

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1993

Αρ. Φύλλου 1386/1145

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘΜ. 1386 / 1145
15 ΜΑΪΟΥ 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

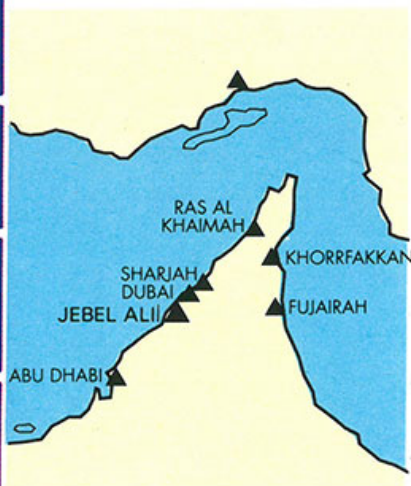


GALAXY SHIPPING AGENCY

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

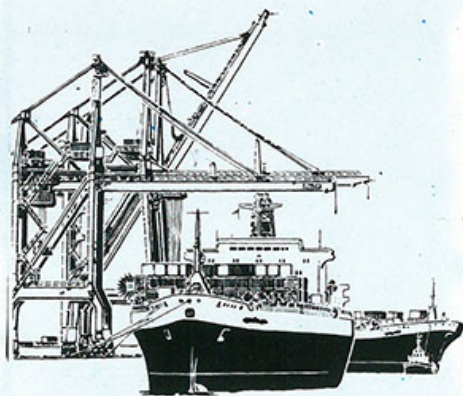


Έτος Ιδρύσεως 1963

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 ΜΑΪΟΥ 1993
ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1386/1145

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:

INTERCONSULT

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

62nd Year
Issue No. 1386/1145 May 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

- 12 Κρουαζιερόπλοια - Κατάργηση του ορίου ηλικίας.
Του κ. Μιχάλη Λάμπρου.
- 14 Το παρόν και το μέλλον των πρόντακτ κάρριερς.
Του κ. Ερρίκου Κέρτσικοφ.
- 17 Το Αλκοόλ στα πλοία
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 20 Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700-1864.
Του κ. Νίκου Βλασσόπουλου.
- 26 Μεταρρυθμίσεις στους Lloyd's.
Του κ. Νίκου Κουλάδη.
- 29 Τα Ναυπηγεία Περάματος Α.Ε.
σε αναπτυξιακή πορεία.
- 30 Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28 ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ MARPOL 73/78
- 33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

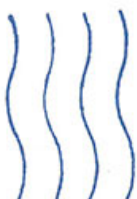


Athenian Group of Companies

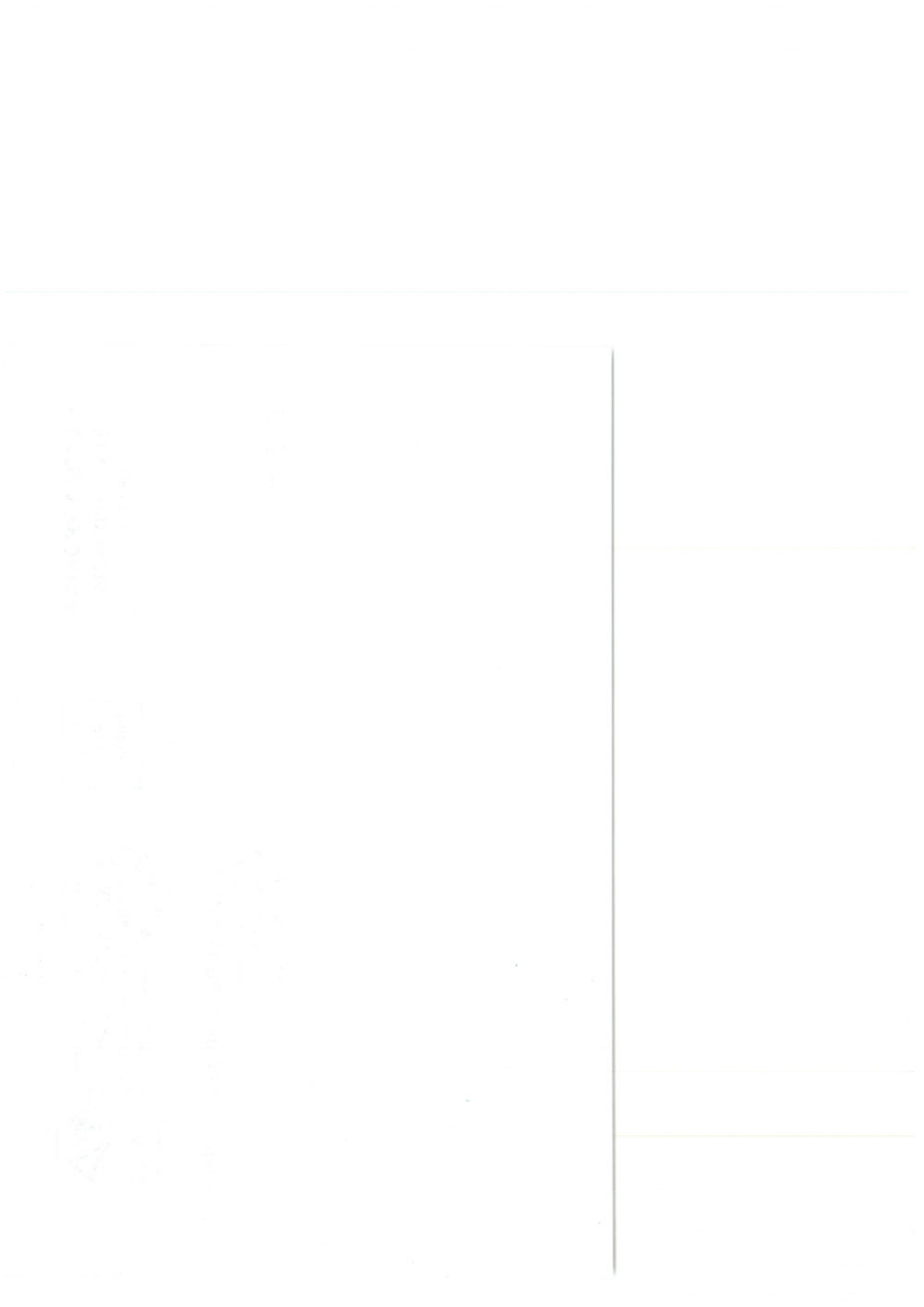
10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
ΤΑΧ. ΘΥΡΗΣ 80076
ΛΕΙΠΑΙΑΣ

BY AIR MAIL
PAR AVION



ΕΝΤΥΠΟ ΚΑΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 118/90
IMPRIME FERME
SOYS PERMIS
KENTP. TAX. ΛΕΙΠΑΙΑ



Ασφαλιστική χειραφέτηση

Δεν χωρεί αμφιβολία ότι η αμφισβήτηση των Κανόνων των Clubs για την υποχρεωτική υπαγωγή οποιασδήποτε διαφοράς μεταξύ των ιδίων και των μελών τους στο Αγγλικό Δίκαιο και στη Διαιτησία του Λονδίνου στην οποία προχώρησε με προσφυγή της στην Ελληνική Δικαιοσύνη ναυτιλιακή εταιρία που εδρεύει στην Ελλάδα και αποκάλυψε προ ημερών η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor», οδηγεί σε νέες συνθήκες και κυρίως στην απεξάρτηση από τους όρους και τις δουλειές της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου, αν μάλιστα συνδυασθεί και με την απαίτηση καταβολής ασφαλισματος από Βρεταννούς ασφαλιστές με απόφαση δικαστηρίου των Αθηνών, στο οποίο επίσης έχει προσφύγει η ίδια εταιρία, που έφεραν στην επιφάνεια τα «Ναυτικά Χρονικά».

Είναι αξιοσημείωτο ότι η ναυτιλιακή εταιρία, η Prometheus Maritime Corporation, προσέφυγε στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών για την επίλυση των διαφορών που υπάρχουν μεταξύ των πλοίων που διαχειρίζεται και το P & I Association του Sunderland επικαλούμενη τη διεθνή δικαιοδοσία που έχουν τα ελληνικά δικαστήρια κατά τις γενικές διατάξεις του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας αλλά και κατά τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1968 για τη δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, που για την περίπτωση ασφαλιστικών συμβάσεων θεσπίζουν ειδική δωσιδοκία των δικαστηρίων της κατοικίας ή έδρας του ασφαλισμένου.

Είναι ακόμη αξιοσημείωτο ότι το Club με προσφυ-

γή του επικαλείται έλλειψη διεθνούς δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων λόγω υπαγωγής (των αναφεομένων διαφορών), βάσει των δικών του Κανόνων, στη Διαιτησία του Λονδίνου και ως εκ τούτου χαρακτηρίζει την αγωγή της ναυτιλιακής εταιρίας στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών νόμω και ουσία αβάσιμη. Και είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι δεν περιορίζεται μόνον σ' αυτή την προσφυγή: Με αγωγή που έχει ασκήσει ενώπιον του Πρωτοδικείου του Λονδίνου ζητεί την έκδοση διαταγής του προς την ναυτιλιακή εταιρία να απαγορευθεί η άνευ αδείας του συνέχιση της διαδικασίας που έχει ξεκινήσει ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών. Είναι τέλος αξιοσημείωτο ότι Βρεταννοί ασφαλιστές, εναντίον των οποίων ασκήθηκε αγωγή από την ίδια εταιρία στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών για την καταβολή ασφαλισματος, αντί να υποστηρίξουν τις θέσεις και τα επιχειρήματά τους σε μία ανοικτή διαμάχη, στο δικαστήριο δηλαδή, καταφεύγουν σε «υπόγειες» ενέργειες ελπίζοντας ότι με την τακτική των καθυστερήσεων και των ενστάσεων θα επιτύχουν την αποφυγή της δωσιδοκίας των ελληνικών δικαστηρίων.

Είναι αυτονόητο ότι οι ανωτέρω υποθέσεις προκαλούν το ιδιαίτερο ενδιαφέρον όχι βεβαίως μόνον στην Ελλάδα αλλά και στο Λονδίνο (όπου η ασφαλιστική αγορά ταρακουνιέται αγρίως) και αλλού. Και είναι επίσης αυτονόητο ότι από την έκβαση τους θα κριθούν πάρα πολλά: Και για την Ελληνική Ναυτιλία, και για τον τόπο αυτόν, αλλά και για τους Βρεταννούς.

Ολιγωρία του Υπουργείου

Σημαντική μερίδα του εφοπλισμού που δραστηριοποιείται στον Πειραιά εμφανίζεται σαφώς ενοχλημένη από την ολιγωρία του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας και την ανεπάρκειά του για την αντιμετώπιση κρίσιμων προβλημάτων και την πρόληψη ανεπιθύμητων για τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της εξελίξεων.

Η επισήμανση οφείλεται στην νέα εβδομαδιαία αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» η οποία τονίζει ότι ολιγωρία του ΥΕΝ εντοπίζεται:

- Στη μείωση της φορολογίας και για τα μικρότερης χωρητικότητας πλοία. Το θέμα είχε ανακύψει αμέσως μετά τη ρύθμιση του θέματος της φορολογίας των μεγάλης χωρητικότητας πλοίων αλλά ως τη στιγμή δεν έγινε το παραμικρό προς την κατεύθυνση της καλύτερης φορολογικής αντιμετώπισης και των υπόλοιπων πλοίων.
- Στην αντιμετώπιση της εκκρεμότητας που έχει ανακύψει αναφορικά με τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες. Στα ελληνικά δικαστήρια έχει διαμορφωθεί η άποψη ότι

εφ' όσον η διοίκηση νομικών προσώπων τα οποία έχουν συσταθεί με τους νόμους αλλοδαπής Πολιτείας (όπως είναι οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες που η διαχείρισή τους γίνεται από εταιρίες του Ν. 89, 378 και 27) ασκείται στην Ελλάδα, θεωρούνται προσωπικές εταιρίες και γι αυτές έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Εμπορικού Νόμου περί ομορρύθμων εταιριών, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει μετατροπή των σχέσεων των μετόχων σε σχέσεις ομορρύθμων εταιριών και ως εξίσταται προσωπική και απεριόριστη ευθύνη κάθε εταιρού, ενώ ταυτόχρονα δεν υφίστανται διοικητικά συμβούλια (των εταιριών αυτών) ή γενικές συνελεύσεις.

- Στην εξασφάλιση του ανθρώπινου δυναμικού (αριθμητικώς και ποιοτικώς) και κυρίως των στελεχών τα οποία χρειάζεται η Ναυτιλία των Ελλήνων που είναι επιτακτικό αίτημα του συνόλου του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος επανειλημμένως έχει επισημάνει ότι η επιβίωση και η διατήρηση της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη

με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών.

- Στην υλοποίηση συγκεκριμένων προτάσεων του εφοπλισμού για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του ΝΑΤ και στην κατάρτιση του σχετικού νομοσχεδίου.
- Στην περιπτώσιακή αντιμετώπιση αναφεομένων προβλημάτων με προσθήκες στην εγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίων.

Εξ άλλου ανεπάρκεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας επισημαίνεται στην πρόληψη δυσμενών για τη Ναυτιλία και τον εφοπλισμό ενεργειών, όπως της πρόσφατης εγκυκλίου Μάνου με την οποία επιχειρήθηκε η κατάργηση νόμου με αυξημένη μάλιστα συνταγματική ισχύ. Ή στην αποτροπή επιβαρυντικών για τον εφοπλισμό συνεπειών από μέτρα που δεν συνοδεύθηκαν και από παράλληλη προσαρμογή της νομοθεσίας.

Εναντίον όμως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διατυπώνεται από σημαντικότερη μερίδα του ελληνικού εφοπλισμού και η βαρύτατη κατηγορία ότι ευθύνεται με τον θόρυβο που έχει ξε-

σηκώσει για τη δημιουργία αντιεφοπλιστικού πνεύματος και την ενστάλαξη στον ελληνικό λαό και όχι μόνον της εντυπώσεως ότι για την οικολογική επιβάρυνση της Μεσογείου — και κατ'επέκταση και των άλλων θαλασσών — ευθύνεται η Ναυτιλία τη στιγμή: Πρώτον, που ο ελληνικός εφοπλισμός και η ναυτεργασία προχώρησαν στην ίδρυση της Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος που διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο διεθνώς στην προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση. Και, δεύτερον, που είναι διαπιστωμένο ότι η Μεσόγειος αργοπεθαίνει από τις επιβαρύνσεις που προκαλούν: Η μεγάλη τουριστική πίεση η βιομηχανία που εγκαθίσταται στη ζώνη των ακτών και όχι μόνον, γιατί τελικώς και απόβλητα απομακρυσμένων από τις ακτές βιομηχανικών συγκροτημάτων ή βιομηχανικών περιοχών καταλήγουν δια των ποταμών ή άλλων οδών στη θάλασσα τα βαρέα μέταλλα τα φυτοφάρμακα (παρασιτοκτόνα, ζιζανιοκτόνα, εντομοκτόνα) από τα οποία γίνεται αλόγιστη χρήση από τους αγρότες της Ελλάδος και των άλλων μεσογειακών χωρών τα οργανικά και αστικά λύματα που καταλήγουν στη θάλασσα χωρίς επεξεργασία η ραδιενεργός ρύπανση και φυσικά η Ναυτιλία (τα πλοία, δηλαδή) αλλά όπως είναι αυτονόητο όχι μόνον η Ελληνική, η οποία άλλωστε δραστηριοποιείται διεθνώς και όχι βε-

βαίως αποκλειστικά στη Μεσόγειο. Και όλα αυτά για εισπρακτικούς λόγους — για να εισπράξει δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο τα πρόστιμα που επιβάλλονται — και για να φαίνεται ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αναπτύσσει έντονη δραστηριότητα στην καταπολέμηση των ρυπάνσεων τη στιγμή που έχει εγκαταλείψει πλήρως κάθε προσπάθεια για πρόληψη.

Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Μετά την Ολομέλεια των Εφετών Πειραιώς και ο Δικηγορικός Σύλλογος της πόλεως διατυπώνει αντιρρήσεις για την ίδρυση τμήματος ναυτικών διαφορών στο Πρωτοδικείο Πειραιώς — υπέρ έχει ταχθεί η Ολομέλεια Πρωτοδικών η οποία όμως υπογραμμίζει ότι πρέπει να υπάρξουν τροποποιήσεις και βελτιώσεις στο σχετικό σχέδιο νόμου.

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς ουσιαστικά συμφωνεί με την Ολομέλεια Εφετών Πειραιώς η οποία θεωρεί ότι η απασχόληση δικαστών αποκλειστικά και μόνο με το ναυτικό δίκαιο, συνεπάγεται τη δημιουργία ειδικής κατηγορίας δικαστών οι οποίοι διατρέχουν τον κίνδυνο να ενταχθούν σε ευαίσθητα δικαιοδοτικά πλέγματα διαδίκων, συμπεριόντων και υποθέσεων με αποτέλεσμα η ηθική τους ακεραιότητα να βρίσκεται

σε συνεχή δοκιμασία ή και ακόμη να τεθεί υπό αμφισβήτηση.

Την ίδια άποψη διατυπώνει και ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, ο οποίος στηρίζει την αντίθεσή του στο ότι το νομοσχέδιο καταρτίστηκε πρόχειρα και δεν αντιμετωπίζει το θέμα σε βάθος και στο ότι φοβάται ότι θα δημιουργηθεί μία κατηγορία δικαστών περιορισμένου αριθμού που ενέχει τον κίνδυνο επηρεασμού των αποφάσεων.

Από την πλευρά της Ναυτιλίας υποστηρίζεται:

- Μετά από πολλές δεκαετίες, προχωρεί η υλοποίηση του αιτήματος των ανθρώπων της ελληνικής ναυτιλίας για τη δημιουργία τμήματος ναυτικών διαφορών.

- Ουδεμία μορφή ελαστικότητας της συνειδήσεως των δικαστών που θα επανδρώσουν τα τμήματα αυτά, λόγω της εξειδικεύσεώς τους ή του αριθμού τους, έχει σοβαρά αποδειχθεί.

- Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αποκοπεί από την Πολιτεία, καθώς και την ανάπτυξη του Πειραιά και της Ελλάδας.

ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΑΠΕΙΛΟΥΝ ΑΠΕΡΓΙΑ

Απειλές για απεργιακό αγώνα σε διεθνή μάλιστα κλίμακα απειλούν τέσσερις Ενώσεις κατωτέρων πληρωμάτων - Ναυτών (πρώτη και καλύτερη), Θαλαμηπόλων, Μαγείρων και Τροφοδοσίας — «εφ' όσον δεν ικανοποιηθούν θεσμικά αιτήματα που αφορούν εξ ολοκλήρου την Πολιτεία».

Το καταγραφουμε, όχι βεβαίως γιατί είναι δυνατόν να υπάρξει έστω και η παραμικρή απειλή από την «κινητοποίηση» των εν λόγω Ενώσεων, αλλά για να υπογραμμίσουμε ότι για την ικανοποίηση αιτημάτων τους που αφορούν εξ ολοκλήρου την Πολιτεία στρέφονται κατά των πλοίων που εξασφαλίζουν την αποδοτική απασχόληση στα μέλη τους.

Εξ άλλου οι τέσσερις Ενώσεις — δηλαδή οι διοικήσεις τους που έχουν στρογγυλοκαθήσει στην καρέκλα και δεν εννοούν να την εγκαταλείψουν αν δεν συνταξιοδοτηθούν — αισθάνονται και «έντονη ανησυχία» για ορισμένες εξελίξεις όπως είναι «η μεθόδευση για αύξηση της συμμετοχής στα φάρμακα και τη νοσηλεία, η προώθηση του σχεδίου νόμου για το NAT στο υπουργείο Υγείας, το πάγωμα των εφάπαξ παροχών, η έλλειψη αποθεματικών στο ΤΠΚΠΕΝ, η επιμονή του προέδρου του ΟΝ για το θεσμό του οικογενειακού γιατρού και η περικοπή 4 δισ. δραχμών από τον προϋπολογισμό του ΟΝ, τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας του ΥΕΝ που δείχνουν το μεθοδικό αφανισμό των ναυτεργατών ιδιαίτερα στη

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 Citv. 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

φορτηγό ναυτιλία, την κωλυσιεργία των πλοιοκτητών των ανασφαλιστών ε/γ πλοίων και την άρνηση του YEN να υποθετήσει τις συγκεκριμένες προτάσεις της ΠΝΟ».

ΝΕΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ

Η νέα Διεθνής Σύμβαση περί ναυτικών προνομίων και υποθηκών, την οποία υιοθέτησε διεθνής διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη στο πλαίσιο της UNCTAD και του IMO με στόχο την ενοποίηση της διεθνούς νομοθεσίας, αναγνωρίζει πέντε ναυτικά προνόμια.

Η νέα Διεθνής Σύμβαση, η οποία θα κατατεθεί στη Γενική Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών και θα είναι ανοικτή για υπογραφή από 1.9.1993 μέχρι 31.8.1994, προσδίδει προτεραιότητα στις απαιτήσεις των ναυαγισμάτων, ακολούθως από τις απαιτήσεις του πληρώματος περιλαμβανομένων των μισθών, των εξόδων επαναπατρισμού και κοινωνικών ασφαλίσεων, τις απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή τραυματισμού, τις απαιτήσεις από προηγούμενες επιχειρήσεις διασώσεως, τις λιμενικές απαιτήσεις και πλοηγικά δικαιώματα και απαιτήσεις από κλοπές ή άλλες ζημιές. Το δικαίωμα για την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων λήγει μετά από εξαμήνο εκτός αν το σκάφος έχει κατασχεθεί ή δημοπρατηθεί αναγκαστικά.

Επίσης η Δ. Σύμβαση, προβλέπει ότι οι ενυπόθηκοι δανειστές, θα ικανοποιούνται μετά την ικανοποίηση των ναυτικών προνομίων και ότι τα κράτη-μέλη θα μπορούν να παρέχουν και άλλα ναυτικά προνόμια εκτός των ανωτέρω, τα οποία όμως, θα είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας, το πολύ μέχρι 6 μηνών, και θα έπονται κατά την ικανοποίηση των ανωτέρω ναυτικών προνομίων και υποθηκών.

ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΙΔΟΤΗΘΕΙ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Τέρμα οι επιδοτήσεις και οι χρηματοδοτήσεις για αγορά, μετασκευή και ναυπήγηση επιβατηγών πλοίων και όσοι πρόλαβαν και επωφελήθηκαν από προηγούμενες ρυθμίσεις πρόλαβαν.

Το συμπέρασμα προκύπτει από δηλώσεις του Υπουργού Ναυτιλίας, ο οποίος, απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις αναφορικά με τις αιτήσεις που έχουν υποβληθεί (στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας) από ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή και από ιδιώτες ακόμη για τη ναυπήγηση πλοίων με κεφάλαια από το δεύτερο Πακέτο Ντελέρ — τον σχετικό πίνακα δημοσίευσε η αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor» — είπε χα-

ρακτηριστικά: «Οι ενδιαφερόμενοι πηγαίνουν όπου μυρίζονται ψητό και στο παρελθόν δόθηκαν πολλά χρήματα για πλοία».

Ο Υπουργός διευκρίνισε:

Πρώτο, ότι «τα χρήματα του Πακέτου Ντελέρ στο χώρο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας θα χρησιμοποιηθούν για λιμενικά έργα, για ενίσχυση των λιμανιών τα οποία αποτελούν έξοδο προς την Αδριατική και δευτερευόντων έργων σε δευτερεύοντα λιμάνια προκειμένου τα λιμάνια αυτά να είναι κατάλληλα για την υποδοχή των σύγχρονων πλοίων και την καλύτερη εξυπηρέτηση των διακινουμένων επιβατών».

Δεύτερο, ότι «από το δεύτερο Πακέτο Ντελέρ δεν υπάρχουν κεφάλαια με τα οποία θα αγορασθούν πλοία. Δεν υπάρχει τέτοια σχεδίαση», και

Τρίτο, ότι «το Πακέτο Ντελέρ δεν είναι εν πάση περιπτώσει αυτή τη στιγμή έτοιμο να διαθέσει χρήματα προς αυτή την κατεύθυνση», δηλαδή την αγορά, μετασκευή και ναυπήγηση πλοίων.

ΟΙ ΚΛΑΔΑΡΧΕΣ

Μετά τις τελευταίες αποστρατείες και τις προαγωγές δύο πλοιάρχων σε αρχι-

πλοιάρχους — Εμμ. Πελοποννήσιο και Αθαν. Μανώλη — υπήρξαν και ανακατατάξεις στους κλαδάρχες. Οι νεοπροαχθέντες πήγαν αντίστοιχα στη Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος και στον κλάδο Διοικήσεως, παρέμειναν στις θέσεις τους οι κ. Αντ. Καλούδης (Κλάδος πλοίων και ναυτιλιακής πολιτικής) και Γεώργ. Λάμπρου (Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων) και τοποθετήθηκαν σε νέες θέσεις οι κ. Βασ. Χατζηνικολής (Λιμένων και Λιμενικών Έργων), Παν. Αποστολόπουλος (Προσωπικού Πλοίων) και Μιχ. Δορκοφίκης (Λιμενάρχης Πειραιώς).

ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Από την ανακοίνωση του ΟΛΠ για το θέμα των επισκευαστικών θέσεων μας έμεινε η εντύπωση ότι το πρόβλημα (για τον Οργανισμό Λιμένος) είναι απλώς εισπρακτικό και τίποτε άλλο, εκείνα δε τα περί της διευκολύνσεως και άλλων πλοίων που έχουν ανάγκη από επισκευές προβάλλονται, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, μόνον για το θεαθήναι — προσοχή, η διαπίστωση προέρχεται, επαναλαμβάνουμε, από την ίδια την ανακοίνωση του ΟΛΠ με την ο-

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

ΑΝΤΑΞΙΑ ΤΗΣ ΜΝΗΜΗΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΝΑΥΤΟΔΑΣΚΑΛΟΥ

Σε μια ιδιαίτερη καλαίσθητη και άψογα οργανωμένη εκδήλωση, οι μαθητές του μεγάλου Ναυτοδόσκαλου Γεράσιμου Μηλιαρέση απέτισαν στις 13 Μαΐου, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, φόρο τιμής στην μνήμη του με αφορμή την συμπλήρωση 20 ετών από τον θάνατό του.



Ο αείμνηστος Γεράσιμος Μηλιαρέσης το 1955 στο ναυτοφροντιστήριο «Ποσειδών»

ποία μάλιστα παρέχονται οδηγίες για το τι πρέπει να κάνει κάθε ενδιαφερόμενος σε περίπτωση που λήξει η προθεσμία και δεν προλάβει τις ώρες λειτουργίας των υπηρεσιών του Οργανισμού, αρκεί να έχει μαζί του μία επιταγή με το ποσόν της προκαταβολής που απαιτεί ο ΟΛΠ!

Κατά την ταπεινή μας γνώμη, καλό

Αξίζουν ιδιαίτερα συγχαρητήρια στην Επιτροπή που οργάνωσε την συγκινητική αυτή εκδήλωση για τον ναυτοδόσκαλο που πότισε με γνώση αλλά και με ήθος το 80% περίπου των αξιωματικών - ναυτίων που στελέχωσαν μετά τον Πόλεμο τα ελληνικά πλοία και εν πολλοίς συνέτειναν στην δημιουργία της μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας.

Αξίζει ακόμη μνεία στην έκδοση του εξαιρετικού λευκώματος για τον Μηλιαρέση που ανέλαβε και ολοκλήρωσε η Επιτροπή σε διάστημα μόλις τριών μηνών, καθώς και στις προσφορές τόσο του κ. Νίκου Βερνίκου - Ευγενίδη, για την δωρεά χρησιμοποίηση του Ευγενιδείου Ιδρύματος, όσο και του κ. Μίνωα Κυριακού για την προετοιμασία ενός ωριότατου βίντεο.

Τέλος αξίζει να επαινέσουμε και τους κ.κ. Γιάννη και Μιχάλη Χανδρή για την πλουσιότερη δεξίωση που προσέφεραν προς τα περίπου 350 άτομα που προσέτρεξαν να ακούσουν γλυκές μνήμες για τον μεγάλο τους δάσκαλο.

• Την Οργανωτική Επιτροπή της εκδήλωσης αποτελούσαν οι κ.κ. Βασίλειος Γρεκός, Δημήτριος Διονυσίου, Ιωάννης Δρακόπουλος, Κωνσταντίνος Ηλιόπουλος, Ερρίκος Κέρτσιος, Κωνσταντίνος Κόκκινος, Ιωάννης Κοτρώτσος, Γεώργιος Μαράτος, Τηλέμαχος Μαράτος, Λούλα Κέρτσιος, Έφη Μπόννη, Δημήτριος Παϊζής, Θεόδωρος Πουλάκης και Αναστάσιος Τζαμτζής.

θα είναι ο Οργανισμός όπως ο ΟΛΠ καθώς και διάφορες υπηρεσίες να ακούν με περισσότερη προσοχή όσα λένει οι ναυτικοί πράκτορες, οι οποίοι ξέρουν πολύ περισσότερα από διάφορους mandarins που νομίζουν ότι τα πλοία και τα λιμάνια υπάρχουν για να έχουν αυτοί εξουσίες και αρμοδιότητες.

ΑΥΞΗΣΗ ΜΙΣΘΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Με νέες συμβάσεις που προωθεί η γνωστή μας ITF, προβλέπεται αύξηση κατά 10% των μισθών των πληρωμάτων από τον τρίτο κόσμο που απασχολούνται σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας.

Η αύξηση αυτή που δίνεται έπειτα από δέκα και πλέον χρόνια θα ισχύσει από την 1 Ιανουαρίου 1994 και ενδέχεται εν συνεχεία να εφαρμοσθεί σε ετήσια βάση — έτσι τουλάχιστον ελπίζουν οι καλοζωισμένοι καρεκλοκένταυροι της Διεθνούς των Μεταφορών.

ΠΑΝΤΟΤΕ ΑΝΕΠΙΚΑΙΡΟΙ

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος υπέβαλε στο Υπουργείο υπόμνημα με τις απόψεις του για τα ναυτιλιακά μας πράγματα που κατά την άποψή του θα διορθωθούν, οπότε θα υπάρξει και προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, εάν επικυρωθεί η Δ.Σ. 145 περί συνεχούς απασχολήσεως και αν καθιερωθεί σύστημα που θα προβλέπει σειρά για τις ναυτολογήσεις μέσω του GENE που πρέπει να ελέγεται ουσιαστικά από τα ναυτεργατικά σωματεία. Επίσης το ΚΚΕ θεωρεί ότι οι οργανικές συνθέσεις απέχουν πολύ από τις πραγματικές ανάγκες του πλοίου και «δημιουργούν σοβαρότατα προβλήματα στη λειτουργία και την ασφάλεια του πλοίου», ενώ για το NAT ζητεί να παραγραφούν όλα τα χρέη του, να συνεχισθεί η επιδότησή του από τον κρατικό προϋπολογισμό και να αυξηθούν οι εργοδοτικές εισφορές — βλέπει κανείς ότι οι άνθρωποι έχουν παραμείνει στατικοί και βρίσκονται στην εποχή του μεσοπολέμου και της τραγιάσκας, οπότε είναι απολύτως φυσικό να μην μπορούν να αντιληφθούν τις εξελίξεις που έχουν σημειωθεί έκτοτε.



"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

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

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΤΟΥ NAT ΣΤΑ ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος της 15.3.93 του περιοδικού σας με τίτλο «Να καταργηθούν» και αναφέρεται στις θέσεις των υπαλλήλων του NAT που υπηρετούν στο εξωτερικό σας πληροφορούμε για την ενημέρωση και των αναγνώστών σας τα επόμενα:

1. Με τον Ν. 458/76 δημιουργήθηκαν 20 θέσεις ασφαλιστών Ξενογλωσσών Αλληλογράφων, με σχέση εργασίας Ιδ. Δικαίου αορίστου χρόνου.

Οι θέσεις αυτές με απόφαση του ΔΣ/NAT κατανεμήθηκαν στα Προξενικά λιμεναρχεία, ανάλογα με τις υπηρεσιακές τους ανάγκες.

Σύμφωνα με τον ίδιο Νόμο για την πρόσληψη στις θέσεις αυτές προτιμώνται Έλληνες, που διαβιούν στην αλλοδαπή, ύστερα από επιλογή που εγκρίνεται από το Δ.Σ./NAT και τον κ. ΥΕΝ.

2. Σήμερα στα Προξενικά Λιμεναρχεία υπηρετούν 12 υπάλληλοι, εκ των οποίων 9 μόνιμοι (Ν. 1476/84) και τρεις με σύμβαση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου αορίστου χρόνου οι οποίοι αμείβονται με τις αποδοχές των υπαλλήλων Υπουργείου Εξωτερικών, που έχουν τον βαθμό Διοικητικού Γραμματέα ΣΤ' Τάξεως και υπηρετούν στην ίδια περιοχή. Λόγω της μεγάλης ελλείψεως προσωπικού στην Κεντρική Υπηρεσία του NAT και για την περιστολή των δαπανών, του ταμείου το ΔΣ/NAT διερεύνησε την δυνατότητα μετάταξης των υπαλλήλων αυτών στον Πειραιά. Διαπιστώθηκε όμως ότι κατέχουν θέσεις, που συστήθηκαν για το εξωτερικό και δεν είναι δυνατή η υποχρεωτική μετάταξή τους στην Ελλάδα, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

3. Για τον ίδιο λόγο (περιστολή δαπανών) το ΔΣ/NAT αποφάσισε να μην κα-

λύπτει με προσλήψεις τις θέσεις που κενούνται για οποιοδήποτε λόγο και αντ' αυτών, όπου κενώνονται τέτοιες θέσεις, μετά από αίτημα του Προξενικού Λιμεναρχή, το ΔΣ/NAT αποφασίζει, κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργείου, την χορήγηση μικρού χρηματικού ποσού μηνιαίως στο Προξενικό Λιμεναρχείο, για την κάλυψη μεταφραστικών - αντιγραφικών και άλλων δαπανών, δεδομένου ότι το NAT εξυπηρετείται από τα Προξενικά Λιμεναρχεία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιεύς, 30 Απριλίου 1993

ΕΝΑ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Οι Κινέζοι λένε ότι μια εικόνα αξίζει όσο χίλιες λέξεις.

Όμως από την άλλη πλευρά ποιος θα αμφισβητεί ότι υπάρχουν βιβλία με χιλιάδες λέξεις που παρέχουν εκατομμύρια εικόνες που συνθέτουν μέσα στο χρόνο και με το πέρασμά του την ζωή που κύλησε, τα γεγονότα που διάβηκαν καθώς και αυτά που σημάδεψαν την ανθρώπινη παρουσία.

Αυτές οι σκέψεις μου δημιουργήθηκαν διαβάζοντας την έκδοση «70 χρόνια στο Ναυτιλιακό Στίβο» που μόλις εξέδωσε η Διεθνής Ναυτική Ένωση με την συμπλήρωση των 70 χρόνων από την ίδρυσή της.

Ένα βιβλίο που με τόση άνεση σε ξεναγεί στα μουράγια του Πειραιά της εποχής εκείνης που οι μαούνες πλεύριζαν τα «επ' ακύρα» φορτηγά, και οι βάρκες με τα κουπιά κάτω από τις πλευρικές σκάλες των υπερωκεανείων προσπαθούσαν να παραλάβουν τους επιβάτες με τις απο-

σκευές τους.

Ήταν τότε που όλα τα Υπουργεία και οι Υπηρεσίες ήθελαν να αναμειγνύονται με τις υποθέσεις του λιμανιού, όλοι ήθελαν νάχουν εξουσιαστικό ρόλο και λόγο και «κανείς άκρη δεν έβγαζε».

Μέσα από τις σελίδες του βιβλίου παραelaύνουν οι κατά καιρούς διατελέσαντες πρόεδροι και τα μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων, προσωπικότητες γνωστές της ναυτιλίας που στην συνέχεια λάμπρυναν όχι μόνο στην χώρα μας αλλά και διεθνώς το ναυτιλιακό δυναμισμό των Ελλήνων. Όμως ξεφυλλίζοντας τις σελίδες του συναντάς ακόμη τα δείγματα μιας προηγμένης ναυτιλιακής σκέψης όπως αυτή αποτυπώνεται στα πρακτικά των Συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου. Ημερομηνίες πολλές, η μια διαδέχεται την άλλη, αλλά η κάθε μία, μία ξεχωριστή άποψη, μια εισήγηση, μια παρέμβαση για βελτίωση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, των διαδικασιών και γενικά των λιμενικών λειτουργιών για να γίνουν τα λιμάνια μας ανταγωνιστικότερα, για να προσελκύσουν περισσότερα πλοία.

Όμως παράλληλα με τα πρόσωπα παραelaύνει και η ζωή του λιμανιού, με φημισμένα της εποχής εκείνης υπερωκεάνια και μικρά επιβατηγά που ξαναζωντανεύουν μνήμες και μνήμες. Δρομολόγια για μακρινές πολιτείες εκεί που οι Έλληνες της τότε εποχής αναζητούσαν την τύχη τους αλλά και δρομολόγια για τις χαμένες Ελληνικές πατρίδες της Κωνσταντινούπολης, της Τραπεζούντας, της Σαμψούντας, της Σμύρνης, της Βάρκας και της Οδησσού.

Ένα βιβλίο που πλέκει το χθές με το σήμερα στην ναυτιλία, στο λιμάνι, στην πόλη του Πειραιά, μέσα από το οποίο αβίαστα βγαίνει μόνο του το συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς είναι αυτό που οι παλιότεροι ναυτικοί χαρακτήριζαν Porto Marina ένα γνήσιο δηλαδή «ναυτικό- λιμάνι» στο οποίο η ζωή του λιμανιού πλέκεται και γίνεται αναπόσπαστο τμήμα του κοινωνικού γίγνεσθαι της πόλης και των κατοίκων του.

Η πρωτότυπη αυτή έκδοση πιστεύω ότι όχι μόνο κατάφερε να μας παρουσιάσει την ενεργό παρουσία και την τεράστια συμβολή της Διεθνούς Ναυτικής Έ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

νωσης στην διαμόρφωση σύγχρονης αντίληψης, στην λειτουργία των Ελληνικών λιμένων — προϊόν συνεχούς αγωγίας, αναζητήσεων αλλά και παρεμβάσεων προς τα κέντρα λήψεως αποφάσεων —, αλλά κατάφερε ακόμη να μας δώσει ένα ιστορικό ντοκουμέντο της λειτουργίας των λιμανιών και ιδιαίτερα του Πειραιά, από τις αρχές του 20ου αιώνα.

Εμείς θεωρούμε ότι ανήκουν πολλά συγχαρητήρια στον πρόεδρο Νικ. Τραυλό και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης που είχαν την ωραία πρωτοβουλία να προβούν στην έκδοση «70 χρόνια στον Ναυτιλιακό Στίβο».

Ακόμη δε να συγχαρούμε τον έχοντα την επιμέλεια της έκδοσης γνωστό ναυτιλιακό συγγραφέα Δρα Γεώργιο Τσοῦρη - υποναύαρχο Λ.Σ. που με το ερευνητικό του πάθος και την μεθοδικότητά του κατάφερε να αποκαλύψει, να ταξινομήσει και να αξιολογήσει ένα τόσο πολύτιμο υλικό και να μας παρουσιάσει αυτό το ωραίο βιβλίο.

Το βιβλίο που νομίζω συνδυάζει την επιστημονική συνέπεια με τις εντυπώσεις ενός ταξιδευτή του λιμανιού μέσα στο χρόνο.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία
ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Πειραιάς 12 Μαΐου, 1993

ΤΑ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΛΟ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφορικά με το δημοσίευμα στο έγκριτο περιοδικό σας του μηνός Απριλίου

(αρ. φύλλου 1382/1141) με τίτλο «Η Α.Ε. Η ΑΡΧΗ» (σελίδα 7), επιθυμούμε να σας διευκρινίσουμε τα εξής για την αποκατάσταση της πραγματικότητας.

1. Η Υπηρεσία μας εντός των πλαισίων των αρμοδιοτήτων της, αντιμετωπίζει και εξυπηρετεί τα διερχόμενα από τον λιμένα μας ποντοπόρα πλοία (τα περισσότερα διέρχονται Τρανζίτ) με πνεύμα κατανόησης στα προβλήματα του πλοίου και των πληρωμάτων τους, επιλύοντας αυτά (τα προβλήματα) κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο, ώστε και οι ναυτικοί μας, αλλά και οι εκμεταλλευόμενες τα πλοία ναυτικές εταιρίες, να μένουν ικανοποιημένοι από την σύντομη παραμονή τους στο λιμάνι μας.

2. Με τα δεδομένα αυτά και πάντα εντός των νομίμων πλαισίων η Υπηρεσία μας σε συνεννόηση με το Τελωνείο Πύλου χορηγεί κατ' εξαίρεση άδεια στα πληρώματα (σε μικρό βέβαια αριθμό) των διερχομένων Τρανζίτ πλοίων για την έξοδό τους στην ξηρά προς αντιμετώπιση προσωπικών προβλημάτων τους (ως π.χ. τηλεφωνική επαφή με οικείους τους — επίσκεψη συμβολαιογράφων — τραπεζών κτ.λ.). Προς ενημέρωση διευκρινίζουμε ότι τα πληρώματα των διερχομένων Τρανζίτ πλοίων δεν δύνανται να εξέλθουν στην ξηρά πλην αυτών που απολύονται.

3. Ειδικότερα το συγκεκριμένο πλοίο που αναφέρετε στο δημοσίευσή σας, ελλιμενίζετο Τράνζιτ στον λιμένα μας και με άγνοια της Υπηρεσίας μας και του Τελωνείου Πύλου (δεν ζητήθηκε η έγκριση ούτε ενημερώθηκαν οι αρμόδιες αρχές από τον πλοίαρχο ή τον Ν. Πράκτορα για την έξοδο μεγάλου αριθμού μελών

πληρώματος, ως συνέβαινε μέχρι τότε από τον συγκεκριμένο Ν. Πράκτορα) εξήλθαν στον λιμένα δώδεκα μέλη εκ του πληρώματός του όχι για τηλεφωνήσουν, αλλά να διασκεδάσουν στα παρακείμενα εστιατόρια. Παρ' όλα αυτά η Υπηρεσία μας αντιμετώπισε την συγκεκριμένη περίπτωση με πνεύμα κατανόησης, επιβάλλοντας στον πλοίαρχο μικρό πρόστιμο αφού προηγουμένως τον κάλεσε σε απολογία στην οποία και αποδέχθηκε την παράβαση. Επίσης σας ενημερώνουμε ότι το συγκεκριμένο πλοίο την επόμενη ημέρα ελευθεροκοινώθηκε (εκτός των υγειονομικών, διενεργούνται και τελωνειακές διατυπώσεις) και παρέμεινε επί επταήμερο.

4. Αναφορικά με την κατοχή και χρήση ραδιοτηλεφώνου VHF από τα Ναυτικά Πρακτορεία του λιμένα μας, σας γνωστοποιούμε ότι ο έλεγχος για την εγκατάσταση και την κατοχή τους, διενεργείται από την ΕΛ.ΑΣ στην χωρική αρμοδιότητα της οποίας βρίσκονται τα γραφεία των Ν. Πρακτόρων. Η Υπηρεσία μας επιλαμβάνεται μόνο όταν καταλαμβάνεται ο δίαυλος 12 όπου εκτελεί ακρόαση και παρεμποδίζεται έτσι η επικοινωνία της μετα πλωτά και χερσαία περιπολικά της μέσα, τα ελλιμενισμένα πλοία, ως και η συνεννόηση του πλοηγού με τα καταπλέοντα πλοία.

5. Κατόπιν όλων αυτών παρακαλούμε για την κατά την κρίση σας ανασκευή του δημοσιεύματός σας.

Ο Λιμενάρχης Πύλου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΚΑΛΗΣ
Πλωτάρχης Λ.Σ.

Πύλος, 28 Απριλίου 1993

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 — Argentina

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

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

Telex: 26621 HELLAS AR

Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843

Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696

Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Κρουαζιερόπλοια — Κατάργηση του ορίου ηλικίας

Του κ. ΜΙΧΑΛΗ ΛΑΜΠΡΟΥ

Επειδή οι εκπλήξεις που πάντοτε μας επιφυλάσσουν με τις αιφνίδιες αποφάσεις τους οι Δημόσιοι φορείς έχουν γίνει τον τελευταίο καιρό κανόνας, δεν ήτο δυνατόν να ξεφύγει και η πρόσφατη ανακοίνωση του ΥΕΝ περί καταργήσεως του ορίου ηλικίας των κρουαζιερόπλοιων για την είσοδό τους στο Ελληνικό Νηολόγιο.

Ως κεραυνός εν αιθρία μας ήλθε η νέα αυτή καινοτομία που αν τελικά εφαρμοσθή θα αποτελέσει κατά την γνώμη μας όχι μια συνήθη απόφαση του αρμοδίου Υπουργού που πιθανόν έχει μέσα στις τόσες δικαιοδοσίες του, αλλά μια απόφαση που αλλάζει ριζικά ολόκληρο το θεσμικό πλαίσιο νηολόγησης πλοίων υπό Ελληνική σημαία και που έχει συνταγματικά καθορισθή, εφαρμοσθή και διατηρηθή από το 1953 μέχρι σήμερα. Είναι επομένως εκτός των άλλων και άξιο απορίας το ότι ένα Υπουργείο του οποίου έχουμε την τύχη να προΐσταται ένας Υπουργός που έχει δώσει επανειλημμένα άριστα διαπιστευτήρια στην υπόθεση της Ναυτιλίας και έχει προσφέρει θετικά στοιχεία στην προσπάθεια επίλυσης των χρονίων προβλημάτων του τόσο ευαίσθητου αυτού χώρου, παρασύρεται από εισηγήσεις των αποκαλούμενων «αρμοδίων Υπηρεσιών» και προχωρεί σε μια πραγματικά συνταρακτική απόφαση που αφορά ειδικά ένα κλάδο της Επιβατηγού Ναυτιλίας που αγωνίζεται εδώ και πολλά χρόνια να επιβιώσει.

Επειδή ο γράφων έχει προσωπική επαφή με το θέμα και συζητήσεις με το Υπουργείο, αλλά και με την



αρμόδια Ένωση Επιβατηγών Πλοίων, καθώς επίσης και πλοιοκτήτες Κρουαζιερόπλοιων υπό Ελληνική σημαία, κρίνει σκόπιμο να προσπαθήσει να ρίξει περισσότερο φως στα όσα έχουν γραφεί μέχρι σήμερα πιστεύοντας ότι με αυτό τον τρόπο ίσως αποφευχθή έστω και την ύστατη στιγμή η οριστικοποίηση μιας άστοχης και κατά βάθος επιζήμιας απόφασης που μπορεί άμεσα να φαίνεται ότι εξυπηρετεί συγκεκριμένες ανάγκες δήθεν ανταγωνισμού αλλά μακροπρόθεσμα να δημιουργήσει πληγές και προβλήματα που ίσως και να οδηγήσουν εάν όχι στον πλήρη αφανισμό οπωσδήποτε στον χρόνιο προβληματισμό του κλάδου.

Ας πάρουμε λοιπόν τα πράγματα με τη σειρά τους.

Κατ' αρχάς είναι γνωστό σε όλους ότι η ηλικία των Κρουαζιερόπλοιων που κυκλοφορούν σήμερα ανά τον κόσμο (κυρίως στην Καραϊ-

βική και τα λιμάνια των ΗΠΑ) είναι στις περισσότερες περιπτώσεις αρκετά μεγάλη. Κυκλοφορούν ακόμα σήμερα πλοία ηλικίας μέχρι και 50/60 ετών τα οποία έχουν κατά καιρούς υποστή ριζικές μετασκευές και πολλές φορές οι πλοιοκτήτες των επένδυσαν τεράστια ποσά για να τα διατηρήσουν αξιόπλοια και ανταγωνιστικά. Αυτά τα πλοία μπορούσαν να κρατηθούν μέχρι τα μέσα της περασμένης δεκαετίας σε σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα ανταγωνισμού.

Όταν όμως τα τελευταία 5/6 χρόνια έκαναν την εμφάνιση των στο διεθνές στίβο των Κρουαζιερόπλοιων τα νεότευκτα μεγαθήρια των παραδοσιακών εταιριών Κρουαζιερόπλοιων κτισμένα με την τελευταία λέξη της άνεσης και πολυτέλειας αλλά και της ασφάλειας των επιβατών στα θαλάσσια ταξίδια (Νέοι κανονισμοί SOLAS, US Coast Guard, Public Health κλπ.) άρχισαν να πιέζονται τα ήδη υπάρχοντα εν ενεργεία υπερήλικα πλοία και να αποχωρούν σταδιακά από τις παραδοσιακές περιοχές κρουαζιερών αναζητώντας νέες αγορές ή νέους αγοραστές.

Αυτή η πίεση γίνεται έντονη σήμερα και θα συνεχισθή οπωσδήποτε εντονότερη και τα αμέσως επόμενα χρόνια εάν λάβουμε υπ' όψη μας ότι εντός των προσεχών ετών θα παραδοθούν από διάφορα ναυπηγεία περισσότερα από είκοσι νέα Κρουαζιερόπλοια που θα καλύπτουν περίπου 30.000 νέες θέσεις επιβατών. Αυτά αφορούν τις μέχρι σήμερα επιβεβαιωμένες παραγγελίες των εταιριών P & O, Commo-

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

dore, Carnival, R C C L, Costa Holland America Silver Sea Cruises και Celebrity Cruises. Υπάρχουν όμως και διάφορες μη επιβεβαιωμένες παραγγελίες για άλλα δέκα πλοία συνολικής χωρητικότητας 18/20.000 επιβατών που αν πράγματι επιβεβαιωθούν θα δυσχεράνουν ακόμη περισσότερο τη θέση των παλαιών Κρουαζιεροπλοίων.

Αγνοώντας λοιπόν παντελώς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τη σημερινή πραγματικότητα αντί να προσπαθήσει να κάμει την Ελληνική σημαία ανταγωνιστική και να προσελκύσει στην Ελληνική σημαία τα νεότευκτα Κρουαζιερόπλοια της γνωστής Ελληνικής εταιρίας Κρουαζιεροπλοίων καθώς επίσης και των εταιριών που αυτή την στιγμή μετασκευάζουν σε διάφορα Ελληνικά Ναυπηγεία νεότευκτα ή μικρής ηλικίας Κρουαζιερόπλοια, προχωρεί στην εφαρμογή του μέτρου της καταργήσεως του ορίου ηλικίας εγγραφής των πλοίων της κατηγορίας αυτής στο Ελληνικό Νηολόγιο. Και επί πλέον εντελώς σκανδαλωδώς περιορίζει την κατάργηση του ορίου ηλικίας μόνο στα Κρουαζιερόπλοια που εκτελούν διεθνείς πλόες αποκλείοντας από το Προεδρικό Διάταγμα την μεγάλη κατηγορία των ακτοπλοϊκών επιβατηγών. Οι δικαιολογίες που προβάλλει η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ είναι πράγματι αστείες. Για το Κρουαζιερόπλοιο ισχυρίζεται το ΥΕΝ ότι δεν υπάρχει λόγος διότι ο επιβάτης κάνει προσωπική επιλογή, ενώ για τα ακτοπλοϊκά είναι υποχρεωμένος να πάει με το πλοίο της γραμμής. Επί πλέον δεν προχωρεί στην κατάργηση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών για λόγους ασφαλείας η οποία κλονίζεται στα υπερήλικα ακτοπλοϊκά πλοία. Χρησιμοποιεί επομένως δύο μέτρα και δύο σταθμά. Λυπούμεθα ειλικρινά αλλά αυτό λέγεται καθαρά ένδειξη εύνοιας προς ένα κλάδο και υποτίμηση της νοημοσύνης μας.

Όταν το ΥΕΝ υποστηρίζει ότι «η κατάργηση του ορίου ηλικίας θα δώσει την δυνατότητα στα Ελληνόκτητα Κρουαζιερόπλοια να υψώσουν την ελληνική σημαία με τις εντεύθεν ευεργετικές επιπτώσεις για την Ελληνική Οικονομία γενικά και ειδικότερα για την απασχόληση του Ναυτεργατικού μας δυναμικού» θα επιθυμούσαμε να μας κατονο-

μάσει πόσα και ποιά Ελληνόκτητα υπερήλικα Κρουαζιερόπλοια κυκλοφορούν σήμερα σε κρουαζιέρες από ελληνικά λιμάνια και τι σύνθεση πληρωμάτων έχουν. Υπεύθυνα σας πληροφορώ ότι είναι ελάχιστα και ότι όλα χρησιμοποιούν κυρίως ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό εάν και εφόσον υπάρχει διαθέσιμο.

Γνωρίζουν όλοι αυτοί οι κύριοι, και αναφερόμεθα οπωσδήποτε και στην ΠΝΟ και τις Ναυτεργατικές ενώσεις, που διαρκώς φωνάζουν για ανεργία και υποαπασχόληση των Ελλήνων Ναυτικών ότι τα επίσημα στοιχεία του GENE δείχνουν, ένα πολύ μικρό αριθμό ανέργων ναυτικών που εγγράφονται οι περισσότεροι εκ συστήματος για να εισπράττουν επιδόματα ανεργίας.

Γνωρίζουν μήπως ότι σήμερα στα Ελληνικά και στα Ελληνόκτητα πλοία κατά μέσον όρο απασχολούνται:

Αξιοματικοί Έλληνες κατά ποσοστό 99%, κατώτερα πληρώματα Έλληνες 80%, αλλοδαποί κυρίως με διμερείς συμβάσεις 20% (αντίστοιχοι αριθμοί προ τη εφαρμογής των διμερών συμβάσεων ήταν Έλληνες 83% αλλοδαποί 17%). Επομένως τι περισσότερο μπορούμε να περιμένουμε στον τομέα της απασχολήσεως εργατικού δυναμικού ιδιαίτερα όπως αναφέραμε πιο πάνω όταν δεν υπάρχει διαθέσιμο.

Όταν ανοίξει η πόρτα της κατάργησης του ορίου ηλικίας θα εφευρεθούν και θα επινοηθούν πολλοί τρόποι που θα δείχνουν δήθεν τα πλοία αυτής της κατηγορίας των «ελληνικών συμφερόντων» και θα γεμίσουν τα ελληνικά λιμάνια και τα νησιά μας με τα ξοφλημένα και πεπαλαιωμένα από πολλών ετών Κρουαζιερόπλοια από Καραϊβική, Αμερική, Βόρεια Ευρώπη κλπ., τα οποία θα υποαπασχολούνται και θα δημιουργήσουν έναν αθέμιτο ανταγωνισμό σε μια ήδη κορεσμένη αγορά που δια της βίας ανταποκρίνεται, και πολλές φορές αρνητικά, στα ήδη υπάρχοντα Κρουαζιερόπλοια. Θα δημιουργηθεί ένας γηρασμένος και προβληματικός στόλος Κρουαζιεροπλοίων και πολύ φοβούμεθα ότι θα υποβιβασθεί το σημερινό υψηλό επίπεδο αξιοπλοΐας των Ελληνικών Κρουαζιεροπλοίων, διότι είναι περισσότερο από βέβαιο ότι θα εγγραφεί και μία μερίδα πλοίων που πιθανόν δεν θα πληροί 100% τους διεθνείς κανο-

νισμούς και συμβάσεις.

Εξ άλλου είναι πράγματι απορίας άξιο το γεγονός της επισημάνσεως από το ΥΕΝ ότι σήμερα υπάρχει η δυνατότητα δραστηριοποιήσεως στον ελληνικό χώρο Κρουαζιεροπλοίων ξένων σημαίων που σημαίνει καθαρά ότι παραβιάζεται η έννοια του Cabotage εν γνώσει των αρμοδίων αρχών. Προς τι τότε οι τυμπανοκρουσίες για επιτυχία του ΥΕΝ να αναβάλει την κατάργηση του Cabotage μερικώς από την 1.1.1995 και οριστικώς από την 1.1.1999, όταν επιβεβαιώνεται η πληροφορία από υπεύθυνα χείλη ότι ουσιαστικά το Cabotage καταργήθηκε.

Πέραν του προσωπικού αγώνα που εξακολουθώ να προσφέρω στην προσπάθεια ακυρώσεως ή έστω αναβολής του πιο πάνω αναφερομένου μέτρου θα ήθελα μέσα από τις τόσο φιλόξενες στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» να απευθυνθώ προς τον ίδιο τον Υπουργό Ναυτιλίας, τον κ. Παπαδόγγονα, που όπως ανέφερα πιο πάνω τόσα πολλά θετικά στοιχεία έχει προσφέρει στην υπόθεση της Εμπορικής και Επιβατηγού μας Ναυτιλίας να αναθεωρήσει τις αρχικές του σκέψεις και τουλάχιστον προς το παρόν και μέχρι της επίσημης έναρξης της σταδιακής καταργήσεως του Cabotage, ήτοι της 1.1.1995, να τηρήσει στάση αναμονής και αμύνης μέχρις ότου διαφανούν στον ορίζοντα και διαμορφωθούν οριστικά οι τάσεις αντιμετώπισης του γενικότερου προβλήματος που λέγεται Κρουαζιερόπλοιο και Κρουαζιέρα σε διεθνές επίπεδο.

Πιστεύουμε ότι παρόμοιες τόσο σπουδαίες αποφάσεις, που ίσως προσωρινά εξυπηρετούν κάποιες σκοπιμότητες και καταστάσεις, πρέπει να αποφεύγονται γιατί πράγματι μακροπρόθεσμα οδηγούν σε απρόβλεπτα και εν πολλοίς καταστροφικά αποτελέσματα.

Ο κλάδος του Ελληνικού Κρουαζιεροπλοίου, που σήμερα κυρίως λόγω των προσωπικών προσπαθειών ωρισμένων Ελλήνων πλοιοκτητών έγινε σε χρόνο ρεκόρ υπολογίσιμος διεθνώς, ως παραμένει υψηλά, ως μην γίνει θυσία στο βωμό μικροσυμφερόντων και προσωπικών συμπαιγιών.

ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΑΜΠΡΟΣ

Το παρόν και το μέλλον των πρόντακτ κάρριερς

Του κ. ΕΡΡΙΚΟΥ ΚΕΡΤΣΙΚΟΦ, αντιπροέδρου της Eletson Corporation

Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί μία ελεύθερη μετάφραση της ομιλίας του κ. Ερρίκου Κέρτσικοφ, η οποία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της ετήσιας συνέλευσης των μελών της Ιντερτάνκο, που έλαβε χώρα στο Χόγκ Κόγκ 19-21 Απριλίου 1993.

Η νέα Νομοθεσία των ΗΠΑ περί Καθαρής Ατμόσφαιρας είναι σημαντική για την ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς ποσοστό 30% ή άλλως 2,2 εκατ. βαρέλια ημερησίως από τις διεθνείς εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου κατέληξαν στις ΗΠΑ τον προηγούμενο χρόνο.

Η νομοθεσία αυτή θα πρέπει να χαροποιεί περισσότερο τους περιβαλλοντολόγους συγκρινόμενη ακόμη και με αυτήν την ΟΡΑ '90. Ποσοστό μικρότερο του ενός τρίτου της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο προέρχεται από τις εκουσίες ή ακουσίες απορρίψεις των δεξαμενοπλοίων, ενώ αντίθετα τα δύο τρίτα της ρύπανσης της ατμόσφαιρας στις βιομηχανικές χώρες προέρχεται από καύσιμα μεταφορών. Όμως από πολιτική άποψη, οι επιπτώσεις από την Νομοθεσία Καθαρής Ατμόσφαιρας θα πλήξουν περισσότερο τις ίδιες τις ΗΠΑ. Η νέα κυβέρνηση της χώρας αντιμετωπίζει ήδη το δίλλημα της επιλογής μεταξύ της απομάκρυνσης των περιβαλλοντολογικών προβλημάτων και της μείωσης της βιομηχανικής παραγωγής της χώρας.

Αλλά ήδη η Νομοθεσία Καθαρής Ατμόσφαιρας αναγκάζει τα Αμερικανικά διίλιστήρια να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις τους ώστε να περιορίσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση και να παράγουν καθαρότερο καύσιμα. Οι κανονισμοί αυτοί θα επηρεάσουν τουλάχιστον το ένα τρίτο της αγοράς βενζίνης των ΗΠΑ μέχρι το 1995. Το κόστος της συμμόρφωσης με τη νέα νομοθεσία είναι σημαντικό και φθάνει τα 900 δολλ. ΗΠΑ ανά βαρέλι παραγωγι-



κής ικανότητας, ένα ποσό που κάνει την χρηματοδότηση προβληματική ή και αδύνατη.

Από τα 194 διίλιστήρια των ΗΠΑ, τα 95 διαθέτουν ικανότητα διύλισης μικρότερη των 50.000 βαρελιών ημερησίως. Τα διίλιστήρια αυτά θα πιεσθούν σκληρά για να καλύψουν αυτές τις αυστηρές περιβαλλοντολογικές απαιτήσεις και αναμένεται ότι τα περισσότερα από αυτά θα κλείσουν. Εάν η συλλογική παραγωγή τους είναι ελαφρώς ανώτερη των δύο εκατ. βαρελιών προϊόντων πετρελαίου ημερησίως, τότε ίσως είναι αναγκαία η εισαγωγή επιπλέον 1,5 εκατ. βαρελιών ημερησίως με τα δεξαμενόπλοια της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Δεν είναι γνωστό πως θα αντιμετωπίσουν τους νέους περιβαλλοντολογικούς νόμους τα μεγάλα διίλιστήρια των ΗΠΑ. Είναι πιθανόν να εξαναγκασθούν οικονομικά να μειώσουν την παραγωγική τους ικανότητα μάλλον παρά να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις τους. Το τελικό συμπέρασμα παραμένει ότι η συνολική παραγωγική ικανότητα στις ΗΠΑ είναι πολύ πιθανόν να μειωθεί, ο έλεγχος και η ιδιοκτησία όσων εγκαταστάσεων παραμένουν θα παγιωθεί και οι εισαγωγές διίλισμένων προϊόντων θα αυξηθούν σημαντικά.

Αναμφίβολα η αλλαγή των δεδομένων στην Αμερικανική αγορά πετρελαίου και καθαρών προϊόντων θα προκαλέσει εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων και ανακατατάξεις στον παγκόσμιο εφοδιασμό. Είναι σίγουρο ότι θα αυξηθούν οι εισαγωγές διίλισμένων προϊόντων από την Μέση Ανατολή, ενώ είναι πολύ πιθανόν στο εγγύς μέλλον να εμφανισθούν και εισαγωγές προϊόντων πετρελαίου και από την Άπω Ανατολή επίσης.

Μία άλλη σχετική εξέλιξη θα είναι η αλλαγή του μεγέθους των δεξαμενοπλοίων. Κατά την διάρκεια της περασμένης εικοσαετίας παρατηρήθηκε η αύξηση του μέσου μεγέθους των «Χάντυ σάιζ» πρόντακτ κάρριερς από τους 16.000 στους 45.000 τόννους d.w. και η τάση αυτή θα συνεχίσει να αυξάνει το μέγεθος καθώς τα νέα δρομολόγια μακρών αποστάσεων θα εξυπηρετούνται καλύτερα από μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Μία εξέλιξη που δεν έχει ακόμα υλοποιηθεί απόλυτα είναι η αλλαγή της πολιτικής ναυλώσεων για τα προϊόντα που θα παραδίδονται στις ΗΠΑ, προς το επιλεκτικότερο. Η λειτουργία και η διαχείριση των πρόντακτ κάρριερς δεν είναι η ίδια με αυτή ενός υπερδεξαμενοπλοίου μεγέθους VLCC ή ULCC.

Η διατήρηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών ενός προϊόντος πετρελαίου, ο ασφαλής διαχωρισμός των διαφόρων χημικών υλών και τα σχετικά αυστηρά προγράμματα φορτοεκφόρτωσης καθιστούν αναγκαία μία διαχείριση υψηλής ποιότητας. Έτσι διαβλέπουμε μία αυξημένη ζήτηση για χρονοναυλώσεις μακράς περιόδου και ναυλοσυμφωνητικά όχι μόνο στην περίπτωση των πλοίων αλλά και στις εταιρίες επίσης. Τα επιχειρησιακά πρότυπα των διευθυντικών στελε-

χών θα πρέπει να χρονοναυλωθούν επίσης.

Αν και οι εξελίξεις στις ΗΠΑ είναι σημαντικές για την περαιτέρω αύξηση της διεθνούς ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων, δεν πρέπει όμως να αγνοηθούν οι εξελίξεις στον υπόλοιπο κόσμο. Η ικανότητα παραγωγής διίλισμένων προϊόντων από τα διίλιστήρια της Μέσης Ανατολής, της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Ταϊλάνδης είναι πιθανόν να αυξηθεί κατά 1,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως κατά την επόμενη διετία. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι από τα 64 συγκροτήματα διίλιστηρίων που είναι προγραμματισμένα να ιδρυθούν σε όλο τον κόσμο μέχρι στιγμής, με συνολική παραγωγική ικανότητα 5,5 εκατ. βαρέλ. ημερησίως, τα 28 διίλιστήρια με παραγωγική ικανότητα 2,8 εκατ. βαρ. ημερησίως θα εγκατασταθούν στην Άπω Ανατολή.

Η ικανότητα παραγωγής διίλισμένων προϊόντων είναι μάλλον απίθανο να αυξηθεί στην Ευρώπη καθώς η μακρόχρονη εξέταση της ζήτησης εισαγωγών υποδηλώνει την δραστηριότητα των διίλιστηρίων σε σχεδόν πλήρη παραγωγική ικανότητα και την ελαφρά μείωση σε παραγωγική ικανότητα διίλισμένων προϊόντων, με πιθανό αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Βεβαίως, είναι φανερό ότι η εφαρμογή μίας παρόμοιας με την Αμερικανική, Νομοθεσίας Καθαρής Ατμόσφαιρας θα επιφέρει δραματικές αλλαγές.

Χωρίς να είμαστε πολύ αισιόδοξοι πρέπει να πιστέψουμε ότι οι μετατοπίσεις της διίλιστικής ικανότητας σε διάφορες χώρες και οι υπάρχουσες τάσεις για την διακίνηση των προϊόντων πετρελαίου, ανεξάρτητα από την εφαρμογή της Νομοθεσίας Καθαρής Ατμόσφαιρας και τις επιπτώσεις της, θα δημιουργήσουν καλές ευκαιρίες για το διαμετακομιστικό εμπόριο των προϊόντων κάρριερς. Οι εξελίξεις αυτές θα εξαρτηθούν από την οικονομική ανάπτυξη των μεγάλων βιομηχανικών περιοχών δηλαδή της Βόρειας Αμερικής, της Άπω Ανατολής και της Ευρώπης.

Η οικονομική ανάπτυξη στις ΗΠΑ είναι σήμερα σε κρίσιμη φάση αλλά οι μακροχρόνιες προοπτικές φαίνονται ευνοϊκές με δεδομένα τα χα-

μηλά επιτόκια, την μείωση των ανέργων και την αποφασιστικότητα της κυβέρνησης Κλίντον να λύσει τα δομικά προβλήματα της Αμερικανικής οικονομίας. Όμως, την πιθανή αύξηση των εισαγωγών διίλισμένων προϊόντων μπορεί να πλήξει η εφαρμογή του ενεργειακού φόρου που προτείνει η κυβέρνηση Κλίντον καθώς και οι προτάσεις για αντικατάσταση της βενζίνης με άλλο καύσιμο (και όχι της παραγωγικής καθαρότερης βενζίνης). Πιθανά εναλλακτικά καύσιμα που έχουν δοκιμασθεί είναι μίγματα μεθανόλης ή συμπιεσμένο φυσικό αέριο και η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία είναι υποχρεωμένη να διαθέσει κεφάλαια για την παραγωγή ηλεκτροκινήτων αυτοκινήτων.

Το μέλλον της Ιαπωνικής οικονομίας δεν διαφαίνεται ευνοϊκό καθώς αμφισβητείται η ικανότητα της Ιαπωνίων να επιφέρουν τις αναγκαίες μεταβολές στην οικονομία τους. Άλλες αναπτυσσόμενες οικονομίες της περιοχής αυτής μπορούν να εξισορροπήσουν την μειωμένη ζήτηση ενέργειας από την Ιαπωνία, ενώ η Κίνα θα μπορούσε να αναδειχθεί ως ένας πολύ σοβαρός υποψήφιος για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής αυτής.

Τέλος: Η κατάσταση στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Γερμανία δεν είναι πολύ ενθαρρυντική αλλά διαφαίνονται ευνοϊκές προοπτικές εφόσον μειωθούν τα επιτόκια και είναι πιθανόν να υπάρξει οικονομική ανάπτυξη από το 1994.

Τα μεγάλα προβλήματα που απειλούν το μέλλον της ναυτιλίας των δεξαμενοπλοίων είναι οι χαμηλές τιμές ναύλων, τα πλοία χαμηλής ποιότητας που δεν διατηρούνται σωστά, τα ατυχήματα και οι διαρροές φορτίων που αμαυρώνουν την εικόνα της ναυτιλίας και καθιστούν πολύ δύσκολη την παραμονή των διαχειριστών υψηλής ποιότητας σ' αυτή την αναγκαία για την διεθνή οικονομική ανάπτυξη βιομηχανία.

Για να ξεφύγουμε από αυτόν τον φαύλο κύκλο και να προχωρήσουμε στο μέλλον πρέπει να εντοπίσουμε και να λύσουμε τα σημερινά προβλήματα και να προετοιμασθούμε για τις αυριανές απαιτήσεις.

Οι πολιτικές ναυλώσεως των μελών εταιριών πετρελαίου πρέπει να

αναθεωρηθούν προς την σωστή κατεύθυνση εάν η διαχείριση ποιοτικών πλοίων πρόκειται να αποβεί μία επικερδής επιχείρηση.

Τα πλοία οριακά χαμηλής ή κακής ποιότητας θα πρέπει να πωληθούν προς διάλυση και η εκπαίδευση των πληρωμάτων θα πρέπει να αποβεί υψίστη προτεραιότητα. Χωρίς καλά διατηρημένα πλοία και αξιόλογα πληρώματος δεν μπορούμε να διατηρήσουμε την εικόνα των επιχειρήσεών μας.

Η ναυτιλία πρέπει να παρουσιάσει στην κοινή γνώμη το πραγματικό ιστορικό της ρύπανσης του περιβάλλοντος και να προτείνει ένα διαφορετικό σχήμα περιβαλλοντολογικής προστασίας. Μονομερείς εφαρμογές νόμων όπως η ΟΡΑ '90 που προέρχονται από την πίεση της κοινής γνώμης, θα αποδειχθούν αναποτελεσματικές στην επίλυση των πλέον βασικών περιβαλλοντολογικών αιτημάτων.

Ενα σημαντικό πρόβλημα που πρέπει να εξετασθεί είναι η συνεχής παραμονή στην αγορά, παρά την ύπαρξη διαφόρων συστημάτων ελέγχου, των πλοίων χαμηλής ποιότητας που προσφέρονται για ναύλωση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές που μπορούν να προσφέρουν οι διαχειριστές των πλοίων υψηλής ποιότητας. Αν και επί του παρόντος οι διαχειριστές των πλοίων υψηλής ποιότητας μπορούν να λειτουργούν τα πλοία τους με τους ναύλους που προσφέρει η σημερινή ανταγωνιστική αγορά, σύντομα θα καταστεί δύσκολη η συντήρηση αυτών των πλοίων και η διατήρηση της υψηλής ποιότητάς τους με άγνωστα αποτελέσματα στην περίπτωση που αυτό 30% του τοννάζε που καλύπτουν τα πλοία υψηλής ποιότητας απεσύρετο από την αγορά.

Μεταξύ των προτάσεων που σύντομα θα αρχίσουν να εφαρμόζονται με σκοπό τον περιορισμό της συμμετοχής πλοίων χαμηλής ποιότητας στην αγορά είναι η δημιουργία και κατόπιν η δημοσίευση καταλόγων των πλοίων χαμηλής ποιότητας καθώς και των πλοίων που τηρούν τις προδιαγραφές υψηλής ποιότητας, ενώ σύντομα πρόκειται να αρχίσει να εφαρμόζεται το σύστημα κοινής επιθεώρησης πλοίων OCIMF, οι αναφορές του ο-

ποίου θα είναι διαθέσιμες στους ναυλωτές, τις λιμενικές αρχές καθώς και τις χώρες τις σημαίες των οποίων φέρουν τα εν λόγω πλοία.

Είναι γνωστή η πρόσφατη απόφαση της Shell να διενεργεί επιθεωρήσεις του διοικητικού προσωπικού των ναυτιλιακών εταιριών που της προσφέρουν πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών για ναύλωση. Αλλά καθώς υπάρχουν πλοία ηλικίας μικρότερης των 15 ετών που δεν διατηρούνται σε καλή κατάσταση ή είναι επανδρωμένα με πολυεθνικά πληρώματα χωρίς καμία υποστήριξη από τα κεντρικά γραφεία και στην αντίθετη περίπτωση, υπάρχουν πλοία μεγάλης ηλικίας τα οποία διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση, κάθε έλεγχος θα πρέπει να εξετάζει και το επίπεδο της ποιότητας διαχείρισης που προσφέρουν τα κεντρικά γραφεία της κάθε επιχείρησης.

Η σημερινή κατάσταση της ύπαρξης αγοράς δύο επιπέδων δεν θα πρέπει να υφίσταται πλέον. Θα πρέπει να διατηρηθεί μόνο ένα επίπεδο καλής ποιότητας και τήρησης των υψηλών προτύπων και τα πλοία που δεν είναι δυνατόν να βελτιωθούν θα πρέπει να αποσυρθούν από την αγορά, αντί να περιμένουν για μία στροφή προς τα πάνω των ναύλων.

Η ELETSON είχε παραγγείλει τα πρώτα της δεξαμενόπλοια με διπλό

κέλυφος πριν την εφαρμογή της Αντιρρυπαντικής Νομοθεσίας 1990, γιατί πολλά λιμάνια δεν διέθεταν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων.

Κανένα μέλος της ναυτιλιακής κοινότητας δεν αρέσκειται στην θέα της θαλάσσιας ρύπανσης ή θαλασσίων ζώων και πτηνών καλυμμένων από πετρέλαιο. Αλλά αυτή η περιβαλλοντολογική υστερία εναντίον των δεξαμενοπλοίων πρέπει να σταματήσει και η περιβαλλοντολογική ρύπανση να εξετασθεί στις σωστές της διαστάσεις. Πρέπει να γίνει γνωστό στην κοινή γνώμη ότι η ρύπανση από πετρέλαιο δεν προκαλεί ανεπανόρθωτες ζημιές στο περιβάλλον. Πρόσφατες έρευνες σε περιοχές που υπέστησαν οικολογική καταστροφή μετά από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων δείχνουν ότι το θαλάσσιο περιβάλλον αυτοκαθαρίζεται και ότι υπάρχουν μηχανισμοί για την διάσπαση του πετρελαίου και την βιολογική επανάκτηση που αποτελούν το δυναμικό για μία τελική διαδικασία απόλυτης επανάκτησης του διαρρέοντος πετρελαίου.

Η INTERTANKO θα πρέπει να αναλάβει μία εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού για τις πραγματικές μακροχρόνιες επιπτώσεις των διαρροών πετρελαίου, καθώς αφού είναι αδύνατον να αλλάξουμε νομοθεσίες σαν την OPA '90, θα πρέπει

να στραφούμε προς την αλλαγή των εντυπώσεων που οδήγησαν σ' αυτή.

Ολοκληρώνοντας συνοψίζουμε τα κυριότερα σημεία:

Οι αλλαγές στη διαμόρφωση της ζήτησης θα αυξήσουν τον όγκο και την απόσταση των μεταφερομένων φορτίων και στο εγγύς μέλλον το μέγεθος των «χάντυ σάϊζ» πρόντακτ κάρριερς θα αυξηθεί επίσης πέρα από το μέγεθος των 45.000 τον. d.w.

Ναυλοσυμφωνητικά και χρονοναυλώσεις των σύγχρονων πλοίων πρόκειται πολύ σύντομα να εφαρμοσθούν στην καθημερινή πρακτική καθώς επίσης και η χρονοναύλωση των υπηρεσιών των επιχειρήσεων υψηλής ποιότητας.

Επί του παρόντος θα αυξηθούν τα ατυχήματα, αλλά μακροχρόνια η διαχείριση πλοίων υψηλής ποιότητας θα γίνει επικερδής. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι για τις επενδύσεις θα απομακρύνουν τους ερασιτέχνες από την ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων η οποία θα κυριαρχείται πλέον από ειδικευμένους έμπειρους πλοιοκτήτες.

Τέλος, η περιβαλλοντολογική νομοθεσία πρέπει να είναι ο σύμμαχος και όχι ο αντίπαλος της ναυτιλιακής κοινότητας και η INTERTANKO θα πρέπει να υποστηριχθεί στην προσπάθειά της να παρουσιάσει την σωστή εικόνα για την ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων.

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

ΤΟ ΑΛΚΟΟΛ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Ένα δύσκολο πρόβλημα)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Μετά το ατύχημα του «Εκχον Valdez» στην Αλάσκα δημιουργήθηκε πραγματικά μια κίνηση προς την κατεύθυνση της ολικής απαγόρευσης του Αλκοόλ στα πλοία.

Όπως είναι γνωστό για πολύ κόσμο, το πόσιμο μιας λογικής ποσότητας αλκοόλ, αποτελεί μια αβλαβή ευχαρίστηση η οποία σημαντικά βελτιώνει την ποιότητα της ζωής του. Σε μεγαλύτερες όμως ποσότητες γρήγορα αμβλύνει την ικανότητα κρίσεως και παρεμβαίνει ανασταλτικά στην ταχύτητα αντιδράσεως.

Κατά συνέπεια αποτελεί θέμα αυτοελέγχου και ηγετικής ικανότητας να εξασφαλισθεί ώστε, τόσο για το ίδιο το άτομο όσο και για αυτούς στους οποίους ασκεί διοίκηση, να παραμεριστούν οι όποιες επιδράσεις όταν το καθήκον και οι περιστάσεις απαιτούν το μέγιστο της προσοχής και της πρωτοβουλίας.

Όπως γνωρίζουμε, για τον ναυτικό το πλοίο δεν είναι μόνο ο χώρος της εργασίας του αλλά είναι συγχρόνως και ο τόπος της διαβίωσής του.

Και ναι μεν είναι λογικό να τους ζητούμε να μην πίνουν αλκοόλ κατά τον χρόνο της άσκησης των συγκεκριμένων καθηκόντων τους όπως προβλέπονται από τους κανονισμούς και την ναυτική πρακτική.

Γιατί αληθινά τέτοιο μέτρο μπορούμε να εφαρμόσουμε και στην ξηρά κατά την ώρα της εργασίας στο γραφείο ή στον εργοταξικό ή εργοστασιακό χώρο.

Κατά συνέπεια η εφαρμογή του μέτρου κατά τον καθιερωμένο χρόνο που διαρκεί η εργασία δεν δημιουργεί πρόβλημα. Αντίθετα μάλιστα σε σύγκριση με την εργασία ξηράς υπάρχουν και πρόσθετοι ακόμη λόγοι που επιβάλλουν κατά τον χρόνο εργασίας στο πλοίο την αυστηρή τήρηση της απαγόρευσης του αλκοόλ.

Ομως το θέμα αφορά τον εκτός εργασίας χρόνο. Πρόκειται για τον προβλεπόμενο χρόνο των 16 ωρών του 24ώρου κατά τον οποίο ο ναυτικός κοιμάται, αναπαύεται ή διαθέτει κατά την κρίση του τον ελεύθερο χρόνο του.

Αυτών τον εκτός εργασίας χρόνο του καθενός εργαζομένου στην ξηρά θα ήταν δυνατό να σκεφθούμε ότι θα του απαγορεύσουμε το αλκοόλ;

Ασφαλώς όχι.

Από την στιγμή όμως που για τον χρόνο αυτό σκεφτόμαστε κάτι τέτοιο — δηλαδή την απαγόρευση — είναι φανερό ότι δεχόμαστε διπλά στάνταρντ.

Οι υπέρ της απαγόρευσης θεωρούν ότι ο χώρος δουλειάς και ο χώρος διαβίωσης μέσα στο πλοίο

δεν διαχωρίζεται προτασσομένου του στοιχείου της δουλειάς που χαρακτηρίζει την επί του πλοίου παρουσία του ναυτολογημένου ναυτικού. Σύμφωνα με την άποψη αυτή — είναι ενδεχόμενο — και καθόλου σπάνιο — κατά την διάρκεια του ελεύθερου χρόνου να έχουμε περιπτώσεις ανάγκης οποιαδήποτε ώρα που να απαιτούν ταχείες και σύνθετες ενέργειες.

Γιαυτές τις περιπτώσεις θεωρείται ότι η οποιαδήποτε ποσότητα αλκοόλ, θέτει σε κίνδυνο το πλοίο και το πλήρωμά του.

Ομως οι αρνητές του αλκοόλ έχουν και ένα ακόμη λόγο που δεν συνδέεται με έκτακτα περιστατικά του πλοίου. Συνδέεται όμως με την συμπεριφορά των τελούντων υπό την επήρεια του αλκοόλ.

Ολοι γνωρίζουμε ότι οι αντιδράσεις του καθενός κάτω από την χρήση συγκεκριμένης ποσότητας αλκοόλ που υπερβαίνει ωρισμένα αποδεκτά όρια είναι διαφορετικές, αφού διαφορετικοί είναι οι βιολογικοί παράμετροι αντιδράσεων του κάθε ανθρώπινου οργανισμού. Διαφορετικοί οι ψυχοπνευματικοί παράγοντες αλλά και τα προσωπικά προβλήματα του καθενός.

Ακόμη δε θα πρέπει να λεχθεί ότι άτομα με σύνθετα και άλυτα οικογενειακά προβλήματα, χαμηλού μορφωτικού και πνευματικού επιπέ-

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

δου καθώς και νευρωτικά άτομα ρέπουν στον αλκοολισμό.

Είναι φανερό λοιπόν ότι ένας ναυτικός στο πλοίο κάτω από την επήρεια του αλκοόλ ουδείς γνωρίζει πως θα αντιδράσει και κατά πόσο θέτει πρώτα σε κίνδυνο την δική του ασφάλεια αλλά και την ασφάλεια και την ζωή των άλλων καθώς και την ασφάλεια του πλοίου.

Κάτω από αυτό το πρίσμα φαίνεται να προκύπτει το πρόβλημα:

Είναι ανάγκη να απαγορευτεί τελείως το αλκοόλ στα πλοία;

Είναι σκόπιμο να παραμείνει τελείως ελεύθερο με την έννοια της δυνατότητας στον καθένα να προμηθεύεται έστω και με πληρωμή, οποιαδήποτε ποσότητα επιθυμεί;

Χωρίς αμφιβολία η σκληρή εργασία, ο περιορισμός στα όρια του πλοίου και στο περιβάλλον των λίγων ανθρώπων, σε τεράστιες αποστάσεις από ξηρά και αγαπημένα πρόσωπα αποτελούν τα στοιχεία της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος και της ζωής στο πλοίο που χρειάζονται λεπτό χειρισμό που να εγγίζει περισσότερο την ανθρώπινη πλευρά. Η τελεία απαγόρευση, του αλκοόλ φαίνεται ότι τονίζει ακόμη περισσότερο ωρισμένες αρνητικές ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος, δημιουργεί παράπονα, έριδες, που τελικά οδηγούν σε λιγότερο ελεγχόμενες καταστάσεις.

Με άλλα λόγια για το γεγονός ότι είναι αδύνατο να αστυνομεύεται η απαγόρευση της χρήσης αλκοόλ, το πρόβλημα μεταφέρεται στις καμπίνες ή άλλους χώρους που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για απόκρυψή τους.

Υπήρξαν πράγματι σε άλλες χώρες εταιρείες οι οποίες απαγόρευσαν την χρήση του πλην όμως αναθεώρησαν τις αποφάσεις τους και επέτρεψαν την διάθεσή του κάτω από μια ελεγχόμενη μορφή.

Ετσι επέτρεψαν να διατίθεται μόνο από τα μπάρ των Αξιωματικών και του πληρώματος ωρισμένες ώρες. Τα σημεία διάθεσης έγιναν τόπος κοινωνικής συγκέντρωσης ώστε η χρήση του να περιορίζεται στους χώρους αυτούς συνδυαζόμενη η λήψη του με κάποιο είδος κοινωνικού γεγονότος στο πλοίο.

Ετσι η προμήθεια μεγαλύτερης ποσότητας για χρήση εκτός μπαρ, απέτελεσε μη αποδεκτό γεγονός από κοινωνικής πλευράς αλλά ακόμη και μια ενέργεια πολύ δαπανηρή.

Ακόμη δε σε εξαιρετικά ακραίες περιπτώσεις χρήσης του λήφθηκε το μέτρο της απόλυσης του ναυτικού.

Το μέτρο αυτό πέρα από την νομιμότητά του απελευθάνει της υποστήριξης του υπολοίπου πληρώματος.

Είναι φανερό ότι ένα τέλειο σύστημα για το χειρισμό του προβλήματος δεν μπορεί να υπάρξει αφού το κάθε σύστημα πρέπει να ανταποκρίνεται και σε παραμέτρους όπως είναι η προέλευση του πληρώματος, η περιοχή που ταξιδεύει το πλοίο, η εποχή και ακόμη το είδος των ταξιδιών που εκτελεί.

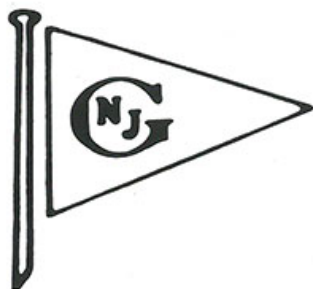
Με άλλα λόγια δεν φαίνεται ότι μπορούμε εύκολα να μιλάμε για απαγόρευση. Πρέπει να μιλάμε κυρίως για μια πολιτική της κάθε εταιρίας πάνω στο θέμα του ελέγχου του αλκοόλ, μέσα στα πλαίσια των συνολικών κατευθύνσεων που δίνουν την λειτουργία της. Αυτό πιθανόν να σημαίνει κυρίως την ενθάρρυνση και τον σεβασμό για αυτοέλεγχο και αυτοπειθαρχία παρά να κυνηγάμε να λύσουμε άλυτα προβλήματα.

Ομως θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι κατά κανόνα τα ελληνικά πληρώματα δεν αντιμετώπισαν σοβαρά προβλήματα με το αλκοόλ, γιαυτό και φαίνεται ότι τουλάχιστον σ' αυτό το θέμα η στέρησή του κάτω από τις προβλεπόμενες στο εδεσματολόγιο ποσότητες επενεργούσαν αρνητικά πάνω στο πλοίο. Η καθολική του όμως απαγόρευση στα ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρηθεί ως εξωπραγματική ενέργεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700 - 1864

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ

Όλοι μας έχουμε ακούσει ιστορίες από τους πατεράδες και τους νόνους μας, για την εμποροναυτική δραστηριότητα των Επτανήσιων στον χώρο της Μαύρης Θάλασσας, ιδιαίτερα στα λιμάνια του Δούναβη, Οδησσού, Κριμαίας και Αζοφικής. Σε μας τα ονόματα αυτά, δεν είναι πρωτόγνωρα.

Πραγματικά, οι Επτανήσιοι, με τα καράβια τους, όργωναν τον Εύξεινο Πόντο και δεν είναι λίγοι που χάθηκαν για πάντα στην άγρια αυτή θάλασσα.

Ξεκινούσαν τα σκάφη μας από τα νησιά τον Μάρτη για να είναι στα λιμάνια της φόρτωσης από τα πρώτα, μόλις θα ξεπάγωναν τα ποτάμια. Έτσι, ήταν αναγκασμένοι να διασχίζουν την φοβερή αυτή θάλασσα, με τα μικρά καράβια τους, με τους άγριους βοριάδες, χιονιάδες και φουρτούνες φοβερές. Μιλώ φυσικά, για το πρώτο μισό του περασμένου αιώνα. Αν στέρευε καμιά φορά η Μαύρη Θάλασσα, θα βλέπαμε χιλιάδες ελληνικά κόκκαλα πνιγμένων ναυτικών μας. Πόσες φορές δεν έκλαψαν τα νησιά μας και μαυροφόρεσαν οι γυναίκες, για τ' αὐτανδρά ναυάγια που έγιναν εκεί.

Όμως η Ιονική Ναυτιλία δεν ήταν συγκεντρωμένη μόνο στον Εύξεινο Πόντο, μήτε και ξεκίνησε τον περασμένο αιώνα. Έχουμε πληροφορίες πως η ναυτιλία της Επτανήσου διακινείται στην Μεσόγειο από τα μέσα του 16ου αιώνα. Στοιχεία έχουμε για την οικογένεια Βεργωτή από την Κεφαλλονιά, που ταξίδευε και εμπορευόταν με την Αδριατική στα 1583. Αν μελετήσουμε καλά τ' αρχεία των διαφόρων ιταλικών λιμανιών της Αδριατικής, σίγουρα θα βρούμε πληροφορίες για την ναυτιλία μας του 17ου αιώνα. Αναγκαστικά λοιπόν μια και δεν τις έχουμε πηδάμε στον επόμενο αιώνα για να δούμε άλλες που υπάρχουν.

Ξεκινάω με την Αδριατική, που τα νησιά μας στον 18ο αιώνα είχαν

την μεγαλύτερη επαφή. Από το 1713 μέχρι το 1796, αναφέρονται 567 αφίξεις σκαφών στο λιμάνι της Senegaglia, που φημιζόταν τότε για τις εμποροπανηγύρεις του. Τα 229 ήταν Επτανησιακής πλοιοκτησίας και σημειώνουμε πως τα περισσότερα ήταν Κεφαλονίτικα.

Στις αρχές του 18ου αιώνα, μετά την κήρυξη της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, η Αυστρία έκαμε ελεύθερα τα λιμάνια της Τεργέστης, Φιούμε και Μπούκαρι. Οι πρώτοι Έλληνες που εγκατεστάθηκαν στην Τεργέστη ήταν Επτανήσιοι. Την 1η Ιουνίου 1734 δίνεται και η πρώτη άδεια ναυσιπλοΐας με αυστριακή σημαία στον Ζακυνθινό καπετάνιο Νικόλαο Μηνιάτη που είχε εγκατασταθεί εκεί με την οικογένειά του και τον αδελφό του Ιωάννη. Μετά τον Μηνιάτη, στα 1745, εγκαθίστανται και άλλοι Ζακυνθinoί, όπως ο Γεώργιος Πρεβέτης και ο συμπατριώτης του Δημήτριος Φωκάς. Ακολούθησαν οι Γεώργιος Μαρούλης και Δημήτριος Κοντούρης, που πιθανόν να ήταν Κεφαλονίτες.

Στα 1750, από τους 33 Έλληνες που ήταν εγκατεστημένοι στην Τεργέστη, πέντε ήταν Ζακυνθinoί, δύο Λευκαδίτες, δύο Κεφαλλονίτες και ένας Κερκυραίος. Η Αυστριακή σημαία ετράβηξε αμέσως τους Επτανησίους. Έτσι, στην περίοδο 1751 μέχρι το 1830 σημειώνουμε δώδεκα σκάφη με απόλυτη Επτανησιακή πλοιοκτησία και τουλάχιστο έξι με συμπλοιοκτησία.

Ασχολήθηκα, όπως θα παρατηρήσατε μόνο με την δραστηριότητα των Επτανησίων στον 18ο αιώνα στα λιμάνια της Senegaglia και Τεργέστης. Δυστυχώς, οι έρευνές μου δεν έφθασαν ακόμη στο Λιβόρνο που ήταν το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο της Μεσογείου τότε, στην Αγκώνα και σ' άλλα λιμάνια της Ιταλίας. Έχουμε όμως ενδείξεις πως εμπορευόνταν με την Μασσαλία, ακόμη και με το Άμ-

στερνταμ.

Και έρχομαι τώρα σε πολύτιμα στοιχεία που βρήκα στο ιστορικό αρχείο της Βενετίας για την περίοδο 1780 — μέχρι το 1797, που την κατέλαβε ο Ναπολέων. Και λέω πολύτιμα, γιατί υπάρχει η εντύπωση στους ιστορικούς μας, πως πριν από το 1800, δηλαδή επί Ενετοκρατίας, δεν υπήρχε Ιονική Ναυτιλία, επειδή οι Βενετοί δεν επέτρεπαν στους Επτανησίους να τους συναγωνίζονται. Και όμως, στην περίοδο αυτή που ανέφερα, δηλαδή μέσα σε 17 χρόνια, ανεχώρησαν από την Βενετία για διάφορα λιμάνια της Μεσογείου 139 σκάφη Ιονικής πλοιοκτησίας, φυσικά με Ενετική σημαία. Από αυτά, τα 92 ήταν Κεφαλλονίτικα, 26 Ζακυνθινά, 6 Λευκαδίτικα, 5 Παξινά, 4 της Πρέβεζας, 3 Κερκυραϊκά, δύο Θιακά και ένα Τσιριγώτικο. Από αυτά δε, οκτώ ήταν μεγάλα τρίστηλα μπάρκα με πολυμελές πλήρωμα που ανήκαν από ένα σε Παξινό και Λευκαδίτη караβοκύρη, δύο σε Ζακυνθινούς και τέσσερα σε Κεφαλονίτες.

Σ' ένα έγγραφο του ιστορικού αρχείου Παξίων, αναφέρεται η ιστορία μianού Παξινού караβοκύρη ονόματι Πιέρου Βελιανίτη. Τούτος γεννήθηκε στα 1747 και νέος πήγε στην Βενετία για να βρει την τύχη του. Εκεί έγινε ναυτικός και μπάρκαρισε σε Βενετσιάνικα σκάφη. Στα 1774 έγινε καπετάνιος και «νοικοκύρης» ενός σκάφους που ταξίδευε μέχρι την Λισσαβώνα. Στα 1784 έγινε πλοιοκτήτης ενός σκάφους 80 τόννων με 22 πλήρωμα που έκανε ταξίδια στην Μεσόγειο, Λισσαβώνα, Αγγλία, Ολλανδία, Αμβούργο, Δανία και Πετρούπολη. Στα 1801 το επώλησε και βρέθηκε σε άλλο σκάφος με αυστριακή σημαία και μέχρι το 1809 εκάνε πάλι ταξίδια μέχρι την Αγγλία και Ολλανδία. Δεν έχω στοιχεία για ν' αποδείξω πως και άλλα Ιονικής πλοιοκτησίας σκάφη ταξίδευαν μέχρι την Αγγλία,

δεν έχω όμως καμμία αμφιβολία, πως αφού ο Παξινός Βελιανίτης με το μικρό του σκάφος τα κατάφερε, σίγουρα θα μπορούσαν και οι Θιακοκεφαλλονίτες με τα μεγαλύτερα σκάφη τους και με το πάθος της περιπέτειας που είχαν πιά πολύ αναπτυγμένο. Εδώ θα σημειώσω μόνο, πως τα Υδραϊκά σκάφη την ίδια εποχή ταξίδευαν μόνο μέχρι το Λιβόρνο και την Βενετία.

Η έλλειψη κάποιας απογραφής για το Επτανησιακό εμπορικό ναυτικό του 18ου αιώνα είναι απογοητευτική. Μια μόνη απογραφή, που έγινε από τους Βενετούς και αφορά τους Παξούς στα 1764, μας πληροφορεί πως το μικρό αυτό νησί είχε τέσσερα σκάφη τύπου Μαρτιγάνας που ταξίδευαν στο εξωτερικό και άλλα 36 μικρότερα, από τα οποία τα δώδεκα είχαν πλήρωμα από τρεις μέχρι επτά. Αυτά θα ταξίδευαν μέχρι την κοντινή Ιταλία και Πελοπόννησο. Οι ναυτικοί του νησιού υπολογίζονταν σε 150, που μας κάνει να συμπεράνουμε πως και τ' άλλα νησιά θα πρέπει να είχαν την ίδια περίοδο αξιόλογο ναυτεργατικό δυναμικό. Τριάντα χρόνια πιο πριν μας δίνει μια ιδέα ο Ενετός Προβλεπτής της θάλασσας Nicolo Erizzo, που λόγω της έλλειψης Ενετών ναυτικών προτείνει ν' αυξήσει τον αριθμό των ναυτολογουμένων Επτανησίων, ανάλογα με τον πληθυσμό των νησιών. Ο Προβλεπτής έγραφε στις 10 Μαρτίου 1733, πως σύμφωνα με την ισχύουσα μέθοδο, οι ναυτολογοούμενοι τότε ήταν 1000 μόνο και κατήγοντο;

Από την Κέρκυρα 244, ενώ το νησί είχε 563 ναυτικούς.

Από την Ζάκυνθο 270, ενώ το νησί είχε 618 ναυτικούς.

Από την Κεφαλλονιά 339 ενώ το νησί είχε 778 ναυτικούς.

Από την Λευκάδα 147 ενώ το

νησί είχε 340 ναυτικούς.

Οι Παξοί, σίγουρα, θα συμπεριλαμβάνονταν στην Κέρκυρα και το Θιάκι στην Κεφαλλονιά. Για τα Κύθηρα δεν λέγει τίποτε. Έτσι το σύνολο των ναυτικών των νησιών, υπολογίζονταν από τους Βενετούς στα 1733 σε 2,299.

Η Πρέβεζα, τον 18ο αιώνα, ήταν κάτω από την Βενετική κατοχή. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης και με την Ηπειρωτική ξυλεία που εξαγωγή, ανέπτυξε σημαντικό εξαγωγικό εμπόριο, εδημιούργησε ναυπηγεία και είχε ακόμη και ναυτιλία και όπως είπα και πιο πριν αναφέρονται από την Βενετία αναχωρήσεις Πρεβεζιάνικων σκαφών με Πρεβεζιάνους καπεταναίους και, ανάμεικτο επτανησιακό πλήρωμα. Ακόμη και η Λευκάδα είχε εντυπωσιακή ανάπτυξη στην ναυτιλία της μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα. Ίσως αυτό να οφείλεται στην σημαντική εξαγωγή του αλατιού.

Τα Ιονικά σκάφη, για ν' αντιμετωπίσουν τον συναγωνισμό και προωθήσουν την ναυτιλιακή τους ανάπτυξη, δεν δίσταζαν να χρησιμοποιούν διάφορες σημαίες. Επί Ενετοκρατίας, φυσικό ήταν να έχουν την Ενετική, αλλά όπως είπα και πιο πριν έχουμε και την Αυστριακή σημαία. Συνάμα, σε συνεργασία με τους Μεσολογγίτες και τους Αιτωλικούς, έχουμε την Οθωμανική, ή Greco-Ottomana, όπως λεγόταν τότε, ενώ αμέσως μετά την συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στα 1774, έχουμε την Ρώσικη σημαία.

Με άλλα λόγια, χρησιμοποιούσαν, όπως θα λέγαμε σήμερα σαν σημαία ευκαιρίας, όποια σημαία τους εξυπηρετούσε για να πληρώσουν λιγώτερους δασμούς στα διάφορα λιμάνια. Έχουμε περιπτώσεις, που αναχωρούσαν με Ενετική σημαία και στο λιμάνι του προορισμού εσήκωναν ρώσικη. Και αντί-

στοιχα.

Ξαναγυρίζω στο Μεσολόγγι που έπαιξε τόσο σημαντικό ρόλο στο εμπόριο και την ναυτιλία της Δυτικής Ελλάδας στον 18ο αιώνα. Στα 1750 η Βενετία ίδρυσε γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο Προξενείο, με Πρόξενο τον Σπυρίδωνα Βαρότση. Αυτός άρχισε να εφοδιάζει τους πλοιάρχους με προξενικά διπλώματα (Patente), κι έτσι οι Μεσολογγίτες καπεταναίοι μπορούσαν να ταξιδεύουν απρόσκοπτα στις Βενετικές κτήσεις. Οπότε, στα μεν τουρκικά λιμάνια ήταν Οθωμανοί υπήκοοι, ενώ στις Βενετικές κτήσεις και στ' άλλα μεσογειακά λιμάνια είχαν την Βενετική προστασία. Τα καράβια τους τότε ξεπέρασαν τα 150 και συνηγωνίζοντο τα γαλλικά που κυριαρχούσαν στην Μεσόγειο. Μέρος της ανάπτυξής τους οφείλεται στην βοήθεια των εμπόρων της Ηπείρου, αλλά και στην συνεργασία που ανέπτυξαν με τους γείτονες Θιακοκεφαλονίτες, διόλου απίθανο με την βοήθεια των Βενετών και του προξένου Βαρότση. Οι ναυτικοί της Κεφαλλονιάς, Ζακύνθου και Ιθάκης πλαisiώναν τα Μεσολογγίτικα σκάφη και με την ναυτοσύνη και πείρα που είχαν, τα ταξίδευαν σ' όλη την Μεσόγειο και μέχρι την Βόρειο Ευρώπη.

Συνάμα, το Μεσολόγγι και Αιτωλικό, είχαν μεγάλη ναυπηγική ανάπτυξη, που με την βοήθεια της άριστης ηπειρωτικής ξυλείας και των Θιακοκεφαλονιτών караβομαραγκών, κατασκεύαζαν μεγάλη σκάφη. Γύρω στα 1740 άρχισε ν' αναπτύσσεται η ναυτιλία της Λιμνοθάλασσας. Στα 1745 είχαν πάνω από 50 μικρά και μεγάλα σκάφη μέχρι 180 τόννων. Το 1767 το Αιτωλικό είχε 29 σκάφη που ταξίδευαν σε ανοιχτές θάλασσες. Υπάρχει μία απογραφή για το 1764, όπου αναφέρονται 75 μεγάλα σκάφη για τις

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

δύο πόλεις, από τα οποία 29 ήταν συμμετοχικά με Θιακοκεφαλλονίτες. Από αυτά, τα 20 είχαν ναυπηγηθεί στο Μεσολόγγι. Όμως, άλλες πηγές φανερώνουν πως το Μεσολόγγι είχε ακόμη άλλα 13 σκάφη. Στα 1770, όμως, επετέθησαν στην Λιμνοθάλασσα Δουλτσινιώτες πειρατές και κατέστρεψαν όλα τα σκάφη που βρέθηκαν εκεί.

Η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στα 1774, επέβαλε στους Τούρκους την ελεύθερη ναυσιπλοΐα των Στενών των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου.

Έτσι άνοιξε το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας που εβοήθησε πολύ τα Επτανήσια σκάφη. Δεν άργησαν να γίνουν νέες αγορές που ύψωσαν την Ρώσικη σημαία. Μετά την κατάληψη της Κριμαίας από τους Ρώσους στα 1783 και ιδιαίτερα μετά το τέλος του επόμενου Ρωσοτουρκικού πολέμου στα 1787-92, οι Επτανήσιοι αναλαμβάνουν μεγάλη δραστηριότητα. Είχαν βοηθήσει τον Λάμπρο Κατσώνη, αυτόν τον ιδιόρρυθμο πειρατή, που είχε κάμει στέκι του το Θιάκι και τον Κάλαμο και που για να τον ανταμείψει η Αυτοκρατορία Αικατερίνη, του παρεχώρησε μια τεράστια έκταση στην Κριμαία. Έτσι οι Θιακοκεφαλλονίτες άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην Κριμαία και στην Αζοφική. Τότε, πρέπει να είχαν καμιά 200αριά σκάφη.

Όταν ο Ναπολέων στα 1801 ήταν στις δόξες του, τα Επτάνησα ήταν ελεύθερα, με δικιά τους σημαία και εξουσία που την ασκούσε η Γερουσία, που ήταν εκλεγμένη από τον λαό. Ήταν η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΠΤΑ ΝΗΣΩΝ. Σημειώνω εδώ πως το πρώτο σκάφος που ύψωσε την Ιονική σημαία στις 20 Μαρτίου 1801, ήταν στην Κωνσταντινούπολη, το βριγαντίνι του Γεράσιμου Κοντογούρη «Αγία Τριάς».

Όταν τα πρώτα Υδραϊκά καράβια εμφανίζονται στην Μασσαλία το καλοκαίρι του 1801, 30 Ιονικά σκάφη έφθαναν στην Μασσαλία, μεταφέροντας από το Αμπουκίρ κάπου 20.000 ηττηθέντες Γάλλους στρατιώτες. Το σύνολο των σκαφών που έλαβαν μέρος σ' αυτήν την επιχείρηση ήταν 130.

Μεαξύ 1806 και 1812 έχουμε νέο Ρωσοτουρκικό πόλεμο. Οι μεταφορές δυσκολεύονται πάλι. Στα

1810, βρίσκονται παροπλισμένα στην Κωνσταντινούπολη 68 Ιονικά σκάφη. Από αυτά, τα 46 ήταν Κεφαλονίτικα, 15 Θιακά, τέσσερα Ζάκυνθινά, δύο Λευκαδίτικα και ένα Τσιριγώτικο. Τα περισσότερα ήταν μεγάλα βριγαντίνια και έπρεπε να πάνε στην Μαύρη Θάλασσα να φορτώσουν στάρι. Όμως ο πόλεμος αυτός άνοιξε νέους δρόμους για τους Επτανήσιους. Η Βεσσαραβία ενώθηκε με την Ρωσία και νέο ρεύμα μεταναστεύει στα διάφορα λιμάνια της Ρωσίας και του Δούναβη.

Όμως, θα επανέλθω πιο πέρα για τις δραστηριότητες των Επτανήσιων στην Μαύρη Θάλασσα. Τώρα, βρισκόμαστε στην πρώτη 20ετία του περασμένου αιώνα, που άρχισε η ανάπτυξη της ναυτιλίας μας. Μια Γαλλική απογραφή του 1808, όταν δηλαδή οι Γάλλοι ξανακατέβαλαν τα Επτάνησα, δείχνει πως έχουν τα νησιά 264 μεγάλα σκάφη. Τα μισά περίπου ήταν Κεφαλονίτικα, 76 τα είχε η Λευκάδα, 45 το Θιάκι, 13 η Ζάκυνθος και τα υπόλοιπα τα άλλα δύο νησιά. Την ίδια εποχή αναφέρεται σε μια άλλη απογραφή πως τα νησιά είχαν 6.250 ναυτικούς, από τους οποίους οι 4.000 ήταν Κεφαλονίτες. Ας σημειωθεί πως η Κέρκυρα είχε 500 και η Ζάκυνθος 450. Μια απογραφή των Άγγλων, λίγο αργότερα, που αφορά μόνο την Κεφαλλονιά, μας λέγει πως το νησί είχε 119 μεγάλα σκάφη, από τα οποία τα 86 ανήκαν σε πλοιοκτήτες της Λειβαθούς, 12 της Ερύσου, 10 του Ληξουριού και 9 της Πυλάρου. Εδώ σημειώνω πως το μεγαλύτερο Κεφαλονίτικο σκάφος τότε ήταν του Καπετάν Γιώργη Λυκιαρδόπουλου, το Βριγαντίνι «Κατερίνα» 436 τόννοι.

Για το Θιάκι υπάρχει μια επίσημη απογραφή των Άγγλων του 1816, πολύ ενδιαφέρουσα, που μας πληροφορεί πως το νησί είχε 32 μεγάλα σκάφη, 33 καΐκια και 93 ψαρόβαρκες. Το σύνολο των ναυτικών του νησιού ήταν 823, που σημαίνει πως το 37% του εργατικού δυναμικού ήταν ναυτικοί.

Για την Ζάκυνθο, γύρω στα 1807, έχουμε μια στατιστική που μας λέγει πως το νησί είχε 13 μεγάλα σκάφη. Δύο από αυτά ήταν νάβες, μεγάλα τριΐστια.

Στο αρχείο των Παξών, υπάρχει

μια πάρα πολύ ενδιαφέρουσα απογραφή που έγινε στα 1808 από τους Γάλλους. Οι ναυτικοί του νησιού ήταν 110, από τους οποίους 63 ήταν παντρεμένοι και 11 αρραβωνιασμένοι («είναι παντρεμένος, μα δεν την έχει πάρει την γυναίκα ακόμη»). Όλοι είχαν κάμει σε μεγάλα καράβια, Κεφαλλονίτικα, Θιακά, Υδραϊκά και Σπετσιώτικα. Ας σημειωθεί όπως από τους 110 ναυτικούς, οι πέντε ήταν σκλάβοι στην Μπαρμπαριά και Τούνεζι και μόνο δύο είχαν εξαγοραστεί και είχαν γυρίσει στο νησί.

Φθάνουμε τώρα στην τρίτη δεκαετία του περασμένου αιώνα, που την καλύπτει βέβαια η μεγάλη Ελληνική Επανάσταση. Ο ρόλος που έπαιξαν οι Επτανήσιοι στην φιλική εταιρία είναι γνωστός και ήταν πολύ σημαντικός. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι πάμπολλοι ήταν εγκατεστημένοι στην Οδησσό, στην Μολδοβλαχία και στην Κωνσταντινούπολη. Δύο χρόνια πριν ξεσπάσει η Επανάσταση, ο Υψηλάντης έγραφε στο Κερκυραίο Αναστάσιο Φλαμπουριάρη ότι «τας συνεισφοράς εμβάσετε εις Πάτρας προς Κυρίου εκλαμπρότατον γενικόν Κόνσολον Κύριον Ιωάννην Βλασσόπουλον και Ιωάννην Παπαδιαμαντόπουλον δια να αποταμιευθώσιν εις την εκεί διορισθείσαν κάσαν». Ο Κεφαλονίτης έμπορος Μαρής Μεταξάς — Βαλιάνος γράφει από την Κωνσταντινούπολη στον Υψηλάντη στις 10 Αυγούστου 1819 ότι «μέσω του κοινού φίλου Καπετάν Ανδρέα Βανδώρου αφιερώνει τον εαυτόν του και το πλοίο του δια να το μεταχειρισθεί κατά την θέλησίν του όποτε καιρόν το ζητήσει».

Πριν ακόμη αρχίσει η Επανάσταση στον Μωριά, τέσσερα Θιακοκεφαλλονίτικα σκάφη, μ' επικεφαλής τον Ανδρέα Σφαέλλο με τρία κανόνια, τους Ιωάννη Κουντούρη και Παναγή Πανά και τον Θιακό Σπύρο Πεταλά με τέσσερα κανόνια στο κάθε σκάφος τους, επετέθηκαν στον Δούναβη σε δέκα τούρκικα σκάφη και εκυρίευσαν. 72 Τούρκους αιχμαλώτους τους κλείδωσαν στο αμπάρι ενός σκάφους που μετά το βούλιαξαν αΐτανδρο. Τρεις μέρες αργότερα επετέθηκαν σ' ένα τούρκικο βρίκι πούταν καλά αρματωμένο. Οι Τούρκοι, το εγκατέλειψαν. Έτσι ο Σφαέλλος, στις 27 Φε-

The Best of the Best
among shipbuilding world

SAMSUNG

HEAVY INDUSTRIES Co., LTD.

SHIPBUILDING & OFFSHORE DIVISION

- Panamax & Capesize Bulkcarriers
- Aframax & Suezmax Crude Oil Tankers
- Product Carriers
- VLCC's (double hull/double bottom)
- Containerships (up to the largest size)
- Car/Passenger/Ferries
- Any tailor made design

Exclusive agents in Greece



**GEORGE MOUNDREAS
AND COMPANY S.A.**

167, Alkiviadou Street,
185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (01) 4297090 — Fax: (01) 4297196 — Telex: 213481/6 SOGE

βρουαρίου 1821, μπορεί να διεκδικήσει, ναυμαχώντας σε ποταμό, τα πρωτεία στον κατά θάλασσαν αγώνα.

Είναι γνωστό, πως το σεπτό σκίψωμα του Πατριάρχη Γρηγορίου βρέθηκε στον Βόσπορο στις 16 Απριλίου από τον Κεφαλλονίτη Νικ. Μαρή Σκλάβο - Παπαδόπουλο που το μετέφερε στην Οδησό με το σκάφος του «Άγιος Νικόλαος». Επίσης, ο Θιακός καπετάνιος Αντώνιος Πεταλάς-Μαράτος, έσωσε από τις καταδιώξεις των Τούρκων στην Κωνσταντινούπολη, περνώντας με το βριγαντίνι του «Οδυσσεύς», την σύζυγο του Μουρούζη και 70 άλλους πρόσφυγες, που τους πήγε στην Οδησό.

Ενδιαφέρον είναι και πρέπει ν' αναφέρουμε το γεγονός ότι η μέθοδος του «πυρπολικού» πρωτοχρησιμοποιήθηκε από Επτανήσιο. Αυτό έγινε τον Μάη 1821, όταν μέλος του Ελληνικού στόλου βρισκόταν στο Μεσολόγγι. Στις 25 Μαΐου, κατευθύνει στην Ναύπακτο, όπου οι Έλληνες την πολιορκούσαν από ξηρά και θάλασσα. Ο Τούρκικος στόλος ήταν προφυλαγμένος κάτω από το φρούριο. Οι Έλληνες τότε αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν την μέθοδο του πυρπολικού για πρώτη φορά. Κυβερνήτης, ανέλαβε ο νεαρός, μόλις 25 χρόνων, Γεώργιος Ανεμογιάννης από τους Παξούς που είχε σπείσει να βοηθήσει τον αγώνα και ήταν στο πλοίο «Σύμμαχοι» του Δημητρίου Μιαούλη, γιου του Ναυάρχου. Το πυρπολικό του Ανεμογιάννη επιτίθεται σε πέντε τούρκικα

σκάφη, αλλά αποτυχαίνει και τον έπιασαν οι Τούρκοι όταν έπεσε στην θάλασσα. Αυτοί, αφού τον άλειψαν με πίσσα, τον έκαψαν ζωντανό και τον κρέμασαν από το φρούριο.

Δεν είναι σκοπός της παρούσης ομιλίας ν' ασχοληθώ για την βοήθεια των Επτανησίων στην ξηρά. Εξ άλλου, αυτά είναι γνωστά. Θα συνεχίσω όμως τον περίπλου μου στην θάλασσα. Μόλις άρχισε η Επανάσταση, ο Άγγλος Αρμοστής Μαιτλαντ εκήρυξε τα Επτάνησα σε απόλυτη ουδετερότητα με αυστηρές τιμωρίες για όσους θα βοηθούσαν τους επαναστάτες. Παρ' όλα αυτά όμως, πολλοί Επτανήσιοι πήραν «άδειες καταδρομών» και εκυνήγησαν τα τούρκικα σκάφη όπου τα εύρισκαν. Έχω τρία παραδείγματα να σας πω, που κατά σύμπτωση αφορούν και τα τρία Ζακυνθινούς καπεταναίους.

Ο πρώτος ήταν ο Καπετάν Γεωργάκης Δεντρολίβανος που πήρε στις 5 Απριλίου 1821 από τον Παλαιών Πατρών μια τέτοια άδεια για το Βριγαντίνι του «Άγιος Σπυρίδων», 190 τόννων. Στο Μεσολόγγι τότε είχε ιδρυθεί «Δικαστήριο λειοδικών» και όποιος Επτανήσιος συνελάμβανε τούρκικο ή ουδέτερο σκάφος που κατά την αντίληψη του είχε φορτίο προοριζόμενο για τους Τούρκους, το κατέσχον και την αξία του την μοιράζετο η φρουρά του Μεσολογγίου με τον καπετάνιο και το πλήρωμα.

Ο Δεντρολίβανος έγινε ήρωας ενός επεισοδίου που συνετάραξε πολύ τις Αγγλικές αρχές. Ο Άγ-

γλος υποπρόξενος των Πατρών «Richard Lee Green», αδελφός του Προξένου Philip Green και αντιπροσώπου στην Πάτρα της Levant Company, που μετά την κήρυξη της Επανάστασης έμεναν και οι δύο στην Ζάκυνθο, εμπορεύοντο πουλώντας στους Τούρκους πολεμοφόδια και άλλα εφόδια, στους πολιορκημένους στα Κάστρα της Πάτρας, Αιγείου, Ρίου και Αντιρρίου. Αυτό γινόταν με τα ουδέτερα Αυστρικά σκάφη που εναύλωνε ο Green. Ας σημειωθεί πως ο Philip Green επλούτισε τόσο, που λίγο αργότερα αγόρασε στην Αγγλία μια δικιά του σκούνα, την «Malvina» που με αγγλική σημαία έκαμνε ταχτικότερα ταξίδια στους πολιορκημένους Τούρκους. Στις 3 Φεβρουαρίου 1822 ο Δεντρολίβανος, καθώς περιπολούσε ανοιχτά της Ζακύνθου, συνέλαβε στην αγγλική σκούνα «Liggiarda» που ήταν ναυλωμένη από τον Green και ήταν μέσα ο μικρός αδελφός, μαζί με τον Τούρκο διοικητή των Φρουρίων Ομέρ Αγά. Μαζί με την αγγλική σκούνα, συνέλαβε και άλλα δύο σκάφη που ήταν στην ίδια νηοπομπή και τα οδήγησε στο Μεσολόγγι. Παρά τις σφοδρές διαμαρτυρίες των Άγγλων, κατεσχέθηκαν τα φορτία, τον Green όμως τον ελευθέρωσαν αμέσως.

Ο δεύτερος Ζακυνθινός, ήταν ο Καπετάν Νέστορας Φαζιόλης, που κι αυτός ενεργώντας με κάποια άδεια καταδρομών, αναστάτωσε το Αιγαίο και προβλημάτισε τους Γάλλους, που προστάτευαν τα Αιγαίοπελαγίτικα καθολικά νησιά. Τούτος



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

εμφανίζεται στην Σύρα μ' ένα μικρό στολίσκο τον Οκτώβρη 1822, αλλά οι Συριανοί στην πρώτη αυτή προσπάθεια τον έδιωξαν. Ο Φαζιόλης ξαναγυρίζει στις 23 Δεκεμβρίου με πέντε Ιονικά σκάφη, κάμνει απόβαση και με σύγχρονο βομβαρδισμό της πόλης, προσπάθησε να την καταλάβει. Αφού λεηλάτησε τα καταστήματα της Παραλίας, επεμβαίνουν οι εκεί ξένοι Πρόξενοι και του αναγνωρίστηκε η κατοχή της παραλιακής ζώνης. Ύστερα από τέσσαρες μέρες όμως, προσπάθησε να καταλάβει και την πόλη, αλλά επενέβει αυστριακό πολεμικό σκάφος και έφυγε. Πήγε στην Τήνο, στρατολόγησε και άλλους άνδρες και ξαναγύρισε στην Σύρα και παρ' όλες τις αντιδράσεις του καθολικού πληθυσμού, προσπάθησε και σε κάποιο σημείο πέτυχε την ένταξη του νησιού στον αγώνα. Στις 5 Φεβρουαρίου κινήθηκε πάλι με 400 άνδρες για να καταλάβει την Επάνω Χώρα, αλλά για κακή του τύχη κάποιο Γαλλικό πολεμικό που ήλθε στο νησί, τον συνέλαβε. Τρεις ημέρες όμως αργότερα έφθασε ο Δερίγγυ, που τον ελεύθερωσε. Ο πεισματάρης Φαζιόλης εξακολούθησε τις ενέργειες του στη Σύρα. Τελικά, ο Δερίγγυ τον συλ-

λαμβάνει για δεύτερη φορά και τον παραδίνει στις Αγγλικές αρχές που τον μεταφέρουν στην Ζάκυνθο και τον καταδικάζουν σε τρία χρόνια φυλάκιση.

Και τώρα έρχομαι στον τρίτο Ζακυνθινό, που ήταν και ο πιο φημισμένος. Αυτός ήταν ο Καπετάν Νικόλας Κεφαλός μια πολυδιάστατη προσωπικότητα με διεθνή απήχηση. Δύσκολο να σας τον περιγράψω με λίγα λόγια. Ήταν κοσμογυρισμένος και συναρπάζει όσους γινωρίζει. Συναντά στο Παρίσι τον Ναπολέοντα, χωρίς να μαθευτεί ποτέ τι κουβέντιασαν. Το καλοκαίρι του 1822 πηγαίνει στην Λισσαβώνα και προσφέρει από δικιά του πρωτοβουλία τον Ελληνικό θρόνο στον πρίγκηπα Miguel. Ο Βασιλιάς δέχεται την προσφορά του. Μετά, πάει στις Ινδίες και μαζεύει χρήματα για τον αγώνα. Γυρίζει στο Λονδίνο. Στην Ρώμη εντυπωσιάζει τους φιλολογικούς κύκλους με τις μεταφράσεις που έχει κάμει σανσκριτικών κειμένων. Ο Πάπας τον δέχεται δύο φορές. Του ομιλεί γι ένωση των εκκλησιών. Στο Ναύπλιο συναντά τον συμπατριώτη του Δεντρολίβανο και καταστρώνουν σχέδια. Παίρνει από την Κυβέρνηση άδειες καταδρομών και αρχίζει πει-

ρατείες στην Ερυθρά Θάλασσα, όπου γίνεται ο φόβος και ο τρόμος της περιοχής. Φθάνει στον Περσικό Κόλπο και αυτοχειροτονείται ναύαρχος του ελληνικού στολίσκου, ώσπου τον καταναυμαχούν οι Άγγλοι. Φεύγει και πάει στο Μαυρίτιος, όπου αγοράζει νέο σκάφος, του υψώνει ελληνική σημαία και τ' ονομάζει «Ελλάς». Οι Άγγλοι τον κυνηγούν πάλι. Χάνει το σκάφος του και ύστερα από πολλές περιπέτειες φθάνει στην Κωνσταντινούπολη. Μετά την Επανάσταση, πάει στο Λονδίνο και ζητά ακρόαση από την Βασίλισσα Βικτωρία. Γυρίζει στην Σερβία, Κωνσταντινούπολη, Αθήνα. Τυπώνει βιβλία, κάνει σχέδια για εκβάθυνση της κύτης του Έβρου ποταμού. Πέθανε στην Θεσσαλονίκη το 1850. Κανένας δεν μπορεί να συμφωνήσει για την προσωπικότητα του Καπετάν Νικολού Κεφαλά. Ήταν άραγε τυχοδιώκτης, πατριώτης, κουρσάρος ή ένας μεγάλος Μυχχάουζεν; Ίσως όλα μαζί. Γεγονός είναι ότι ετύπωσε αξιόλογα ναυτιλιακά συγγράμματα που ακόμη διαβάζονται.

ΝΙΚΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Το Β' μέρος στο επόμενο

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

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

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

Μεταρρυθμίσεις στους Lloyd's

Του δικηγόρου κ. ΝΙΚΟΥ ΚΟΥΛΑΔΗ

Πολλά προβλήματα έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία 2-3 χρόνια στους Lloyd's του Λονδίνου, λόγω των μεγάλων αποζημιώσεων που τους έχουν ζητηθεί να καλύψουν. Αυτή η κατάσταση έχει οδηγήσει σε μία κρίση, η οποία όμως δεν άρχισε από τις απώλειες αυτές καθ' αυτές, αλλά γιατί εξαιρετικά μεγάλες (και συνεχώς αυξανόμενες) απώλειες παρουσιάστηκαν στο 25% των Ονομάτων που προέκυψαν από τις αμφίβολες εφαρμογές της αντασφάλισης.

Πρωταρχικά, οι απώλειες προκλήθηκαν από καταστροφές, όπως ο σεισμός του Λός Άντζελες (1991), και οι αποζημιώσεις τότε πληρώθηκαν αρκετά σύντομα.

Αλλά από τότε τα πληρωτέα ποσά πολλαπλασιάστηκαν κατά μέσο όρο 20 φορές, δίνοντας έτσι μεγάλα κέρδη στους μεσίτες (insurance brokers) ενώ οι οικονομικές απώλειες στα Ονόματα αυξήθηκαν αναλόγως. Συνεπώς αυτές οι απώλειες δεν ήταν με καμμία έννοια οι «κανονικές» απώλειες που ανακοίνωναν οι Lloyd's. Ήταν «τεχνητές» απώλειες που προκλήθηκαν από την καθιέρωση αμφιβόλων επιχειρήσεων. Οι ασφαλιζόμενοι που περιμένουν μέχρι και σήμερα να αποζημιωθούν δεν είναι αυτοί που υπέστησαν τις πρωταρχικές ζημιές αλλά συνδικάτα (Lloyd's Syndicates) που είχαν αντασφαλίσει τα ρίσκα τους.

Τα Ονόματα που τους ζητήθηκε να πληρώσουν αυτές τις (τεχνητά



Βοηθός Ερευνής στο Ίδρυμα Ναυτικού Δικαίου, μέρος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Σαουθάμπτον και Λέκτορας Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου στο Τεχνικό Κολέγιο του Σαουθάμπτον. Είναι Μέλος του Ορκωτού Σώματος Μεταφορέων (M.C.I.T.) και Μέλος του Σώματος Εξαγωγέων (M.I.Ex.) και έχει σπουδάσει Ναυτικό Δίκαιο στα London School of Foreign Trade, University of Wales, City of London Polytechnic, Liverpool Polytechnic, Institute of Chartered Shipbrokers, και University of London. Κατέχει μεταπτυχιακό Μάστερ σε Ναυτικό Δίκαιο και Πολιτική (LL.M. in Marine Law and Policy) από το University of Wales, και προσφάτως του απενεμήθηκε το πτυχίο Διδάκτορος Νομικής (Ph.D. in Law) από το University of Southampton.

διογκωμένες) απώλειες, είναι σε πολλές περιπτώσεις άτομα που είχαν εκλεγεί από τους Lloyd's στο τέλος της δεκαετίας του 1980, ό-

ταν τα Ονόματα ήταν υποχρεωμένα να δείξουν ότι κατέχουν κεφάλαια ύψους 100,000 λιρών. Αυτά τα Ονόματα δεν είχαν το πλεονέκτημα των προηγούμενων κερδών, και στην πραγματικότητα οι περισσότεροι δεν είχαν τίποτα άλλο παρά απώλειες από τότε.

Επειδή οι ατομικές απώλειες είναι τώρα τόσο μεγάλες (200,000 έως 400.000 λίρες) είναι άσκοπο για τον εκπρόσωπο των Lloyd's να λέει ότι «τα Ονόματα πρέπει να πληρώσουν». Όταν οι απώλειες υπερβαίνουν το ενεργητικό κεφάλαιο, γεγονός που είναι πραγματικότητα για τόσο πολλά Ονόματα, τότε το πρόβλημα αυτομάτως γίνεται των ιδίων των Lloyd's.

Είναι άσκοπο να περιμένει κανείς ότι το 25% των Ονομάτων μπορεί να πληρώσει ένα ποσό αντίστοιχο των κερδών των τελευταίων 25 ετών. Το Συμβούλιο (Council of Lloyd's) γνώριζε τους κινδύνους που τα νέα Ονόματα θα αντιμετώπιζαν όταν τοποθετήθηκαν σε συνδικάτα υψηλού ρίσκου, και παρά ταύτα, δεν έδωσε καμμία προειδοποίηση.

Αν και οι τωρινές απώλειες που υφίστανται αρκετά από τα Ονόματα των Lloyd's πιθανώς να οφείλονται στην διεθνή οικονομική κάμψη και σε ατυχείς σειρές καταστροφών, η επαγγελματική αποτυχία είναι μία μείζων συμβάλλουσα αιτία, που μέχρι σήμερα δεν της είχε δοθεί η πρέπουσα σημασία.

Ενας αρκετά σημαντικός αριθμός

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

επιχειρήσεων είναι υποχρεωμένος να λειτουργεί μέσα στα πλαίσια της οικονομικής κάμψης και είναι μία θεμελιώδης πραγματικότητα ότι κάθε επιχείρηση που υφίσταται απώλειες σε τέτοια πλαίσια είναι αναμενόμενο να χρεωκοπήσει αργά ή γρήγορα.

Ο κίνδυνος ήταν ότι καθώς οι Lloyd's δεν είχαν πρόθεση να ανοιχθούν σε εξωτερικά κεφάλαια, αυτό θα οδηγούσε σε αδύνατες συναλλαγές σε σημείο που κανείς να μη θέλει να αναμιχθεί.

Τα παραπάνω είναι μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα που οι Lloyd's μέχρι τώρα είχαν να αντιμετωπίσουν.

Αλλά ο Πρόεδρος των Lloyd's, κύριος David Rowland, ανακοίνωσε στις 29/4/93 ένα καινούργιο επιχειρηματικό σχέδιο με την σύσταση νέων μέτρων που θα βοηθήσουν σε μία υγιέστερη λειτουργία και εκμοντερνισμό του ασφαλιστι-

κού συστήματος των Lloyd's.

Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

— Την δυνατότητα οικονομικής επένδυσης από εταιρίες στους Lloyd's.

— Την κατάργηση της απεριόριστης ευθύνης (unlimited liability) των μελών των Lloyd's.

— Την δημιουργία και λειτουργία ενός πιο αποδοτικού και αποτελεσματικού συστήματος διεύθυνσης και διαχείρισης των Lloyd's.

— Την δημιουργία μίας ανεξάρτητης εταιρίας η οποία θα ασχολείται με την διαχείριση και διευθέτηση παλαιών απωλειών.

Όπως είπε ο κύριος David Rowland, «αυτό το σχέδιο είναι ίσως ο μόνο τρόπος για την αναστήλωση της επιχειρηματικής πίστης των επενδυτών στους Lloyd's».

Όμως τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω ακόμα υπάρχουν. Έτσι, προβλέπεται ότι

2,500 άτομα που δουλεύουν στους Lloyd's θα απολυθούν, και οι οικονομικές απώλειες για αυτό το έτος πιστεύεται ότι θα ξεπεράσουν τις 2,500,000,000 στερλίνες.

Οι αποζημιώσεις και μόνο από τον τελευταίο τρομοκρατικό βομβισμό στο City του Λονδίνου (24/4/93) υπολογίζονται σε 800,000,000 λίρες.

Παρ' όλα αυτά οι προοπτικές των Lloyd's μπορεί να αποδειχθούν ευοίωνες κάτω από αυτά τα καινούργια σχέδια και μέτρα τα οποία όπως φαίνεται έχουν σκοπό να διαμορφώσουν τους Lloyd's σε μία «εκμοντερνισμένη» επιχείρηση. Αυτή η αναμόρφωση, που είναι αντίθετη με την μέχρι σήμερα επικρατούσα παραδοσιακή πολιτική των Lloyd's, έχει σαν στόχο την δημιουργία ευοίωνων συνθηκών που θα έχουν ένα μακροχρόνιο όφελος στην ασφαλιστική αγορά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΛΑΔΗΣ

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



Οι τροποποιήσεις Δ.Σ. της MARPOL 73/78

Από τις 4 Απριλίου 1993, τέθηκαν σε ισχύ διεθνώς οι τροποποιήσεις της ΔΣ MARPOL 73/78, οι οποίες αφορούν την τροποποίηση των Κανονισμών 15 και 17 του Παραρτήματος Ι της Διεθνούς Συμβάσεως, την αναθεώρηση των Συμπληρωμάτων (Supplement A-B) του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (IOPP) και του τύπου των βιβλίων Πετρελαίου που πρέπει να είναι εφοδιασμένα τα υπόχρεα πλοία.

Αναλυτικότερα η σχετική απόφαση του ΥΕΝ αναφέρει τα εξής:

1. Η έβδομη πρόταση του κανονισμού 15 (3) (α), που αφορά το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, αντικαθίσταται από τις δύο παρακάτω προτάσεις:

«θα πρέπει να προβλέπεται εναλλακτική χειροκίνητη μέθοδος, η οποία θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση τέτοιας ανωμαλίας, αλλά η ελαττωματική μονάδα θα καθίσταται λειτουργήσιμη το ταχύτερο δυνατόν. Η Αρχή του λιμένα κατάπλου μπορεί να επιτρέψει σε πετρελαιοφόρο με ελαττωματική μονάδα να εκτελέσει ένα ταξίδι υπό έρμα προτού αυτό καταπλεύσει σε λιμάνι εκτέλεσης επισκευών».

2. Στον κανονισμό 17 που αφορά τις δεξαμενές συγκέντρωσης βαρέων καταλοίπων (Sludge) προστίθεται νέα παράγραφος (3) που έχει ως εξής:

«Η σωλήνωση προς και από τις δεξαμενές βαρέων καταλοίπων δεν πρέπει να έχει άλλη απευθείας σύνδεση εξωτερικά του πλοίου, εκτός από την πρότυπη σύνδεση απόρριψης που αναφέρεται στον κανονισμό 19». Η πιό πάνω προσθήκη τίθεται σε εφαρμογή διεθνώς από 4.4.1993.

Στο ΦΕΚ 651Β'/9.1.1992 δημοσιεύθηκαν οι Υπ. Αποφάσεις ΥΕΝ αριθ. 3231.6/1/1992 και

3231.6/36/1992 που αφορούν το νέο τύπο του Συμπληρώματος του Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPP) και το νέο τύπο του Βιβλίου Πετρελαίου αντίστοιχα και σύμφωνα με τις οποίες η προθεσμία εφοδιασμού των υπάρχοντων πλοίων με τα ναυτιλιακά αυτά έγγραφα λήγει την 4.4.1993. Επειδή όμως η εκτύπωση των εγγράφων αυτών δεν έχει περατωθεί από το ΝΑΤ τα υπόχρεα πλοία θα χρησιμοποιηθούν τα παλαιά (Βιβλία Πετρελαίου και το Συμπλήρωμα IOPPC) και οι Λιμενικές Αρχές εσωτερικού και εξωτερικού θα διενεργούν τους ελέγχους με βάση τα παλαιά έγγραφα. Μετά την κυκλοφορία των νέων εντύπων και την ενημέρωσή μας από το ΝΑΤ ότι έχουν εφοδιασθεί από αυτά οι Λιμενικές Αρχές (ημερομηνία που θα σας γνωστοποιηθεί) παρέχεται προθεσμία δύο μηνών για τον εφοδιασμό όλων των υπόχρεων πλοίων με τα νέου τύπου ναυτιλιακά έγγραφα. Μετά την παρέλαση της παραπάνω παρεχομένης περιόδου χάριτος θα προβείτε στην επιβολή κυρώσεων (πρόστιμο, απαγόρευση απόπλου κλπ.). Επί των παλαιών εντύπων οι Λιμενικές Αρχές ελέγχου θα καταχωρούν από 4.4.1993 εγγραφές, ότι οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται εντός δύο μηνών από την εκτύπωση των εγγράφων από το ΝΑΤ στην αντικατάσταση των παλαιών με νέα.

Ο νέος κανονισμός 26 αναφέρεται στο Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρέλαιο με το οποίο πρέπει να εφοδιαστεί υποχρεωτικά κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κοχ και πάνω και κάθε άλλο πλοίο, εκτός των πετρελαιοφόρων, ολικής χωρητικότητας 400 κοχ και πάνω, που θα κατασκευαστεί μετά την 4.4.1993 (ημερομηνία που τίθεται σε εφαρμογή ο παραπάνω κανονισμός). Για τα πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την

4.4.1993 (υπάρχοντα) προβλέπεται περίοδος χάριτος συμμόρφωσης δύο ετών, δηλ. θα πρέπει να εφοδιαστούν με το πιό πάνω σχέδιο την 4.4.1995. Στο ΦΕΚ 585Β'/25.8.1992 δημοσιεύθηκε η Υπ. Απόφαση ΥΕΝ αριθ. 3231.2/17/92/21.9.1992 στην οποία περιέχεται ο τύπος του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης από Πετρέλαιο καθώς και λεπτομερείς οδηγίες για την κατάρτισή του. Σημειώνεται ότι το Σχέδιο αυτό κατάρτιζεται από τους ενδιαφερομένους και θεωρείται από τις αρμόδιες Αρχές ή τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες που έχουν εξουσιοδοτηθεί για την παρακολούθηση του πλοίου. Μετά τις παραπάνω ημερομηνίες η μη ύπαρξη του σχεδίου στα υπόχρεα πλοία αποτελεί παράβαση των διατάξεων της Δ.Σ. MARPOL 73/78 και συνεπώς επιβολή κυρώσεως.

Η πιστή εφαρμογή των παραπάνω τροποποιήσεων και προσθηκών θα συμβάλει αποφασιστικά:

— Στην βελτίωση της οργάνωσης και του εξοπλισμού του πλοίου για την αποτελεσματική πρόληψη - αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από κάθε πιθανό περιστατικό.

— Στην καλύτερη δυνατή καταγραφή των πιθανών κινδύνων και στην αξιοποίηση της γνώσης και της εμπειρίας του πληρώματος του πλοίου στους τομείς πρόληψης και καταπολέμησης.

— Στην εύρυθμη λειτουργία του πλοίου και την διευκόλυνσή του σε ορισμένες περιπτώσεις.

— Στην διευκόλυνση του ελέγχου της επιθεώρησης και της διαπίστωσης γενικά της συμμόρφωσης του πλοίου και του προσωπικού του προς τις κείμενες διατάξεις Προστασία Θαλασσιού Περιβάλλοντος από όλες τις αρμόδιες αρχές των Κρατών.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος» σε αναπτυξιακή πορεία

Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος» ΑΕ, (HSOP) είναι το πρώην ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα της Εμπορικής Τράπεζας (Ανδρεάδη) στο Πέραμα, που πέρασε στην ιδιοκτησία του Ομίλου Ρέστη το 1991, και απέχει μόλις 8 χιλιόμετρα από το ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιώς.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους επαναλειτουργίας του ναυπηγείου η νέα διοίκηση της εταιρίας προχώρησε σε σημαντικές επενδύσεις για την αναβάθμιση του εξοπλισμού, ώστε η μονάδα να καταστεί ανταγωνιστική και να προσφέρει επισκευές υψηλής ποιότητας σε σύντομο χρόνο.

Οι κύριες εγκαταστάσεις του ναυπηγείου αποτελούνται από μία προβλήτα μήκους 153 μ. την οποία εξυπηρετεί ένας γερανός ανυψωτικής ικανότητας 8 τόν. και διαθέτει πλήρη εξοπλισμό ηλεκτρικού συστήματος, γλυκού και αλμυρού νερού, πεπιεσμένου αέρα και εγκαταστάσεων επικοινωνιών. Δύο ακόμα γερανοί των 25 και των 8 τόν. εξυπηρετούν άλλα μέρη του ναυπηγείου καθώς επίσης και δύο κινητοί γερανοί των 25 και των 12 τόνων.

Στην προβλήτα αυτή μπορούν να προσεγγίσουν πλοία με βύθισμα έως 8 μέτρα, και η γεωγραφική θέση της μονάδος παρέχει ασφαλή προσασία όταν υπάρχουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος αναλαμβάνουν εκτεταμένες εργασίες ελασματοουργικών εργασιών, καθαρισμού δεξαμενών και βαφής, καθώς επισκευές μηχανών, αγωγών, του ηλεκτρικού συστήματος του πλοίου καθώς και ξυλουργικές και μονωτικές εργασίες. Επίσης ειδικεύονται στην εγκατάσταση νέων μηχανών, και σε μετασκευές σε πλοία - ψυγεία.

Ενα πρόσφατο παράδειγμα της ποιότητας της εργασίας του ναυπηγείου είναι οι εργασίες μετατροπής που διεξήχθησαν με επιτυχία και εντός σύντομου χρόνου, στα πλοία -ψυγεία «Sprinter» και «Scamper»



Πανοραμική άποψη των Ελληνικών Ναυπηγείων Περάματος

της εταιρίας Enterprises Shipping and Trading S.A. Ήδη το ναυπηγείο έχει στο καρνέ του παραγγελίες τριών ακόμη μετατροπών, ενώ συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για την ανάληψη εκτεταμένης επισκευής σε καλλύματα κυτών. Παράλληλα, υπάρχει η δυνατότητα ναυπήγησης πλοίων διαφόρων μεγεθών κάτω των 10.000 τόν. d.w. και η μονάδα είναι πιστοποιημένο κέντρο επισκευών μηχανικών μερών, βάσει των προδιαγραφών που ισχύουν στην Ευρώπη.

Ακόμη η ειδικά κατασκευασμένη ναυπηγική εσχάρα παρέχει την ικανότητα ανέλκυσης εμπορικών σκαφών μέχρι 4.000 τόν. d.w. και κάθε κατηγορίας πλοίων αναψυχής.

Η νέα διοίκηση του ναυπηγείου έχει αποδώσει πρωταρχική σημασία στην άμεση επαφή της με το εργατικό της δυναμικό και προσβλέπει στην επαναφορά υψηλού επιπέδου τεχνογνωσίας στο Πέρασμα.

Τα πλεονεκτήματα του HSOP, με τα οποία επιχειρεί να προσελκύσει ξανά τους Έλληνες πλοιοκτήτες

στον Πειραιά, είναι το υψηλό επίπεδο εργασίας, το χαμηλό κόστος και τα αυστηρά χρονικά περιθώρια εκτέλεσης των εργασιών.

Με την ολοκλήρωση ενός έτους αποδοτικής λειτουργίας, η διοίκηση αποφάσισε να επενδύσει κεφάλαια ύψους 18 εκατ. δολλαρίων στην αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει το ναυπηγείο. Ένα μέρος αυτής της επένδυσης θα χρησιμοποιηθεί για την εξαγορά της NAYSI, για την οποία ο Όμιλος Ρέστη έχει προσφέρει 350 εκατ. δραχμές, καθώς και μίας πλωτής δεξαμενής ανυψωτικής ικανότητας 14.000 τόνων. Με την συνένωση των δυνατοτήτων των δύο μονάδων καθώς και με την προσθήκη της πλωτής δεξαμενής, τα πλοία θα έχουν την δυνατότητα χρησιμοποίησης ενός αξιόπιστου ναυπηγοεπισκευαστικού κέντρου στη Μεσόγειο, ενώ παράλληλα θα βελτιωθεί σημαντικά η γενικότερη ναυπηγοεπισκευαστική υποδομή του Πειραιώς.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΘΕΣΗ η στήλη να γνωρίζει ποιά απήχηση είχε η αποκάλυψη του προηγουμένου τεύχους ότι οι ναυτικοί μας που έχουν καθηλωθεί βαθμολογικά λόγω της υπηρεσίας τους σε ανασφάλιστα πλοία με ξένες σημαίες άρχισαν να καταφεύγουν στη λύση των ξένων διπλωμάτων και κυρίως των λιβερριανών, που όπως σημειώσαμε ήδη, είναι αποδεκτά από τις αρμόδιες αρχές σε ολόκληρο τον κόσμο καθώς και από τους ασφαλιστές. Μπορεί όμως να πει με βαθύτατη γνώση λόγου ότι αυτούς τους ναυτικούς τους χάνει οριστικά το υπό Ελληνική σημαία βαπόρι και γι αυτό υπέχουν βαρύτατες ευθύνες εκείνοι που υπέθαλψαν την αρνητική τακτική του ΥΕΝ στο θέμα του υπολογισμού της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων αλλά και όσοι πεισματικά την εφάρμοσαν περιγράφοντας προκλητικά και τις υποδείξεις του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού. Και ακόμη ότι η εφαρμοσθείσα αρνητική τακτική έχει δυσμενείς συνέπειες και για τον Οίκο Ναύτη από τον οποίο οι εξωθούμενοι οριστικά στα πλοία με ξένες σημαίες ναυτικοί μας απολαμβάνουν — μαζί φυσικά με τις οικογένειές τους — πλήρη ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη επί δύο χρόνια καταβάλλοντας όμως εισφορές, έστω αυξημένες, για έξι μόνον μήνες...

Το «κόλπο» είναι γνωστό στους ενδιαφερομένους και μας το επανέλαβε και υποπλοίαρχος, απόφοιτος ΑΔΣΕΝ, με υπηρεσία επτά ετών σε ανασφάλιστα πλοία, ο οποίος προσήλθε στα «Ναυτικά Χρονικά» για να μας πει ότι και αυτός προχωρεί στο λιβερριανό δίπλωμα του πλοιάρχου, όπως έκαναν ήδη αλλά και κά-

νουν συνεχώς αρκετοί άλλοι συνάδελφοί του αλλά και μηχανικοί.

Δηλαδή το κακό γενικεύεται και εκεί στο Υπουργείο που έπρεπε να προλαμβάνει περιορίζοντάς το να μετρούν τις κλάρες τους...

ΟΛΟΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΥΛΑΡΟ — κάτι τέτοιο μας θύμισε η δήλωση του Υπουργού Προεδρίας κ. Σωτήρη Κούβελα σύμφωνα με την οποία «με την ανάπτυξη νέων ακτοπολικών γραμμών θα δημιουργηθούν 3.000 θέσεις εργασίας». Βέβαια, ο Υπουργός Προεδρίας δεν διευκρίνισε ούτε που πρόκειται να αναπτυχθούν νέες ακτοπολικές γραμμές, αλλά ούτε και εάν αυτές οι νέες θέσεις εργασίας θα είναι στη θάλασσα, θα αφορούν δηλαδή ναυτικούς, ή στη στεργιά. Και εκείνο που έχει περισσότερη σημασία είναι ότι μπαίνει και αυτός σε ξένα χωράφια οπότε το κομφούζιο θα είναι, όπως συνήθως, το αποτέλεσμα.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΕΣ οι πληροφορίες από το Παρίσι για τις εφετείνες κρατήσεις από Γάλλους στα ελληνικά επιβατηγά — οχηματαγωγά της γραμμής Ελλάδος - Ιταλίας, που σύμφωνα με εκτιμήσεις είναι αυξημένες κατά 20% τουλάχιστον έναντι της κινήσεως του 1992 — πάντοτε από τη Γαλλία προς την Ελλάδα — που είχε θεωρηθεί έτος - ρεκόρ. Η αύξηση αυτή αποδίδεται και στα γεγονότα της Γιουγκοσλαβίας δεδομένου ότι ο θαλάσσιος δρόμος αποκλείει παντελώς τους κινδύνους αλλά και στην καλή δουλειά που έχουν κάνει οι υπηρεσίες του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού στη Γαλλία καθώς και η γνωστή τουριστική επιχείρηση «Navi

France», που διευθύνει ο κ. Άγγελος Λιναρδάτος. Αύξηση της κινήσεως προς την Ελλάδα δια της θαλασσίας οδού άρχισε και από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, στις οποίες αρχικά φαίνεται ότι υπήρχαν δισταγμοί και προς αυτή την κατεύθυνση συνετέλεσαν πάλι τα γεγονότα της Γιουγκοσλαβίας καθώς και ο μαρasmus των θερέτρων της Αδριατικής.

Για τη σιγουριά που προσφέρουν οι θαλάσσιοι δρόμοι ενδιαφέροντες είναι οι επισημάνσεις που έκανε σε συνέντευξή του προς «ΤΟ ΒΗΜΑ» ο νέος πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας κ. Παντελής Σφηνιάς. Συγκεκριμένα, ο κ. Σφηνιάς στην συνέντευξη που παραχώρησε στο συνάδελφο Γερ. Ζώτο επισήμανε ότι τα μόνα κοινά σύνορα που έχουμε με την ΕΟΚ είναι το Ιόνιο και η Αδριατική και λογικό είναι να επενδύει κανείς στη χάραξη δρόμων μέσω των κοινών συνόρων και στην προκειμένη περίπτωση μέσω του Ιονίου και της Αδριατικής. Και η θαλασσία οδός αποτελεί τον μοναδικό, καθαρώς ελληνικό, ευέλικτο και φθηνό τρόπο πρόσβασης προς την ΕΟΚ, μία πόρτα που κανείς δεν μπορεί να την κλείσει, ενώ ταυτόχρονα η θαλασσία οδός είναι και η φθηνότερη λύση που προσφέρεται για το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο της χώρας προς και από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

ΣΤΟ «ΒΗΜΑ» όμως της περασμένης Κυριακής υπήρχε και ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον άρθρο του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ κ. Φώτη Χρηματοπούλου, ο οποίος επισήμανε ότι εκσυγχρονισμός (του Κράτους) δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς τη συντριβή του κρατισμού. «Πρω-

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ταρχικό προνόμιο των κρατιστών πολιτικών, επισήμαινε ο κ. Χρηματούπολος, είναι ότι χάρη στην κατάληψη της οικονομίας από το Κράτος μπορούν δαπάναις του λαού να μεταβάλλονται σε έμμεσους βιομήχανους, εμπόρους και παραγωγούς υπηρεσιών επεκτείνοντας έτσι τη δύναμη και την εξουσία τους εκτός από το πολιτικό και στο οικονομικό πεδίο».

ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ και μάλιστα ισχυρός στην επισήμανση της στήλης στο προηγούμενο τεύχος αναφορικά με τις επισκευές στις χώρες του Εύξεινου και κυρίως στη Ρουμανία και τη Βουλγαρία. Από την εταιρία Donanko Marine Inc., λοιπόν, η οποία εκπροσωπεί τα ναυπηγεία της Κωνσταντίας (καθώς και τα ναυπηγεία Szczerin της Πολωνίας) διευκρινίστηκε ότι τα ναυπηγεία των πρώην κομμουνιστικών χωρών προσφέρονται για οικονομικές επισκευές υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Μία επιτυχημένη και συμφέρουσα επισκευή πρέπει να αρχίζει από ένα σωστό specification και με σωστή επίβλεψη από γνώστες της δουλειάς αλλά και από γνώστες των συνθηκών και της ιδιομορφίας του συγκεκριμένου ναυπηγείου κατά περίπτωση. Αν, λοιπόν, υπάρχουν παράπονα για τα ναυπηγεία αυτά πρέπει να γίνει συσχετισμός των παραγόντων που συνετέλεσαν στη δημιουργία των παραπόνων. Βέβαια, προϋπόθεση είναι η επαφή με τα ναυπηγεία να γίνεται μέσω των επισήμων αντιπροσώπων τους στην Ελλάδα για να αποκλείονται οι επιτηδείοι (που φαίνεται ότι είναι πολλοί) που εμφανίζονται ως διαθέτοντες δήθεν προσβάσεις και γνωριμίες και παρασύρουν πλοιοκτήτες σε περιπέτειες με εσφαλμένους προϋπολογισμούς. Ένας ακόμη λόγος που καθιερώνει τα ναυπηγεία αυτά — των πρώην, δηλαδή, κομμουνιστικών χωρών — υπαγορεύεται και από τις επιβαλλόμενες από την κλάση του πλοίου και τους ασφαλιστές παρατηρήσεις που τελευταία έχουν καταστεί επιτακτικές και αρκετά αυστηρές — αν οι επιβαλλόμενες επισκευές λόγω της καταστάσεως των παλαιών πλοίων γίνουν σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής ή της Βόρειας Ευρώπης, ο εφοπλιστής θα πρέπει να αφήσει ε-

κεί το μισό πλοίο... Έτσι ένας αριθμός πλοιοκτητών, και όχι μόνον Ελλήνων αλλά και Ευρωπαίων, που αυξάνεται συνεχώς, προτιμούν τα ναυπηγεία που εκπροσωπεί η εταιρία Donanko Marine.

Αυτός είναι ο αντίλογος που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι πρέπει να αποφεύγονται διάφοροι ευκαιριακοί κύριοι που τάζουν λαγούς με πετραχείλια και που βεβαίως σε καμία περίπτωση δεν αίρει την αντίληψη της στήλης ότι ο Πειραιάς είναι καλύτερος από οποιαδήποτε άλλη λύση αρκεί να εξασφαλισθούν ορισμένες προϋποθέσεις που θα επιτρέπουν την ακώλυτη διενέργεια και περάτωση των επισκευών στους προσδιορισμένους χρόνους.

Ο (ΕΝΤΟΝΟΣ ΗΔΗ) ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ των αεροπορικών εταιριών αποβαίνει τελικώς υπέρ εκείνων που χρησιμοποιούν το αεροπορικό μέσο ευρύτατα και συνεπώς και υπέρ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στο χορό του ανταγωνισμού εκτός από την Virgin Atlantic η οποία απέκτησε ήδη φαντατικούς θαυμαστές και από τις αρχές Ιουνίου καθιερώνει και δεύτερη τακτική πτήση από την Αθήνα προς το Λονδίνο και τανάπαλιν, μπαίνουν ήδη οι αμερικανικές εταιρίες TWA και Delta Airlines, καθώς και η γερμανική LTY η οποία έχει ξεκινήσει απ' ευθείας πτήσεις από κύριες ελληνικές πόλεις με προορισμό τη Γερμανία. Επίσης το χορό του ανταγωνισμού συνεχίζουν και οι αεροπορικές εταιρίες των πρώην κομμουνιστικών χωρών της Ανατολικής Ευρώπης ενώ οι αμερικανικές TWA και DELTA ξανασχεδιάζουν το εσωτερικό των αεροσκαφών τους, για να προσφέρουν περισσότερη άνεση στους επιβάτες τους — το σχετικό σλόγκαν είναι ότι προσφέρουν επί πλέον χώρο για τα πόδια χωρίς επί πλέον κόστος...

Η ΕΤΑΙΡΙΑ Ρυμουλκά Βορείου Ελλάδος (του Οίκου Βερνίκου) ανακοίνωσε ότι από τις 7 Μαΐου συνεργάζεται με την εταιρία «Μεγαλόχαρη Ελληνικά Ρυμουλκά (Παναγιωτάκης)» με την επωνυμία ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ. Στόχος η καλύτερη εξυπηρέτηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης που γίνεται με πέντε ρυμουλκά ισχύος 4.000,

2.500, 1.500, 1.000 και 650 BHP.

ΑΠΟ ΕΝΑ ΡΕΠΟΡΤΑΖ που αναφερόταν στην προσπάθεια που έχει σαν στόχο την εξεύρεση πόρων για την εκτέλεση του προϋπολογισμού προέκυψε ότι η δημιουργία ιδιωτικών μαρινών για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής (και ιδιωτικών καζινών) δεν εντάσσεται στα πλαίσια της προσπάθειας για λιγότερο κράτος αλλά για την εξασφάλιση ενός ποσού 100 δισ. δραχμών περίπου για να «βουλωθεί» μία τρύπα του κρατικού προϋπολογισμού...

ΣΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος είχαμε κάνει αναφορά στο θέμα της εξουδετέρωσης εξειδικευμένων στελεχών που ενώ τιμούν την Ελλάδα διεθνώς εδώ τους έχουμε «ριγμένους» ή σε θέσεις «ψυγείου» με αποστομωτικό παράδειγμα την περίπτωση του πλοιάρχου Δαμ. Δουμάνη που από διευθυντή στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος ξανατοποθετήθηκε σε δεύτερη θέση στην ίδια Διεύθυνση! Αυτός λοιπόν, ο λαμπρός — με όλη τη σημασία της λέξεως — αξιωματικός, με υψηλή επιστημονική και επαγγελματική κατάρτιση σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, επελέγη από την ΕΟΚ και το Κέντρο Αντιμετωπίσεως Έκτακτων Περιστατικών Ρυπάνσεως της Θάλασσας (REMPEC) που εδρεύει στη Μάλτα και λειτουργεί υπό την αιγίδα και τη διοίκηση του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) και του IMO, μαζί με δύο άλλους επίσης υψηλού επιπέδου εμπειρογνώμονες από την Ιταλία και την Ισπανία, για την κατάρτιση σχεδίου αντιμετώπισης σοβαρών περιστατικών ρυπάνσεως στην Ανατολική Μεσόγειο, που θα προβλέπει τη συνεργασία της Κύπρου, του Ισραήλ και της Αιγύπτου. Είναι αυτονόητο ότι η επιλογή του κ. Δουμάνη από την ΕΟΚ και το REMPEC δεν είναι τυχαία, οι ΕΟΚικοί και όλοι οι άλλοι γνωρίζουν (και αναγνωρίζουν) τα προσόντα του κ. Δουμάνη και το έργο που έχει επιτελέσει στην προσπάθεια της προστασίας του θαλασσιού περιβάλ-

λοντος. Ούτε, άλλωστε, είναι η πρώτη φορά που αναγνωρίζεται διεθνώς η κατάρτιση του εν λόγω αξιωματικού σε θέματα προστασίας του θαλασίου περιβάλλοντος, η οποία όμως παραγνωρίζεται προκλητικότητα από μία αναξιόπιστη — και μόνον για τον λόγο αυτόν — ηγεσία, ίσως γιατί ο άνθρωπος εκτός από την υψηλή κατάρτιση διαθέτει και σπονδυλική στήλη, η οποία έχει εκλείψει από ορισμένους λόγω των συνεχών — και προς κάθε κατεύθυνση — υποκλίσεων τους. Ούτε είναι επίσης η πρώτη φορά που συμμετέχει σε ομάδες ειδικών — αν δεν μας απατά η μνήμη, ο κ. Δουμάνης είχε μετάρχει στην ειδική επιτροπή του IMO, που την αποτελούσαν ειδικοί επιστήμονες από όλα τα κράτη - μέλη του Οργανισμού, για την ανάπτυξη των τεχνικών απαιτήσεων για την κατασκευή των νέων δεξαμενοπλοίων με τα διπλά τοιχώματα.

Στη σχετική ανακοίνωση του YEN αναφέρεται βεβαίως ότι για την κατάρτιση του σχεδίου επελέγησαν «τρεις υψηλού επιπέδου εμπειρογνώμονες από τρεις αντίστοιχες μεσογειακές χώρες», αλλά δεν προσδιορίζεται ότι ο κ. Δουμάνης — όπως και οι άλλοι δύο — επελέγη από την ΕΟΚ και το REMPEC και αφήνεται εμμέσως να εννοηθεί ότι η επιλογή του έγινε από το YEN — «εκπρόσωπος της Ελλάδος, αναφέρει με κουτοπονηριά η ανακοίνωση του YEN, στην παραπάνω ομάδα εμπειρογνωμόνων ορίστηκε ο πλοίαρχος ΛΣ Δαμ. Δουμάνης», γεγονός που δίνει το δικαίωμα να αναφωνήσει κανείς «αιδώς, Αργείοι».

Όπως έχει υπογραμμισθεί και

πρόσφατα, με αφορμή τις τελευταίες κρίσεις στο Λιμενικό και τις επιλεκτικές τοποθετήσεις στις «καλές» θέσεις, όπως είναι λόγου χάρη οι θέσεις των προξενικών λιμεναρχών, και στις θέσεις «ψυγείου» των ανεπιθύμητων παρά τα αναμφισβήτητα προσόντα τους, υφίσταται ένα τεράστιο θέμα που δεν πρόκειται να κλείσει αν δεν υπάρξουν οι ουσιαστικές και ριζικές μεταβολές που επιβάλλουν οι καιροί και απαιτούν μία δημόσια διοίκηση ικανή να ανταποκριθεί στο ρόλο της και να σταθεί στο ύψος που επιτάσσει η εξίσωσή μας με τις Ευρώπες. Αυτές οι ουσιαστικές μεταβολές δεν μπορούν βεβαίως να περιορισθούν στο θεσμό των κρίσεων αλλά πρέπει να επεκταθούν και στην αξιοκρατική χρησιμοποίηση των στελεχών.

Ο θεσμός των κρίσεων, όπως ισχύει και όπως εφαρμόζεται, έχει υποστεί άπειρα πλήγματα. Το πλέον πρόσφατο είναι η νέα κρίση για τον τότε πλοίαρχο και ήδη αρχιπλοίαρχο κ. Μανώλη Πελοποννήσιο. Ο μπήξε, ο δόξε κλπ. κλπ. και όλα εκείνα τα δυσμενή που αναφέρονταν στην απόρριψη προσφυγής του που είχε δημοσιεύσει η στήλη ξεγράφτηκαν και βεβαίως το πρόβλημα δεν είναι η διαγραφή τους αλλά η εγγραφή τους που σήμαινε και «μαύρο». Ακόμη και η πρόσφατη αποστρατεία πλοίαρχου με μία εκκρεμή υπόθεση. Με τον τρόπο αυτόν ένα καθαρά διοικητικό όργανο που μάλιστα έχει καταστεί αναξιόπιστο του κολλάει μία ρετινιά που θα είναι δύσκολο να εξαλειφθεί ακόμη και σε περίπτωση που ο φυσικός του δικαστής κρίνει τελειδίκως, λόγου χάρη, ότι ο άνθρωπος υπήρξε θύμα πλεκτάνης και

σκευωρίας, στην οποία θα μπορούσε να προσθέσει κανείς, διαδραμάτισε ουσιαστικό ρόλο πρόσωπο που φέρεται να έχει προσωπικά μαζί του. Και αυτό τη στιγμή που, δεν αποστρατεύθηκε αξιωματικός με καταδίκες στην πλάτη του, όπως δεν έχει αποστρατευθεί και αξιωματικός για τη διατήρηση του οποίου λέγεται ότι είχαν άσκηθεί ισχυρότατες πιέσεις στον προϊστάμενό του αξιωματικό να αλλάξει τα φύλλα ποιότητας με τα οποία τον είχε βαθμολογήσει με πέντε και έξι... Για τον ίδιο λέγεται ακόμη ότι όταν ετέθη θέμα προαγωγής του σε ανώτατο βαθμό, αξιωματούχος του Πολεμικού Ναυτικού αναφώνησε: «Ε, όχι και αυτός», αλλά τελικώς και ο αξιωματούχος αυτός υποχώρησε δεδομένου ότι το «δόντι» του περί ου λόγος ήταν ισχυρότατο και φυσικά προήχθη σε ανώτατο βαθμό, ενώ θα έπρεπε να είχε αποστρατευθεί από τα μέσα της δεκαετίας του 80.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΖΟΝΤΑΙ πολλοί για ταξίδια των πλοίων τους στις «δύσκολες» αλλά ιδιαίτερα αποδοτικές περιοχές, από ορισμένους όμως οι φόβοι που εκφράζονται θεωρούνται αδικαιολόγητοι — τα προβλήματα, λένε οι γνωρίζοντες, μπορούν να ξεπεραστούν πολύ εύκολα και υπενθυμίζουν την περίπτωση του Κόλπου όπου όσοι άκουσαν δεν συνάντησαν πλέον προβλήματα ενώ όσοι δεν θέλησαν να ακούσουν πλήρωσαν ακριβά τη στενοκεφαλιά τους...

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



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

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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



ΑΓΓΛΙΑ

Η Μάχη του Ατλαντικού

Ο Πρόεδρος του Κομμιττέ κ. Ι. Α. Χατζηπατέρας διόρισε τα μέλη του Συμβουλίου κ.κ. Ηλία Καραμαλή και Κ. Καρούση καθώς και τον Διευθυντή υποναύαρχο Π. Κοσμάτο, για να αντιπροσωπεύσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες του Λονδίνου στις εορταστικές τελετές που θα διεξαχθούν στο Λίβερπουλ για την 50η Επέτειο της Μάχης του Ατλαντικού.

Στις τελετές αυτές το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό θα συμμετέχει με την φρεγάτα «Νέαρχος» και το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό με ένα εμπορικό πλοίο ή οχηματαγωγό που θα βρίσκεται στην περιοχή κατά την διάρκεια των εκδηλώσεων.

Η επαναλειτουργία του Baltic Exchange

Το Baltic Exchange του Λονδίνου επανέλαβε τις εργασίες του στις 5 Απριλίου, στο Queen's Room στην περιοχή St. Mary Axe, ένα χρόνο μετά την τρομοκρατική επίθεση που κατέστρεψε το ιστορικό κτίριο και την γύρω περιοχή. Στα εγκαίνια ο πρόεδρος του οργανισμού κ. Πήτερ Τούντμπαλλ ευχαρίστησε όλους όσους συνέβαλλαν στην επαναλειτουργία του οργανισμού και ειδικά την Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου, που αντιπροσωπευόταν από τον πρόεδρο του Κομμιττέ κ. Ι. Α. Χατζηπατέρα, χωρίς τη βοήθεια και συνεργασία της οποίας η επαναλειτουργία του

Baltic θα ήταν αδύνατη. Ο επίτιμος καλεσμένος της εκδήλωσης, ο υπουργός ναυτιλίας Λόρδος Κάϊνθες, ομιλώντας κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης σε ακροατήριο που περιελάμβανε πολλά εξέχοντα μέλη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, ανέφερε την υποστήριξη του στις προσπάθειες για την ανάδειξη του Λονδίνου ως ναυτιλιακής πρωτεύουσας του κόσμου. Στην ίδια εκδήλωση επαναποθετήθηκε στη θέση του το μοντέλο της «Καρτερίας» του πρώτου ατμόπλοιου που υπηρέτησε στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό και είχε ναυπηγηθεί στην Αγγλία τον περασμένο αιώνα.

Και η P & O στο Τούννελ της Μάγχης

Η ναυτιλιακή εταιρία P & O European Ferries, μία από τις δύο μεγάλες εταιρίες που δρομολογεί επιβατηγά πλοία στη Μάγχη, δεν απέρριψε το ενδεχόμενο μελλοντικής συνεργασίας της με την εταιρία Eurotunnel που πρόκειται να εκμεταλλεύεται τους συρμούς που θα συνδέουν την Αγγλία με την Ευρώπη. Πιθανή συνεργασία μεταξύ των δύο εταιριών θα έχει στόχο την διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής ή ακόμα και την παροχή προς τους επιβάτες της δυνατότητας μετακίνησης με το ένα μέσο προς τη μία κατεύθυνση και με το άλλο στην επιστροφή τους.

Η ανταγωνίστρια εταιρία Stena Sealink ανακοίνωσε ότι δεν εξετάζει παρόμοια σχέδια και ότι θα αντιδράσει σε οποιαδήποτε προσπάθεια οικονομικού εκδιωγμού της από τις γραμμές της Μάγ-

χης μέσω συνεργασίας των δύο άλλων φορέων.

Ακόμα αναμένεται η αντίδραση της Βρετανικής κυβέρνησης στην πρόταση των δύο ναυτιλιακών εταιριών να τους επιτραπεί να διαμορφώσουν κοινή τιμολογιακή πολιτική εναντίον του Τούνελ της Μάγχης, ή στο μέλλον να σχηματίσουν ενιαίο στόλο και κοινά πρακτορεία στις δύο ακτές.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Χρηματοδότηση των ναυπηγείων

Κεφάλαια ύψους άνω των 200 εκατ. δολλαρίων πρόκειται να διατεθούν από ένα κρατικό ασφαλιστικό οργανισμό για την αναζωογόνηση της προβληματικής ναυπηγοβιομηχανίας της χώρας. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ναυπηγείου της Μαλούα, κ. Ελίο Πάουλο Φερράζ τα κεφάλαια που θα διατεθούν κατά τους επόμενους μήνες θα είναι ικανά για την ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων από κάθε ένα από τα πέντε μεγάλα ναυπηγεία της Βραζιλίας. Το ναυπηγείο Verolme έχει υποστεί σημαντική ζημία από την ακύρωση της παραγγελίας της Petrobras για δύο τάνκερς, που ήδη ναυπηγούνται από το 1987. Τα νέα κεφάλαια πιθανώς να χρησιμοποιηθούν στην ολοκλήρωση της ναυπήγησης αυτών των σκαφών.

ΓΑΛΛΙΑ

Η Brittany Ferries

Αν και η Γαλλική σημαία επιβαρύνει με κόστος κοινωνικών παροχών προς τους ναυτικούς ύψους 90 εκατ. φράγκων, την διαχείριση των πλοίων, η μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία της χώρας Brittany Ferries, συνεχίζει να προσφέρει τις υπηρεσίες της σε έξι τακτικές γραμμές με δέκα μεγάλα οχηματαγωγά στα οποία απασχολούνται 1.600 ναυτικοί. Κατά το οικονομικό έτος 1992 η εταιρία μετέφερε 2,64 εκατ. επιβάτες, 711.300 αυτο-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

κίνητα και 168.300 φορτηγά με συνολικό κύκλο εργασιών 1.835 δισεκ. γαλικά φράγκα και παρουσιάζοντας καθαρά κέρδη 22,1 εκατ. φράγκα έναντι όμως 41,6 εκατ. φράγκα της προηγούμενης χρονιάς.

ΤΑΥΛΑΝΔΗ

Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας

Την διαμαρτυρία της προς τις τακτικές ορισμένων κρατών να θέσουν περιορισμούς στο δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας ξένων πλοίων από τα χωρικά τους ύδατα, εξέφρασε με ανακοίνωσή του το υπουργείο εξωτερικών της Ταυλάνδης. Η Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας που κωδικοποιήθηκε το 1982 επιτρέπει την ασφαλή διέλευση όλων των πλοίων από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους, τον διάπλου από στενά που χρησιμοποιούνται στη διεθνή ναυσιπλοΐα και την ελεύθερη πλοήγηση στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός άλλου κράτους. Όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών πλοίων, των εμπορικών και των αλιευτικών σκαφών μπορούν να εξασκήσουν αυτό το δικαίωμα χωρίς προηγούμενη αίτηση για άδεια ή προειδοποίηση προς το παράκτιο κράτος, έτσι η εφαρμογή νόμων και περιορισμών αυτών των δικαιωμάτων είναι αντίθετη προς τον διεθνή νόμο και ασυμβίβαστη

προς τις υποχρεώσεις των κρατών που υπέγραψαν την Συνθήκη του 1982.

Για τους λόγους αυτούς η κυβέρνηση της Ταυλάνδης δηλώνει ότι δεν θεωρεί την χώρα της υποχρεωμένη να δεσμευθεί από τους περιορισμούς αυτούς και ελπίζει ότι οι χώρες που άρχισαν να εφαρμόζουν παρόμοιους κανονισμούς δεν θα προχωρήσουν τελικά στην παρεμπόδιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας από τα χωρικά τους ύδατα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τα χρηματιστηριακά σχέδια Αγγελικούση

Δεν πρόκειται να εφαρμοσθούν τελικά τα πρωτότυπα σχέδια της ναυτιλιακής εταιρίας Αγγελικούση για την εισαγωγή στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης μετοχών μίας νέας ναυτιλιακής επιχείρησης που θα είχε στόχο την πλοιοκτησία και εκμετάλλευση ενός στόλου τουλάχιστον δέκα υπερδεξαμενοπλοίων μεγέθους VLCC. Η εταιρία Astro Tankers που επρόκειτο να συνεισφέρει στην νέα επιχείρηση τέσσερα δεξαμενόπλοια μεγέθους 335.000 τον. d.w. και 265.000 τον. d.w. καθώς και μία θυγατρική της για την διαχείριση του νέου στόλου, αποφάσισε να χρηματοδοτήσει την επέκτασή της με ιδιωτικά κεφάλαια, πράγμα που σημαίνει την μείωση κατά

το ήμισυ του αναμενόμενου νέου τινάξ που επρόκειτο να εισέλθει στη διαχείρισή της.

Το σχέδιο περιελάμβανε την προσφορά 4 εκατ. μετοχών στην χρηματιστηριακή αγορά των ΗΠΑ και ενός εκατομμυρίου ΗΠΑ, στην τιμή των 14 δολλ. ανά μετοχή. Το κεφάλαιο αυτό μαζί με τη συνεισφορά της εταιρίας σε πλοία και διαχείριση, αξίας 30 εκατ. δολλ., θα επέφερε 100 εκατ. δολλ. και με δάνεια ύψους 50 εκατ. δολλ. θα σχημάτιζε ένα κεφάλαιο βάσης 150 εκατ. δολλ., ικανό για την αγορά και διαχείριση 10-12 σκαφών μεγέθους άνω των 280.000 τόν. d.w.. Η διάρκεια λειτουργίας της εταιρίας θα ήταν επτά έτη, και οι μέτοχοι αποφάσιζαν για την συνέχιση της λειτουργίας της.

Όμως οι άσχημες συνθήκες της αγοράς δεν εξασφάλισαν το επίπεδο επενδύσεων προεγγραφών για την αγορά μετοχών που η εταιρία είχε κρίνει αναγκαία για την ασφαλή έναρξη της επιχείρησης. Η εταιρία είχε κάνει γνωστό ότι αν συνέβαινε βελτίωση των ναύλων και των μισθών των πλοίων κατά τη διάρκεια λειτουργίας της νέας επιχείρησης, οι δυνάμεις παρέμεναν και περιελάμβαναν υπερπροσφορά χωρητικότητας VLCC, σημαντικές αυξήσεις στις πετρελαιοειδή, ανακατατάξεις στην ναυτιλιακή αγορά και πληρωμές μεγάλων ποζημιώσεων σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου.

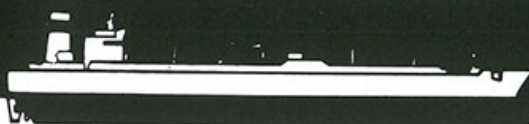
THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι συμβάσεις

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κυρώθηκε η Συλλογική σύμβαση εργασίας πλοιάρχων φορτηγών 4.500 τόννων και άνω.

Στο μεταξύ επιτεύχθηκαν συμφωνίες:

- Για τη συλλογική σύμβαση των αξιωματικών και των πληρωμάτων των επιβατηγών διεθνών γραμμών και των κρουαζιεροπλοίων με την οποία οι βασικές αποδοχές αυξάνονται κατά 13% για το πρώτο εξάμηνο του 1993 και κατά 14% για το δεύτερο.
- Για τη συλλογική σύμβαση των αξιωματικών και των πληρωμάτων της Ακτοπλοΐας που αυξάνονται κατά 13%, 13,5% και 14%.

Εξ άλλου την προσεχή Τρίτη 18 Μαΐου θα αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις για τη συλλογική σύμβαση των ναυτικών που υπηρετούν στα μεσογειακά φορτηγά.

Η τέταρτη Κρητική εταιρία λαϊκής βάσεως

Αύξηση κατά 1,5 δισ. δρχ. του μετοχικού της κεφαλαίου αποφάσισε η γενική συνέλευση της Λασιθιωτικής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΛΑΝΕ) που έχει έδρα τη Σητεία Κρήτης και φιλοδοξεί να είναι η τέταρτη ακτοπλοϊκή εταιρία της Κρήτης.

Συνολικά θα διατεθούν 750.000 νέες μετοχές προς 2.000 η καθεμία.

Ο Πρόεδρος της ΛΑΝΕ κ. Γ. Δεσποτάκης ανακοίνωσε ότι η ΛΑΝΕ κατέθεσε στο υπουργείο Ναυτιλίας αίτηση για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας στη γραμμή Πειραιάς — Άγιος Νικόλαος — Σητεία - Κάσος, Κάρπαθος.

Οι κυρώσεις εναντίον της νέας Γιουγκοσλαβίας

Με εγκύκλιό της η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών υπενθυμίζει στα μέλη της, ότι το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, σε συνέχεια των υπ' αρ. 757/92 και 787/92 προγενεστέρων αποφάσεών του, εξέδωσε πρόσφατα την αριθμ. 820/93 απόφαση η οποία προβλέπει την υιοθέτηση αυστηρότερων κυρώσεων εναντίον της

Νέας Γιουγκοσλαβίας (Σερβία — Μαυροβούνιο).

Επίσης η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα εξέδωσε από πλευράς της σχετικό κανονισμό, με τον οποίο υιοθετούνται οι κυρώσεις που προβλέπονται από την ανωτέρω απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, ο οποίος και τέθηκε σε εφαρμογή από 26 Απριλίου 1993.

Εν τέλει, παρομίου περιεχομένου απόφαση εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος.

Όσοι ενδιαφέρονται μπορούν να λάβουν αντίγραφα των παραπάνω αποφάσεων από τα γραφεία της Ε.Ε.Ε.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το handymax μπάλκ κάρριερ «Lakenes» 45.090 τόν. d.w., 5.956 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 14,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Navios Enterprise» 68.261 τόν. d.w. d.w., 37.700 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 7,5, εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το γερμανικής κατασκευής 1981 φορτηγό τουρητάν «Tijesno» 12.720 τόν. d.w., έναντι τιμής περί των 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Vareppa» 54.492 τόν. d.w., 33.521 τόν. γκρό, πολωνικής κατασκευής 1974, έναντι τιμής περί των 4,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το στρόβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Takatsuki» 256.797 τόν. d.w. 132.798 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης

1975, έναντι τιμής περί των 8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Σή Κίγκ» 25.230 τόν. d.w., 16.018 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 2,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες κατέληξε το ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, μπάλκ κάρριερ «Pacduke» 26.670 τόν. d.w., 14.649 τόν. γκρό, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

— Άλλοι Έλληνες πλοιοκτήτες αγόρασαν το ισπανικής ναυπήγησης 1977, Σουέζμαξ δεξαμενόπλοιο «Corta Atalaya» 132.207 τόν. d.w. γκρό, με παράδοση ως έχει στην Ισπανία, έναντι ποσού 2.950.000 δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Blue Wave» 21.444 τόν. d.w., 12.994 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής 985.000 δολλαρίων.

Σεμινάριο για τη χρήση αλκοόλ στα πλοία

Την Δευτέρα 17 Μαΐου, θα πραγματοποιηθεί στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. σεμινάριο για τη χρήση αλκοόλ στα πλοία.

Το ενδιαφέρον σεμινάριο οργανώνεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών με τη συνεργασία της Εταιρίας Medscreen Ltd.

Σύνοδος για θέματα ναυτικών ατυχημάτων

Από 19-21 Μαΐου θα πραγματοποιηθεί στη Λεμεσό η διεθνής συνάντηση εμπειρογνομόνων για θέματα ναυτικών ατυχημάτων.

Στα πλαίσια των εργασιών της συνάντησης, το αποκαλούμενο «Marine Accident Investigators International Forum» (M.A.I.I.F.) θα εξετάσει τρόπους συνεργασίας των διαφόρων κρατών για την ομοιόμορφη κατά το δυνατόν αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων από πλευράς διερεύνησης των καθώς επίσης και για την ανταλλαγή πληροφοριών και στοιχείων μεταξύ των αρμοδίων κρατικών αρχών προς πληρέστερη διακρίβωση των αιτιών και συνθηκών υπό τις οποίες αυτά προκλήθηκαν.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας θα εκπροσωπήσει ο αντιπλοίαρχος κ. Δ. Τσίχλης.

**ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ: Ενοικιάζεται μονοκατοικία διόροφ-
φη 220 μ2 επί οικοπέδου ενός στρέμματος με κήπο.
Πληροφορίες: Τηλ.: 4225200 κα Σούλα.**

Με επιτυχία γιορτάσθηκαν τα 70 χρόνια της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η γιορτή που έγινε το βράδυ της 6 Μαΐου 1993, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος για τα 70 χρόνια της Δ.Ν.Ε. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλής στον οποίο είχε σταλεί η ιστορία της ΔΝΕ με τον τίτλο «70 χρόνια στο ναυτιλιακό στίβο» και την οποία αναφέρεται από το έτος 1955 ο Υπουργός Δημ. Έργων και μετέπειτα Πρωθυπουργός ως ο δημιουργός του σύγχρονου λιμένα, έστειλε συγχαρητήριο μήνυμα και ευχές για συνέχιση των επιτυχιών. Ο Πρωθυπουργός κ. Κ. Μητσοτάκης έστειλε επίσης το ακόλουθο τηλεγράφημα.

Ο Μητροπολίτης Πειραιώς κ. Καλλίνικος απουσιάζων εις Άγιον Όρος έστειλε ευχές δια του Αρχιμανδρίτου Ευσεβίου και εξέφρασε την ικανοποίησή του για την απο τη ΔΝΕ διάθεση 500.000 δραχμών υπέρ των φιλανθρωπικών ιδρυμάτων Πειραιώς, μεταξύ των οποίων δύο υπό την εποπτεία της Μητροπόλεως.

Τους προσκεκλημένους οι οποίοι υπερέβησαν τους 350, έδέχοντο ολόκληρο το Διοικητικό Συμβούλιο με επικεφαλής τον Πρόεδρο και την κα και Δίδα Ν. Τραυλού, τον Αντιπρόεδρο Η. Κοντό, τον Γ.Γ. κ. Δ. Γιαννόπουλο, τον Ταμία κ. Ι. Δαβελόπουλο και το σύνολο των μελών των οποίων η παρουσία στη γιορτή ήταν σχεδόν καθολική. Μεταξύ αυτών ο επίτιμος Πρόεδρος και η κ. Δ. Αγγελοπούλου, ο τ. Πρόεδρος και η κ. Σ. Μαρινάκη, ο κ. Ε. Φραγκόπουλος, ο κ. Κ. Ρίγγας, κ. Ι. Δημόπουλος, κ. Σ. Καραμαργιός, κ. Εμμ. Ρούσσος, οι κύριοι και οι κυρίες Ν. Τελειώνη, Γ. Καλλιτίση, Α. Μπέζη, Γ. Φραγκοπούλου, Α. Δικαιού, Α. Δούκα και Γ. Δαρούσου, Θ. Μανιάτη, Α. Καλλιτίση.

Παρέστησαν ο Υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας, ο Υπουργός Εργασίας και η κ. Αρ. Καλατζάκου, ο. Γ.Γ. / ΥΕΝ κ. Φ. Χρηματοπούλου, ο πρόεδρος Δ.Σ. / ΟΛΠ κ. Β. Κούτσης, ο Γ.Δ. / ΟΛΠ κ. Ν. Παπαδόγγονας, ο ναύαρχος, συγγραφέας της Ιστορίας της ΔΝΕ και η κ. Τσούρη, ο αρχηγός του Λ.Σ. αντιναύαρχος και η κ. Χασιώ-

τη, ο υπαρχηγός και η κ. Μ. Πλακιώτη, ο ναύαρχος Χ. Ντούνης, ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. και ο αντιπρόεδρος κ.κ. Κ. Κορνηνός, και Δ. Νομικός. ο Κ.Λ. Πειραιώς κ. Δορκοφίκης, οι αρχιπλοίαρχοι και οι κυρίες Καλούδη, Λάμπρου, ο αρχιπλοίαρχος κ. Π. Αποστολόπουλος ο υπολιμενάρχης και η κ. Λ. Μανωλάκου, ο διευθυντής Γραφείου ΥΕΝ κ. Γ. Ζαφειρίου, ο διευθυντής Γραφείου Τύπου ΥΕΝ και η κ. Θ. Παπακωνσταντίνου, ο προσωπάρχης ΥΕΝ και η κ. Π. Νικολάου, οι διευθυντές του ΟΛΠ και οι κυρίες Μουσουλή, Κουγιά, Μομνηνού, Παναγιωτίδη, Τετώρα, Περιμένη, Καρολόγου, Σαλιβαρά, Κριεμάδη, ο κ. Σελινόπουλος, ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς και η κ. Βενέτη, ο δικηγόρος και η κ. Ι. Δέδε, ο διευθυντής της Τραπεζας Ελλάδος, κ. Π. Τουμαζάτος, ο κ. και Δίς Θανατιά, ο πρόεδρος των ναυλομεσιτών κ. Ν. Πενθερουδάκης, ο πρόεδρος και ΓΓ των Σημειωτών κ.κ. Μούζης και Κλωντζάρης, ο πρόεδρος της Εννώσεως ρ/κ και κ. Σ. Καραπιπέρη, οι εκπρόσωποι του τύπου κ. και κ. Ι. Παπαδημητροπούλου και οι κ.κ. Ρήγας - Κωττάκης, Φύτρας, Αράκης, Λαζάρου, Δίς Τσουβαλά, ο πρόεδρος του ΠΣΝΠ Κ. Σουριαδάκης, ο πρόεδρος του ΣΩΝΠΑΠ και η κ. Αλογάκου, ο πρόεδρος των Πρακτορειακών Υπαλλήλων κ. Βασιλόπουλος, ο πρόεδρος των Εργατών Λιμένος κ. Γ. Καραγιάννης και άλλοι παράγοντες του ναυτιλιακού και εμπορικού κόσμου.

Η όλη οργάνωση υπήρξε άσοχη και η διακόσμηση με τα σημαία της Ενώσεως έδωσαν ιδιαίτερο χρώμα. Αξίζει ειδική μνεία στις προσπάθειες της Δίδας Τραυλού για την οργάνωση της εκδήλωσης.

Τέλος, εξαιρετική εντύπωση προέκλεισε η έκθεση της «Βιβλιοθήκης για τα μέλη» της Ενώσεως η οποία περιλαμβάνει περί τις 20 και πλέον εκδόσεις επί θεμάτων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος και η οποία ανεβάζει των επίπεδο των επιδιώξεων της ΔΝΕ σε υψηλούς στόχους.

Παραδόθηκε η πρώτη Κανονιοφόρος

Στις 4 Μαΐου 1993 πραγματοποιήθηκε στα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά η τελετή παράδοσης και έπαρσης σημαίας στο Πολεμικό Ναυτικό, της πρώτης της σειράς κανονιοφόρων η οποία είναι και το πρώτο αμειγρής Ελληνικής Σχεδίασης πολεμικό πλοίο.

Η κανονιοφόρος καθελκύστηκε τον Σεπτέμβριο 1992 ονομάστηκε «Πυρπολήτης» από την Ολυμπιονίκη Βούλα Πατουλίδου.

Το πλοίο το οποίο δέχεται βαρύ οπλισμό υπέστη σειρά εκτεταμένων δοκιμών με άριστα αποτελέσματα.

Ενδεικτικά αναφέρονται, ότι η ταχύτητά στη μέγιστη συνεχή ισχύ μηχανών 25 κόμβοι (έναντι συμβατικής 23 κόμβων).

Ανυπαρξία κραδασμών σε όλες τις περιοχές στροφών, ελάχιστη κλίση στους ελιγμούς και την μέγιστη ταχύτητα, μεγάλη ευστάθεια, ευελιξία και αυτονομία.

Η δεύτερη κανονιοφόρος της σειράς προβλέπεται να καθελκύσθαι μετά δίμηνο και να παραδοθεί πλήρως εξοπλισμένη με σύγχρονα οπτικά συστήματα εντός του 1993.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, παρά το γεγονός ότι βρίσκονται υπό καθεστώς εκκαθάρισης, με το κατασκευαστικό πρόβλημα του Πολεμικού Ναυτικού έχουν την δυνατότητα να απασχολούν ένα μέρος του εργατοτεχνικού τους προσωπικού.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

— Οι πλοίαρχοι Α. Σπυρόπουλος στο ΥΕΝ/ΔΘΚΜ, Γ. Κανάκης στο ΓΕΝΕ, Δ. Παγιαβλάς στο ΥΕΝ /ΔΣΕΑ, Γ. Τσιμπόκαλος στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ, Β. Σπυρόπουλος στο ΥΕΝ/ ΠΣΕΝ και Ι. Αραβαντινός στο ΥΕΝ/ΔΑ.

— Οι αντιπλοίαρχοι Δ. Παπαζαφειρης στο ΓΕΣ/4ο Ε.Γ. και Π. Κατσίνης στη Γενική Επιθεώρηση Λ.Σ.

— Οι πλωτάρχες Κων. Αντωνίου στην ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων Κεφαλληνίας, Ευάγγ. Μανδελένης στην ΔΟΚΜ, Γ. Μπουρούκης στο Υ/Χ Κατακώλου και Αθ. Λιλάκος στο Υ/Χ Γυθείου.

— Οι υποπλοίαρχοι Μιχ. Λουκόπουλος στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Ηλίας Μανάκος στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου, Νικ. Κουχουρέλος στο λιμεναρχείο Ηρακλείου, Κων. Λεγάκης στο ΚΑΝ, Κων. Δανδουλάκης στην Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων, Παύλος Μπογάς στο ΓΕΝΕ, Δημ. Τσιμπούρης στο λιμεναρχείο Ηγουμενίτσας, Δημ. Σκάκος στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Γεώργ. Βαλεργάκης

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Κεντρικό ακίνητο στο Πειραιά Σωτήρος και Νοταρά, που αποτελείται από οικόπεδο 292 τ.μ. μετά παλαιών κατάστημάτων, κατάλληλο για Ναυτιλιακό Μέγαρο.

**΄Πληροφορίες: Βασ. Πιοτόπουλος, δικηγόρος
Λυκούργου 6, τηλέφ.: 4111.642**

στην ΜΕΑ Πειραιά και Σάββας Κονταξόπουλος στο λιμεναρχείο Ηρακλείου.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι Βασ. Γκουντής στο λιμεναρχείο Χανίων, Ι. Βουτσάς στο λιμεναρχείο Ρόδου, Κων. Τσακαμής στο λιμεναρχείο Μύρινας, Δ. Τουμπέλης στο υπολιμεναρχείο Σαμοθράκης και Κων. Γκώνιας στη ΔΑΛΛΕ.

— Ο σημαιοφόρος Κων. Πουλής στη Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλέξ. παποδόγγονας στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα του ε/γ - ο/γ «Απόλλων Εξπρές» για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση όλων των επιβατών του ε/γ - τ/ρ «Ζεύς V» στο οποίο εκδηλώθηκε πυρκαγιά ενώ έπλεε μεταξύ της νήσου Σίκινου και Ίου.

Η Ετήσια Συνέλευση του Κομμιττή

Την Πέμπτη, 24 Ιουνίου 1993 θα πραγματοποιηθεί η Ετήσια Γενική Συνέλευση του Κομμιττή και ταυτόχρονα θα διεξαχθούν αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του Συμβουλίου της επομένης διετίας. Όπως είναι γνωστό, σύμφωνα με το Καταστατικό του Κομμιττή όλα τα οικονομικά τακτοποιημένα Γραφεία - Μέλη, έχουν το δικαίωμα να ορίσουν υποψηφίους προς εκλογή και να ψηφίσουν στις αρχαιρεσίες. Τα μέλη του Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και δεν υφίσταται κανένας χρονικός περιορισμός, αναφορικά με την επανεκλογή τους.

Σύντομα θα κυκλοφορήσει εγκύκλιος του Κομμιττή με λεπτομέρειες για τη γενική συνέλευση και τις αρχαιρεσίες.

Πρόστιμο 3.150.195 δρχ. σε πλοίαρχο για ρύπανση

Πρόστιμο 3.150.195 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον Κων. Γλύκα, πλοίαρχο του με σημαία Αγ. Βικεντίου φορτηγού «Rosario» για ρύπανση που προκάλεσε στη θαλάσσια περιοχή αγκυροβολίου Θεσσαλονίκης έκτασης 1.800 τ.μ. περίπου.

Η περίθαλψη του Οίκου Ναύτη

Λήγει σήμερα 15 Μαΐου η ισχύς των οικογενειακών βιβλιαρίων - συνταγολογίων των ασφαλισμένων του Οίκου Ναύτη και συνεπώς όσοι δεν έχουν εφοδιασθεί με ατομικά βιβλιάρια - συνταγολογία δεν θα μπορούν από αύριο να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Πάντως από τον Οίκο Ναύτη διευκρινίστηκε ότι η αντικατάσταση των οικογενειακών βιβλιαρίων με ατομικά θα συνεχισθεί επ' αόριστο.

Η HELMEPA βραβεύει επίτιμα μέλη της



Η HELMEPA απένειμε για πρώτη φορά μετά δέκα χρόνια λειτουργίας Τιμητικές Διακρίσεις, σύμφωνα με ομόφωνη απόφαση της 11ης Γενικής Συνέλευσης της 15ης Φεβρουαρίου 1993.

Η HELMEPA προβάλλοντας τη σημασία της εθελοντικής δέσμευσης του ανθρώπινου παράγοντα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τίμησε αυτούς που για χρόνια βοηθούν να εδραιωθεί στην πράξη το πνεύμα ένωσης για ανθρώπινη συνεργασία για το καλό όλων μας.

Η ωραία αυτή εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στις αίθουσες του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος στο μεσημέρι της 13 Μαΐου και τις διακρίσεις απένειμαν οι Γιώργος Π. Λιβανός, ιδρυτής και Επίτιμος Πρόεδρος της HELMEPA και Βασ. Φρ. Παπαχρηστίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της στους:

— Πλοίαρχο Μιχάλη Ζενζεύλλη, τέως γεν. γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, τον τίτλο του Επίτιμου Μέλους, γιατί εκπροσωπώντας εποικοδομητικά επί δέκα χρόνια ολόκληρη την Π.Ν.Ο., βοήθησε να καταδειχθεί διεθνώς η σημασία της εθελοντικής συνεργασίας του ανθρώπινου παράγοντα στην Ελληνική Ναυτιλία.

— Γιάννη Πολυχρονόπουλο, εταιρικό μέλος της HELMEPA από το Μάρτιο του 1983, τον τίτλο του Εταιρικού Μέλους, για την αμέριστη συμπαράστασή του στις προσπάθειες της Ένωσης για «Καθαρές Θάλασσες και Ακτές», και για τις δαπάνες του για την αποκατάσταση του κτιρίου της Φιλικής Εταιρίας στην Οδηγσό, που πρόσφατα βράβευσε η Ακαδημία Αθηνών.

— Σπύρο Μαυρίκη τον τίτλο του επίτιμου μέλους, γιατί από την αρχή της σύλληψης της «παράτολμης» ιδέας για την ίδρυση της HELMEPA στέκεται στο πλευρό της, συνδυάζοντας την ιδεαλιστική πλευρά της με την ελληνική πραγματικότητα για μια οργάνωση σε σωστές βάσεις.

— Δρα Ματθαίο Δ. Λώ, ιδρυτικό μέλος της HELMEPA, τον τίτλο του επίτιμου αντιπροέδρου της, σε αναγνώριση της δεκαετούς του προσφοράς στο έργο και την επιτυχία των στόχων της Ένωσης, σαν μέλος, ταμίας και αντιπρόεδρος του Δ.Σ.

— Dr. Edgar Gold, τον τίτλο του ισότιμου επίτιμου μέλους, για τη συμβολή του στη σύνταξη της Εθελοντικής Διακήρυξης των Ιδρυτών της HELMEPA, σαν εκπρόσωπος των πέντε περιβαλλοντικών οργανισμών που την προσυπέγραψαν, στους οποίους και πιστοποίησε, μετά στενή παρακολούθηση του έργου της Ένωσης, τις ειλικρινείς προθέσεις των μελών της ελληνικής ναυτικής οικογένειας που αποτελούν μέλη της HELMEPA.

Την εκδήλωση τίμησαν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αλ. Παπαδόγγονας, ο αρχηγός Λ.Σ., αντιναύαρχος Ν. Χασιώτης, με ανώτατα στελέχη του Λ.Σ., ο ναυτικός διοικητής Αιγαίου, αρχιπλοίαρχος Αντ. Φίλιππου, σαν εκπρόσωπος του Π.Ν., πλοίαρχοι, μηχανικοί και αξιωματικοί Ε.Ν, μέλη της Ένωσης, εκπρόσωποι της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, καθώς και στελέχη εταιριών μελών και πολλοί φίλοι της HELMEPA.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΓΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΕΓΗ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ 105 Τ.Μ.
ΣΤΟ 1ο ΟΡΟΦΟ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 37 ΚΑΙ
ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ ΓΩΝΙΑ ΠΑΣΑΛΙΜΑΝΙ — ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ.: 0271-92059 & 93360

Το πρώτο Σεμινάριο Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης από την CYMEPA

Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος (CYMEPA) διοργάνωσε με επιτυχία το πρώτο Σεμινάριο Περιβαλλοντικής Επιμόρφωσης Αξιωματικών Πλοίων, Διευθυντικών Στελεχών Ναυτιλιακών Εταιριών και Κυβερνητικών παραγόντων με θέμα την αποφυγή της ρύπανσης των θαλασσών.

Το πλοίο πάνω σεμινάριο παρακολούθησαν 26 αξιωματικοί και διευθυντικά στελέχη δημοσίων και ιδιωτικών οργανισμών στα γραφεία της CYMEPA από τις 26 μέχρι τις 28 Απριλίου 1993.

Στο σεμινάριο που προκάλεσε το έντονο ενδιαφέρον του ναυτιλιακού κόσμου, αναπτύχθηκαν θέματα που αφορούν την προστασία των θαλασσών α-

πό την ρύπανση με παράγωγα πετρελαίου και σκουπίδια, τις διεθνείς συμβάσεις, τη σωστή τήρηση εγγράφων των πλοίων κ.α.

Η σημαντική αυτή πρωτοβουλία της CYMEPA θα επαναληφθεί στις αρχές Ιουνίου και θα συνεχιστεί στο μέλλον. Παράλληλα προετοιμάζονται πιο εξειδικευμένα προγράμματα επιμόρφωσης.

Η CYMEPA έχει εφοδιάσει όσους παρακολούθησαν το σεμινάριο με ειδικό πιστοποιητικό και διαφωτιστικό υλικό για να μπορέσουν να μεταλαμπαδεύσουν ότι απέκομισαν στα πλοία τους και τους οργανισμούς τους με στόχο πάντα την δημιουργία των ιδανικών συνθηκών για ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

των ελληνικών πλοίων.

Τουρνουά τάβλι σε κρουαζιερόπλοιο

Στο κρουαζιερόπλοιο «Δήμητρα Κ.» της εταιρίας «Kiriacoulis Mediterranean Cruises Shipping», επρόκειτο να αρχίσει χθές και να συνεχισθεί μέχρι τις 17 Μαΐου το 1ο διεθνές τουρνουά τάβλι, υπό την αιγίδα της Διεθνούς Ομοσπονδίας Τάβλι «WBF».

Πρόστιμο 4,8 εκατ. στο «Νέ-αρχος»

Από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας εκδόθηκε τον Απρίλιο μία καταλογιστική απόφαση ύψους 4.807.091 δρχ. η οποία αφορά αντικανονική επάνδρωση.

ΠΕΝΘΗ

ΕΦΥΓΕ 102 ΕΤΩΝ Ο ΣΠΥΡΟΣ ΤΥΠΑΛΔΟΣ

Ο Σπύρος Τυπάλδος, μία προσωπικότητα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας πολυσυζητημένη και για την επιχειρηματική του δραστηριότητα, έφυγε χθές Παρασκευή 14 Μαΐου πλήρης ημερών για το αιώνιο ταξίδι.

Ο Σπύρος Τυπάλδος είχε γεννηθεί πριν από 102 χρόνια στο Ληξούρι της Κεφαλλονιάς, το κέντρο της γής κατά τους Κεφαλλονίτες. Και με τον αδελφό του Μπάμπη, που δολοφονήθηκε από την «εταιρία δολοφόνων» του δικηγόρου Χρήστου Παπαδόπουλου στο γραφείο του στο μέγαρο Τυπάλδου στην Ακτή Τζελέπη, υπήρξαν οι πρωτοπόροι του θαλάσσιου τουρισμού.

Η εταιρία Τυπάλδου με τα είκοσι βαπόρια της υπήρξε το μεγαλύτερο σχολείο από το οποίο προήλθαν τα περισσότερα στελέχη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που επιδόθηκαν με επιτυχία στον θαλάσσιο τουρισμό. Αλλά το πολύνεκρο ναυάγιο του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ηράκλειο» κοντά στη Φαλκονέρα το 1966, υπήρξε και η αρχή του τέλους της εταιρίας Τυπάλδου που υποσκελίστηκε σταδιακά από την εταιρία Ευθυμιόδη και τελικά έσβησε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΩΑΝ. ΝΙΚΟΛΟΣ

Πλήρης ημερών απεβίωσε στις 28 Απριλίου στο Λονδίνο, ο Καπτάν Γεώργιος Ι. Νικόλος, από τα ιδρυτικά μέλη του καταξιωμένου γραφείου του Λονδίνου Diamantis Lemos και κατόπιν της εταιρίας G.J. Nikolos & Co. Ltd.

Η κηδεία του επιφανούς Αιγνουςιώτη έγινε στις 8 Μαΐου από την Εκκλησία της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος και η σορός του ετάφη στο Νεκροταφείο Κηφισιάς.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» υποβάλλουν θερμά συλλυπητήρια στην οικογένεια του εκκλιπόντα.

Εγγραφή πλοίων του Οίκου Λιβανού 900.000 τόννων

Ο Υπουργός ανακοίνωσε ότι δύο VLCC, χωρητικότητας 350.000 τόννων d.w., το καθένα και άλλα, μικρότερης χωρητικότητας, του ομίλου Γ.Π. Λιβανού θα υψώσουν την ελληνική σημαία.

Ο Υπουργός πρόσθεσε ότι με την εγγραφή των πλοίων του ομίλου Γ.Π. Λιβανού θα προστεθούν στη δυναμικότητα του ελληνικού στόλου άλλοι 900.000 τόννοι d.w.

Η ναυτολόγηση σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ναυτιλίας, επί συνόλου 774 πρωτοετών σπουδαστών στις 13 ΑΔΣΕΝ (Πλοιάρχων και Μηχανικών) εξασφαλίστηκε η ναυτολόγηση των δικαιουμένων για την περίοδο αυτή 562 ατόμων. Από τον ανωτέρω συνολικό αριθμό εξαιρούνται 185 μεταξεταστέοι και 27 που αποκλείστηκαν λόγω απουσιών.

Διακόπτεται η ακρόαση στους 500 ΚΗΖ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποίησε τη διακοπή της ακρόασης στη συχνότητα 500 ΚΗΖ, από τους σταθμούς επικοινωνιών και τα σκάφη της Ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, σύμφωνα με απόφαση που έλαβε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ύστερα από παρέμβαση της αντιπροσωπείας των ΗΠΑ.

Στην εγκύκλιο του ΥΕΝ επισημαίνεται ότι η πρόωγη διακοπή ακρόασης σταθμών στη συχνότητα 500 ΚΗΖ αναμφίβολα μειώνει την αξιοπιστία του σημερινού συστήματος κινδύνου και α-

σφάλειας (ραδιοτηλεγραφία), στο οποίο θα συνεχίσει να βασίζεται μεγάλος αριθμός πλοίων κατά τη μεταβατική περίοδο.

Η σχολή σωστικών Ασπρόπυργου

Από την Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπρόπυργου αποφοίτησαν τον Απρίλιο 317 ναυτικοί.

Η απαλλαγή από ΦΠΑ ξένων θαλαμηγών

Το Υπουργείο Οικονομικών διευκινάει ότι η απαλλαγή από το ΦΠΑ, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 32 του Ν. 1947/91, για τα υπό ξένη σημαία μη τελωνισθέντα θαλαμηγά πλοία ιδιωτικής χρήσης, δεν θιγεται από τις διατάξεις των εγκυκλίων του υπουργείου Οικονομικών 1000840/72 ΠΟΛ. 1002/4.1.93 και 1015809/1597/

ΠΟΛ. 1024/21.1.93 ΑΥΟ.

Επίσης διευκρίνισε ότι για την παραπάνω απαλλαγή θα εφαρμόζονται τα όσα προβλέπει η εγκύκλιος υπ' αριθ. 1071251/5077/ ΠΟΛ. 1165/30.7.91.

Τροποποιήσεις του Συστήματος Αναφοράς Πλοίων στο Old Bahama Channel

Ο IMO απέστειλε προς το Υπουργείο Ναυτιλίας εγκύκλιο, στην οποία αναφέρονται οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στο υπάρχον σύστημα αναφοράς των πλοίων στο Old Bahama Channel.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαθέτει αντίγραφα της εγκυκλίου αυτής προς τα μέλη της, ώστε να ενημερωθούν για τις τροποποιήσεις οι αξιωματικοί

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η συνεχής ανανέωση των εντολών για μεταφορές σιτηρών και η ουσιαστική πλέον παρουσία των φορτίων βοήθειας προς την Κοινοπολιτεία της πρώην ΕΣΣΔ, διατηρεί σταθερή την αγορά ξηρού φορτίου και επιτρέπει την πρόβλεψη ότι τα σημερινά επίπεδα ναύλων, με πιθανές μικρές αποκλίσεις, θα διατηρηθούν μέχρι το επερχόμενο θέρος.

Με 1576 μονάδες στις 13 Μαΐου, ο δείκτης BIFFEX έφθασε στο ανώτερο επίπεδο των τελευταίων 18 μηνών, και παράλληλα ο δείκτης SS & Y που αφορά τα capsize μπάλκερς έφθασε τις 4048 μονάδες που αποτελεί το υψηλότερο ρεκόρ των τελευταίων 14 μηνών.

Η αγορά του Ατλαντικού εξακολουθεί να αναζητητά τον νάξ που να μπορεί να ανταποκριθεί σε άμεσες, μέχρι και τον Ιούνιο φορτώσεις, ενώ η αγορά της Άπω Ανατολής εξακολουθεί να προσφέρει ικανοποιητικότητας όρους απασχόλησης για τα handymax και τα handy μπάλκ κάρριερς με κυκλικά ταξίδια από το Κόντινεντ και τη Δυτική Αφρική.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που συνομολογήθηκαν την τελευταία εβδομάδα του δεκαπενθημέρου:

Σιτηρά:

- 60.000 τον. Τέξας για Αγία Πετρούπολη, δολ. 27,50, 12.000/2.000 τον. ελεύθ. εκφόρτωση, Ιουνίου 15-25 (Ρώσοι ναυλωτές).
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 25,75, 11 ημέρες, Ιουνίου 1-10 (HMM).
- 50.000 τον. Μπώμοντ για Νοβοροσίσκ, δολ. 26,50, 12.000/2.000 ελεύθ. εκφόρτωση, Μαΐου 15-25 (Ρώσοι ναυλωτές).
- 50.000 τον. Βραζιλία για 1-2 λιμάνια Αδριατικής, δολ. 1.290.000 κατ' αποκοπή 20 ημέρες, τέλη Μαΐου.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 24,75, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση (CNAN).
- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Α. νατ. ακτή Μεξικού δολ. 11,25 5 ημέρες/ 1.500 τον. Μαΐου 10-20 (Union Equity).
- 20.000 τον. Λά Παλλίς για Αλγερία, δολ. 31,50, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

Γαϊάνθρακες:

- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Σάινες, δολ. 6,20 35.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 21-31 (Comtramar).
- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Υμουϊντεν, δολ. 5,50, 6,5 ημέρες (Cetrappa).
- 68.500 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Τάραντο, δολ. 750.000 κατ' αποκοπή, φόρτωση κλίμακας /20.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 25-30 (Sidermar).
- 65.000 τον. Χέϊ Πόιντ για Ίμμιγκχαμ, δολ. 13,90, 35.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου (BHP).

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τον. Κέπ Λάμπερτ για Ρόττερταμ και Γκιζόν, δολ. 7,70 φίο, 8 ημέρες, Ιουνίου 1-15.
- 140.000 τον. Νουαντχίμπου για Ζεμπρίγκε, δολ. 3,60, 6 ημέρες, αρχές Ιουνίου (Cockerill).
- 130.000 τον. Τουμπάραιο για Καοσιούνγκ, δολ. 10,10, 40.000/38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 10-25 (CSC).
- 110.000 τον. Γκλάντστοουν για Καοσιούνγκ, δολ. 5,55, 40.000/28.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 5-15 (China Steel).

Λιπάσματα:

- 16.500 τον. Τζουμπάιλ για Δυτ. Ακτή Ινδίας, δολ. 19,00 4.500/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 12-15 (Transchart).
- 15.500 τον. Ούμ Σαϊν για Ινδία, δολ. 18,25, 4.500/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 9-16 (Transchart).

Προϊόντα σιδήρου:

- 31.000 τον. (σκραπ) Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Νέμρουτ Μπαϊν, δολ. 21,00, 7.000/5.000 φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-25 (Cukurova).
- 26.500 τον. Βαλτική για Κίνα, δολ. 1.370.000 κατ' αποκοπή, 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐο.
- 20.000 τον. Πολωνία για Σεκού και Χουανγκπού, δολ. 43,00, 2.000 τον. φόρτωση Μαΐου 12-20. (Γερμανοί ναυλωτές).

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι περισσότεροι παρατηρητές της α-

γοράς διατείνονται ότι η ναυλωτική δραστηριότητα είναι αρκετά μεγαλύτερη απ' αυτή που εμφανίζεται στις ναυλομεσιτικές λίστες και αρκετά μπάλκερς από πάναμαξ μέχρι και χάντυ κλείνονται σιωπηρά για μικρή περίοδο σε Δύση και Ανατολή, με αρκετά ικανοποιητικά μισθώματα.

Σύμφωνα με τους Gibsons του Λονδίνου, το νεότευκτο «Αναγγελ Πράιντ» 162.000 τον. d.w. κλείστηκε από την Bocimar για περίοδο 12 μηνών στα δολ. 16.000 την ημέρα, με οφίων για άλλους 12 μήνες στα δολ. 20.000 την ημέρα.

Τα πάναμαξ στην Άπω Ανατολή εξακολουθούν να εισπράττουν περί τα δολ. 11.500 - 12.000 για κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού, ενώ τα μισθώματα στα ίδια μεγέθη από τον Ατλαντικό για το Φάρ 'Ηστ κυμαίνονται περί τα δολ. 15-16.000.

Υψηλή διατηρείται η ζήτηση για πλοία handymax και handy με καλά α-νυψωτικά μέσα για την εξυπηρέτηση των φορτίων από το Κόντινεντ και τη Μαύρη Θάλασσα με προορισμό την Άπω Ανατολή και την Κίνα, και οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στα λιμάνια εκφόρτωσης βοηθούν στην διατήρηση υψηλών μισθωμάτων που τείνουν να εξομειωθούν στα μεγέθη 28-45.000 τον. d.w.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 64.833 τον. d.w. από Γκέντ, μέσω Σαϊντ Λόρενς για Άπω Ανατολή, δολ. 15.000 την ημέρα.
- 62.027 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για περίοδο 2-4 μηνών, δολ. 11.800 την ημέρα.
- 61.440 τον. d.w. από Βρεταννία για περίοδο 6-8 μηνών με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 11.750 την ημέρα.
- 47.300 τον. d.w. από Ρίβερ Πλέϊτ για Σκώ / Πασσέρο, δολ. 10.600 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 250.000.
- 39.893 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 14.800 την ημέρα.
- 27.140 τον. d.w. από Βραζιλία, δύο κυκλικά ταξίδια με επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 8.950 την ημέρα.
- 24.427 τον. d.w. από Λίβερπουλ, μέσω Τουρκίας για Πασσέρο, δολ. 12.250 την ημέρα.
- 22.670 τον. d.w. από Ηνωμ. Βασίλειο για Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η υπερπροσφορά ανοικτής χωρητικότητας και η υποτονική ροή φορτίων πετρελαιοί στις περισσότερες βασικές περιοχές φορτώσεων διατηρεί τους ναύλους των πετρελαιοφόρων σε χαμηλά, απογοητευτικά θα λέγαμε επίπεδα.

Φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσαν οι αγορές της Δυτ. Αφρικής όπου η άνοδος της ζήτησης στα Σουέμαξ οδήγησε τους ναύλους στα WS 62,5-65, και η εσωτερική αγορά της Βορ. Ευρώπης που κινήθηκε πιο δραστήρια, διαμορφώνοντας τους ναύλους των φορτίων 80.000 τόννων περί τα WS 100.

Οι παρακάτω ναυλώσεις μαρτυρούν τα χαμηλά επίπεδα ζήτησης που παρουσίασε η αγορά των τάνκερς στο πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου:

- 350.000 τον. Κάργκ Άϊλαντ για Ερυθρά Θάλασσα, WS 36.
- 270.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 40.
- 258.000 τον. Περσικό Κόλπο για ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 40.
- 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5.
- 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Λαβέρα, WS 65.
- 130.000 τον. ΗΒ για Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5.
- 110.000 τον. Ρας Τανούρα για Αυστραλία, WS 77,5.
- 80.000 τον. Νορβηγία για Αγγλία, WS 101,5.
- 75.000 τον. Βενεζουέλα για ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 85.
- 70.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 130.
- 50.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 175.

17,25 φίο, 5.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 6-11.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Πρίνς Ρούπερτ, 75.000 τον., σιτηρά Νταμμάμ ή Τζουμπάιλ, δολ. 17,50 φίο οφίων Βανκούβερ δολ. 18,00 φίο, 12.000 /3.000 φορτοεκφόρτωση Μαΐου 11-22.

ΑΡΚΑΔΙΑ Ι: Πόντα ντα Μαδέρα, 155.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ, δολ. 5,35 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 20 — Ιουνίου 5.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 24.000 τον. σιτηρά, Μπατούμι ή/και Πότι, δολ. 46,68 berth terms, Ιουνίου 10-20.

ΘΕΜΙΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: Χάι Πόιντ, 55.000 τον. γαιάνθρακες, Βιζακαπατνάμ, δολ. 17,00 φίο, 17.500/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25 — Ιουνίου 8.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Σαιντ Λώρενς, 30.000 τον. σιτηρά, Καζαμπλάνκα, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/ 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 8.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Νότιο Βραζιλία, 30-32.000 τον. σιτηρά, Λα Κορούνα, κατ' αποκοπή, δολ. 688.000 Μαΐου 10-20.

ΑΤΛΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 25.000 τον. σιτηρά, Αλγερία, δολ. 24,50, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 7-10.

ΑΓΓΕΛΙΑ: Βραζιλία, 22.000 τον. σιτηρά, Γαλλικές ακτές Ατλαντικού, δολ. 21,70 φίο, 7 ημέρες Μαΐου 10-20.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Νουαντχίμπου, 120.000 τον. γαιάνθρακες, Τάραντο, δολ. 4,275, 5 ημέρες Μαΐου 12-16.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 13.800 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 42,75 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 14-17.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ.: Ρίβερ Πλέιτ, 20.000 τον. σιτηρά, Καζαμπλάνκα, δολ. 27,50 φίο 5.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΓΚΡΕΪΤ ΟΥΝΙΑΡΧ: Από Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση ένα λιμάνι Βραζιλίας, 25.000 τον. σιτηρά, Καλλάο / Μπαράνι, δολ. 24,50 φίο, 4.000/5.000 (Καλλάο) /2.500 (Μπαράνι) τον., φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.: Από Ρίβερ Πλέιτ, 20.000 - 21.000 τον. σιτηρά, δολ. 30 φίο, 4.000/1.000 τον., φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία, 220.000 τον. γαιάνθρακες, Ιαπωνία, δολ. 7,25 φίο, φόρτωση κλίμακας / 50.000 τον., μέσα Μαΐου.

ΚΟΡΑΛΙ: Μάρσα ελ Μπρέγκα, 16.000 τον. λιπάσματα, Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 42,75 φίο, 6.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 4-9.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: 37.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Λίβερπουλ, Μαΐου 10-15, ταξίδι μέσω Τουρκίας, επαναπαράδοση Κέιπ Πασσέρο, δολ. 12.250 την ημέρα συν δολ. 120.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΔΡΙΑ: 79.825 τον. d.w. του 1971, παράδοση Αμβούργο Μαΐου 6-10, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΕΛΕΝΑ V: 38.046 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Ιουνίου 1-15, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.800 την ημέρα.

ΜΕΝΑΛΟΝ: 66.464 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ποχάνγκ Μαΐου 8-12, κυ-

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Χάμπτον Ρόουντς, 110.000 τον. γαιάνθρακες, Σάινες, δολ. 6,20 φίο, 40.000/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 21-31.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ: Ανατ. ακτή ΗΠΑ, 19.500 τον. σιτηρά, Αγία Πετρούπολις, δολ. 40,90 berth terms, Μαΐου 28 — Ιουνίου 12.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 26,50 φίο, 11 ημέρες,

Μαΐου 10-25.

ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ: Μπόκα Γράντε, 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ιαπωνία, δολ. 7,25 φίο, 40.000/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, αρχές Ιουλίου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Κόλπο ΗΠΑ, 25.000 τον. σιτηρά, Αλγερία, δολ. 24,50 φίο, 4 ημέρες, αρχές Μαΐου.

ΜΑΡΙΝΑ: Παράναγκουα ή Ρίο Γκράντε ντο Σούλ, 36.500 σιτηρά, Καταγένα, δολ.

METALOCK BRASIL

FOR SHIP
REPAIRS
+ MARINE
SERVICES

**Metalock do
Brasil Ltda**

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



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

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

κλικό ταξίδι Παραντίπ, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ: 62.649 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νοβοταλίν άμεση, επαναπαράδοση, Φώς, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΛΕΩΝ: 104.824 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γκουτάνγκ Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Κώ Σιχάνγκ, με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο ή Νόρφολκ, κυκλικό ταξίδι με επαναπαράδοση Άνναμπα, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ: 72.044 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότια Κορέα, Μαΐου 3-4, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΣΕΡΙΦΟΣ: 26.958 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κό Σιχάνγκ Μαΐου 1-5, επαναπαράδοση Δυτ. Αφρική, δολ. 4.900 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.322 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν, Μαΐου 1-10, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.105 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο Μαΐου 10-20, δύο κυκλικά ταξίδια Πόρτ Καμσάρ, επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 11.850 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.: 76.923 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι Πόιντ Νόρ με επαναπαράδοση Πιομπίνο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΒΑΚΗΣ Τ.: 49.114 τον. d.w. του 1971, παράδοση Νοτ. Βραζιλία άμεση, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 10.100 την ημέρα πλέον δολ. 212.500 για πλού υπό έρμα.

ΛΙΚΑ: 118.733 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο, Μαΐου 1-5, κυκλικό ταξίδι Ορινόκο με επαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 12.600 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 61.451 τον. d.w. του 1981, παράδοση Λαμπουάν, Μαΐου 10-20 ταξίδι μέσω Ινδονησίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 71.999 τον. d.w. παράδοση Ισπανική Μεσόγειο άμεση, κυκλικό ταξίδι ανατ. ακτής Νοτίου Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 71.999 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χόγκ Κόγκ αρχές Μαΐου, κυκλικό ταξίδι Τσαϊγιούγκ Μπάρα με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.00 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.942 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ναγκόγια, Μαΐου 10-16 κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νότια Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΜΑΓΔΑ Π.: 34.194 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι Σαϊντ Λώρενς με επαναπαράδοση Λιβύη, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.045 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βραζιλία, Μαΐου 5-20, επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 9.600 την ημέρα σύν δολ. 220.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΑΝΑΚΕΑ: 45.241 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ομάν, Απριλίου 25-30, ταξίδι μέσω Βραζιλίας, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ: 59.821 τον. d.w. του 1969, παράδοση Άμστερνταμ, Μαΐου 4-10, κυκλικό ταξίδι Ανατ. ακτής Νότιας Αφρικής, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.600 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΡΙΩΝ II: 61.771 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σρί Λάνκα, περίοδος 3-5 μήνες, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ: 54.464 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κέϊπ Πάσσερο Μαΐου 10-17 για 4-6 μήνες, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Μοχαμέντια, 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 180, Μαΐου 2.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ: Κορούνα, 25.000 τον. καθαρά, Ρότερντα, WS 180, Μαΐου.

ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ: Καραϊβική, 72.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 127,5, Μαΐου 11.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Γιανπού, 83.000 τον, Αυγούστα, WS 95, Μαΐου 15.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Βομβάη, 30.000 τον., Σιγκαπούρη, κατ' αποκοπή, δολ. 310.000, Μαΐου 6-8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Σίντι Κερίρ, 130.000 τον., Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 60, Μαΐου 21.

ΝΗΝΕΜΙΑ: Αρζού, 90.000 τον., Βραζιλία, WS 90, Μαΐου 12.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζαία, 80.000 τον., Λαβέρα, WS 97,5, Μαΐου 11.

ΣΥΡΑ: Καοά Ιμποέ, 113.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, Μαΐου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Χάουντ Πόιντ, 77.000 τον. Πόρτλαντ WS 118,5, Μαΐου 10.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: Περσικό Κόλπο, 30.000 τον., καθαρά Ινδία WS 135, Μαΐου 9-11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίλντα, 26,250 τον. καθαρά, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο κατ' αποκοπή, δολ. ΗΠΑ 300.000 - 400.000, Μαΐου 12.

ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Σίντι Κερίρ, 80.000 τον, Ιταλία, WS 100, κατ' αποκοπή, δολ. ΗΠΑ 450.000, Μαΐου 28-30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Δυτ. Ιταλία, 25.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 180, Μαΐου 12.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: Ίμνιχαμ, 40.000 τον, καθαρά, Βραζιλία, WS 120, Μαΐου 17-20.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Γιανπού, 120.000 τον., Μοχαμέντια, WS 67,5, Μαΐου 20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Ράς Τανούρα, 500.000 τον., Άϊν Σούκχνα, WS 37,5, οψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 35, Μαΐου 20-25.

ΚΡΕΣΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.: Καρατάσι, 26.000 τον. καθαρά Σιγκαπούρη, WS 155, Μαΐου 12.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περσικό Κόλπο, 400.000 τον., Ερ. Θάλασσα, WS 37,5, Μαΐου 17.

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:

CAMEL SHIPPING LINE Co. Ltd.

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

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 14 Μαΐου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	82.00	169.00
Κιέλο	91.00	172.00
Αμβούργο	88.00	178.00
Χάβρη	100.00	198.00
Φάλμουθ	97.00	205.00
Αυγούστα/		
Τζένοα	98.00	210.00
Πειραιάς	98.00	199.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	95.00	220.00
Τζέντα	93.00	238.00
Ρας Τανούρα	91.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά		
Εμιράτα	87.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	224.00
--------	--------	--------

Λας Πάλμας	89.00	188.00
Θέουτα	89.00	190.00
Ντώραμπαν	82.00	205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	90.00	291.00
Σίδνεϋ	110.00	232.00
Χόγκ Κόγκ	109.00	201.00
Σιγκαπούρη	91.00	170.00
Τόκιο	112.00	245.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	100.00	196.00
N. Υόρκη	96.00	195.00
Χάμπτον Ρόουντς	103.00	193.00
Χιούστον	85.00	163.00
Νέα Ορλεάνη	84.00	164.00
Λος Άντζελες	120.00	215.00
Κρίστομπαλ	97.00	198.00
Ρίο Ιανέιρο	100.00	248.00
Μπουένος		
Αϊρες	109.00	190.00
Μοντεβιδέο	113.00	232.00

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

ΑΡΟΖΑ: Περσικό Κόλπο, 275.000 τον., Νοτ. Κορέα, WS 42.5, Μαΐος.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Φατέχ, 88.000 τον., Σριράκα, WS 70, Μαΐου 18.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Κοβένας, 77.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 120, Μαΐου 11.

ΕΥΡΩΤΑΣ: Καραϊβική, 50.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Μαΐου 11.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: Σίντι Κερρί, 135.000 τον., Αυγούστα, WS 70, Μαΐου 15.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Αρζού, 76.000 τον., Γένοβα, WS 100, Μαΐου 11.

ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ: Σκίντα, 50.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 122,5, οψιόν Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 125, Μαΐος.

ΚΑΛΑΜΟΣ: Μουάνκα και Κόλ, 126.000 τον., Ρότερνταμ, WS 63,5, Μαΐου 18.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Εσκράβος, 125.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ / Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 60, Μαΐου 7.

ΣΥΡΑ: Κουά Ιμποέ, 116.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, Μαΐου 16.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 43.505 τον. d.w. του 1987, παράδοση συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης για περίοδο οκτώ με οψιόν 4 μηνών, δολ. 10.500 - 11.500 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: 41.483 τον. d.w. του 186, παράδοση συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης για περίοδο οκτώ με οψιόν τεσσάρων μηνών, δολ. 10.500 - 11.500 την ημέρα.

ΣΙΕΝΝΑ: Περσικό Κόλπο, 50.000 τον., καθαρά Ιαπωνία, WS 122,5, Μαΐου 11.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο, 50.000 τον., καθαρά, Ιαπωνία, WS 120, Μαΐου 25.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική, 27.000 τον. καθαρά, Κόλπο ΗΠΑ, WS 237,5, Μαΐου 4.

ΑΝΑΤΟΛΗ: ΗΒ/ Κόντινεντ, 29.000 τον. καθαρά, ΗΠΑ, WS 190, Μαΐος.

ΣΗΣΚΟΟΥΤ: Μπανίας, 80.000 τον., Τεργέστη, WS 100, Μαΐου 6.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Νοβοροσίσκ, 80.000 τον., ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 107,5, Απριλίου 29.

ΧΑΛΚΗ: Δυτ. Αφρική, 45.000 τον., ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ / Κόλπο, WS 165, Μαΐου 30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ: Μίνα αλ Αχμαντί και Ρας Τανούρα, 230.000 τον., Μπατάαν, WS 40, Μαΐου 28.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Ανατ. ακτή Μεξικού, 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 130, Μαΐου 15.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική, 50.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Μαΐου 16.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Αφρική, 127.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, Ιουνίου 1.

ΚΑΣΣΟΣ: Δυτ. Αφρική, 125.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, οψιόν ακτή Ατλαντικού WS 65, Μαΐου 16-17.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Δυτ. Αφρική, 121.000 τον., ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ / Κόλπο, WS 63,5, οψιόν ΗΒ/ Μεσόγειο WS 65, Μαΐου 21.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Δυτ. Αφρική, 117.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 65, Μαΐου 23.



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND
ALL ROMANIAN PORTS

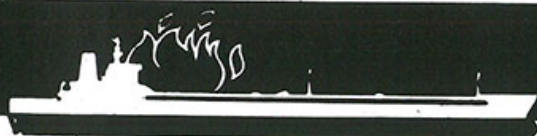
SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING
REPAIRS - GENERAL TRADE

(E.G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES)

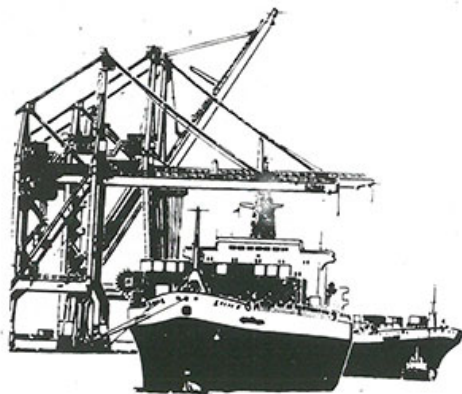
Telephones: (40-91) 614742 - 614200
Telex: 14456 - 14977 EGRL R
Fax: (40-91) 614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Μπαχάμας	9.077	1976	Κατά την αγκυροβόληση στην Μπαντίρμα στις 5/5, συγκρούστηκε με το φορτηγό «I-kiz - 1».
ΑΪΣ ΚΟΡΙΝΤΟ	Κυπριακή	9.388	1976	Επιθεωρήθηκε στο Πέραμα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 30/4.
ΚΛΕΛΙΑ	Παναμαϊκή	10.982	1973	Προσάραξε έμφορτο φωσφάτων στο Μπαβναγκάρ, στις 10/5, υπέστη εισροή υδάτων στο κύτος και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα.
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	Ελληνική	4.050	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε ακυβέρνητο ανοικτά της Σίφνου, στις 9/5 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΡΑΜΑ	Κυπριακή	13.651	1987	Επιθεωρήθηκε στη Χονολουλού, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 13 και 20 Απριλίου.
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	Ελληνική	11.866	1976	Προσάραξε σε θέση 14.17.05 N, 40.46.00 A, στις 9/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Μάλτας	20.537	1982	Επιθεωρήθηκε στο Λίβερπουλ συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη στην Αμβέρσα, στις 30/4.
ΔΕΛΦΙΝΙ	Ελληνική	19.906	1975	Επιθεωρήθηκε στο Μπρεμερχάβεν συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία που υπέστη στις 13-20 Μαρτίου.
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ	Κυπριακή	12.631	1973	Υπέστη ζημιές κατά την φορτοεκφόρτωση στην Γένοβα, στις 30/4.
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ	Παναμαϊκή	16.767	1978	Συγκρούστηκε με τη φορτηγίδα «Texas», στο Μπολιβάρ, στις 30/4.
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β.	Βανουάτου	23.891	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Ντόβερ στις 8/5 και αγκυροβόλησε σε θέση 51.06.17 B, 01.29.55 A.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ελληνική	115.461	1976	Κατά την φόρτωση πετρελαίου στο Φατέχ Τέρμιναλ, υπέστη πυρκαϊά στους αγωγούς, στις 30/4, η οποία κατασβέσθηκε από το πλήρωμα.
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ	Λιβεριανή	45.000	1975	Συγκρούστηκε με το πλοίο ρο-ρο «Yan De», στις 30/4, σε θέση 22.19 B, 115.30 A, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και κατέπλευσε στο Χόγκ Κόγκ για επιθεώρηση.
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ	Ελληνική	24.900	1986	Κατά την εκφόρτωση στο Αμτσίτε Πέτρομπρας Τέρμιναλ, στις 3/5 υπέστη ρήγμα στους αγωγούς λόγω κακοκαιρίας.
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ	Κυπριακή	17.645	1975	Συγκρούστηκε με το ερευνητικό σκάφος «Xiang Yang Hong 16» σε θέση 29.11.6 B, 124.28.3 A, στις 2/5.
ΜΙΚΤΟ:				
ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Ελληνική	59.859	1987	Προσέκρουσε σε παγόβουνο σε θέση 47.50 B, 48.21 Δ, στις 28/4 και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενές.



NAFTIKA CHRONIKA

International Chamber of Shipping holds annual meeting

The Annual General Meeting of the International Chamber of Shipping was held in London on Thursday, 29 April under the chairmanship of Mr. Juan Kelly.

Speaking after the meeting, Mr. Kelly said:

«Shipping has had a difficult year. ICS has been concentrating its efforts on the theme «Profit with Safety». Without profit there can be no replacement of ageing tonnage and the quality of the world fleet cannot be sustained. High standards of safety and environmental protection are vital, but the industry requires a fair return on its investment if they are to be achieved».

The meeting discussed some of the issues upon which the future success of the industry depends:

Surplus Tonnage: Mr. Kelly said that the elimination of surplus tonnage is critical to any sustained recovery.

Mr. Kelly said:

«To a great extent the solution lies in the industry's own hands».

Sub-Standard Operations: The meeting recognised that there was still a small minority of owners whose standards of operation fall short of those expected by the industry and society. Mr. Kelly commented:

«Shipowners, insurers, classification societies and administrations have a common interest in making it impossible for substandard operators to trade, and ICS is firm in its resolve to contribute to this objective».

Public Image: The poor public perception of the shipping industry was addressed by the meeting. Mr. Kelly explained:

«The loss record for 1992 was much better than in previous years, and despite recent accidents, oil pollution from maritime transportation has more than halved during the last decade.

But its public image is based on dramatic pictures of casualties and we have to find ways of presenting our positive achievements much more effectively».

Among the other issues addressed by the meeting were:

Regional Regulation of Shipping: The meeting repeated the industry's concern about the threat to IMO as the global regulatory body for shipping. Particular concern was expressed at the dangers of regional standard-setting by the European Commission and the damage it could inflict on the principle of uniform international maritime safety regulations. Mr. Kelly added:

«A global industry requires global regulations, not piecemeal regional rules. The implementation of the existing international rules is certainly patchy, but the solution to that problem is to concentrate on the poorer performers, not to spawn a new range of regional requirements».

OPA 90: the continuing doubts about several aspects of the US Oil Pollution Act of 1990 were voiced by many delegates. Mr. Kelly said:

«Of all the problems created by the Act, the danger of uninsurable liabilities is undoubtedly the worst. Not only are shipowners unreasonably exposed to economic ruin, but the exclusion of the cargo owner from any financial responsibility removes his incentive to take a direct interest in the quality of the vessels he charters. That cannot be the best solution for the protection of the environment».

Hamburg Rules: The meeting reiterated the industry's belief in the unacceptability of the Hamburg Rules. Mr. Kelly said:

«We remain convinced that the Hamburg Rules will benefit nobody. It is already clear that they will not reduce shippers' insurance premiums and that litigation will increase alarmingly. We greatly welcome the recent decision of the Japanese Government — with, it will be noted, shipper support — to ratify the Hague/Visby Rules, and we urge other governments to follow suit».

HELMEPA in the U.S.A. and Canada

The Greek Maritime Community, one of the largest in the world in terms of human potential and vessels, for the first time brought man face-to-face with own share of responsibility in maritime accidents.

In June 1982 the Panhellenic Seamen's Federation and the Union of Greek Shipowners co-signed their Declaration of Voluntary Commitment «To Save the Seas», a unique document in the annals of international

nal industry. That document gave birth to the Hellenic Marine Environment Protection Association — HELMEPA. Its goals are the voluntary protection of the marine environment from ship-generated pollution and safety of life at sea.

HELMEPA's Membership consists of 520 Greek ocean-going vessels, of a total GRT of 25 million tons, 7.500 greek seafarers and 145 companies and organizations connected with Greek shipping.

Responding to the invitation of the Canadian Coast Guard, HELMEPA participated in a meeting held at Cornwall, Canada, between April 13th and 16th. The purpose of the meeting was to attain consensus between the industry and the Canadian Government for the adoption of legislation regarding pollution resulting from maritime accidents at its shores. HELMEPA's participation contributed to this consensus as well as to maintaining it within the spirit of the international maritime legislation of the IMO.

In addition to private discussions held with the officials heading the Canadian Coast Guard in Ottawa, HELMEPA's Director General Dimitris Mitsatsos, worked closely with top staffers of the U.S. Coast Guard in Washington, D.C., in the framework of the institutional cooperation initiated between the two Organizations in 1987. Particular emphasis was given to Vessel Response Plans according to the Oil Pollution Act 1990 of the USA. The U.S.A Coast Guard expressed its appreciation for the support demonstrated by the HELMEPA Membership in the implementation of the new U.S. legislation, as well as for the recent joint publication of Greek Shipping, the «Ship's Manual» which covers the safe operation of the vessel and the prevention of pollution. This publication has been submitted by the Greek Delegation to the International Maritime Organization — IMO to be discussed in May during the 62nd Session of its Maritime Safety Committee. During these discussions the U.S. Coast Guard reaffirmed that it accepts HELMEPA's Training Programmes ashore and on board as they respond to the OPA 90 requirements.

The successful greek initiative of HELMEPA proves that, if the human factor in international shipping is voluntarily motivated and activated, the international community will continue its evolutionary route, but with «Cleaner Seas and Safer Ships».

The reopening of the Baltic Exchange

London's Baltic Exchange reopened for business on the 5th of April at the Queen's Room in St. Mary Axe, nearly a year after a terrorist bomb devastated its historic building and the surrounding area. The Chairman of the Baltic, Mr. Peter Tudball said he was delighted trading was resuming and thanked all those i-

nvolved since the bombing, to make the day possible. He added that since the incident, the relationship with the Chamber of Shipping, whose president Edmund Vestey was in the audience, had improved and he hoped this would continue. He praised the Greek shipping community, represented by John Ad. Hadjipateras, Chairman of the Greek Shipping Cooperation Committee, saying that without their help and co-operation it would have been almost impossible to continue. The Guest of Honour, U.K. shipping minister Lord Caithness, speaking to a packed audience, including many maritime leaders representing the various institutions, said he supported everybody's efforts in making London the maritime capital of the world. The model of «Karteria», the first paddle steamer under Greek Flag, which was built in England last century and was presented by the Committee to the Baltic three years ago, was saved and reinstated at the trading floor.

50th anniversary of the Battle of the Atlantic

The Chairman of the Committee, Mr. J.A. Hadjipateras has appointed the members of the Council Messrs. Elias Caramalis and C. Caroussis, as well as the Director Rear Admiral P. Kosmatos, to represent our organisation at the events for the 50th Anniversary of the Battle of the Atlantic, that will take place in Liverpool.

The Greek Navy will participate with the frigate «Neachos», and the Greek merchant navy will probably participate with either a ferry boat or a cargo ship that might be in the vicinity during the festivities.

LR to cooperate with Vietnam Register

Lloyd's Register on April 21st, signed a technical cooperation agreement with Vietnam Register of Shipping (VIREs) which enables VIREs/LR to carry out appraisal and survey of offshore installations in Vietnamese waters.

This agreement follows new legislation in Vietnam which requires offshore operators to have their installations and related equipment approved and surveyed by VIREs. LR will assist VIREs with every aspect of design approval and survey relating to offshore development. VIREs/LR offices will open soon in Vietnam.

The aim of the agreement is to enhance the safety standards of Vietnamese offshore installations. It encompasses fixed platforms, mobile offshore units, early production systems, sub-sea completions, pipelines and diving systems.

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

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1991

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Α' ΠΑΓΙΟ	ΕΣΤΙΑ	ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ	ΕΛ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα Οικόπεδο			27.184.802		
Κτίριο:					
Πάγιες Δαπάνες Ανέγερσης Κτ.	387.999.587				
Μείον Αποσβέσεις	28.554.271	359.445.316			
Πάγια Ηλεκτρικά Κτιρίου	29.166.494				
Μείον Αποσβέσεις	1.020.827	28.145.667			
Πάγια Υδραυλικά Κτιρίου	37.772.300				
Μείον Αποσβέσεις	5.665.845	32.106.455			
Πάγια Τηλεφωνικά Κτιρίου	7.985.043				
Μείον Αποσβέσεις	1.197.756	6.787.287			
Πάγια Μηχανολογικά Κτιρίου	33.436.374				
Μείον Αποσβέσεις	5.015.456	28.420.918			
Πάγια Κλιματιστικά Κτιρίου	19.527.779				
Μείον Αποσβέσεις	1.952.778	17.575.001			
Πάγια Ηλ/κών Συσκευών Κτιρ.	12.207.735				
Μείον Αποσβέσεις	1.831.160	10.376.575			
Πάγια Επίπλων Κτιρίου	1.897.751				
Μείον Αποσβέσεις	379.550	1.518.201	484.375.420	511.560.222	511.560.222
Εγκαταστάσεις			10.137.862	3.454.735	
Μείον Αποσβέσεις			7.618.121	1.047.125	4.927.351
Έπιπλα και Σκεύη			5.442.783	4.350.112	
Μείον Αποσβέσεις			4.639.197	1.282.897	3.870.801
Μηχανήματα			9.325.519	10.303.941	
Μείον Αποσβέσεις			7.013.210	2.054.463	10.561.787
Μηχανές γραφείου			493.985	681.300	
Μείον Αποσβέσεις			392.007	517.899	265.379
Εργαλεία — Όργανα			452.192	63.273	
Μείον Αποσβέσεις			347.888	58.757	108.820

Διαμορφώσεις Χώρων Μείον Αποσβέσεις	483.535	318.140	318.140
Μεταφορικά Μέσα Μείον Αποσβέσεις	1.248.931 1.132.903	116.028	116.028
Έξοδα Ύδρευσης & Οργάνωσης Μείον Αποσβέσεις	518.287 386.416	131.871	131.871
Είδη Ψυχαγωγίας Μείον Αποσβέσεις	286.953 286.952	1	1
Ιματισμός Μείον αποσβέσεις	107.735 107.709	26	26
Εγγυήσεις	4.401.022 4.381.706	19.316	19.316
		287.831	450.993
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	518.275.353	163.162	532.330.735

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Προσωρινοί Χρεωστικοί Λογ/σμοί	496.892	496.892
Αγορές ; Αναθών	544.980	544.980
Ηλεκτρολογικό Υλικό	119.529	119.529
Καύσιμα	288.954	288.954
Δοσοληψίες Κλάδου ΕΛΟΕΝ	19.054.719	19.054.719
Φ.Π.Α.	1.427.788	1.427.788
Ελληνικό Δημόσιο Επιστρεπτέος ΦΠΑ	1.403.582	1.403.582
Δαπάνες Επόμενης Χρήσης	598.624	598.624

ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ Ε- ΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

23.935.068	23.935.068

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο	417.114	417.114
Καταθέσεις σε Τράπεζες:		
ΕΤΕ/Ν	1.903.393	
Τ.Κ.Ε.	1.630.469.254	
Εργασίας	131	339.229
Ελλάδος		
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΕΝΕΡΓΗ- ΤΙΚΟΥ	1.632.789.892	3.435.801.330
		5.068.174.108
		5.068.591.222

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

2.175.000.313	3.449.856.712	5.624.857.025
---------------	---------------	---------------

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ:

Πόροι — Κεφάλαια (Υπόλ. 31/12/90)
Αποθεματικό (Υπόλοιπο Εσόδων — Δα-
πανών 1/1-31/12/91)

ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί
Υποχρεώσεις σε Τρίτους
Προμηθευτές
Προσωρινοί Πιστωτικοί Λογ/σμοί

ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
1.920.936.976

ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.
2.657.260.898

ΣΥΝΟΛΟ
4.578.197.874

224.695.732

689.134.221

913.829.953

2.145.632.708

3.346.395.119

5.492.027.827

6.393.263

184.589

6.577.852

15.810.958

15.810.958

3.819.451

3.819.451

3.343.933

3.343.933

103.277.004

103.277.004

29.367.605

103.461.593

132.829.198

2.175.000.313

3.449.856.712

5.624.857.025

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1991

ΧΡΕΩΣΗ

ΠΙΣΤΩΣΗ

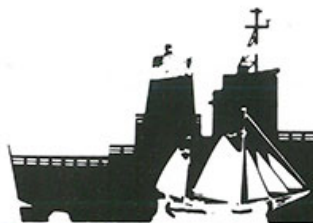
	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες				Έσοδα			
Λειτουργικές	7.974.780	11.636.822	19.611.602	μέσω NAT	338.589.748	2.000.000.000	2.338.589.748
Αμοιβές Δ.Σ.-				Τόκοι —			
Επιτροπών	1.391.500	123.000	1.514.500	Έκτακτα			
Αμοιβές Τρί-				Έσοδα	117.493.807	513.776.829	631.270.636
των-Παρ. Υπ.	124.121	140.679	264.800	Συν/κές			
Μισθοδοσία				Διαφορές	137.280.579		137.280.579
Προσωπικού	67.531.570	95.018.650	162.550.220	Έσοδα			
Κρατήσεις &	16.080.232	22.538.990	38.619.222	Ξενώνων	46.599.505		46.599.505
Εισ. Υ/τρίτων							
Έξοδα συν-	406.051	721.254	1.127.305				
τήρησης							
Λειτουργ. έ-	14.107.652		14.107.652				
ξοδα ακινήτου							
Δαπάνες Ξε-	143.771.522		143.771.522				
νώνων							
Φθορές Απώ-	40.551		40.551				
λειες Ξενώνων							
Ψυχαγωγία							
Ναυτικών	35.637.268		35.637.268				
Νομική Συμ-							
παρ. Ναυτικών	9.958.826		9.958.826				
Γαμήλια Δώρα	56.706.300		56.706.300				
Χρηματικά							
Βραβεία	16.209.815		16.209.815				
Συμπαράστα-							
ση στις Οικ.							
Ναυτικών	24.254.202		24.254.202				
Οικο. Ενισχύ-							
σεις Επαγγ.							
Σωματείων							
Ναυτικών	1.150.000		1.150.000				
Εκκρεμείς							
Διαφορές							
ΦΠΑ	1.098.374		1.098.374				
ΦΠΑ διαφορά							
απογραφής '88	177.960		177.960				
Αποσβέσεις	18.647.183	2.040.900	20.688.083				
Οικ. Επιδόματα		1.692.422.313	1.692.422.313				
Άθροισμα	415.267.907	1.824.642.608	2.239.910.515				
Πλεόνασμα							
Χρήσης	224.695.732	689.134.221	913.829.953				
ΓΕΝΙΚΟ				ΓΕΝΙΚΟ			
ΣΥΝΟΛΟ	639.963.639	2.513.776.829	3.153.740.468	ΣΥΝΟΛΟ	639.963.639	2.513.776.829	3.153.740.468

Πειραιάς 14/4/1992

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ
Γεν. Γραμμ. ΠΝΟ

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΠΑΓΩΑΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΤΟ Τμήμα Οικ. Υπηρεσία
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Τμηματάρχης



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΪΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΪΝΤΑ (δ.)	75	24808

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΪΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΪΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑΪΡ	77	9136
ΑΪΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΪΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22651
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14675
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΜΦΙΩΝ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

προς Λαύρι Τσαμπόγκ 13/3
προς Ιαπωνία 15/3
ε. Φουτζέιρα 14/3
ε. Νιούκαστλ 14/3
πρ. «Οσεα»
αργεί Πειραιά
προς Ν. Ορλέαν 3/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Βανκούβερ 20/2
προς Χόγκ Κόγκ 14/3
πρ. «Kongsjord»
προς Αμβέρσα 2/3
ε. Σαν Λορέντζο 15/3
προς Νεμρούτ Μπαιή 28/2
προς Άνναμπα 18/2
προς Κασσιόγκ 15/2
ε. Παράναγιο 4/3
ε. Γκνάντακ 25/2
προς Σκίττα 6/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 9/3
ε. Σάντος 16/3
προς Λαύριο 12/3
αργεί Πειραιά
προς Μεξικό 7/2
προς Μόρεχεντ Σίτυ 11/3
α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 10/3
επισκ. Βεροκρούς 7/1

προς Μπρίεζαμ 17/3
προς Τοκοπίνα 24/2
ε. Αμβέρσα 19/3
ε. Κορμπονέρας 10/3
μετ. «Ντόλφιν» (ε.)
προς Σιγκαπούρη 5/3
στο Ναγκασάκι 25/2
α. Κεηπτόουν 3/3
προς Ερυθρά Θάλασσα 9/3
προς Γκεμλίκ 9/3
α. Νιούρμπαν 7/3
προς Θεσσαλονίκη 22/2
πρ. «Orsola B.»
προς Άντεν 28/2
προς Αλγκέθρας 13/12
προς Στούρε 12/3
προς Ρομπίχ 5/3
αργεί Πειραιά
προς Φανγκτσέγκ 27/2
προς Λός Άντζελες 16/3
α. Βανκούβερ 10/2
προς Ναοετσού 10/3
ε. Σετουμπάλ 27/2
ε. Κωνσταντία 7/3
α. Βανκούβερ 6/3
ε. Ναγκόγια 17/3
α. Νιούρμπαν 13/3
προς Χόγκ Κόγκ 16/3
ε. Ταρραγκόνα 15/3
προς Αλεξάνδρεια 10/3
ε. Δουκέρκη 17/3
προς Μιλάν 18/2
α. Μποναίρ 8/3
προς Τουρκία 18/3
προς Ινδονησία 17/3
α. Αδελαΐδα 16/3

προς Ελλάδα 5/3
α. Γκλάβεστον 28/1
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/3
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/3
ε. Πόρτ Σάϊδ 13/3
πρ. «Φρίντον»
ε. Φιλαδέλφεια 4/3
προς Καράτσι 21/2
ε. Νιούκαστλ 15/3
προς Μπουσάν 1/3
προς Άαρχους 9/2
προς Αμβέρσα 10/2
προς Μπιντούλου 27/2
α. Γδύνια 15/3
ε. Κων/πολη 10/2
προς Χαχίρα 28/2
α. Τακόμα 8/3
α. Σιγκαπούρη 16/3
ε. Σουέζ 13/3
προς Σάντος 27/2
α. Θεβενάντ 1953
προς Μιγκάλο 7/3
ε. Μούγκα 18/3
προς Κέητ Κουβέρ 15/3

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (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
ΑΝΤΙΜΗΧΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΖΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΚΟΝΑΥΤΗΣ (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
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

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

προς Μπαγκκόκ 25/2
ε. Σουίνουάκιε 3/3
προς Μπαγκκόκ 11/2
προς Μπουργκάς 12/3
ε. Πενάγκ 15/3
επωλήθη Ινδούς
προς Κολούμπια Ρίβερ 12/3
ε. Καζαμπλάνκα 4/3
προς Χόγκ Κόγκ 1/3
ε. Σαλβαντόρ 8/3
προς Μίνα Ραούσοντ 17/3
Σαν Φραντίσκο 28/2
ε. Χιούστον 8/3
προς Νιγηρία 8/1
ε. Τακόμα 8/3
προς Σιγκαπούρη 19/2
προς Τζουμπάι 10/3
προς Φουσίκι 25/2
προς Χάρκ 'Αϊλαντ 25/1
προς Βενεζουέλα 16/2
ε. Σιγκαπούρη 16/3
ε. Δαμιάττα 17/3
ε. Αλεξάνδρεια 28/2

προς Τεργέστη 16/2
ε. Βάρι 16/3
ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/3
προς Καμάρ 10/2
ε. Ρεσίφ 22/2
α. Πειραιά 12/3
ε. Μαπούτο 5/3
α. Χέι Πόιντ 7/3
προς Σρί Λάνκα 9/3
ε. Ντουμπάι 15/2
ε. Πειραιά 2/3
προς Κερτί 11/3
υπό ναυπήγηση
προς Χάλιφας 11/3
ε. Νιούκαστλ 19/3
προς Χόγκ Κόγκ 4/3
προς Αλγίρι 12/3
προς Νικορέα 20/2
α. Λούι Τέρμιναλ 4/3
προς Νικορέα 20/2
προς Μπ. Αμπάς 30/1
προς Κόλπο ΗΠΑ 22/2
προς Καναδά 13/3
προς ΗΠΑ 6/3
α. Ν. Ορλέαν 8/3
ε. Κοκούρα 15/3

πρ. «Star Dragon»
προς Βέντοπιλς 17/3
πρ. «Acres»
προς Φάλμουθ 13/3
προς Τσιβάν 11/3
ε. Γιοκοχάμα 12/4
προς ΗΠΑ 11/3
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Βανκούβερ 13/3
προς Κόμπε 20/2
προς Ινδονησία 12/3
προς Ζενζάγκ 25/2
προς Τσιβάν 17/2
προς Κίρε 26/2
προς Μπελέμ 7/3

προς Λάος 7/3
προς Σιγκαπούρη 21/2
προς Μπαγκκόκ 2/3
προς Μπέιρα 14/3
α. Νταμμόμ 13/3
στο Μομπίλ 22/3
α. Ν. Ορλέαν 27/2
ε. Πόρτ Σουδάν 24/2
πρ. «Ocean Challenger»
πρ. «Ocean wizard»
ε. Ιμμίνγκχαμ 10/3
α. Ταρραγκόνα 27/2
ε. Σ. Άννα Μπαιή 15/3

ε. Φουτζέιρα 5/3
α. Σάο Σεμπασιτιό 2/3
προς Ιαπωνία 5/3
προς Αλγερία 27/2
προς Ρόττερνταμ 27/2
προς Σέβεν Άϊλαντ 17/3
προς Γιοκοχάμα 15/3
αργεί Πειραιά
α. Ταρραγκόνα 14/3
προς Μπ. Αμπάς 6/3

ΑΥΛΙΣ.....	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪΤΟΝ.....	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	66	2335
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.).....	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.).....	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΤ (δ.).....	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ.....	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.).....	81	37288
ΒΕΡΓΟ (μ.).....	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.....	78	1600
ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	81	36031
ΒΟΛΟΣ Ι.....	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.).....	72	1589
ΒΟΡΗ.....	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ.....	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ.....	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.).....	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ.....	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	75	16489
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.).....	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.....	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΤΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ.....	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ.....	15	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΙΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ.....	73	114933

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

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ.....	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747

ε. Μπρίμερχαβεν 5/3.....		
ε. Αμπτζάν 23/2.....		
πρ. «Anik».....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Ν. Ορλέαν 26/2.....		

προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/3.....		
προς Μπ. Αμπάς 17/3.....		
προς Κρήτη 11/2.....		
προς Σιγκαπούρη 6/3.....		
α. Αγ. Θεοδώρου 8/3.....		
α. Ρότερνταμ 20/3.....		
α. Πειραιά 26/2.....		
προς Καλαμάτα 8/3.....		
υπεστείλε λιβερνιάν.....		
α. Μίνο 12/1.....		
ε. Τσιμπότε 30/1.....		
α. Βενετία 17/3.....		
προς Ονσάν 13/3.....		
ε. Παράναγνα 11/3.....		
προς Τρίπολη 13/3.....		
πρ. «Caledonia».....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
προς Πειραιά 7/3.....		
προς Χιλή 8/3.....		
αργεί Πειραιά.....		

μεσογειακές μεταφορές.....		
προς Καρμπονέρας 4/3.....		
επωλήθη Έλληνας.....		
επισκ. Μαγκάλια 21/2.....		
προς Αμβούργο 1/3.....		
προς Πειραιά 7/3.....		
δ. Γιβραλτάρ 5/10.....		
διάλυση Τουρκία.....		

ε. Δεμεράρα 12/3.....		
α. Βανκούβερ 4/3.....		
προς Πόρτο Ορντάζ 5/3.....		
στην Τέμα (αποθήκη).....		
ε. Ν. Ορλέαν 11/3.....		
ε. Ν. Ορλέαν 11/3.....		
προς Μαρόκο 6/3.....		
ε. Χιούστον 27/2.....		
προς Λάζαρο Γκαρντένας 26/2.....		
προς Μεξικό 10/3.....		
ε. Ν. Ορλέαν 9/.....		
ε. Ν. Ορλέαν 8/3.....		
προς Πόρτο Κουετζάλ 11/3.....		
α. Χιούστον 9/3.....		
δ. Παναμά 26/2.....		
προς Πόρτο Μιράντα 15/3.....		
αργεί Πειραιά.....		
προς Δακάρ 28/2.....		
προς Πόρτο Μπλιβάρ 10/3.....		
προς Γιοκχάμα 17/3.....		
προς Ν. Ορλέαν 12/3.....		
προς Σιγκαπούρη 27/2.....		
προς Γιαντάι 12/3.....		
προς Ν. Κορέα 28/2.....		
προς Ρότερνταμ 12/3.....		
προς Κίνα 28/12.....		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 11/3.....		
προς Ρότερνταμ 9/3.....		
προς Ταϊλάνδη 17/3.....		
α. Αμβούργο 6/3.....		
ε. Φουτζέρα 8/3.....		
προς Σινέι 11/3.....		
α. Χόγκ Κόγκ 3/3.....		
προς Σκίνα 21/3.....		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/3.....		
ε. Βρέστη 18/3.....		
προς Γιβραλτάρ 14/3.....		
προς Γιβραλτάρ 14/3.....		
προς Μπατάναν 25/2.....		

ε. Χάρκ 6/11.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
προς Κολούμπια Ρίβερ 5/3.....		
προς Ισπανία 10/3.....		
προς Χίο 10/3.....		
α. Κόρυτον 20/3.....		
προς Χοντίντα 7/2.....		
προς Περισκό 10/3.....		
ε. Χάρμπτον 17/3.....		
προς Μουμπί 27/2.....		
ε. Σάο Σεμπασιάν 10/3.....		
προς Σεπετίμα 28/2.....		
στη Τζέντα 15/3.....		
προς Ρότερνταμ 12/3.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Μουροβάν 10/3.....		
προς Ισπανία 8/3.....		
προς Ταρραγκόνα 28/2.....		
προς Καναδά 16/3.....		

αργεί Βασούρα.....		
ε. Λόγος 28/3.....		
προς Τσίμα 6/3.....		
προς Πειραιά 19/3.....		
ε. Μπαγκόγκ 28/2.....		
προς Βαλπαράισο 22/3.....		
προς Νορβηγία 21/2.....		

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΒΕΤΙΑ.....	76	10805
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.).....	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.).....	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085

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

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

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.).....	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.....	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ.....	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΡΗ Λ.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑ.....	81	19483
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	70	28896
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.....	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ.....	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.).....	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	72	14212
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ.....	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.).....	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	72	14212
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067

προς Ιταλία 16/3.....		
πρ. «Κέα Εξπλόρερ».....		
προς Πόρτ Σαϊν 17/3.....		
προς Αλεξανδρότητα 12/3.....		
προς Πειραιά 17/2.....		
στη Θεσσαλονίκη 24/2.....		
προς Θεσσαλονίκη 2/3.....		
προς Σαν Χουάν 8/3.....		
αργεί Πειραιά.....		
προς Κόλπο ΗΠΑ 28/2.....		

προς Αγγλία 14/2 •
μεσογειακές μεταφορές
προς Πότι 24/2
προς Νιούκαστλ 10/3
προς Πακιστάν 15/3
προς Τσιβάν 28/2
προς Βέλγιο 11/3
προς Γιβραλτάρ 27/2
ε. Μόχι 16/3
προς Νάπολη 18/3
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
προς Φόυνες 13/3
ε. Λόγος 2/3
προς Τσιβάν 20/2
ε. Χόγκ Κόγκ 7/3
προς Μπελέν 28/2
προς Ν. Κορέα 27/2
στο Κάδιξ 25/2
προς Αρούμα 17/2
προς Ν. Ζηλανδία 11/3
προς Ποχόνγκ 17/2
προς Δ. Αφρική 14/1
προς Ιταλία 15/3

ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΣΕΤ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΙΚΠΙΝ.	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.	11	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ.	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΝΤΟΡ (δ.)	80	26974
ΚΟΡΙΔΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ 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 ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	18843
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ε. Κωνσταντίνος 13/3
μεσογεικές μεταφορές
α. Τέξας Σιτυ 2/12
προς Γιβραλτάρ 13/3
προς Λός Άντζελες 3/3
ε. Μπένι 18/2
προς Πειραιά 28/2
στο Ρίο Γκράντε 1953
ρος Λός Πάλλμας 16/1

αργεί Πειραιά
ε. Καστέλλον 24/2
α. Μπαχραϊν 1/2
προς Μπ. Αμπάς 1/3
ε. Τζέντα 14/2
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 11/3
α. Ντότζες 8/3
προς Γιοκοχάμα 14/3
στην Τακόμα 19/3
προς Ιαπωνία 6/3
προς Σιγκαπούρη 21/2
α. Ν. Ορλέαν 16/3
προς Χάμπτον 13/3
προς ΗΠΑ 13/2
προς Μαλαισία 10/3
υπέστειλε λιβερνάνη
ε. Ρας Τανούρα 14/3
προς Αλγερία 13/3
προς Πολωνία 4/3
προς Χάργκ 15/3
προς Κολόμπο 7/3
ε. Αρατού 10/3
προς Σιγκαπούρη 11/2
ε. Μάντρε ντε Ντέους 12/3
προς Χάργκ 11/3
δ. Γιβραλτάρ 17/2
προς Τουάμπε 15/3
πρ. «Constasy»
προς Πειραιά 17/3
προς Αγ. Θεόδωρο 13/3
ε. Λάγος 7/3
προς Πειραιά 13/3
προς Θεσσαλονίκη 6/3
ε. Πόρτο λα Κρούζ 26/2
προς Βάρνα 17/3
ε. Πειραιά 2/2
προς Χάργκ 14/3
ε. Πειραιά 18/3
α. Ταρραγκόνα 13/3
α. Ταρραγκόνα 16/3
προς Γκλάντστον 1/3
προς Κασσιόγκ 26/1
επισκ. Ντουμπάϊ 30/1
α. Λισαβόνα 10/3
προς Σιράχα 6/3
α. Ντάρμαν 16/3

ε. Πειραιά 13/3
ε. Βενετία 12/3
αργεί Μπρεμερχάβεν
προς Αλιβέρι 15/3
προς Καράτσι 7/3
α. Καζαμπλάνκα 4/3
προς Ρότερνταμ 5/3
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 4/12
στον Πειραιά 27/2
πρ. «Adviser»
προς Χάργκ 17/3
ε. Κουτούμπνια 15/3
α. Γιούροπορτ 4/3
προς Τζακόρτα 8/3
προς Γιάνμπου 11/3
προς Σάντος 12/2
προς Βραζιλία 12/2
επισκ. Πειραιά 13/3
προς Χάιφα 6/3
ε. Σαν Βινσέντε 10/3
αργεί Πειραιά
στη Βασίρα
προς Παριανόγου 15/3
ε. Γκάλατς 2/2
προς Μήλο 11/3

α. Ζαμποάγκα 6/3
προς Χόγκ Κόγκ 18/3
προς Ιλιταίβακ 8/3
ε. Σουάνση 18/3
ε. Σάντος 17/3
προς Γκουαϊάμας 22/2
α. Νταβό 14/3
προς Λαχάντ Ντατού 6/3
επιπλήθη Έλληνες
προς Βραζιλία 23/2
προς Πειραιά 15/3
προς Βραζιλία 14/2
προς Χόγκ Κόγκ 17/3
ε. Πόρτ Χέντλαντ 28/2
α. Βομβάη 17/3
ε. Σιγκαπούρη 18/3
ε. Αμβούργο 20/3
α. Σαν Φραντσκο 22/2
α. Κομ 13/3
ε. Σαν Λορέντζο 7/3
προς Ρότερνταμ 27/2
προς Σουζ 8/3
προς Μπαγκόγκ 14/1
ε. Μανζανίλο 25/2

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
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΡΟ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΩΝ	76	34715
ΜΕΝΗΤΣΕ	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΤΡΙΑ	77	13620
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ (δ.)	68	39530

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΤΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΛΑ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΚΟΡ (δ.)	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΑΟΥ 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
ΝΗΜΕΙΑ (δ.)	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894

προς Ιαπωνία 15/3
επισκ. Πειραιά 16/2
προς Πόρτ Κέλαγκ 18/3
προς Ρότερνταμ 16/3
ε. Πειραιά 24/2
προς Τουρκία 4/3
προς Τανζανία 19/2
προς Σιγκαπούρη 14/3
προς Ρότερνταμ 9/3
αργεί Πειραιά
προς Αρακάζου 14/2
προς Σαγκάη 24/1
προς Λέγκχορν 16/3
α. Γιούροπορτ 10/3
προς Πειραιά 17/3
ε. Τουλών 12/3
α. Σεμαράν 22/2
προς Άμστερνταμ 1/3
προς Οδησσό 20/3
ε. Μπάρ 7/3
προς Ταϊτσούγκ 19/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/2
α. Φρημάντλ 17/3
προς Αϊγκυπτο 5/3
προς Ρότερνταμ 8/3
προς Αλεξάνδρεια 4/3
στη Βομβάη 9/2
πρ. «Gortys»
προς Χαλκίδα 14/3
προς Γιοκοχάμα 11/3
προς Μασσαλία 10/3
προς Κονσταντινούπολη 6/2
προς Ινδονησία 26/2
επισκ. Πειραιά 17/1

ε. Καράτσι 1/2
ε. Μπάσσε Τέρρε 26/2
ε. Ν. Ορλέαν 16/3
αργεί Ν. Ορλέαν
προς Σιγκαπούρη 18/3
προς Αγκουαντούλας 11/3
προς Ν. Ορλέαν 7/3
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
προς Ν. Ορλέαν 13/3
προς Τζακσονβιλ 9/3
προς Πόρτο Καμάτσο 2/3
προς Σάν Λορέντζο 1/3
προς Καλλό 6/3
προς ΗΠΑ 12/3
ε. Δεμεράρα 12/3
προς Πενσάκολα 11/3
α. Ν. Ορλέαν 8/3
προς ΗΠΑ 4/3
προς Χιούστον 3/3
προς Αγκουαντούλας 13/3
προς Αγκουαντούλας 7/3
α. Ντάρμαν 2/3
α. Ν. Ορλέαν 9/3
ε. Σαν Λορέντζο 11/3
προς Δ. Αφρική 2/3
επισκ. Πειραιά 1/2
προς Ρότερνταμ 4/3
προς Αλεξάνδρεια 6/3
πρ. «Πολυξένη Κ.»
ε. Παριανόγου 10/3
προς Πειραιά 12/3
προς Γκουαγιακούιλ 18/3
προς Αφρική 6/3
επισκ. Σετούμπάλ 25/2
προς Γκάλατς 14/3
διαγράφεται
επιπλήθη Κινέζους
προς Τέμα 18/3
ε. Βιτόρια 26/1
προς Σάντος 8/3

ε. Κασίμα 5/3
προς Βαλναρρίζο 8/3
προς Τομπρούκ 9/3
ε. Πόρτο Κορτές 10/3
προς Ταϊβάν 6/2
α. Βόλο 9/3
προς Μπ. Χομίνι 17/3
προς Σαλντάν 28/2
α. Λας Μίνας 13/3
προς Νοβοροσίσκ 5/3
α. Δαμπίττα 10/3
προς Σιγκαπούρη 13/3
ε. Βαρκελώνη 11/3

προς Ταϊβάν 13/2
α. Γιβραλτάρ 10/3
ε. Πειραιά 13/3
προς Ταρτούς 11/3
προς Σικελία 10/3
προς Τουάμπε 11/3
ε. Πειραιά 11/3
προς Βενεζουέλα 8/3
προς Θεσσαλονίκη 5/3
αργεί Πειραιά
α. Τζέντα 3/3
προς Μιλάο 19/3
προς Ταρτούς 6/3
προς Νοβοροσίσκ 15/3

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕ'ΤΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΕΡΙΚ ΑΛΤΖΕΙΡΑΣ	77	38991
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΠΟΣ (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
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΓΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΣΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4046
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607

€ Ν. Ορλεάνη 10/3	
προς Νιγηρία 4/1	
€ Φιλαδέλφεια 8/3	
α. Χιούστον 25/2	
€ Πόρτλαντ 19/3	
προς Τουρκία 19/2	
προς Βραζιλία 4/3	
προς Ουαχάμα 26/2	
προς Τσιβάν 15/3	
προς Καμάρ 15/3	
€ Μπουλόν 16/3	
α. Ν. Ορλεάνη 11/3	
α. Τακοράντι 17/2	
προς Ντουάλα 15/3	
προς Λα Πλάτα 8/3	

προς Τουμπάρδο 10/2	
€ Άμστερνταμ 18/3	

προς Άνω Ανατολή 11/3	
προς Ν. Ορλεάνη 16/3	
προς Ιαπωνία 2/3	
προς Ρότερνταμ 6/3	
προς Νοσίρα 24/2	
α. Φουτζέιρα 2/3	
προς Χάργκ Άιλαντ 12/3	
€ Ν. Ορλεάνη 27/2	
προς Ιταλία 22/3	
ναυπηγήθηκε Οπάμα	
προς Παναμά 13/3	
προς Κεηπτάουν 16/3	
προς Ίμνιγκχαμ 9/3	
προς Χάργκ 4/2	
προς Τσίμα 7/3	
προς Λα Σαλίνα 24/2	
προς Τέξας 15/3	
€ Μπιλμπάο 13/3	
προς Κουβέιτ 27/2	
€ Ν. Υόρκη 14/3	
προς Σιγκαπούρη 13/2	
προς Πούντα Καρντόν 10/3	
προς Γιβραλτάρ 13/3	
προς Αμπιτζάν 11/3	
α. Ν. Ορλεάνη 27/2	
προς Παρετέ 11/3	
προς Μομπάσα 21/3	
προς Μομπάσα 5/3	
προς Κούβα 17/2	
α. Ντόρ €ς Σαλάνα 7/3	
προς Σαγκάι 4/1	
α. Άσντον 9/3	
προς Ραμπίχ 13/3	
€ Γκντάνακ 5/3	
στο Τούρκου 5/2	
€ Καζαμπλάνκα 3/3	
προς Νικορέα 5/2	
προς Σουίνουσκί 19/3	
α. Μπωμόν 3/3	
μετ. «Indomitable» (κ.)	
προς Ρότερνταμ 13/3	
προς Πόρτ Τόλμποτ 27/2	
προς Μπαγκκόκ 27/2	
προς Σετουμπά 15/3	
προς Βενεζουέλα 17/2	
υπό ναυπήγηση	
προς Οδησσό 6/3	
προς Ταχμπάνα 3/3	
α. Τεργέσσι 19/3	
α. Τζουαίμα 10/3	
€ Φουτζέιρα 16/3	
€ Φεντερίτσια 16/3	
προς Πόρτο Κορτές 14/3	
προς Χόγκ Κόγκ 11/3	
ύψωση σημαία Μπαχάμας	
€ Γιοκοχάμα 11/3	
επισκ. Πειραιά 16/12/92	
€ Ντάρμπαμ 9/3	
προς Χάργκ 7/2	
προς Χάλλ 11/3	
€ Αγ. Θεοδώρους 22/2	

πρ. «Jimboia»	
πρ. «Blejo»	
πρ. «Cargi»	
πρ. «Birc»	
μετ. Σή Γουαίβ (κ.)	
προς Τρίπολη 8/3	
πρ. «Mekhanik Kharchenko»	
α. Πειραιά 15/3	
προς Λαττία 14/3	
προς Πειραιά 16/3	
€ Δομιάττα 17/3	
ύψωση κυπριακή	
προς Αλεξάνδρεια 18/3	
προς Λειψόβ 17/3	
μετ. «Δανέλλα Β.» (Ον.)	
προς Ιαπωνία 2/3	
προς Α. Ανατολή 25/2	
προς Σαλντάν Μ. 5/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Πειραιά 15/3	
προς Γιοκοχάμα 3/3	
προς Ινδονησία 5/2	
προς Ουλάνα 14/3	
€ Αμπιτζάν 15/3	

ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	72	57102
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΟΣ	78	1592
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ 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
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
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 ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	5477
ΣΗΦΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342
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 ΧΙΡΟΥΨ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛΑ Ι.	83	35762

προς Ρότερνταμ 13/3	
στο Λομπίτο	
προς Ντερίνς 5/3	
προς ΗΠΑ 18/3	
προς Μπρεμερβέν 20/3	
προς Γουίλμινγκτον 16/3	
προς Ραβέννα 10/3	
προς Σατού 20/2	
προς Αλγερία 4/2	
α. Ν. Ορλεάνη 8/3	
προς Ιαπωνία 4/3	
προς Βόλο 5/3	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Γιοκοχάμα 6/3	
προς Βαλλέττα 26/2	
προς Ρότερνταμ 14/3	
€ Φουτζέιρα 7/1	
€ Μομπάσα 26/2	
προς Σουραμπάνια 15/3	
€ Τάραντα 15/3	
προς Χόγκ Κόγκ 3/3	
€ Πειραιά 27/2	
α. Βάρνα 2/3	
προς Πειραιά 17/3	
€ Πειραιά 15/3	
€ Πειραιά 11/1	
μεταφορές Πάτρας	
α. Μπρέικ 15/3	
€ Μπασάν 13/3	
€ Χάμπτον 12/3	
προς Ουλάνα 3/3	
α. Φόξ 16/3	
α. Ρότερνταμ 20/3	
επισκ. Παλέρμο 11/3	
προς Τζακόρτα 15/3	
προς Αμπιτζάν 4/2	

πρ. «Νεμέα»
€ Λός Πάλας 13/3
α. Φόξ 16/3
προς Φουτζέιρα 8/3
€ Φρητάνον 9/3
προς Γαλλία 11/3
προς Ακαγιούτλα 6/3
προς Σιγκαπούρη 13/3
προς Χουάγκου 9/3
προς Βιετνάμ 6/3
προς Τσιβάν 17/2
προς Πόρτ Άρθουρ 14/3
προς Γκεμλίκ 5/3
€ Μάντρε - ντε Ντέους 9/3
στο Μπαϊνμπορ 1753
προς Σάνταβαλλ 19/3
προς Αμαγκασάκι 16/3
α. Ν. Ορλεάνη 3/3
€ Γκντάνακ 13/3
προς Άνναμπα 12/2
προς Ραμπιχ 11/2
προς Βόλο 28/2
προς Γαλλία 23/2
προς Μαϊάμι 8/3
€ Παρανάγουα 11/3
μετ. «Sea Energy» (π.)
προς Αγγλία 13/3
μετ. «Σή Χάρμονια II» (κ.)
επιστ. Πειραιά 9/3
προς Ισπανία 14/3
προς Οδησό 15/3
€ Τζουμπάιλ 11/3
α. Χιούστον 3/3
προς Τόμα 9/3
€ Κασσιούγκ 16/2
προς Θεσσαλονίκη 9/3
προς Μαλαισία 10/3
αργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 15/1
πρ. «River Shannon»
υπό ναυπήγηση
€ Φουτζέιρα 15/2
δ. Κωι/πολη 17/3
α. Άκμαρα 15/3
α. Κονακί 1/3
ναυπηγείται Ουλσάν
€ Μπαγκκόγκ 8/2
α. Αλεξάνδρεια 11/3
προς Ευρώπη 11/3
€ Ντjυμπαν 28/2
προς Μπ. Άιρες 7/3
προς Κοασσιούγκ 8/3
προς Κό Σισάγκ 27/2
προς Σανγκάι 13/3
επιστ. Πειραιά 24/10
α. Τζουσία Τέρμιναλ 12/1
α. Ν. Ορλεάνη 3/3
€ Ταϊτσόγκ 11/3
πρ. «Thorness»
προς Τέξας 15/3
προς Σαν Λορέντζο 28/2

ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΗΝΟΣ	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΪΝΤΕΡ	69	1491
ΤΡΕΖΟΥΡ Α΄ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΔΡΑ	79	12775
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΥΡΙΑ	77	14990

ΦΑΙΑΞ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕΨΨΟΥΣ I	83	17217
ΦΕΨΨΟΥΣ II	84	19049
ΦΕΨΨΟΥΣ III	84	19049
ΦΕΨΨΟΥΣ IV	84	19049

μεταφορές Καραϊβικής
 προς Ν. Κορέα 28/2
 ε. Χάμπτον 15/3
 προς Μπετζάνια 5/2
 αργεί Πειραιά
 ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
 α. Φουτζέιρα 25/2
 α. Μαπούτο 12/3
 στο Γκιζάν (αποθήκη)
 ε. Φουτζέιρα 7/3
 α. Φός 16/3
 προς Ρόττερνταμ 45/3
 α. Ταρραγκόνα 9/3
 προς Πειραιά 12/3
 προς Ν. Κορέα 9/2
 προς Σάντος 20/2
 ε. Γκνάνσας 15/3
 ε. Σάντος 11/3
 α. Ν. Ορλεάνη 11/3
 πρ. «Sea Horse»
 επισκ. Πειραιά 16/3
 α. Καστελλομάρε 9/10
 α. Αλεξάνδρεια 2/3
 α. Ν. Ορλεάνη 4/2
 προς Χοσασίμα 25/2
 προς Χονιάρα 11/3
 α. Ήστ Λόντον 12/3

ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/2
 επισκ. Ντουμπάι 27/2
 προς Ηράκλειον 5/3
 πρ. «Ευγία»

ε. Τάραντα 13/3
 επισκ. Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Φερναντίνια 14/3
 αργεί Πειραιά
 προς Μπρισμπαίν 12/3
 ε. Ν. Ορλεάνη 10/3
 προς Αρούμπα 8/3
 προς Περισκό 6/3
 ε. Ρόττερνταμ 11/3
 ε. Φιλαδέλφεια 15/3
 προς Σιγκαπούρη 24/12
 προς Κόλπο ΗΠΑ 6/2
 προς Σιγκαπούρη 1/3
 ε. Γάνδη 10/3
 προς Κασσιούγκ 7/3
 προς Σαγκάη 23/2

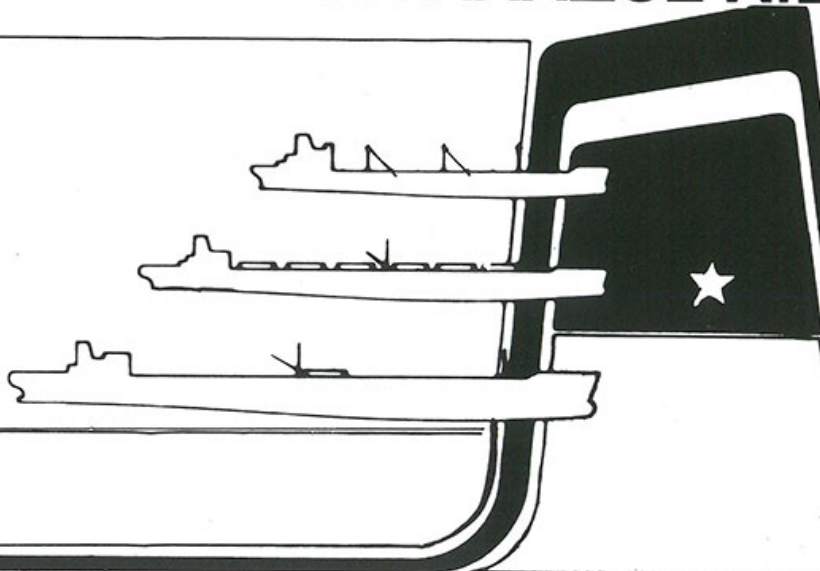
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΞ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑ΄ΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α΄ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΙΣΣΙΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928

ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΡΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

αργεί Πειραιά
 ε. Φιλαδέλφεια 3/3
 προς Σαν Νικόλας 14/3
 προς Καρίμπο 20/2
 προς Βενεζουέλα 23/1
 ε. Τζέντα 20/2
 προς Κωνσταντίνια 17/3
 διάλυση Κίνα
 προς Ίμινγκχαμ 10/3
 προς Πανζάγκ 22/2
 ε. Πειραιά 12/3
 προς Κόλπο ΗΠΑ 12/3
 προς Β. Θάλασσα 27/2
 πρ. «Kee Navigator»
 προς Γδύνια 17/3
 α. Χόγκ Κόγκ 4/3
 ε. Σιγκαπούρη 16/3
 προς Λάγος 7/3
 προς ΗΠΑ 3/3
 ε. Δουκέρη 16/3
 προς Καστέλλον 13/3
 προς Γιβραλτάρ 9/3
 προς Μανίλα 11/3
 προς ΗΠΑ 7/3
 προς Κίνα 22/2
 α. Φουτζέιρα 27/2
 πρ. «Kobe Spirit»
 προς Μαντράς 12/3
 προς Ντουμπάι 11/3
 α. Ράς Τανούρα 7/2
 ε. Λόντον 5/3
 προς Περισκό 27/2
 προς Νακάλα 25/2
 προς Νοβοροσίσκ 27/2

ε. Χιούστον 6/3
 προς Αφρική 14/2
 ε. Σάντο Ντομίνγκο 12/3
 προς Ιταλία 7/3
 προς Αλγερία 11/3
 επισκ. Σιγκαπούρη 12/3
 προς Μανίλα 21/2
 ε. Δεμεράρα 10/3
 στον Περισκό (αποθήκη)
 προς Κόλπο ΗΠΑ 9/3
 α. Χιούστον 9/2
 προς Μαντράς 8/3
 προς Αβάνα 18/2
 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 ΕΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ABANTI (π.)	71	9132
AGAMEMNON Σ.Β. (κ.)	76	22685
AGELIKH II (κ.)	72	11702
AGELIKH Δ. (κ.)	71	18634
AGIA ELEOYSA (κ.)	71	22401
AGIA THALASSINH (μ.)	73	22448
AGIA THALASSINH (κ.)	69	28717
AGIA MARINA (μ.)	75	6242
AGIA MARKELLA (κ.)	82	15046
AGIAE (κ.)	71	73852
AGIOGALOUSENA (π.)	72	14777
AGION OROS (μ.)	72	8829
AGIOS BLASIOS VI (κ.δ.)	73	17355
AGIOS GERASIMOS (μ.)	70	8917
AGIOS NEKTARIOS (μ.)	73	16773
AGIOS PORFYRIOS (κ.)	80	5386
AGIOS RAFAEL (μ.)	72	9689
AGIOS SPYRIDON (μ.)	76	11281
AGIOS SPYRIDON I. (κ.)	76	3480
AGIOS XARALAMPOS (κ.)	73	14986
AGKAPRI (κ.)	75	43806
AGNANTOYSA (μ.)	76	18093
ADAMAS (Μπχ.)	77	13608
ADAMASTOS (κ.)	75	16191
ADONIS (π.)	77	9833
AETOS (Μπχ.)	76	9077
AZALEA (κ.)	76	15954
AHS MAMAS (κ.)	76	9325
AHS NIKOLAS (κ.)	69	10373
ADONASIOS BARANIS (μ.)	77	15592
ADERAS MPAIH (δ.π.)	77	60886
ADONIAN BIKTOPY (δ.κ.)	81	18495
ADONIAN		
ADODROS (δ.κ.)*	82	18500
ADONIAN MPIOYTY (δ.κ.)	83	18509
ADONIAN ENEOFON (κ.δ.)*	81	18500
ADONIAN OLYMPIKIS (δ.κ.)*	80	18495
ADONIAN TIARM (δ.κ.)	83	18509
ADONIAN FINTELITY (δ.κ.)	85	18350
ADONIAN HARMONY (δ.κ.)*	70	17485
ADONIOYLA (κ.)	77	15901
ADIS (δ.κ.)	72	122936
ADIBORY (κ.)	71	19747
ADILAS	72	16235
ADIRHNS NTA'TMONT (κ.)	81	10720
ADIRON ADONIS (κ.)	68	50817
ADIS KORINTO (κ.)	76	9388
ADIS KREST (κ.)	75	8423
ADIS MPRHIS (κ.)	77	9128
ADIZHAN MARINER (δ.π.)	68	11023
ADIZHAN RHFER (π.)	72	9710
ADIZOLIOS (δ.κ.)	74	64820
ADAKIA TRH (Μπχ.)	69	5694
ADAMAS (κ.)	78	9664
ADELA (μ.)	73	8681
ADRON	72	62701
ADRONHISIOS (κ.)	73	14765
AD ZARIFA II (δ. Αιγ.)	74	37196
AD TA'F (μ.)	71	24956
ADALINXORN (κ.)	72	18724
ADAMPAMA (δ.Μπχ.)	75	93108
ADABIK (κ.)	77	8976
ADABION I (κ.)	74	39050
ADAGKA (κ.)	72	16134
ADAGKRE (π.)	75	8896
ADAEANDRAKI (κ.)	16	9784
ADAEANTER (κ.)	72	9964
ADAEANTER KARE'TZ (μ.)	70	12578
ADAEHIS (μ.)	84	15904
ADIKARNASIOS (κ.)	77	9875
ADIMOS I. (π.)	70	3056
ADINA (AB)	73	58650
ADINTA (M.)	71	19375
ADIKINH (Μπχ.)	86	19602
ADAKMINH (μ.)	70	16112
ADAKMINH A. (π.)	69	20819
ADAKYONIS (π.)	76	30277
ADASTER STAR (κ.)	72	113287
ADATANA (κ.)	72	9824
ADATENBAS (κ.)	78	12598
ADFA (κ.)	74	28640
ADFEIOS	81	30747
ADFEIOS	84	35209
ADAMH (κ.)	75	22656
ADAMIKAN ENERTZY (δ.κ.)	75	10841
ADAMIKAN KEMIST (δ.κ.)	75	9631
ADOLYNTOS (μ.)	72	43243
ADAE (Μπχ.)	79	17996
ADAE POYMA (δ.π.)	81	2856
ADASTASIA (Μπχ.)	80	15570
ADASTASIA II (π.)	77	4713
ADATOLH (μ.)	77	15355
ADAREAS V (μ.)	72	10410

προς Βραζιλία 5/3	
προς Σιγκαπούρη 7/3	
προς Κοτόν 6/2	
προς Ντόρμπαρν 24/2	
α. Χάιφα 26/2	
προς Πόιντ Σέντραλ 13/3	
ε. Σιγκαπούρη 6/3	
ε. Κριστομπαλ 23/2	
προς Ρωσία 25/2	
προς Κωνσταντινούπολη 18/3	
ε. Βερακρούζ 2/3	
προς Μαλαισία 21/1	
προς Μακείο 26/2	
προς Οδησσό 17/1	
προς Ινδία 10/3	
προς Πενσάκολα 23/2	
α. Μασσαλία 18/2	
προς Τρίπολη 7/3	
προς Ταρτσό 7/3	
επισκ. Πειραιά 29/12	
προς Νοβοροσίσκ 14/3	
πρ. «Λητώ»	
α. Μπέλφαστ 18/3	
α. Χόγκ Κόγκ 11/3	
προς Ντόρ ες Σαλάμ 10/2	
α. Κίγκστον 10/3	
προς Κων/πολη 12/3	
ε. Μπαγκκόκ 11/2	
ε. Γκουαϊακούβ 3/3	
προς Χόγκ Κόγκ 6/3	
προς Ελλάδα 5/3	
ε. Άντεν 7/3	
προς Ρότερνταμ 9/3	
ε. Κάντλα 9/3	
προς Ισπανία 17/3	
προς Σ. Αραβία 9/3	
προς Αυγούστα 11/3	
ε. Κάντλα 9/3	
ε. Τζουμπάιλ 8/3	
ε. Βιζακαπανάμ 14/3	
α. Γιούροπορτ 8/3	
προς Βατούμ 9/10	
ε. Λας Πάλμας 14/3	
επισκ. Μαγκάλια 11/1	
προς Παλιό 25/2	
προς Τούρμπα 5/3	
προς Αμβέρσα 3/3	
προς Αμβέρσα 7/3	
στο Καράσι 13/3	
αργεί Λας Πάλμας	
δ. Κεπτόν 24/3	
προς Κουβέιτ 8/2	
προς Ρουέν 11/3	
προς Αλγέρ 2/1	
ε. Λισαβόνα 1553	
προς Ιταλία 16/3	
προς Σουέζ 23/12	
αργεί Ραβέννα	
προς Ν. Κορέα 12/3	
προς Ταϊβάν 6/2	
προς Καζομπόλνκα 3/3	
μετ. «Μάκ Τρέντερ» (κ.)	
α. Πενάγκ 18/3	
α. Αλγκεθίρας 26/2	
ε. Λονδίνο 16/3	
προς Σιγκαπούρη 1/2	
στη Ραβέννα 1/12	
α. Βανκούβερ 27/2	
προς Μουρμάνσκ 28/1	
ε. Σουέζ 1/12	
προς Βιτόρια 11/3	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/3	
προς Άγκρα ντος Ρέις 2/3	
πρ. «Magano»	
προς Ζανζιμπάρ 22/2	
προς Μπαγκκόκ 17/3	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Olma» (κ.)	
προς Γκουάμ 5/3	
α. Χιούστον 20/2	
ε. Βρέστη 15/3	
προς Κασίμα 1/3	
προς Σινδού 9/3	
ε. Ν. Ορλεάν 6/3	
α. Ν. Ορλεάν 11/3	
προς Γιβραλτάρ 18/3	
προς Μοζαμβίκη 1/3	
προς Κασσιόγκ 3/3	
προς Νανζύκ 18/2	
ε. Ν. Υόρκη 11/3	
ε. Αλεξάνδρεια 12/3	
ε. Τσιταγκόκ 8/3	

ANDREAS N. XATZHKYRIA-KOS (π.)	69	3826
ANDREAS SPIRIT (κ.)	78	21908
ANDRIA (κ.)	71	40572
ANDROS (δ.μ.)	61	7950
ANDROS ANTARES (μ.)	73	115135
ANDROS XRYSH (δ.)	74	129796
ANEZINA (μ.)	77	6597
ANEMOS (Μπχ.)	78	9485
ANEMOS (AB)	76	38602
ANTENOR EEPRES (μ.)	78	1123
ANON Π. (κ.)	77	31076
ANTOS (Μπχ.)	79	10996
ANNA (κ.)	76	15111
ANNA A. (μ.)	71	14500
ANNA SIERRA (κ.)	71	7402
ANNIKA N. (κ.)	84	26132
ANTEN (μ.)	71	19510
ANTZEL II (π.)	74	14324
ANTZELIKA (μ.)	75	11461
ANTZELINA DH GKREIT N. (κ.)	86	22273
ANTIFONOS (κ.)	77	19166
AEIONESTIN (μ.)	76	14591
AOYK. (κ.)	75	35354
APIA (Μπχ.)	74	18006
APMAN 2 (π.)	77	11559
APOLLONIA MONT (μ.)	75	1581
APOLLONIA NA'TANT (μ.)	✓	3958
APOLLONIA NOMANT (μ.)	82	3901
APOLLONIA NOMPILITY (μ.)	77	3827
APOLLONIA FA'TTER (κ.)	77	1599
APOSTOLAS (μ.)	71	11055
APOSTOLAS II (μ.)	77	8767
APOTOLOS ANDREAS 4 (κ.)	73	67914
APEXERON (δ.μ.)	76	17977
APERA (κ.)	70	23597
ARAMIS (κ.)	88	22000
ARAMPELLO (κ.)	75	12290
ARAMPELLO (μ.)	73	15977
ARAMPIAN SH (δ.7)	75	150960
ARAMPIAN SH II (δ.)	73	118197
ARASTOY (κ.)	78	12274
AROLIS	82	32224
ARFYOKASTRO (Ba)	70	8898
ARFO (κ.)	70	11041
AREOYSA (κ.)	73	13265
ARHETH (κ.)	78	20700
ARISBH (Μπχ.)	86	19602
ARISTEA (AB)	71	1594
ARISTEIDHS (κ.)	75	41978
ARISTOTELIS (κ.)	82	9112
ARKADIA (Μπχ.)	73	12834
ARKADIA I. (π.)	73	89566
ARKTI RHFER (π.)	71	6678
ARKTI TRE'TINTER (Μπχ.)	78	6414
ARMA (M.)	81	9387
AROSA (κ.)	75	17355
ARTEMIS (κ.)	77	1598
ARTEMIS Σ.Β. (κ.)	79	23193
ARXON (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (μ.)	81	40134
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ (κ.)	69	10625
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΑΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

μεσογεικές μεταφορές	
α. Χιούστον 5/3	
προς Ν. Ορλεάν 10/3	
στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)	
προς Σιγκαπούρη 15/3	
α. Φουτζέιρα 13/3	
προς Ισπανία 9/3	
προς Μπελίζ Σιτ 13/3	
προς Βραζιλία 1/3	
προς Νασσάου 16/3	
ε. Μπαρμπερς Πόιντ 12/3	
προς Κασσιόγκ 13/3	
προς Καλλάο 18/3	
προς Ιρλανδία 21/2	
προς Μανζανίλο 10/3	
προς Λονδίνο 11/3	
προς Βηρυττό 5/3	
α. Αλγκεθίρας 6/3	
προς Χιούστον 9/3	
προς Σαγκάη 10/3	
προς Πολωνία 8/3	
ε. Πειραιά 14/3	
πρ. όντινεντ 6/3	
επισκ. Σιγκαπούρη 24/2	
ε. Άκαμπα 17/3	
δ. Δαρδανέλλια 18/3	
πρ. «Aditya Rashmi»	
πρ. «Aditya Jyoti»	
ε. Τσιότζα 9/3	
μετ. «SM Line» (μ.)	
στη Θεσσαλονίκη 24/2	
προς Βενεζουέλα 25/1	
προς Αμβέρσα 1/3	
πρ. Ντουμπάι 28/2	
ε. Ν. Ορλεάν 15/3	
προς Μπαγκκόκ 28/2	
α. Γόνα 12/3	
πρ. «Zachary»	
προς Ρας Τανούρα 22/2	
α. Τζουάιμα Τέρμ. 6/11	
προς Κήλαγκ 19/2	
προς Γιοκχάμα 4/3	
ε. Λάγος 4/3	
α. Μπελίζ 15/3	
ε. Κάστρις 18/3	
α. Κολόμπο 17/3	
προς Κουίντερο 4/3	
ε. Πειραιά 12/3	
προς Χάμπτον 15/3	
προς Κούβα 6/3	
ε. Άντεν 6/1	
ε. Πειραιά 8/3	
στη Γιοκχάμα 5/4	
αργεί Μπρεμερχάβεν	
προς Ντλίσκλεις 6/3	
προς Μομάδα 28/2	
προς Σαρδηνία 8/3	
ε. Κισαράου 11/3	
ε. Τσιταγκόκ 8/3	
ε. Σιγκαπούρη 17/3	
ε. Φουτζέιρα 2/3	
προς Δουκέρκη 4/3	
α. Φουτζέιρα 27/2	
προς Σιγκαπούρη 27/2	
προς Ευρώπη 10/3	
ε. Λονδίνο 18/3	
πρ. Τρίπολη 19/2	
μετ. «Colmena» (AB)	
α. Άκαμπα 14/3	
προς Βραζιλία 3/2	
πρ. Άρζιου 13/3	
προς Ισπανία 15/3	
πρ. Νάπολη 11/1	
ε. Ντουμπάι 27/2	
πρ. Μεξικό 10/3	
ε. Σουάιμα 14/2	
πρ. «Γκρέις»	
πρ. Κέυ Γουέστ 5/3	
πρ. Κορέα 3/3	
ε. Ντόρμπαρν 17/3	
πρ. Χάμπτον 10/3	
πρ. Αλγέρ 26/2	
πρ. Αλγερία 19/2	
πρ. Νοβοροσίσκ 12/3	
α. Καταγένα 10/3	
αργεί Πειραιά	
μεταφορές Πάτρας	

BA'TN (δ.π.)	65	13408
BAKHIS T. (κ.)	71	25232
BALENZIA STAR (δ.Μπχ.)	77	69913
BALENTINO (κ.)	72	3822

ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΑΝΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΑΝΣ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ-Υ (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15883
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827

Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185
ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236
ΓΙΑΝΜΠΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9868
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΝΑ'ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (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 ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΛΑΤΟΝ (δ.π.)	72	9327
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΑΞΤΕΡ (δ.π.)	68	12870
ΓΚΑΖ ΜΕΤ'ΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤ'ΕΡ (δ.π.)	66	24666
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997
ΓΚΑΖ ΣΙΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΝΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	21935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	75	16169
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ 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'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑ'ΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717
ΓΟΥΕΤ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421

α. Λάγος 13/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Κονακρύ 11/3	
α. Κάντλα 27/2	
προς Μιζουράτα 12/3	
μετ. «Vasiliki»	
μεσογειοικίας μεταφορές	
προς Βορκελάνη 9/3	
α. Τέξας Σίτυ 25/2	
α. Καρατσι 2/3	
ε. Λάγος 5/3	
ε. Πειραιά 23/1	
προς Μαλαισία 27/2	
προς Πόρτ Κέλαγκ 1/3	
προς Γένοβα 13/3	
προς Σαγκάη 10/3	
προς Τσιβάν 22/2	
ε. Αλεξάνδρεια 10/3	
προς Βεγγάζη 17/2	
ε. Τσιταγκόνγκ 11/2	
α. Αλεξάνδρεια 12/3	
α. Γκαίμης 24/1	
προς Αβίλς 12/3	
προς Σόγκλα 23/2	
προς Λομέ 9/3	
α. Τζόρφ Λασφάρ 10/3	
α. Γιβραλτάρ 2/3	
προς Παρανάγουα 20/2	
α. Σιγκαπούρη 14/2	
α. Γιβραλτάρ 29/1	

προς Λιβέρπουλ 19/3	
αργεί Πειραιά	
προς Πόρτο Καμπέλλο 1/6	
στον Περαικό 9/1/91	
επισκ. Πειραιά 16/12	
προς Σκίνα 12/2	
προς Κασσιόγκ 28/2	
προς Ζανζιβάρ 7/3	
δ. Κων/πόλη 24/1	
ε. Σαν Λορέντζο 14/3	
επισκ. Μαγκάλια 15/2	
προς 'Ακωμα 6/3	
ε. Βομβάη 16/3	
προς Μπαγκόγκ 7/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 5/3	
μετ. «Λέων Κ.» (κ.)	
προς Σεβίλλη 15/3	
προς Ν. Ορλεάνη 18/2	
ε. Μοτρίλ 15/3	
ε. Σήμπραγκες 15/3	
προς Ολλανδία 2/3	
ε. Ρίο Χάινα 16/3	
ε. Γένοβα 14/3	
προς Κίνα 5/1	
ε. Κουίνγκουακντάο 8/1	
ε. Ντοργιόλ 16/3	
διάλυση Ινδία	
ε. Λάρνακα 3/3	
α. Φουτζέιρα 8/3	
επισκ. Πειραιά 28/12	
α. Φουτζέιρα 20/2	
προς Τρινιτάντ 15/3	
προς Γιβραλτάρ 15/3	
προς Πορτογαλία 15/3	
προς Ντοργιόλ 16/3	
α. Μπαχραϊν 10/3	
α. Τενερίφ 13/3	
προς Ινδονησία 13/3	
προς Πενάγκ 13/3	
προς Κεμαρόν 17/3	
ε. Λιμά 15/3	
προς Μπαχραϊν 17/3	
α. Σιγκαπούρη 15/1	
α. Λιμά 13/3	
προς Τζέμπελ 'Αλι 14/3	
προς Αυστραλία 26/2	
α. Αλεξάνδρεια 17/3	
ε. Αλεξάνδρεια 9/3	
προς Θεσσαλονίκη 11/3	
προς Μπελαγούν 9/3	
προς Σάντος 21/2	
α. Σ. Τζών 11/3	
ε. Ντάρμαν 14/3	
προς Μπελαγούν 15/3	
προς Μαντράς 13/3	
προς Κήλαγκ 13/3	
προς Καζαμπλάνκα 13/2	
προς Φαντσίγκ 5/3	

προς Νταβάο 8/3	
προς Νιτερόι 29/12	
α. Κόρπους Κρίστι 23/2	
προς Λα Γκουαίρα 17/2	
α. Χάλλ 13/3	
α. Ν. Ορλεάνη 17/2	
ε. Τζέντα 7/3	
α. Ν. Ορλεάνη 16/3	
α. Ριγέκο 7/3	
προς Βανκούβερ 15/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 17/3	
προς Ρίο Ιανέιρο 3/3	
προς Λάρνε 1/3	
α. Χόγκ Κόγκ 4/3	
ε. Ρίο Χάινα 14/3	
προς Σάντα Μάρτα 4/3	
προς Λάγος 17/3	
προς Ν. Χάβεν 17/3	
ε. Φουτζέιρα 28/2	
ε. Λουάνα 11/3	
προς Χουάτσο 26/12	
προς Αμπτζάν 2/3	

ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ*	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 (Μπχ.)	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
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (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 (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΙΣΕΡ (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 ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7.)	77	14274
ΕΛΛΙΔΑ (π.)	71	14957
ΕΛΛΙΔΑ (μ.)	71	1516
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9438
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370
ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14569
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΥΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΡΩΤΑΣ (ΑΒ)	72	11066
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	73	31814
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΤΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (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 Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μπχ.)	73	7348

προς Τζέντα 11/3	
α. Βανκούβερ 1/3	
ε. Πράια Μόλε 14/2	
α. Βανκούβερ 8/3	

ε. Κίγκστον 18/3	
ε. Σαν Λορέντζο 12/2	
αργεί Πειραιά	
προς Τουρκία 15/3	
ε. Κουίνγκουακντάο 24/2	
α. Ρεσίφ 5/3	
α. Ντάρμαν 31/1	
προς Οκρίκα 9/12	
α. Κολόμπο 30/7	
προς Κοπέρ 9/3	
προς Σιγκαπούρη 16/3	
ε. Σάο Σεμπαστιάο 10/3	
προς Πογκάχ 3/3	
προς Ρίο Γκράντε 6/3	
προς Χοντίντα 4/3	
ε. Πόρτο Αλέγκρε 11/3	
ε. Λέ Τρεπόρτ 13/3	
στη Σαγκάη 24/3	
προς Λιανουουκάγκ 25/1	

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).	85	25076	α. Χόγκ Κόγκ 12/2	78	11686	ε. Ούμ Σάι 23/2
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.).	67	10152	προς Φιλίππινες 4/2	80	11956	προς Π. Νουβρ 13/2
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.).	72	3662	στη Μάλτα 14/1	80	12965	προς Κίνα 11/3
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	προς Ταρραγκόνα 16/3	69	46690	διάλυση Μπαγκλαντές
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ).	72	22798	προς Ερεβί 28/2	72	55878	ε. Σάροχ 1/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.).	75	65055	προς Ν. Ορλεάνη 18/3	76	20486	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).	64	1579	ε. Πειραιά 15/3	73	12631	προς Νοβοροσίσκ 25/12
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.).	80	3367	α. Μοερντόν 19/3	76	19451	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 6/3
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.).	78	15086	πρ. «CGM Κλέμπερ»	74	10053	προς Κορίντο 5/3
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ).	72	2934	ε. Βεγκάζη 24/2	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.).	74	20322	α. Σιγκαπούρη 16/3	76	24800	ε. Βανκούβερ 17/3
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.).	71	1887	ε. Πειραιά 9/3	76	15756	προς Άνναμπα 12/3
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	προς Νάπολη 26/2	73	10982	προς Αϊμπου 19/2
ΘΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.).	76	20572	μετ. «Μελτέμ» (κ.).	77	20265	προς Αγ. Πετρούπολη 6/2
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).	73	54481	ε. Χάμπτον 17/3	78	13899	προς Σιγκαπούρη 2/3
ΙΑΣΩΝ (κ.).	73	17646	α. Καζαμπλάνκα 22/2	77	10407	προς Ναυρό 13/3
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.).	79	1239	προς Αλεξάνδρεια 4/3	78	13605	προς Βανκούβερ 15/3
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑ'ΤΟΝ (Μηχ.).	75	1241	α. Αλεξάνδρεια 5/3	86	10511	ε. Αμβέρσα 20/3
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.).	79	1239	προς Καζαμπλάνκα 15/3	79	10322	προς Χιούστον 11/3
ΙΛΙΟΝ (κ.).	72	8016	προς Σάν Αντόνιο 14/3	74	82786	προς Φουκουγιάμα 21/2
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	επιβλήθη Έλληνες	83	4433	προς Γένοβα 17/3
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).	77	140277	ε. Φουτζέιρα 14/3	80	26976	ύψωσε ελληνική
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.).	67	12588	ε. Τζουμπάι 22/2	83	9.573	πρ. «Lux Condo»
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).	82	16472	προς Ιαπωνία 4/3	78	39814	προς Κόλπο ΗΠΑ 5/3
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	82	41962	ε. Πόρτ Σάι 13/3	70	8201	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	προς Ιαπωνία 11/3	72	9806	μετ. «Hai Mao» (ΑΒ)
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Λός Άντζελες 13/3	81	15397	ε. Κωνσταντίνα 14/3
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.).	79	35416	α. Βανκούβερ 25/2	76	10804	προς Ταρτού 18/2
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	προς Ιαπωνία 17/2	82	18656	ε. Μπαγκόκ 15/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.).	81	2918	προς Αφρική 1/3	72	9281	α. Κεηπάουν 10/3
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	82	11849	ε. Αλεξάνδρεια 12/3	74	35014	προς Τζέντα 9/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	στον Πειραιά 16/3	77	15043	ε. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.).	74	16023	προς Τσιβάν 15/2	75	17175	προς Ιαπωνία 17/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.).	70	1520	προς Πόρτ Σουδάν 14/3	77	14186	ε. Ρίο Ιανέιρο 25/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	77	6901	προς Ιλιτσέβσκ 6/3	82	23247	ε. Νάυρμπαν 12/3
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.).	71	17251	ε. Πειραιά 23/2	74	15994	προς Δουκέρη 14/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.).	77	15979	προς Κίνα 25/2	79	16100	προς Μαντζικ 27/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Γ'ΛΟΡ (π.).	69	173272	ε. Ν. Υόρκη 3/3	75	16221	προς Οδησσό 2/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).	78	3489	προς Τσιμπόκ 5/3	75	16221	προς Ν. Πλύμουθ 14/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.).	78	11694	προς Σαγκανασόκι 16/3	81	10524	α. Τιμαρού 19/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.).	78	15979	προς Κίνα 8/3	76	20355	προς Σαλέρνο 8/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.).	79	15979	προς Τουάσε 17/3	79	7599	προς Λαχάν Ντατού 28/2
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΕ'Γ'ΝΤ (δ.π.).	75	7297	προς Νάντη 15/3	64	26621	προς Πόρτο Μπολιβάρ 11/3
ΙΣΙΣ (κ.).	70	11248	προς Ν. Αφρική 24/2	77	1573	ε. Φουτζέιρα 6/3
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ματάνι 1/3	79	12582	ε. Κοπέρ 13/3
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	προς Τσιβάν 10/3	71	1574	ε. Σαλόβερν 18/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Μαντράς 14/3	77	9634	προς Τραμαντά 12/3
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	83	11849	προς Τζέντα 11/3	78	11686	α. Μανφρεντόνια 10/3
ΙΤΑΖΑ'Τ ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	ε. Χοντζίνα 10/3	80	16600	πρ. «Korean Toraz»
ΙΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	προς Μιζουσίμα 6/2	70	1437	ε. Βομβά 5/3
ΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.).	79	35185	ε. Ν. Ορλεάνη 16/3	80	19566	προς Ελλάδα 16/3
ΙΑΝΝΗΣ Π. (κ.).	78	35944	ε. Λονδίνο 10/3	76	19603	προς Αυστραλία 12/3
ΙΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	προς Μομπάσα 3/3	74	8199	προς Κίνα 18/3
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.).	79	12470	προς Αβόνα 25/2	72	51403	προς Σαγκά 26/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.).	73	9112	προς Κέι Γουότ 27/2	71	10814	προς Τζέντα 5/3
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.).	83	39537	προς Μονφακόνε 11/3	71	14757	ε. Πειραιά 18/3
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.).	76	16145	προς Γιοκαχάμα 16/2	69	9199	ε. Ν. Ορλεάνη 10/3
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.).	92	16154	ε. Γόυνια 4/3	74	9192	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.).	82	35663	ε. Γκόλατς 14/2	62	2201	α. Πειραιά 12/3
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.).	72	1171	προς Τσιβάν 7/3	76	2834	ε. Λέγκχορν 12/3
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	επιβλήθη Τούρκους	76	1575	ε. Πειραιά 1/3
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	προς Λισαβόνα 17/3	72	83714	προς Θεσσαλονίκη 2/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	μεταφορές Μπριντζί	68	8135	προς Ζήμπαγκ 27/2
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.).	65	3801	προς Κουσίρο 26/2	68	8648	προς Κριστομπίλ 8/3
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.).	83	20366	ε. Γιούροπορτ 3/2	77	1573	προς Καρταγόνα 7/3
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	ε. Σαβόνα 13/3	80	16225	προς Ταρτού 17/2
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	προς Πόρτ Κέλαγκ 14/2	78	10698	προς Γιβραλτάρ 7/2
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.).	81	26232	προς Ινδία 22/2	73	14171	προς Αρίκα 9/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	μετ. «Nigerian Progress»	78	16767	στο Μπρεβερχάβεν 18/3
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	(1)	1658	α. Ντουάλα 24/2	75	16191	προς Ιλιτσέβσκ 24/2
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	προς Χαϊφά 6/1	72	27833	πρ. «Αλεξάντερ Γιούντιν»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	μετ. «Prosperity No. 1» (Μηχ.)	74	15276	προς Φλάσγκα 12/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΟΡΓΗΣ	71	31584	προς Βαλτιμόρη 6/2	75	6172	προς Παράναγκ 12/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317	προς Ισραήλ 24/2	72	17914	ε. Βομβά 15/3
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.).	68	23950	α. Ρας Τανούρα 15/3	73	14611	προς Βερακρούξ 9/3
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290	πρ. «Λεμόνια»	71	3864	επισκ. Πειραιά 12/1
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.).	74	40369	αργεί Πειραιά	79	10354	ε. Πόρτο Μπαρίος 13/3
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.).	69	2656	προς Μπαγκόκ 4/3	72	19162	προς Υεμένη 24/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	προς Γιβραλτάρ 19/3	73	15382	α. Κάρτα 11/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.).	75	17246	προς Ν. Ορλεάνη 16/3	72	19162	προς Νταλντ 21/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.).	74	14969	προς Ντάρ ες Σαλάμ 28/2	73	15382	προς Κόλντινκ 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	προς Ιταλία 11/3	74	126193	αναμένει Φουτζέιρα 3/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).	77	14349	προς Πόρτ Γκουάτχ 1/3	77	5744	πρ. «Liebenwalde»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.).	76	19049	προς Ρίταρντς Μπαί 18/2	79	7598	προς Πόρτο Μπολιβάρ 25/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.).	80	4397	προς Λειψός 15/2	75	15208	προς Κούβα 25/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800	α. Πρίνς Ροιμπερτ 10/3	77	19373	ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.).	75	26301	προς Ραβέννα 9/3	69	17872	ε. Πειραιά 8/3
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073	επίστειλε κυπριακή	88	12735	προς Κίνα 8/3
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'Γ'ΝΤΕΡ (κ.).	90	31643	α. Φουτζέιρα 15/3	71	51072	προς Μεσόγειο 25/2
ΚΑΡΕΜΑ (μ.).	69	5997	ε. Πειραιά 6/3	74	9090	ε. Χαλδία 14/3
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.).	72	11954	στον Πειραιά 20/3	74	1490	προς Αλγερία 14/3
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.).	74	5379	ε. Λάρνακα 14/3	82	36865	προς Σιγκαπούρη 13/3
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.).	76	9996	α. Ρίταρντς Μπαί 8/3	77	15407	ε. Ν. Ορλεάνη 9/3
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.).	73	52137	πρ. «Bürun»	74	101416	προς Σιγκαπούρη 17/3
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).	72	15028	προς Φός 15/3	69	41477	πρ. Ν. Κορέα 19/2
ΚΑΖΗ (κ.).	75	76873	προς Βραζιλία 13/3	76	5915	στον Πειραιά 29/1
ΚΑΖΣΟΣ (κ.).	77	11582	μεταφορές Ιράν	79	9247	προς Μπανζούλ 20/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459	ε. Πόρτ Χάρκουτ 12/3	76	16299	ε. Αλεξάνδρεια 11/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.).	74	8831	α. Αμβέρσα 18/3	77	14834	προς Αλγερία 9/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	ε. Πειραιά 6/3	72	6513	στη Σαγκά 26/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.).	79	3367	μετ. «Ελβέτα» (κ.)	78	13427	ε. Λισαβόνα 12/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).	76	19044	προς Πότι 7/2	75	34745	α. Αλμερία 11/3
ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.).	74	26316	προς Μπ. Αμπάς 20/12	74	17040	πρ. Σαν Λορέντζο 13/3
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	προς Νοβοροσίσκ 21/1	74	30168	πρ. «Agathe»
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.).	71	8373	προς Γιβραλτάρ 16/3	76	8731	πρ. Κωνσταντίνα 12/3
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	ε. Κόμπε 17/3			ε. Τρίπολη 25/2
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	προς Σιγκαπούρη 17/3			
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898				
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909				
ΚΕΝ ΓΚΕ'Τ'Α	79	11929				

ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.).....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.).....	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.).....	75	21708
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.).....	73	53326
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.).....	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).....	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.).....	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.).....	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).....	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).....	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.).....	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.).....	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.).....	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.).....	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.).....	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).....	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.).....	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).....	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΑ.....	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.).....	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.).....	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.).....	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).....	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).....	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).....	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.).....	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.).....	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).....	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.).....	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.).....	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.).....	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7.....	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ.....	72	13732
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.).....	63	9221
ΜΑΡΙΑΛΙΑ 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
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).....	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ.....	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.).....	74	9067
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.).....	77	17402
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).....	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).....	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).....	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.).....	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).....	71	16623
ΜΑΨ'ΥΤΑΡ (μ.).....	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.).....	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.).....	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.).....	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.).....	69	9901
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.).....	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.).....	70	23081
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.).....	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.).....	70	45962
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.).....	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7).....	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).....	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.).....	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.).....	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ (κ.).....	82	32506
ΜΙΛΑΤΑ (μ.).....	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.).....	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).....	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.).....	64	6313

πρ. «Μακεδών».....	73	31427
κ. Νάντη 11/3.....	80	9154
επισκ. Πειραιά 14/2.....	75	21708
κ. Πειραιά 14/3.....	73	53326
πρ. Χαϊφά 16/1.....	72	16704
πρ. «Αντώνης Π. Λεμώ».....	76	14996
επισκ. Σιγκαπούρη 27/2.....	75	16849
πρ. Κασσιούγκ 13/3.....	76	13993
πρ. Τρίπολη 17/3.....	74	9800
κ. Γουίλμσχαβεν 17/3.....	73	72343
πρ. «Oslo Countess».....	75	149293
πρ. Τόγκο 20/2.....	78	33186
κ. Γκάλβεστον 27/2.....	82	33186
πρ. Τουρκία 4/3.....	83	32100
πρ. Πειραιά 28/2.....	70	9101
κ. Λάγος 2/3.....	71	9810
κ. Ρεσίφ 2/3.....	70	9001
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 4/3.....	73	18892
πρ. Ρας Τανούρα 7/3.....	73	128954
πρ. Κούβα 12/3.....	78	31878
κ. Ν. Ορλεάνη 29/1.....	76	14873
πρ. Νιγηρία 20/2.....	68	16587
πρ. Μεσίνη 9/3.....	76	10108
πρ. Ινδία 2/3.....	73	17327
κ. Ν. Ορλεάνη 10/3.....	77	18604
πρ. «Ιμνιόχαρμ 17/3.....	80	14798
πρ. Ιταλία 13/3.....	69	2995
κ. Αδελφίδα 19/3.....	70	17487
πρ. Χαϊκού 12/1.....	79	9760
κ. Τσιόττα 3/3.....	74	30381
πρ. Κίνα 23/2.....	81	15177
κ. Πειραιά 15/3.....	73	81263
πρ. «Sport».....	72	13732
μετ. «Com».....	63	9221
επισκ. Σιγκαπούρη 4/1.....	74	19928
κ. Σάο Σεμπαστιάν 8/3.....	64	28986
πρ. Ιλνγκν 4/3.....	70	18628
πρ. Ν. Κορέα 14/2.....	76	138765
επισκ. Κωνσταντία 27/2.....	70	9077
πρ. Τρίπολη 26/2.....	76	10526
κ. Ν. Ορλεάνη 9/3.....	68	21228
κ. Βανκούβερ 13/3.....	72	37407
πρ. Σαγκάι 26/1.....	74	9067
κ. Χόγκ Κόγκ 26/2.....	77	17402
κ. Αμβούργο 17/3.....	74	20715
πρ. Γιβραλτάρ 10/3.....	73	15498
κ. Λας Πάλμας 12/3.....	76	21372
μεταφορές Περαίου.....	75	18021
πρ. Κίνα 9/3.....	71	16623
πρ. Γιούζου 15/3.....	74	19724
μετ. «Prudent Voyager» (μ.7).....	72	9250
κ. Βάρνα 28/1.....	74	8788
πρ. Κούβα 22/2.....	76	12357
πρ. «Πανομήτης».....	69	9901
πρ. Καρατάι 5/3.....	67	13540
κ. Ρίο Ιανέιρο 11/3.....	70	23081
πρ. Ιταλία 15/3.....	71	28373
αναμένει Φουτζέιρα 1/10/92.....	70	45962
πρ. «Yubi».....	76	68738
κ. Ν. Ορλεάνη 8/3.....	79	43857
επισκ. Μάτα 11/2.....	79	43857
κ. Γεντάνοκ 17/2.....	74	12376
πρ. Λέγκχορν 11/3.....	70	9951
πρ. Ταϊβάν 11/2.....	75	19921
κ. Ν. Ορλεάνη 4/3.....	82	32506
πρ. Σιγκάγκ 8/1.....	69	20001
κ. Βενετία 18/3.....	74	4967
μεταφορές Μπαχάμας.....	70	1781
αργεί Πειραιά.....	64	6313

πρ. Ν. Ορλεάνη 8/3.....	73	31427
στον Πειραιά 16/3.....	80	9154
κ. Μομπάσα 12/2.....	75	21708
πρ. Μπάτα 22/2.....	73	53326
κ. Τερνέστη 4/3.....	72	16704
μετ. «Leblon Reefers».....	76	14996
κ. Σιγκαπούρη 5/3.....	75	16849
κ. Φουτζέιρα 7/2.....	76	13993
αργεί Κολούμπια.....	74	9800
πρ. Μαλί 7/3.....	73	72343
αργεί Μπρεμερχάβεν.....	75	149293
πρ. Ρουέν 9/3.....	78	33186
στη Σεμάγκα (αποθήκη).....	82	33186
αργεί Πειραιά.....	83	32100
κ. Σαν Λορέντζο 11/2.....	70	9101
κ. Αγ. Πετρούπολη 3/3.....	71	9810
πρ. Ν. Κορέα 10/3.....	70	9001
πρ. Κούβα 5/2.....	73	18892
πρ. Αβάνα 7/3.....	73	128954
πρ. Σούσα 15/3.....	78	31878
πρ. Κίνα 1/3.....	76	14873
κ. Λειζόες 16/3.....	68	16587
α. Πόρτ ως Πρίνς 3/2.....	76	10108
πρ. Λα Παλς 9/3.....	73	17327
πρ. Γουάρι 15/1.....	77	18604
πρ. Μπουσάν 19/2.....	80	14798
πρ. Ρας ελ Μουγκάρ 3/3.....	69	2995
πρ. Κριστομάλ 17/5.....	70	17487
πρ. Γερμανία 11/3.....	79	9760
αργεί Πειραιά.....	74	30381
αργεί Πειραιά.....	81	15177
πρ. Σιγιάβητσα 6/3.....	73	81263
πρ. Ταϊβάν 16/2.....	72	13732
πρ. Αβάνα 23/1.....	63	9221
πρ. Μπόνου 18/2.....	74	19928
κ. Γιβραλτάρ 15/3.....	64	28986
στο Κόμπο Φλίντ (αποθήκη).....	70	18628
πρ. Βραζιλία 4/3.....	76	138765
πρ. Ταϊβάν 21/1.....	70	9077

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
ΝΑΤΑ (κ.).....	70	9069
ΝΑΤ'Ι ΛΑΤ'Ι (Μηχ.).....	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ.....	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'ΙΝΤΕΝΤ (μ.).....	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.).....	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.).....	80	25728
ΝΕΤΟΥΟΥΚ ΣΠΑΡΟΥΟΥ (Μηχ.).....	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).....	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.).....	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.).....	79	9577
ΝΗΘΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.).....	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.).....	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).....	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.).....	75	65459
ΝΙΚΟ ΚΑ'Υ.....	71	29198
ΝΙΚΟΚ (μ.).....	72	20317
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.).....	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.).....	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).....	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.).....	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).....	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ.....	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ.....	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.).....	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.).....	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.).....	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).....	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).....	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.).....	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.).....	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.).....	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.).....	69	4773
ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ Η. (κ.).....	72	5450
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (δ.μ.).....	72	105845
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.).....	79	16432
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.).....	72	15581
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.).....	68	18210
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.).....	66	15784
ΝΤΕ'Ι Μ Μ. (κ.).....	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.).....	69	31551
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.).....	84	35453
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΦΛΕ'Ι Μ (Μηχ.).....	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).....	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.).....	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.).....	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).....	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.).....	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.).....	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).....	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.....	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΑ (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 ΦΑΙΝΘ (δ.π.).....	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.).....	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).....	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).....	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.).....	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.).....	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.).....	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.).....	70	1595
ΟΝΥΣ (κ.).....	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).....	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).....	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.).....	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.).....	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.).....	75	1999
ΟΡΩΛΑ Β. (π.).....	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.).....	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.).....	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.).....	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.).....	76	12443
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.).....	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.).....	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.).....	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ.....	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).....	69	9627
ΟΥΡΩΣ (κ.).....	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.).....	79	9427
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.).....	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.).....	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ.....	71	41961
ΤΗΣ (κ.).....	75	8826
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).....	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.).....	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.).....	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).....	78	10113
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	70	16128
ΠΑΝΑΝΑΣΣΑ (κ.).....	73	79422

προς Χουάγκου 21/2
 κ. Ντάς Αϊλαντ 20/2
 προς Νοβόροσσκ 28/2

 προς Μπουσάν 10/3
 κ. Χάμπτον 6/3
 κ. Χόγκ Κόγκ 26/2
 προς Βραζιλία 2/3
 προς Κίνα 16/3
 προς Μπλιςκέλσι 12/3
 προς Τζενεράλ Σαν Μαρτίν 19/2
 κ. Ταραγκόνα 13/3
 επισκ. Πειραιά 16/12
 κ. Σαβόνα 16/3
 κ. Χόγκ Κόγκ 9/3
 μεταφορές Αγκόλας
 κ. Φλάσσιγκ 9/1
 κ. Πειραιά 13/3
 κ. Ηράκλειον 14/3
 κ. Βαλλέττα 14/3
 προς Ιταλία 16/3
 προς Χιούστον 17/2

 αργεί Μπρεμερξάβεν
 προς Ρίο Γκράντε 28/2
 κ. Μαρακάιμπο 6/2
 προς Ιταλία 10/3
 προς Τόκυο 26/2
 προς ΗΠΑ 14/3
 κ. Σαν Λορέντζο 11/3
 προς Μίκουράτα 9/3
 κ. Σαντος 15/3
 πρ. «Nico Nikolazde»
 κ. Χόγκ Κόγκ 18/3
 κ. Μπωμόντ 2/3
 προς Χουάγκου 16/3
 στο Λάγος 6/11
 κ. Σαβόνα 13/3
 κ. Στράουμσβικ 7/3
 προς ΗΠΑ 6/3
 κ. Μπαγκκόγκ 2/3
 κ. Τέμα 20/2
 προς Φορκάδος 20/2

 κ. Άρχους 1953
 προς Τάμα 11/3
 κ. Γκράντ Καϊμάν 12/3
 προς Πειραιά 22/1
 κ. Μονταίρ 13/3
 προς Πόρτ Μπλοκβάρ 5/3
 αργεί Φιλιππίνες
 κ. Καρταγένα 14/3
 στο Χάρκ (αποθήκη)
 προς Σεβαστούπολη 6/2
 πρ. «Πόλαμ»
 πρ. «Lato»
 πρ. «Norse Transporter»
 αργεί Πειραιά
 προς Μαυριτανία 14/2
 κ. Σαν Φρανθίσκο 4/3
 στην Όντρα 19/3
 προς Γκιζόν 19/3
 επισκ. Πειραιά 9/3
 προς Άνναμα 10/3
 προς Μιζούσιμα 3/2
 αργεί Πειραιά
 κ. Καμπίνα 10/3
 στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
 κ. Σάο Σεμπαστιάν 11/3
 Φάλμουθ 8/2
 Κονακού 11/3

 προς Πασίρ Γκουντάγκ 12/2
 προς Αχλάδι 27/2
 προς Πενσάνκολα 20/2
 προς Ρας Τανούρα 16/3
 προς Κόλπο ΗΠΑ 1/3
 κ. Πόρτ Σαϊν 9/3
 εσογιακές μεταφορές
 γργεί Πειραιά
 προς Μασάνα 25/2
 προς Κουβιά 11/3
 προς Πόρτο Κουετζάλ 5/3
 κ. Θεσσαλονίκη 5/1
 στο Κολόμπο 16/3
 προς Λιβύη 16/3
 προς Πειραιά 10/3
 πρ. «Nordpol»
 προς Αλγερία 15/3
 προς Τρίπολη 26/2
 προς Παρανάγωνα 18/3
 προς Γιβραλτάρ 20/2
 κτ. «New Growth» (π.)
 Κασίμα 28/2
 κ. Ν. Ορλέανη 15/3
 προς Μανκάλα 11/3
 προς Θεσσαλονίκη 18/2
 επισκ. Σ. Μάιλς 4/3
 γργεί Φουτζέιρα
 Λάγος 10/1
 Λα Γκουλέτ 6/3

 προς Ντάρμπαν 12/3
 προς Τρομπέτας 4/3
 κ. Αμβέρσα 20/3

 στο Π. Λίζας 17/3
 προς Κόλπο ΗΠΑ 24/2
 Βομβόη 14/3
 προς Σαμσούν 20/2
 προς Μπαντάρ Άρμας 26/1
 Καλαί 2/3
 κ. Χουαγκου 4/3

ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Χόγκ Κόγκ 15/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	προς Τζακόβα 6/3
PANY P. (μ.)	78	14088	προς Ιαπωνία 15/2
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	προς Παναμά 9/3
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Αμπίτζαν 23/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Θεσσαλονίκη 16/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	προς Καζαμπλάνκα 16/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Τζέντα 9/3
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Λίβερπουλ 15/3
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Νταλντ 30/1
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	υπέστειλε σημ. Αγ. Βικεντίου
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	74	15711	στον Πειραιά
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061	μετ. «Αννα Β.»
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	πρ. «Θάλα Τρίτων»
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Τζέντα 10/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Ακόμα 16/3
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Ταϊβάν 13/3
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Μάλτα 15/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ΕΤΑ Κρηττών 21/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	ε. Σιγκαπούρη 3/2
ΠΕΛΤΕΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Τρίπολη 13/3
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Βηρυτό 2/2
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Σαλίνα Κρούξ 11/2
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	α. Ν. Ορλέαν 26/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Συρία 23/2
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ρίταρντ Μπαί 1752
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	προς Πεκανμπόρου 8/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Κωνσταντίνος 15/3
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Μοστανγκάνεμ 11/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	προς Τούσας 10/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	α. Ν. Ορλέαν 26/2
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπάρ 22/3
ΠΗΛΕΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Λος Άντζελες 13/3
ΠΗΛΕΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	ε. Αμβούργο 19/3
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	ε. Λα Νουβέλ 11/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ρας Τανούρα 27/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Γιαγκόν 14/3
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Ζιγκάκ 3/3
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Ν. Τουρκία 5/3
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	πρ. «Φρή Πρόγκρε»
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	α. Σούσσα 19/2
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Ντάρμαν 16/3
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Βραζιλία 16/3
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Τάραντα 14/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Κόρινθο 4/3
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Μεξικό 21/2
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Μπουσάν 10/2
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Ναοσίμα 6/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Ντάρμαν 11/3
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Φρήπορτ 10/2
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Τουρκία 10/3
ΠΟΡΤΑΪΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Μπ. Αμπάς 25/2
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	μετ. «Φίβη» (κ.)
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 9/3
ΠΡΑΤΗ (κ.)	70	10469	α. Χιούστον 10/3
ΠΡΑΤΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	ε. Λεμεσό 19/3
ΠΡΑΤΗ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Θεσσαλονίκη 13/3
ΠΡΑΤΗ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Φουτζέιρα 22/2
ΠΡΑΤΗ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Αυγούστα 18/3
ΠΡΑΤΗ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	μετ. «Καπταν Μιράντα» (κ.)
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Τυνήσια 25/2
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	προς Οδησσό 14/3
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	α. Χιούστον 23/1
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	μετ. «Ομάλι» (κ.)
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	προς Αυγούστα 13/3
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862	πρ. «Golden Fleece»
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Βεραβάλ 18/2
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/3
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Σιγκαπούρη 12/3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Ρίο Ιανέιρο 3/3
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	α. Μανίλα 12/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	πρ. «Lloyd Mandu»
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Ρεσίφ 15/3
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Καλλάο 12/3
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Λαύριο 12/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Ορλέαν 16/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ (κ.)	74	19166	α. Βηρυτό 25/2
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Γκουαγκζού 15/2
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Κίνα 18/2
ΠΡΟΤΟΚΑΝΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Μπεϊλόν 20/2
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Παρανάγουα 16/3
ΡΑΪΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Καλλάο 9/3
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	ε. Σιγκαπούρη 10/3
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Τζιζέλ 11/2
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Παρανάγουα 4/3
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ρότερνταμ 3/3
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Ευρώπη 14/3
ΡΕΪΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Πειραιά
ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	προς Βενεζουέλα 22/1
ΡΕΪΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Ντάρμαν 9/3
ΡΕΪΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Κονακί 13/3
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	αργεί Πειραιά
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Κάμπο Φρίο 6/3
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	προς Μπ. Αμπάς 16/3
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Ποντιανός 2/3
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	ε. Μαπούτο 4/3
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Ρίταρντ Μπαί 17/3
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Ντρίντς 8/3
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Γουάι Φράν 17/3
ΡΟΖΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Μπικούντο 7/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	πρ. 1/3
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Σουίνουσκ 15/3
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	ε. Αμβέρσα 24/2
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Βανκούβερ 4/3
ΣΑΪΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Ρότερνταμ 21/3

ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	προς Βέντοπλις 11/3
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Μπαγκόν 16/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Σαγκά 5/3
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Λάγος 9/3
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	προς Σφας 28/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Κλαίπεδα 9/3
ΣΑΝΡΑΤΣ (κ.)	71	13575	προς Μπαγκόν 5/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I (κ.)	69	24594	ε. Μπουσάν 28/2
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	προς Πόρτο Μπλιβάρ 7/3
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.) *	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκάνεμ
ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Χοσσόμα 5/1
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Κασσιούγκ 13/3
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤ (π.)	74	10761	προς Λουάνα 3/3
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	ε. Ν. Ορλέαν 28/2
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Αλγκεθίρας 14/3
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Ρότερνταμ 20/3
ΣΕΪΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Τζέντα 18/3
ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Ρας Τανούρα 12/3
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ (κ.)	73	8917	ε. Λουάνα 20/1
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Πουλουόλι 13/3
ΣΕΝΣΕΪ (μ.)	75	18837	ε. Σιγκαπούρη 18/3
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Πόρτ Σουδάν 24/2
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Σαγκά 7/2
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Τζέντα 9/3
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	μετ. «Ειρήνη» (ε.)
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	προς Μπαγκόν 10/3
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11413	ε. Γκουαγιακούιλ 5/3
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	ε. Ίμινγκχαμ 11/3
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	ε. Κοράτι 1/3
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ταϊβάν 26/2
ΣΗ ΚΟΥΝΗ II (κ.)	82	19494	α. Ν. Ορλέαν 22/2
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Μπ. Αμπάς 1/3
ΣΗ ΝΑΤ'ΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Μαπού 14/3
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Λεμεσό 17/3
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	ε. Πειραιά 6/3
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Μανίλα 19/2
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	προς Βερακρούξ 8/3
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Κούβα 12/3
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	προς Ιταλία 16/3
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	πρ. Ιντσόν 13/3
ΣΗΚΡΕΪΤ II (κ.)	77	38886	ε. Μπωμόντ 14/2
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. Κόρυτον 20/3
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Τζιμπέλ Άλι 8/3
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Αυγούστα 10/3
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Νοβοροσίσκ 14/2
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	προς Αβάντα 25/2
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Ντάρμαν 14/3
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Χαϊφόν 1/3
ΣΗΜΑΤΣΙΚ II (μ.)	77	14275	α. Φουτζέιρα 11/1
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Μομπάσα 10/3
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουάορ
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Μομπάσα 6/3
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	μετ. «Χέιβ Μάταλ» (κ.)
ΣΗΜΠΑΛΑΚ I. (π.)	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
ΣΗΜΠΑΛΑΚ II (π.)	69	3472	ε. Οριστάνο 8/3
ΣΗΜΠΑΛΑΚ III (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	μετ. «Σημή Ι» (μ.)
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Παρανάγουα 11/3
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.) *	74	17798	ε. Πειραιά 15/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Κέι Γουέστ 14/2
ΣΗΜΠΡΕΤΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Ντάρμαν 17/3
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	ε. Ρίπα 30/1
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	προς Νοβοροσίσκ 5/3
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	α. Τεργέστη 1/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Κούβα 22/2
ΣΗΝΤΡΑΓΒ (κ.)	82	18709	προς Οδησσό 24/2
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	προς Χουάγκου 15/3
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Γένοβα 6/3
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Ίμινγκχαμ 13/3
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Πειραιά 16/3
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	α. Πόρτ ω Πρίνς 15/3
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Σκουάμις 17/3
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Τούσας 11/3
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κλαίπεδα 31/1
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 11/3
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Φουτζέιρα 11/1
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Φάλλου Μπαί 21/2
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΣΗΤΕΡΑΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Οδησσό 9/3
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Αβάντα 19/2
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Κούβα 3/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	δ. Γιβραλτάρ 28/2
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Κάντλα 14/3
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Ινδία 17/3
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	προς Κίνα 26/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Χάιφα 11/3
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	προς Νοβοροσίσκ 18/3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Τζιμπέλ Άλι 17/3
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Βαλπαράϊσο 5/3
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/2
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Μπ. Αίρες 1/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Μπ. Αμπάς 1/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Πόρτο Κορτέζ 3/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Τζουμπάι 7/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Γιάννου 17/2
ΣΙΜΠΜΠΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Βέντοπλις 20/1
ΣΚΑΪ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	α. Γιβραλτάρ 12/2
ΣΚΑΪ ΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	προς Σεμάνκα Μπαί 26/2
ΣΚΑΪ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Ν. Τουρκία 11/3
ΣΚΕΪΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	ε. Αρμούλλες 28/2
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	ε. Γένοβα 14/3
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Φανγκτάγκ 4/3
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπουσάν 16/2
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	ε. Τεργέστη 19/3
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Πόχγκ 18/2
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Αρούμα 8/3
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Αουόρι 13/2
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33404	προς Αουόρι 13/2

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
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μπκ.)	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
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπκ.)	75	8031
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕΓΝΑΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπκ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	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
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝΗ (κ.)	78	16329
ΤΖΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΥΪ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19186
ΤΗΝΟΣ ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπκ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπκ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπκ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕΤΘ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπκ.)	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 ΓΟΥΤΛΑ (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
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344

προς Ιντσόν 6/3	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
στον π. Ορινόκο	
προς Ρένι 11/3	
προς Κόρπους Κρίστι 5/3	
προς Μαζάρα ντελ Βάλλο 13/2	
ε. Αγ. Πετρούπολη 4/2	
προς Γίβραλταρ 4/3	
α. Δουνκέρκη 16/3	
προς Κούβα 19/2	
ε. Σάουθεντ Ανκοράτς 19/3	
ε. Καέν 14/3	
προς Μασσαλία 3/3	
προς Μπαγκόκ 16/3	
προς Αργεντινή 5/3	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
πρ. «Greesthaven»	
ε. Σάρβα 28/9	
προς Πειραιά 15/3	
προς Κόστα Ρίκα 1/3	
προς Ρουέν 15/3	
ε. Βενετία 18/3	
ε. Ντόρντρεχτ 20/3	
προς Κεητάνου 7/3	
ε. Σαλβαντόρ 2/3	
προς Φλάσσιγκ 1952	
ε. Πειραιά 6/2	
προς Λειξδες 17/3	
προς Βραζιλία 4/3	
ε. Παράναγου 7/3	
προς Σιγκαπούρη 14/3	
προς Σαγκάι 11/2	
α. Γκουάγκου 18/2	
ε. Ταραγκόνα 16/3	
προς Ινδία 16/2	
ε. Χιούστον 8/3	
α. Μουπάσα 11/2	
προς Κόρκ 19/2	
στο Κάμπο Φίλντ (αποθήκη)	
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/8	
προς Χόγκ Κόγκ 3/3	
προς ΗΠΑ 10/2	
προς Πόρτο Καμπέλο 7/3	
προς Χουάγκου 11/2	
προς Μανζανίλο 14/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 14/2	
προς Μουδανία 17/3	
αργεί Πειραιά	
προς Ν. Κορέα 3/3	
ε. Μουπάσα 21/2	
ε. Πειραιά 7/3	
ε. Μανφρεντόνια 10/3	
προς Σιμέν 14/3	
προς Κούβα 8/3	
δ. Ντόβερ 10/3	
προς Ραβέννα 15/3	
α. Ν. Ορλεάν 15/3	
ε. Κάντα 4/3	
ε. Τακοράντι 5/3	
δ. Κων/πολη 26/2	
προς Ραζίν 9/1	
ε. Λάγος 17/3	
πρ. Ν. Κορέα 5/2	
ε. Ντάρμαν 19/3	
δ. Παναμά 17/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 16/3	
πρ. Σάο Σεμπασιάνο 19/1	
πρ. Π. Σαϊό 13/3	
αργεί Πειραιά	
πρ. Γκουάμ 15/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
πρ. Κίνα 1853	
ε. Ν. Ορλεάν 7/3	
πρ. Μαδαγασκάρη 15/2	
πρ. Κίνα 12/3	
ε. Ααρχους 19/3	
πρ. Ν. Κορέα 5/3	
α. Τουτίκορν 8/3	
πρ. Ινδία 4/3	
ε. Σιγκαπούρη 13/3	
ε. Ιντσόν 6/3	
αργεί Πειραιά	
πρ. Ρεϊνίν 24/2	
πρ. ΗΠΑ 24/2	
πρ. Δ. Αφρική 5/3	
πρ. Καράκας Μπαι 18/3	
πρ. Τουμπαραό 4/3	
πρ. Υμουίντεν 11/3	
πρ. Ν. Ορλεάν 7/3	
πρ. Φουτζέιρα 25/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Κουίνχουαγκντό 20/2	
πρ. Πόρτο Κορτές 9/3	
ε. Ρότερνταμ 11/3	
ε. Κασσιόγκ 20/2	
πρ. Μπ. Αμπάς 14/3	
πρ. Ν. Υόρκη 25/2	
ε. Σιγκαπούρη 9/3	
πρ. Κακάβ Τέρμ. 28/1	
πρ. Γίβραλταρ 15/3	

ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΩΝ (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
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΤΝΤ (κ.)*	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (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
ΦΡΑΤΣΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	68	9307
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ 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 ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΒΑΛΚΙΑ (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 ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΡΑΛΑΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
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 (Λιβ.)	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 ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑΣ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΑΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπκ.)	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. «Υπένεμα»
μετ. «Αργο Reefer»
παρμένει στη δύναμη

ε. Σιγκαπούρη 13/2
ε. Κεητάνου 6/3
πρ. Θεσσαλονίκη
πρ. Τσινγκάι 23/1
ε. Κοτονού 11/2
ε. Γκάλατς 12/3
πρ. Ινδία 16/3
πρ. Ραβέννα 12/3
ε. Σουέζ 11/3
στη Λε Χάβρη 22/3
πρ. Κανακάλε 23/2
πρ. Σάντος 13/3
διάλυση Κίνα
θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
πρ. Μεξικό 7/3
ε. Παράναγου 6/3
πρ. Μπαγκόκ 4/1
πρ. Καμάρ 18/2
πρ. ΗΠΑ 13/2
ε. Ν. Ορλεάν 17/2
πρ. Ν. Αμερική 11/3
πρ. Νάνση 17/3
πρ. Νταλιν 11/3
πρ. Βραζιλία 14/3
πρ. Βενεζουέλα 13/2
ε. Σχέζιν 13/3
πρ. Τσιβάν 2/3
πρ. Σουραμπάγια 8/3
αγορά από αλλοδαπούς
ε. Γιαγκόν 10/3
πρ. Σουίνουάικε 1753
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 28/2
α. Άσταντ 9/3
ε. Λας Πάμας 6/2
α. Ρότερνταμ 20/3
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/2
ε. Μπαγκόκ 5/2
ε. Κεητάνου 18/3
πρ. Μπαγκόκ 5/3
ε. Σαλέρνο 6/3
πρ. Τούρμπο 10/3
πρ. Λάγος 1/3
μετ. «Miramar» (κ.)
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 6/3
πρ. Καζαμπλάνκα 16/3
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
πρ. Βραζιλία 8/3
πρ. Σιγκαπούρη 21/2
πρ. Ελλάδα 10/3
ε. Μπαγκόκ 14/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/3
ε. Αμπιζάν 24/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/2
ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 3/3
πρ. Μαόκο 17/3
ναυπηγήθηκε Ρωσία
ε. Κεητάνου 7/3
επισκ. Λας Πάμας 23/1
α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/3
πρ. Αγαδιρ 10/3
πρ. Ικούικε 8/3
πρ. Πόρτο Καμπέλλο 11/3

πρ. Κερτέχ 3/3
πρ. Χιρ Φακάν 14/3
πρ. Πειραιά 18/3
ε. Χόγκ Χόγκ 15/3
πρ. Ινδία 1053
πρ. Βάλβις Μπαιή 2852
ε. Φουτζέιρα 13/3
ε. Πειραιά 1/3
ε. Δουκέρη 9/3
πρ. Κίνα 27/12
ε. Πειραιά 14/3
πρ. Μπόταν Μπαιή 6/3
πρ. Τρίπολη 12/3
πρ. Κίνα 2/3
πρ. Μομπάσα 4/3
α. Ν. Ορλεάν 7/3
α. Ν. Ορλεάν 10/3
δ. Παναμα 7/3
α. Κριστομάλ 14/3
πρ. Χοντίντα 2/3
α. Πόρτ Σουάν 8/3
ε. Φουτζέιρα 23/12
ε. Κολούμπια Ρίβερ 23/12
πρ. Γκρεαϊκ 25/1
α. Χιούστον 18/2
πρ. Νεμρούτ Μπαιή 4/3
ε. καστέλ. ντι Στάμπια 9/3
πρ. Σαγκάη 11/3
ε. Λα Νουβέλ 12/3
επισκ. Ντουμπάι 27/2

πρ. Μπαντάρ Αμπάς 17/3
πρ. Άκαμπα 19/2
α. Κοτονού 28/2
πρ. Μπενίν 8/2
πρ. Βρέμη 26/2

Lloyd's Register

Αξιοπιστία σε όλες τις γλώσσες



Newbuildings, conversions or ships in service – whether your project is large or small, Lloyd's Register gives you unrivalled technical expertise and care to best protect your investment – and a degree of exclusive coverage second to none.

Lloyd's Register has more than 3300 technical and administrative staff, based in more than 240 offices covering over 100 countries – all working exclusively for LR. We also undertake work on behalf of more than 125 governments.

Our principal Greek office, in Piraeus, is staffed by 20 exclusive surveyors able to service the wide variety of ships coming into the Greek ports. Northern Greece is covered by our office in Thessaloniki.

Lloyd's Register of Shipping
71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS
Tel: 071-709 9166
Fax: 071-488 4796
Telex: 888379 LR LON G

Lloyd's Register
87 Akti Miaouli
185 38 Piraeus
Tel: (1) 452 35 29/30/31
Fax: (1) 452 39 43
Telex: 21 2244 LRS GR

Lloyd's Register
13 Kountouriotou Street
Thessaloniki
Tel: (31) 51 29 87
Telex: 418622 LRTH GR

RELIABILITY IN ANY LANGUAGE

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



HELLENIC SHIPYARDS OF PERAMA S.A.

40, Dimokratias Ave, Perama - Piraeus - Greece
Phones: 4410881-851-797, 4412834 - 859 • Fax: 4412131 • Tlx: 211162



«We accept the pressure of tight schedules and budgets because we know how crucial it is to be on time!»



«We guarantee long operational life at realistic prices»



«Our knowhow and expertise are at your entire disposal. Let us help you solve your problem!»



«Our slipway, the only one in the region, expertly and safely handles your yacht!»



«Our facilities can accommodate up to 120,000 dwt vessels!»

*Quality Cost and Timing
is our reputation!*

FULL SHIPYARD SERVICES

HULL - MACHINERY - PIPING - ELECTRICAL - ELECTRONIC
REPAIRS

CONVERSIONS

REEFER PALLET - FRIENDLY
MODIFICATIONS

PISTON - CROWN
RECONDITIONING

NEWBUILDINGS

MAJOR OVERHAULS

REACTIVATIONS

RE - ENGINEING

REFRIGERATION REPAIRS

REFURBISHING & CARPENTRY

TANK CLEANING -
GAS FREEING/COATINGS

INSULATION

UNDERWATER CLEANING
& REPAIRS

FLYING SQUADS

YACHTING DIVISION

INDUSTRIAL CONSTRUCTIONS