΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΤ'ΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

στο Χουάγκου 4/2		
προς Βραζιλία 30/1		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/2		
προς Ινδία 7/1		
προς Ιαπωνία 15/2		
ε. Μοντεβιδέο 23/1		
προς Σαν Πέντρο 6/2		
προς Βελγία 3/2		
προς Ρεϊνιόν 14/2		
ε. Ντάρμπαϊν 2/2		
ε. Πειραιά 8/2		
προς Νταλιν 30/1		
ύψωσε σημαία Μάλτας		
στον Πειραιά		
πρ. «Surrey»		
προς Άκαμα 5/2		
στον Κρότταρ 7/2/1992		
προς Άντεν 29/1		
προς Κόλπο ΗΠΑ 27/1		
προς Δακάρ 13/2		
προς Ιράν 18/1		
ε. Σιγκαπούρη 3/2		
ε. Πειραιά 13/2		

προς Βηρυτό 2/2		
προς Σαλίνα Κρούζ 18/1		
ε. Ν. Ορλέαν 17/2		
δ. Γιβραλτάρ 17/1		
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/1		
προς Αμπνάν 17/2		
αργεί Πειραιά		
προς Άντεν 30/1		
προς Μοστανγκάνεμ 13/2		
ε. Ντουμπάϊ 13/2		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Ορλέαν 13/2		
α. Φουτζέιρα 11/2		
ε. Γκουαγιακούιλ 14/2		
προς Δουβλίνο 10/2		
ε. Βηρυτό 12/2		
α. Ρας Τανούρα 27/1		
προς Μπέντι 18/1		
προς Τζέντα 9/2		
ε. Φουτζέιρα 23/1		
ε. Σούσα 5/2		
α. Τέμα 12/1		
προς Βραζιλία 30/1		
ε. Χάμπτον 11/2		
προς Νοβοροσίσκ 21/1		
μετ. «Μοντέξ» (ε.)		
ε. Γιβραλτάρ 17/2		
προς Μπουσάν 10/2		
προς Νασιόνα 6/2		
προς Ν. Κορέα 5/2		
προς Φρήπορτ 10/2		
ε. Μαπούτο 10/12		
προς Μπ. Αμπάς 15/2		
α. Σάντος 9/12		
ε. Πόρτ Νουξ, μινι Κασίμ 29/1		
προς Σαλβαντόρ 1/2		
προς Λιμασόλη 16/2		
προς Θεσσαλονίκη 15/2		
προς Σιράχα 27/1		
προς Ρας Τανούρα 13/2		
πρ. «Sea King»		
ε. Ανάπολις 17/2		
προς Οδησσό 14/2		
α. Χιούστον 23/1		
προς Δ. ΗΠΑ 26/1		
προς Νιγηρία 18/1		
προς Ινδία 9/2		
ε. Ρίο Ιανέιρο 13/2		
προς Τόκιο 6/2		
ε. Ντάρμπαϊν 14/2		
μετ. «Τενεδος» (κ.)		
πρ. «Ανδρέας Α.»		
πρ. «Λογδ Μανδου»		
βυθίσθηκε 3/2		
προς Βραζιλία 26/1		
προς Γιοκοχάμα 1/2		
προς Νοβοροσίσκ 8/1		
ε. Μπουεναβεντούρα 14/2		
προς Ελλάδα 18/1		
ε. Χόγκ Κόγκ 5/2		
α. Ν. Ορλέαν 12/2		
προς Ιαπωνία 18/1		
ε. Χάμπτον 10/2		

α. Ν. Ορλεάν 15/2		
πρ. «Kupres»		
α. Μολφέττα 11/2		
προς Βιτόρια 25/1		
προς Ρουέν 28/1		
προς Σάντος 4/2		
αργεί Πειραιά		
προς Βενεζουέλα 22/1		
ε. Ρίο Ιανέιρο 15/2		
πρ. Βιάνα Καστέλο 13/2		
αργεί Πειραιά		
ε. Σαλβαντόρ 3/2		
α. Βανκούβερ 8/2		
α. Μανίλα 2/2		
α. Μαπούτο 29/12		
προς Τουμπουρά 30/1		
ε. Μαπούτο 31/12		
στο Γκιζάν (αποθήκη)		
προς Σουέζ 1/2		
α. Σάο Σεμπασιάν 23/12		
ε. Κωνσταντίνα 13/2		
προς Αμβούργο 27/1		
προς Μοσκόβη 12/2		

Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΤ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝΤΑΤΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΤΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΞΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ		
(δ.π.)	84	3793
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΤΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΤΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΪ (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298
ΣΗ ΕΚΧΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΛΑ (μ.)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕΪΝΤ (κ.)	76	4123
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΣΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7.)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕΪΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989

διαγράφεται
προς Κύμπε 20/1
στο Χάρνγκ
α. Βέντσιλις 26/1
α. Ντουμπάϊ 29/11
προς Ίμνιγκχαμ 19/2
ε. Μπαγκόκ 16/1
πρ. Σαγκάη 20/2
ε. Κωνσταντίνα 28/1
ε. Οδησσό 21/1
πρ. Ρόττερνταμ 2/2
πρ. Άνω Ανατολή 30/1
πρ. Ινσάν 31/1
ε. Αντοφαγκάστα 9/2
εγκαταλείφθηκε Μοσταγκάνα
ε. Χοσσόμα 5/1
πρ. Ταϊβάν 17/2
πρ. Κολόμπο 23/1
πρ. Κέυ Γουάστ 8/2

α. Πόρτ ντε Μπούκ 6/2
πρ. Ρόττερνταμ 9/2
πρ. Αλγερία 14/1
πρ. Περαικό 17/2
ε. Λουάντα 20/1
πρ. Μήλο 10/2
πρ. Σαγκάη 2/2
πρ. Ερυθρά Θάλασσα 28/1
πρ. Σαγκάη 7/2
πρ. Βραζιλία 14/1
ε. Περαιά 30/1
α. Λάγος 26/1
πρ. Περαιά 7/2
πρ. Ρίσαρντς Μπίτ 28/1
πρ. Πασιάντ 16/2
α. Άκαμα 7/2
ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
ε. Μπαγιούλ 1/2
ε. Βενετία 17/2
α. Μπαλντουφφοντ 12/2
α. Περαιά 9/2

διαγράφεται
στη Μανίλα 10/2
αργεί Περαιά
πρ. Σαν Χουάν 5/2
πρ. Μπριτολ 18/1
α. Ρόττερνταμ 4/1
πρ. Σαβόνα 17/2
ε. Μπωμόν 16/2
ε. Ίμνιγκχαμ 14/2
α. Κολόμπο 13/2
ε. Γιούροπορτ 18/2
πρ. Νοβοροσίτς 14/2
πρ. Μπιλμπό 16/2
πρ. Σινεφούγκος 2/2
ε. Μπέντ 19/12
α. Φουτζέιρα 11/1
πρ. "Osco Sea"
στο Ούμ Κουάρ 2/2
πρ. Αλεξανδρεία 14/2
ε. Γένοα 10/2
ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
αργεί Περαιά
αργεί Περαιά
πρ. Τουρκία 5/1
πρ. Ρεσίφ 5/2
α. Ταρραγκόνα 10/2
πρ. Κέυ Γουάστ 14/2
α. Κήνη Τάουν 14/2
ε. Ρίβα 30/1
πρ. "Birdie"
πρ. "Toscana"
α. Μορμυσκάο 11/1
ε. Μπριτολ 15/1
πρ. Αλεξανδρέττα 9/2
πρ. Ες Σιντέ 15/2
πρ. Γιβραλτάρ 13/2
πρ. Κουββα 6/1
πρ. Γαλλία 10/2
πρ. ΗΠΑ 22/1
πρ. Ρόττερνταμ 8/2
πρ. Κλαίπδα 31/1
ε. Τεργετίι 15/2
ε. Φουτζέιρα 11/1
ε. Σταβάνκερ 15/2
επισκ. Χαλκίδα
α. Νάπολη 11/2
πρ. Αθήνα 19/2
πρ. Μαπούτο 27/1
ε. Άντοντ 14/2
πρ. Περαικό 10/2
πρ. Σινγκαπούρη 13/1
πρ. Κίνα 26/1
α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ε. Αγ. Πέτρουπολ 28/1
πρ. Ινδία 15/2
πρ. Λίρεκν 12/1
ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/2
ε. Γιοχαχάμα 11/2
α. Ν. Ορλεάνη 3/2
πρ. ΗΠΑ 4/2
ε. Σινγκαπούρη 16/2
ε. Σινγκαπούρη 3/2
ε. Βέντσιλις 20/1
ε. Γιβραλτάρ 12/2
α. Σιλιάκ 8/2
πρ. Μπ. Χομείνι 25/1
πρ. Κριστοπόλ 13/2
πρ. Κριστοπόλ 16/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 3/2
πρ. Μπουσάν 16/2
πρ. Σαντάντερ 4/2

ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΪΝΛΕΣΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗΝ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΑΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΞΙΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (λβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙ'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΥΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644

προς Ποχάγκ 10/2	
προς Αρούμπα 18/1	
προς Γιοκοχάμα 14/1	
προς Ευρώπη 5/2	
προς Βοστώνη 4/2	
στην Σεμάνκα (αποθήκη)	
στον π. Ορινόκο	
ε. Πειραιά 14/2	
ε. Κόρπους Κρίστι 5/2	
ε. Φρητάνου 30/1	
ε. Αγ. Πετρούπολη 4/2	
προς Σαλέρνο 8/2	
ε. Λάγος 6/2	
προς Αγαδία 28/1	
προς Μαρόκο 11/2	
προς Μακίο 28/1	
α. Λάρνακα 2/2	
προς Γκάνδη 15/2	
ε. Σαρζα 21/1	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
ε. Σαρζα 28/9	
προς Τύνιδα 15/2	
προς Μπαγιόν 15/2	
προς Λα Πλάτα 10/2	
προς Ντέρνιν 12/2	
προς Σόγιο 24/1	
προς Ντάρμπαρν 8/2	
προς Ντάρμπαρν 8/1	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 13/2	
ε. Πειραιά 6/2	
προς Φός 17/2	
προς Ντάρμπαρν 7/2	
προς Μακίο 8/2	
προς Μπαγκλαντές 10/2	
διάλυση Ινδία	
ε. Σιγκαπούρη 11/2	
προς Χουάγκου 26/1	
α. Ν. Ορλεάνη 18/2	
προς Κουϊνκντό 29/1	
ε. Καμπεντέλο 3/2	
ε. Μομπάσα 1/2	
ε. Λουανσουγκάγκ 24/12	
στο Κάμπρος Φίλντ (αποθήκη)	
στη Ν. Ορλεάνη 17/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 10/2	
ε. Ιντσόν 29/1	
προς Βρέμη 18/2	
προς Χουάγκου 11/2	
α. Σιγκαπούρη 5/2	
ε. Χόγκ Κόγκ 14/2	
δ. Πωλβία 6/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Υόρκη 16/2	
προς Μομπάδα 12/2	
προς Ρένι 28/12	
προς Σέτε 16/2	
στο Μπαντάρ Αμπάς 20/2	
προς Κούβα 2/1	
προς Ρόττερνταμ 29/1	
μετ. «He Xin» (ΑΒ)	
προς Διλοκάλαι 5/2	
ε. Παράναγους 6/2	
προς Κουβέιτ 1/1	
ε. Ντάρμπαρν 19/1	
ε. Βηρυτό 4/2	
προς Ραζίν 9/1	
προς Λάγος 1752	
μετ. «Black Sea T.» (μ.)	
προς Ν. Κορέα 5/2	
προς Μπείρα 14/1	
ε. Τσιμπότε 31/1	
αργεί Πειραιά	
προς Ταϊβάν 31/1	
προς Σάο Σεμπαστιάν 19/1	
πρ. «Arges»	
αργεί Πειραιά	
προς Τομακομάι 12/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Γκάνδη 15/2	
προς Μπαννισαουσίαν 15/2	
προς Μαδαγασκάρη 15/2	
ε. Χόγκ Κόγκ 18/2	
α. Ρόττερνταμ 11/2	
προς Κίλαγκ 19/1	
προς Ινδία 25/1	
προς Καζαμπλάνκα 17/1	
προς Σρι Λάνκα 8/2	
α. Βανκούβερ 16/2	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 7/2	
προς Πόρτο Πράια 22/1	
προς Ντάρμπαρν 7/2	
προς Σαγκάη 7/12	
προς Βραζιλία 11/2	
προς Γκιζόν 6/2	
προς Περού 27/1	
ε. Φουτζέιρα 28/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
στη Σαγκάη 2/2	
α. Κάδιξ 23/12	
προς Ματαρόνι 7/2	
προς Ν. Κορέα 20/1	
προς Ιταλία 14/2	

ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΦΛΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ.)	77	20295
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΤΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗΝΤΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΔΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΝΗΣ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρ. «Japan Stork»
προς Σιγκαπούρη 4/2
α. Σιλκάντ 28/1
προς Μπουργκάς 16/2
μετ. «Argo Reefer»
μετ. «Υπάνεμα» (κ.)
ε. Σιγκαπούρη 13/2
ε. Μπείρα 23/12
προς Αλεξάνδρεια 15/2
προς Τσιναί 23/1
προς Κοτονού 11/1
προς Ελλάδα 14/2
πρ. «Imitea»
προς Γκάνδη 18/2
στο Σάντος 8/1
προς Μονρόβια 11/2
προς Κονακαλέ 25/1
ε. Ανκόνα 9/2
προς Αγ. Πετρούπολη 31/1
θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
προς Χάμπτον 11/2
ε. Καλλάο 6/2
προς Μπαγκόγκ 4/1
προς Καζαμπλάνκα 26/1
α. Ποντινάκ 27/1
ε. Ν. Ορλεάνη 17/2
α. Ν. Ορλεάνη 28/1
προς Αμβέρσα 4/2
ε. Αμβέρσα 14/2
επισκ. Ντάρμπαρν 5/2
προς Πόρτο Ορντάς 27/1
προς Ντάρμπαρν 13/1
α. Ρόττερνταμ 19/2
προς Μπατάγκος 23/1
πρ. «Ακουδίου»
μετ. «Πλατύτερα» (μ.)
ε. Αμβούργο 18/2
προς Στανκί 17/2
α. Άσντον 12/2
ε. Λας Πάλας 6/2
επισκ. Ρόττερνταμ 12/1
α. Ρίο Ιανέιρο 13/2
ε. Μπαγκόγκ 5/2
προς Πόρτ Χάρκουρτ 1/2
α. Σιγκαπούρη 20/1
α. Σευέλλες 30/1
προς Τούρμπο 1/2
ε. Ουλαπούλ 14/2
προς Κούβα 28/1
προς Κεμπάτσουν 4/2
προς Αναδίο 10/2
ε. Λας Πάλας 1/2
προς Νατάλ 10/2
ε. Τόκιο 11/2
πρ. Νικόσια 10/2
ε. Μπαγκόγκ 5/12
προς Σιγκαπούρη 25/12
διάλυση Ινδία
α. Λας Πάλας 28/1
διαγράφεται
πρ. Μπαγκόγκ 24/1
ε. Λάγος 28/1
προς Διέπη 10/2
προς Κουβέιτ 16/2
επισκ. Λας Πάλας 23/1
προς Αμπιτζάν 19/1
προς Αγαδίο 18/2
πρ. Ντράς Χάρμπορ 12/1
α. Ρόττερνταμ 27/1
ε. Φουτζέιρα 31/1
α. Νταρ ες Σαλάμ 14/1
ε. Σαθόννα 18/2
πρ. «Boka»
πρ. Σάφι 6/2
α. Φουτζέιρα 11/2
α. Ν. Ορλεάνη 26/1
ε. Βόλο 4/2
μετ. «Peng Hai» (AB)
α. Ντουμπάι 24/1
πρ. Κίνα 27/12
πρ. Δαμιάτα 20/1
πρ. Μαδράς 9/2
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 16/2
ε. Βάρνα 31/12
πρ. Αδριατική 4/2
ε. Σαθόννα 15/2
πρ. Καλδέρρα 2/2
ε. Ν. Ορλεάνη 15/2
α. Ν. Ορλεάνη 7/2
α. Ν. Ορλεάνη 5/2
πρ. Πόρτ Σουδάν 14/2
ε. Φουτζέιρα 23/12
πρ. Ν. Υόρκη 22/1
ε. Σουραμπάγια 22/1
πρ. Ν. Ορλεάνη 29/1
διάλυση Κίνα
πρ. Λίβερπουλ 18/2
πρ. Ιταλία 6/2
πρ. Αρίκα 29/1
πρ. Τρίπολη 9/2
ε. Καρατάι 1/2
ε. Νιούπορτ 12/2
ε. Μπαθναγκάρ 15/1
πρ. Τάμπα 12/1
πρ. Μπενίν 8/2
ε. Άμστερνταμ 9/2
ε. Κονακρί 30/1

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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

