

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1993

Αρ. Φύλλου 1391/1150

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΡΙΟΜ. 1391 / 1150
ΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

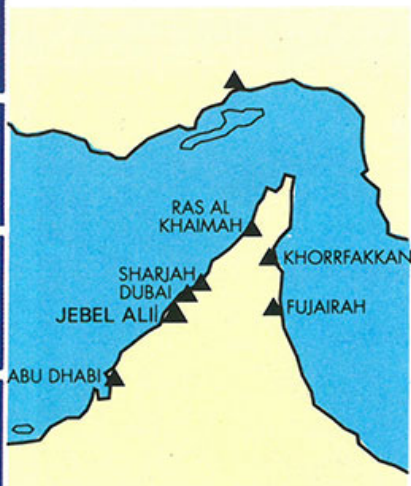


GALAXY SHIPPING AGENCY

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



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216

TELEX: 215947 - 216040 - 216054
 ALL A/B LASK GR.

HAMBURG OFFICE

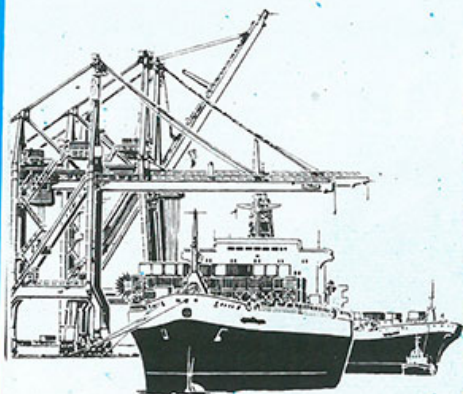
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 GERMANY
 PHONES: (40) 391433
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40) 3303492

VIGO OFFICE

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1993
ΕΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1391/1150

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. 1391/1150 September 1st, 1993

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

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

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

16 Ποιοι ευθύνονται για την ταλαιπωρία
που υφίστανται οι επιβάτες της Ακτοπλοΐας.

19 Ενόψει της ναυτολόγησης των
σπουδαστών ΑΔΣΕΝ.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

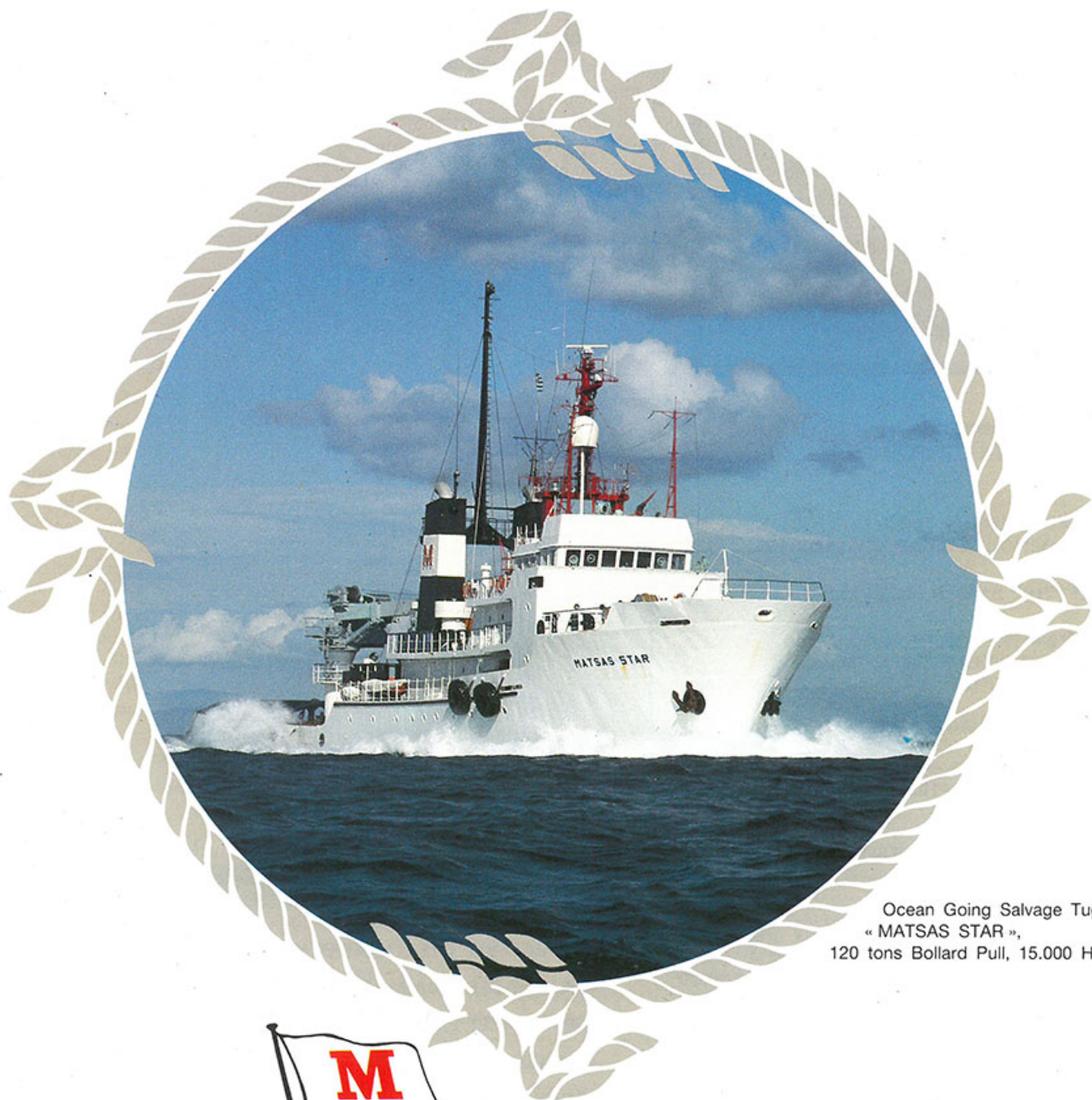
ENGLISH SUPPLEMENT

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



Ocean Going Salvage Tug
"MATSAS STAR",
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS



MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

LONDON BRANCH OFFICE **LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.**

ST. ALBANS HOUSE
57 - 60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TEL.: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES LUMATSHIP
FAX: 9306727

Υπάρχει ή δεν υπάρχει ναυτιλιακή κρίση;

Περί τα μέσα Μαΐου το Υπουργείο Ναυτιλίας, απαντώντας στο αίτημα που είχε διατυπωθεί στο τελευταίο Πανναυτικό Συνέδριο «να προσδιορισθούν οι οργανικές συνθέσεις με βάση τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων και να καταργηθούν οι πειραματικές συνθέσεις» είχε διευκρινίσει τα εξής:

«Το ΥΕΝ, ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική προέβη στον καθορισμό των νέων οργανικών συνθέσεων των φορτηγών πλοίων άνω των 3.000 κοχ. μερμινώντας παράλληλα για την ασφάλεια και λειτουργικότητα του πλοίου, αφού έλαβε υπόψη:

- Την τεχνολογική εξέλιξη μεγάλου αριθμού πλοίων που λόγω των αυτοματισμών στη γέφυρα, το κατάστρωμα και το μηχαναστάδιο παρέχει τη δυνατότητα εύρυθμης διεξαγωγής των εργασιών με πολύ λιγότερο προσωπικό από παλαιότερα.

- Τα μέτρα που έχουν λάβει χώρες παραδοσιακά ναυτιλιακές σύμφωνα με τα οποία προέβησαν σε αντίστοιχο επανακαθορισμό των οργανικών συνθέσεων, όπως π.χ. η Αγγλία, η Γερμανία, οι Σκανδιναβικές χώρες, η Κύπρος κλπ.

- Τις διατάξεις της Δ.Σ. STCW/78 «για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών» (Ν. 1314/83) και τις οδηγίες της Απόφασης 481/81 του ΙΜΟ για τις αρχές της ασφαλούς επάνδρωσης.

Ο καθορισμός των νέων οργανικών συνθέσεων αποσκοπεί στην αύξηση τόσο των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών όσο και των εσόδων του ΝΑΤ και των λοιπών από τη Ναυτιλία προσόδων που θα επέλθει από την προσέλκυση και παραμονή πλοίων στην Ελληνική σημαία».

Ενάμιση μήνα αργότερα, στις αρχές Ιουλίου, σε άλλο έγγραφό του αναφορικά με τις ενέργειες στις οποίες πρόκειται να προβεί για την ικανοποίηση

των αιτημάτων που αποτέλεσαν το διεκδικητικό πλαίσιο της απεργιακής κινητοποίησης της ΠΝΟ στα πλοία της Ακτοπλοΐας (στις αρχές του τρίτου δεκαημέρου του Ιουνίου) το ίδιο Υπουργείο, το Υπουργείο Ναυτιλίας δηλαδή, ανέφερε ότι:

«Θα συγκροτηθεί επιτροπή επανεξέτασης των οργανικών συνθέσεων των κατηγοριών των πλοίων με τη συμμετοχή αρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων του ΥΕΝ, καθώς και εκπροσώπων των οικείων Ενώσεων πλοιοκτητών και της ΠΝΟ».

Ανάλογη ανακολουθία επισημαίνεται και στο θέμα της αναγνώρισης του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού.

Απαντώντας περί τα μέσα Μαΐου στο σχετικό αίτημα του Πανναυτικού Συνεδρίου το ΥΕΝ είχε διευκρινίσει τα εξής:

«Ο χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως ιδιομόρφου, βαρέος και ανθυγιεινού χρήζει προσεκτικής μελέτης διότι η αναγνώρισή του επιφέρει οικονομική επιβάρυνση, στο ΝΑΤ που ήδη αντιμετωπίζει σοβαρή αδυναμία για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του».

Ενάμιση μήνα αργότερα, στις αρχές Ιουλίου, το ίδιο Υπουργείο, το Υπουργείο Ναυτιλίας δηλαδή, ανέφερε ότι:

«Με διάταξη που θα περιληφθεί σε νομοσχέδιο του Υπουργείου — περί αναμόρφωσης και συμπλήρωσης των διατάξεων των Λιμενικών Ταμείων και άλλες διατάξεις — προβλέπεται η νομοθετική αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού».

Το ερώτημα συνεπώς είναι εύλογο: Υπάρχει ή δεν υπάρχει ναυτιλιακή πολιτική;

Η πορευόμεθα όπως, όπως και ό,τι βρέξει ας κατεβάσει;

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Πλείστα όσα θέματα της Ακτοπλοΐας στο προσκήνιο αυτή την εποχή.

Κατ' αρχήν, κατά τους ελέγχους που διενεργήθηκαν πρόσφατα διαπιστώθηκε η ικανοποιητική κατάσταση των ακτοπλοϊκών επιβατηγών καθώς και των επιβατηγών της γραμμής Ιταλίας, του εξοπλισμού και της ετοιμότητας των πληρωμάτων τους για την αντιμετώπιση περιστατικών έκτακτης ανάγκης.

Αυτή είναι η θετική πλευρά της Ακτοπλοΐας, διότι υπάρχουν και οι αρνητικές που εντοπίζονται:

Πρώτα και κύρια στην αντικατάσταση των υπαρχόντων πλοίων με νέα, η οποία δεν μπορεί να γίνει από την πλοιοκτησία χωρίς γενναία χρη-

ματοδότηση και για τον λόγο αυτόν υποδεικνύονται πόροι από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Πακέτο Ντελέρ). Από τους ίδιους πόρους υποδεικνύεται να προέλθουν και οι δαπάνες για τη δημιουργία της υποδομής που απαιτείται για την εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών — διαμόρφωση του κεντρικού λιμένος Πειραιώς σε αμιγές επιβατικό λιμάνι και βελτίωση της υποδομής των λιμανιών των νησιών του Αιγαίου καθώς και των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και των οδικών προσπελάσεων προς όλα τα λιμάνια.

Κατά δεύτερο λόγο στην υπέρ του ΝΑΤ εισφορά η οποία επιβάλλεται μόνον στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά, ακόμη και σε περιπτώσεις που δεν έπρεπε και θεωρείται απαραίτητο — είναι απολύτως απαραίτητο — να καταρ-

γηθεί όταν πρόκειται: Πρώτον, για αντικατάσταση επιβατηγού πλοίου για το οποίο υπάρχει άδεια σκοπιμότητας με άλλο πλοίο του ίδιου πλοιοκτήτη, δεύτερον, για τροποποίηση αδειάς σκοπιμότητας για την ίδια γραμμή με αλλαγή πλοίου διαφορετικού αριθμού επιβατών από το προηγούμενο ή για άλλη γραμμή με το ίδιο ή διαφορετικό πλοίο και, τρίτον, για μετατροπή εσωτερικών χώρων πλοίου που έχει σκοπιμότητα χωρίς από τη μετατροπή αυτή να επέρχεται αύξηση της χωρητικότητας ή των θέσεων επιβατών.

Τρίτη αρνητική πλευρά είναι οι παντοειδείς διώξεις που υφίσταται η Ακτοπλοΐα για ψύλλου πήδημα — για την καθυστέρηση απόπλου (μόνον από το λιμάνι του Πειραιά), για την έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων, για

ρυπάνσεις άνευ σημασίας και επιπτώσεων, κλπ., για τα οποία γίνεται εκτενής αναφορά και δημοσιεύονται σοβαρότατες καταγγελίες στην σελίδα 16 του παρόντος τεύχους.

Αφήσαμε τελευταίο το πρόβλημα της επιβίωσης της Ακτοπλοίας που κατα την ταπεινή μας γνώμη, δεν μπορεί να επιτευχθεί με την συνεχή αύξηση του ναυολογίου που καθιστά προβληματική πλέον τη διακίνηση με τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία για πολύ μεγάλη μερίδα του πληθυσμού. Δυστυχώς, και σε αυτή την περίπτωση δεν επιζητήθηκαν άλλοι τρόποι και κυρίως τρόποι που θα οδηγούσαν στη συμπίεση του κόστους εκμεταλλεύσεως του επιβατηγού πλοίου, και σε εποχές σαν αυτή που διανύουμε εμείς επιμένουμε σε «κοινωνικές» συνθέσεις εφαρμόζοντας μόνον στο πλοίο — μιλάμε πάντοτε για ιδιωτικές επιχειρήσεις και όχι κρατικές — αυτόν τον τρόπο για την εξασφάλιση της απασχολήσεως μιας μερίδας του εργατικού δυναμικού.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Είναι εκπληκτικό: Στο Υπουργείο (Ναυτιλίας) δεν έχουν περιέλθει στοιχεία τέτοια που να δικαιολογούν την τροποποίηση των Κανονισμών Εργασίας (επί των πλοίων) στο σύνολό τους, γι' αυτό (το Υπουργείο) περιορίζεται στο να προβαίνει σε τροποποιήσεις στις περιπτώσεις μόνον που απαιτείται η τροποποίηση συγκεκριμένης διατάξεως των Κανονισμών Εργασίας.

Τάδε έφη το YEN (απαντώντας σε σχετικό αίτημα της Ενώσεως Πλοιάρχων, τα μέλη της οποίας καλούνται μονίμως να βγάζουν το φίδι από την τρύπα έχοντας να κάνουν με απαραιτημένους εσωτερικούς κανονισμούς) μιμούμενο τη στρουθοκάμηλο! Ευεξήγητοι οι λόγοι: Το Υπουργείο δεν θέλει εκσυγχρονισμένους και προσαρμοσμένους στην (διαστημική) εποχή μας Κανονισμούς Εργασίας, διότι απλούστατα έτσι διατηρεί την αρμοδιότητα να παρεμβαίνει και να είναι παρόν ακόμη και εκεί που δεν το

σπέρνουν — βλέπετε, οι εκσυγχρονισμένοι Κανονισμοί Εργασίας που θα καθορίζουν με απόλυτη σαφήνεια, όπως άλλωστε γίνεται στις άλλες ναυτιλιακές χώρες, το τι κάνει και πως το κάνει ο καθένας στο πλοίο δεν δίνουν λαβή — ούτε και αφορμή — για παρεμβάσεις. Και τότε τι θα γίνουμε και πως θα διακηρύσσουμε (βλέπετε λόγω χάρη απαντήσεις του YEN σε ερωτήσεις βουλευτών) ότι «η Ελλάδα έχει λάβει κάθε μέτρο ώστε να εξασφαλίζεται η δίκαιη, αδάπανη και γρήγορη επίλυση όλων των διαφορών που ανακύπτουν από την εργασία των ναυτικών στα πλοία. Έτσι, σε όλες τις παράλιες ελληνικές προξενικές αρχές αποστέλλονται οι νέες διατάξεις που αφορούν στα θέματα αυτά και οι κωδικοποιούμενες λύσεις σε ναυτεργατικές διαφορές για την ομοιομορφία επίλυσής τους, ενώ στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου λειτουργεί στην προξενική αρχή ειδική υπηρεσία Εμπορικής Ναυτιλίας στελεχωμένη με εξειδικευμένο προσωπικό. Εκτός από αυτά όμως, όλοι οι πλοιάρχοι και οι ναυτικοί των ελληνικών πλοίων για κάθε πρόβλημά τους απευθύνονται στις αντίστοιχες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστολές ή τηλεγραφήματα και σε διάστημα δύο η τριών ημερών παίρνουν απάντηση με τις υπηρεσιακές απόψεις, τις οποίες κατα κανόνα αποδέχονται».

Και όλα είναι μέλι - γάλα, άρα ουδείς εκσυγχρονισμός χρειάζεται, το τι δε κάνουν οι κουτόφραγκοι αλλά και οι εξ ίσου κουτοί Ασιάτες δεν μας ενδιαφέρει, ο χορός καλά κρατεί. Γι' αυτό, άλλωστε, και το YEN δεν αντιμετωπίζει (ευτυχώς, επί του παρόντος) τη δημιουργία και την απασχόληση πληρωμάτων διπλών καθηκόντων «που έχει υιοθετηθεί από ορισμένες χώρες σε πλοία νέας τεχνολογίας».

ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Το πρόβλημα της προσδέσεως των πλοίων που εκκρεμούσε επί χρόνια θα επιλυθεί μετά την απόφαση για την

πρόσληψη του αναγκαίου προσωπικού, εκτός, βεβαίως, αν και αυτή τη φορά, εκείνοι που θα προσληφθούν — το πως είναι άλλη ιστορία — γι' αυτή τη συγκεκριμένη εργασία κατορθώσουν να αποσπασθούν (με το πρόσχημα της καλύψεως δήθεν επιτακτικών αναγκών σε άλλους τομείς και της προσωρινότητας) σε κάποιες θέσεις γραφείου για «να την αράξουν» εκεί για το υπόλοιπο της ζωής τους, όπως έχει συμβεί επανειλημμένως στο παρελθόν.

Αλλά σε εκκρεμότητες παραμένουν ουσιαστικά προβλήματα που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση των πλοίων στην ευρύτερη λιμενική περιοχή. Έτσι, θα τα απαριθμήσουμε μία ακόμα φορά με την ελπίδα ότι κάτι μπορεί να γίνει, αν και δεν το πολυπιστεύουμε, έτσι όπως έχουμε καταντήσει.

Κατ' αρχήν υπάρχει το σοβαρότατο πρόβλημα του αγκυροβολίου αναμονής, της ράδας του Πειραιά, δηλαδή. Με το πρόσχημα της βελτιώσεως της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και — για να λέμε τα πράγματα έξω από τα δόντια — για να αποτραπεί ο κίνδυνος συγκρούσεων, η ράδα έχει τοποθετηθεί στο νοτιοανατολικό άκρο της Σαλαμίνας, αλλά για ορισμένα πλοία εξευρίσκονται θέσεις κοντά στην Αίγινα, γεγονός που έχει οδηγήσει πολλούς πλοιάρχους — δικούς μας και ξένους — να παρατηρούν σκωπτικά ότι η ράδα του Πειραιά θα ήταν ασφαλέστερη αν είχε τοποθετηθεί στο Βόλο — τότε, υπογραμμίζουν σαρκαστικά, δεν θα υπήρχε ούτε ο παραμικρός κίνδυνος συγκρούσεων!!

Οι πλοιάρχοι — δικοί μας και ξένοι — υποστηρίζουν, και φυσικά έχουν απόλυτο δίκαιο, ότι:

Πρώτον, στον τομέα αυτόν οφείλαμε να κάνουμε ό,τι γίνεται και στα άλλα λιμάνια: Οριοθετείται, δηλαδή, η περιοχή με σηματοδότες και έτσι αποκλείεται απολύτως ο κίνδυνος συγκρούσεων. Και, δεύτερον, με τη λύση που έχει επιλεγεί μπορεί να είναι εφικτή η αποφυγή συγκρούσεων — χωρίς όμως να αποκλείεται παντελώς κάποια πιθανότητα δημιουργούνται όμως σοβαρότατος κίνδυνος για όσους είναι υποχρεωμένοι να επισκέπτονται τα πλοία στη ράδα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οικείοι των πληρωμάτων, κίνδυνο τους οποίους απευχόμεθα άλλα είναι παντελώς αδύνατο να τους αποκλείσουμε και για τους οποίους την ευθύνη φέρουν αποκλειστικά εκείνοι που καθόρισαν — και εξακολουθούν να διατηρούν — τη ράδα του Πειραιά στη σημερινή περιοχή.

Απόλυτα συνυφασμένο με τη ράδα είναι και η υδροδότηση των διερχόμενων πλοίων, τα οποία πολλές φορές οι υδροφόρες του ΟΛΠ αδυνατούν ακόμη και να εντοπίσουν καθώς μάλιστα βρίσκονται εκτός των ορίων της λιμενικής

ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ 15 ΜΕΤΡΑ

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

Εξοπλισμένο και σύγχρονο.

Πληροφορίες: Τηλ. 0287-21979 ή 4325467

περιοχής.

Σοβαρότατο εξ άλλου είναι και το πρόβλημα της πετρελεύσεως των πλοίων στη διάρκεια της νύκτας λόγω των γραφειοκρατικών απαιτήσεων που προβάλλονται με το πρόσχημα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Υπάρχει επίσης και το πρόβλημα της έγκαιρης πλοηγείας των πλοίων και των συνακόλουθων καθυστερήσεων στην έναρξη των εργασιών φορτοεκφορτώσεως που καταλογίζονται σε βάρος των πλοίων, ενώ η ευθύνη για τις καθυστερήσεις στην πλοήγηση βαρύνει αποκλειστικά την Πλοηγική Υπηρεσία. Συναφές μπορεί να χαρακτηριστεί και το πρόβλημα της ενάρξεως της ισχύος των νέων κανονισμών που συνήθως ορίζεται ότι αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η οποία όμως εκτυπώνεται (και κυκλοφορεί) πάντοτε με σημαντική καθυστέρηση και δεν υπάρχει η επιβαλλόμενη έγκαιρη ενημέρωση για τις αναγκαίες προσαρμογές, πρόβλημα το οποίο μπορεί να επιλυθεί ευχερώς, αν βεβαίως υπάρχει η ανάλογη διάθεση...

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙ ΝΑΤ

Περί το τέλος Φεβρουαρίου, αν δεν μας απατά η μνήμη, ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο οποίος αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων του είχε πει ότι δεν υφίσταται νομοσχέδιο περί ΝΑΤ, είχε δηλώσει ότι αυτό το ανύπαρκτο νομοσχέδιο θα κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση εντός του Μαρτίου.

Στις αρχές Απριλίου — πριν ακριβώς από πέντε μήνες — ο Υπουργός Ναυτιλίας είχε δηλώσει ότι το νομοσχέδιο για το ΝΑΤ βρισκόταν — την εποχή εκείνη — σε φάση επεξεργασίας από τους αρμόδιους του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας και ότι μετά τις παρατηρήσεις του εν λόγω Υπουργείου επρόκειτο να γίνει μία δεύτερη επεξεργασία από το

ΥΕΝ. «Εν συνεχεία — είχε δηλώσει τότε, στις αρχές Απριλίου ο κ. Υπουργός — θα κληθούν οι ενδιαφερόμενοι φορείς (ΠΝΟ, ΝΕΕ, ΕΕΕ και άλλοι). Θα γίνει μία παρουσίαση από τον Πρόεδρο του ΝΑΤ κ. Γρηγ. Τιμαγένη των βασικών σημείων της φιλοσοφίας του νομοσχεδίου, θα τους δοθεί από μία κόπια και εν συνεχεία θα τους ξανασυναντήσουμε μετά από μερικές ημέρες προκειμένου να γίνει μία δεύτερη συζήτηση με τις δικές τους παρατηρήσεις. Μετά — είχε προσθέσει ο Υπουργός — θα πάρει πλέον το δρόμο για τη Βουλή, αν όλα πάνε καλά».

Η σιωπή που έχει ακολουθήσει έκτοτε δείχνει ότι κάτι δεν πήγε καλά. Πολλοί δε υποψιάζονται ότι «αυτό το κάτι» είναι το «πολιτικό κόστος» που θα φέρουν οι ρυθμίσεις που θα αφορούν το ΝΑΤ. Και για να τα πούμε ξεκάθαρα ακόμη μία φορά, αυτοί που θέλουν να εκπροσωπούν την Ελληνική Πολιτεία δεν τόλμησαν να προχωρήσουν...

ΩΣ ΠΟΤΕ ΟΙ ΝΟΜΟΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΕΝΤΟΛΕΣ;

Διαβάσαμε πρόσφατα σε ανακοίνωση του ΥΕΝ ότι «εν όψει της θερινής περιόδου και της αναμενόμενης αύξησης διακίνησης επιβατών σε ε/γ και ε/γ-ο/γ πλοία η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων με επείγον σήμα της προς τις λιμενικές αρχές παραγγέλει την πιστή εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν τη διενέργεια εκτάκτων επιθεωρήσεων στους τομείς ασφαλείας και ενδαιήτησης των πλοίων δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα υγιεινής και καθαριότητας».

Κάτι ανάλογο γίνεται, όπως σημειώσαμε και άλλη φορά, και από το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως που διατάζει είτε την Τροχαία, είτε την Αγορανομία να αυξήσουν και να εντείνουν τους ελέγχους εν όψει αυξημένης κινήσεως λόγω εορτών, θερινής περιόδου κλπ. κλπ.

Και το ερώτημα που ανακύπτει είναι ως πότε οι νόμοι και οι διατάξεις θα πρέπει να εφαρμόζονται με εντολή; Αναφορικά δε με τη συγκεκριμένη ανακοίνωση του ΥΕΝ υπάρχει ένα πρόσθετο ερώτημα: Μέχρι την παραγγελία της Διευθύνσεως Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων δεν υπήρχε πιστή εφαρμογή των διατάξεων και εάν όχι ποιοι ευθύνονται γι' αυτό;

ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ;

Είναι γνωστές οι αντιλήψεις των «Ναυτικών Χρονικών» για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος — είμαστε υπέρ της προλήψεως και κατά της καταστολής που πρέπει να εφαρμόζεται μόνον στις περιπτώσεις ηθελήμενης ρυπάνσεως, οπότε δικαιολογείται και η πλέον άτεγκτη αυστηρότης, και όχι να κόβουμε κεφάλια εκεί που δεν πρέπει. Γιατί αν γενικεύαμε αυτή την αρχή, όπως δυστυχώς έχει κάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας, θα έπρεπε να τιμωρηθούν αυστηρότατα και οι χειριστές του ελικοπτέρου του Πολεμικού Ναυτικού το οποίο κατέπεσε πρόσφατα στην περιοχή Μαραθώνα και προκάλεσε την τεραστίως εκτάσεως πυρκαϊά η οποία κατέστρεψε ολοσχερώς τέσσερις περίπου χιλιάδες στρέμματα πευκοδάσους από τον Μαραθώνα μέχρι τον Άγιο Στέφανο — και εδώ είχαμε περιβαλλοντική καταστροφή μπροστά στην οποία χωριούν οι ρυπάνσεις των 50 τετραγωνικών μέτρων που αν και δεν είναι ηθελήμενες συγκεντρώνουν την μνήμη του Υπουργείου Ναυτιλίας, αλλά βεβαίως ουδείς σκέφθηκε ότι θα ήταν δυνατόν να αναζητηθούν ευθύνες από τους χειριστές του ελικοπτέρου. Ετσι δεν είναι; Ή μήπως κάνουμε λάθος;

ΣΥΝΕΧΩΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ

Δεν τα καταφέρνει και άσχημα ο πρό-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

εδρος των Ναυτών κ. Νταλακογεώργος: Πότε με το ένα, πότε με το άλλο, βρίσκεται συνεχώς στο προσκήνιο, εδώ όμως θα αναφερθούμε σε ένα σημείο της πρόσφατης προτάσεώς του για τη συμμετοχή των ναυτικών στις βουλευτικές εκλογές: Μεταξύ άλλων ο κ. Νταλακογεώργος προτείνει να διεξάγονται εκλογές ακόμη και στα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες στα οποία υπηρετούν τουλάχιστον πέντε Έλληνες ναυτικοί — τώρα, λοιπόν, τους θυμηθήκαμε τους ναυτικούς αυτούς που τους αγνοούμε συστηματικά στις απογραφές τις οποίες γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν αποκαλέσει «κολοβές» και βεβαίως ούτε ο πολυπράγμων κ. Νταλακογεώργος, ούτε ουδείς άλλος από τον χώρο της εκπροσώπησης της ναυτεργασίας έχει παρέμβει για να καταστεί δυνατή η καταγραφή του πραγματικού δυναμικού της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Εν πάση περιπτώσει, η πρόταση του κ. Νταλακογεώργου για να συμμετέχουν και οι ναυτικοί μας που υπηρετούν στα πλοία με ξένες σημαίες στις βουλευτικές εκλογές μήπως θα έπρεπε να συνοδεύεται, λόγου χάρη, και από κάποια πρόταση να φορολογείται το εισόδημα που αποκτούν από την πηγή αυτή; Δεν είναι τα δικαιώματα συνυφασμένα και με υποχρεώσεις;

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το πόσο υποβαθμισμένο είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας αποδεικνύεται εκτός των άλλων και από την απάντηση που έδωσε στην ΠΝΟ για το θέμα της εισαγωγής αδασμολόγητων αυτοκινήτων και από άλλες κατηγορίες ναυτικών, πέραν δηλαδή από εκείνους που ήδη έχουν ευεργετηθεί.

«Οι προϋποθέσεις εισαγωγής αυτοκινήτου από ναυτικούς με δασμολογικές ελαφρύνσεις, ανέφερε το ΥΕΝ, είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών, προς το οποίο έχουν διαβασθεί τα κατά καιρούς υποβαλλόμενα αιτήματα των ναυτικών με ευνοϊκή πρόταση».

Υπενθυμίζουμε ότι με τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει ως σήμερα κατέστη δυνατό να αποκτήσουν αδασμολόγητο αυτοκίνητο — και μάλιστα σε πολλές, ίσως τις περισσότερες, περιπτώσεις μεγάλης αξίας που εν συνεχεία μεταβίβασαν αποκομίζοντας έτσι ένα σημαντικό ποσό — ακόμη και οι ευκαιριακοί «ναυτικοί», όσοι δηλαδή, μπήκαν στο βαπόρι για να εξοικονομήσουν όσα χρειάζονταν για να δημιουργήσουν μία δική τους δουλειά στη στεριά. Ενώ ταυτόχρονα έμειναν εκτός του νυμφώνος πραγματικοί ναυτικοί μας με πολύχρονη προσφορά προς την υπόθεση της Ελλη-

νικής Ναυτιλίας και προς τον τόπο, όπως είναι λόγου χάρη οι συνταξιούχοι και τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (αρχιπλοίαρχοι, αρχιμηχανικοί κλπ.) που και αυτών οι αποδοχές προέρχονται από μη υποχρεωτικώς εκχωρούμενο συνάλλαγμα.

Αν το ΥΕΝ δεν ήταν τόσο υποβαθμισμένο ώστε να αναγκάζεται να νομοθετεί με τροπολογίες που περιλαμβάνονται σε νομοσχέδια άλλων Υπουργείων θα είχε τη δύναμη να αξιώσει άμεσες λύσεις και όχι απλώς να διαβιβάζει αιτήματα των ναυτικών μας με ευνοϊκή εισήγηση...

Η ΙΝΤΕΡΤΑΝΚΟ ΑΝΤΙΤΙΘΕΤΑΙ ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΚΙΜΠΟΝΣ

Αντιπροσωπεία της Ιντερτάνκο κατέθεσε πρόσφατα σε υποεπιτροπή της Αμερικανικής Βουλής που ερευνά το θέμα των επιχορηγούμενων ναυπηγήσεων, ότι το Νομοσχέδιο Γκίμπονς που έχει πρωταρχικό στόχο την εξάλειψη αυτών των επιχορηγήσεων θα καταλήξει να πλήξει λάθο στόχο.

Η Ιντερτάνκο ορθότατα αντιτίθεται στις ναυπηγικές επιχορηγήσεις καθώς αυτές δημιουργούν μία διαστρεβλωμένη διεθνή ναυτιλιακή αγορά παρασύροντας τους πλοιοκτήτες να επισκευάζουν ή να ναυπηγούν νέα πλοία ακόμα και όταν οι επικρατούσες συνθήκες δεν

Η Ελληνική Ναυτιλία θα συνεχίσει τον δρόμο της ανάπτυξης

Σε πνεύμα αगाστής συνεργασίας και αμοιβαίας κατανόησης πραγματοποιήθηκε χθες στον Πειραιά η δεύτερη για το 1993 Συνάντηση των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Συγκεκριμένα, τα μέλη των δύο Συμβουλίων αναφέρθηκαν στον πνεύμα συνεργασίας και καλής θελήσεως, στις σχέσεις Εφοπλισμού και Πολιτείας, πάνω στα καίρια προβλήματα του πλοίου, τα οποία εφάπτονται της κυβερνητικής πολιτικής, όπως ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης και η ακολουθούμενη διαδικασία προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα και διαπιστώθηκε ότι καταβάλλεται σύντομη προσπάθεια από μέρους της πολιτικής ηγεσίας, της ηγεσίας του Α.Σ. και των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για ένα ικανοποιητικό, κατά το δυνατόν αποτέλεσμα.

Εξετάσθηκαν επίσης οι σχέσεις εργοδοσίας και ναυτικής εργασίας υπό το φως των υφιστάμενων δυσκολιών της ελλείψεως ανθρώπινου δυναμικού και διαμορφούμενων διεθνώς, απαιτήσεων για υψηλά επαγγελματικά standards. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη στενής συνεργασίας του εφοπλισμού με τις ναυτικές οργανώσεις, η οποία συνεργασία έχει ήδη επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό και αποτελεί βασική προϋπόθεση της ναυτιλιακής ανάπτυξεως, μέσα στα εθνικά πλαίσια.

Επισημάνθηκε, τέλος, η ανοδική πορεία της επιχειρη-

ματικής δραστηριότητας του ελληνικού εφοπλισμού στο στίβο των διεθνών μεταφορών που φέρει την ελληνική πλοιοκτησία στην πρώτη θέση παγκοσμίως, απόσταγμα της καλής συνεργασίας του ικανού εφοπλιστικού και ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

Επίσης, κατά τη Συνάντηση των Μελών των Συμβουλίων των δύο εφοπλιστικών οργανώσεων, ανασκοπήθηκε το εν εξελίξει θέμα της Αμερικανικής Νομοθεσίας (Ο.Ρ.Α. '90) και η πρόοδος που έχει σημειώσει η ελληνική πρόταση διεθνώς, στους κύκλους των ενδιαφερομένων. Παράλληλα, εξετάσθηκαν λεπτομερώς τα δεδομένα της κοινοτικής πολιτικής (European Community Shipping Plans) υπό το πρίσμα της παρεμβάσεως μιας ηγετικής ναυτιλιακής δυναμειας, όπως είναι σήμερα η ελληνική, στον κοινοτικό χώρο. Ο ελληνικός εφοπλισμός άλλωστε, προσφέρει ανεπιφύλακτα την εμπειρία του για τη δημιουργία μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής ναυτιλίας, μακριά από περιορισμούς και δεσμεύσεις που θα εμποδίζουν την ανάπτυξή της, προβάλλοντας το δικό του μοντέλλο, επιτυχημένο κατά την κρίση αυτών των ιδίων των εταίρων μας.

Επίσης συζητήθηκαν ακόμη, το πρόβλημα του Ν.Α.Τ., οι σχέσεις με τους νηογνώμονες, ασφαλιστικά θέματα, η ελληνική παρουσία στους διεθνείς οργανισμούς και η τεχνική συνεργασία μεταξύ ΕΕΕ και Committee.

Η επόμενη Συνάντηση θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο τον Μάρτιο του 1994.

δικαιολογούν τέτοιες επενδύσεις.

Αποτέλεσμα μίας παρόμοιας πολιτικής είναι η διαστρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυπηγείων, τεράστιες απώλειες οικονομικών πόρων, υπερπροσφορά χωρητικότητας και χαμηλοί ναύλοι, μία κατάσταση που μακροχρόνια βλάπτει και τους πλοιοκτήτες και τα ναυπηγεία. Ομως το Νομοσχέδιο Γκίμπονς στην προσπάθειά του να λύσει το πρόβλημα των επιχορηγήσεων στα ναυπηγεία δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στους πλοιοκτήτες. Εάν κυρωθεί ως νόμος θα αποκλείσει από όλα τα λιμάνια των ΗΠΑ κάθε πλοίο που ανήκει στα ναυπηγεία της. Η ποινή αυτή εφαρμόζεται ανεξάρτητα εάν ο πλοιοκτήτης είχε εισπράξει επιχορήγηση για το πλοίο του ή ακόμα και εάν δεν ήξερε ότι υπήρχε ένα τοπικό πρόγραμμα επιχορηγήσεων.

Η Ιντερτάνκο επισημαίνει ότι ο νόμος αυτός θα τιμωρήσει αυτούς που δεν ευθύνονται και θα προξενήσει διαταραχές στο αμερικανικό θαλάσσιο εμπόριο, χωρίς συγχρόνως να προκαλέσει αύξηση στη παραγωγή της αμερικανικής ναυπηγοβιομηχανίας. Καθώς η απόφαση για επιχορήγηση των ναυπηγείων αποτελεί ευθύνη της κυβέρνησης κάθε χώρας, οι προσπάθειες για περιορισμό αυτών των μέτρων που διαστρεβλώνουν την αγορά θα πρέπει να απευθύνονται προς τις κυβερνήσεις που τις υιοθετούν και όχι ενάντια στα πλοία.

Η «ΠΤΕΡΥΓΑ ΠΑΤΕΡΑ»

Οι στήλες αυτές που επέκριναν τον Πρόεδρο του Οίκου Ναύτη για την επαναφορά του θέματος της επαναλειτουργίας του NIEN από τον Οργανισμό επειδή αυτό είναι αδύνατο να επιτευχθεί, επικροτούν απολύτως την αυστηρή εγκύκλιο του προς τις υπηρεσίες του Οίκου Ναύτη, σύμφωνα με την οποία ουδεμία εισαγωγή ασφαλισμένων θα γίνεται σε ιδιωτικές κλινικές εφ' όσον υπάρχουν διαθέσιμα κρεβάτια στην Πτέρυγα Πατέρα του «Ευαγγελισμού».

Σύμφωνα με την εγκύκλιο, στην Πτέρυγα Πατέρα μπορούν να νοσηλεύονται καθημερινώς 150 ασθενείς αλλά ο αριθμός αυτός δεν πρέπει να συμπληρώνεται για να υπάρχουν πάντοτε δέκα κλίνες για την εξυπηρέτηση επείγοντων περιστατικών και κυρίως ασφαλισμένων που προέρχονται από την επαρχία και δεν έχουν δυνατότητες αναμονής εκτός νοσοκομείου.

Η ρύθμιση αυτή δεν σημαίνει ότι θα διακοπούν και οι υπάρχουσες συμβάσεις του Οίκου Ναύτη με ιδιωτικές κλινικές, ούτε και αποτρέπει την εισαγωγή ασφαλισμένων σε άλλα κρατικά νοσοκομεία εφ' όσον το επιθυμούν και ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν κενές θέ-

σεις στην Πτέρυγα Πατέρα. Τέλος με την εγκύκλιο ορίζεται — ορθότατα — ότι στην Πτέρυγα Πατέρα δεν θα εισάγονται χρονίως πάσχοντες οι οποίοι θα νοσηλεύονται σε ιδιωτικές κλινικές ή ιδρύματα με κλειστά νοσήλεια.

Σε όλα αυτά τα ορθά και τα ωραία υπάρχει ένα ερώτημα: θα εφαρμοσθούν;

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΓΚΟΡΜΠΑΤΣΩΦ

Αποτελεί όντως μεγάλη επιτυχία του Καπτάν Παναγιώτη Τσάκου η αποδοχή της προσκλήσεως από τον Μιχαήλ Γκορμπάτσωφ να επισκεφθεί τα Καρδάμυλα στα πλαίσια της επισκέψεως που θα πραγματοποιήσει το πρώτο δεκάημερο του Σεπτεμβρίου στην Ελλάδα, κατά την διάρκεια της οποίας θα ανακηρυχθεί διδάκτωρ του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου της Θεσσαλονίκης.

Με την επίσκεψη Γκορμπάτσωφ τα Καρδάμυλα θα βρεθούν στο προσκήνιο της διεθνούς επικαιρότητας, γεγονός που θα δώσει την αφορμή να γίνει ευρύτερα γνωστό ότι η μικρή αυτή πόλη της Χίου έχει αναδείξει μεγάλους καραβοκύρηδες και μεγάλους εφοπλιστές οι οποίοι ελέγχουν σήμερα έναν στόλο ισο σχεδόν σε αριθμό πλοίων με τον βρετανικό εμπορικό στόλο — υπολογίζεται ότι οι Καρδαμυλίτες εφοπλιστές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και πολύ μεγάλα ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού, διαχειρίζονται περί τα 550 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας άνω των 20 εκατ. τόννων.

Ο Μιχαήλ Γκορμπάτσωφ θα μεταβεί στα Καρδάμυλα στις 14 Σεπτεμβρίου με το κόττερο του Καπτάν Παναγιώτη Τσάκου.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ANANGEL AMERICAN

Για το έκτο έτος λειτουργίας της, που η χρήση του έκλεισε στις 30 Ιουνίου 1993, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο NASDAQ Anangel - American Shipholdings, ανέφερε ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα ύψους δολ. 17.194.000 (δολ. 19.434.000 το 1992).

Το μέρισμα ανά μετοχή ορίσθηκε για το 1993 σε δολ. 1,08 (δολ. 1,21 το 1992) και αποφασίσθηκε να καταβληθεί στις 1 Οκτωβρίου.

Παρά την μείωση που παρατηρείται στα αποτελέσματα εκμετάλλευσης έναντι του 1992, οι μέτοχοι πρέπει να είναι ικανοποιημένοι καθώς ο μέσος όρος των ναύλων κατά την περίοδο 1992-93 μειώθηκε κατά 8,5% έναντι της αντίστοιχης προηγούμενης περιόδου.

Σήμερα, μετά την παράδοση των δύο νεοτεύκτων capesize μπάλκερς, ο στόλος της *Ανανγελ Αμερικαν* αριθμεί 19 πλοία, 1.018.300 τόν. d.w., πλέον των δύο μπάλκερς των 160.000 τόν. d.w. και ενός πάναμαξ των 72.000 τόν. d.w. που βρίσκονται υπό παραγωγή.

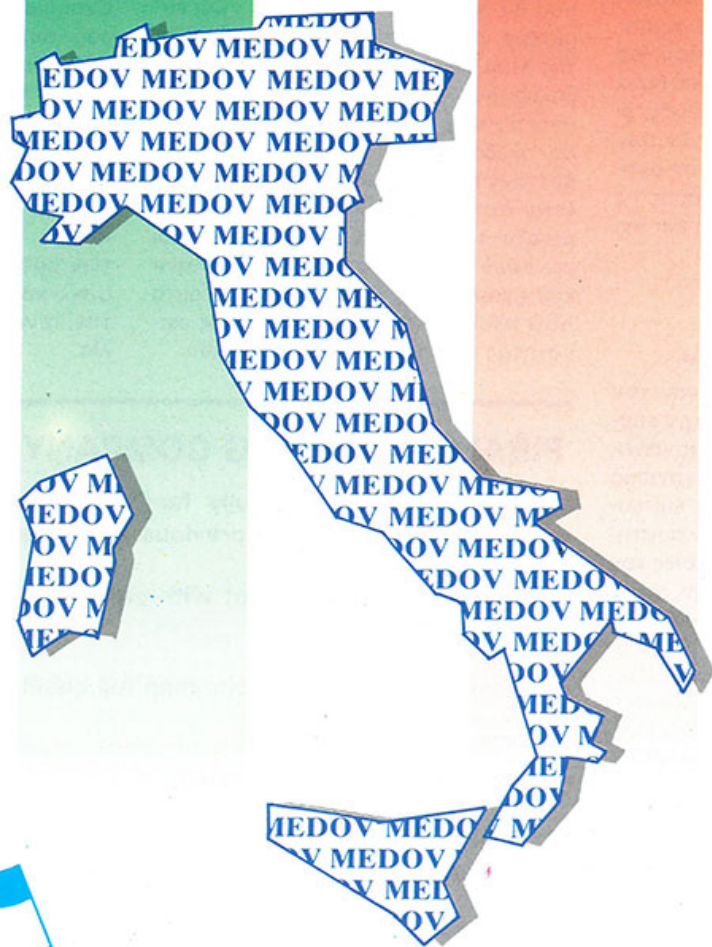
PIRAEUS SHIPPING COMPANY REQUIRES:

- * Operation manager fully familiarised with bulk-carriers and /or tanker operation long previous service essential.
- * Marine superintendent with previous experience in bulk-carriers superintendency.
- * Claim manager and claim man full qualified.
- * FINANCIAL MANAGER with ample experience in all relevant fields of a large shipping company.
- * SUPPLY MANAGER familiar with handling of ships stores and provisions
- * Engineering superintendents with either Academic or sea going back ground able to perform both office and on field duties.
- * Secretary/ P.A. to managing director Required:
 - Qualifications Required:
 - Holder of University degree in Economics/Law/political Science.
 - Bilingual, English Essential.

Mail C.V.'s Po.b. to 80609 — Piræus — Area Code 18 510.

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΛΟ- ΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΙΝΑ....

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Επειδή έχει χυθεί τόσο μελάνι πρώτα από σας και μετά από όλους εμάς και ουδέποτε μας έδωσαν σημασία, σαν πρώην Ασυρματιστής, θεωρώ προτιμώτερο τον τηλεγραφικό τρόπο διατύπωσης κάποιων σκέψεων, αφού με τις αλλαγές και τις εκτενείς αιτιολογήσεις, δεν πείθουμε κανέναν.

α) Επειδή δεν τηρήθηκαν οι υποσχέσεις του κυρίου Πρωθυπουργού περί κατάργησης της φορολογίας των συντάξεων των ναυτικών (στην αρχή είπε των κάτω των 200.000 δρχ. και μετά ο κ. Μάνος είπε για κάτω των 150.000 δρχ.), **λυπούμεθα και θα το θυμόμαστε πάντα.**

β) Επειδή δικαιούμαστε επί πλέον των εφ' άπαξ παροχών από το ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ που ήδη έχουμε πάρει οι συνταξιούχοι, ένα 10% που υποσχέθηκε ο κ. ΥΕΝ Παπαδόγγονας ότι θα μας επιστραφεί και αντί αυτού, εφεύρε ένα πολύ απλό τρόπο να μην το δώσει αλλά και να μην το δικαιούμεθα στο εξής, «σφηνώνοντας» κυριολεκτικά μέσα στο φορολογικό Νομοσχέδιο που ήδη ψηφίστηκε αλλά δεν συζητήθηκαν οι τροπολογίες του ΥΕΝ, «ότι τα ποσά που δόθηκαν από τα ανωτέρω Ταμεία, καλώς δόθηκαν», **DITTO** (που θα πει: Λυπούμεθα και θα το θυμόμαστε πάντα).

γ) Επειδή αντί να δώσει αυξήσεις στους πεινασμένους συνταξιούχους του ΝΑΤ και να καταργήσει τη φορολογία τους, αύξησε την φορολογία των πενιχρών μέχρι γελιών συντάξεων κατά 1% και από 2% το έκανε 3% με τροπολογία που ψηφίστηκε χωρίς συζήτηση — δηλαδή στα σκοτεινά -, **DITTO.**

δ) Επειδή ψηφίστηκε αλλά δεν συζητήθηκε άλλη σκοτεινή και εξυπνάκιχη τροπολογία που μιλά για αυξομείωση των εφ' άπαξ παροχών των ΤΠΑΕΚ και ΤΠΚΠΕΝ ανάλογα με τα οικονομικά των Ταμείων, και όλοι ξέρομε ότι τα οικονομικά τους κάθε άλλο παρά ανθηρά κατάντησαν και από τον μή έχοντα δεν πρόκειται να πάρεις όχι αύξηση αλλά τίποτα, **DITTO**

ε) Επειδή όλοι μιλούν για έλλειψη χρημάτων του ΝΑΤ και πληθώρα εργαζομένων σ' αυτό, παραισέφρυνε με άλλη τροπολογία η θέση του Γενικού Διευθυντή του ΝΑΤ και η θέση του Αντιπροέδρου του ΝΑΤ, που θα πει μερικά εκα-

τομμύρια μισθών που θα βγούν από τους ναυτικούς, **DITTO.**

Όλοι ξέρουμε ότι οι παραπάνω φορείς ανήκουν στην αντίπερα όχθη, έτσι το ερώτημά μου είναι προς την δική μας όχθη, την ΠΝΟ:

Τι θα κάνει τώρα που δεν τηρήθηκαν οι υποσχέσεις που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην αναστολή της απεργίας αλλά δεν εξέλειπαν οι λόγοι της απεργίας; Εύλογα θα ρωτήσει κάποιος: Αφού ξέρεis παντέρημε συνταξιούχε ότι μιλάς στον αέρα, γιατί μιλάς; Και εγώ θα του απαντήσω: Γιατί θέλω να έχω την ικανοποίηση ότι δεν μπορούν να με θεωρήσουν ανόητο ούτε και να υποτιμούν την νοημοσύνη μου, δεν μπορώ πια να πιστέψω σε υποσχέσεις και δεν είμαι τενεκές αλλά πεινασμένος και αδικημένος κατάφορα συνταξιούχος του ΝΑΤ και σαν τέτοιος φωνάζω κι εγώ μην με ακούει κανείς. Ακούω εγώ την φωνή μου και παρηγοριέμαι που είμαι ζωντανός.

Μετά τιμής
Ν. ΚΑΪΜΑΚΗΣ

12 Αυγούστου 1993

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΩΣ ΠΡΟΑΓΩΓΙ- ΚΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Διάβασα στο τεύχος σου της 15 Ιου-

λίου 1993 την απάντηση του Υπουργού Ε.Ν. κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα προς το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού στην προς αυτόν επιστολή της Επιτροπής της Αποκατάστασης Αξιωματικών Ε.Ν. αναφορικά με το ειδικό θέμα της αναγνώρισης και ως προαγωγικής ορισμένου χρόνου υπηρεσίας τους σε ανασφάλιστα πλοία με ξένες σημαίες. Με αυτή τον πληροφορεί ότι με προωθούμενο σχέδιο Π.Δ/τος ικανοποιείται το αίτημά τους. Και ότι ύστερα από δήλωση του εκπροσώπου της ΠΝΟ κατά την συνεδρίαση του ΣΕΕ, την 10.6.1993, ότι αυτή η ρύθμιση δεν διευκολύνει τα πλοία με Ελληνική σημαία και του ΝΕΕ ότι το θέμα πρέπει να μελετηθεί, η συζήτηση αναβλήθηκε σε μελλοντική συνεδρίασή του.

Ως άμεσα ενδιαφερόμενος και πλήρως ενήμερος των ενεργειών της Επιτροπής πάνω στο θέμα γνωρίζω ότι, με Υπομνήματά της, των ενδιαφερομένων προς το ΥΕΝ και με τις δύο επιστολές της προς το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού ζητεί, να αναγνωρισθεί ως ανωτέρω όχι μόνο ο χρόνος υπηρεσίας που έχει διανυθεί κατά την ολιγόμηνη περίοδο εφαρμογής του μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών, όπως προβλέπεται από σχέδιο του Π.Δ/τος, αλλά και η μετά την άρση του, ως επιζήμιος για την ναυτιλία μας, πριν παρέλθει ο λόγος της αυξημένης ανεργίας που το επέβαλε, αλλά και ο μέχρι τα τέλη του 1989, ότε άρχισε να υποχωρεί και να προσφέρονται θέσεις εργασίας σε Ελληνικά πλοία.

Η ύπαρξη της πιά πάνω κατάστασης αναγνωρίζεται και από τον γ.γ. του ΥΕΝ, στην από 2 Δεκεμβρίου 1992 επιστολή του, που δημοσιεύθηκε στο τεύχος σας τον Ιανουάριο 1993, προς το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού, με την οποία τον διαβεβαιώνει ότι θα αναγνωρισθεί ως ανωτέρω ο χρόνος υπηρε-

ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΕΙΔΗ



KEMPE

ΑΝΑΓΟΜΩΣΕΙΣ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Δ. ΚΕΛΛΑΡΑΚΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

Η πολυετής πείρα μας εγγυάται την πυρασφάλειά σας

Εργαστήριο

Θεμιστοκλέους 62
Τηλ.: 0721/80763

Εκθεσις

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

Οικία

Τηλ.: 0721/89582

γίας των ναυτικών που έχει διανυθεί στη πλώ των πλοίων κατά την σοβαρή ναυτική κρίση της τελευταίας δεκαετίας.

Σημειώνεται ότι τυχόν αναγνώριση μόνο του χρόνου υπηρεσίας που προβλέπεται από το σχέδιο του Π.Δ/τος θα αποβεί χωρίς αντικείμενο γιατί θα καλύψει μηδαμινό αριθμό ενδιαφερομένων ως εκ του ότι στο μεταξύ αρκετοί από αυτούς έχουν εγκαταλείψει το επάγγελμα και άλλοι αναγκαστήκαν να το επαναλάβουν σε πλοία με Ελληνική σημαία.

Οι λόγοι αναβολής διατύπωσης γνωμοδότησης επί του θέματος κατά την συνεδρίαση του ΣΕΕ, για την ρύθμιση του οποίου, όπως προαναφέρθηκε, έχει δοθεί διαβεβαίωση, κατόπιν μελέτης, προς το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού, πριν από οκτώ μήνες, είναι, κατά την γνώμη του, τελείως άσχετοι προς αυτό. Κι αυτό, γιατί δεν πρόκειται για ρύθμιση γενικού αλλά ειδικού θέματος, προς αποκατάσταση των βαθμολογικών θιγόντων ναυτικών από πράξη της Πολιτείας (μέτρο ανακύκλωσης) και από λόγον ανώτερης βίας (αυξημένη ανεργία), που επιβάλλεται στα ευνομούμενα κράτη, από τις αρχές της χρηστής διοίκησης και στην προκειμένη περίπτωση και από την συνταγματική επιταγή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών, εφόσον αναγνωρίζεται η όμοια υπηρεσία των επαναπατριζομένων πολιτικών προσφύγων, χωρίς χρονικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις, με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, μη βασιζόμενες σε διάταξη νόμου και με το νεαρό Π.Δ/μα 12/93 η υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της ΕΟΚ.

Δεν θέλω να πιστέψω ότι η ανωτέρω αναβολή οφείλεται σε ενέργειες αυτών που αντιτίθενται στην ρύθμιση του θέματος, όπως συνέβη επί Υπηρεσιακής Κυβερνήσεως από τον σημερινό Αρχηγό ΛΣ και τότε διευθυντή της αναρμόδιας προς αυτό Διεύθυνσης Ποντοπολιτών και Ναυτιλιακών Σχέσεων επί ομοίου σχεδίου Π.Δ./Τος της προηγούμενης Κυ-

βερνήσεως, ο οποίος παρεμπόδιζε την εντολή προώθησης του που δόθηκε από τον τότε Υπουργό ΕΝ με την αιτιολογία της μελέτης του από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΕΝ, στα πλαίσια δέσμης προτάσεων για την συνολική αντιμετώπιση των προβλημάτων της Εμπορικής Ναυτίας. (Βλέπε επισυναπτόμενο υπ' αριθ. πρωτ. 2100/1/90 της 10.4.90 έγγραφο της πλώ πάνω Υπηρεσίας).

Ελπίζω και εύχομαι αυτή τη φορά να δώσει στο θέμα το συντομότερο ο σημερινός Υπουργός ΕΝ την πρόβουσα σ' αυτό λύση.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

Με τιμή
ΝΙΚ. ΓΑΓΙΑΣ
Υποπλοίαρχος ΕΝ

Αθήνα 9 Αυγούστου 1993

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΕΙ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

Από τον Πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Γουόρντ Κούδος», Καπτάν Χριστ. Πανδής, λάβαμε το παρακάτω τηλεγράφημα:

«Κύριοι,

Στο έντυπο που εκδίδει η εταιρία «Anchor Marine Suppliers PTE Ltd.» της Σιγκαπούρης και φέρει τον τίτλο «Diary 1993», στο τμήμα World in Summary αναφέρεται ότι στην Ελλάδα κύριες γλώσσες είναι η Ελληνική και η Τουρκική.

Προς την εταιρία αυτή απέστειλα την ακόλουθη διαμαρτυρία.
QUOTE

FM: Master M/T World Kudos July-23-93 1145 UTC

TO: Anchor Marine Suppliers Singapore

With great surprise in your diary

1993 and in the part «World in Summary» I read that major languages in «Greece» are Greek, Turkish which is not true and offends every Greek.

For your guidance in my country (Greece) the Major language for the 98 percent of the population is the Greek language and only less than 1 percent speaks Turkish and they are Greek citizens (Moslem Minority).

I am afraid that the information for the Turkish language is more unorientated therefore my request, if you are really responsible people, to amend your diary and to delete the world «Turkish».

Master
Capt. CH. PANDIS
UNQUOTE

Ευχαριστώ για την φιλοξενία
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΠΑΝΔΗΣ

30 Ιουλίου, 1993

Σημ. Συντ.: Εμείς τι άλλο να πούμε από το να συγχαρούμε τον Έλληνα πλοίαρχο για την καταγγελία του και να ελπίσουμε ότι το Υπουργείο Εξωτερικών, μέσω του Προξενείου μας στην Σιγκαπούρη θα ζητήσει από την εταιρία να διορθώσει το απαράδεκτο λάθος της.

Η ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ Υ- ΠΟΛΕΙΜΜΑΤΩΝ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος της 1.7.93 του περιοδικού σας με τίτλο «Ρυπαίνει το σιτάρι;» σας πληροφορούμε για την ενημέρωση και του αναγνωστικού σας κοινού τα επόμενα;

Οι Λιμενικές Αρχές ιδιαίτερα ευαίσθητοποιημένες σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τον συνεχή προληπτικό και κατασταλακτικό έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και τις χερσαίες εγκαταστάσεις.

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

Ετσι και το Λιμεναρχείο Χαλκίδας σε εφαρμογή του άρθρου 3 του Ν. 743/77 (ΦΕΚ 319Α), σύμφωνα με το οποίο απαγορεύεται η απόρριψη στην ανοικτή θάλασσα, τους λιμένες, ακτές και τα χωρικά ύδατα πάσης φύσεως πετρελαιοειδών, αποβλήτων, λυμμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκύψει ρύπανση της θάλασσας, όταν κατά την 25.6.93, διαπίστωσε την απόρριψη στη θάλασσα εκπλυμάτων τα οποία περιείχαν υπολείμματα φορτίου αραβοσίτου από τα κύτη του φ/γ «Pack Ruozis» σημαίας Λιθουανίας, κίνησε κατά του πλοιάρχου του πλοίου, την διαδικασία επιβολής των προβλεπόμενων διοικητικών (μόνο) κυρώσεων (χωρίς να κινήσει την διαδικασία ποινικής δίωξης)

και τελικά του επέβαλε πρόστιμο 200.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας σε έκταση τριακοσίων (300) τ.μ. και πιθανότητα προσβολής γειτονικής τουριστικής περιοχής.

Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με παλαιότερη σχετική γνωμάτευση του ΕΚΘΕ, η απόρριψη στη θάλασσα των υπολειμμάτων δημοτικών προκαλεί οργανική και αισθητική ρύπανση και πρέπει να αποφεύγεται, ή δε διάθεση των παραπάνω υλικών να γίνεται σε κατάλληλους χερσαίους χώρους.

Ο Διευθυντής
Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων
Θ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
Αντ/ρχος Λ.Σ.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89/67

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Θα μου επιτρέψετε να επανέλθω στο θέμα των Ναυτιλιακών Εταιριών του Α.Ν. 89/67 γιατί φοβάμαι ότι, όπως επανεμφανίζεται τούτο στο έγκριτο περιοδικό σας (15.5.93, σελ. 5, Ολιγωρία Υπουργείου) αναφορικά με την εγκυρότητα των Εταιριών αυτών και κυρίως τις δυνατότητες κάλυψης και εξυπηρέτησης υπ' αυτών, αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών πλοιοκτητριών πλοίων με ξένες σημαίες, φοβάμαι λοιπόν ότι επέρχεται μία σύγχυση ή έστω ότι διατυπώνεται μία όχι σωστή υπερβολή, στην πραγματική υφιστάμενη κατάσταση.

Ετσι, δεν είναι αληθές ότι όλες οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες που η διαχείρισή τους γίνεται από εταιρίες του Α.Ν. 89/67 κλπ., εφ' όσον η διοίκησή τους ασκείται στην Ελλάδα θεωρούνται προσωπικές ή ως De facto υφιστάμενες στην Ελλάδα εταιρίες, διεπόμενες κατόπιν τούτου από τους σχετικούς Ελληνικούς Νόμους. Για να γίνει αυτό, σύμφωνα και με τη νομολογία του Αρείου Πάγου) θα πρέπει οι αλλοδαπές αυτές Ναυτιλιακές Εταιρίες να μην εμπίπτουν στις διατάξεις του Ν. 791/78.

Ητοι, ειδικότερα και συγκεκριμένα, —

δεδομένου ότι δεν είναι πλοιοκτήτριες Ελληνικών Πλοίων — να μην είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/75 ή των Α.Ν. 89/67 και 378/68. Επομένως, κατ' αντιδιαστολή, εάν οι εταιρίες αυτές — αλλοδαπές και πλοιοκτήτριες πλοίων με ξένη σημαία — είναι εγκατεστημένες (έχουν δηλαδή δικό τους αντιπροσωπευτικό απ' ευθείας των ιδίων, γραφείο) στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις και τη διαδικασία του Α.Ν. 89/67, κλπ. τότε οι αλλοδαπές αυτές εταιρίες διέπονται πάντα ως προς την ύσταση και την ικανότητα δικαίου της χώρας της έδρας που αναφέρεται στο καταστατικό τους. Αντίθετη εκδοχή, απ' όσο τουλάχιστον ηδυνήθησαν να ερευνήσω, δεν ευρήκα στην σχετική νομολογία των Ελληνικών δικαστηρίων.

Θέμα βέβαια υπάρχει ή θα μπορούσε να εγερθεί εάν οι ίδιες οι αλλοδαπές αυτές Ναυτιλιακές Εταιρίες που είναι πλοιοκτήτριες αλλοδαπών πλοίων δεν είναι εγκατεστημένες — οι ίδιες επαναλαμβανώ — στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 89/67 αλλά έχουν αναθέσει τη διαχείρισή τους σε άλλη αλλοδαπή (διαχειρίστρια) Εταιρία και η τελευταία αυτή διαχειρίστρια εταιρία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα σαν Εταιρία

του Α.Ν. 89/67.

Τότε πράγματι οι αλλοδαπές αυτές πλοιοκτήτριες εταιρίες αλλοδαπών πλοίων δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του Ν. 791/78, γιατί απλούστατα αυτές οι ίδιες δεν είναι εγκατεστημένες ως εταιρίες του Α.Ν. 89/67 στην Ελλάδα.

Και αυτό είναι προφανώς το σημείο που γίνεται η σύγχυση.

Πάντως κρίνεται ως πρακτικό, ρεαλιστικό και μάλλον ωφέλιμο, αλλά και σύμφωνα με το πνεύμα που επικρατεί και την πολιτική που ακολουθείται, να επεκταθεί η ισχύς των διατάξεων του Ν. 791/78 και στις διαχειρίστριες εταιρίες αλλοδαπών Ναυτιλιακών Εταιριών πλοιοκτητριών πλοίων με ξένη σημαία.

Η υφιστάμενη διατύπωση του εν λόγω Νόμου (791/78), προφανώς να σκοπούσε — και ορθώς — και στην ύπαρξη κινήτρου προτίμησης υπό των πλοιοκτητών της Ελληνικής σημαίας, όμως το κίνητρο αυτό, τι ήταν να αποδώσει πρέπει να το απέδωσε, ενώ στη διεθνή ναυτιλιακή πραγματικότητα δημιουργείται μια νέα κατάσταση για την οποία καλό και σκόπιμο θα είναι να υπάρχει μία δυνατότητα συνδέσμου, ομφάλιου λώρου, αλλά και ουσιαστικής επαφής με την Ελλάδα.

Τέλος, έστω και σαν πλεονασμός, ως προστεθεί ότι, για τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες πλοιοκτήτριες πλοίων με Ελληνική σημαία, δεν υφίσταται κανένα πρόβλημα όσον αφορά το δίκαιο υπό το οποίο διέπονται, δεδομένου ότι αυτές ε-καλύπτοντο και καλύπτονται ρητά από την πρώτη περίπτωση του θαρραλέου Νόμου 791/78.

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

Αθήνα 4 Ιουνίου 1993

Σημ. Συντ.: Ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Χ. Τσαπραλής που έχει θέσει το θέμα παρατηρεί ότι το πρόβλημα είναι υπαρκτό και το υφίστανται ναυτιλιακές εταιρίες — άλλωστε ούτε ο επιστολογράφος θα μιλούσε — αν δεν υπήρχε — για ανάγκη επεκτάσεως των διατάξεων του Ν. 781/78.

Και προσθέτει ότι στα σχετικά δημοσιεύματά του στα «Ναυτικά Χρονικά» ουδεμία νύξις έχει γίνει για προβλήματα των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών πλοιοκτητριών πλοίων με Ελληνική σημαία και όντως η σχετική αναφορά στην επιστολή του αγαπητού ναυάρχου ήταν πλεονασμός.

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

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ**

"SORENA S.A."

CONSTANZA

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1899

**ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ ΔΙΑΘΕΤΕΙ
ΠΛΗΡΩΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ**

- ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
- ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ • ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΜΕ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΓΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΚΥΠΡΟ**

Ε.Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 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

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



από το 1936
χοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

Ποιοί ευθύνονται για την ταλαιπωρία που υφίστανται οι επιβάτες της Ακτοπλοΐας

Για μια ακόμη φορά κατά την διάρκεια της θερινής τουριστικής αιχμής δημιουργήθηκαν προβλήματα στην ομαλή διακίνηση των επιβατών, κυρίως προς τα Δωδεκάνησα, που δικαιολογημένα προκάλεσαν αισθήματα οργής σε όσους ταξίδευαν και διέσυραν και πάλι την χώρα μας στους τουρίστες που βρέθηκαν εδώ για τις διακοπές τους.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δέχθηκαν πολλές έγγραφες καταγγελίες για την απαράδεκτη κατάσταση που επικράτησε στις αρχές Αυγούστου στον Πειραιά και από αυτές δημοσιεύουν τις πλέον καθοριστικές, ώστε να συναχθούν τα απαιτούμενα συμπεράσματα και να καταλογισθούν οι ευθύνες σε όποιους ανήκουν.

Στις 1 Αυγούστου, ο κ. Γερ. Αγουόδημος απέστειλε στον πλοίαρχο Λ.Σ. Π. Σκαρμέα, διευθυντή της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ το ακόλουθο τηλεγράφημα με κοινοποίηση προς τα «Ναυτικά Χρονικά».

«Κύριε Διευθυντά,

Διαβάσαμε το χθεσινό σας τέλεξ σχετικά με τους υπερπλήθους και διάφορα δημοσιεύματά σας ότι τρέχετε να συλλάβετε τους εγκληματίες πράκτορες και εφοπλιστές που εκδίδουν υπερπλήθους εισιτήρια.

Λυπούμαι να σας πληροφορήσω ότι αποκλειστικά υπεύθυνοι είστε προσωπικά εσείς διότι το θέμα αυτό των υπερπλήθους είναι γνωστό από εικοσαετία. Εφέτος για να αποφύγουμε αυτό το κακό και την δυσφήμιση της πατρίδας μας στο εξωτερικό προθυμοποιηθήκαμε να εκτελέσουμε έκτακτο προσέγγιση με το πλοίο μας «Δήμητρα» στην νήσο Πάρο την Παρασκευή 30/7/93 αλλά εσείς με το μένος και την εκδικητικότητα που τρέφετε κατά της εταιρίας μας το αρνηθήκατε πεισματικά και μας το εγκρίνατε μόνον στο παρόν δύο όταν ήδη είχε επέλθει το αδιέξοδο.

Παρ' όλα αυτά, και παρ' όλον τον διωγμό που μας κάνετε για τον οποίο επιφυλασσόμεθα να καταφύγουμε στην δικαιοσύνη κατά της υπηρεσίας σας, για να δείξουμε άλλη μια φορά την καλή μας θέληση εκείνο το βράδυ την Κυριακή 1/8/93 όταν ζητήσατε το «Δήμητρα» να εκτελέσει έκτακτο δρομολόγιο για να πάρει μόνο φορτηγά αυτοκίνητα εμείς δεχθήκαμε και για το οποίο ταξίδι, η εταιρία μας ζημιώθηκε με το ποσό των 500.000 δραχμών.

Όταν κ. Διευθυντά μας κοροϊδεύατε μέρα με την μέρα επί τρεις συνεχείς μήνες ότι θα μας χορηγούσατε άδεια σκοπιμότητας στο «Ρομίλντα» την οποία τελικά δεν χορηγήσατε και διώξατε το πλοίο αναγκάζοντάς το να σηκώσει σημαίας Μάλτας, εσείς συγχρόνως εγκρίνατε σε άλλα πλοία της «ΔΑΝΕ» να εκτελούν προσεγγίσεις για τι οποίες με κανένα τρόπο δεν βγαίνει το

ωράριο λόγω της ταχύτητας των πλοίων, δεν γνωρίζατε ότι θα επέλθει συνωστισμός στο λιμάνι του Πειραιά;

Δεν γνωρίζατε κ. Διευθυντά ότι αυτά τα πλοία θα είχαν καθυστέρηση 15 ωρών;

Που είναι η παραμονή έξι ωρών των πλοίων αυτών στον Πειραιά κύριε Διευθυντά;

Δεν γνωρίζατε κ. Διευθυντά ότι οι χιλιάδες επιβάτες, οι οποίοι θα παρέμεναν στις προβλήτες επί 12 ώρες αναμένοντας τα πλοία για τα Δωδεκάνησα θα δημιουργούσαν προβλήματα στο λιμάνι;

Δεν γνωρίζατε κ. Διευθυντά, ότι διώχνοντας το «Ρομίλντα» δεν θα υπήρχε εισιτήριο να πάει κάποιος στα Δωδεκάνησα εδώ και 50 ημέρες, καταδικάζοντας συγχρόνως σε οικονομικό μαρασμό ιδίως τα μικρά νησιά; Δεν γνωρίζατε κ. Διευθυντά ότι η «ΔΑΝΕ» δεν έχει διαθέσιμα εισιτήρια μετάβασης και επιστροφής εδώ και 60 ημέρες;

Δεν γνωρίζατε κ. Διευθυντά ότι από τις αναχωρήσεις πλοίων για Δωδεκάνησα θα έμεναν έξω δεκάδες φορτηγά αυτοκίνητα και επιβάτες;

Κύριε Διευθυντά είστε αποκλειστικά υπεύθυνοι εσείς και η Υπηρεσία σας για όλα αυτά που συμβαίνουν και το χάος που επικρατεί σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς και για την δυσφήμιση της πατρίδας μας στο εξωτερικό για τα οποία επιφυλάσσομαι παντός δικαιώματός μου.

Για την G.A. FERRIES»

Γεράσιμος Αγουόδημος

Την ίδια ημέρα έφθασε στα «Ναυτικά Χρονικά» και η τηλεγραφική διαμαρτυρία του κ. Άρη Ράμμου, επιβάτη του πλοίου «Κάμιρος» της Δ.Α.Ν.Ε.

«Σήμερα 1/8/93, είχε προγραμματισθεί για τις 10 το πρωί ταξίδι του οχηματογωγού «Κάμιρος», προς Πάτμο, Κάλυμνο, Λέρο, για το οποίο και είχαν από ημερών εξαντληθεί όλα τα εισιτήρια.

Η εταιρία σε προσωπική επικοινωνία μου μαζί τους, χθές στις 14.00 επιβεβαίωσε την ώρα αναχώρησης.

Εν τούτοις σήμερα το πρωί, και ενώ εκατοντάδες επιβατών και οχημάτων είχαν συγκεντρωθεί στην αποβάθρα, πληροφορηθήκαμε από τους λιμενικούς ότι το «Κάμιρος» θα έλθει στις 14.30. Η εταιρία ήταν παντελώς απύσχα. Σε επίσκεψή μου στα γραφεία τους και έντονη διαμαρτυρία μου για την μη ενημέρωση όλου αυτού του πλήθους των επιβατών, μέσω τηλεόρασης και ραδιοφώνου ώστε να αποφευχθεί η τόση ταλαιπωρία, και ο διασυρμός της χώρας μας σε τόσους τουρίστες, η απάντηση ήταν χλιαρή και αδιάφορη. Θεωρώ τουλάχιστον αποικιακή την μεταχείριση αυτή. Επειδή πρέπει κάποτε και στην Ελλάδα οι επιχειρημα-

τίες να αρχίσουν να σέβονται το κοινό τους και να μην το θεωρούν μόνο πηγή πλουτισμού τους, σας αποστέλλω το παρόν.

Πέραν αυτού επιφυλάσσομαι βεβαίως για απαίτηση αποζημίωσης από την Δ.Α.Ν.Ε. για υλικές ζημιές και ψυχική ταλαιπωρία.

Με εκτίμηση
ΑΡΗΣ Ν. ΡΑΜΜΟΣ
Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ

Επίσης στις 1 Αυγούστου, ο κ. Γερ. Αγούδημος απέστειλε και δεύτερο τέλεξ στην Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ, επισημαίνοντας τα εξής:

«Κύριε Διευθυντά,

Εν συνεχεία σημερινού μας τέλεξ αριθ. 1481, καταγγέλλουμε ενώπιον της κοινής γνώμης ότι εσείς και η υπηρεσία σας είσθε οι μόνοι υπεύθυνοι για το χάος που επικρατεί σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά.

Χιλιάδες τουρίστες αναζητούν ένα εισιτήριο για να επισκευθούν τα Δωδεκάνησα και δεν υπάρχει τίποτα, ως επίσης εκατοντάδες φορτηγά οχήματα περιμένουν στις προβλήτες προκαλώντας πανδαιμόνιο.

Οι πολύωρες καθυστερήσεις των πλοίων πέραν του 12ώρου δημιουργήθηκαν κατόπιν δικών σας αποκλειστικά σφαλμάτων διότι όταν εγκρίνατε τα δρομολόγια προς τα Δωδεκάνησα δεν λάβατε υπόψη σας την ταχύτητα των 16 μιλίων των πλοίων αυτών τα οποία για να ανταπεξέλθουν θα έπρεπε να ήταν ταχύτητας 30 μιλίων. Το μόνο που βλέπατε ήταν πως να διώξετε το «Ρομίλντα».

Με έκπληξη πληροφορούμεθα ότι προσπαθείτε να ναυλώσετε πλοίο υπό ξένη σημαία για να μεταφέρετε τις εκατοντάδες τα φορτηγά οχήματα στα νησιά.

Όσον αφορά τους υπεράριθμους που φορτώνουν τα πλοία αυτά είναι θέμα του Κεντρικού Λιμεναρχείου το οποίο θα πρέπει να ελέγχει τα πλοία που αναχωρούν για τα Δωδεκάνησα προτού θρηνήσουμε θύματα.

Οι κύριοι της ΠΝΟ ας λάβουν θέση σχετικά με την ναύλωση του πλοίου υπό ξένη σημαία την στιγμή κατά την οποία ο Υπουργός Ε.Ν. έδωσε πλοίο από την Ελληνική σημαία για να κάνει τα χατήρια του οιοδήποτε προέδρου στερώντας έτσι το ΝΑΤ από τις εισφορές των πλοιοκτητών, των ναυτικών, συν 28.000.000 δρχ. εισφορά της άδειας σκοπιμότητας.

Σας καταγγέλλουμε ακόμα μια φορά για όλα όσα συμβαίνουν και επιφυλασσόμεθα παντός δικαιώματος μας για τα περαιτέρω.

Για την G.A. FERRIES
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ»

Τέλος, στις 20 Αυγούστου 1993, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων απέστειλε προς τον Υπουργό Ε.Ν. κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα το ακόλουθο υπόμνημα, το οποίο απέστειλε και προς δημοσίευση στα «Ναυτικά Χρονικά».

«Κύριε Υπουργέ,

Πλησιάζει το τέλος της τουριστικής περιόδου και είναι καιρός να συναγάγουμε τα συμπεράσματά μας.

Κατ' αρχάς γνωρίζετε ότι ο Τουρισμός είναι ένας από τους βασικούς τομείς της Οικονομίας, γιατί συμβάλλει στην επίλυση του οικονομικού, συναλλαγματικού και κυρίως δημογραφικού προβλήματος της χώρας και ως εκ τούτου επιδίωξη όλων μας είναι η ανάπτυξη του.

Εχουμε τονίσει κατ' επανάληψη, ότι επιβάλλεται η δημιουργία ενός φορέως, που να συγκεντρώνει όλες τις τουριστικές αρμοδιότητες. Εφ' όσον όμως τούτο δεν εγένετο πραγματικότητα, θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία μεταξύ όλων των φορέων που εμπλέκονται στην προσπάθεια αναπτύξεως του τουρισμού.

Τούτο όχι μόνο δεν γίνεται, αλλά πολλές φορές έχουμε και αντίστροφες ενέργειες.

Η τάξη των Πρακτόρων, που ιστορικά είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το πλοίο και ιδιαίτερα από της εποχής που τα πλωτά ναυπηγήματα χρησιμοποιούνται για τη μαζική μεταφορά επιβατών, ΙΧ και εμπορευμάτων, πολλές φορές προσεφέρθη να βοηθήσει το ΥΕΝ στον προγραμματισμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, αλλά ουδέποτε εκλήθη.

Η υποχρεωτική κάλυψη των αναγκών των άγονων γραμμών, από τα πλοία που εργάζονται στις γόνιμες του ίδιου συμπλέγματος, είναι δική μας υπόδειξη, όταν έγινε ημερίδα στο ΥΕΝ — την οποία ενδεικτικά αναφέρουμε — και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την εξοικονόμηση αρκετών δισεκατομμυρίων δραχμών για το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι δηλώσεις όλων των υπευθύνων και ιδιαίτερα των Υπηρεσιών σας, είναι ότι η Τουριστική κίνηση για το 1993 είναι μειωμένη — δεν αναφέρουμε ποσοστό γιατί είναι σημαντικό —, παρά ταύτα, δημιουργήθηκαν δέθεν προβλήματα και υπεύθυνοι θεωρήθηκαν οι

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

πράκτορες, όπως άλλωστε συμβαίνει κάθε χρόνο.

Κύριε Υπουργέ,

Την ευθύνη των αδειών σκοπιμότητας και των δρομολογίων, την έχει το ΥΕΝ.

Το ΥΕΝ γνωρίζει την κίνηση της περιόδου, ακόμη και τις ημέρες αιχμής και θα πρέπει να λύσει οριστικά το πρόβλημα, με την εκτέλεση εκτάκτων δρομολογίων αφ' ενός, αφ' ετέρου δε να εγκρίνει όπου νομίζει ότι υπάρχει ανάγκη, όπως π.χ. Δωδεκάνησο, Μυτιλήνη ή αλλού, νέες άδειες σκοπιμότητας.

Ιδιαίτερα στις γραμμές των Κυκλάδων, όπου κατ' έτος έχουμε προβλήματα, κυρίως στις πρώτες αναχωρήσεις, μπορεί να υποδείξει στους πλοιοκτήτες μια συνεργασία αποδοχής εισιτηρίων μεταξύ τους, για να αποφευχθεί η ταλαιπωρία και να λυθεί το πρόβλημα.

Ας αντιληφθούν επί τέλους οι πάντες ότι δεν υπάρχουν υπεράριθμα εισιτήρια, αλλά υπάρχει αυξημένη ζήτηση που πρέπει να καλύψουμε.

Δεν είναι υπεύθυνοι οι πράκτορες για τα δημιουργούμενα προβλήματα. Η προσπάθειά τους είναι να φέρουν κόσμο, να φέρουν ξένους, να φέρουν συνάλλαγμα, να δώσουν δουλειά στους νέους, ιδιαίτερα στα νησιά, για να μην ερημώσει η Ελλάδα.

Δεν είναι υπεύθυνοι οι πράκτορες για την υπερφόρτωση των πλοίων, για τις καθυστερήσεις, για την έλλειψη δρομολογίων, όταν υπάρχει κίνηση.

Δεν επιτρέπεται να διασύρεται η τάξη, επειδή 5 αυτοκίνητα ή 10 επιβάτες, αντί να αναχωρήσουν με το Α πλοίο, ανεχώρησαν μετά μία ώρα με το Β.

Στα σεροδρόμια της χώρας, στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, υπάρχει συνήθως αναμονή αρκετών ωρών και ουδείς μηνύεται, ούτε και διασύρεται.

Αναμένουμε την πρωτοβουλία σας, για μία ευρεία σύσκεψη με σκοπό την οριστική επίλυση των χρονιζόντων προβλημάτων και τον διαχωρισμό των τυχόν ευθυνών από τους αναίτιους και ανεύθυνους πράκτορες και ιδιαίτερα να δοθεί ένα τέλος στον ανελέητο διασυρμό τους.

Θέλουμε να ελπίζουμε, ότι η παρούσα επιστολή θα βρει την δέουσα ανταπόκριση στο πρόσωπό σας και ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα προσκληθούμε να εκθέσουμε τις απόψεις και τις προτάσεις μας, οι οποίες πιστεύουμε ότι θα συμβάλουν σημαντικά στην προώθηση των επιδιωκόμενων λύσεων, για την ευρυθμότερη λειτουργία του λιμένος μας.

Για το Διοικητικό Συμβούλιο
ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

Ο Πρόεδρος
ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΟΥΡΙΑΔΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματέας
ΝΙΚΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

ΕΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΑΔΣΕΝ

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Την περίοδο που διανύουμε ετοιμάζονται οι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ να ναυτολογηθούν στα πλοία για την πρακτική τους εκπαίδευση.

Περίοδος αναζήτησης πλοίων, οργασμός στο ΥΕΝ και στις Ενώσεις Εφοπλιστών για τον συντονισμό της καθόλου εύκολης αυτής επιχείρησης αποστολής στα πλοία και την ναυτολόγησή τους.

Τη φορά όμως αυτή υπάρχει ένα καινούργιο στοιχείο που παρεμβάλλεται στην όλη επιχείρηση.

Είναι το γεγονός ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ζήτησε από το ΥΕΝ να προσπαθήσει ώστε κατά το δυνατό οι σπουδαστές που θα πραγματοποιήσουν την δεύτερη περίοδο της πρακτικής τους εκπαίδευσης να ναυτολογηθούν σε πλοία που ανήκουν στις ίδιες εταιρίες που ανήκε το πλοίο που πραγματοποίησαν την πρώτη τους πρακτική εκπαίδευση στη θάλασσα.

Η ενέργεια αυτή θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως μια ένδειξη ότι στην γενική τους θεώρηση οι εταιρίες έμειναν ευχαριστημένες από την συνεργασία με τους συγκεκριμένους σπουδαστές και ότι θα ήθελαν πάλι να έχουν τα ίδια πρόσωπα και στην δεύτερη περίοδο.

Είναι όμως πράγματι μόνο αυτό;

Εγώ νομίζω ότι υπάρχει ένας ουσιαστικότερος λόγος που εκφράζει μια ολόκληρη φιλοσοφία που ώθησε την ΕΕΕ να ζητήσει την συγκεκριμένη ρύθμιση από το ΥΕΝ.

Επειδή με εντυπωσίασε πολύ θετικά η πρωτοβουλία αυτή νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να τις δοθούν οι πραγματικές της διαστάσεις τουλάχιστον όπως εμείς τις κατανοούμε.

Ο σοβαρός, ο συνετός και νοικοκύρης εφοπλιστής, ο σύγχρονος και συστηματικός

επιχειρηματίας με μακροπρόθεσμο προγραμματισμό αντιλαμβάνεται σήμερα περισσότερο παρά ποτέ ότι την τεράστια περιουσία

του, αυτή που αντιπροσωπεύει ένα συγκεκριμένο σύγχρονο πλοίο του δεν είναι αρκετό να την εμπιστευτεί μόνο σε στελέχη με υψηλό δείκτη νοημοσύνης και υψηλό μορφωτικό επίπεδο για να ανταποκριθούν στις σημερινές αλλά και αυριανές απαιτήσεις τις θέσεις τους, αλλά είναι ουσιαστική ανάγκη τα στελέχη αυτά να είναι:

"και δικοί του άνθρωποι".

Βλέπει ο ίδιος δηλαδή ότι δεν είναι επαρκές τα στελέχη να πράξουν το καθήκον τους σε όποια έκταση οι Κανονισμοί και οι νόμοι προβλέπουν και η πρακτική απαιτεί αλλά χρειάζεται πολύ περισσότερο ενδιαφέρον και ανησυχία για να ολοκληρωθεί

η αποστολή του πλοίου στην συγκεκριμένη περίοδο της λειτουργικής του χρήσης.

Στον πολυτάραχο κόσμο μιας απρόβλεπτης ναυλαγοράς και ενός κατα κανόνα ξένου και όχι φιλικού περιβάλλοντος που κινείται το Ελληνικό πλοίο - όλοι όπου βρεθεί το απομαστίζουν - έγινε αντιληπτό ότι τέτοιους δικούς του ανθρώπους, τέτοια στελέχη που να "πονάνε" το πλοίο και να συμμερίζονται τις αγωνίες του εφοπλιστού, και που ρισκάρουν ακόμη και την προσωπική τους ακεραιότητα για να διασφαλίσουν τα συμφέροντά του δεν τα βρίσκεις "μέσα από λίστες αναμονής" αλλά, τα "στελέχη αυτά τα δημιουργείς".

Τα παίρνεις συνήθως εύπλαστο ζυμάρι, και τα πλάθεις, τους δίνεις το δικό σου σχήμα, την δική σου πνοή, τα ταυτίζεις τέλος με το γίνεσθαι και την ζωή της εταιρίας.

Είναι αυτά τα στελέχη που ταυτίζουν την καριέρα τους και τις τύχες τους με τις τύχες της εταιρίας. Έχουν γίνει οι δική της άνθρωποι έχουν γίνει αναπόσπαστο τμήμα της.

Για μας το αίτημα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών εκφράζει αυτή την ανάγκη της δημιουργίας τέτοιων στελεχών, εκφράζει την α-

γωνία της απόκτησης μονίμων στελεχών.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θεωρώ ότι πραγματικά αξίζουν συγχαρητήρια σ αυτούς που είχαν την σχετική πρωτοβουλία. Γιατί πραγματικά εκφράζει μια άλλη αντίληψη και δίνει ένα αισιόδοξο μήνυμα όστις ένας άλλος άνεμος πνέει.

Αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την σωστή κατεύθυνση να θέλει η κάθε εταιρία να δείξει στους αυριανούς συνεργάτες της να δουν με τα ίδια τους τα μάτια την εικόνα της, ώστε μέσα από αυτή την συνεργασία και την συνύπαρξη να δουν την δική τους σταδιοδρομία, το δικό τους μέλλον αλλά και τα δικά τους όνειρα να γίνονται πραγματικότητα.

Ομως θα ήθελα να προχωρήσω περισσότερο μερικές σκέψεις μου που ίσως παρουσιάζουν ενδιαφέρον για να πλησιάσουμε πιο κοντά τον στόχο μας.

Ειλικρινά πιστεύω ότι οι Ελληνικές εταιρίες - ο Έλληνας εφοπλιστής με βάση τις παραπάνω σκέψεις που διατυπώθηκαν για την πρωτοβουλία της ΕΕΕ, είναι ανάγκη να εφαρμόσει μια δική του ο καθένας πολιτική δημιουργίας "δικών του" μονίμων στελεχών.

Για την συγκεκριμένη περίπτωση των σπουδαστών της ΑΔΣΕΝ έχω την γνώμη ότι το ενδιαφέρον από πλευράς συγκεκριμένης εταιρίας δεν θα πρέπει να παραμείνει αποσπασματικό και μόνο για όσο χρόνο διαρκεί η ναυτολόγηση αλλά στα πλαίσια μιας περισσότερο συστηματικής πολιτικής είναι ανάγκη να επεκταθεί σε όλο το χρονικό διάστημα που διαρκεί η φοίτηση στην Σχολή.

Με άλλα λόγια από την στιγμή που ναυτολογήθηκαν σε πλοία της εταιρίας να αποτελέσουν αντικείμενο του ενδιαφέροντός της. Η πρόοδος και παρακολούθηση των σπουδών τους ενώ παράλληλα να θεωρηθούν ως "οιωνεί" προσωπικό της καλούμενοι σε επιχειρηματι-

κού - ναυτιλιακού αλλά και κοινωνικού ενδιαφέροντος εκδηλώσεις αλλά και δραστηριότητες μέσα από τις οποίες η εταιρία εκδηλώνει την εκτίμηση και το ενδιαφέρον για τους συνεργάτες της.

Εχω την αίσθηση ότι θα συμβάλει στην προσέγγιση αυτή ακόμη και η όποια προσέλευση των σπουδαστών κατά την διάρκεια των μαθημάτων - όταν υπάρχει βεβαίως ελεύθερος χρόνος - για σχετική ενημέρωσή τους σε γενικά θέματα λειτουργίας - οργάνωσης της ίδιας της εταιρίας ή και ειδικότερα στον χειρισμό λειτουργικών θεμάτων των πλοίων.

Το σπάσιμο αυτό του πάγου, η παρουσίαση της ανθρώπινης πλευράς ενός επιχειρηματικού μηχανισμού ευαίσθητου με διεθνείς διασυνδέσεις και ασφαλώς πολύπλοκο, πρέπει να είμαστε βέβαιοι ότι συμβάλλει αποφασιστικά στο να φέρουμε τον νεαρό σπουδαστή μέσα σε ένα νέο κόσμο, σε ένα μαγικό κόσμο που δεν μπορούσε να ονειρευτεί.

Και ακόμη ότι το πλοίο, όπου και να βρίσκεται στην υδρόγειο, στην μεση του ωκεανού ή στο πολύβουο λιμάνι, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του κόσμου αυτού και οι άνθρωποι τους ασφαλώς μέρος του ίδιου κόσμου.

Μέσα λοιπόν σ' αυτό τον χώρο που το πλοίο και το γραφείο ζουν λειτουργικά μαζί έστω και αν τα χωρίζουν δεκάδες χιλιάδες μίλια ο νεαρός σπουδαστής αρχίζει να αισθάνεται οικείος και νάμαστε βέβαιοι και αύριο σαν στέλεχος το ίδιο θα νοιώθει.

Ας γεφυρώσουμε το γραφείο με το πλοίο στην συνείδηση των σπουδαστών αυτών που θα γίνουν οι μόνιμοι ένοικοι του ναυτιλιακού αυτού κόσμου.

Ας μην υψώνουμε τείχη αδιαπέραστα μπροστά τους και προπαντός ας μην τους δώσουμε να καταλάβουν ότι τα γραφεία της εταιρίας είναι για τους κάτι το "άβα-

τον" και terra Incognita, προορίζομενα για κάποιους άλλους.

Θα ήταν ολέθριο στα πρώτα βήματά τους, θα ήταν καταστροφικό να κατακρημνίσουμε τον εσωτερικό τους κόσμο μαζί και τα όνειρά τους.

Αντίθετα θα πρέπει όχι μόνο οι ίδιοι να καταλάβουν αλλά περισσότερο να τους το τόνισουμε εμείς οι ίδιοι - η εταιρία - ότι αυτά τα γραφεία, αυτές οι καρέκλες, αναμένουν αυτούς που θα διακριθούν στις σπουδές τους, θα διακριθούν στο πλοίο. Θα πονέσουν το πλοίο, θα αγωνιστούν εκεί μαζί του στην πρώτη γραμμή, εκεί που δίνονται οι μάχες με το κύμα.

Θα πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι δεν θα ακολουθήσουν ένα στείο ναυτικό επάγγελμα, αρνητικό όπως, το παρουσιάζει η φτηνή φιλολογία των διαφόρων εντύπων και κινηματογραφικών έργων λαϊκής κατανάλωσης, αλλά αντίθετα επέλεξαν μια τρομακτικά πολύπλευρη, με επιστημονικά και επαγγελματικά ενδιαφέροντα εναλλασσόμενη ναυτιλιακή σταδιοδρομία, που τα πρώτα της χρόνια περνούν μέσα από τα βιώματα του πλοίου και τις θάλασσες. Χρόνια γεμάτα πολύτιμη γνώση και πρωτογενή εμπειρία που αποτελούν εχέγγυα όχι μόνο για επιτελική απασχόληση στην ξηρά αλλά εχεγγυα που πολλούς οδηγούν απευθείας στην πλοιοκτησία.

Εχουμε κάθε λόγο σαν εταιρία και σαν Ελληνική ναυτιλία να δώσουμε στον νεαρό δόκιμο τις αληθινές διαστάσεις και τις απεριόριστες προοπτικές που ανοίγονται μπροστά του, ξεκινώντας την καριέρα του με την δική μας εταιρία, με τα δικά μας βαπόρια.

Γιατί αντίθετα θα είναι πολύ κρίμα ο νεαρός σπουδαστής, κλείνοντας την πόρτα του Γραφείου (δηλαδή της εταιρίας) και πηγαίνοντας για το πλοίο μείνει, λόγω της συμπεριφοράς μας, με την εντύπωση ότι "αυτός είναι μόνο για τα

βαπόρια". Γιατί τότε θα έχουμε "χάσει από χέρι" την ευκαιρία να δημιουργήσουμε ένα "δικό μας άνθρωπο" και η ναυτιλία γενικότερα ένα αυριανό φιλόδοξο αξιωματικό στα πλοία και ίσως ένα ικανό επιτελή - ναυτιλιακό στέλεχος στο γραφείο.

Γιατί ένας νεαρός σπουδαστής ΑΔΣΕΝ με αμφιβολίες για την ορθότητα των επιλογών του είναι βέβαιο ότι μέσα στο βαπόρι - και από το πρώτο μάλιστα ταξίδι - με την κατάλληλη ίσως αρνητική καθοδήγηση - κάτι που στην πράξη δεν είναι σπάνιο - εύκολα μπορεί να πιστέψει ότι ακολουθώντας το ναυτικό επάγγελμα ουσιαστικά για την ξηρά είναι ανεπάγγελτος.

Ας το προσέξουμε όλοι μας πάρα πολύ το στοιχείο αυτό ώστε το επόμενο βήμα του να μην είναι η φυγή από το επάγγελμα.

Σήμερα πρέπει να το αποδεχθούμε ουδείς αρχίζει μια ναυτική σταδιοδρομία με το σκεπτικό ότι θα παραμείνει όλα τα χρόνια στην θάλασσα, μέχρι να συνταξιοδοτηθεί. Αυτό αποτελεί μια πραγματικότητα.

Εμείς θεωρούμε ότι το να δώσουμε στον νεαρό σπουδαστή να αντιληφθεί ότι η υπηρεσία στην θάλασσα αποτελεί μέρος μιας συνολικής και εναλλασσόμενης ναυτιλιακής σταδιοδρομίας είναι ίσως από τα ουσιαστικότερα κίνητρα που έχουμε ως ναυτιλία να προβάλλουμε για να προσελκύσουμε ικανά και φιλόδοξα στελέχη.

Ειλικρινά πιστεύω ότι ως Ελληνική ναυτιλία εσφαλμένα μέχρι τώρα το στοιχείο αυτό επιμελώς το έχουμε υποβαθμίσει.

Ας ελπίσουμε ότι η πρωτοβουλία της ΕΕΕ για ναυτολόγηση των σπουδαστών της Β' περιόδου στα πλοία των ιδίων εταιριών που είχαν οι σπουδαστές αυτοί ναυτολογηθεί κατά την πρώτη περίοδο αποτελεί μια νέα προσέγγιση που τόσο πραγματικά ανάγκη έχει η Ελληνική Ναυτιλία.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

**12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

«ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ»: Αυτή τη φορά η φωνή, φωνή αγανακτήσεως, προέρχεται από τους συνταξιούχους μας οι οποίοι με τροπολογία που κατατέθηκε στο φορολογικό επιβαρύνονται με ένα τοις εκατό πλέον στις κρατήσεις που γίνονται στις συντάξεις τους (από 2% αυξάνονται σε 3%) ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες τα ποσοστά συμμετοχής του — όπως και των εν ενεργεία ναυτικών — στις δαπάνες για την αγορά φαρμάκων.

Στο μεταξύ ο Πρόεδρος του Οίκου Ναύτη που είχε επιχειρήσει να διακόψει από την 1η Αυγούστου τις συμβάσεις ιατρών σε περιοχές όπου το σύνολο των ασφαλισμένων δεν υπερβαίνει τους 750 ανέκρουσε πρύμνα μετά τις έντονες διαμαρτυρίες της Ομοσπονδίας Συνταξιούχων NAT Κέντρου και Επαρχίας, γεγονός που δείχνει και τον δρόμο που πρέπει να ακολουθείται σε παρόμοιες περιπτώσεις: Ο Πρόεδρος του Οίκου Ναύτη, λοιπόν, γνωστοποίησε στην Ομοσπονδία ότι «λόγω της θερμής περιόδου και προκειμένου να σταλούν λεπτομερείς οδηγίες για την εφαρμογή του νέου μέτρου, παρατείνεται επ' αόριστον η ισχύς των συμβάσεων των ιατρών» στις εν λόγω περιοχές.

ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΣ την τεράστια προσφορά του στον τομέα της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός δώρισε στο Λιμενικό Σώμα δύο ταχύπλοα σκάφη που θα χρησιμοποιηθούν για την επιτήρηση του θα-

λάσσιου πάρκου των Βορείων Σποράδων. Μιλώντας σε ειδική τελετή που έγινε στην Αλόννησο ο κ. Λιβανός υπογράμμισε για μία ακόμη φορά την ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος για την επιβίωση της ανθρωπότητας. Την σημασία της δωρεάς του κ. Λιβανού υπογράμμισε στην ομιλία του ο Υπουργός Ναυτιλίας ο οποίος όμως αναφέρθηκε στην πολυτιμότητα του περιβάλλοντος για την προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό και (κατά δεύτερο λόγο, κατά τη δική του αξιολόγηση) για την ποιότητα της ζωής μας — η προστασία του περιβάλλοντος αφορά την επιβίωση, τη διατήρηση της ζωής στον πλανήτη και όχι απλώς την ποιότητα της ζωής μας, μήνυμα που διαχέεται άλλωστε και από την εθελοντική στράτευση της Ελληνικής Ναυτιλίας για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, αυτά όμως είναι φαίνεται πράγματα άγνωστα στους πολιτικούς.

Η εταιρία SUN LINE συνεχίζει την διαφημιστική εκστρατεία της τόσο στην Ελλάδα όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες προσφέροντας ένα ελκυστικό πακέτο για διακοπές που ξεφεύγουν από τα συνηθισμένα. Στην Ελλάδα οι σχετικές διαφημίσεις της Sun Line προτείνουν «απόδραση σε φόντο μπλέ» ενώ στις Ηνωμένες Πολιτείες οι καταχωρήσεις (στους «Τάϊμς της Νέας Υόρκης» λόγω χάρη) προβάλλουν τις κρουαζιέρες κάτω από τον ελληνικό ήλιο στο πλαίσιο δε της σχετικής διαφήμισης αναφέρονται όλα τα

ελληνικά λιμάνια και τα νησιά στα οποία προσεγγίζουν τα πλοία της — Πειραιάς, Ύδρα, Μύκονος, Δήλος, Κρήτη, Ηράκλειο, Ρόδος, Πάτμος, Σαντορίνη, Σάμος. Επίσης αναφέρονται η Κωνσταντινούπολη, το Κουσάντασι και το Πόρτ Σάϊδ.

Στη Νέα Υόρκη, διαφημίσεις για διακοπές στην Ελλάδα κάνουν (επίσης στους «Τάϊμς») οι εταιρίες «Homeric Tours» και «Tourlite» που προβάλλουν με έντονους χαρακτήρες την Ελλάδα καθώς και η αεροπορική εταιρία «Delta» που προσφέρει με 949 μόνον δολάρια επτά νύκτες στην Ελλάδα, ενώ σε συνεργασία με την «American Express» προσφέρει για 1.995 — 2.429 δολάρια 15 ημέρες στην Αθήνα και στην Ελλάδα και κρουαζιέρα με την «Ηπειρωτική» στα ελληνικά νησιά και την Τουρκία. Έμφαση όμως στην Ελλάδα δίνει και η Cunard με μια διαφήμιση της για τις χειμερινές κρουαζιέρες της στην Λα Πάλμα και τη Μεσόγειο που περιλαμβάνουν προσεγγίσεις στον Πειραιά και τη Βενετία, στην οποία δεσπόζει η Ακρόπολη των Αθηνών.

ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΑΥΤΟ: Η Εστία Ναυτικών αποφάσισε να χορηγήσει — σχετική πρόταση είχε υποβάλει η πανταχού παρούσα Ένωση Ναυτών — έκτακτη οικονομική ενίσχυση από 75.000 — 150.000 δραχμές στους εν ενεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς που διαμένουν στην περιοχή της Πάτρας και οι κατοικίες τους έχουν υποστεί ζημιές από το πρόσφατο σεισμό. Αλλά το λιμεναρχείο της Πάτρας γνωστο-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

ποίησε ότι όπως διαπιστώθηκε από επαφές που υπήρξαν με την εκπρόσωπο της ΠΝΟ στην Αχαϊκή πρωτεύουσα και τον πρόεδρο των συνταξιούχων δεν υπήρχαν περιπτώσεις σεισμοπλήκτων ναυτικών...

ΣΙΓΑ ΤΟΝ ΠΟΛΥΕΛΛΑΙΟ: Από το Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι στις 11 Αυγούστου είχαν συλληφθεί (από το πλήρωμα σκάφους του Λιμενικού) και είχαν οδηγηθεί στο αυτόφωρο οι υπεύθυνοι συνεργείου διότι κατά την διάρκεια αμμοβολής σε φορτηγό πλοίο στην περιοχή της Κυνοσούρας προκλήθηκε ρύπανση εκτάσεως 80-90 τετραγωνικών μέτρων. Το ίδιο Υπουργείο όμως «καθάρισε» με πρόστιμα ύψους 150.000 δραχμών περιπτώσεις μη ορθών επιθεωρήσεων — για να μην χρησιμοποιήσουμε άλλη λέξη — πνευστών σχεδίων που σε περίπτωση κινδύνου δεν θα παρείχαν την ασφάλεια που πρέπει σε ανθρώπους που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

... Με την ευκαιρία και επειδή στη σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ αναφερόταν ότι η προαναφερθείσα ρύπανση διαπιστώθηκε από το πλήρωμα «πλωτού σκάφους» του Λιμενικού Σώματος (η περίπτωση βεβαίως δεν είναι η μοναδική, ο «όρος» χρησιμοποιείται σχεδόν καθημερινώς) ρωτάμε εάν το Λιμενικό διαθέτει και μη ... πλωτά σκάφη.

ΑΠΟ ΑΛΛΗ ανακοίνωση του ΥΕΝ πληροφορηθήκαμε ότι μετά τη ρύπανση που προκλήθηκε στα διυλιστήρια της Motor Oil από διαρροή στα ύφαλα του δεξαμενοπλοίου «Βασίλειος XIII», από τις (αρμόδιες) λιμενικές αρχές κινήθηκε η διαδικασία επιβολής διοικητικών και ποινικών κυρώσεων στους

υπευθύνους. Επειδή όμως υπεύθυνοι για την περίπτωση αυτή δεν ήταν — δεν μπορούσαν σε καμία περίπτωση να είναι — ούτε ο πλοίαρχος, ούτε ο Α΄ ή ο Β΄ μηχανικός αλλά άλλοι, ζητάμε, θεωρώντας ότι δεν πρόκειται για υπερβολική αξίωση, να πληροφορηθούμε υπευθύνως εναντίον ποίων κινήθηκε η σχετική διαδικασία. Εν αναμονή, λοιπόν.

ΔΥΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ — ένας αξιωματικός και ένας λιμενοφύλακας — ρίχθηκαν στη θάλασσα, σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις, και έσωσαν από βέβαιο πνιγμό δύο ανθρώπους. Στην περίπτωση όμως του αξιωματικού η σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ ανέφερε ότι επρόκειτο για τον υποπλοίαρχο Σάββα Κονταξόπουλο που υπηρετεί στο Ηράκλειο αλλά το όνομα του λιμενοφύλακα παρέμεινε στην αφάνεια.

Δεν έχουμε την παραμικρή διαφορά με τον κ. Κονταξόπουλο, τον οποίο άλλωστε και εμείς συγχαίρουμε για την ενέργειά του καθώς και για την ετοιμότητά του — είδε από το γραφείο του μία γυναίκα που είχε πέσει στη θάλασσα και ρίχθηκε με τα ρούχα στο νερό για να τη σώσει — αλλά μας προβληματίσε αυτή η διαφορετική μεταχείριση, για την οποία βεβαίως δεν ευθύνεται σε καμία περίπτωση ο κ. Κονταξόπουλος, τη σκοπιμότητα της οποίας δεν μπορούμε να αντιληφθούμε.

ΚΟΜΦΟΥΖΙΟ, κυριολεκτικά, έχει δημιουργηθεί αναφορικά με εκείνους που προσκάλεσαν τον τελευταίο Πρόεδρο της πάλαι ποτέ Σοβιετικής Ενώσεως Μιχαήλ Γκορμπατσώφ στην Ελλάδα: Η τελευ-

ταία αναφορά γύρω από την επίσκεψη αυτή ανέφερε ότι ο Γκορμπατσώφ είναι προσκεκλημένος του Πολυτεχνείου από το οποίο και θα βραβευθεί ενώ ταυτόχρονα θα ανακηρυχθεί επίτιμος διδάκτωρ από το Πάντειο Πανεπιστήμιο και επίτιμος δημότης Πειραιώς. Προηγουμένως είχε αναφερθεί στις 20 Ιουλίου ότι ο Γκορμπατσώφ είχε προσκληθεί από τον ιδρυτή του Ιατρικού Κέντρου Αθηνών κ. Αποστολόπουλο, ο οποίος έχει ιδρύσει παρόμοιο κέντρο και στη Μόσχα, σχετική δε δήλωση είχαν κάνει και η κόρη του πρώην Σοβιετικού Προέδρου Ιρίνα Γκορμπατσόβα η οποία είχε αφιχθεί στις 19 Ιουλίου ύστερα από πρόσκληση επίσης του κ. Αποστολόπουλου για να πραγματοποιήσει επισκέψεις σε ελληνικά νησιά αλλά και για έχει συναντήσεις με τους ιατρούς του Ιατρικού Κέντρου.

Την επομένη, 21 Ιουλίου, είχε γραφεί ότι κ. Αποστολόπουλος επιβεβαίωσε την άφιξη του Γκορμπατσώφ και διευκρίνισε ότι είναι προσκεκλημένος ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και οργανωτικής επιτροπής από διακεκριμένους Έλληνες επιστήμονες.

Δικαιολογημένα ασφαλώς θα διερωτηθούν οι αναγνώστες γιατί όλη αυτή η αναφορά και ποιά σημασία έχει το ποιός προσκάλεσε τον Γκορμπατσώφ στην Ελλάδα. Η αναφορά, λοιπόν, γίνεται διότι στην υπόθεση της αφίξεως του Γκορμπατσώφ είχε αναμειχθεί και κάποια κυρία η οποία με επιστολές της σε ανθρώπους της Ναυτιλίας ζητούσε την συμμετοχή τους στην κάλυψη των εξόδων της επισκέψεως του Γκορμπατσώφ, λέγεται δε ότι για να ενισχύσει το αίτημά της μοίραζε και μία βίντεο κασέτα με συνέντευξη του Γκορμπατσώφ στην οποία ο πρώην Σοβιετικός ηγέτης μι-

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piræus

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

λούσε ευνοϊκά για μας και για το Μακεδονικό. Θα ήταν συνεπώς πολύ ενδιαφέρον αν μαθευόταν πόσο «στοίχισε» συνολικά στους ανθρώπους της Ελληνικής Ναυτιλίας η επίσκεψη Γκορμπατσώφ, ο οποίος, όπως είναι ήδη γνωστό, έχει προσκληθεί από τον Καπτάν Παναγιώτη Τσάκο να επισκεφθεί τα Καρδάμυλα.

Η ΝΑΥΑΡΧΙΔΑ ΤΗΣ ΑΝΕΚ, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» θα πραγματοποιήσει τον Οκτώβριο δύο πολυήμερες κρουαζιέρες. Η πρώτη από τις κρουαζιέρες αυτές θα ξεκινήσει στις 11 Οκτωβρίου από τη Σούδα και το πλοίο, το οποίο είναι το μεγαλύτερο και ταχύτερο και από τα πλέον πολυτελή πλοία της Μεσογείου, θα προσεγγίσει στη Μάλτα, Κατάνια, Νεάπολη, Μασσαλία, Βαρκελώνη, Μαγιόρκα και Κάλιαρι. Η δεύτερη κρουαζιέρα θα ξεκινήσει επίσης από τη Σούδα και το πλοίο θα προσεγγίσει στη Μάλτα, Κάλιαρι, Καντίς, Γιβραλτάρ, Λισσαβώνα, Ίμπιζα και Κατάνια.

Τα νέα από τις Κρητικές εταιρίες λαϊκής βάσεως συμπληρώνονται με τον τερματισμό των εγγραφών για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Λασηθιώτικης Ανωνύμου Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΛΑΝΕ) η οποία ανακοίνωσε ότι οι μεταβιβάσεις, οι κληρονομίες και τα κέρδη των μετοχών της είναι αφορολόγητα εκ του νόμου. Επίσης η εταιρία ανακοίνωσε ότι το ΥΕΝ της έχει χορηγήσει άδεια σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίου το οποίο βεβαίως αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει — το ίδιο Υπουργείο όμως αρνήθηκε τη χορήγηση αδειας σκοπιμότητας σε πλοίο καθ' όλα έτοιμο για την έναρξη δρομολογίων. Για την ακρίβεια ο Υπουργός αρνήθηκε, όπως είναι γνωστό, να υπογράψει την άδεια σκοπιμότητας του πλοίου «Ρομίλντα» που είχε εγκρίνει ομοφώνως η ΓΕΑΣ, συμπληρώνοντας την άρνηση αυτή με μία επί πλέον άρνηση που ανάγκασε τελικώς τον πλοιοκτήτη να προχωρήσει στην αλλαγή σημαίας...

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ για «λαδώματα» στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά είδαν το φως της δημοσιότητας τελευταία, μάλιστα το «Ποντίκι» έγραψε

ότι τα «λαδώματα» αρχίζουν από την κεντρική πύλη των ναυπηγείων και ότι 600 περίπου εργαζόμενοι — υπάλληλοι των ναυπηγείων — εργάζονται παράνομα σε εργασίες που έχουν αναλάβει εργολάβοι. Επίσης το «Ποντίκι» έκανε αναφορά και σε μία κυρία η οποία σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση «έχει καταλαδώσει τα ναυπηγεία».

ΑΚΟΜΗ ΕΝΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ έπεσε στη «λούμπα» και πήγε να «επιθεωρήσει» το λιμάνι του Πειραιώς «και — αντιγράφουμε από σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ — παρακολούθησε την εφαρμογή των μέτρων που έχουν ληφθεί για την ομαλή και ασφαλή διακίνηση των επιβατών με ακτοπλοϊκά πλοία κατά τις ώρες αιχμής της θερινής περιόδου» — το πως είναι δυνατόν να «παρακολουθήσεις» την εφαρμογή μέτρων με έναν απλό περίπατο στο λιμάνι είναι μία άλλη υπόθεση με την οποία ουδείς θα ασχοληθεί, ο «ντόρος» περί «ενδιαφέροντος» που ήταν και ο στόχος επιτεύχθηκε...

ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ που έχουν δημιουργηθεί από γνωστά εφοπλιστικά σπίανα αναπτύσσονται σταθερά και διευρύνουν συνεχώς την δραστηριότητά τους, ενώ ταυτόχρονα συμμετέχουν με ενισχύσεις σε διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις.

— Η Τράπεζα Χίου, η ΧΙΟΣBANK του Συγκροτήματος Βαρδινογιάννη απέκτησε πρόσφατα το ενδέκατο κατάστημά της που εγκαταστάθηκε (και λειτουργεί) στην Πλατεία Αγίας Παρασκευής. Η Τράπεζα Χίου διαθέτει ήδη τρία καταστήματα στην Αθήνα και ένα στον Πειραιά, τη Νέα Σμύρνη, τη Γλυφάδα, την Κηφισιά, το Χαλάνδι, την Αγία Παρασκευή, την Παιανία και τη Θεσσαλονίκη, ενώ σύντομα θα τεθεί σε λειτουργία και το κατάστημα του Περιστερίου. Εξ άλλου η Τράπεζα Χίου έχει προχωρήσει στη δημιουργία τμήματος Private banking επικεφαλής του οποίου είναι ο κ. Στάθης Νάζος και έχει αναπτύξει εντονότατη δραστηριότητα στον τομέα των στεγαστικών δανείων όπου πρωτοστατεί (μεταξύ των ιδιωτικών Τραπεζών) — είναι χαρακτηριστικό ότι στους 27 μήνες λειτουργίας της έχει χορηγήσει στεγαστικά δάνεια

συνολικού ύψους έξι δισεκατομμυρίων δραχμών.

— Τμήμα Private Banking έχει δημιουργήσει και η Εγνατία Τράπεζα, στην οποία, όπως είναι γνωστό, μετέχουν γνωστοί εφοπλιστές (Κώστας Κορνηνός κλπ.). Το τμήμα αυτό της Εγνατίας, υπεύθυνος του οποίου είναι ο κ. Δημ. Σαντιξής, αναπτύσσει τη δραστηριότητά του κυρίως στον χώρο των δημοσίων οργανισμών, ασφαλιστικών ταμείων ιδρυμάτων αλλά και στο χώρο των ιδιωτών για τη διαχείριση των διαθεσίμων τους.

— Η Δωρική Τράπεζα, η οποία ελέγχεται από τον κ. Γιάννη Μαυρακάκη, προχώρησε στη χρηματοδότηση πέντε εκδηλώσεων μουσικής δωματίου στα πλαίσια του 16ου Φεστιβάλ Πεντέλης, που όπως είναι γνωστό, πραγματοποιείται στο Μέγαρο Πλακεντίας. Με την ευκαιρία της χορηγίας αυτής, ο διευθύνων σύμβουλος της Δωρικής κ. Δ. Παπαδόπουλος δήλωσε ότι το Φεστιβάλ Πεντέλης έχει καθιερωθεί πλέον ως θεσμός που χαρακτηρίζεται από ποιότητα, συνέπεια και σοβαρότητα, στοιχεία που αντικατοπτρίζουν απόλυτα και τη φιλοσοφία της Τράπεζας. Ο κ. Παπαδόπουλος πρόσθεσε ότι ο κλασικός και ταυτόχρονα λιτός χώρος του Μεγάρου Πλακεντίας δεν θα μπορούσε παρά να είναι χώρος οικείος για τη Δωρική, χώρος όπου η Τέχνη και η Επιχείρηση συνταιριάζονται αρμονικά και αναδεικνύουν τις κοινές αρετές που τις χαρακτηρίζουν.

Η ΑΝΑΦΟΡΑ σε πολιτιστικά θέματα με αφορμή την προαναφερθείσα χορηγία της Δωρικής Τράπεζας, δίνει την ευκαιρία για να υπογραμμισθεί για μία ακόμη φορά η τεράστια προσφορά και συμβολή του Βασίλη και της Ελίζας Γουλανδρή στα πολιτιστικά μας πράγματα: Το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης που πρόκειται να δημιουργήσουν εισήλθε πλέον στην τελική ευθεία της υλοποίησής. Στο Μουσείο, που θα ανεγερθεί στη συμβολή της Λεωφόρου Βασ. Σοφίας και Ρηγίλλης με σχέδια του διάσημου Αμερικανοκινέζου αρχιτέκτονα Άιο Μίνγκ Πέι — θεωρείται ο μεγαλύτερος αρχιτέκτονας της εποχής μας ιδιαίτερα στην κατασκευή μουσείων

— θα στεγασθεί η σπάνια συλλογή έργων τέχνης του Βασίλη και της Ελίζας Γουλανδρή και θα υπάρχουν αίθουσες για παιδικές εκθέσεις, για περιοδικές εκθέσεις Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, για μόνιμες εκθέσεις Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, εργαστήρια για συντήρηση έργων τέχνης κλπ. Ο προϋπολογισμός για την ανέγερση του Μουσείου είναι επτά δισεκατομμύρια δραχμές.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΞΑΡΣΗ των πολιτιστικών, στα πεζά πάλι της εποχής μας: Αναβλήθηκε για τον Οκτώβριο ο πλειστηριασμός που είχε ορισθεί αρχικά για τις 28 Ιουλίου για την εκποίηση του συγκροτήματος Πόρτο Καρράς που είχε δημιουργήσει ο αείμνηστος Γιάννης Καρράς στη Χαλκιδική. Η επίσπευση γίνεται από δανειστρία Τράπεζα και η εταιρία «Πόρτο Καρράς» ανακοίνωσε ότι χρησιμοποιήθηκαν αναληθή στοιχεία — πρώτη προσφορά είχε ορισθεί σε 5,5 δισ. δραχμών για οικόπεδο συνολικής εκτάσεως 1.171.050 τ.μ. στο οποίο βρίσκεται το τουριστικό συγκρότημα και δύο δισ. δραχμές για οικόπεδο εκτάσεως 16.270.030 τ.μ. στο οποίο βρίσκονται βιομηχανικές και γεωργικοτουριστικές εγκαταστάσεις στο Νέο Μαρμαρά της Σιθωνίας.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ σταθερά η ανοδική πορεία της εταιρίας Globe που έχει δημιουργήσει ο κ. Δημ. Χατζής. Ήδη η γενική συνέλευση των μετόχων της Globe αποφάσισε την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας κατά 1.831.240 δραχμές διπλασιάζοντας τον αριθμό των μετόχων της και ο κ. Δημ. Χατζής δήλωσε ότι η προσπάθεια κατατείνει στη δημιουργία ενός επιχειρηματικού ομίλου που ξεκίνησε το 1991 και προβλέπεται να ελέγχει τον Ιούνιο 1994 τρεις εταιρίες στον χώρο των τροφίμων και τρεις κλωστοϋφαντουργικές με σύνολο ενεργητικού 11.865 εκατ. και πωλήσεις ύψους έξι δισεκατομμυρίων. Με τη

νέα έκδοση το σύνολο των μετοχών της Globe θα φθάσει τις 7.324.960 (όλες κοινές ανώνυμες) και το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της τα 4.313.288.273 δραχμές.

ΘΥΜΗΔΙΑ προκαλούν οι εκ των υστέρων επισημάνσεις των παραιτούμενων ή εξαναγκασμένων σε παραίτηση αξιωματούχων του δημοσίου τομέως, οι οποίοι τότε θυμούνται να φέρουν στην επιφάνεια πράγματα που όφειλαν να έχουν πει σε πολύ προγενέστερους χρόνους. Όπως καλή ώρα ο καθηγητής Απ. Γεωργιάδης που παραιτήθηκε πρόσφατα από τη θέση του διοικητή της Κτηματικής Τράπεζας. Στο σχετικό ρεπορτάζ των οικονομικών εφημερίδων είχε γραφεί αμέσως μετά την παραίτησή του ότι ο κ. Γεωργιάδης είχε προβεί σε ανάλογες επισημάνσεις και κατά το παρελθόν προς Υπουργείο Οικονομικών και την Τράπεζα της Ελλάδος αλλά στις ετήσιες εκθέσεις προς τη γενική συνέλευση των μετόχων ουδέν περί αυτών ανέφερε (διότι φαίνεται ότι το μοναδικό του ενδιαφέρον περιοριζόταν στη δημοσίευση της φωτογραφίας του στα κείμενα που έδινε για καταχώριση επί πληρωμή η Τράπεζα) και αυτή η παράλειψη πρέπει να δημιουργεί και ποινικές ευθύνες που κάποτε πρέπει να αναζητηθούν διότι όλοι αυτοί οι κύριοι δεν διαχειρίζονταν προσωπικές τους περιουσίες ή επιχειρήσεις που κληρονόμησαν από τον πατέρα τους, αλλά κρατικές επιχειρήσεις και οργανισμούς.

ΓΙΟΡΤΕΣ, πανηγύρια και χαρούλες για την εκατονταετία της Διωρυγας της Κορίνθου — το επίσημο πρόγραμμα περιελάμβανε και μαζορέτες παρακαλώ καθώς και ουγγρικό φολκλορικό συγκρότημα για το οποίο δεν εγνώσθη αν είχε προσκληθεί ειδικά για τον εορτασμό αλλά και μία συγκλονιστική (από όποια πλευρά και αν τη δει κανείς) δήλωση του Υπουργού Εθνικής Οι-

κονομίας κ. Στέφ. Μάνου, ο οποίος είπε για τη Διωρυγα ότι είναι το μεγαλύτερο έργο των τελευταίων εκατό ετών.

ΜΕ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥΣ σαν τον κ. Μάνο και άλλους δεν είναι συμπτωματικό ότι αυτή η δύστυχη χώρα ενώ έχει στη διάθεσή της μία απ' ευθείας οδό για τη σύνδεσή της με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας την οποία ουδείς μπορεί να ανακόψει αναζητεί συνεχώς λύση στο θέμα των μεταφορών της μέσω άλλων χωρών.

Αντί να κοιτάξουμε να βρούμε τρόπους να καταστήσουμε ανταγωνιστική τη θαλάσσια οδό του Ιονίου και της Αδριατικής με μέτρα που μπορούν εύκολα να ληφθούν εμείς ψάχνουμε (και παρακαλάμε) ακόμη και την Αυστρία για τη διευκόλυνση των μεταφορών μας μέσω του εδάφους της ίσως γιατί αυτό συμφέρει σε ορισμένους, όπως άλλωστε γίνεται και με τα δημόσια έργα όπου «εφευρίσκονται» οι πλέον πολύπλοκες λύσεις για να αυξάνονται τα κέρδη των κατασκευαστικών εταιριών, όπως αποκάλυψε ο «Οικονομικός Ταχυδρόμος».

ΤΟΝ ΔΕΚΑΠΕΝΤΑΥΓΟΥΣΤΟ έγιναν στον ναό της Αγίας Μαρίας της Καλαμωτής παρουσία πλήθους προσκεκλημένων οι γάμοι του Γιάννη Χρ. Δημητράκη και της Μαίρης Νικ. Χαλκιά, προς τους οποίους ο γράφων (και τα «Ναυτικά Χρονικά») απευθύνουν θερμότες ευχές. Ο κ. Δημητράκης που έκανε λαμπρές σπουδές στην Αμερική είναι μηχανολόγος και επιθεωρητής του ABS στον Πειραιά ενώ η νύφη είναι κόρη του προϊσταμένου της Νομικής Υπηρεσίας του ΝΑΤ φίλτατου Νίκου Χαλκιά.

ΠΛΗΘΟΣ οι επισημάνσεις αγνώστων για το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο το οποίο τέθηκε σε λειτουργία, αλλά περί αυτών στο επόμενο τεύχος.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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



ΒΙΕΤΝΑΜ

Εγκατάσταση διαλυτηρίου

Η πρώτη επιχείρηση διάλυσης πλοίων του Βιετνάμ, με τον τίτλο *Danang Ship-breaking & Steel Co.*, πρόκειται να αρχίσει να λειτουργεί τον Ιούνιο του 1994. Η μονάδα θα καταλαμβάνει 18 εκτάρια στην περιοχή του λιμανιού Κγ-Ηα περί τα 100 χλμ., νότια της Ντανάγκ και θα διαθέτει προβλήτα με βύθισμα επτά μέτρων που θα επιτρέπει σε υπερδεξαμενόπλοια μεγέθους VLCC να προσδένονται για διάλυση. Αρχικά η νέα επιχείρηση θα διαλύει πλοία μεσαίου μεγέθους, με συνολική μηνιαία παραγωγή περί τους 5.000 τόν ελαφρού εκτοπίσματος και μετά επτάμηνη δοκιμαστική περίοδο, η παραγωγή θα αυξηθεί σε τέσσερα VLCC ετησίως και τελικά σε επτά ή οκτώ VLCC τον χρόνο, δηλαδή περί τους 20.000 τόν. τον μήνα.

Την επιχείρηση θα επιβλέπει η Hitachi Zosen η οποία θα παρέχει και τη σχετική τεχνογνωσία, ενώ στην επιχείρηση θα συμμετέχουν και διαλυτές από την Ταϊβάν.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Το τέλος μιας μεγάλης ναυπηγικής μονάδας

Ολοκληρώνοντας μία παράδοση 165 ετών ως μία από τις μεγαλύτερες ναυπη-

γικές μονάδες της Βρεταννίας στο Μερσεϋσαϊντ, τα ναυπηγεία Cammel Laird έκλεισαν στις 30 Ιουλίου.

Η ιδιοκτήτρια εταιρία VSEL, είχε ανακοινώσει ότι μετά την ολοκλήρωση της ναυπήγησης του υποβρυχίου «Unicorn» εάν δεν ευρίσκετο αγοραστής το ναυπηγείο θα έκλεινε. Προσπάθειες σχεδόν δύο ετών για να πωληθεί το ναυπηγείο απέτυχαν λόγω της άρνησης της ΕΟΚ και της Αγγλικής κυβέρνησης να το επιχορηγήσουν. Εν τω μεταξύ η VSEL θα συντηρεί τις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου μέχρι το τέλος του 1994 ώστε να δοθεί μία τελευταία ευκαιρία για την εξεύρεση αγοραστή.

Η Βοσνία - Ερζεγοβίνη μέλος του IMO

Η Βοσνία - Ερζεγοβίνη έγινε το 144ο μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, υπογράφοντας την συμφωνία του IMO στα Ηνωμένα Έθνη στη Νέα Υόρκη τον Ιούλιο.

ΚΙΝΑ

Αύξηση εισαγωγών πετρελαίου

Σύμφωνα με δήλωση αξιωματούχου της British Petroleum, προβλέπεται ότι καθώς οι ενεργειακές ανάγκες της Κίνας αυξάνονται, μέχρι το έτος 2000 η χώρα θα πρέπει να εισάγει περί το ένα εκατομμύριο βαρέλια πετρελαίου την ημέρα για

την κάλυψή τους.

Η γρήγορη αστικοποίηση της χώρας θα αυξήσει την κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου όπως επίσης και η ανοδική συμμετοχή στην ενεργειακή κατανάλωση του μεταφορικού τομέα της Κίνας. Σήμερα οι μεταφορές της χώρας καταναλώνουν το 5% της συνολικής κατανάλωσης, ενώ σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες το ποσοστό αυτό είναι περίπου 20-25%.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αντίθετη η Ιντερτάνκο στο Νομοσχέδιο Γκίμπους

Αντιπροσωπεία της Ιντερτάνκο κατέθεσε πρόσφατα σε υποεπιτροπή της Αμερικανικής Βουλής που ερευνά το θέμα των επιχορηγούμενων ναυπηγήσεων, ότι το Νομοσχέδιο Γκίμπους που έχει πρωταρχικό στόχο την εξάλειψη αυτών των επιχορηγήσεων θα καταλήξει να πλήξει λάθρο στόχο.

Η Ιντερτάνκο ορθότατα αντιτίθεται στις ναυπηγικές επιχορηγήσεις καθώς αυτές δημιουργούν μία διαστρεβλωμένη διεθνή ναυτιλιακή αγορά παρασύροντας τους πλοιοκτήτες να επισκευάζουν ή να ναυπηγούν νέα πλοία ακόμα και όταν οι επικρατούσες συνθήκες δεν δικαιολογούν τέτοιες επενδύσεις.

Αποτέλεσμα μίας παρόμοιας πολιτικής είναι η διαστρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυπηγείων, τεράστιες απώλειες οικονομικών πόρων, υπερπροσφορά χωρητικότητας και χαμηλοί ναύλοι, μία κατάσταση που μακροχρόνια βλάπτει και τους πλοιοκτήτες και τα ναυπηγεία. Όμως το Νομοσχέδιο Γκίμπους στην προσπάθειά του να λύσει το πρόβλημα των επιχορηγήσεων στα ναυπηγεία δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στους πλοιοκτήτες. Εάν κυρωθεί ως νόμος θα αποκλείσει από όλα τα λιμάνια των ΗΠΑ κάθε πλοίο που ανήκει ή είναι νηολογημένο σε χώρα που παρέχει άμεσες ή έμμεσες επιχορηγήσεις στα ναυπη-

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. Διεύθυνσης: PRODROMAR

γεία της. Η ποινή αυτή εφαρμόζεται ανεξάρτητα εάν ο πλοιοκτήτης είχε εισπράξει επιχορήγηση για το πλοίο του ή ακόμη και εάν δεν ήξερε ότι υπήρχε ένα τοπικό πρόγραμμα επιχορηγήσεων.

Η Ιντερτάνκο επισημαίνει ότι ο νόμος αυτός θα τιμωρήσει αυτούς που δεν ευθύνονται και θα προξενήσει διαταραχές στο αμερικανικό θαλάσσιο εμπόριο, χωρίς συγχρόνως να προκαλέσει αύξηση στη παραγωγή της αμερικανικής ναυπηγοβιομηχανίας. Καθώς η απόφαση για επιχορήγηση των ναυπηγείων αποτελεί ευθύνη της κυβέρνησης κάθε χώρας, οι προσπάθειες για περιορισμό αυτών των μέτρων που διαστρεβλώνουν την αγορά θα πρέπει να απευθύνονται προς τις κυβερνήσεις που τις υιοθετούν και όχι ενάντια στα πλοία.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Νέο κρουαζιερόπλοιο για τη Royal Caribbean

Το δεύτερο κρουαζιερόπλοιο της τύπου «Project Vision» πρόκειται να ναυπηγήσει στα Γαλλικά ναυπηγεία του Ατλαντικού η Royal Caribbean Cruise Lines. Πρόκειται για υπερμεγέθους κρουαζιερόπλοιο 70.000 τόν. γκρός με μεταφορική ικανότητα 1.800 επιβατών, το οποίο θα παραδοθεί τον Μάρτιο του 1996. Ήδη το πρώτο πλοίο της σειράς αναμένεται να παραδοθεί τον Απρίλιο του 1995, ενώ η εταιρία διατηρεί οψιών για την ναυπήγηση και τρίτου παρόμοιου πλοίου με παράδοση στις αρχές του 1997.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η μεταφορά πετρελαίου από τα Στενά

Με δικαιολογία την πιθανότητα πρό-

κλησης οικολογικής καταστροφής από ατύχημα δεξαμενοπλοίου, Τούρκοι αξιωματούχοι του Υπουργείου Εσωτερικών εξετάζουν την πιθανότητα της απαγόρευσης της διέλευσης πετρελαιοφόρων από τα Στενά του Βοσπόρου. Η σημερινή ροή φορτίων πετρελαίου από το Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια κυμαίνεται περί τα 5-6 εκατομ. τόν. τον χρόνο και καλύπτει κυρίως φορτία από τη Ρωσία και τον Καύκασο.

Υπενθυμίζεται ότι η Τουρκία προσπαθεί να στρέψει το ενδιαφέρον της αγοράς προς τον νέο τέρμιναλ πετρελαίου που έχει εγκαταστήσει στην ακτή της Μεσογείου και το οποίο συνδέεται μέσω πετρελαιοαγωγού με το Αζερμπαϊτζάν.

Η διαδρομή αυτή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και για τη μεταφορά πετρελαίου από τη Κεντρική Ασία και τη Ρωσία. Ήδη έχει συγκροτηθεί ένα κονσόρτιουμ στο οποίο συμμετέχουν εταιρίες από την Τουρκία, το Αζερμπαϊτζάν, την Βρετανία και την Αμερική για την εκμετάλλευση αυτού του μεγαλεπήβολου σχεδίου, ενώ διεξάγονται συνομιλίες για τη διέλευση του αγωγού μέσω της Αρμενίας, του Ιράν και της Γεωργίας. Ομως, εάν δεν επιλυθούν ορισμένα σοβαρά προβλήματα, όπως ο συνεχιζόμενος πόλεμος μεταξύ Αρμενίας και Αϊζερμπαϊτζάν ή εάν δεν αρθεί η δυσπιστία των Δυτικών χωρών έναντι του Ιράν, ένα τέτοιο σχέδιο έχει ελάχιστες πιθανότητες επιτυχίας.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Πιθανή η δημιουργία της PHILMEPA

Το 1992 ο κ. Romeo Gagui, στέλεχος της ναυτιλιακής Διοίκησης των Φιλιππίνων, σπουδαστής τότε του World Maritime University, προετοίμασε τη διπλω-

ματική του εργασία στην Ελλάδα με την καθοδήγηση του γενικού διευθυντή της HELMEPA.

Ο κ. Gagui κατέληξε στην εργασία του στην ανάγκη δημιουργίας ενός ανάλογου Οργανισμού, της PHILMEPA, στις Φιλιππίνες, δεδομένου του πλήθους των Φιλιππίνων ναυτικών που επανδρώνουν πλοία της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Με την επιστροφή του στις Φιλιππίνες ξεκίνησε την προσπάθειά του για την προώθηση αυτής της πρότασης. Εθελοντικά συστρατευμένος στην ιδέα, εκτός άλλων, τάχθηκε ο Πρόεδρος της HELMEPA, Βασίλης Παπαχρηστίδης, που στις αρχές Ιουνίου 1993 σε ειδική συνάντηση όλων των ενδιαφερομένων μερών στη Μανίλα, και παρουσία εκπροσώπου της Κυβέρνησης, ανέπτυξε τους στόχους, τις δραστηριότητες και τα επιτεύγματα της HELMEPA διεθνώς. Τόνισε ότι όλα αυτά βασίζονται στα 11 χρόνια πραγματικής ένωσης όλων των ανθρώπων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, αφού ο σκοπός είναι κοινός και οι περιβαλλοντικές απειλές αγγίζουν όλους μας.

Ο κ. Παπαχρηστίδης συνεχίζει να αφιερώνει το δυναμισμό του στην υποστήριξη της ιδέας της PHILMEPA, πιστεύοντας στις δυνατότητες του πνεύματος και των ψυχικών χαρακτηριστικών των Φιλιππίνων ναυτικών, που εγγυώνται την ευαισθησία τους για την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος παγκόσμια και της ασφάλειας των εμπορικών πλοίων.

Εφόσον ιδρυθεί τελικά η PHILMEPA, η HELMEPA θα θέσει στη διάθεσή της την εμπειρία της και όποια βοήθεια απαιτηθεί, επιδιώκοντας την παγκόσμια ανθρώπινη κατανόηση και συνεργασία στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

GELVERI S.A.

ISTANBUL ŞUBESİ
ISTANBUL BRANCH

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

AT ISTANBUL AND ALL TURKISH PORTS

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577
FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR
CABLES : GELVESHIP ISTANBUL

Barbaros Bulvarı No 47
Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Τον Ιούλιο και τον Αύγουστο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

— «Στάρ Σερίος», μπάλκερ, πρ. «Royal Rainbow» υπό παναμαϊκή σημαία, 22.403 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1985, που ανήκει στην εταιρία «Foxmore Company Limited» (Pegasus Maritime Enterprises Inc.).

— «Αιτζιαν Τρέιντερ», μπάλκερ, πρ. «Banderas» υπό ισπανική σημαία, 15.528 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Pacific Growth S.A.» (κ. Αλέξ. Πούλμαν).

— «Κορίνθιαν Τρέιντερ», μπάλκερ, πρ. «Cobetas» υπό ισπανική σημαία, 15.525 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Naval Growth S.A.» (κ. Αλέξ. Πούλμαν).

— «Κρέταν Τρέιντερ», μπάλκερ, πρ. «Deusto» υπό ισπανική σημαία, 15.528 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Golden Growth S.A.» (κ. Αλέξ. Πούλμαν).

— «Πριμάρ», δεξαμενόπλοιο, πρ. «BP Advocate» υπό σημαίας Μπαχάμας, 25.368 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1988, που ανήκει στην εταιρία «Primar Shipping Limited» (κ. Γεώργ. Καραγεωργίου).

— «Νήσος Σίφνος», μπάλκερ, πρ. «Claret III» υπό σημαία Αγ. Βικεντίου, 3.610 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «Βότσαρης Ναυτική Εταιρία» (κ. Κων/νος Βότσαρης).

— «Κλέλιας Λάκ», μπάλκερ, πρ. «Tribulus» υπό σημαία Νήσου μάν, 68.619 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Sealevel Shipping Co. Ltd.» (κ. Ευάγγ. Τσατρίης).

— «Κάδος», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Castillo De San Marcos» υπό σημαία Μπαχάμας, 33.471 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Eureka Maritime Inc.» (κ. Ευάγγ. Ανδρεάδης).

— «Άστρο Γάμμα», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Ocean Runner» υπό Αμερικανική

σημαία, 117.285 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Shannon Maritime Inc.» (Kristen Navigation Inc.).

— «Καρίμπια Εξπρές», κοντεϊνερόπλοιο που υπέστειλε τη γερμανική σημαία, 27.971 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Greywood Shipping Limited» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Σιέρρα Εξπρές», κοντεϊνερόπλοιο, που υπέστειλε τη γερμανική σημαία, 27.970 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Westwood Shipping Limited» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Ισαβέλλα», δεξαμενόπλοιο, πρ. «πρ. Carthago - Nova» υπό ισπανική σημαία, 132.107 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Tower Navigation Ltd.» (Χανδρή (Ελλάς) Inc.).

— «Όστρακο», μπάλκερ, πρ. «Tricula» υπό σημαία Νήσου Μάν, 68.619 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Angelina Holdings S.A.» (κ. Κων. Τσαγγαίος).

— «Αλάσκα Ρηνυπόου», μπάλκερ, που υπέστειλε την παναμαϊκή, 13.898 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «Artemidi Maritime Corp.» (κ. Λεων. Δελατόλας).

Αγοραπωλησίες

Παρόλο που ο Αύγουστος θεωρείται ο κατ' εξοχήν μήνας των διακοπών, η αγοραστική διάθεση των Ελλήνων πλοιοκτητών σημείωσε αξιόλογο έδαφος και απέληξε σε πληθώρα αγορών πλοίων υγρού και ξηρού φορτίου.

Από τις πραγματοποιηθείσες πωλήσεις σημειώνουμε τις πλέον αντιπροσωπευτικές, όπως την αγορά en bloc από τον Όμιλο Ceres του κ. Γ.Π. Λιβανού των τριών αδελφών κέμικαλ τάνκερς «Maasslot», «Maasstad» και «Maasstroon» 8.039 τόν. d.w. ναυπήγησης 1982/83 έναντι συνολικής τιμής 33 εκατ. δολλαρίων, καθώς και την en bloc αγορά από την Stelmar Challenger και «Ocean Conqueror» 39.728 τόν. d.w., ναυπήγησης 187, έναντι συνολικής τιμής 27 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το υπερδεξαμενόπλοιο «Korea Banner» 267.038 τόν. d.w. ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Oder Maru» 172.278 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 10,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Manabi» 51.527 τόν. d.w., ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής εννέα εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το τουρντέκερ «Dorpe America» 20.200 τόν. d.w., ναυπήγησης 1984 και μεταφορικής ικανότητας 1085 TEU, έναντι τιμής 12,6 εκαμ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το τουρντέκερ «Heron» 19.786 τόν. d.w., ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το μπάλκερ «Comtrade» 161.795 τόν. d.w., ναυπήγησης 1974, έναντι ποσού 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Κινέζοι αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Baron» 132.595 τόν. d.w. ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής 16 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Hyundai 18» 37.187 τόν. d.w., ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής 15,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το πάναμαξ μπάλκερ εφοδιασμένο με ανυψωτικά μηχανήματα «Maersk Seletar» 62.728 τόν. d.w., ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 15,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Amundsen Sea» 78.687 τόν. d.w. ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 5,4 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Hyundai No. 20» 36.850 τόν. d.w., ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής 13,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Bonito» 39.630 τόν. d.w., ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής 16 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες επωλήθη το πάναμαξ μπάλκ κάρριερς «Aino» 60.552 τόν. d.w., ναυπήγησης 1977, εφοδιασμένο με ανυψωτικά μηχανήματα, έναντι τιμής περί των 8,7 εκατ. δολλαρίων.

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Απριλίου και Ιουνίου, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Αννα V.», κυπριακό, 4.061 τόν.

γκρός, από 1.3.93, εκπρόσωπος κ. Αποστ. Βεντούρης.

— «Γκάζ Μάστερ», παναμαϊκό, 12.870 τον. γκρός, από 20.1.93, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Νταής.

— «Πράϊμ Βιού», παναμαϊκό, 1.600 τον. γκρός, από 21.4.93, εκπρόσωπος κ. Στέφ. Κολοβός.

— «Ιλένα», παναμαϊκό, 15.422 τον. γκρός, από 9.3.93, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

— «Γκάζ Λάϊον», παναμαϊκό, 9.445 τον. γκρός, από 23.1.93, εκπρόσωπος Μιχ. Νταής.

— «Γκάζ Ιόνιαν», παναμαϊκό, 3.909 τον. γκρός από 23.1.93, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Νταής.

— «Μακεδονία Ελλάς», με σημαία Μάλτας, 23.588 τον. γκρός, από 1.4.93, εκπρόσωπος κ. Γεώργιος Χαλικιάς.

— «Αναστασία», με σημαία Μπαχάμας, 15.570 τον. γκρός, από 15.5.93, εκπρόσωπος κ. Αντ. Φαράκλας.

— «Πράϊμ Βέλβετ», παναμαϊκό, 1.000 τον. γκρός, από 16.6.93, εκπρόσωπος κ. Στέφ. Κολοβός.

— «Απολλωνία Μπιούτι», με σημαία Μάλτας, 974 τον. γκρός, από 1.5.93, εκπρόσωπος κ. Σπυρ. Αλεξανδρόπουλος.

— «Όσσεαν Γκάρντιαν», λιβερνιανό, 162.361 τον. γκρός, από 26.5.93, εκπρόσωπος κ. Νικ. Μαλαβάκης.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα των συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Ολύμπικ Λόγιαλτυ» (πρ. «Αριστοτέλης Σ. Ωνάσης»), παναμαϊκό, 156.000 τον. γκρός, από 24.3.93, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Καπαδοκία», με σημαία Αγ. Βικεντίου, 10.689 τον. γκρός, από 26.4.93, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Κάπταιν Γ. Γιαννέλος», κυπριακό, 9.942 τον. γκρός, από 1.6.93, λόγω πωλήσεως.

— «Τσάριτ», κυπριακό, 47.133

τον. γκρός, από 1.6.93, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Μαγνησία», λιβερνιανό, 13.427 τον. γκρός, από 27.5.93, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας και σημαίας.

— «Νέτγουορκ Σπάρροου», με σημαία Μπαχάμας, 4.788 τον. γκρός, από 1.6.93, λόγω διάλυσης.

— «Σέμπο Μούν», κυπριακό, 1.544

τον. γκρός, από 17.6.93, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Ράνια», με σημαία Μάλτας, 1.568 τον. γκρός, από 28.5.93, λόγω πωλήσεως.

• Στις 30.6.93 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 149, συνολικής χωρητικότητας 2.251.350 τον. γκρός.

Να ενισχυθεί η ακτοπλοία από το «Πακέτο Ντελέρ II»

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας επανέρχεται στο παλαιότερο αίτημά της για την ενίσχυση της ακτοπλοίας από το δεύτερο πακέτο οικονομικής βοήθειας της ΕΟΚ προς την Ελλάδα.

Με επιστολή της Ενώσεως προς τον Υπουργό Ε.Ν. κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα, που υπογράφουν οι κ.κ. Γερ. Στρίντζης αντιπρόεδρος και Δημήτρης Νομικός γεν. γραμματέας, επισημαίνεται ότι:

«Κρίνοντας ότι η ενίσχυση της ακτοπλοΐας επιβατηγού ναυτιλίας εμπίπτει στις πρωτοβουλίες και τα προγράμματα αυτά, επανερχόμαστε επί του θέματος και σας παρακαλούμε να υιοθετήσετε και να προωθήσετε στο ΥΠΕΘΟ τις ακόλουθες προτάσεις, για να συμπεριληφθούν στην «Πράσινη Βίβλο» των κοινοτικών πρωτοβουλιών.

Επί του προκειμένου — τονίζει η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας — είμαστε και πάλι υποχρεωμένοι να επαναλάβουμε ότι η βελτίωση των έργων υποδομής στα οδικά δίκτυα και τα λιμάνια (που ως γνωστόν εντάσσονται στα κοινοτικά προγράμματα), δεν είναι νοητή χωρίς τη βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό και τον εμπλουτισμό των επιβατηγών πλοίων για τα οποία τα έργα αυτά προορίζονται.

Αλλωστε, μετά την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στην τώως Γιουγκοσλαβία, τα επιβατηγά πλοία αποτελούν τη μοναδική σχεδόν γέφυρα σύνδεσης της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή και τα άλλα γεωγραφικά διαμερίσματα της

Ασίας και επομένως ο εμπλουτισμός και ο εκσυγχρονισμός τους δεν αποτελεί πρόβλημα μόνο της Ελλάδας αλλά όλης της ΕΟΚ.

Χωρίς την οικονομική σύμπραξη της ΕΟΚ ο εμπλουτισμός και ο εκσυγχρονισμός των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων είναι ανέφικτος, λόγω της αδυναμίας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας να διαθέσει τα απαιτούμενα κονδύλια.

Τα τελευταία χρόνια το ΥΕΝ κατήργησε την επιδότηση των περισσότερων αγώνων γραμμών και υποχρεώνει τα πλοία να τις εξυπηρετούν με προσεγγίσεις που δεν ανήκουν στην επιλογή του πλοιοκτήτη. Η τακτική αυτή έχει τα εξής μειονεκτήματα:

Για την εξυπηρέτηση των αγώνων γραμμών γίνονται από το πλοίο παρεκκλίσεις που απολήγουν σε βάρος της κανονικής εξυπηρέτησης της πλειονότητας των επιβατών, των κυρίων λιμένων προσεγγίσεως και της καλής γενικά εκτέλεσης του δρομολογίου. Το μειονέκτημα αυτό έχει σοβαρή επίπτωση στον τουρισμό, λόγω της ταλαιπωρίας στην οποία υποβάλλονται οι ξένοι μέχρι να φθάσουν στον προορισμό τους.

Την εξουδετέρωση της προσπάθειας που γίνεται εκ μέρους της πλοιοκτησίας να ανταγωνισθεί το αεροπλάνο με τη δρομολόγηση ταχυτέρων πλοίων, αφού η επιχειρούμενη χρονική προσέγγιση χάνεται με τις άγονες προσεγγίσεις.

Την οικονομική επιβάρυνση του πλοιοκτήτη με τις αυξημένες δαπάνες

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9. Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10. Anson Road 25-01 A. INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

των αγόνων γραμμών που με καθαρώς ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια είναι ασφαλώς ασύμφορες.

Την πλημμελή εξυπηρέτηση και αυτών των αγόνων γραμμών, κυρίως τον χειμώνα, που με πρόσχημα τον καιρό, αποφεύγονται, για οικονομικούς κυρίως λόγους, οι κατάπλοι.

Αλλαγή Διευθύνσεως και Προσωπικού της «New Olympic Ferries Ltd.»

Σύμφωνα με ανακοίνωση που εστάλη στην εβδομαδιαία αγγλόφωνη εφημερίδα «Maritime Monitor», η πλειοψηφία του διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας έκρινε απαραίτητο δια να προφυλάξει και διαφυλάξει τα συμφέροντά της όπως παύσει τους κ.κ. Ιωάννη, Νικόλαο και Δημήτριο Ζαφειρίου, οι οποίοι από τις 28 Αυγούστου ουδεμία σχέση έχουν πλέον με την Εταιρία.

Από τις αρχές Ιουνίου του 1993 που η «New Olympic Ferries Ltd.» άρχισε τις δραστηριότητες της μετα δύο ε/γ - ο/γ «Ambassador» και «Marko Polo» δυνατότητας 1000 και 1500 επιβατών αντίστοιχα μεταξύ των λιμένων Ηγουμενίστας και Μπάρι, κατάφερε να επιβληθεί επιτυχώς ως μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στο χώρο της Αδριατικής.

Κατά τους προεχείς μήνες Οκτώβριο ή Νοέμβριο τα δύο οχηματαγωγά θα πλαισιωθούν από ένα ή δύο Ρο-Ρο για μεταφορά φορτηγών οχημάτων ανεβάζοντας έτσι τη μεταφορική της δυνατότητα οπότε υπάρχει η δυνατότητα κάλυψης και του λιμένα Πατρών.

Η «New Olympic Ferries Ltd.» είναι μία διενής κοινοπραξία μεταξύ της «Blasjerg Ferries ApS» από το το Aarhus της Δανίας (από ετών απασχολούμενης στην μεταφορά επιβατών και οχημάτων στην Ερυθρά θάλασσα καθώς επίσης στην θάλασσα της Ιρλανδίας και τη Βαλτική, με δύο ε/γ - ο/γ χρονοναυλωμένα στην κρατική εταιρία σιδηροδρόμων της Δανίας (DSB) και ενός Ρο-Ρο στην κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Πολωνίας) και της «Hakim Shipping» από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου.

Στην προσπάθειά της για δυναμικότερη διοίκηση η «New Olympic Ferries Ltd.» ανέθεσε τη γενική Διεύθυνση σ' ένα πρώην στέλεχος της «M.A. Karageorgis Lines». Από σήμερα Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας είναι ο κ. Niels Arnth Jensen και γενικός διευθυντής ο κ. Γρηγόριος Μαρινάκης.

Οδηγίες σχετικά με την κατάργηση των εξωλογιστικών λογαριασμών

Με την εγκύκλιο υπ' αριθ. 468/14.6.93 η Τράπεζα Ελλάδα ανα-

Οικολογική δωρεά του κ. Γεωργίου Π. Λιβανού

Δύο νέα ταχύπλοα σκάφη εδώρησε στο Λιμενικό Σώμα ο ιδρυτής και επίτιμος πρόεδρος της HELMEPA κ. Γεώργιος Λιβανός με τον σκοπό να χρησιμοποιηθούν κυρίως για την επιτήρηση του εθνικού θαλάσσιου πάρκου Αλοννήσου — Βορ. Σποράδων.

Στην σχετική τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 14 Αυγούστου στην Αλόννησο, παρουσία του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα, ο δωρητής, αφού αναφέρθηκε στη μοναδική ομορφιά των Βορείων Σποράδων και του θαλάσσιου πάρκου τους, υπογράμμισε την σημασία της φύσης και την ανάγκη προστασίας του φυσικού μας περιβάλλοντος, για την επιβίωση της ανθρωπότητας. Ο κ. Λιβανός ανέφερε επίσης ότι τα σκάφη αυτά είναι μια αρχή κινητοποίησης για την περιφρούρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τέλος ευχήθηκε στα πληρώματα των σκαφών καλή επιτυχία στην αποστολή τους.

Σε σύντομο χαιρετισμό του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού αναφέρθηκε στην πολυτιμότητα του περιβάλλοντος, τόσο για την προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό, όσο και για την ποιότητα της ζωής μας, υπογράμμισε

σε στη σημασία της δωρεάς του κ. Λιβανού, αλλά και την ανάγκη της ομόθυμης συμμετοχής του κοινού στην πανεθνική προσπάθεια για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στη συνέχεια, ο κ. υπουργός επέδωσε θυρεό του Λιμενικού Σώματος στον κ. Λιβανό.

Στην τελετή παρέστησαν επίσης βουλευτές, ο Βρεταννός πρεσβευτής στην Αθήνα κ. Mails, ο υπουργός Ναυτιλίας και Πολιτισμού της Μάλτας κ. Φρέντο, η ηγεσία του ΛΣ και εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των δικαστικών και στρατιωτικών αρχών της περιοχής, περιβαλλοντικών ενώσεων και οικονομολογικών οργανώσεων.

Υπενθυμίζεται ότι τα δύο νέα ταχύπλοα του ΛΣ θα έχουν ως κύρια αποστολή την επιτήρηση του εθνικού θαλάσσιου πάρκου Αλοννήσου — Βορείων Σποράδων.

Το θαλάσσιο αυτό πάρκο που θεσμοθετήθηκε και δημιουργήθηκε και τυπικά με ΠΔ το 1992 περιλαμβάνει τις νήσους Αλόννησο — Περίστερα — Σκάντζουρα — Κυρά Παναγιά — Γιούρα — Ψαθούρα — Πιπέρη και τις κοντινές βραχονησίδες και αποτελεί πολύτιμο εθνικό φυσικό πόρο.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

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

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

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

Authorized Agents

DUBAI

VRETOSHIP S.A.
SHARJAH U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594
Tlx: 68908 VSHIPM

HOLLAND

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

φέρεται στην κατάργηση των εξωλογιστικών λογαριασμών που τηρούσαν στην Τράπεζα της Ελλάδος οι επιχειρήσεις οι οποίες ασχολούνται με πρακτορεύσεις και λοιπές συναφείς εργασίες ποντοπάρων, ή πλοίων μικτών πλόων και οι νηογνώμονες, και τροποποίησε τις Εγκυκλίου 493/11.8.87 και 421/18.2.92, ως εξής:

Α. Γενικές οδηγίες:

Με την ΠΔ/ΤΕ 2111/20.8.92 καταργήθηκαν από 1ης Ιανουαρίου 1993 οι εξωλογιστικοί λογαριασμοί που τηρούσαν στην Τράπεζα της Ελλάδος οι υπό πάντως επιχειρήσεις, αλλά οι συναλλαγματικές υποχρεώσεις τους εξακολουθούν να ισχύουν και μετά την 1η Ιανουαρίου 1993, όπως ακριβώς καθορίζονται από τις σχετικές διατάξεις νόμων και διοικητικών πράξεων.

Με την παρούσα Εγκύκλιο διευκρινίζεται ότι, ως προς την κάλυψη — τακτοποίηση των συναλλαγματικών υποχρεώσεων των παραπάνω επιχειρήσεων και τη χορήγηση εκχωρήσεων ή οπωσδήποτε άλλων βεβαιώσεων εισαγωγής και δραχμοποίησης συναλλαγματός (βεβαιώσεις συναλλαγματικής κάλυψης), θα ακολουθούνται οι οδηγίες που έχουν δοθεί για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την Εγκύκλιο 421/18.2.92 (Κεφ. Α'). Οι Τράπεζες όμως του Λεκανοπεδίου Αττικής και της ευρύτερης περιοχής, στις οποίες θα κατατίθενται πιστωτικά στοιχεία από τις παραπάνω επιχειρήσεις, για τη χορήγησης εκχωρήσεων, θα ενημερώνουν το Υποκατάστημα Πειραιά της Τράπεζας της Ελλάδος (Τμήματα Συναλλαγματικών και Πιστωτικών Ελέγχων), ενώ οι Τράπεζες των άλλων περιοχών τα κατά τόπους Καταστήματα της Τράπεζας της Ελλάδος.

Ορθή πρόταση της ΠΝΟ για την κατάργηση των διακρίσεων των δοκίμων

Την κατάργηση της διάκρισης μεταξύ υποψηφίων πτυχιούχων Ανωτάτων

Σχολών και υποψηφίων διπλωματούχων πλοίαρχων και μηχανικών Ε.Ν. των ΑΔΣΕΝ για την κατάταξή τους στο Λιμενικό Σώμα μετά από τη διεξαγωγή διαγωνισμού, ζητάει η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία με αφορμή την προκήρυξη διαγωνισμού για την κατάταξη στο Λ.Σ. 21 δοκίμων σημαιοφόρων και προτείνει τη σύνταξη ενιαίου πίνακα σειράς επιτυχίας για την πλήρωση του συνολικού αριθμού των εκάστοτε προκηρυσσομένων θέσεων.

Συγκεκριμένα με επιστολή του προς τον υπουργό Ναυτιλίας ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Γιάννης Χαλός αναφέρει τα εξής:

Με απόφασή σας προκηρύσσεται διαγωνισμός για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα είκοσι ενός δοκίμων σημαιοφόρων του Λ.Σ. υπό τους εν αυτή όρους, προϋποθέσεις και περιορισμούς μεταξύ των οποίων ποσοστό 75% του συνολικού αριθμού των θέσεων θα πληρωθεί από επιτυχόντες υποψηφίους πτυχίου Ανωτάτων Σχολών και ποσοστό 25% από επιτυχόντες υποψηφίους διπλωματούχους πλοίαρχους ή μηχανικούς του Ε.Ν. προέλευσης ΑΔΣΕΝ.

Η πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν. ζητεί την τροποποίηση της εν λόγω προκήρυξης και τον καθορισμό της ποσοστιαίας αναλογίας στο 50% εκάστης των δύο κατηγοριών προέλευσης υποψηφίων.

Χωρίς να διαφωνούμε με το αίτημα της ΠΕΠΕΝ και λαμβάνοντας υπ' όψιν τους λόγους στους οποίους το στηρίζει και το θεμελιώνει, προτείνουμε την κατάργηση της διάκρισης μεταξύ υποψηφίων πτυχιούχων Ανωτάτων Σχολών και υποψηφίων διπλωματούχων Πλοίαρχων και Μηχανικών Ε.Ν. προέλευσης ΑΔΣΕΝ και την σύνταξη ενιαίου πίνακα σειράς επιτυχίας για την πλήρωση του συνολικού αριθμού των προκηρυσσομένων θέσεων.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνή-

σεως προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι: Σπ. Νικολούζος, Σ. Κοντός και Ι. Κωσταράκης.

Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Α. Κακούλας, Α. Ρεντούμης, Γεώργ. Τζανίνης και Κων. Γιαννέλος.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

— Οι πλοίαρχοι: Σ. Παπαστεργίου στο ΚΛ Κέρκυρας, Ι. Αλεξανδρόπουλος στο προξενικό λιμεναρχείο Ντάρμπαρ, Γ. Λεμονάκης στο προξενικό λιμεναρχείο Οδησσού, Κ. Κοκορέτσας, στο προξενικό λιμεναρχείο Αμμοχώστου, Μ. Μαλέρμπας στην Υπηρεσία Προμηθειών Λ.Σ. και Ι. Αραβαντινός στη Διεύθυνση Προσωπικού.

— Οι αντιπλοίαρχοι: Ανδρ. Συρίγος στη Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ., Ραφ. Πολυδώρου — Κυπριώτης στο ΥΕΝ και Δημ. Βενετσάνος στην Ανωτάτη Επιτροπή Προμηθειών Λ.Σ.

— Οι υποπλοίαρχοι: Δ. Τσιγκόγιας στο ΚΛ Πειραιά, Ι. Φωτόπουλος στο Υ/Λ Καρπάθου.

— Οι ανθυποπλοίαρχοι: Δ. Μασσιάς στο Υ/Λ Κύμης.

Κύρωση συμβάσεως

Κυρώθηκε με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγγονα, η συλλογική σύμβαση εργασίας των πλοίαρχων των μεσογειακών φορτηγών πλοίων, χωρητικότητας από 501 έως 3000 κοχ. ή από 801 έως 4.500 dwt.

Οι εισφορές υπέρ NAT

Οι εισφορές λόγω αυτασφάλισης, που καταβάλλουν οι ίδιοι οι ναυτικοί στο NAT δεν εκπίπτουν από το εισόδημά τους.

Την θέση αυτή διατυπώνει το Υπουργείο Οικονομικών απαντώντας σε σχετική αναφορά της ΠΕΠΕΝ, στην οποία αναφέρει ότι οι εισφορές που καταβάλλουν λόγω αυτασφάλισης τους στο NAT οι ίδιοι οι ναυτικοί, δικαιολογούνται για έκπτωση μόνο κατά τις διατάξεις



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

του άρθρου 8 του Ν.Δ. 3323/1955, όταν ο φόρος υπολογίζεται με τις γενικές διατάξεις, ενώ δεν εκπίπτουν όταν ο φόρος υπολογίζεται με ειδικό τρόπο.

Κύριος υπουργός Συγκοινωνιών στο ΥΕΝ

Τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλέξανδρο Παπαδόγγονα επισκέφθηκε στις 2 Αυγούστου, ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου κ. Αδάμος Αδαμίδης συνοδευόμενος από την Πρέσβη της Κύπρου στην Ελλάδα κ. Χαράλαμπο Χριστοφόρου και συνεζήτησαν θέματα αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Ειδικότερα έγινε μία ανασκόπηση των διμερών ναυτιλιακών σχέσεων των δύο χωρών και συμφωνήθηκε όσα προβλήματα εκκρεμούν να εξετασθούν απ' ευθείας μεταξύ των αρμοδίων Υπουργείων και να μεθοδευθεί η επίλυσή τους.

Το Lloyd's List απολογείται για την Κύπρο

Μετά από την αυστηρή διαμαρτυρία του Σωματείου Ελλήνων Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA) προς τον εκδότη του Lloyd's List, αναφορικά με τη φρασολογία που χρησιμοποιήθηκε σε άρθρο της εφημερίδας σχετικά με τον Ασίλ Ναντίρ, στο οποίο η Βόρεια Κύπρος χαρακτηριζόταν ως Τουρκική Δημοκρατία, ο Ντέιβιντ Γκίμπερτον, εκδότης και γενικός διευθυντής του Lloyd's List, σε επιστολή του προς τον πρόεδρο του Σωματείου Μεσιτών κ. Νίκο Πενθερουδάκη, απολογήθηκε για το σφάλμα και εξέφρασε τη λύπη του για την μη αναγραφή των λέξεων «αυτοα-

Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας υπέβαλαν στο Ναυτικό Επιμελητήριο τις απόψεις τους αναφορικά με το Σχέδιο Οδηγίας της ΕΟΚ που αναφέρεται στα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών των επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων.

Οι παρατηρήσεις των δύο Ενώσεων επικεντρώθηκαν στο άρθρο 9 του σχεδίου οδηγίας που αναφέρεται στα επιβατηγά πλοία.

Οι Ενώσεις ενώ συμφωνούν βασικά επί της ανάγκης εξασφάλισης επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος και των επιβατών για την αντιμετώπιση περιπτώσεων εκτάκτου ανάγκης, διαφωνούν επί της υποχρέωσης που θέλει ο Κανονισμός να επιβάλει να έχει το πλήρωμα τη δυνατότητα να επικοινωνεί με τους επιβάτες στη γλώσσα τους.

Στην προσπάθειά τους οι Ενώσεις να προσεγγίσουν το αντικείμενο για το οποίο η ΕΟΚ επιδιώκει να καταρτίσει τον Κανονισμό αυτό,

νακυρηγμένη» στην σχετική πρόταση του άρθρου για τον Ναντίρ.

Αύξηση στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα Ιουνίου

Αύξηση κατά 10% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευ-

δέχονται την ανάγκη εκμάθησης από το πλήρωμα ορισμένων βασικών όρων ασφαλείας στην αγγλική, καθώς επίσης και την κατάρτιση των σχετικών οδηγιών που αναρτώνται στις καμπίνες και σε διάφορα άλλα μέρη του πλοίου, εκτός της γλώσσας της εθνικότητας του πλοίου και σε άλλες τρεις βασικές γλώσσες (αγγλικά, γαλλικά και ισπανικά).

Η εν λόγω Οδηγία θα συζητηθεί τις προσεχείς ημέρες από την Επιτροπή Μεταφορών της Κοινότητας στις Βρυξέλλες και θα επεκταθεί εκτός από τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης και στην αναγνώριση των διπλωμάτων και τον τρόπο εκτέλεσης της υπηρεσίας εν πλω.

Εκτός από τους εκπροσώπους των ενδιαφερομένων Ενώσεων και του Ναυτικού Επιμελητηρίου τις ελληνικές θέσεις επί του περιεχομένου της Οδηγίας θα υποστηρίξουν και εκπρόσωποι της ΠΝΟ που θα μεταβούν στις Βρυξέλλες για τον σκοπό αυτό.

σε στη χώρα τον Ιούνιο. Συγκεκριμένα το συνάλλαγμα έφθασε τα 199 εκατ. δολ. ΗΠΑ έναντι 180,9 εκατ. δολ. ΗΠΑ του αντιστοίχου μηνός του 1992.

Συνολικά το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το εξάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 1993 ανήλθε σε 951 ε-

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

κατομ. δολ. έναντι 963,7 του αντιστοιχού εξαμήνου του 1992 σημειώνοντας μείωση κατά 1,3%.

599 Αξιωματικοί και στελέχη εταιριών παρακολούθησαν το Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα της HELMEPA

Μεταξύ Οκτωβρίου 1992 και Ιουνίου 1993, πραγματοποιήθηκαν 15 τετράμηρα εκπαιδευτικά Σεμινάρια της HELMEPA στον Πειραιά σε υλοποίηση του Εκπαιδευτικού Προγράμματος 1992-93, ενώ σύμφωνα με τους στόχους του κοινού τριετούς Προγράμματος HELMEPA-MEDSPA έγιναν 56 Σεμινάρια «επί πλοίου» σε 14 δεξαμενόπλοια Μελών της Ένωσης με πρωτοβουλία της διαχειρίστριας εταιρίας, τα οποία παρακολούθησαν 352 αξιωματικοί.

Το Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Ξηράς παρακολούθησαν συνολικά 599 άτομα, όπως αναλύονται παρακάτω:

Αξιωματικοί Καταστρώματος	279
Αξιωματικοί Μηχανής	143
Αλλων Ειδικοτήτων	26
Στελέχη Εταιριών	13
Αξιωματικοί Λιμ. Σώματος	5
Αξιωματικοί και Προσωπικό του Πολεμικού	
Ναυτικού	116
Διάφοροι	17

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην προηγούμενη εκπαιδευτική περίοδο 1991-92 το σύνολο ήταν 380 άτομα.

Ολοι όσοι παρακολούθησαν τα 15 Σεμινάρια έλαβαν πιστοποιητικό συμμετοχής και τους δόθηκε η δυνατότητα να τα αξιολογήσουν με τη συμπλήρωση ατομικών ανώνυμων ερωτηματολογίων, που καλύπτουν τα θέματα, τον τρόπο παρουσίας, το οπτικοακουστικό υλικό και τη γενική τους οργάνωση. Το μέσο αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης παρουσιάζει την παρακάτω εικόνα:

67%	πολύ καλή
30%	ικανοποιητική
1%	μέτρια
2%	δεν απάντησαν

Ηδη η HELMEPA καταρτίζει το νέο Πρόγραμμα 1993-94 του οποίου τα θέματα βασίζονται στην παραπάνω αξιολόγηση και σε συγκεκριμένες προτάσεις, στις νέες εξελίξεις στον τομέα Ασφάλειας και της σημασίας του ανθρώπινου παράγοντα, όπως μορφοποιούνται στον IMO, αλλά και στα αποτελέσματα της μελέτης των αιτίων των ναυτικών ατυχημάτων και των επιθεωρήσεων στα λιμάνια.

Το νέο Πρόγραμμα που θα ανακοινωθεί στα Μέλη το φθινόπωρο θα περιλαμβάνει παρουσίαση των μηχανισμών υλοποίησης του OPA '90 των ΗΠΑ, την εφαρμογή του Vessel Response Plan, τις απαιτήσεις της Καναδικής Ακτοφυλακής, τον τρόπο εφαρμογής του

«Εγχειριδίου Πλοίου», και άλλα.

Ειδικότερα, η HELMEPA διευρύνει τη δυνατότητα να αναληφθεί από τους αντίστοιχους Οργανισμούς η παρουσίαση από μια φορά για τον καθένα όλων θεμάτων αφορούν την Αμερικανική και Καναδική Ακτοφυλακή, την πολιτική της ΕΟΚ και την εφαρμογή της Συνθήκης της Βαρκελώνης.

Η υποβολή δήλωσης INTRASTAT

Το Υπουργείο Οικονομικών, σε έγγραφό του αναφορικά με την υποβολή δήλωσης «INTRASTAT» για τους εφοδιασμούς πλοίων εταιριών του Α.Ν. 89/67, κάνει γνωστό ότι τα νομικά πρόσωπα συμπεριλαμβανομένων και των εταιριών του νόμου 89/67 που έχουν την εγκατάστασή τους στην Ελλάδα και εφοδιάζουν πλοία κατόπιν εντολής κοινοτικής χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 1-γ του ν. 1642/86, όπως ισχύει, δεν υποχρεούνται στην υποβολή τριμηνιαίου ανακεφαλαιωτικού πίνακα (Listing). Αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά τη δήλωση Intrastat αρμοδία είναι η Στατιστική Υπηρεσία από την οποία έχουν ζητηθεί οι συγκεκριμένες απόψεις της για το θέμα.

Εξαπλώνεται

το Ίδρυμα Χατζηπατέρα

Σε ειδική τελετή που θα πραγματοποιηθεί στις 6 Σεπτεμβρίου 1993, θα εγκαινιασθεί η νέα πτέρυγα «Μαρία Ι. Χατζηπατέρα» και η Αίθουσα Πολλαπλών Εκδηλώσεων «Λέων Λεμός» στο Χατζηπατέριο Κέντρο Αποκαταστάσεως Σπαστικών Παιδιών, που είναι εγκατεστημένο στην Μεταμόρφωση της Αττικής.

Τα ονόματα των νέων λιμενοφυλάκων

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν τα ονόματα των επιτυχόντων στο διαγωνισμό για την πρόσληψη 306 δοκίμων λιμενοφυλάκων, καθώς επίσης και τα ονόματα των επιλαχόντων στον ίδιο διαγωνισμό.

Οι σχετικοί πίνακες έχουν αναρτηθεί στον πίνακα ανακοινώσεων του ΥΕΝ.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 45.686.255 δρχ. επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τον περασμένο Ιούνιο.

Συγκεκριμένα, επεβλήθησαν 26.696.000 δρχ. για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος 8.900.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 7.830.000 δρχ. για παραβάσεις αλκίας, 1.650.225 δρχ. για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας, 430.000 δρχ. για υπεράριθμους επιβάτες και

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

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

180.000 δρχ. για παραβάσεις που αφορούν στη γραμμή φόρτωσης των πλοίων.

Περισυλλογή ναυαγίων

Τρεις ναυαγούς από ακυβέρνητο αλιευτικό σκάφος περισυνέλλεξε στις 30 Ιουλίου, το με σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Marin'a» ενώ έπλεε στη θαλάσσια περιοχή 150 μίλια ανατολικά της Σρί Λάνκα και στην συνέχεια τους αποβίβασε στο Κολόμπο.

Τα παραπάνω έκανε γνωστά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του πλοίου Εμμανουήλ Δαρζέντας.

Επίσης το με σημαία Μπαχάμας ελληνόκτητο κρουαζιερόπλοιο «Regent Rainbow» περισυνέλλεξε πετά Κουβαούς λαθρομετανάστες που επέβαιναν σε ημιβυθισμένη βάρκα στην θαλάσσια περιοχή της Κούβας.

Οι Κουβανοί αφού τους παρασκέθηκαν οι πρώτες βοήθειες παρεδόθηκαν στις Αμερικανικές Αρχές στο Key West.

Το περιστατικό ανέφερε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του πλοίου Νικόλαος Παπαθανασίου.

Κυρώσεις κατά της Αιτή

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ υιοθέτησε ομόφωνα στις 16 Ιουνίου 1993 την απόφαση 841, με την οποία επιβάλλονται κυρώσεις σε βάρος της Αιτή, προκειμένου να επιλυθεί η πολιτική κρίση στην χώρα αυτή.

Συγκεκριμένα οι κυρώσεις αυτές, οι οποίες ισχύουν από τις 23 Ιουνίου, περιλαμβάνουν:

— Την απαγόρευση πωλήσεως όπλων και πετρελαίου στην Αιτή, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων και κατόπιν εγκρίσεως, όταν υπερσχύουν ανθρωπιστικοί λόγοι.

— Απαγόρευση διακινήσεως πετρελαίου και όπλων επί του εδάφους και μεταφοράς τους εντός των χωρικών υδάτων της Αιτή.

— Δέσμευση των Αιτινών κεφαλαίων στο εξωτερικό.

Η νέα διοίκηση των Ηλεκτρολόγων

Η νέα διοίκηση της Πανελληνίας Ενώσεως Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος εκ νέου ο κ. Αριστ. Κωλέτσος, γεν. γραμματέας Σπ. Βραδής, ταμίας Παυλ. Χαροκόπος και μέλη Χρ. Κωντουδάκης, Σαβ. Μπίλιας, Γ. Σιγάλας, Αντ. Σακαβέλης, Παν. Σκαβέντζος, Φ. Παπαδόπουλος, Γεωρ. Κωνσταντινίδης και Κων. Σάμιος.

Επίσης ορίστηκε και η Εξελεγκτική Επιτροπή, η οποία αποτελείται από τους Χρ. Κούβαρη, Χρ. Χατζή και Παν. Δρίτσα.

15.000 δρχ. το επίδομα λουτροθεραπείας

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας, το επίδομα λουτροθεραπείας για τους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτη ορίστηκε για το 1993 σε 15.000.

Οι σχολές σωστικών

Από τις δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού σωστικών και πυροσβεστικών μέσω Ασπροπύργου, αποφοίτησαν τον περασμένο μήνα Ιούλιο, 212 μαθητές.

Επίσης, από τη δημόσια σχολή εμπορικού ναυτικού σωστικών και πυροσβεστικών μέσω Μακεδονίας τον Ιούνιο και το πρώτο 10ήμερο του Ιουλίου αποφοίτησαν 85 μαθητές.

Λιμενικός σταθμός στον Διρό Λακωνίας

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας που στάλθηκε για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ιδρύθηκε Λιμενικός Σταθμός στο Διρό Λακωνίας.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

SCANDIA HANDBOOK 1993-94

Κυκλοφόρησε σε πολύ επιμελημένη έκδοση ο Οδηγός της εγκαταστημένης στο Μόντρεαλ του Καναδά εταιρίας Scandia Shipping Agencies Inc., ο οποίος παρέχει όλες τις πληροφορίες για το κόστος και τις συνθήκες που διέπουν την προσέγγιση πλοίων για φόρτωση στους λιμένες του Καναδά, στις Μεγάλες Λίμνες και στην περιοχή του Σαιντ Λόρενς.

Το Handbook της Scandia περιέχει χρησιμότερες πληροφορίες για τους διαχειριστές των πλοίων, κυρίως των μπάκ κάρριερς που κλείνονται για φορτώσεις σιτηρών από τις παραπάνω περιοχές και διατίθεται από τους αντιπροσώπους της Scandia στον Πειραιά, εταιρία Tabona Shipping, Ακτή Μιαούλη 7-9, τηλ. 4130527- φάξ: 4172528.

Η «SWISSAIR GAZETTE»

Το τεύχος Νο. 7 της έκδοσης του Εβλετικού αερομεταφορέα είναι αφιερωμένο στους λαούς και το φυσικό πλούτο της Νότιας Αφρικής αλλά και στα προβλήματα της διατήρησης και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Ακόμα περιλαμβάνονται πολύ χρήσιμοι διεθνείς χάρτες και άλλες πληροφορίες για τους ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της Swissair.

ΤΟ «OIL»

Στο τεύχος Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου — Μαρτίου 1993 της καλαίσθητης έκδοσης της Motor Oil — Varnima — Seka - Avin παρουσιάζεται ένα εκτενές αφιέρωμα στους Βαλκανικούς πολέμους, μία παρουσίαση των συνθηκών που διέπουν το καθεστώς της Ανταρκτικής, το θρύλο του Φραγκοκάστελου στη Χώρα Σφακίων, και άλλες χρήσιμες ειδήσεις από την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα.

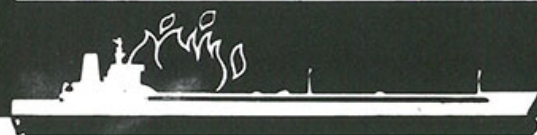


LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ	Κυπριακή	12.214	1979	Κατά το ταξίδι Μπαλμπόα για Σούμπικ Μπαϊν υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 14/7 και κατέπλευσε στη Χονολουλού για επισκευές.
ΓΚΙΚΑΣ	Ελληνική	10.991	1980	Κατά τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά προσέκρουσε σε αποβάθρα στο φράγμα Μιραφλόρες, στις 9/8 και υπέστη ελασματουργικές ζημιές.
ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (πρ. «Vrontados»)	Κυπριακή	9.371	1979	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και ανκινήτοποιήθηκε ανοικτά των Κυθήρων στις 19/8 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΚΟΜΕΤ	Ελληνική	14.384	1978	Ανέφερε ζημία σε γερανό, στις 26/7, στο Σίδνεϊ.
ΟΜΗΡΟΣ (πρ. «Sun Bird»)	Ονδούρας	2.796	1964	Κατά το ταξίδι Μπιλμπάο για Σαλέρνο υπέστη μετακίνηση του φορτίου στις 6/7 και κατέπλευσε στη Γκιζόν για επισκευές.
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (πρ. «Λιναμπόλ Σούκρε»)	Κυπριακή	13.911	1984	Αγκυροβολημένο στο Μπουσάν, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Oceana Rusan» στις 8/8 και υπέστη ζημιές στην πρύμνη.
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	Ελληνική	6.702	1970	Βυθίσθηκε στον π. Ναντόγκ στις 27/7.
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	Ελληνική	20.325	1971	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Nam Young No. 99» ανοικτά του Μπουσάν, στις 1/8, και υπέστη ρήγμα σε δεξαμενή και διαρροή του φορτίου.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΘΗΝΑ	Ελληνική	29.877	1978	Κατά το ταξίδι για Κεηπτάουν ανέφερε βλάβη στην μηχανή στις 25-26/8.
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ	Ελληνική	14.283	1985	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση κατά τον απόπλου από τη Μπουλών στις 21/8.
ΑΜΙΛΛΑ	Ελληνική	13.631	1972	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Sina» στο Ντέρινς, στις 21/8.
ΒΗΤΑΛΑΚ	Κυπριακή	16.334	1972	Ανέφερε απώλεια της άγκυρας στο Ρίο Γκράντε στις 14/7.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Ελληνική	36.031	1981	Κατά την αγκυροβόληση στο Βανκούβερ προσέκρουσε στην αποβάθρα, στις 23/7 και υπέστη ρήγμα.
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (πρ. «Pachoble»)	Κυπριακή	14.523	1977	Προσάραξε στο δίαυλο της Τάμπας, στις 29/7 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού την επομένη.
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	16.357	1978	Υπέστη ζημία σε γερανό, στο Κεμπέκ, στις 17/7.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (πρ. «Belus»)	Μάλτας	33.186	1978	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη, συνεπεία βλάβη στη μηχανή, που υπέστη κατά το ταξίδι Ουκρανία για Κίνα, στις 8/8.
ΝΕΔΗ	Ελληνική	19.425	1981	Συγκρούστηκε ανοικτά του Κάβο Βιλλάνο, με το φορτηγό «Stadt Wangen» στις 3/8 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.

ΝΕΦΕΛΗ Ι.	Κυπριακή	12.202	1971	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Mendana Spirit» στη Σιγκαπούρη στις 8/7.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ	Μάλτας	14.868	1973	Κατά το ταξίδι Υμουίντεν για Σιγκαπούρη υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/7.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	Ελληνική	16.935	1978	Συγκρούστηκε με φορτηγίδα στο Λάγος, στις 19/7.
ΦΩΤΕΙΝΗ (πρ. «Glory Sky»)	Μάλτας	16.820	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 5/7, σε θέση 52.31.15 Β, 04.15 Α και αγκυροβόλησε ανοικτά του Υμουίντεν για επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: ΚΕΡΚΥΡΑ	Ελληνική	67.239	1973	Ανέφερε βλάβη στο πηδάλιο, στον Πειραιά, στις 16/7.
ΜΑΘΡΑΚΙ	Ελληνική	17.485	1970	Προσάραξε στο Λάρνε, στις 23/8 και ζητήσε τη συνδρομή ρυμουλκών για την αποκόλληση.
ΜΑΡΙΑ	Ελληνική	890	1969	Υπέστη πυρκαϊά στη Θεσσαλονίκη στις 3/7, η οποία κατεστάλη από το πλήρωμα και την πυροσβεστική υπηρεσία.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	Κυπριακή	68.738	1976	Κατά το ταξίδι Γιαντάι για Σιγκαπούρη υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 11/7.
ΣΗΦΟΡΝΤ	Ελληνική	18.396	1977	Επιθεωρήθηκε στο Σκαρμαγκά συνεπεία βλάβης στο πηδάλιο, στις 16/7.
ΜΙΚΤΟ: ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Μάλτας	52.448	1973	Συγκρούστηκε στις 12/7, σε θέση 36.33.7 Β, 15.33.7 Α με το μπάγκερ «Palnia».
ΛΙΝΑΡΔΟΣ	Μάλτας	51.072	1971	Προσάραξε στον π. Ορινόκο στις 5/7. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση.
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	Λιβερίας	113.950	1972	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στις 21/7, στον Τάραντα.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ: ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	Παναμαϊκή	13.875	1952	Συγκρούστηκε στη Μύκονο στις 8/7 με το επιβατηγό «Wind Spirit».

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 - KALAMATA

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

24ΩΡΟ

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το παρόν δελτίο, λόγω των θερινών διακοπών, καλείται να καλύψει όλων τον Αύγουστο, ο οποίος προσέφερε μία ευχάριστη έκπληξη, καθώς από τα μέσα σχεδόν αυτού του παραδοσιακά ήρεμου μήνα η ναυλαγορά ξηρού φορτίου έδειξε σαφή σημεία ανοδικών τάσεων στις περιοχές του Ατλαντικού και του Κόντινεντ, με αυξημένη ζήτηση μπάλκ κάρριερς από πάναμαξ μέχρι και τα πολύ μικρά πλοία για άμεσες φορτώσεις.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε την άνοδο του δείκτη ναυλώσεων BIFFEX, που από τις 1330 μονάδες στις 5 Αυγούστου, διαμορφώθηκε στις 1477 στις 27 Αυγούστου υπογραμμίζοντας την άνοδο των ναύλων σιτηρών στον χώρο του Ατλαντικού, οι οποίοι για την κλασική διαδρομή με φορτίο 52.000 τόννων από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Ιαπωνία κλείνονταν γύρω στα δολ. 25.00 ανά τόννο.

Αξίζει πάντως να σημειώσουμε, ότι προς τα τέλη του μήνα η αγορά αυτή έδειξε σημεία μείωσης της δραστηριότητας και πολλοί παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι μπορεί να υπάρξει κάποια κάμψη των ναύλων εάν καθυστερήσει η επάνοδος στο προσκήνιο των ναυλωτών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

Ιδιαίτερη κινητικότητα, σε σταθερά επίπεδα ναύλων, σημείωσε η αγορά του Κόντινεντ προσφέροντας επικερδή απασχόληση σε έναν μεγάλο αριθμό handymax και handysize μπάλκερς με ποικιλία φορτίων για προορι-

σμούς στην Άπω Ανατολή και την Κίνα.

Στον αρκετά απόκρυφο τομέα των μπάλκερς capsize η φετινή θερινή περίοδος υπήρξε σαφώς καλύτερη από την προηγούμενη και οι ναυλοι που επιτεύχθηκαν τις τελευταίες εβδομάδες του μήνα έδειξαν σταθερότητα και περιθώρια για περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων το φθινόπωρο.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν οι ναυλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων στο τελευταίο 10ήμερο του Αυγούστου:

Σιτηρά:

— 60.000 τόν. Μισσισσιπί για Αγ. Πετρούπολη, δολ. 15,75, 10.000/4.000 τόν. τέλη Αυγούστου.

— 56.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 24,20, 10.000 / 4.000 τόν., Σεπτεμβρίου 17-30.

— 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,85, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

— 50.000 τόν. Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 16,25, 14 ημέρες, άμεση.

— 40.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αιγύπτο, δολ. 15,80, 16 ημέρες, τέλη Αυγούστου.

— 33.000 τόν. Αμβούργο για Ιαπωνία, δολ. 1.218.000 κατ' αποκοπή, 16,5 ημέρες, αρχές Σεπτεμβρίου.

— 30.000 τόν. Χάλιφαξ για Νοτ. Αφρική, δολ. 20,00, 5 ημέρες/ 4.000 τόν., Σεπτεμβρίου 1-15.

— 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 23,75, 5 ημέρες/ 1.500 τόν., Σεπτεμβρίου 2-7.

— 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 14,00, 5 ημέρες/ 2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Αυγούστου.

— 20.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Μαρόκο, δολ. 17,25, 4 ημέρες/ 4.000 τόν. Σεπτεμβρίου 3-11.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 160.000 τόν. Βραζιλία για Νοτ. Κορέα, δολ. 10,19, 7 ημέρες, Σεπτεμβρίου 5-23.

— 150.000 τόν. Πόντα ντα Μαδέϊρα για Γκιζόν δολ. 5,00, 7 ημέρες, Σεπτεμβρίου 15-30.

— 130.000 τόν. Πόντα ντα Μαδέϊρα για Κασσιούγκ, δολ. 10,20, αρχές Σεπτεμβρίου.

— 130.000 τόν. Τουμπαράο για δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 10,60, φορτ. κλίμακας / 15.000 τόν., Σεπτεμβρίου 15-30.

— 100.000 τόν. Νάρβικ για Ανατολ. Δουκέρκη, δολ. 3,90, 5 ημέρες, Αυγούστου 20-30.

Γαιάνθρακες:

— 160.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Νοτ. Κορέα, δολ. 7,28, φορτ. κλίμακας / 25.000 τόν., τέλη Σεπτεμβρίου.

— 130.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Σάινες, δολ. 6,45, φόρτωση κλίμακας / 30.000 τόν. Σεπτεμβρίου 1-15.



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

— 120.000 τον. Ντανλρίμπε για Καοσιούνγκ, δολ. 5.000, 25.000/20.000 τον., Σεπτεμβρίου 15-30.
— 100.000 τον. Χάμπτονς Ρούντς για Φός, δολ. 6,25, 3 ημέρες / 25.000 τον., Σεπτεμβρίου 3-10.

Λιπάσματα:

— 24.000 τον. Γιούζνυ για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 38,00, 6.000 / 1.200 τον., Σεπτεμβρίου 10-15.
— 20.000 τον. Γιούζνυ για Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 28,00 6.000 / 1.500 τον. τέλη Αυγούστου.
— 20.000 τον. Σουάιμπα για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 20,50 φόρτωση κλίμακας/ 1.200 τον. άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα μισθώματα των πάναμαξ στον Ατλαντικό βελτιώθηκαν αισθητά με τα μοντέρνα πλοία με επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή να επιτυγχάνουν έως και δολ. 15.000 την ημέρα.

Τα κυκλικά ταξίδια στην περιοχή κυμάνθηκαν περί τα 11.500 την ημέρα, ενώ σταδιακή βελτίωση σε κάπως χαμηλότερα επίπεδα σημειώθηκε και στον Ειρηνικό για τα παρόμοιου μεγέθους πλοία.

Η αγορά των handymax και handysize μπάλκερς έδειξε σαφή βελτίωση των μισθωμάτων ως προκύπτει από τις παρακάτω αντιπροσωπευτικές μισθώσεις:

— 40.500 τον. d.w. Δανία μέσω Βαλτικής για Σιγκαπούρη, δολ. 13.950 την ημέρα.
— 34.000 τον. d.w. Τίλμπουρι για δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 7,500 την ημέρα.
— 30.880 τον. d.w. Αλγερία μέσω Ιταλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.
— 28.234 τον. d.w. Νοτ. Κορέα για Ταϊβάν, δολ. 7.750 την ημέρα.
— 27.000 τον. d.w. Κόντινεντ μέσω Περσικού Κόλπου για Μουσκάτ,

δολ. 8,500 την ημέρα.

— 25.000 τον. d.w. Ροστόκ για Μεγ. Λίμνες, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Δυστυχώς, για την ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων ο Αύγουστος δεν επιφύλαξε καλές στιγμές, και παρά την σχετικά εύρυθμη ναυλωτική δραστηριότητα οι ναύλοι σημείωσαν αισθητή πτώση στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων.

Ιδιαίτερα στην κατηγορία των U/VLCC's η εξέλιξη των ναύλων υπήρξε απογοητευτική με τα φορτία με Δυτικούς προορισμούς στα WS 37,5, και προς την Άπω Ανατολή περί τα WS 35-36. Πάντως προς το τέλος του μήνα υπήρξε κάποια βελτίωση των επιπέδων, ενόψει του μικρού αριθμού πλοίων υψηλών προδιαγραφών στην περιοχή, που σταδιακά οδήγησε στην άνοδο των ναύλων για την Δύση στα WS 42,5, ή και κάπως υψηλότερα, και προς την Άπω Ανατολή περί τα WS 40.

Υπό συνθήκες πίεσης έζησε και η αγορά των Σουέζμαξ με τους ναύ-

λους των φορτίων 130.000 τόννων από την Δυτική Αφρική προς ΗΠΑ στα WS 57,5, έως και WS 60, με κάποιες μονάδες υψηλότερα για εκφόρτωση στις Ανατολικές ακτές της Αμερικής.

Καχεξία διέκρινε και την αγορά της Μεσογείου, όπου τα συνήθη φορτία σε μέγεθος Άφραμαξ κυμάνθηκαν περί τα WS 80, με μικρή απόκλιση προς τα κάτω καθώς πλησίαζε το τέλος του μήνα.

Εξαιρέση στην γενική εικόνα εμφάνισε η αγορά της Καραϊβικής όπου τα φορτία 70.000 τόννων με προορισμό τις Ανατολικές ακτές των ΗΠΑ πληρώθηκαν σταθερούς ναύλους περί τα WS 100-107,5, αν και σ' αυτή την κατηγορία τις τελευταίες ημέρες του Αυγούστου παρατηρήθηκε μείωση των επιπέδων, περί τα WS 97,5

Τέλος, η αγορά της Βορ. Θάλασσας μετά βίας κατάφερε να συγκρατηθεί στα επίπεδα των WS 87,5, για μεταφορές εντός του ΗΒ και του Κόντινεντ στο μέγεθος 80.000 τόννων και περί τα WS 90 για τους 70.000 τον. με εκφόρτωση στην Μεσόγειο.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

Από τις ποικίλες ναυλώσεις πλοίων ελληνικών συμφερόντων τον Αύγουστο, ακολουθεί μία επιλογή από τις πλέον χαρακτηριστικές:

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Τενερίφ και Λας Πάλμας, δολ. 20,00 φίο, 5 ημέρες/ 2.5000 τον. άμεση.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑΣ: Βανκούβερ 20.000 τον. σιτηρά Μπουεναβεντούρα, δολ. 17,25 φίο, 5.000 / 2.500 τον. Σεπτεμβρίου 5-15.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ: Γιούζνυ 24.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 38,000 φίο, 6.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΛΙΚΑ: Πόρτ Καρτίε 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,15 φίο,

5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 3-10.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,25 φίο με ένα επιπλέον λιμάνι εκφόρτωσης, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 6-15.

ΙΩΑΝΝΗΣ Π.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,75 φίο, 11 ημέρες, Αυγούστου 28 — Σεπτεμβρίου 4.

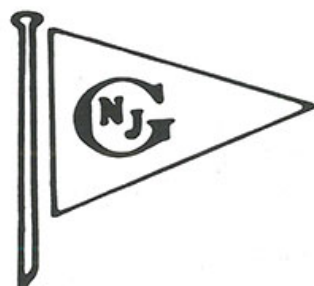
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. σιτηρά Αλεξάνδρεια, δολ. 15.000 φίο, 5 ημέρες/ 5.000 τον. Αυγούστου 20-26.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΙΛΗΤΟΣ: 65.862 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

NENA: 71.700 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Βραζιλία, Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Αδριατικής με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ: 25.400 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Ρωστόκ αρχές Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 72.000 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Πασσέρο, Αυγούστου 20-25, ταξίδι με Κπέμε με επαναπαράδοση Φιλippίνες, δολ. 11.850 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.970 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Αυγούστου 26-30, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΑΝ ΠΙ.: 65.738 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Μπουσάν Αυγούστου 20-25, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Απω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ: Περσικό Κόλπο 366.000 τόν. Ερυθρά Θάλασσα, WS 38,5, Αυγούστου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Κίνα, δολ. 500.000 κατ' αποκοπή, τέλη Αυγούστου.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Νοβοροσίσκ 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 80, Αυγούστου 19.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά Σιγκαπούρη, WS 155, τέλη Αυγούστου.

ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ: Μαύρη Θάλασσα 42.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 120, Αύγουστος.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Αφρική 130.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, Αυγούστου 25.

ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ: Σιντί Κερίρ 128.000 τόν. Αυγούστα, WS 65, Αυγούστου 28.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Στούρε 68.000 τόν. Μιλφροντ Χέβεν, WS 105, Αυγούστου 24.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 95, οψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 105, Αύγουστος.

ΡΟΜΠΙΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. Φιλιππίνες, WS 40, Αυγούστου 27.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λα Σκχρίρα 75.000 τόν. Γένοβα, WS 80, Αυγούστου 22.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν.

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 27 Αυγούστου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	68.00	147.00
Κίελο	79.00	158.00
Αμβούργο	75.00	153.00
Χάβρη	88.00	180.00
Φάλμουθ	82.00	184.00
Αυγούστα/Τζένοα	83.00	185.00
Πειραιάς	81.00	178.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	81.00	210.00
Τζέντα	83.00	238.00
Ρας Τανούρα	78.00	207.00
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	77.00	200.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	203.00
--------	--------	--------

καθαρά, Ανατολ. ακτή Ινδίας, WS 150, άμεση.

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Τζεμπέλ Ντάννα 100.000 τόν. Τσιταγκόγκ, WS 129,5, Σεπτεμβρίου 10.

ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Νοβοροσίσκ 65.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 100, Αυγούστου 27.

ΔΗΛΟΣ: Κάργκ 'Αϊλαντ 265.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,50, Σεπτεμβρίου 1.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ: Ινδονησία 132.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.300.000 κατ' α-

Λας Πάλμας	75.00	169.00
Θέουτα	75.00	170.00
Ντάρμπαν	67.00	203.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	77.00	291.00
Σίδνεϋ	102.00	210.00
Χόγκ Κόγκ	90.00	183.00
Σιγκαπούρη	76.00	158.00
Τόκιο	88.00	240.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	75.00	170.00
Ν. Υόρκη	81.00	187.00
Χάμπτον Ρόουντς	88.00	180.00
Χιούστον	76.00	160.00
Νέα Ορλεάνη	76.00	160.00
Λος Άντζελες	75.00	210.00
Κρίστομαλ	83.00	186.00
Ρίο Ιανέιρο	87.00	235.00
Μπουένος Άϊρες	123.00	195.00
Μοντεβιδέο	117.00	222.00

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

ποκοπή, άμεση.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Λιβύη 78.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 75, Αυγούστου 26.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: 41.483 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Σεπτεμβρίου 1 για περίοδο 6 με οψιόν άλλους 6 μήνες, δολ. 11,250 την ημέρα.

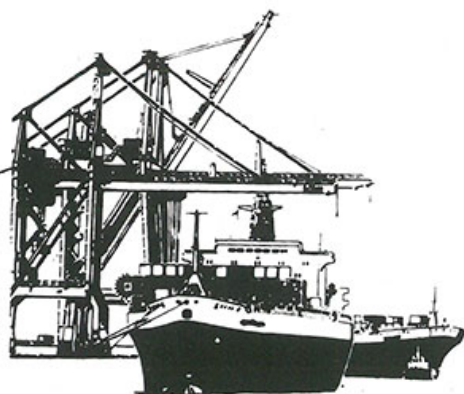


"MARITIME MONITOR"

INTERNATIONAL SHIPPING & TRADE WEEKLY

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

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



NAFTIKA CHRONIKA

Greek shipowners hold semi-annual meeting in Piraeus

The Board of Directors of the Union of Greek Shipowners and the London-based Greek Shipping Committee discussed yesterday in Piraeus the major issues facing the Greek Shipping industry.

Time was devoted on the common stance with regard to the role of the European Community in shaping new shipping policies and other regulations over and above the IMO, the latest developments concerning the implementation of OPA '90 regulations and progress so far on ship inspections under the 13G for enhanced structural surveys.

Members of the two executive committees noted the good spirit of cooperation prevailing in the relations with the Ministry of Merchant Marine and discussed ways of solving the important issues of the Seamen's Pension Fund, which is a major obstacle in attracting young people to a carrier at sea.

World orderbook increases to 35 million grt

The world's shipbuilding orderbook increased between the first and second quarter of 1993, reversing the downtrend that commenced at the beginning of 1992.

According to the Merchant Shipbuilding Returns for the second quarter of the year, prepared by Lloyd's Register of Shipping, total tonnage of new ships on order and under construction increased to 35.1 million gross tonnes (2,133 ships), up by 1.4 million gt from the previous quarter but still well below the December 1991 peak of 43.2 million gt.

LR figures show that tonnage under construction at the end of June amounted to 16.7 million gt (1,166 ships), down 298,000 gt from the previous quarter. The orders not commenced increased by 1.7 million gt to 18.3 million gt (967 ships).

For the first time since 1991, the 6 million gt of new orders placed during the second quarter of 1993 exceeded the tonnage completed in the same period (4.1 million gt), compared with 3.2 million gt of completions in the first quarter.

A large number of bulk carrier orders placed during the April-June counted for much of the growth in the newbuilding activity, with South Korea recording the biggest increase of new orders placed.

More specifically, Japan's orderbook grew by almost 100,000 gt during the latest quarter to 11 million tonnes, representing 31% of the total world orderbook. In second position, South Korea had an orderbook of 7.2 million tonnes at end-June, up a little more than 1 million tonnes during the quarter.

Union of Coastal Shipowners seek EC funding

The Union of Coastal Shipowners, is once more urging the Ministry of Merchant Marine to include in its programme for infrastructural development - based on funds from the Second Delors package - to be used for the modernisation and further expansion of the Greek fleet of passenger ferries.

In a letter signed by Gerassimos Strintzis, vice-chairman, and Dimitrios Nomicos, secretary general, the Union says that it is a mockery to improve the facilities of ports and road networks leading to them - which are plans already submitted to the EC - and not improve the quality and standards of service of the ships which will be using these facilities.

The Union of Coastal Shipowners rightly points out that after recent developments in former Yugoslavia, these ferries are the only bridge left that connects Europe with the Middle East and other parts of Asia and therefore the modernisation and further expansion of the passenger-car ferry fleet is an issue of concern for the whole of the European Community, without the co-operation and funding of which no serious modernisation can be expected.

Conference to discuss manpower and training issues

The International Shipping Federation (ISF) is hosting a Manning and Training Conference in London on September 15th, with the theme "Manpower: The Critical Investment," with IMO's Secretary General, William O'Neil, making the opening address.

The Conference will consider implications of IMO's decision to revise the STWC Convention by 1995, including means of restoring confidence in the validity of STWC certificates and the "functional approach" to shipboard organisation, which many soon be permitted as an alternative to traditional arrangements involving strict divisions between the deck and engine departments and officers and ratings.

The Conference will also consider issues such as training techniques, the motivation of crews and multi-

national personnel.

Speakers include: Juan Kelly, President, ISF, William O'Neil, Secretary General, IMO; David Dearsley, Secretary, ISF; David Stratton, Glentworth Marine; Richard Mathew, Chief Officer, Merchant Navy Training Board; Keith Fitton, Director, Centre for International Briefing; Erik Raeng, Norwegian Shipowners' Association and Professor James Reason, Chair of Psychology, Manchester University.

Bureau Veritas expand their activities

Bureau Veritas, first established in Greece in 1882, has moved to Karageorgis Building at 26-28 Akti Kondyli where it occupies two floors on a surface of 1500 sq. m.

Bureau Veritas staff in Piraeus is composed of 55 persons. The Marine Branch - with 17 exclusive marine surveyors and plan approval office - remains the main part of the activities with 950 vessels managed by the district for 370 owners.

However, the land activities are now in rapid expansion covering the sectors of Industry, Quality Assurance, Consultancy, Products of Trade, Agrofood, Civil Engineering, Environment.

With its new and modern offices in process to be fully computerized, Bureau Veritas is now preparing a new phase of expansion towards an extended geographical area, and with the target to fully satisfy its clients.

EUROBANK opens Piraeus office

The newly-constructed building at 75 Akti Miaouli, houses the Piraeus offices of EUROBANK, the International Bank that is part of the John Latsis group.

The building belongs to another prominent Greek shipowner, Spyros M. Polemis, who will also accommodate there his Piraeus-based shipmanagement company, Remi Maritime Corporation.

Rallis Spandonidis will manage the Bank's Piraeus office, in charge of an experienced staff including Mr. Bouras as Banking officer, Ria Koukoupoulou as operations officer and Sisy Hydraiou in charge of imports and exports.

Most of the above Bank's officers have been for a number of years with CITIBANK and have considerable knowledge in shipfinancing.

EUROBANK's Piraeus office will initially concentrate in personal - private and corporate banking and gradually will get involved in shipfinance, in close cooperation with its affiliated Banks, Private Bank & Trust & Co. in London and Banque de Depot in Geneva.

Evergreen orders five container vessels

Evergreen International S.A. has placed contracts with two Japanese shipbuilders, Mitsubishi Heavy Industries Ltd and Onomichi Dockyard, for a total of five

Could strikes affect you ?



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

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

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

For further information, fax 93 25 53 18.

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

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

new R-type container vessels, each of which will have a capacity of 4,299 TEU. The contract with Onomichi was signed on July 15th, and with Mitsubishi 12 days later on July 27th, 1993.

The ships will be sisters to recently delivered "Ever Royal" and "Ever Right," both built by Onomichi. A third vessel from the same yard, "Ever Round," is due for delivery in late October and, following a lengthening operation in Singapore, should enter service in early December, 1993.

Japanese builders develop new double-hull construction

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd. has developed a new double-hull construction method to improve fabrication processes.

The construction method, named Monaka, can greatly shorten the time required for fabrication and painting work of double-hull structures. The main features of this method is the use of intermediate welding joints between the outer hull (bottom shell) and inner hull (inner bottom).

In this method, the outer and inner hull structures are separately pre-assembled with longitudinal and transverse members. Both structures are then assembled to form one double-hull structure (block). Before this assembly, welding work and painting work are completed efficiently in an open space as a pre-assembly stage.

Through the above, assembly work of welding and painting in confined spaces is limited to only intermediate welding joints. As this intermediate joint is straight,

it is easy to achieve good accuracy of block dimensions and to use automatic welding machines.

Ten liner companies to form Mideast conference

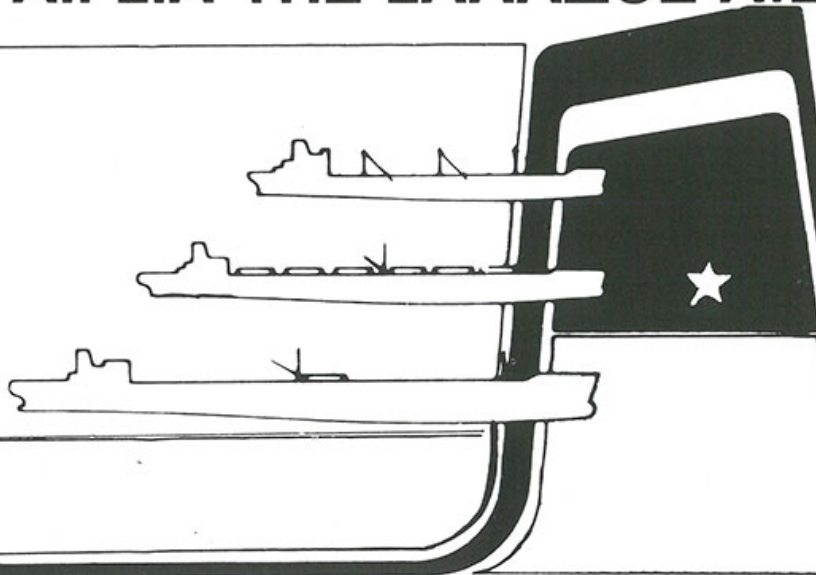
Ten shipping lines that control more than 90% of the ocean trade between the United States and the Middle East are planning a super conference that would include all the major carriers in the region and many of smaller ones.

The key goal in establishing the group would be to raise freight rates, most likely through a reduction in ship capacity in the trade, along the lines of what the Trans-Atlantic Agreement (TAA) conference has done in the past year in the U.S. East Coast-North Europe trade area.

Although discussions are still in a preliminary stage, the lines have already filed a "verbal" agreement with the Federal Maritime Commission in Washington, in order to ensure their ability to discuss rates, capacity and other common issues without violating antitrust laws.

Anticipating a post-Gulf War reconstruction boom, several regular liner companies initiated or expanded services to the Arabian Peninsula and the Persian Gulf. But traffic in and out of the region never fulfilled the lines' expectations, resulting in rates that have fallen by as much as 30% for some commodities since the Gulf War.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (6.)	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 ΕΠΙΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑ	78	29877
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (6.)	71	18552
ΑΓΓΑΛΗ	74	55783
ΑΤ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤ'ΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑΤ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (6.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (6.)	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 (6.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (6.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡ'ΙΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΙΑΝ (6.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (6.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕΙ'Θ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (6.)	74	123126
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (6.)	74	123126
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑ'ΙΝΤ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

προς Λαέρτ Τσαμπάγκ 25/6
προς Ιαπωνία 28/6
στης Φουτζέιρα (αποθήκη)
προς Πόρτ Κέμπλα 15/6
ε. Πειραιά 24/6
αργεί Πειραιά
προς Ρόττερνταμ 23/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Ν. Ορλεάνη 27/6
προς Κασσιούγκ 30/6
ε. Δουνκέρκη 28/6
προς Κίνα 2/6
επιβλήθη Έλληνες
προς Σμύρνη 8/6
προς Άνω Ανατολή 20/6
ε. Αμπιτζάν 10/5
ε. Σαν Λορέντζο 24/6
ε. Ελσινόρη 15/6
ε. Ρίο Ιανέιρο 27/6
μεσογειακές μεταφορές
προς Κασσιούγκ 4/6
προς Πειραιά 19/6
προς Μπανίνα 29/6
αργεί Πειραιά
προς Μανίλα 14/6
α. Κεηττάουν 28/6
προς Κίνα 15/6

προς Αμβέρσα 18/6
μετ. «Αλβέρ» (ε.)
μετ. «Μαριν» (ε.)
προς ΗΠΑ 28/6
ε. Πειραιά 24/6
στο Ναγκασάκι 25/6
ε. Γκόβε 27/6
α. Φουτζέιρα 6/5
μετ. «Πόλις» (ε.)
ε. Μόντρεαλ 28/6
προς Κοκόλα 12/6
πρ. «Orsola B.»
προς Σιγκαπούρη 17/6
προς Λάγος 18/6
προς Γκάλφοντ 2/7
ε. Πειραιά 30/3
αργεί Πειραιά
προς Μαλαισία 14/6
α. Κασσιούγκ 24/6
προς Ινδονησία 22/5
προς Σιγκαπούρη 25/6
ε. Τσιταγκόνγκ 14/6
προς Τύνιδα 1/7
ε. Πειραιά 15/6
προς Ντάρμπαν 19/6
ε. Κόμπε 27/6
προς Ντάρμπαν 1/7
πρ Φός 24/6
ε. Γκίλγκ 16/6
ε. Αμβούργο 2/7
α. Γιούρπορτ 8/6
προς Ερεγλί 1/7
προς Σάο Σεμπαστιάν 29/6
προς Τάμα 27/6
προς Σιγκαπούρη 24/6

ε. Αλεξάνδρεια 5/6
πρ. «Esso Bahamas»
πρ Bermuda «Esso»
πρ Ιαπωνία 13/6
ε. Πόρτο Κουεζάλ 24/6
προς Βραζιλία 30/6
προς Ογκίνες 28/6
προς Κασσιούγκ 25/6
προς Αρίκα 19/6
ε. Μπαρμπερς Πόιντ 22/6
ε. Βενετία 23/6
προς Σαγκάη 9/5
προς Αλεξάνδρεια 15/6
προς Χόγκ Κόγκ 16/6
ε. Βανκούβερ 29/6
προς Μαυρίτιο 22/6
προς Βραζιλία 5/6
προς Χουάλα 8/6
ε. Ρόττερνταμ 29/6
προς Ταϊτσούγκ 14/6
ε. Σαγκάη 30/5
προς Μπαγκόνγκ 8/6
α. Άκαμα 21/6
προς Μαλαισία 18/6
προς Ποχάγκ 26/6
προς Μιζουσίμα 11/6

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΙΤΚΕΡ (6.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (6.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (6.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (6.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	81	30852
ΑΝΝΙΣΙΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (6.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (6.)	93	38792
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (6.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (6.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣΥ (6.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (6.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙΣ (6.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΙΣ (6.)	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 (6.)	82	30042
ΑΡΚΑΝΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (6.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (6.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (6.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (6.)	76	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (6.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (6.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (6.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (6.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΑΝ (6.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (6.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993

πρ Μπαγκόνγκ 8/6
πρ Βιτόρια 18/6
πρ Τρίπολη 21/6
ναυπηγήθηκε Ουλσάν
πρ Οζάκα 13/6
ε. Σιγκαπούρη 28/6
πρ Κασσιούγκ 12/6
πρ Μάλαγκα 19/6
ε. Μαπούτο 16/6
πρ Κότα Κινάμπαλου 11/6
α. Πειραιά 24/6
πρ Μαυρί 15/6
ε. Ν. Ορλεάνη 1/7
πρ Μωχαμέντια 27/5
ε. Γουακαμάτσου 26/6
στη Μανίλα 28/6
πρ Ερυθρά Θάλασσα 14/6
πρ Νιούκασλ 31/6
διάλυση Κίνα
πρ Φουτζέιρα 27/6
πρ Ν. Αφρική 17/6
πρ Δ. Ακτή ΗΠΑ 21/6
ε. Ν. Υόρκη 12/6

πρ Κορέα 28/6
πρ Τσιμπότε 5/6
α. Βανκούβερ 25/6
πρ Β. Θάλασσα 29/6
πρ Αλγερία 18/5
α. Ν. Ορλεάνη 21/6
πρ Ολλανδία 27/6
πρ Ιαπωνία 14/5
πρ Ρίτσαρντ Μπαί 23/6
ε. Χόγκ Κόγκ 24/6
επισκ. Πειραιά 2/3
πρ Φουτζέιρα 28/5
υπό ναυπήγηση
πρ Ακαγιούτλα 12/6
πρ Πόρτ Κέμπλα 14/6
α. Ν. Ορλεάνη 22/6
ε. Χέι Πόιντ 22/6
πρ Σιντι Κερρί 15/6
πρ Πόρτ Κέλαγκ 23/6
α. Ρουαί 3/4
πρ Φιλαδέλφεια 18/6
ε. Κριστομπίλ 2/6
α. Μπατάγκας 28/5
μετ. «Κόρνο Εξπλόρερ» (ε.)
πρ Κεηττάουν 5/6

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

πρ ΗΠΑ 1/7
πρ Μπελαγιούαν 20/6
ε. Σηάτλ 20/6
α. Σαν Φραντίσκο 14/6
ε. Φιλαδέλφεια 27/6
πρ Κασίμα 23/6
α. Μπουένος Άιρες 4/6
α. Πρίνς Ρούπερτ 24/6
επισκ. Πειραιά 17/5
επισκ. Πειραιά 16/3
α. Φός 23/6
ε. Τσάρλεστον 25/6
πρ Σαβάννα 27/6

α. Τζουσίμα Τέρμ. 16/6
πρ Ρίο Ιανέιρο 25/6
πρ Α. Ανατολή 28/6
ε. Ζανζάγκ 7/6
πρ Ευρώπη 17/6
πρ Νταλιάν 15/5
ε. Μομπίλ 30/6
διάλυση Κίνα
α. Ραβέννα 25/6
πρ Μπ. Αμπέρ 17/5
πρ Λατβία 21/6

ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ.....	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	66	2335
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328
BANKΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.).....	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.).....	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.).....	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ.....	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	91	56580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.).....	81	37288
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.....	78	1600
ΒΙΛ ΝΤΕ ΛΑΤΑΚΙ.....	79	9399
ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	81	36031
ΒΙΤΑΛΙ.....	82	34510
ΒΟΛΟΣ Ι.....	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.).....	72	1589
ΒΟΡΗ.....	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374

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

ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII.....	71	1982
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ.....	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ.....	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843
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
ΓΟΥΛΙΝΗ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	15	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ.....	73	114933

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

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

προς Αφρική 26/6	
ε. 'Αδαμφοργκ 28/6	
αργεί Πειραιά	
α. Πόρτο Καμύλλη 27/5	
προς Λίβερπουλ 29/6	
προς Μπ. Αμπάς 20/6	
ε. Θεσσαλονίκη 21/6	
α. Τραμαντάι 19/6	
προς Ρόδο 24/6	
ε. Πειραιά 26/6	
α. Πειραιά 27/6	
προς Τουρκία 20/6	
προς Κίνα 7/6	
προς Τύνιδα 18/6	
α. Ριγέκα 29/6	
προς Καλέτα Ολίβα 24/6	
προς Σάντος 12/6	
προς Βεγγάλη 19/6	
πρ. «Ανιένη»	
προς Ιαπωνία 19/5	
ε. Ιντσόν 5/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βάρνα 29/6	
προς Βαλπαράϊζ 10/6	
αργεί Πειραιά	

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

υπέστειλε Ονδουριανή	
α. Κόρπους Κρίστι 10/6	
προς Κριστομπάλ 10/6	
διάλυση Κίνα	
ε. Τέμα 13/3	
ε. Ρίο Χάινα 28/6	
α. Μπωμόντ 4/5	
επισκ. Τούμπαν 14/5	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Ν. Ορλεάνη 13/6	
προς Μεξικό 25/6	
α. Ν. Ορλεάνη 26/6	
ε. Σαντο Ντομίνγκο 7/6	
α. Χιούστον 21/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
ε. Γκόμελβαντον 12/6	
προς Βανκούβερ 9/6	
προς Π. Πάολμας 25/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 28/6	
πρσο Πόρτ Βερμ 1/7	
προς Φρημάντλ 28/6	
προς Σιγκαπούρη 11/6	
προς Σιγκαπούρη 7/6	
προς Μαζατλάν 22/6	
προς Κόντινεντ 31/5	
προς Ταϊτσούκι 7/	
ε. Άντεν 5/6	
ε. Χόγκ Κόγκ 29/6	
προς Ιαπωνία 24/6	
προς Βιτόρια 12/6	
προς Σιγκαπούρη 1/7	
ε. Τζουμπόλι 23/6	
α. Φρημάντλ 25/6	
προς Μπρίστολ 30/6	
προς Νάπολη 25/6	
ε. Βαλέττα 10/6	
προς Σάρροχ 29/6	
προς Αλεξάνδρεια 30/6	
προς Σαλβαντόρ 25/6	
ε. Σιγκαπούρη 27/6	

προς Μπουργκάς 23/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Χέυ Πόιντ 21/6	
ε. Ν. Υόρκη 20/6	
προς Πειραιά 19/6	
δ. Ντόβερ 30/6	
προς Αλγέρι 19/6	
προς Περσικό 29/6	
προς Σαν Νικόλας Μπ. 27/6	
προς Βερακρούζ 21/6	
α. Ν. Ορλεάνη 1/7	
προς Τουμπάρδο 6/6	
ε. Σιγκαπούρη 22/6	
στη Τζέντα 15/3	
πρ. ΗΠΑ 9/6	
πρ. «Μεχχανίς Υακονενκο»	
μεσογειακές μεταφορές	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
ε. Βαρκελώνη 23/6	
προς Αγ. Πετρούπολη 27/5	
πρ Νάμπερ 13/6	

αργεί Βασούρα	
ε. Ρίταρσντς Μπαϊν 24/6	
προς Περσικό 9/6	
προς Ιντσόν 26/6	
ε. Νταλάν 9/6	
α. Χιούστον 19/6	
ε. Πειραιά 25/6	
πρ. «Delphinus»	

ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΒΕΤΑ.....	76	10805
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΙΞ (δ.).....	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.).....	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.).....	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.).....	65	992
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.).....	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ.....	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ.....	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.....	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ.....	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ.....	70	16374
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.).....	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ.....	73	18958

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

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

προς Κεμπέκ 27/6	
προς Ιαπωνία 8/6	
προς Γουατεμάλα 9/6	
ε. Πόρτλαντ 11/6	
θέση 22.20 Β, 122.40 Α. 17/6	
προς Πειραιά 17/2	
στον Πειραιά 27/5/92	
προς Μέγαρα 11/6	
προς Τζέντα 24/6	
αργεί Πειραιά	
επισκ. Λισσαβώνα 10/5	

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

πρ. «Takatsuki»	
α. Μανίλα 15/6	
προς Πασίρ Γκουιντάνγκ 23/6	
προς Γένοβα 22/6	
ε. Χόγκ Κόγκ 30/6	
προς Γκουάμ 18/6	
προς Χάιφα 28/6	
προς Γένοβα 25/6	
προς Κολόμπο 29/6	
ε. Χάιφα 24/6	
ε. Θεσσαλονίκη 20/6	
προς Καστακόδοκας 8/6	
προς Ιαπωνία 23/5	
προς Τζακάρτα 30/5	
προς Τέμα 24/6	
προς Ιαπωνία 22/6	
προς Αγγλία 22/6	
προς Μιλάκι 16/6	
προς Γουακαμάτσου 24/6	
προς Νεμπούρ Μπ. 27/6	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΑΪΝ (δ.)	75	158475
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34087
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

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

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΪΤΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΪΤΣΕΡ 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 ΤΡΕΪΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ	84	13911
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	13	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

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

προς Ιαπωνία 14/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
προς Άμστερνταμ 25/6	
προς Λειψός 23/6	
α. Σιγκαπούρη 27/6	
α. Σόρβα 28/6	
προς Ελλάδα 28/6	
προς Πειραιά 13/6	
προς Κουίνχουαγκντόα 4/6	
προς Κουαντάν 24/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιβραλτάρ 19/6	
α. Γέλα 19/6	
προς ΗΠΑ 26/5	
α. Πειραιά 11/6	
προς Σφάβ 24/6	
α. Άσρχους 26/6	
α. Τεργέστη 30/6	

αργεί Πειραιά	
α. Φιλαδέλφεια 28/6	
προς Αϊν Σούνα 16/6	
προς Γαλλία 25/6	
προς Ρίο Ιανέιρο 23/6	
προς Κάντλα 24/6	
προς Σιγκαπούρη 28/6	
προς Παναμά 9/6	
α. Λός Άντζελες 29/6	
προς Σιγκαπούρη 20/5	
προς ΗΠΑ 4/5	
προς Σουηδία 15/6	
α. Γκνάνακ 19/6	
προς ΗΠΑ 27/5	
α. Σαλβαντόρ 13/6	
προς Αρούμπα 6/6	
προς Ρουαί 13/6	
προς Πειραιά 26/6	
προς Νοβοροσίσκ 31/5	
προς Χάργκ 24/6	
προς Κολόμπο 28/6	
α. Ν. Ορλεάνη 30/6	
προς Λιμά 22/6	
προς Φορταλέζα 30/5	
προς Ελλάδα 30/6	
προς Σάο Σεμπασιάνο 22/6	
προς Θεσσαλονίκη 23/6	
α. Βαρκελώνη 26/6	
α. Μερσίνη 22/6	
προς Τσιπάς 25/6	
προς Ρόττερνταμ 4/6	
προς Τζουμπάι 30/6	
προς Σουίξ 22/6	
προς Ν. Υόρκη 16/6	
προς Σετσουμπάλ 24/6	
α. Φουτζέιρα 1/7	
προς Αγ. Θεόδωρους 1/7	
προς Ιταλία 26/6	
προς Ν. Υόρκη 24/6	
προς Αμβέρσα 29/6	
προς Ζανζιμπάρ 27/6	
α. Ναγκόγια 25/6	
προς Νίγκμπο 6/6	
προς Ίμνιγκχαμ 29/6	
προς Ντόρ - ες - Σάλαμ 4/6	
α. Λισαβώνα 17/6	

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

α. Κωνσταντίνια 22/6	
α. Γιουροπόρτ 4/7	
προς Μπρίστολ 22/6	
α. Τσιβιτάβεντσια 23/6	
προς Ελ Παλίλο 3/6	
προς Ιταλία 16/6	
προς Ταϊτσούγκ 26/6	
α. Πενόγκα 21/6	
προς Χόγκ Κόγκ 5/5	
α. Λορέντ 1/7	
προς Σούδα Μπρί 25/6	
προς Σαλντάνια Μπ. 3/6	

ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890
ΜΑΡΙΩ	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
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ	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
ΜΑΡΟ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308
ΜΕΪΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΝΑΛΩΝ	76	34715
ΜΕΝΗΤΣΕ	81	30826
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΟΝΙΑ	72	20325
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΣΙΤΡΙΑ	77	13620
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797
ΜΗΛΟΣ	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΝΕΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30822
ΝΕΔΗ	81	19425
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577

προς Βιτόρια 24/6	
προς Ιντσόν 13/6	
επισκ. Πειραιά 25/5	
α. Μπαγκόκ 13/6	
προς Χάιφα 14/6	
προς Εσμεράλντας 11/6	
προς Μπροφίντρεν 3/7	
στην Κωνσταντίνια 22/6	
προς Τσιβάν 23/6	
προς Σαν Κιπριάν 24/6	
α. Σιγκαπούρη 10/6	
α. Ντουάλα 29/5	
προς Μαλακία 28/6	
επισκ. Πειραιά 13/5	
προς Γκλάντστον 26/6	
α. Αμβούργο 3/7	
επισκ. Πειραιά 12/5	
α. Γκάνδη 11/6	
προς Μπαγκόκ 30/6	
προς Βομβάη 17/6	
προς Μπαγκόκ 18/6	
αργεί Πειραιά	
α. Χάμπτον 30/6	
προς Φουτζέιρα 20/6	
α. Μπ. Αίρες 28/6	
προς Ν. Αφρική 11/6	
προς Μασσαλία 23/6	
α. Μασσαλία 25/6	
προς Αλγέρι 12/6	
α. Αγ. Πετρούπολη 13/6	
α. Σκώ 26/6	
α. Χουάγκου 17/6	
προς Σαγκάη 15/6	
προς Σιγκαπούρη 16/5	
α. Κόμπε 24/6	
προς Ταραγκόνια 14/6	
προς Ινδία 24/6	
πρ. «Sea Merchant»	
προς Ούσουα 2/6	
προς Κίνα 29/5	
προς Ιαπωνία 22/6	
α. Οριστάνο 9/6	
προς Μπρισμαίν 20/6	
α. Μπωμόν 30/5	
α. Ανακόρτες 16/6	
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	
προς Ζανζιμπάρ 12/6	

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

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33789
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑΤ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	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
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΝ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΞΙΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	10274
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

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

ε. Πειραιά 21/6		
προς Ταρτούζ 20/6		
προς Βενεζουέλα 13/6		
προς Γιάννου 28/6		
προς Οδησσό 26/6		
προς Μπανίας 27/6		
ε. Τεργέστη 29/6		
ε. Ουντεβάλα 23/6		
ε. Γκεμπίκ 15/6		
προς Κόρπους Κρίστι 29/5		
ε. Μπωμόντ 15/6		
προς Κάντα 22/5		
προς Α. Ανατολή 24/6		
προς ΗΠΑ 23/6		
προς Ιαπωνία 7/6		
προς Αγγλία 5/6		
προς Σιγκαπούρη 28/6		
προς Βεγγόλη 26/6		
α. Πόρτ Κόλιν 30/6		
α. Τέμα 27/4		
προς Συρία 5/6		
προς Ιαπωνία 12/6		
προς Σάο Σέμπασιάν 17/6		

ε. Υμουίντεν 3/7		
προς Αυγούστα 25/6		
προς Ρίο Γράντε 19/6		
ε. Τσουρούκα 16/6		
προς ΗΠΑ 13/6		
προς Ταιβάν 25/6		
προς Τέξας 24/6		
αργεί Φουτζέιρα		
προς Χάρκ 20/5		
προς Άνναμα 28/6		
προς Βενεζουέλα 24/5		
προς Χάρκ 2/6		
α. Βαλτιμόρη 26/6		
προς Μασά 10/6		
ε. Ίμνιγκχομ 22/6		
προς Μπροφιόρντεν 25/6		
προς Αυστραλία 29/6		
προς Αρούμπα 23/6		
α. Φιλαδέλφεια 30/6		
προς Καμερόν 5/6		
ε. Σιγκαπούρη 25/6		
α. Χιούστον 16/6		
προς Φρεντερίκχαβν 27/6		
α. Χιούστον 26/6		
προς Τουρκία 3/7		
προς Κονακί 20/6		
υπό ναυπήγηση		
προς Ελλάδα 19/5		
προς Παπετή 16/6		
προς Αμβούργο 29/6		
προς Ν. Ορλέαν 11/6		
προς Αλγκί 11/5		
ε. Χιούστον 98/5		
προς Σαγκάι 4/1		
προς Κουαντάνα 28/6		
α. Ταιτσούκ 9/6		
στο Τούρκου 19/6		
προς Κόμπε 30/6		
προς Κόμπε 25/6		
προς Μπαγκκόκ 13/5		
α. Γκόλβεστον 12/6		
μετ. «Indomitable» (κ.)		
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/6		
προς ΗΠΑ 28/6		
πρ. «Co-air Express II»		
πρ. «Benguerir»		
προς Παράντι 2456		
προς Τερνέουθεν 29/6		
α. Άμστερνταμ 24/6		
υπό ναυπήγηση		
προς Μπ. Άιρες 2/6		
προς Χόγκ Κόγκ 28/6		
προς Θέουτα 28/6		
προς Φουτζέιρα 17/6		
ε. Φουτζέιρα 22/5		
α. Δουβλίνο 29/6		
προς Πόρτο Κορτές 27/6		
α. Ταιτσούκ 28/5		
προς Βανκούβερ 19/6		
επισκ. Πειραιά 17/5		
προς Σαγκάι 3/6		
προς Νιγηρία 2/5		
ε. Ροστόκ 25/3		
διάλυση Γκαντάνι		

ε. Υμουίντεν 3/7		
προς Αυγούστα 25/6		
προς Ρίο Γράντε 19/6		
ε. Τσουρούκα 16/6		
προς ΗΠΑ 13/6		
προς Ταιβάν 25/6		
προς Τέξας 24/6		
αργεί Φουτζέιρα		
προς Χάρκ 20/5		
προς Άνναμα 28/6		
προς Βενεζουέλα 24/5		
προς Χάρκ 2/6		
α. Βαλτιμόρη 26/6		
προς Μασά 10/6		
ε. Ίμνιγκχομ 22/6		
προς Μπροφιόρντεν 25/6		
προς Αυστραλία 29/6		
προς Αρούμπα 23/6		
α. Φιλαδέλφεια 30/6		
προς Καμερόν 5/6		
ε. Σιγκαπούρη 25/6		
α. Χιούστον 16/6		
προς Φρεντερίκχαβν 27/6		
α. Χιούστον 26/6		
προς Τουρκία 3/7		
προς Κονακί 20/6		
υπό ναυπήγηση		
προς Ελλάδα 19/5		
προς Παπετή 16/6		
προς Αμβούργο 29/6		
προς Ν. Ορλέαν 11/6		
προς Αλγκί 11/5		
ε. Χιούστον 98/5		
προς Σαγκάι 4/1		
προς Κουαντάνα 28/6		
α. Ταιτσούκ 9/6		
στο Τούρκου 19/6		
προς Κόμπε 30/6		
προς Κόμπε 25/6		
προς Μπαγκκόκ 13/5		
α. Γκόλβεστον 12/6		
μετ. «Indomitable» (κ.)		
προς Κόλπο ΗΠΑ 10/6		
προς ΗΠΑ 28/6		
πρ. «Co-air Express II»		
πρ. «Benguerir»		
προς Παράντι 2456		
προς Τερνέουθεν 29/6		
α. Άμστερνταμ 24/6		
υπό ναυπήγηση		
προς Μπ. Άιρες 2/6		
προς Χόγκ Κόγκ 28/6		
προς Θέουτα 28/6		
προς Φουτζέιρα 17/6		
ε. Φουτζέιρα 22/5		
α. Δουβλίνο 29/6		
προς Πόρτο Κορτές 27/6		
α. Ταιτσούκ 28/5		
προς Βανκούβερ 19/6		
επισκ. Πειραιά 17/5		
προς Σαγκάι 3/6		
προς Νιγηρία 2/5		
ε. Ροστόκ 25/3		
διάλυση Γκαντάνι		

πρ. «Jimbolia»		
πρ. «Blejo»		
πρ. «Cerei»		
πρ. «Birca»		
ε. Μπρεβερχάβν 17/6		
α. Χιούστον 13/6		
προς Πειραιά 30/6		
προς Ιταλία 25/6		
προς Πειραιά 28/6		
ε. Κων/πολη 23/6		
προς Πειραιά 23/6		
προς Λατβία 21/6		
α. Ροζάριο 5/6		
προς Μπέιρα 15/6		
προς Γιάννου 14/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		

ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΙΣ	72	12964
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532

ΣΑΒΟΤ' (δ.)	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ ΠΙ	82	26937
ΣΑΝ ΠΙ	81	35522
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	8376
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑΓΚΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΘΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	12222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	15

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΙΑΣ	85	28000
ΤΟΠΙΑΣ	77	15284
ΤΟΧΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	69	1491
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΔΡΑ	79	12775
ΥΔΡΑ	75	93108
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΥΡΙΑ	77	14990

ΦΑΕΘΩΝ	84	25956
ΦΑΙΑΣ	76	58192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΛΣΤΡΙΑ	71	20325
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411

α. Βανκούβερ 8/6	
στο Γκαίμης	
προς Ν. Αμερική 24/5	
προς Ιντσόν 29/5	
προς Χόγκ Κόγκ 30/6	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
μεσογεικές μεταφορές	
α. Ρότερνταμ 30/6	
προς Χόγκ Κόγκ 22/3	
μεταφορές Καραϊβικής	
ε. Ν. Χάβεν 30/6	
προς Γκουαϊμάς 29/6	
ε. Αμπτζόν 31/5	
προς Μούγκα 27/6	
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 1/7	
μετ. «Γιουνάιτεντ» (κ.)	
στο Γκίζαν (αποθήκη)	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
προς Χιούστον 15/6	
ε. Πειραιά 17/6	
προς Άρζου 27/6	
ε. Βαλτιμόρη 1/7	
προς Ιαπωνία 17/6	
προς Μπ. Άιρες 17/6	
προς Γερμανία 24/6	
προς Μπουσάν 17/6	
προς Νιγηρία 20/6	
προς Νιουμίντα 28/6	
προς Χόγκ Κόγκ 28/6	
α. Καστ. ντι Στάμπια 9/10	
προς Βαλπαράϊσο 2/7	
προς Νάντη 26/6	
προς Μομπάδα 11/6	
προς Σασέμπο 18/6	
α. Χόγκ Κόγκ 26/6	
προς Σαγκάη 30/5	

προς Π. Καμπόλλο 26/6	
α. Ντουμπάι 1/7	
πρ. «Αλαμπάμα»	
προς Ηράκλειον 14/6	
προς Μπ. Αμπάς 29/6	

πρ. «Lakes»	
ε. Σάντος 17/6	
επισκ. Πειραιά	
μεσογεικές μεταφορές	
προς Ματάνζας 28/6	
προς Τουμπάρα 27/5	
ε. Γιοκοχάμα 28/6	
α. Ν. Ορλεάνη 26/6	
προς Σ. Φραντσίσκο 23/6	
α. Λούι Τέρμινάλ 13/6	
προς Ν. Ορλεάνη 25/6	
α. Χιούστον 13/6	

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Γ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611
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
ΦΛΟΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΤΕΡΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (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
ΧΟΚ ΚΟΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Λέ Χάβρη 28/6	
προς Ουλαάν 20/5	
προς Βανκούβερ 29/6	
προς Σιγκαπούρη 30/6	
δ. Πόρτ Σάϊδ 30/6	
ε. Γιοκοχάμα 27/6	
α. Κασιούγκ 3/4	
προς Αρούμα 17/6	
προς Βενεζουέλα 25/6	
α. Κόρπους Κρίστι 13/6	
ε. Πρωτ Εβεργκλίντς 31/5	
προς Τουρκία 17/6	
επισκ. Πειραιά 24/3	
ε. Λέγκχορν 30/5	
προς Ν. Αμερική 10/6	
ε. Σχίζαϊν 29/6	
προς Σάντος 27/6	
προς Μιασασσιππή 27/6	
προς Λιασάβινα 21/6	
προς Εακορμπάρ 28/6	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 20/6	
μετ. «Ever Access» (π.)	
προς Νταμμά 18/6	
προς Ντεμεράρα 19/6	
ε. Τζιμπουτί 19/6	
προς Κάλουντμποργκ 5/6	
ε. Ν. Ορλεάνη 16/6	
προς Ντόγκες 22/6	
προς Μπαλκίπαπ 30/6	
προς Πράϊα Μόλε 24/6	
δ. Ντόβερ 15/6	
ε. Φός 25/6	
α. Παλάου Μπακόμ 27/6	
προς Σιγκαπούρη 1/6	
προς Τζέντα 21/6	
α. Λούι Τέρμ. 8/5	
α. Λιασάβινα 16/6	
προς Χώρ Φακάν 6/5	
προς Αλγερία 5/6	
προς Κωνσταντίνα 22/6	

α. Κόρπους Κρίστι 9/5	
ε. Ρότερνταμ 23/6	
προς Ακαγιούλα 28/6	
ε. Κριστομάλ 21/5	
ε. Κοβίν 3/6	
προς Πόρτ Άλφρεντ 1/7	
προς Ιντσόν 28/6	
προς Καζαμλάνκα 26/5	
στον Περσικό (αποθήκη)	
προς ΗΠΑ 12/6	
προς Αρούμα 7/6	
α. Λάγος 9/6	
προς Τζ. Σαν Μαρτίν 7/6	
ε. Ν. Υόρκη 30/6	

Could strikes affect you ?



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

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

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

For further information, fax 93 25 53 18.

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	«...ους Βαρόης»
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	«...ουάν 7/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	προς Σιγκαπούρη 7/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	«... Μπ. Άϊρες 15/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634	«... Σαν Λορέντζο 2/5
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Άντεν 11/5
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	προς Μαυριτανία 6/5
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Βραζιλία 28/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	προς Σαλίνα Κρούζ 22/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	«... Βαλλέττα 12/4
ΑΓΙΑΣ (κ.)	71	73652	«... Δουνκέρκη 14/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	«... Ν. Ορλεάνη 16/5
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829	προς Μπαγκδάκ 14/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	«... Ρίο Ιανέιρο 16/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	προς Μπεντρίντσκ 9/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	«... Ρότερνταμ 9/4
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	προς Πόρτο Καμπέλλο 14/5
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Χουάγκου 30/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	προς Γκουακούϊλ 15/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480	προς Μπορντώ 18/5
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	επισκ. Πειραιά 29/12
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	«... Γιβραλτάρ 15/5
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Ιταλία 6/5
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608	προς Ντάρ ες Σαλάμ 15/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Φλόσσιγκ 11/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	«... Πόρτ Σαϊδ 8/5
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077	στη Μπαντίρμα 11/5
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Κούβα 12/5
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	«... Ν. Ορλεάνη 15/5
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	προς Κόλο ΝΠΑ 16/4
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	προς Οδησσό 15/5
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	προς Ν. Κορέα 18/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	«... Κάντολα 13/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	προς Πειραιά 19/5 *
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	«... Φουτζέιρα 12/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	«... Σάρζα 16/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Μπ. Αμπάς 17/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	«... Γιβραλτάρ 21/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	«... Κόρπους Κρίστι 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Ινδία 16/5
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	«... Νταλίν 14/4
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	«... Κολόμπο 18/5
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747	«... Μαγκάλα 26/4
ΑΙΤΛΙΑ	72	16235	προς Ρότερνταμ 11/5
ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΙΤΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Μαντράς 12/5
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Πόρτο Ορντάς 21/4
ΑΙΤΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	επισκ. Πειραιά 13/5
ΑΙΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423	επισκ. Μοντοίρ 19/4
ΑΙΤΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	προς Τούρμπο 19/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	προς Πόρτο Σουδάν 2/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	αργεί Λός Πάλμας
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	επισκευές Ντουμπάϊ 7/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694	προς Μανούτο 3/5
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664	«... Ντάρμπαν 11/5
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	προς Κίνα 15/5
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	«... Τουμαράς 27/4
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Γιάνμπο 11/5
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς
ΑΛ ΤΑΙ'Φ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	«... Μπουσάν 19/4
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.)*	75	93108	προς Φουκουγιμά 11/5
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	προς Αμπτζάν 23/4
ΑΛΓΚΑ (λ.)	72	16134	προς Τσιντίν 28/4
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Δουνκέρκη 28/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784	«... Σάντος 30/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578	στη Ραβέννα 1/12
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Δακάρ 12/4
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	«... Χιούστον 29/4
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.)	70	3056	«... Σουέζ 1/12
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	«... Γιούροπορτ 22/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	«... Πρίνς Ρούπερτ 25/3
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602	«... Ντάρμπαν 17/4
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	προς Πειραιά 12/3
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	προς Ραβέννα 23/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	«... Κασσιούγκ 6/5
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	προς Ελλάδα 8/5
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	προς Ρότερνταμ 9/5
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Ιαπωνία 4/5
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	«... Ν. Ορλεάνη 13/5
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Σιδνέϊ 4/5
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	«... Ν. Ορλεάνη 7/5
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	«... Ν. Ορλεάνη 13/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	προς Μοντοίρ 26/4
ΑΜΥΝΑ (δ.Αιγ.)	73	35315	πρ. «Ocean Voyager»
ΑΝΑΣ (Μηχ.)	79	17996	προς ΗΠΑ 6/5
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	στο Ουλσάν 14/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570	«... Βενετία 15/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	προς Κων/πολη 17/5
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	προς Σορέλ 25/4
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.)	72	10410	προς Καϊνάδα 14/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς ΗΠΑ 17/5
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	«... Γκντνόςκ 14/5

ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.)	78	9485	
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996	
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9524	
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	
ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324	
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354	
ΑΠΙΛ (Μηχ.)	74	16006	
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΑΤ'ΑΝΤ (μ.)	80	3958	
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914	
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7.)	75	150960	
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βαλ.)	70	8898	
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670	
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602	
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566	
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (π.)	71	6678	
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414	
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	
ΑΣΙΣΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ (μ.)	81	40134	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467	
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195	
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	69	10625	
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687	
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	
ΑΥΡΗΛΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	

στο Κάμπος Φλίαντ (αποθήκη)			
«... Σεπέτιμα 10/5			
«... Τζουαίμα Τέμ. 5/5			
«... Βάρνα 11/5			
μετ. «Ανέμη» (κ.)			
προς Άμστερνταμ 7/5			
προς Νάσσαου 19/5			
προς Φουσίκι 27/3			
προς Χόγκ Κόγκ 17/5			
προς Παναμά 6/5			
προς Βαμβά 2/5			
προς Μανζανίλο 6/4			
προς Τσιγκουάν 6/5			
προς Κίνα 3/4			
προς Πειραιά 17/3			
προς Γιοζύνι 18/5			
προς Πόρτ οφ Σπαιν 12/5			
προς Σαγκάη 26/3			
πρ. «Σημιούκι II»			
«... Ν. Ορλεάνη 5/5			
προς Οναχάμα 10/5			
«... Ντόβε 18/5			
«... Πρίνς Ρούπερτ 16/5			
προς Ραβέννα 20/5			
προς Πειραιά 20/5			
προς Τρίπολη 4/5			
προς Γουάρι 26/4			
προς Τουρκία 8/5			
«... Παρανάουα 9/5			
προς Ρίο Γκράντε 23/4			
προς Αμβέρσα 12/3			
προς Σορόγκ 1/5			
«... Ν. Ορλεάνη 2/5			
«... Γιοκίτσι 12/5			
προς Μομπάσα 3/5			
«... Κασσιούγκ 9/5			
«... Σάο Σεμπασιάν 11/5			
προς Φουτζέιρα 4/5			
«... Ν. Ορλεάνη 16/5			
προς Τσιβάν 28/4			
προς Οδησσό 20/5			
προς Κούβα 16/4			
«... Πόρτ Ελίζαμπε 19/5			
πρ. «Ανα» 1			
προς Κασσιούγκ 13/5			
προς Σαουδά 8/4			
προς Ονσάν 8/5			
«... Πάτρα 8/5			
προς Φουτζέιρα 23/4			
προς Αβάννα 13/3			
«... Αλεξάνδρεια 16/5			
προς Γιβραλτάρ 6/5			
προς Μπούκω 10/5			
αργεί Μπρεμερχάδεν			
προς Ντιλσκέλντ 12/5			
«... Μπουνοβεντούρα 14/5			
προς Βαρκελώνη 20/5			
προς Ιλιποστόλ 16/5			
«... Βιζακαπατάν 14/5			
«... Σχέζαν 17/5			
«... Κουτούμπντα 8/4			
«... Βομβά 29/4			
«... Φουτζέιρα 24/3			
προς Γιόσου 10/4			
προς Κόλο ΝΠΑ 6/5			
προς Σιγκαπούρη 10/5			
επισκ. Πειραιά 31/3			
μετ. «Colmena» (ΑΒ)			
προς Αμπτζάν 10/5			
«... Βολτιντόρ 6/5			
προς Άρζου 4/5			
πρ. Σαγκάη 8/5			
«... Μπουνοβεντούρα 16/5			
διόλωση Κίνα			
προς Τραπάνι 17/5			
προς Αλγερία 11/5			
προς Κουϊνκάντο 12/4			
«... Πόρτ Χάρκουρτ 4/5			
«... Σιγκαπούρη 12/5			
«... Ντάρμπαν 10/5			
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/4			
προς Αλγερία 22/4			
προς Ιταλία 19/5			
«... Λάρνακα 11/4			
«... Παρανάουα 4/5			
αργεί Πειραιά			
μεταφορές Πάτρας			
«... Ρουέν 10/5			
αργεί Πειραιά			
προς Κατάνια 6/5			

ΒΑΤ'Ν (δ.π.)	65	13408	
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913	
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623	

ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	ε. Βενετία 19/5
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	μετ. «Vasiliki» (AB)
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σουζέ 18/5
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	α. Χιούστον 20/4
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224	προς Γκεμλίκ 2/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Οκρίκα 13/5
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	προς Μπαγκκόκ 14/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Φρεντερίτα 7/5
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Ρότερνταμ 15/5
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222	ε. Φόρ 20/5
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917	προς Ρότερνταμ 12/5
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Μπουσάν 4/5
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Ινδία 10/4
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Χώγκεσαντ 3/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Πόρτ Κέλαγκ 17/5
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Αμπιτζάν 18/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Κίνα 25/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Κίνα 14/5
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 23/2
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	ε. Ρίο Γκράντε 6/5
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ.)	78	20295	ε. Λέ Χόβερ 18/5
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Οδησσό 16/4
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Ντηνρόϊτ 18/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Νοβοροσίσκ 25/3
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ.)	69	15874	ύψωσε κυπριακή
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Δ. Αφρική 3/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	προς Κίμωλο 17/5
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	μετ. «Antares» (π.)
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στον Περισκό 9/1/91
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	επισκ. Πειραιά 3/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μανφρεντόνια 15/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	προς Ιντσόν 12/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Μπερμύδα 1/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Τύνιδα 20/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Ιράν 2/5
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	42501	ε. Ρίο Ιανέριο 8/5
ΓΙΑΝΝΑΡΑΣ (κ.)	76	10185	ε. Ακαμπα 18/5
ΓΙΑΝΝΑΡΑΣ Ι. (π.)	78	9236	ε. Κάντλα 6/4
ΓΙΑΝΝΑΡΑΣ ΙΙ (κ.)	73	9868	ε. Μπαγκκόκ 29/53
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	προς Ταϊλάνδη 29/4
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ονδ.)	67	15810	πρ. «Yaseniyev»
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Ακαμπα 18/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	προς Νοβοροσίσκ 12/5
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΡΥ (Ον.)	65	2724	δ. Κων/πολη 26/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Μομπάσα 7/5
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 10/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	προς Μαλαισία 5/5
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897	προς Κίνα 29/3
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Τζ. Νεχρού 6/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Λα Γκουλέτ 14/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	49866	διάλυση Ινδία
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κασσιόγκ 8/4
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Γκαίμπς 30/4
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	προς Φουτζέιρα 17/5
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Σαν Νικόλας 10/4
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΤΟΝ (δ.π.)	72	9327	προς Κόλπο ΗΠΑ 19/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Λισσαβώνα 20/5
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	ε. Μπρίντζι 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	προς Ταϊλάνδη 6/5
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Χιούστον 13/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508	προς Ρας Λανούφ 14/5
ΓΚΑΖ ΠΑΖΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Τρίπολη 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	49866	α. Μπατάγκας 24/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040	α. Φουτζέιρα 12/5
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Ρεϊνόν 20/5
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696	ε. Φουτζέιρα 11/5
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	α. Λιμά 14/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 13/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Ταϊβάν 4/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.835	πρ. Μωχαμέντια 4/5
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	α. Αλεξάνδρεια 16/5
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989	προς Σόρεχαμ 11/5
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Σάντος 18/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Ρότερνταμ 3/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Ν. Παλμίρα 8/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	προς Ρίτσαρντ 17/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	ε. Παοανίς 14/5
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480	ε. Βομβάη 25/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	προς Γαλλία 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	πρ. «Skantorp»
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Βανκούβερ 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Περού 6/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	ε. Βερακρούξ 29/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	75	16169	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ορλεάνη 8/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	προς Σαγκάη 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	προς Ν. Ορλεάνη 15/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	προς Γαλλία 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	προς Μανζανίλο 16/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	επισκ. Ρίο Ιανέριο 17/4
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Λα Γκουλέτ 12/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784	ε. Ν. Υόρκη 8/5
ΓΚΡΕ'ΙΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	πρ. «Dawn Redwood»
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Π. Αρένας 2/5
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Μάλαγα 21/5
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Καλλόδο 29/4
ΓΟΥΑ'Υ'ΟΜΙΚ (δ.)	75	164717	ε. Φουτζέιρα 4/5
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σαν Λορέντζο 30/4

ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Κολόμπια 19/5
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Μπουεναβεντούρα 10/5
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	προς Κάντλα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Κάντλα 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Σαγκάη 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	επισκ. Κίγκστον 10/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Φουτζέιρα 19/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά *
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Κίνα 7/5
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712	προς Ρίγα 15/5
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	α. Ν. Ορλεάνη 10/4
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	προς Μαπούτο 14/5
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Οκρίκα 9/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κολόμπια 30/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	προς Κοπέρ 9/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	προς Νταλνάν 7/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Ιζαμπέλ 26/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Ντάρμπαμ 28/4
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080	μετ. «Oceanicos» (κ.)
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	προς Χοντζέντα 4/5
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς Μομπάσα 13/4
ΔΙΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Πιομπίνιο 20/5
ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Αμβέρσα 20/5
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Νάντη 20/5
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879	προς Νταούλα 12/5
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Σίντι Κερίρ 9/5
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περισκό
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Λομπότο 14/12
ΕΛΕΝΑ Ν. (μ.)	73	14129	ε. Αμπιτζάν 28/3
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	προς Ρότερνταμ 10/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Κούβα 26/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Αμβέρσα 19/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Ζενζάγκ 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Ρίο Γκράντε 6/5
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	ε. Μαρακάμπο 29/3
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	προς Αλγερία 27/3
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλμας
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Κόλπο ΗΠΑ 30/4
ΕΛΕΝΙΚ (Μηχ.)	83	7983	προς Μαπούτο 21/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	πρ. «Caribbean»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	προς Μόλα 15/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099	α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788	προς Γκάβσοντ 25/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	προς Ρας 'Ισα Τέρμ. 25/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	προς Ρας 'Ισα Τέρμ. 19/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263	επισκ. Λισαβόνα 29/3 *
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	προς Άιν Σούκνα 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	προς Φουτζέιρα 6/4 *
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Χουάνγκου 2/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Κολόμπια 13/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Πεκκανμπόρο 25/3
ΕΛΛΗΝ	79	18392	προς Μαρακάμπο 9/5
ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387	προς Βραζιλία 6/4
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Σάν Αντόνιο 11/5
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	προς Τζέντα 17/5
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.7)	77	14274	ε. Αγ. Πετρούπολη 17/5
ΕΛΛΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. πόρτο Πλάτα 9/5
ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	προς Άσντον 12/5
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	ε. Πειραιά 6/5
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λα Γκουαίρα 8/5
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Φορταλέζα 7/5
ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μηχ.)	81	27771	προς Τζέντα 18/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.Μηχ.)	65	12079	ύψωσε Ελληνική
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ ΣΚΑ'Υ'	68	35487	ε. Βίλα Κονσταντινούσον 7/5
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Λάγος 6/4
ΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Πόρτ Κέλαγκ 5/5
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Πόρτ Κέλαγκ 1/5
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Πάιτα 23/4
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Ταρρακόνια 18/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Τάμα 10/5
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	προς Σαγκάη 8/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	ε. Μάλμο 15/5
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	ε. Κακινάδα 2/5
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	προς Ιράν 26/3
ΕΣΠΕΡΟΣ (Μηχ.)	73	31814	ε. Σιγκάγκ 12/4
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Φιλίππινες 13/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	αργεί Ντάρμπαμ
ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Ν. Ορλεάνη 18/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	ε. Μολφέτα 27/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Θεσσαλονίκη 15/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Τρίπολη 5/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγιο 22/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	ε. Πόρτ Κέλαγκ 25/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Πόρτο Καμπέλο 29/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Λάγος 13/5
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Γκρός Κακούνα 7/5
ΕΥΘΕ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΕΥΘΕ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	85	12030	προς Χιούστον 4/5
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	προς Πόρτο Νογρό 15/5
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Βανκούβερ 15/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ιντσόν 19/4
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σετσουμπάλ 7/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Αμβέρσα 20/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σαν Λορέντζο 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Χουέβα 2/4
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Μασάν 17/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Σαξά 14/5
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Βραζιλία 17/5
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Τατακόγκ 4/5
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Ματαράνι 1/5 *
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	επισκ. Τζέμπελ Άλ. 8/3
ΖΕΑ (π.)	69	48154	επισκ. Πειραιά 30/3
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	στη Σαφάγκα (αποθήκη).
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	

ΗΒΗ.....	79	16379	α. Χόγκ Κόγκ 15/5.	76	19044	α. Καβασάκι 14/5
ΗΡΑ.....	79	16390	προς Ρίο Γκράντε 6/5	74	26316	προς Ραβέννα 18/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (η).....	57	2875	α. Σουεζ 3/3	71	8373	προς Μήλο 12/4
ΗΡΤ ΛΑ'Τ' (Μηχ.).....	73	7348	προς Τζ. Σόντος 17/5	77	9942	α. Λέγκχορν 20/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).....	85	25076	α. Μπέρρα 19/4	71	9826	προς Γιβραλτάρ 13/5
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.).....	67	10152	προς Μομπάσα 13/5	78	8898	προς Κούβα 6/4
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.).....	72	3662	στη Μάλτα 14/1	81	9909	προς Μαλασία 1/5
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).....	72	28021	α. Ν. Ορλέανη 16/5	79	11929	προς Βιζακαπάνη 19/5
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ).....	72	22798	προς Κίνα 30/3	80	11956	προς Ισπινόμα 8/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.).....	75	65055	δ. Ντόβερ 16/5	80	12965	α. Μανίλα 17/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).....	64	1579	προς Ελλάδα 12/5	72	55878	επισκ. Πάχη 21/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.).....	80	3367	επισκ. Β. άρρι 14/5	76	20486	α. Άσντον 19/5
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ II (κ.).....	78	15086	α. Μπαγκόγκ 17/4	73	12631	προς Νταλιάν 10/5
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.).....	72	2934	α. Βεγγάζη 24/2	76	19451	προς Καζαμπλάνκα 1/5
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.).....	74	20322	α. Σιγκαπούρη 11/5	74	10053	προς Τζέντα 13/5
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).....	73	1272	α. Πειρία 9/5	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).....	73	54481	προς Πειρία 17/5	76	24800	α. Κασσιούγκ 11/5
ΙΑΣΩΝ (κ.).....	73	17646	προς Βενεζουέλα 12/5	76	15756	προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.).....	79	1239	α. Αλεξάνδρεια 15/5	73	10982	εγκαταλ. Μπαβναγκάρ 12/5
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑ'Τ'ΟΝ (Μηχ.).....	75	1241	προς Λουάντα 12/5	77	20265	προς Σέκου 26/4
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.).....	79	1239	προς Μαυριτανία 3/4	78	13899	προς Μανίλα 7/4
ΙΛΕΝΑ (π.).....	77	15422	α. Κεπτάουν 7/5	77	10407	προς Μπιλμπάο 17/5
ΙΛΙΟΝ (κ.).....	72	8016	προς Μπούνος Άιρες 14/5	78	13605	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4
ΙΝΑΧΟΣ.....	73	25045	μετ. «Ζουζού» (κ.)	86	10511	προς Λάνος 14/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).....	77	140277	α. Γιβραλτάρ 19/5	79	10322	προς Κήλαγκ 18/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.).....	67	12588	α. Τζουμπάιλ 28/4	63	9221	διάλυση Γκαντάνι
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).....	82	16472	προς Κοντρέκωρ 1/5	74	82786	προς Πόντα ντο Ούμπο 20/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).....	82	41962	προς Άμστερνταμ 9/5	83	4433	προς Βερακρούξ 18/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).....	80	19256	προς Σαν Αντόνιο 6/5	83	9.573	στη Γιοκχάμα 8/5
ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.).....	78	29991	προς Αίγυπτο 14/5	78	39814	προς Γιοκχάμα 17/4
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	79	35416	προς Καλέτα Κόρντοβα 17/4	70	8201	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).....	78	20436	α. Βανκούβε 29/3	81	15397	προς Κίνα 5/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.).....	81	2918	α. Πειρία 17/5	76	10804	προς Ινδία 17/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).....	82	11849	α. Σάντος 11/5	82	18656	α. Λουάντα 12/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).....	68	16588	προς Κάρτασι 20/5	72	9281	προς Νταλιάν 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.).....	74	16023	προς Ρωσία 19/3	74	35014	προς Αργεντινή 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.).....	73	1520	πρ. «Λέων»	77	15043	προς Πενάγκ 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.).....	70	6901	προς Λευκάδι 16/5	75	17175	προς Κεπτάουν 2/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).....	77	6901	α. Λός Πάλας 19/5	77	14186	προς Μπονεβεντούρα 15/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.).....	71	17251	προς Κάρτασι 14/5	77	15389	προς Μπουσάν 27/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.).....	77	15979	προς Φριμαντλ 11/5	82	23247	α. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Τ'ΛΟΡ (π.).....	69	173272	προς Τζακάρτα 29/4	74	15994	προς Μελίλι 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).....	78	3489	προς Πειρία 4/5	79	16100	προς Μοντεβιδέο 11/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.).....	78	11694	α. Κολομπία 15/5	75	16221	προς Μοντεντίν 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.).....	78	15979	προς Χουάγκου 16/4	75	16221	α. Γουέλιγκτον 4/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.).....	79	15979	προς Τουάπσε 17/3	81	10524	προς Κριστομάλ 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕ'ΝΤ (δ.π.).....	75	7297	α. Γουέστ Λέι 22/5	76	20355	προς Δακάρ 30/4
ΙΣΙΣ (κ.).....	70	11248	α. Νταμμά 20/5	79	7589	α. Ιταζάι 8/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ.....	72	25035	αργεί Πειραιά	64	26621	α. Φουτζέρα 27/4
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).....	76	8372	δ. Γιβραλτάρ 19/5	77	1573	α. Πόρτο Νοβάρο 17/5
ΙΣΤΡΙΑ.....	81	31000	προς ΗΠΑ 8/5	79	12784	προς Αλγερία 6/5
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).....	83	11849	προς Λός Άντζελες 12/5	71	15522	προς Τραμνταί 10/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).....	76	15608	προς Κάλβελαντ 28/4	77	9634	α. Ν. Ορλέανη 31/3
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.).....	89	79544	προς Κογκό 16/5	78	11686	προς Βλαδιστόκ 3054
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.).....	79	35185	πρ. «Goliath Beatrice»	80	16600	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).....	78	35944	προς Λαγούνη 4/5	70	1437	προς Ιταλία 29/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).....	77	12772	προς Μπίκ 20/5	80	19566	α. Άκαμπα 9/5
ΚΑΒΟ ΕΜΠΛΕΜ (κ.).....	79	12470	προς Μομπάσα 10/5	76	19603	προς Κίνα 18/3
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.).....	73	9112	προς Βεγγάζη 10/4	74	8199	προς Σαγκάη 26/11
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.).....	83	39537	α. Γδύνια 10/5	72	51403	προς Σαλντάνια Μπαί 13/4
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.).....	76	16145	α. Καστέλα ντι Στάμπια 6/5	71	10714	α. Βενετία 20/5
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.).....	92	16145	πρ. «Voinessa»	69	9199	προς Α. Μεξικό 5/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.).....	92	16154	προς Ασσάμ 12/5	74	9192	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.).....	82	35663	προς Κόλπο ΗΠΑ 10/5	62	2201	πρ. Μπ. Αμπάς 3054
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.).....	76	15856	αγορά από αλλοδαπούς			α. Αυγούστα 15/4
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.).....	72	1171	προς Ζανζιμπάρ 1/5			
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.....	74	18695	προς Μπανγκοκ 2/5			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).....	75	35827	προς Ρόττερταμ 7/5			
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ).....	74	27069	α. Πειρία 10/5			
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.).....	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι			
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.).....	83	20366	δ. Θέραντν Άιλαντ 4/5			
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).....	73	57345	α. Γιορροπορτ 3/2			
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).....	73	19476	προς Μοντεβιδέο 18/5			
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.).....	81	26232	δ. Θέραντν Άιλαντ 16/5			
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).....	77	21667	α. Παρανάγουα 11/5			
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	(1)	1658	μετ. «Nigerian Progress»			
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).....	77	10688	προς Γιούζου 24/4			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).....	67	16098	προς Χόγκ Κόγκ 22/3			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	71	31584	α. Ούστ Ντουάνακ 4/5			
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.).....	68	23950	προς Ν. Κορέα 26/3			
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).....	68	26290	προς Ρίο Πλάτε 22/4			
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.).....	74	40369	α. Ρας Τανούρα 15/5			
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.).....	69	2656	μεταφορές Αμπτζάν			
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).....	73	11954	αργεί Πειραιά			
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.).....	75	17246	α. Άμστερνταμ 20/5			
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.).....	74	14969	προς Σαγκάη 5/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).....	77	9941	προς Καζαμπλάνκα 11/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).....	77	14349	προς Οζάκα 11/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.).....	76	19049	προς Ινδονησία 8/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.).....	80	4397	προς Γιαμπούκσα 28/4			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.).....	67	2046	α. Άσντον 17/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).....	81	1800	προς Μπ. Αμπάς 4/5			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.).....	75	26301	α. Αγ. Πετρούπολη 16/5			
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).....	77	18073	προς Ταϊβάν 10/5			
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.).....	90	31643	προς Μπ. Χοκνέι 13/5			
ΚΑΡΕΜΑ (μ.).....	69	5997	α. Μανζούλ 8/4			
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.).....	72	11954	α. Λέγκχορν 17/5			
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.).....	74	5379	προς Τζέντα 8/5			
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.).....	76	9996	προς Νταλιάν 13/5			
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.).....	73	52137	στον Πειραιά 27/4			
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).....	72	15028	προς Νοβοροσίσκ 17/5			
ΚΑΣΗ (κ.).....	75	76873	θέση 02.56 Ν, 102.21 Α 17/4			
ΚΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	11582	προς Νακόντκα 6/4			
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).....	77	19459	α. Μπαράιν 17/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.).....	74	8831	προς Λάγος 8/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).....	74	17218	μεταφορές Ιράν			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.).....	79	3367	προς Αφρική 20/5			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).....	76	19044	α. Καβασάκι 14/5			
ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.).....	74	26316	προς Ραβέννα 18/5			
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.).....	71	8373	προς Μήλο 12/4			
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).....	77	9942	α. Λέγκχορν 20/5			
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ' (κ.).....	71	9826	προς Γιβραλτάρ 13/5			
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).....	78	8898	προς Κούβα 6/4			
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ.....	81	9909	προς Μαλασία 1/5			
ΚΕΝ ΓΚΕ'Τ'Λ.....	79	11929	α. Φρητάνου 12/5			
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ.....	78	11686	προς Βιζακαπάνη 19/5			
ΚΕΝ ΣΑΝ.....	80	11956	προς Ισπινόμα 8/5			
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ.....	80	12965	α. Μανίλα 17/4			
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.).....	72	55878	επισκ. Πάχη 21/5			
ΚΙΓΚ ΣΕ'Τ'ΛΟΡ (π.).....	76	20486	α. Άσντον 19/5			
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.).....	73	12631	προς Νταλιάν 10/5			
ΚΙΚΑ (κ.).....	76	19451	προς Καζαμπλάνκα 1/5			
ΚΙΝΑΡΟΣ Ν. (π.).....	74	10053	προς Τζέντα 13/5			
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).....	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας			
ΚΙΤΣΑ (κ.).....	76	24800	α. Κασσιούγκ 11/5			
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).....	76	15756	προς Κόλπο ΗΠΑ 9/4			
ΚΛΕΛΙΑ (π.).....	73	10982	εγκαταλ. Μπαβναγκάρ 12/5			
ΚΛΕΟ Μ. (κ.).....	77	20265	προς Σέκου 26/4			
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.).....	78	13899	προς Μανίλα 7/4			
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (κ.).....	77	10407	προς Μπιλμπάο 17/5			
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.).....	78	13605	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/4			
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).....	86	10511	προς Λάνος 14/5			
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.).....	79	10322	προς Κήλαγκ 18/5			
ΚΟΜ (ΑΒ).....	63	9221	διάλυση Γκαντάνι			
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Ν.Μ.).....	74	82786	προς Πόντα ντο Ούμπο 20/5			
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).....	83	4433	προς Βερακρούξ 18/5			
ΚΟΝΔΩΡ (κ.).....	83	9.573	στη Γιοκχάμα 8/5			
ΚΟΝΠΟΛΙΣ.....	78	39814	προς Γιοκχάμα 17/4			
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.).....	70	8201	αργεί Πειραιά			
ΚΟΡΑΛ (μ.).....	81	15397	προς Κίνα 5/5			
ΚΟΡΑΛΙ (κ.).....	76	10804	προς Ινδία 17/5			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.).....	82	18656	α. Λουάντα 12/5			
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.).....	72	9281	προς Νταλιάν 7/5			
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ.....	74	35014	προς Αργεντινή 13/5			
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.).....	77	15043	προς Πενάγκ 14/5			
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).....	75	17175	προς Κεπτάουν 2/5			
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).....	77	14186	προς Μπονεβεντούρα 15/5			
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).....	77	15389	προς Μπουσάν 27/4			
ΚΟΣΜΑΡ (κ.).....	82	23247	α. Χόγκ Κόγκ 18/5			
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).....	74	15994	προς Μελίλι 14/5			
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ).....	79	16100	προς Μοντεβιδέο 11/5			
ΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	προς Μοντεντίν 18/5			
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	α. Γουέλιγκτον 4/5			
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).....	81	10524	προς Κριστομάλ 18/5			
ΚΡΕ'Τ'Ν (κ.).....	76	20355	προς Δακάρ 30/4			
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).....	79	7589	α. Ιταζάι 8/5			
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).....	64	26621	α. Φουτζέρα 27/4			

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ	75	34745
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΔΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28265
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	18849
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 (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΙΣ (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
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΝΕΡ Ι. (δ.π.)	71	1887
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΚΟΤ (κ.)	70	12592
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΥ'ΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (κ.)	74	8788
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.μ.)	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΔΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΧΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΝΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΔΙΛΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΑΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	5922
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199

ε. Αμβούργο 16/5	προς Νταβάο 12/5
ε. Ρότερνταμ 22/5	μετ. «Ζάλογκο» (κ.)
ε. Πειραιά 4/5	προς Ν. Παλμία 10/5
ε. Ρουέν 12/5	προς Κελητάδων 4/5
ε. Βηρυτό 13/5	προς Βεγγάζη 18/5
προς Ρουέν 1255	προς Νοβοροσίσκ 1/5
προς Πόρτ Καρτίερ 6/4	προς Ρουέν 19/5
επισκ. Σιγκαπούρη 21/5	ε. Κασσιούγκ 9/5
προς Κότα Μπαρό 25/4	προς Μπέρτα 5/5
προς Λας Πάλας 4/5	αναμένει Φουτζέιρα 28512
ε. Χόγκ Κόγκ 18/5	ε. Σάν Λορέντζο 10/5
προς Πειραιά 15/5	προς Αγ. Πετρούπολη 1/5
προς Αγ. Κλάρα 18/3	ε. Βάλβις Μπαί 14/5
προς Ν. Ορλέαν 6/5	προς Τουμπάρδο 26/4
προς Κούβα 12/3	στην Κωνσταντία 5/5
ε. Ρεσίφ 2/5	ε. Κωνσταντία 2/5
προς Χιούστον 26/4	α. Ν. Ορλέαν 23/4
ε. Σιγκαπούρη 4/5	α. Κολόμπο 10/5
ε. Σουραμπάγια 754	προς Μανίλα 13/5
προς Ρωσία 28/4	προς Λός Άντζελες 4/5
προς Φόξ 15/5	προς Φαγκτάγκ 28/3
ε. Τζέντα 7/5	προς Ιλγκάν 12/4
προς Ν. Κορέα 2/5	προς Ν. Κορέα 3/5
προς Χουάγκουα 3/5	πρ. «Θήτα Αίωλος»
ε. Βάρνα 30/4	προς Μπουρκάς 19/3
προς Γιβραλτάρ 14/5	προς Αμπιτζάν 25/3
πρ. «Βασίπ»	προς Ν. Κορέα 2/5
προς Ν. Κορέα 4/4	προς Νοβοροσίσκ 14/5
ε. Ντάρμπαϊν 13/5	μεταφορές Περισκοί
ε. Ιντσόν 25/3	προς Ταϊβάν 1/5
μετ. «Μπαγκχάρα» (μ.)	πρ. Χό Τσι Μίνχ Σιτ 9/5
α. Σ. Νικόλας Μπαί 13/5	διάλυση Γκαντάνι
προς Πειραιά 9/5	προς Βιτόρια 5/5
προς Γιβραλτάρ 30/4	προς Νίκμπο 12/5
προς Μάλτα 23/4	α. Χιούστον 30/4
προς Κόρπους κρίσι 2954	ε. Πειραιά 30/4
προς Φλάσσιγκ 11/5	προς Σηάτλ 1/5
ε. Βοστώνη 13/5	προς Λόρε 16/5
μεταφορές Μπαχάμας	

προς Τάμπα 4/5	στον Πειραιά 24/5
στο Ρότερνταμ 19/5	προς Λαττάκια 27/4
προς Δ. Αφρική 13/5	μετ. «Leblon Reef»
πρ. Χό Τσι Μίνχ Σιτ 18/4	α. Φουτζέιρα 21/4
αργεί Κολούμπια	ε. Σιγκαπούρη 14/5
αργεί Μπρεμερχάβεν	ε. Ντουάλα 26/4
αργεί Πειραιά	στη Σεράγκα (αποθήκη)
αργεί Πειραιά	α. Λάζαρο Καρντένας 2954
προς Κούβα 1/4	ε. Ιντσόν 1954
α. Φουτζέιρα 1/1	πρ. Μόδα 29/4
πρ. Νοβοροσίσκ 6/5	ε. Ακαγιούτα 6/5
πρ. Κούβα 29/3	ε. Πειραιά 14/5
πρ. Λορέντ 16/5	πρ. Γιβραλτάρ 11/5
επισκ. Αμπιτζάν 14/5	
πρ. Ν. Ειρηνικό 3/4	α. Μονρόβια 25/4
πρ. Εκουαδόρ 5/5	α. Κλητσιαν 15/5

ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑ'ΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑ'ΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'Τ ΛΑ'Τ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΡΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
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 ΣΗΛΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΟ 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 ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕ'Ι Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΤ (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 ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606
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
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΤ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755

ε. Πειραιά 15/5
αργεί Πειραιά
πρ. Βραζιλία 17/5
πρ. Ζανζιβάρ 12/5
ε. Μόντρεαλ 17/4
πρ. Οκρίδα 22/4
πρ. Χούγκιν 17/5
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
ε. Τζέντα 8/5
πρ. Κασίμα 15/5
πρ. Γουάρι 8/5
α. Αίν Σούκνα 29/4
πρ. Ταϊβάν 26/4

πρ. Σιγκαπούρη 14/3
πρ. Πόρτο Ορνάτ 18/5
α. Μπαγκχόκ 2/5
ε. Άμστερνταμ 13/5
δ. Παναμά 16/5
ε. Τρίπολη 11/5
πρ. Τάμπα 14/5
πρ. Γκαμπόν 9/4
πρ. Ανκόνα 18/5
πρ. Βαλτιμόρη 9/5
πρ. Κίνα 15/4
πρ. Δ. Αφρική 5/5
μεταφορές Αγκόλας
πρ. Τζέντα 12/5
πρ. Βαρκελώνη 17/5
πρ. Καβάλα 17/5
πρ. Βαρκελώνη 17/5
πρ. Κεμτέκ 27/4
πρ. Πόρτο Λιμόν 15/5

αργεί Μπρεμερχάβεν
πρ. Μομπάσα 18/4
πρ. Σιγκαπούρη 14/5
πρ. Χουάγκουα 20/5
πρ. Νιούχαβεν 8/5
πρ. Αμπιτζάν 7/5
ε. Σαν Λορέντζο 9/5
ε. Λισαβόνα 17/5
πρ. Αργεντινή 16/4
ε. Σιγκαπούρη 8/5
πρ. Τζακάρτα 15/4
πρ. Νιγηρία 18/4
πρ. Σαοαρίντα 2954
στο Λάγος 6/11/92
πρ. Χαλκίδα 12/5
α. Ν. Ορλέαν 26/3
πρ. Κολούμπια 7/5
ε. Σιγκαπούρη 2/5
α. Τάμπα 8/5
α. Τενερίφ 18/5

πρ. Αμπιτζάν 7/5
πρ. Γκράντε Καϊμάν 11/5
ε. Μαϊόρι 17/5
πρ. Χιούστον 3/5
ε. Πειραιά 15/5
ε. Πειραιά 9/4
αργεί Φιλπίνες
πρ. Ραβέννα 20/5
στο Χάργκ (αποθήκη)
πρ. Κίνα 11/4
ε. Πειραιά 10/5
ε. Άσπτον 17/5
ε. Ρουέν 10/5
αργεί Πειραιά
πρ. Αργεντινή 15/5
πρ. Ρότερνταμ 15/5
ε. Μπάγια Μπλόνα 14/5
πρ. Καραϊβή 13/5
επισκ. Πειραιά 15/4
πρ. Τσιταγκόκ 2/5
α. Πρίνς Ρούπερτ 2/5
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλέαν 12/4
στο Παλόου Σαμπού (αποθήκη)
πρ. Σαλβαντάρ 13/5
ε. Φλάσσιγκ 15/4
ε. Ζέτε 13/5

πρ. «Stanwich»
πρ. Νεμπούτ Μπαί 21/5
πρ. Σέτε 15/5
δ. Πόρτ Σάϊδ 17/5
πρ. Κούβα
ύψωση ελληνική
πρ. Σικίνα 27/4
α. Τεργέστη 8/5
πρ. Ντουμπάϊ 12/5
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
πρ. Ρίο Πλάτε 8/5
πρ. Τουάσε 13/5
πρ. Πουέντα Αρένας 7/5
ε. Θεσσαλονίκη 5/1
στο Κολόμπο 28/4
πρ. Νοβοροσίσκ 15/5
πρ. Οδησσό 12/5
ε. Τρινκόμαλη 28/4
ε. κούβι 14/5
ε. Πάσσαρο 15/5
πρ. Ταραγκόνα 14/5
ε. Μαρακάμπο 11/3
αναγγέλλεται Ναγκασάκι
ε. Χοιολούλο 31/3
πρ. Σιγκαπούρη 11/4
ε. Σιγκαπούρη 3/5
πρ. Λας Πάλμας 17/5

ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 28/4
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	προς Βάρνα 19/5
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	προς Εύξεινο Πόντο 11/5
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	δ. Παναμά 13/5
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427	προς Πόρτο Ρίκο 11/5
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	ε. Υμουίντεν 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Αλεξάνδρεια 16/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	στο Π. Λίξας 17/3
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Μπαλμπόα 10/3
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Σαντάντερ 19/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Σικαγκό 7/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	77	10076	στη Μανίλα 12/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	ε. Ρουέν 6/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (κ.)	70	16128	προς Σικαπούρη 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Σεπετίμα Τέμ. 15/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Μπαρμπερς Πόντ 18/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	προς Γαγκόν 20/3
PANY P. (μ.)	78	14088	ε. Καρπάνα 6/5
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	προς Κριστομπίλ 22/5
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	προς Εσμεράλντας 25/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Αλεξάνδρεια 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	προς Καζαμπλάνκα 19/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Σικαπούρη 3/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 12/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τής 19/5
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	6682	υπέστειλε Ελληνική
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Παρανάγουα 13/5
ΠΑΤΜΟΣ (ΑΒ)	69	15688	διάλυση Κίνα
ΠΑΤΡΑ (κ.)	69	4061	μετ. «Απνα Β.»
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Περισκό 5/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	προς Σικαπούρη 15/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995	στον Κρότωνα
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Βομβά 4/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Πόρτ Χέντλαντ 11/5
ΠΕΛΑΓ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Πειραιά 18/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Σιβαρθέσια 10/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	στη Σικαπούρη 30/4
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Ραβέννα 15/5
ΠΕΛΦΙΣΕΡ (κ.)	77	4046	υπέστειλε ελληνική
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Χιούστον 17/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Μπαλμπόα 6/4
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (κ.)	74	16249	προς Ελλάδα 4/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Ρεσίφ 8/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Βανκούβερ 28/4
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	προς Μαριουπόλ 5/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Χόγκ Κόγκ 1/5
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Μοστανγκάνεμ 30/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	προς Ταϊβάν 24/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	προς Βενεζουέλα 21/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπαρ 29/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Λός 'Αντζελες 8/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Νταλιάν 12/5
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Σουαράκι 14/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζέμπελ 'Αλι 24/4
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Ιαπωνία 10/4
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Μουρμάνσκ 15/4
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	προς Κορέα 18/5
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	στο Βέντισλις 6/5
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Ντάρμπαν 14/5
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	α. Ρεσίφ 30/4
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	στη Μιζουράτα 12/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Κουβέιτ 1/5
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ν. Ορλεάνη 8/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Μουρμάνσκ 12/5
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Ιαπωνία 13/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Ιαπωνία 3/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Γκόντ 2/5
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Πειραιά 2/5
ΠΟΡΤΑΓ'ΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Τζέντα 19/5
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Σουίνουσκ 12/5
ΠΡΑΤ'Μ (κ.)	70	10469	ε. Πειραιά
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	ε. Κων/πολη 16/5
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΣΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Λεμεσό 19/5
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Χάρ Φακόν 28/4
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Σετομπάλ 12/4
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	δ. Σουέζ 25/4
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Κοπερ 18/5
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	α. Πειραιά 15/5
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	μετ. «Οσάι» (κ.)
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	προς Χιούστον 7/5
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862	ε. Πόρτο Λα Κρούζ 28/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	ε. Σάουδα 8/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Σαλβαντόρ 10/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Χάβεν 17/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Καλλό 14/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)*	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)
ΠΡΟΚΥΩΝ (κ.)	75	10526	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 12/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Πειραιά 11/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Σαν Λορέντζο 13/5
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	ε. Χόγκ Κόγκ 20/5
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Πόρτο Βέσμε 3/5
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Ποχάγκ 15/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Βενεζουέλα 30/4
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	προς Σαντο 18/5
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	α. Κορούνα 14/5
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Καλλό 11/5
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς ΜΠ. 'Αϊρες 4/5
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς 'Ανναμπα 27/4
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Ρίο Γκρνάτε 24/5
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	με. Ρόττερνταμ 3/5
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	α. Μερσίνη 12/5
ΡΕΤ'ΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	αργεί Πειραιά
ΡΕΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Ρουέν 27/4
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Νοβοροσίσκ 1/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Μπίσας 3/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	αργεί Πειραιά
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 20/5

ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	προς Κουϊγκντό 1/5
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Νταμμά 20/5
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600	προς Κουεϊμάνε 13/5
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Λός Πάλας 27/4
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	δ. Κων/πολη 13/4
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Βαντί Φείραν 2/5
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Κάμπος 27/4
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	ε. Χόγκ Κόγκ 27/3
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Ταϊτσούγκ 1/5
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Βραζιλία 14/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Φός 15/5
ΣΑΤ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Βέντισλις 6/5
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	προς Βέντισλις 18/5
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	α. Ντάρμπαν 16/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ποχάγκ 8/5
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	α. Μπ. 'Αϊρες 15/5
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Ριγίκα 7/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Μαρακάμπο 5/5
ΣΑΝΡΑΤΣ (κ.)	71	13575	ε. Πειραιά 17/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594	προς Κορέα 17/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739	α. Ρόττερνταμ 29/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκάνεμ
ΣΑΟΥΓ ΑΤ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	α. Ντάρ - ες Σαλάμ 17/4
ΣΑΟΥΓ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Βέντισλις 28/4
ΣΑΟΥΓ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	α. Ντάρμπαν 28/4
ΣΑΟΥΓ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΣΑΟΥΓΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	84	3793	προς Πόρτ Ντίκσον 10/5
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Μιζουσίμα 5/5
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Μαρόκο 11/5
ΣΕΤ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Χόγκ Κόγκ 5/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	προς Ρόδο 15/5
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	ε. Τέμα 30/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Πειραιά 14/5
ΣΕΝΣΕΓ' (μ.)	75	18837	προς Γαλλία 29/4
ΣΕΝΤΟΖΑ (κ.)	75	15684	προς Κήλαγκ 18/5
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	επισκ. Κολόμπο 18/5
ΣΕΡΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Βραζιλία 4/5
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	ε. Μπαγκόγκ 17/4
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'Ρ (κ.)	68	11413	προς Οδησσό 10/5
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7)	68	14674	ε. Βάρνα 10/5
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	προς Ν. Ορλεάνη 6/5
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς 'Αντεν 7/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Καλλό 22/4
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	πρ. «Leonidas Glory»
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Μπαντάρ Αμπάς 11/5
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Θεσσαλονίκη 9/5
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	78	18277	προς Αμβέρσα 20/5
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Λίβυα 14/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Σουέζ 27/4
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490	προς Βομβά 14/5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	πρ. «Ση Χάρμον»
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Οδησσό 14/5
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	προς Γένοβα 18/5
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ν. Κορέα 28/4
ΣΗΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Χιούστον 30/4
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. 'Αμστερνταμ 18/5
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	προς Ινδία 16/5
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Οδησσό 3/5
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Οδησσό 17/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	επιπλήθη Τούρκους
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Ρωσία 28/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Νοβοροσίσκ 24/4
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μαυρίκιο 18/5
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Αβάνα 15/5
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Κίνα 7/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	ε. Μορμουγκάο 16/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Γαλλία 10/5
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 3/12
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Οριστάνο 13/5
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	ε. Νάπολη 20/9
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Ιλιτσέβσκι 14/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ταρραγκόνα 15/5
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	ε. Ταϊβαν 18/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Γδύνια 17/5
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Σενεγάλη 29/4
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 20/4
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	ε. Φιν. Ευστάθιο 16/5
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	ε. Δε. 22/3
ΣΗΝΤΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Νοβοροσίσκ 17/4
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	προς Σικαπούρη 3/5
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	προς Χουάγκου 15/3
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	προς Αυγουστά 21/5
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Γέλα 6/5
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Πειραιά 16/3
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Μαντράς 19/5
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Μονφαλκόνε 17/5
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Σουέζ 20/5
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19081	προς Νοβοροσίσκ 1/5
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	70	42619	ε. Φός 12/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Φουτζέιρα 11/1
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	ε. Οδησσό 27/4
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Οδησσό 13/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Αβάνα 19/2
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Βάρνα 30/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Ραβέννα 17/5
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βαρκελώνη 16/5
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	δ. Πόρτ Σαϊδ 8/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Χοντλίντα 11/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Ταλλίν 11/5
ΣΗΧΟΥΠ II (κ.)	78	15275	δ. Κων/πολη 10/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Φουτζέιρα 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Κουσίρο 28/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28286	ε. Πρίνς Ρούπερτ 10/4

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Τζ. Νεχρού 18/5
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559	προς Χάμπτον 1/5
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.μ.)	73	17466	προς Σουραμπάνια 17/4
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Άκαρπα 17/5
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Αλμυράντε 12/5
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Θέουτα 15/5
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Σαγκά 8/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπαγιανμασίν 26/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Σετουμπά 19/5
ΣΟΛ (π.)	73	22126	προς Ισπανία 17/5
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ν. Υόρκη 3/5
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Κορέα 15/5
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	προς Αλγερία 14/5
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Κολούμπια Ρίβερ 8/5
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάρκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στον π. Ορινόκο 13/5
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Κογκό 27/4
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330	ε. Χάμπτον 16/5
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1546	υπέστειλε παναμαϊκή
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Άντοντ 12/5
ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	προς Σήρνες 22/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Καζαμπλάνκα 6/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Κούβα 17/4
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	ε. Πειραιά 10/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Καζαμπλάνκα 10/5
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Οδησσό 29/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Τερνέστη 12/5
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	προς Μπαγκκόκ 23/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Αμπτζάν 7/5
ΣΤΑΡ ΜΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	ε. Πειραιά 27/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	ε. Σάρρα 28/9
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βουβάνη 12/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τής 22/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Κων/πολη 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Σιγκαπούρη 7/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Όκλαντ 15/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Βάλβις Μπαί 16/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Σάρρα 17/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Λάγος 7/4
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαν 1/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Καλλία 2/5
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Κοβίν 14/5
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Ιντσόν 19/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Ιταλία 19/5
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ. 7)	77	29729	προς Ντουμπάι 14/5
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	δ. Παναμά 20/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Αβάνα 12/5

ΤΑΞΙΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Κίνα 12/5
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κύμπος Φήλην (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	ε. Αβάνα 23/4
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Σκώ 15/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Αρίκα 2/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ν. Υόρκη 1/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Χιούστον 18/4
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	ε. Αλεξάνδρεια 19/5
ΤΕΣΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Ν.Α. Αφρική 12/5
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	προς Κίνα 9/5
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Μουδανιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεό.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ν. Κορέα 3/3
ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	προς Μιζουράτα 24/54
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205	στον Πειραιά 20/4
ΤΖΙΝΗΝ (μ.)	71	1584	προς Σεβίλλη 17/4
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Ξαμίν 14/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Φορταλέζα 1/5
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	α. Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	78	5868	προς Τρίπολη 18/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	70	9954	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	73	9044	ε. Μπαγκκόκ 10/5
ΤΖΩΡΤΖ (λβ.)	72	5907	ε. Ν. Μαγκαλόρ 8/5
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	70	10197	ε. Τσέκα 16/5
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	69	14003	ε. Μπουσάν 21/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Κήλαγκ 17/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Ν. Κορέα 10/4
ΤΗΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Πειραιά 1/5
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	ε. Μαντράς 15/5
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248	προς Σιγκαπούρη 5/5
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Βραζιλία 7/5
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μηχ.)	92	24248	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	προς Ντουμπάι 16/4
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'ΙΤ (μ.)	87	39.500	αργεί Πειραιά
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Σαγκά 4/5
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ταϊτσούγκ 19/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	προς Ν. Αφρική 8/5
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	α. Ν. Ορλεάνη 1/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Κάρτα 10/5
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Ρινγκά 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Κίνα 24/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Φαγκτσέγκ 7/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Νικόσια 6/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)	74	23757	ε. Μορμουγκό 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	73	50849	διάλυση Κίνα
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Κήλαγκ 10/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	προς Γαλλία 9/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	προς Σμύρνη 2/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Καράκας 18/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Χάμπτον 13/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Λός Άντζελες 14/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	προς Ιταλία 16/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά

ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963	επιπλήθη Κινέζους
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Χουάγκου 20/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Ματαράνι 15/5
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	προς Χόγκ Κόγκ 12/5
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Αμβέρσα 23/5
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Αυγουστά 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Τεκριντάγκ 13/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Σιλικάπ 29/4
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Αγ. Πετρούπολη 28/3
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 20/4
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	α. Μπορντώ 6/5
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	μετ. «Argo Reefers»
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Ν. Ορλεάνη 19/5

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20808	ε. Βερακρούζ 23/4
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	προς Πειραιά 16/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Νταλιάν 4/4
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Φόδνες 21/5
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Σιγκαπούρη 9/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όν.)	54	1598	προς Αλεξάνδρεια 18/5
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Τουϊκόριν 26/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	προς Γκουάνα 24/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Νταλιάν 29/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	ε. Λάγος 13/5
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	επισκ. Πειραιά 41/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Σάντος 30/4
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	θήση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Γκουανζού 14/5
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Καλλίο 8/5
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Οράν 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΤΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΠ (κ.)	73	53518	προς Πειραιά 16/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Σουαμπάτον 19/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Γκερσίκ 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	στο Βέντσιπλις 10/5
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	74	31972	ε. Φιλαδέλφεια 17/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	δ. Κων/πολη 15/5
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/5
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	ε. Πόρτο Καμπίλλο 12/5
ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	ε. Σουραμπάνα 6/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Μανίλα 21/4
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Σιγκαπούρη 1/5
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 13/5
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	α. Π. Μαντράν 6/5
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871	προς Πειραιά 7/5
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Μπουσάν 3/5
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	προς Μπαγκκόκ 25/4
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	προς Σήρνες 12/5
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 11/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Τούρμπο 5/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Μαυρίκιο 4/5
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	μετ. «Miramar» (κ.)
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Φώκλαντς 1/5
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/3
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Μπερκέλλυ Σάουντ 4/5
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999	προς Χασινόνχε 29/4
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	προς Μπαρ 14/5
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Ταϊβάν 18/2
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ε. Μπουσάν 30/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Αμπτζάν 19/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Βίγκο 18/5
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Σιγκαπούρη 14/5
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Φώκλαντς 14/5
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Χάτσινονχ 29/4
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Ντάρμπαν 15/5
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λός Πάλας 23/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μαυρίκιο 9/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Πούντα Κουίλα 8/5
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Τόκιο 12/5
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Αμβέρσα 13/5
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Ρας Τανούρα 8/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	προς Κούβα 20/3
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Σιγκαπούρη 15/5
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Λιβύη 11/5
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Παναγόνα 6/5
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Τζέντα 19/5
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	επισκ. Πειραιά 5/5
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Φουτζέιρα 23/3
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	διάλυση Σαγκά
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ντουάλα 23/4
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Κάρτα 18/5
ΧΕ'ΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Γούνα 30/4
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Ίμινγκχαμ 20/5
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	προς Σιγκαπούρη 19/5
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Κάρτα 19/5
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Σάντα Μάρτα 9/5
ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλβάρ 5/5
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ν. Ορλεάνη 27/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Υόρκη 15/5
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ε. Τζέντα 8/5
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	προς Ρουμανία 17/5
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Φουτζέιρα 10/4
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Τρινκομάλη 28/4
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Ταϊτσούγκ 26/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Σουρία 18/5
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	προς Ταρτούς 5/5
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	ε. Μοτρίλ 13/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	προς Μιζούσιμα 8/5
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5366	ε. Μπιζέρτα 15/5
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	προς Ξαμίν 16/5
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	ε. Ρισσάρντε Μπαίη 8/5
ΧΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Μπ. Άιρες 15/4
ΧΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	ε. Ρίο Χάινα 18/5
ΧΟΡΑ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	76	7049	α. Νόρντενχαϊμ 15/5
ΧΟΡΑ ΤΣΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366	προς Τάιν 20/5
ΧΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	ε. Ντουάλα 25/4

ΕΙΔΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Η ΜΑΧΗ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

ΚΑΙ ΤΙΣ

ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1993

World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**



Please route your enquiries, to the nearest **World Marine** office:

Hong Kong	Tel	782.6963	Tlx: 46592 WMAR HX	Fax:	782.6956
Piraeus	Tel: (301) 429.6653*		Tlx: 241600 WMAR GR	Fax: (301) 429.6585	

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Η ΜΑΧΗ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Αναφορά στα γεγονότα και τις απώλειες των εμπορικών πλοίων

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Η σημασία του Εμπορικού Ναυτικού κατά τον τελευταίο πόλεμο (Β' Π.Π.) πολλοί συμφωνούν ότι συμπεκνώνεται στις ακόλουθες φράσεις γραμμένες μεταπολεμικά από τον πατέρα της νίκης, τον Winston Churchill.

"Οι μάχες μπορεί να κερδίζονται ή να χάνονται, οι επιχειρήσεις να επιτυγχάνουν ή να αποτυγχάνουν, τα εδάφη μπορεί να προσαρτώνται ή να αποσπώνται, αλλά ο αποφασιστικός παράγοντας της ισχύος μας για να συνεχίσουμε τον πόλεμο ή ακόμη να διατηρηθούμε ζωντανοί βρίσκεται στην κυριαρχία των θαλάσσιων οδών και την ελεύθερη πρόσβαση και είσοδο στα λιμάνια μας."

Ηταν στον Ατλαντικό που τα πλοία κατέφθαναν από τους άλλους ωκεανούς και τις άλλες θάλασσες για να καταλήξουν τελικά στην Αγγλία μεταφέροντας το πολύτιμο φορτίο στα κύπη τους. Από την θάλασσα κατέφθαναν οι πρώτες ύλες, τα τρόφιμα και κάθε λίτρο βενζίνης που έκαιγαν οι μηχανές των συμμαχικών αεροπλάνων και από την θάλασσα πάλι διοχετεύτηκαν στα μέτωπα του Ελ Αλαμίν ο στρατός, τα πολεμοφόδια, τα τάνκς και τα καύσιμα.

Στον Ατλαντικό θα μπορούσαν να είχαν ηττηθεί οι σύμμαχοι. Ομως εκεί ήταν που κερδίστηκε ο πόλεμος.

Για έξι (6) ολόκληρα χρόνια τα νερά του Ατλαντικού από τα παγωμένα νερά της Αρκτικής, κάτω στον καυτό ήλιο του Ισημερινού μέχρι και τις ερημικές εσχατιές του Νότιου Ατλαντικού, υπήρξαν το θέατρο της πιο παρατεταμένης σε έκταση και χρόνο σύγκρουσης που γνώρισε ποτέ η ανθρωπότητα.

Ηταν στα νερά αυτά των εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων πάνω και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας που κρίθηκε το τελικό αποτέλεσμα του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου.

Η μάχη του Ατλαντικού είναι η μάχη του Εμπορικού πλοίου. Σ' αυτό πάνω το πλοίο παίχτηκε το μεγάλο δράμα και εκεί ήταν που η φρίκη του πολέμου βρήκε την κορύφωσή της με το γνωστό σκηνικό της φουρτουνιασμένης θάλασσας και με το γέρικο αργόκίνητο φορτηγό να σκαμπανεβάζει καθώς με στο σκοτάδι δεχόταν την ύπουλη τορπίλη.

Αληθινά είναι ποτέ δυνατόν εμείς οι σημερινοί προιόντα θα λέγαμε της καλοπέρασης και του ευδαιμονισμού να αντιληφθούμε από την σιγουριά του γραφείου ή ακόμη αν θέλετε από το Cock - Pit της γέφυρας του σημερινού Container ή του Cruiseship με τις υψηλές ταχύτητες, τα VHF, SATNAV και SATCOM, τα GMDSS τα Radar και Loran και τόσα άλλα προιόντα της σύγχρονης τεχνολογίας τι εσήμαινε τότε να διασχίζεις μονάχος τον Ατλαντικό με το κουρασμένο φορτηγό των 5.000 ή 7.000 τόννων που τα φτιάχνια των θερμαστών κατάφεραν στην αρχή μόνο της βάρδιας να του δίνουν τα 6 ή 7 μίλλια την ώρα. Ενα πλοίο με μια πανσπερμία πληρώματος πολλοί από τους οποίους την τελευταία στιγμή με πόσες υποσχέσεις

πείθονταν να ακολουθήσουν το πλοίο στρατολογούμενοι από κάποια ξενοδοχεία και τα μπαρ των λιμανιών.

Αληθινά ας το κάνουμε κάποια στιγμή δικό μας πρόβλημα για να συναισθανθούμε τι εσήμαινε να αποφασίσεις να εκτελέσεις ταξίδι καταχείμωνο με μια μαγνητική πυξίδα όλη κι όλη, τους φάρους καλυμμένους, τις ακτές σκοτεινές και τα U-Boats του Doenitz με κυβερνήτες σαν το Gunter Prien του U-47 να караδοκούν. Ενα τέτοιο ταξίδι ακόμη και σε ειρηνική περίοδο φάνταζε ατέλειωτο και αβέβαιο στην έκβαση του ειδικά τους χειμερινούς μήνες σε υψηλά πλάτη.

Βέβαια μετά τον πόλεμο όταν από την σιγουριά του γραφείου μας ερευνούμε τα περιστατικά ψάχνοντας βρίσκουμε και σφάλματα και ελλείψεις και αδυναμίες και στο σκάφος και στους ανθρώπους του.

Ομως αυτό το οποίο δεν μπορούμε να κάνουμε είναι το ότι δεν μπορούμε να βρεθούμε στην τραγική θέση των δύσμοιρων αυτών ανθρώπων και να ζήσουμε την τραγικότητα των στιγμών που αυτοί έζησαν ώστε μέσα από αυτή την εμπειρία να αξιολογήσουμε τις πράξεις τους και τις συμπεριφορές τους.

Κάθε ταξίδι και ένα έπος, κάθε ναυτικός ένας ήρωας που φαίνεται γιαυτόν δεν θα γραφούν σελίδες ούτε λόγια πανηγυρικά θα εκφωνηθούν αφού όπως γράφει ο Κίππλιγκ:

Πέρασε ο κίνδυνος κι όλα παν καλά, ποιός θυμάται το Θεό, ποιός τον ναυτικό!

Αλλωστε πολλοί θα πουν μετά την μπόρα για την τσέπη του κινδύνεψε κι όχι για την πατρίδα.

Αληθινά με πόση πίκρα όλοι μας καταφέραμε να ποτίσουμε όλους αυτούς τους άγνωστους και αφανείς μαχητές του κύματος, γυμνούς στην πρώτη γραμμή του πυρός, που τον δικό τους, κίνδυνο στα ίδια τα νερά,

και ίσως σε βαθύτερα τον ξεχωρίσαμε σαν κάτι διαφορετικό και όχι πολεμικό.

Η Μάχη του Ατλαντικού που το αποκορύφωμα της έφθασε τον Μάιο του 1943 και που τότε κρίθηκε η έκβασή της ήταν μια μάχη διαφορετική, χωρίς αρχή και τέλος, χωρίς μετρήσιμες δυνάμεις, χωρίς ορατές αντιπαραθέσεις, ήταν ένα αχανές πεδίο που οι αντίπαλοι στόχο είχαν να παραλύσουν τις τροφοδοτικές αρτηρίες ενός κόσμου και μιας πολεμικής μηχανής.

Ενα υδάτινο πεδίο ο Ατλαντικός που έγινε το κοιμητήριο χιλιάδων πλοίων και ο τάφος 50.000 συμμάχων ναυτικών και 27.000 υποβρύχια πληρωμάτων του αντιπάλου.

Και ενώ τα νέφη του πολέμου άρχισαν να συσσωρεύονται η Γερμανική πολεμική μηχανή φαινόταν απρόθυμη και αναποφάσιστη στην δημιουργία ενός ισχυρού στόλου επιφανείας και αντ' αυτού προχώρησε ουσιαστικά στην επανάληψη - αλλά σε μεγαλύτερη

κλίμακα - του γνωστού της μοντέλου, που ήταν η υποβρυχιακή τακτική του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Μια τακτική που είχε οδηγήσει σχεδόν στον ολοκληρωτικό αποκλεισμό της Μεγάλης Βρετανίας.

Ομως και εκεί τελικά όπως είναι γνωστό το 1918 οι Γερμανοί είχαν πάρει το μάθημά τους γιαυτό και αντιλαμβανόμενοι ότι τώρα το 1939 ουδέποτε θα μπορούσαν να επιτύχουν πραγματικά ένα τέτοιο αποκλεισμό των Αγγλων εφάρμοσαν την λογική της καταβύθισης συνεχώς μεγαλύτερου αριθμού εμπορικών πλοίων. Στο σκεπτικό τους ασφαλώς ήταν ο με διαφορετικό τρόπο στραγγαλισμός των Αγγλων αφού με την βύθιση των πλοίων αυτών αλλά και την απώλεια των εμπεύρων πληρωμάτων τους δεν θα υπήρχε δυνατότητα επάνδρωσης των αντικαθιστωμένων πλοίων με συνέπεια την διακοπή της ροής προς την Αγγλία πρώτων υλών, σιτηρών, τροφίμων κλπ.

Η Γερμανία ξεκίνησε τον πόλεμο έχοντας ουσιαστικά σε ετοιμότητα μόνο 23 υποβρύχια (U-Boats) τα οποία μάλιστα καθώς τα σύννεφα του πολέμου πύκνωναν, από τον Αύγουστο του 1939 είχαν αποπλεύσει από τα Γερμανικά λιμάνια και είχαν διασπαρεί στα ανοιχτά ώστε με την κήρυξη του πολέμου να μην εγκλωβιστούν από ναρκοθετήσεις των αντιπάλων.

Το Γερμανικό Ναυτικό ξεκίνησε την τρομακτική του προσπάθεια δημιουργίας υποβρυχιακού στόλου την νύχτα της 3ης Σεπτεμβρίου 1939 δέκα ώρες μετά την κήρυξη του πολέμου με τον τορπιλλισμό του Αγγλικού υπερωκεανείου "Athenian" 250 μίλια βορειοδυτικά της Ιρλανδίας (κοχ 13.581 ναυπηγήσεως του 1923 το οποίο με 1418 επιβαίνοντες είχε αποπλεύσει από το Glasgow για το Montreal) από το U-Boat-30 με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Fritz - Julius Lemp, και τελείωσε την νύχτα της 7ης Μαΐου 1945 λίγες ώρες πριν από το τέλος του πολέμου στην Ευρώπη με την βύθιση από το U-2336 με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Emil Klusmeyer του μικρού Αγγλικού φορτηγού "Avondale Park" στα ανοιχτά του Firth of Forth (56-05 B, και 02-32 Δ).

Ομως θα πρέπει να διευκρινιστεί παρόλο που δεν αναφέρεται στην ξένη βιβλιογραφία ότι το πρώτο πλοίο - θύμα του Δευτέρου Παγκόσμιου Πολέμου υπήρξε το Ελληνικό φορτηγό "Ιωάννης Καρράς" κοχ 3527 το οποίο εκφόρτωνε παλαισιόδερα στο λιμάνι της Γδύνιας. Πραγματικά ευθύς μετά την κήρυξη του πολέμου της Γερμανίας κατά της Πολωνίας την 1η Σεπτεμβρίου 1939 το πρωί της ίδιας ημέρας άρχισαν οι βομβαρδισμοί του λιμένα ο οποίος αποτελούσε και Πολεμικό Ναύσταθμο της Πολωνίας.

Το "Ιωάννης Καρράς" με πλοίαρχο του Θεόδωρο Γλύπη από την Χίο, είχε καταπλεύσει από την Φιλαδέλφεια. Με τους πρώτους βομβαρδισμούς το πλήρωμα αναζήτησε προστασία στα γειτονικά καταφύγια της πόλης. Από τους βομβαρδισμούς όμως παρόλα που δεν πλήγηκε το ίδιο το σώμα του σκάφους εν τούτοις όμως από τις δονήσεις που προκαλούσαν οι εκκρήξεις των βομβών που έπεφταν σε μικρή απόσταση χαλάρωσαν οι καρφώσεις του εξωτερικού περιβλήματος στην περιοχή του μηχανοστασίου και προκλήθηκε εισροή υδάτων. Τις επόμενες ημέρες οι πολωνικές αρχές ρυμούλκησαν το σκάφος στην είσοδο του λιμένα όπου και ανοίγονται τα Sea Valves το αυτοβύθισαν προκειμένου πράγματι να φράξουν την είσοδο. Μετά την πτώση της Πολωνίας στο πλήρωμα ε-

πιτράπηκε από τις Γερμανικές Αρχές κατοχής να αναχωρήσει σιδηροδρομικώς για το Βερολίνο και στην συνέχεια προωθήθηκε πάλι σιδηροδρομικώς μέχρι Ελλάδα όπου και έφθασε ολόκληρο ασφαλές.

Ως προς την τύχη του πλοίου διευκρινίζεται ότι αυτό ανελκύστηκε από τους Γερμανούς παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες του οι οποίοι το ρυμούλκησαν μέχρι την Κοπεγχάγη όπου και μετά από μακρές επισκευές τέθηκε πάλι σε ενέργεια.

Το σκάφος μετονομάσθηκε σε "Σπυρίδων II" το 1950 πωλήθηκε σε αλλοδαπούς και ύψωσε την Παναμαϊκή σημαία.

Ομως την 4η Σεπτεμβρίου 1939 ήταν πάλι Ελληνικό το φορτηγό "Κωστής" κοχ. 3.932 που με πλοίαρχο τον Θεόδ. Κυκλαδίτη προσέκρουσε σε νάρκη που πρόσφατα ακτές είχαν ποντίσει Γερμανικά πολεμικά στο Στενό του Σκαγεράκη και στην συνέχεια εγκαταλείφθεν από το πλήρωμά του βυθίστηκε.

Ομως ας επανέλθουμε στην ενεργοποίηση της Γερμανικής μηχανής η οποία για το σκέλος των υποβρυχίων είχε ανατεθεί σε ένα βετεράνο κυβερνήτη υποβρυχίων του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, τον προαχθέντα σε υποναύαρχο Karl Doenitz.

Τα υποβρύχια του Doenitz θα πρέπει να επισημανθεί παρά τις αναμφισβήτητες επιτυχίες τους φαίνεται αντιμετώπιζαν πολλά προβλήματα λειτουργικής φύσεως που ο παρατεινόμενος χρόνος δράσης τους στην θάλασσα τα έκανε περισσότερο αισθητά. Πολλοί ομιλούν για μη ολοκληρωμένη εκπαίδευση και ούτε εθισμό των πληρωμάτων σε συνθήκες ανοικτής θάλασσας και παρατεταμένους χρόνους αναγκαστικής παραμονής σε κατάδυση.

Ακόμη όμως θα πρέπει να τονιστεί και το πρόβλημα της πρόωρης ενεργοποίησης των μηχανισμών εκपुरσοκρότησης των τορπιλλών το οποίο είχε αναφερθεί από πολλούς ως υπεύθυνο για την αποτυχία πολλών τορπιλικών επιθέσεων. Οι αποτυχίες αυτές είχαν αναφερθεί ότι έφταναν και το ποσοστό του 30% γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα οι προκαλούμενες από τα υποβρύχια απώλειες να εμφανίζονται εξογκωμένες. Ομως παρά το γεγονός ότι η Διοίκηση είχε επιρρίψει την ευθύνη των αποτυχιών και στους κυβερνήτες με το αιτιολογικό ότι οι τορπίλλες εξαπολύονταν κατά των στόχων από μεγαλύτερη απόσταση φαίνεται τελικά ότι υπήρχε κάποιο τεχνικό πρόβλημα στους μηχανισμούς εκपुरσοκρότησης των τορπιλλών.

Για την βύθιση των διαφευγόντων τον τορπιλλισμό πλοίων είχε βεβαίως εφαρμοστεί σε ευρεία κλίμακα η ναρκοθέτηση από τους Γερμανούς επίκαιρων σημείων γύρω από τις Αγγλικές ακτές με αποτέλεσμα πράγματι να έχουμε απώλειες συμμαχικών εμπορικών πλοίων σε στενούς διαύλους καθώς και στις προσβάσεις πολλών Αγγλικών λιμένων.

Ομως αληθινά ποιά ήταν η αντίδραση των συμμάχων, και κυρίως των Αγγλων, από την επέλαση των υποβρυχίων στα νερά του Ατλαντικού.

Σε γενικά πλαίσια οι Αγγλοι βασίστηκαν στην παραδοσιακή αντίληψη που επικρατούσε στο Βασιλικό Ναυτικό ότι δηλαδή ο πόλεμος στην θάλασσα είναι πόλεμος επιφανείας και όχι υποβρύχιος και για το λόγο αυτό το βάρος των επιθετικών ενεργειών έπρεπε να φέρουν τα σκάφη επιφανείας και όχι τα υποβρύχια.

Επρόκειτο για μια τελείως διαφορετική φιλοσοφία από αυτή των Γερμανών.

Ομως θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι στόχος της Αγγλίας - συμμάχων ήταν η διατήρηση ελεύθερης και ασφαλούς πρόσβασης των εμπορικών πλοίων στα Αγγλικά λιμάνια. Μια προϋπόθεση όχι μόνον καταλυτική για την συνέχιση λειτουργίας της πολεμικής μηχανής αλλά και της επιβίωσης ενός έθνους που εξαρτιόταν εξ ολοκλήρου από την ελεύθερη πρόσβαση των εμπορικών πλοίων στα λιμάνια του.

Αυτή η ελευθερία της πρόσβασης έπρεπε με κάθε θυσία να διατηρηθεί.

Το 1939 η Αγγλία διέθετε ένα εμπορικό στόλο 3.000 ποντοπόρων πλοίων και περί τα 1000 ακτοπλοϊκά ανερχόμενα συνολικά σε 21.000.000 κόρους ολικής χωρητικότητας (κοχ.) στον οποίο εάν προστίθετο και ο συμμαχικός στόλος ο όγκος αυξανόταν σημαντικά.

Αυτό τον εμπορικό στόλο εκαλείτο να τον προστατεύσει από τα υποβρύχια κυρίως τόσο στους ωκεανούς όσο και κοντά στις ακτές με ένα πολεμικό στόλο που δεν ξεπερνούσε τις 150 μονάδες και μάλιστα χωρίς αεροπορική κάλυψη. Εάν θεωρηθεί ότι καθημερινά βρίσκονταν εν πλω περί τα 2500 πλοία είναι φανερό ότι εάν τα πλοία αυτά συνέχιζαν να πλέουν χωρίς προστασία πολεμικών ο εμπορικός αυτός στόλος ήταν καταδικασμένος να καταβυθιστεί από τους Γερμανούς κυβερνήτες των U-Boats.

Χωρίς αμφιβολία την λύση της καλύτερης προστασίας ενός τόσο μεγάλου αριθμού πλοίων αποτελούσε η ομαδική εκτέλεση των ταξιδίων με το σύστημα των νηοπομπών όπου με ένα μικρό αριθμό πολεμικών μπορούσε να συνοδευτεί και προστατευτεί ένας μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων.

Για την αποτροπή λοιπόν του στραγγαλισμού τους από την θάλασσα οι Αγγλοι έστω και με κάποια καθυστέρηση επικέντρωσαν τις προσπάθειές τους στην αποτελεσματική οργάνωση και προστασία των νηοπομπών του Ατλαντικού, με αντιτορπιλλικά στην αρχή και στην συνέχεια και με κορβέτες, κατάλληλα εξοπλισμένα με βόμβες βυθού αλλά και με το γνωστό με τα αρχικά ASDIC σύστημα υποβρυχίου εντοπισμού που είχε επινοηθεί και εφαρμόστηκε κατά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Στους σχεδιασμούς βέβαια το σύστημα των νηοπομπών έδειχνε ότι αποτελούσε ιδανικό τρόπο προστασίας των εμπορικών πλοίων. Στην πραγματικότητα όμως θα κατέληγε σε μια οικτρή αποτυχία εάν δεν ελάμβανε σοβαρά υπόψη το μέγεθος της υποβρυχιακής απειλής. Και μάλιστα ηχεί παράξενα, παρά το γεγονός ότι η προστασία πρέπει να εφαρμοστεί αποτελεσματικά στην πράξη, οι Αγγλοι αυτόρεσκα διακήρυτταν στους επιτελικούς κύκλους ότι οι βόμβες βυθού καθώς και τα συστήματα ASDIC που διέθεταν τα συνοδά πολεμικά θωράκιζαν τις νηοπομπές και για το λόγο αυτό τα υποβρύχια δεν αποτελούσαν την κύρια απειλή παρά μόνο τα πλοία επιφανείας, παραμένοντας έτσι προσκολλημένοι στις δογματικές τους θέσεις.

Με άλλα λόγια πίστευαν ότι τώρα είχε αλλάξει το σκηνικό και ότι δεν θα πάθαιναν το ίδιο με την περίοδο του 1917 που όπως είναι γνωστό απώλεσαν από την 1η Φεβρουαρίου 1917 μέχρι τέλος Απριλίου 1917 περί τα 800 εμπορικά πλοία.

Ομως τώρα το 1939 οι Αγγλοι παρέβλεπαν ότι τα Γερμανικά U-Boats διέθεταν μεγαλύτερες ταχύτητες και ιδιαίτερα στην επιφάνεια υπερκάλυπταν τις συνήθεις ταχύτητες των νηοπομπών και μπορούσαν εύκολα μέσα στην νύχτα να διαφεύγουν μετά την τορπιλική επίθεση, είχαν βελτιώσει τις τεχνικές προσέγγισης και προσβολής των στόχων σε κατάδυση και με κακές ακόμη καιρικές συνθήκες, στις οποίες αντίθετα τα συστήματα ανιχνεύσης ASDIC με τα οποία ήσαν εφοδιασμένα τα αντιτορπιλλικά παρουσίαζαν ελαττωμένη απόδοση.

Από πλευράς ναυτιλίας τώρα βλέπουμε ότι οι πλοιοκτήτες της εποχής εκείνης που διέθεταν σύγχρονα πλοία μεγάλου μεγέθους και με μεγαλύτερες ταχύτητες (συνήθως πλοία ναυπηγηθέντα μετά το 1935) ήταν απρόθυμοι εντάξουν τα πλοία τους σε νηοπομπές. Ετσι μη έχοντας συνειδητοποιήσει τον κίνδυνο των υποβρυχίων προτιμούσαν να ναυλώνουν τα πλοία τους σε ελεύθερες μεταφορές που οι ναύλοι ήταν τότε αρκετά κερδοφόροι σε σύγκριση με τους ναύλους των πλοίων των εντασσομένων σε νηοπομπές που ήταν και χαμηλότεροι αλλά κυρίως οι χρόνοι ολοκληρώσεως των ταξιδιού πολύ παρατεταμένοι.

Ετσι βλέπουμε από την έναρξη του πολέμου μέχρι τέλους του 1939 τα καταδοκούντα U-Boats κατάφεραν να καταβυθίσουν 178 εμπορικά πλοία ενώ 12 από αυτά πληγέντα απομακρύνθηκαν με ζημιές. Το πλέον δε σημαντικό είναι ότι από το σύνολο των σκαφών αυτών μόνο τα 31 ήταν ενταγμένα σε νηοπομπές.

Οι απώλειες των Γερμανικών υποβρυχίων στο διάστημα αυτό από διάφορες αιτίες ανήλθαν σε εννέα από τα οποία τα δύο προσέκρουσαν σε νάρκη.

Μεταξύ των βυθισθέντων πλοίων ήταν και τα ελληνικά από τα οποία το "Θρασύβουλος" απωλέστηκε αμέσως ενώ τα "Κωστής" (4.9.39) "Κωνσταντίνος Χατζηπατέρας" και "Ελενα" και "Πάραλος" προσέκρουσαν σε νάρκη. Ουδένα από τα Ελληνικά ήταν ενταγμένο σε νηοπομπή.

Ακόμη δε θα πρέπει να μνημονευτεί ότι η Ελλάς κατά τη κήρυξη του πολέμου την 1η Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι τη 28η Οκτωβρίου 1940 ήταν χώρα ουδέτερη και προκειμένου να προστατεύσει τον εμπορικό της στόλο που έπλεε σε διεθνή ύδατα είχε εκδόσει σαφείς οδηγίες ώστε οι πλοίαρχοι να συμμορφώνονται πλήρως με τους Κανόνες του Διεθνούς κατά θάλασσα δικαίου που αφορούν την στάση των ουδετέρων και επί πλέον να έχουν σε πλήρη τάξη τα ναυτιλιακά τους έγγραφα, να φωτίζονται την νύκτα κανονικά, να έχουν ζωγραφισμένη στα πλευρά του πλοίου την Ελληνική σημαία την οποία και να φωτίζουν με προβολείς κατά την διάρκεια της νύχτας. Φαίνεται όμως ότι ο παράγοντας της ουδετερότητας πολύ λίγο λαμβανόταν υπόψη από τους κυβερνήτες των υποβρυχίων οι οποίοι βασικά ερευνούσαν και όχι την σημαία του πλοίου αλλά τον προορισμό του καθώς και το φορτίο του.

Την άνοιξη 1940 με την εισβολή των Γερμανών και την κατάληψη της Νορβηγίας οι Νορβηγικές ακτές έγιναν οι βάσεις εξόρμησης των υποβρυχίων. Πλέον τα U-Boats προκειμένου να αποφύγουν και τον εγκλωβισμό τους στα Γερμανικά λιμάνια αλλά και την οπωσδήποτε ελεγχόμενη Βόρειο Θάλασσα προτίμησαν τα φιόρδ της Νορβηγίας στα οποία είχαν δημιουργήσει και την αναγκαία τεχνική και οργανωτική υποδομή αφού μέσα σ' αυτά παρέχονταν ικανοποιητική φυσική

προστασία έναντι εχθρικών προσβολών. Παρά το γεγονός ότι οι βάσεις αυτές απείχαν σημαντικά από τις γραμμές διέλευσης των πλοίων από και προς την Αγγλία η ασφάλεια και η ελευθερία των κινήσεών τους ανοιχτά των Δυτικών ακτών της Αγγλίας παρείχε σημαντικά πλεονεκτήματα για την αποτελεσματικότερη δράση των υποβρυχίων που εξορμούσαν από τις βάσεις αυτές.

Το πρώτο εξάμηνο του 1940 τα U-Boats κατάφεραν να βυθίσουν 226 εμπορικά πλοία ενώ τα περί τα 15 από αυτά διέφυγαν με ζημιές. Σημειώνεται από το σύνολο των πλοίων αυτών μόνο 32 ήταν ενταγμένα σε νηοπομπή μεταξύ δε αυτών και το Ελληνικό "Κεραμιά" ενώ το τίμημα των U-Boats ήταν η απώλεια 11 από αυτών στον Βόρειο κυρίως Ατλαντικό. Μεταξύ των βυθισθέντων πλοίων ήταν και τα Ελληνικά "Πανάχαρτος" (αύτανδρος), "Εκατόνταρχος Δρακούλης", "Ελένη Σταθάτου", Ελλην, Π. Μαργαρώνας (αύτανδρος), Κύμα, Ιωάννα, (με πλοίαρχο τον Βασίλη Λάσκο του μετέπειτα κυβερνήτη του υ/β Κατσώνης), Φλώρα (αύτανδρος), Βιολάντω Ν. Γουλανδρή, Μάουντ Υμηττός, Αντώνης Γεωργαντής, (αύτανδρος), Μάουντ Μυρτώ, Ελπίς, Αδαμάντιος Γεωργαντής, Νηιον, Φραγκούλα Γουλανδρή, Γεώργιος Κυριακίδης, το Αδαμάντιος κατά την διάρκεια της φόρτωσής του στο Λά Παλίσ, Μαρή Χανδρή στο Φάλμουθ, Ευγενία στο Ζεμπρούγκε, Σαν Γκάμπριελ.

Το Δεύτερο εξάμηνο του 1940 υπήρξε ιδιαίτερα καταστροφικό για το εμπορικό ναυτικό παρόλα που ο αριθμός των νηοπομπών αυξήθηκε κυρίως από το Σίδνευ του Καναδά προς Δυτικές ακτές της Αγγλίας (νηοπομπές S.C).

Όμως με την κατάληψη της Γαλλίας οι βάσεις της Βρέστης του Χεμβούργου, του Λόριαν, Λαροσέλ και του Μπορντώ περιήλθαν στις Γερμανικές πλέον δυνάμεις κατοχής. Το σκηνικό μεταβλήθηκε αφού οι λιμένες αυτοί βρισκόμενοι πλησιέστερα στις γραμμές πλεύσεως των πλοίων μπορούσαν να αποτελέσουν βάσεις εξόρμησης των U-Boats. Πραγματικά σε σύγκριση με τους Γερμανικούς κυρίως λιμένες ήταν κατά 450 μίλια πλησιέστερα και χωρίς τον κίνδυνο που θα είχαν τα U-Boats να εντοπιστούν την Βόρειο Θάλασσα και τα στενά του Ντόβερ. Εάν δε ληφθεί υπόψη και η απόσταση επιστροφής στα Γερμανικά λιμάνια εσήμαινε ότι ένα υποβρύχιο όφειλε από την ακτίνα δράσης του να αφαιρέσει $450 + 450 = 900$ μίλια δηλαδή πλεύσιμο χρόνο 4 ημερών να τον αναλώσει από το πεδίο της δράσης του για να μετακινηθεί και να επιστρέψει στην βάση του. Χωρίς αμφιβολία τα U-Boats εξορμούσαν πλέον από τις Γαλλικές βάσεις του Ατλαντικού και κυρίως από το Λόριαν - όπου και η κυρίως βάση των υποβρυχίων, είχαν το σημαντικό πλεονέκτημα της επέκτασης της ακτίνας δράσης τους σε βάθος ακόμη 450 μιλίων.

Σημειώνεται ότι το πρώτο Γερμανικό υποβρύχιο που απέπλευσε για δράση από το Λόριαν ήταν τα U-30 την 5η Ιουλίου 1940. Πάντως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι βάσεις αυτές βρισκόμενες στην ακτίνα δράσης της Αγγλικής αεροπορίας είχαν υποστεί αεροπορικούς βομβαρδισμούς από Αγγλικά αεροπλάνα που απογειώνονται από αεροδρόμια της Νότιας Αγγλίας πλην όμως φαίνεται ότι δεν επηρεάστηκε σοβαρά το επίπεδο των υπηρεσιών τους ως βάσεων υποβρυχίων.

Όμως, όπως αναμενόταν, η δράση του U-Boats που απέπλευαν από το Λόριαν έγινε αμέσως αισθητή αφού στο χρονικό διάστημα Ιουλίου - Δεκεμβρίου 1940 βυθίστηκαν 311 εμπορικά πλοία ενώ 39 ακόμη από αυτά πληγέντα διέφυγαν χωρίς να βυθιστούν. Το αξιοσημείωτο είναι ότι περί τα 220 από τα παραπάνω πλοία ήταν ενταγμένα σε νηοπομπές ενώ από πλευράς υποβρυχίων βυθίστηκαν μόνο 6 εκ των οποίων το ένα είχε προσκρούσει σε νάρκη. Χαρακτηριστικό είναι ότι σε διάστημα τριών μόνο ημερών τα U-Boats επετέθησαν σε τρεις νηοπομπές και καταβύθισαν 38 πλοία κατα συνέπεια ο Doenitz είχε κάθε λόγο να αισθάνεται υπερήφανος για τους επί σκηνής άσους του, κυβερνήτες.

- Gunter Prien του U-47, Heinrich Bleinrodt του U-48

- Engelber Endrass του U-46, Otto Kretschmer του U-99 και Joachim Schepke U-100.

Ειδικά για τον υποπλοίαρχο Gunter Paien που είχε καταβυθίσει τον Αγγλικό στόλο στο Scappa Flow, σημειώνουμε ότι σύμφωνα με δημοσίευμα των "Ναυτικών Χρονικών" τις 1ης Ιουλίου 1993 ο Gunter Prien προερχόμενος από το Εμπορικό Ναυτικό ήταν απόφοιτος της Σχολής Ναυτιλίας του Αμβούργου το έτος 1928 και ήταν συμμαθητής του γνωστού καθηγητού Ναυτιλίας Γερασίμου Μηλιαρέση με τον οποίο διατηρούσε και αλληλογραφία.

Σημειώνουμε ακόμη ότι ο υποβρυχιακός στόλος του Doenitz ενισχύθηκε το καλοκαίρι του 1940 με 26 Ιταλικά υποβρύχια μετά την προσχώρηση της Ιταλίας στον Αξονα. Παρόλα αυτά δεν φαίνεται ο Doenitz να έτρεφε αισθήματα ιδιαίτερης εκτίμησης για τους Ιταλούς κυβερνήτες τους οποίους κατ' ιδίαν κατηγορούσε για αναποτελεσματικότητα γιατί με το δικαιολογητικό ότι στις περιπολίες τους τίποτε δεν έβλεπαν τίποτε δεν συναντούσαν ο ρόλος τους δεν ήταν και πολύ θετικός.

Μεταξύ των βυθισθέντων πλοίων ήταν και τα ελληνικά Αδάμαστος, Ια, Θ;ετις Α, Ευδοξία, Ναυτίλος, Πίνδος, Ασπασία (αύτανδρος), Ανδριωτης (το οποίο είχε μετονομαστεί σε Tuira και είχε υψώσει την Παναμαϊκή σημαία), Λεωνίδας Μ. Βαλμάς, Θεόδωρος Τ., Εύπλοια, Ποσειδών, Αλέξανδρος, Άγιος Νικόλαος, Ζανής Γούναρης, Δελφίν, Αίνος, Νήριτος, (το οποίο κατά Μάρτιο είχε προσκρούσει σε νάρκη και είχε υποστεί ζημιές), Θάλεια, Βικτωρία, Κολχίς (αύτανδρος), Μάουντ Αθως, Αναστασία, Ωκεανία, Βικτωρία Ν.Π. 719, Καλλιόπη Σ.

Επισημαίνουμε εδώ ότι αρχικά τα U-Boats όταν τα περισσότερα φορτηγά έπλεεσαν ανεξάρτητα και οι νηοπομπές ήταν στα πρώτα στάδιά τους ενεργούσαν και δρούσαν μόνο τους υπεύθυνα αυτά για την αναζήτηση των θυμάτων τους.

Όταν όμως οι νηοπομπές συστηματοποιήθηκαν από πλευράς λειτουργίας και προστασίας ο Doenitz εφαρμόσε την τακτική των νυκτερινών εν επιφανεία προσβολών κατά νηοπομπών. Και υπήρξαν επιτυχείς οι επιθέσεις αυτές γιατί ο μικρός και μαύρος όγκος του πυργίσκου πλησίαζε αθέατος το εμπορικό σκάφος λίγες εκατοντάδες μέτρα γεγονός που δεν παρείχε τα χρονικά περιθώρια να αντιδράσει ούτε ο στόχος αλλά ούτε και τα συνοδά πολεμικά. Με την ταχύτητα που διέθετε εύκολα απομακρυνόταν και χάνονταν τα ίχνη του μέσα στο σκοτάδι ή καταδυόταν σε μεγάλο βάθος αποφεύγοντας τον εντοπισμό του, για να επα-

νέλθει αργότερα επαναλαμβάνοντας τις επιθέσεις του.

Αντίθετα την ημέρα τα υποβρύχια προσέβαλαν μόνο μεμονωμένους στόχους τα οποία είτε ήταν πλοία που έπλεαν ανεξάρτητα ή ήταν πλοία τα οποία κατευθύνονταν σε στίγμα εκκίνησης της νηοπομπής ή ήταν τέλος πλοία τα οποία είτε λόγω βλάβης ή ζημίας ή ακόμα λόγω κακών καιρικών συνθηκών δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν την νηοπομπή.

Στις περιπτώσεις αυτές συνήθως το εμπορικό σκάφος βυθιζόταν με το πρόσθιο πυροβόλου του υποβρυχίου προκειμένου να υπάρχει εξοικονόμηση τορπιλλών.

Βεβαίως μια τέτοια επίθεση κατά του εμπορικού περιέκλειε τον κίνδυνο της αντίδρασης του τελευταίου με πυροβόλα όπλα με τα οποία ενδεχόμενα να ήταν εξοπλισμένο. Η πείρα τελικά απέδειξε ότι και τα εμπορικά που είχαν εξοπλιστεί με πυροβόλα αλλά και με πυροβολητές ακριβώς γιαυτό το σκοπό δεν φαίνεται να έκαναν αποτελεσματική χρήση τους.

Ομως ο μεγάλος αριθμός των βυθιζομένων πλοίων που το 1940 ήταν ενταλμένα σε νηοπομπές απέδειξε ότι η μέχρι τότε λειτουργική οργάνωση των νηοπομπών καθώς και η αποτελεσματική προστασία τους με πολεμικά παρουσίαζε αδυναμίες που απέβαιναν μοιραίες για πολλά σκάφη.

Με τα τότε δεδομένα εθεωρείτο ότι αποτελεσματική προστασία μπορούσαν πέντε τουλάχιστον πολεμικά πλοία να παράσχουν σε μια νηοπομπή δυνάμει 40 έως 50 πλοίων.

Και είχαν πράγματι τότε διαπιστωθεί ουσιώδεις αδυναμίες λειτουργίας της νηοπομπής ως ενιαίας διοικητικής μονάδας οφειλόμενες κυρίως σε πρακτικές αδυναμίες του αρχηγού της (commandore) να επικοινωνήσει με τα πλοία του. Το γεγονός αυτό που δημιουργούσε τεράστια προβλήματα στην διαβίβαση των εντολών και την επιβολή ελέγχου στις κινήσεις των πλοίων της νηοπομπής.

Είχαν επίσης εμφανιστεί κενά στην περιμετρική στεγανότητα της νηοπομπής στις περιπτώσεις βυθίσεων που τα συνοδά πλοία απασχολούνταν στην περισυλλογή ναυαγών.

Τα κενά αυτά τα εκμεταλλεύονταν τα U-Boats και επανέρχονταν με αποτέλεσμα όχι μόνο να καταβυθίσουν και άλλα εμπορικά σκάφη αλλά να τορπιλλίσουν και το ίδιο το πολεμικό για όσο χρόνο αυτό ασχολείτο με την περισυλλογή ναυαγών.

Πραγματικά το δίλημμα που αντιμετώπιζαν οι κυβερνήτες των συνοδών πλοίων ήταν τεράστιο γιατί από την μία πλευρά είχαν μπροστά τους το μεγάλο ηθικό και ανθρωπιστικό πρόβλημα της διάσωσης των ανθρώπων αυτών που ζητούσαν βοήθεια μέσα στην νύχτα πιασμένοι σε κάποια σανίδα, και από την άλλη πλευρά επικρεμόταν ο κίνδυνος ότι μια τέτοια απασχόληση περισυλλογής ναυαγών θα δημιουργούσε και άλλους ναυαγούς αλλά κυρίως δεν θα επιτυγχάνονταν ο πρώτιστος και κυρίαρχος στόχος που ήταν η άφιξη του πλοίου με το πολύτιμο φορτίο του στο λιμάνι. Τέτοια περιστατικά υπήρξαν πράγματι πολλά που μέσα τους περιέκλειαν όλη την φρίκη του πολέμου. Μεταγενέστερα προβλεφθηκε ότι σε νηοπομπές με μεγάλο αριθμό πλοίων περιλαμβανόταν και ειδικό σκάφος περισυλλογής ναυαγών.

Ακόμη δε μεγάλος αριθμός των βυθιζομένων πλοίων σε νηοπομπή διαπιστώθηκε ότι οφειλόταν στα κενά προστασίας από πολεμικά τα οποία δεν συνόδευσαν την νηοπομπή καθόλο το μήκος της διαδρομής.

Οι νηοπομπές μέχρι και το 1940 συνοδεύονταν μέχρι απόσταση 200 μίλια δυτικά των Ιρλανδικών ακτών δηλαδή μέχρι τον μεσημβρινό των 15ο δυτικό μήκος.

Οι περιοχές αυτές επί του μεσημβρινού των 15ο Δ. αποτελούσαν συνήθως τα στίγματα ανεξαρτοποίησης δηλαδή πέρατος της συνοδείας για τα προς Δυσμάς πλέοντα και τα στίγματα σύγκλισης και αναμονής των πολεμικών για έναρξη συνοδείας για τα προς Ανατολάς πλέοντα.

Σ' αυτά συνήθως τα σημεία συγκεντρώνονταν ομάδες υποβρυχίων οι οποίες και ομαδικά επιτίθεντο λίγο μετά το πέρας της συνοδείας για τα προς Δυσμάς κατευθυνόμενα και λίγο πριν την συνάντηση των πολεμικών για τα προς Ανατολάς κατευθυνόμενα.

Ομως μέσα από την τραυματική εμπειρία των τεράστιων απωλειών των εμπορικών πλοίων καθόλο το 1940, συνειδητοποιήθηκαν πολλά και ο συμμαχικός παράγοντας φαίνεται ότι άρχισε να αφυπνίζεται.

Τα πλοία εφεξής που εντάσσονταν στις νηοπομπές χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες. Αυτά που είχαν ταχύτητα 9 μέχρι 15 μίλια την ώρα συγκεντρώνονταν στο Χάλιφαξ από όπου και απέπλεε η νηοπομπή (HX), ενώ αυτά με ταχύτητα 7-9 μίλια συγκεντρώνονταν βορειότερα στο Sidney (SC.). Αντίθετα τα πλοία που απέπλεαν από την Αγγλία δεν χωρίζονταν με κριτήριο την ταχύτητά τους αλλά οι νηοπομπές χαρακτηρίζονταν με κωδικό ανάλογα με την προέλευσή τους. Οι νηοπομπές που απέπλεαν από τις Ανατολικές ακτές των Βρετανικών νήσων χαρακτηρίζονταν με το OA, ενώ αυτές που απέπλεαν από τις Δυτικές ακτές των Βρετανικών νήσων χαρακτηρίζονταν με το OB.

Στην συνέχεια επέδρασε πολύ θετικά στην αντίδραση των συμμάχων και η χρησιμοποίηση από αυτούς των αεροδρομίων της Ισλανδίας. Από τα αεροδρόμια αυτά απογειώνονταν συμμαχικά αεροσκάφη για περιπολίες στον Βόρειο Ατλαντικό γεγονός που συνέβαλε στον περιορισμό της δράσης των υποβρυχίων.

Πραγματικά τα υποβρύχια εντοπιζόμενα από αεροσκάφη πλέον από τον κίνδυνο να καταβυθιστούν αποκαλύπτονταν η παρουσία τους σε μια περιοχή και ως εκ τούτου ειδοποιούντο οι νηοπομπές για αλλαγή της κατεύθυνσής τους.

Ακόμη δε ο κίνδυνος αυτός που κρατούσε τα υποβρύχια σε κατάδυση δημιουργούσε σε αυτά και πρόβλημα της άφιξής τους σε ωρισμένο στίγμα την συγκεκριμένη ώρα για συνάντηση της νηοπομπής.

Αυτός ο προγραμματισμός διαταρασσόταν αφού πλέοντας σε κατάδυση κατά την διάρκεια της ημέρας τα ημερησίως διανυόμενα μίλια τους ελαττώνονταν κατά πολύ.

Παράλληλα με την πάροδο του χρόνου η ανθυποβρυχιακή προστασία άρχισε να βελτιώνεται και με την σταδιακή παράδοση και ένταξη στην ενέργεια των νεοαναπτυγμένων κορβेटών από τις 56 που περιελάμβανε το πολεμικό πρόγραμμα και ναυπηγούνταν στην Αγγλία και τον Καναδά με επιταχυνόμενους ρυθμούς.

Η ανάγκη παροχής προστασίας καθόλο το μήκος της διαδρομής του ταξιδιού επέβαλε την τροποποίηση των ναυπηγικών σχεδίων στα σκάφη αυτά ώστε να ανταποκριθούν στις δυσμενείς συνθήκες του υπερωκεάνιου ταξιδιού συνοδείας στον Βόρειο Ατλαντικό. Τέτοιες τροποποιήσεις αφορούσαν κυρίως και την αύξηση π.χ. των δεξαμενών καυσίμων, νερού, ψυγείων, τροφαποθηκών, χώρων ενδιαίτησης αλλά ακόμη και των οργάνων ναυσιπλοίας, εντοπισμού και καταβύθισης υποβρυχίων κλπ.

Ηταν τον Μάιο του 1941 που για πρώτη φορά πολεμικά πλοία συνόδευσαν νηοπομπή καθόλο το μήκος της διαδρομής του ταξιδιού. Ηταν η νηοπομπή ΗΧ-129 από Χάλιφαξ για την Αγγλία.

Όμως η πτώση της Ηπειρωτικής Ευρώπης ευαισθητοποίησε και τις Ηνωμένες Πολιτείες προς το πλευρό των συμμάχων οι οποίες μπροστά στον κίνδυνο αλλά και με μια προσημαστική προσπάθεια τήρησης της ουδετερότητας παραχώρησαν 50 παλαιά αντιτορπιλικά στην Αγγλία σύμφωνα με τον Αμερικανικό νόμο περί εκμισθώσεως και δανεισμού.

Το 1941 η δράση του U-Boats συνεχίστηκε με αυξανόμενους ρυθμούς ενώ η αντίδραση του συμμαχικού παράγοντα ημέρα με την ημέρα σκληραίνει και γίνονται πιο συμπαγής. Το αποτέλεσμα ήταν οι συγκρούσεις να παίρνουν την μορφή ολοκαυτώματος και από τις δύο πλευρές.

Πράγματι μέσα στο 1941 ο συνολικός αριθμός των βυθισθέντων ανήλθε σε 521 εμπορικά πλοία ενώ τα πηλύνετα αλλά διαφυγόντα ανήλθαν σε 74. Από το σύνολο των παραπάνω πλοίων τα 396 ήταν ενταγμένα σε νηοπομπές ενώ το τίμημα του Doenitz ανήλθε στην απώλεια 31 U-Boats.

Μεταξύ των βυθισθέντων εμπορικών ήταν και τα ελληνικά πλοία Νεμέα, Νικόλαος Φιλίνης, Αικατερίνη, Νικόλαος Αγγελος (αύτανδρος), Μέντωρ, Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης, Αιγαίον, Μαριόγκα, Παπαλαιμός Δίρφης, Ειρήνη Κυριακίδου (αύτανδρος), Πανδίας, Άννα Βούλγαρη, Ελληνικό, Νικόλαος Πατέρας, Γεώργιος Ζ. Γουλιανδρής, Καλυψώ Βεργωτή, Νικοκλής, Πήλασος, Εβρος, Νικόλαος Πιάγκος, και το Περσεύς, το οποίο βυθίστηκε με κανονιοβολισμούς του Γερμανικού καταδρομικού Admiral Hipper, το Ρόκος Βεργωτής προσέκρουσε σε νάρκη στο Γιάρμουθ και βυθίστηκε ενώ το Νικόλαος Δ.Α. βυθίστηκε με κανονιοβολισμούς του επιδρομικού Kororan, του Νικολάου Ζωγραφιά βυθίστηκε με βόμβες αεροπλάνου και το Κύμα προσέκρουσε σε νάρκη καθώς και το Στυλιανός Χανδρής.

Συγκρίνοντας τα στοιχεία απωλειών του 1941 με το 1940 βλέπουμε ότι το 1941, ενώ ο συνολικός αριθμός των βυθισθέντων πλοίων περίπου είναι σταθερός, έχουμε μια πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού των βυθισθέντων πλοίων που ήταν ενταγμένα σε νηοπομπή.

Αυτό μπορεί και να αιτιολογηθεί από το γεγονός ότι αυξήθηκε τρομακτικά ο αριθμός των νηοπομπών αλλά και ο αριθμός των πλοίων που έπλεαν ανεξάρτητα. Με άλλα λόγια ο αριθμός των βυθισθέντων θα ήταν πολύ μεγαλύτερος εάν τα ανεξαρτήτως πλέοντα ήταν περισσότερα.

Ακόμη παρατηρούμε ότι αυξήθηκε ο αριθμός των βληθέντων αλλά μη βυθισθέντων πλοίων στοιχείο που μπορεί να ερμηνευθεί ότι η μη προσβολή του στόχου οφειλόταν στην μεγαλύτερη απόσταση στην οποία υ-

ποχρεωνόταν το υποβρύχιο να εκτοξεύσει την τορπίλη λόγω της ισχυρής προστασίας της νηοπομπής.

Και εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η αύξηση των απωλειών του U-Boats επηρέασε τον Doenitz και για το γεγονός ότι μεταξύ των απωλεσθέντων ήταν και οι πλέον τολμηροί κυβερνήτες που διέθετε η Γερμανική Διοίκηση υποβρυχίων.

Ακόμη δε περισσότερο αφού τους πρώτους μήνες απωλέστηκαν ο Υποπλοίαρχος Gunter Prien του U-47 (την 8 Μαρτίου νοτιοδυτικά της Ιρλανδίας, το ίδαλμα της Γερμανίας, ο παρασημοφορεμένος από τον ίδιο τον Χίτλερ για το κατόρθωμα του Scappa Flow), και στην συνέχεια ο πλωτάρχης Otto Kretschmer του U-99 και ο υποπλοίαρχος Joachim Scherke με το U-100.

Όμως στον Doenitz μέσα στο 1941 παρουσιάστηκαν και δύο ακόμη πονοκέφαλοι:

Ο ένας ήταν η εισβολή της Γερμανίας στην Σοβιετική Ένωση που εκαλείτο πλέον να αντιμετωπίσει την περιοχή του Αρκτικού Ωκεανού αποστέλλοντας προς τα εκεί υποβρύχια για να αποκόψουν τις προς την Ρωσία νηοπομπές που είχαν προορισμό το Murmansk και το Archangel. Επρόκειτο ουσιαστικά για μια θαλάσσια διαδρομή περί τα 2000 μίλια που μπορούσαν να ελέγχουν οι Γερμανοί και με τα υποβρύχιά τους αλλά και σε μεγάλο βάθος με αεροπορικές περιπολίες αεροπλάνων που απογειώνονταν από αεροπορικές βάσεις στην Νορβηγία.

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι από Συμμαχικής πλευράς η προστασία των νηοπομπών αυτών παρουσίαζε τεράστιες δυσκολίες γιατί από το πολιτικό ψύχος αχρηστεύονταν τα συστήματα αντιμετώπισης των υποβρυχίων ενώ από τους μήνες Μάρτιο μέχρι και Σεπτέμβριο με το συνεχές φως ημέρας λόγω του υψηλού πλάτους οι νηοπομπές ήταν συνεχώς εκτεθειμένες και ευάλωτες στην Γερμανική αεροπορία.

Ο δεύτερος πονοκέφαλος του Doenitz ήταν η κατά τα τέλη του 1941 κήρυξη του πολέμου της Γερμανίας κατά των Ηνωμένων Πολιτειών (ΗΠΑ). Ήταν και η απαρχή της δράσης των U-Boats στις ακτές των ΗΠΑ.

Και εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι παρόλο που είχαν περάσει δύο χρόνια πολέμου εν τούτοις οι Αμερικανοί βρέθηκαν αρκετά απροετοίμαστοι για ένα ολοκληρωτικό πόλεμο στο πεδίο του Ατλαντικού απορροφημένοι πλήρως από την καθημερινά χειροτερεύουσα κατάσταση στα μέτωπα του Ειρηνικού. Με την κήρυξη του πολέμου αυτού ο Doenitz απέστειλε αμέσως πέντε υποβρύχια στις ακτές των ΗΠΑ. Ουσιαστικά οι ακτές αυτές ήταν αψύλακτες, οι παράλιες πόλεις φωταγωγημένες, οι φάροι και οι σημαντήρες λειτουργούσαν κανονικά ενώ τα εμπορικά πλοία παρέπλεαν τις ακτές αυτές χωρίς ιδιαίτερες προφυλάξεις. Με άλλα λόγια η περιοχή προσφερόταν για δράση και πλούσια συγκομιδή των U-Boats τα οποία πραγματικά εκμεταλλεύτηκαν την κατάσταση και σε διάστημα λίγων μηνών μέχρι τον Απρίλιο του 1942 βύθισαν περί τα 200 πλοία.

Η δράση των υποβρυχίων αυτών οδήγησε στον σχηματισμό νηοπομπών από τον Κόλπο του Μεξικού για τον Καναδά που συγκεντρώνονταν τα εμπορικά πλοία προκειμένου να ενταχθούν σε επόμενη νηοπομπή για την Αγγλία.

Μέχρι τότε οι Αμερικανοί δεν είχαν αναλάβει ευθύνες στον Ατλαντικό παρά μόνο με δύο Cutters της

Coast Guard. Τις ευθύνες είχαν αναλάβει και τις εκάλυπταν κατά 50% οι Αγγλοι δηλαδή για όλα τα σκάφη τα αποπλέονται από τα Αγγλικά λιμάνια, κατά 46% οι Καναδοί για όλα σχεδόν τα αποπλέοντα από τον Καναδά και κατά 4% οι Αμερικανοί.

Ουσιαστικά η πρώτη νηοπομπή που καλύφθηκε πλήρως από τους Αμερικανούς ήταν η HX-150 από το Χάλιφαξ.

Το 1942 υπήρξε το αποκορύφωμα της δράσης των U-Boats η οποία υπήρξε εντυπωσιακή. Ο απολογισμός ήταν να βυθίσουν 1.164 εμπορικά πλοία ενώ 193 βλήθεντα και μη βυθισθέντα διέφυγαν. Και το τίμημα όμως σε υποβρύχια έφθασε τα 82. Οι ομαδικές προσβολές των νηοπομπών αποδεικνύεται ότι στοίχισαν και στους δύο αντιπάλους πολύ ακριβά.

Και ίσως θα συνεχιζόταν έτσι και τον επόμενο χρόνο με αμφίβολη την έκβαση εάν δεν έμπαιναν στο πολεμικό παιχνίδι νέα συστήματα και νέες πρωτοβουλίες που μέσα στο 1943 μετέβαλαν όχι μόνο το σκηνικό αλλά και αυτή την πορεία του πολέμου.

Μεταξύ των απωλεσθέντων μέσα στο 1942 ήταν και τα ακόλουθα Ελληνικά πλοία Μάρω (στο οποίο υπηρετούσε ως υποπλοίαρχος ο Ευάγγελος Μάρκου Δρακόπουλος αδελφός του εφοπλιστού και προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γεωργίου Δρακοπούλου), Δημήτριος Θερμιάτης (αύτανδρος), Βασίλειος Πολέμης, Ολύμπρις (με παναμαϊκή σημαία συμφερόντων Νιάρχου).

Μάουντ Κιθαιρών, Ικάριον, Μερόπη, Βαγού (με Παναμαϊκή σημαία συμφερόντων Νιάρχου), Λίλλυ, Μάουντ Λυκαβηττός, Κασσάνδρα Λουλούδη, Κόρθιον, Μάουντ Πάρνους, Σταυρός (υπέστη μόνο ζημιές και συνέχισε τον πλουτ προς Νέα Υόρκη), Αναστάσιος Πατέρας, Λεωνίδας Μ., Κάτωρ, (με πλοίαρχο του Γ.Π. Τριλίβα ο οποίος στη συνέχεια πλοίαρχεσε το Λίμπερτυ Ελλάς που έλαβε μέρος στην συμμαχική απόβαση της Νορμανδίας) Μάουντ Κάσιον, Κονδύλης, Αίας, Μάουντ Πίνδος, Μάουντ Ταύγετος, Ιωάννης, Νέα Ελλάς, (ελληνικό υπερωκεάνιο χρονοναυλωμένο από το Αγγλικό υπουργείο Πολεμικών Μεταφορών. (Τορπιλλίστηκε και υπέστη ζημιές αλλά συνέχισε το ταξίδι του). Νέλλυ, Ρήνος, Μάουντ Πήλιον, Παρθενών, Ανδρέας, Μάουντ Ταύρος, Ωρωπός το Αίγευσ (αύτανδρος), το Αργώ και το παναμαϊκό Αλκυών, Αλιάκμων (αύτανδρος), Ατλαντικό.

Τελικά το 1943 έγινε σαφέστατο ότι η αεροπορία μπορούσε να παίξει ένα περισσότερο ενεργό και επιθετικό ρόλο στο κυνήγι των U-Boats.

Η διστακτικότητα των επιτελείων για τον βομβαρδισμό των υποβρυχίων είχε υπερκεραστεί και έγινε αντιληπτό ότι το δόγμα τους "καλύτερα με τις βόμβες να καταστρέφεις τα εργοστάσια που παράγουν υποβρύχια παρά να κυνηγάς στους ωκεανούς τα υποβρύχια αυτά" δεν εξυπηρετούσε σε τίποτε αφού τα υπάρχοντα υποβρύχια ήταν αυτά που εμπόδιζαν την μεταφορά των πρώτων υλών για να παραχθούν οι βόμβες. Γεγονός παραμένει ότι η ευρεία χρήση του αεροπορικού όπλου το οποίο στο τέλος Ιανουαρίου 1940 βύθισε στα ανοιχτά του Ushant το πρώτο υποβρύχιο U-55 μέχρι και την 7η Μαΐου 1945 που η αεροπορία βύθισε το τελευταίο U-320 που προσπαθούσε να διαφύγει στην Βαλτική, η αεροπορία βύθισε συνολικά 336 U-Boats. Επρόκειτο για μια πολύ ουσιαστική συμβολή, για ένα άθλο. Κατά την διάρκεια του 1943 πραγματικά

για πλήρη αεροπορική προστασία των νηοπομπών χρησιμοποιήθηκαν ακόμη και εμπορικά σκάφη μετασκευασθέντα ώστε από τον καταπέλτη τους να απογειώνονται τα δύο αεροσκάφη, τα οποία υπερίπταντο της νηοπομπής καθόλη την διάρκεια του ταξιδιού ενώ στην συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν από τους Αμερικανούς και μικρά αεροπλανοφόρα συνοδείας.

Ενα άλλο στοιχείο που ιδιαίτερα επηρέασε την τύχη των νηοπομπών ήταν το σπάσιμο του κρυπτογραφικού κώδικα των υποβρυχίων. Και σ' αυτό βοήθησε η σύλληψη του υποβρυχίου U-559 βόρεια του Port Said.

Με το σπάσιμο του Κώδικα των Γερμανών έγινε δυνατή η αποκρυπτογράφηση των ανταλλασσομένων μηνυμάτων μεταξύ Διοικήσεως (Doenitz) και των κυβερνητών γίνονται οι θέσεις των υποβρυχίων και με βάση τις πληροφορίες αυτές γίνονταν η αλλαγή πορείας των νηοπομπών και η αποφυγή της συνάντησής τους με τα υποβρύχια - δώκτες.

Το θέμα αυτό της αποφυγής της συνάντησης απέτέλεσε πράγματι αίνιγμα για τον Doenitz αφού δεν μπορούσε να δικαιολογήσει πως οι νηοπομπές δεν περνούσαν από τα προβλεπόμενα σημεία διέλευσής τους. Το ότι πιθανόν να διέθεταν κάποια μορφή Ραντάρ τα συνοδά πολεμικά και εντόπιζαν τα υποβρύχια από μεγάλες αποστάσεις είτε ότι πράκτορες γνώριζαν τις λεπτομέρειες κινήσεις των υποβρυχίων ήταν δύο παράγοντες που ιδιαίτερα απασχολούσαν την διοίκηση η οποία ασφαλώς δεν μπορούσε να φανταστεί ότι ο κώδικας της είχε περιπέσει σε εχθρικά χέρια.

Γεγονός πάντως είναι ότι μέσα στο 1943 ουδεμίας νηοπομπής σχεδιαζόταν ο πλους της από την ειδική υπηρεσία Western Approaches Command (WAC) με έδρα το Λίβερπουλ εάν προηγουμένως δεν λαμβάνονταν υπόψη το περιεχόμενο των μηχανημάτων του Doenitz προς τους κυβερνήτες των U-Boats που μεταβίβαζε το Tracking Room του Λονδίνου στο WAC του Λίβερπουλ.

Βεβαίως η επινόηση της συσκευής Ραντάρ, των 10 εκ., καθώς και η λειτουργία της στα συμμαχικά πολεμικά έδωσε μια νέα διάσταση στην δυνατότητα των πολεμικών να εντοπίζουν τα κινούμενα στην επιφάνεια της θάλασσας U-Boats τόσο την διάρκεια της νύχτας μέσα στο σκοτάδι όσο και την ημέρα σε ομίχλη.

Κατά συνέπεια η συσκευή έδινε την δυνατότητα τα πολεμικά να εντοπίζουν έγκαιρα τα υποβρύχια και να επιτίθενται σ' αυτά προτού τα U-Boats φθάνουν σε απόσταση τορπιλικής προσβολής. Το Ραντάρ ήταν πραγματικά κάτι που σοκάρισε βαθειά τους κυβερνήτες των U-Boats αφού δέχονταν επίθεση χωρίς να βλέπουν ή να ακούν οτιδήποτε που έκανε γνωστή την παρουσία των πολεμικών.

Αλλά ακόμη και τα HFDF με τα οποία ήταν εφοδιασμένα τα συμμαχικά πολεμικά παρείχαν σημαντικές υπηρεσίες αφού είχαν την δυνατότητα κατά την διάρκεια Ραδιοτηλεγραφιών εκπομπών των U-Boats να προσδιορίζουν την κατεύθυνση (διόπτρευση) του υποβρυχίου το οποίο εξέπεμψε αλλά ωρισμένες φορές και την απόστασή του έστω και κατά προσέγγιση.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι εξελίξεις οδηγούσαν καθημερινά προς το χειρότερο.

Ο Doenitz βλέποντας ότι οι νηοπομπές κάθε μέρα θωρακίζονταν περισσότερο και γίνονταν απρόσβλητες ενώ τα ανεξάρτητα πλέοντα εμπορικά σκάφη είχαν α-

ραιώσει αρκετά εφάρμοσε την τακτική της συγκέντρωσης των υποβρυχίων σε ωρισμένα βέβαια σημεία διέλευσης της νηοπομπής όπου και ομαδικά επιτίθετο.

Το αποτέλεσμα ήταν τις περισσότερες φορές δεν ήταν το αναμενόμενο αφού μέσα στο 1943 τα U-Boats βύθισαν 296 πλοία ενώ 110 διέφυγαν.

Μεταξύ των βυθισθέντων ήταν και τα Ελληνικά: Μάουντ Μυκάλη (του Κουλουκουνή), το οποίο με πλοίαρχο τον Αθαν. Φαρμακίδη βυθίστηκε αΐτανδρο. Το Πολύκτωρ με πλοίαρχο του Νικ. Κοντιζά και Ιωάννη Ιωαννίδη οι οποίοι και παραλήφθηκαν από το υποβρύχιο U-266) και παραδόθηκαν σε Γερμανικό στρατόπεδο συγκέντρωσης επιστρέψαντες τελικά στην Ελλάδα. Καλλιόπη, Ζεύς (βυθισθέν αΐτανδρο), το ατμόπλοιο Καρράς το οποίο βλήθηκε αρχικά από το U-333. Το Γρανικός (βυθίστηκε αΐτανδρο). Το Αδελφότης βυθίστηκε από το U-182 στον Ισημερινό ενώ ο πλοίαρχος του Ηλίας Λύρας παραλήφθηκε από το υποβρύχιο U-182 το οποίο βυθίστηκε αΐτανδρο από συμμαχικό σκάφος λίγες ημέρες αργότερα στην ίδια περιοχή. Επίσης βυθίστηκαν και το φορτηγά Λακωνικός, Μαρουσώ Λογοθέτη, Βορίς και το Αδάμας το οποίο συγκρούστηκε με άλλο πλοίο της νηοπομπής και με πυροβολισμούς στην συνέχεια βυθίστηκε.

Όμως αυτό το οποίο κατάληξε σε τραγωδία για τα U-Boats ήταν ότι μέσα στο 1943 απώλεστηκαν 227 υποβρύχια με κορύφωση την απώλεια 41 από αυτά μέσα στον μήνα Μάιο.

Μέσα σ' ένα από αυτά υπηρετούσε και ο γιός του Doenitz.

Χαρακτηριστικό των αναποτελεσματικών των υποβρυχιακών επιθέσεων ήταν οι περιπτώσεις των νηοπομπών ONΣ-5 με 43 πλοία και ONΣ-6 πλοία τον Μάιο του 1943 οι οποίες παρόλο που υπέστησαν επίθεση από δεκάδες υποβρύχια, μικρές μόνο είχαν απώλειες.

Την ίδια τύχη με μικρές απώλειες είχαν και οι νηοπομπές SC-130 (από το Sidney του Καναδά για Αγγλία) και η ΗΧ-237 από Χάλιφαξ για Αγγλία.

Ήταν η 23η Μαΐου 1943 που ο Doenitz είχε πάρει το μήνυμα του Ατλαντικού και διέταξε τα υποβρύχια του να αποφεύγουν τις νηοπομπές.

Ήταν ουσιαστικά η αρχή του τέλους της κυριαρχίας του U-Boats στα νερά του Ατλαντικού.

Φαίνεται πραγματικά ότι ήταν τέτοια ή η προστασία των νηοπομπών καθόλη την διάρκεια του ταξιδιού και με πλοία αλλά και με αεροπλάνα που ισοδυναμούσε πλέον με αυτοκτονία κάθε προσπάθεια διάσπασης του κλειού που είχε σχηματιστεί γύρω από την νηοπομπή.

Την εικόνα αυτή κατέγραψε μεταπολεμικά ο ίδιος ο Doenitz παραδεχόμενος ότι "η καταφανής ανωτερότητα της εχθρικής άμυνας αποδείχθηκε πέρα από κάθε αμφισβήτηση στις επιχειρήσεις κατά των νηοπομπών SC-130 και ΗΧ-237.

Η μάχη του Ατλαντικού μετά τον Μάιο του 1943 είχε κριθεί με την έννοια ότι τα βυθιζόμενα σκάφη ήταν πολύ λιγότερα από τα ναυπηγούμενα και κυρίως τα Αμερικανικά Λίμπερτυ και έτσι δεν υπήρχε δύναμη που να εμποδίσει πλέον την συνεχή τροφοδότηση των συμμάχων από Αμερική κυρίως και τον Καναδά.

Το 1944 επιβεβαιώσε τις δυσοιώνες για τα U-Boats προβλέψεις αφού σε όλη την διάρκεια του χρόνου βύ-

θισαν 80 μόνο εμπορικά πλοία ενώ περί τα 30 βληθέντα κατάφεραν να διαφύγουν. Ένας αριθμός που από δείχθηκε αφάνταστα πενιχρός μπροστά στην απώλεια 230 U-Boats τα οποία πλέον από διώκτες είχαν γίνει οι διωκόμενοι και οι καταζητούμενοι στα νερά του Ατλαντικού.

Το ότι πλέον ουσιαστικά είχε εκλείψει σχεδόν ο κίνδυνος των U-Boats αποδεικνύεται και από την από μακρού χρόνου προετοιμαζόμενη συμμαχική απόβαση της Νορμανδίας την 8η Ιουνίου 1944.

Ουσιαστικά ο απέραντος αυτός στόλος των Εμπορικών πλοίων που συμμετέσχον σ' αυτή όχι μόνο στην τελική φάση αλλά και στις προπαρασκευαστικές φάσεις που φορτηγά πλοία εκτέλεσαν πολλαπλούς πλόες μεταξύ Νορμανδίας και Αγγλίας δεν αντιμετώπιζε τον υποβρυχιακό κίνδυνο.

Και ίσως θα πρέπει να αναφερθούμε εδώ στην Ελληνική συμμετοχή στην απόβαση της Νορμανδίας, την οποία έλαβαν μέρος τα δύο Ελληνικά Λίμπερτυς το ένα ήταν το Ελλάς με πλοίαρχο τον Ιθακήσιο Σπυρίδωνα Κ. Θεοφιλάτο (1889-1977) και το δεύτερο ήταν το Αμερική, με πλοίαρχο του επίσης Ιθακήσιο Γεώργιο Π Τριλίβα. Επίσης κατά την απόβαση χρησιμοποιήθηκαν τα ελληνικά φορτηγά, Γεώργιος Π., κοχ 4.052 ναυπηγήσεως 1903 ιδιοκτησίας Θωμά Επιφανειάδη με πλοίαρχο τον Δημήτριο Παρίση και το Άγιος Σπυρίδων, κοχ. 3.337 ναυπηγήσεως 1905 ιδιοκτησίας Δημητρίου Χαλκιά με πλοίαρχο τον Γεώργιο Σαμοθράκη. Τα δύο αυτά σκάφη χρησιμοποιήθηκαν από το Αγγλικό Υπουργείο Πολεμικών μεταφορών για ειδικούς λόγους και συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκαν ως κυματοθραύστες στην προς της αποβάσεως νορμανδική ακτή προκειμένου προστατεύεται η ακτή από το κυματισμό ώστε να διευκολύνεται η απόβαση των Landing Crafts εμφόρτων με στρατό, πολεμοφόδια κλπ.

Και ενώ ο πόλεμος στην θάλασσα μέσα στο 1944 ουσιαστικά είχε κριθεί ο Μάρτιος του χρόνου αυτού σηματοδεύτηκε ανεξίτηλα με την εγκληματική ενέργεια κατά του πληρώματος του ελληνικού φορτηγού Πηλεύς. Πραγματικά την 13η Μαρτίου 1944 το Πηλεύς τορπιλλίστηκε στην περιοχή του Ισημερινού (Δυτική Αφρική) από το U-852 και το πλήρωμά του είχε επιβιβαστεί στις σωσίβιες λέμβους πυροβολήθηκε εν ψυχρώ από το πλήρωμά του υποβρυχίου ώστε να εξαφανιστούν τα ίχνη των. Όμως διασώθηκε ο υποπλοίαρχος Αντώνιος Λιώσης από την Κοιλάδα της Ερμιονίδας, ο οποίος ήταν και ο μοναδικός μάρτυρας κατηγορίας στην δίκη της Νυρεμβέργης που έγινε μετά τον πόλεμο. Ο κυβερνήτης του U-852 υποπλοίαρχος Eck Heinz Wilhelm κρίθηκε ένοχος από το δικαστήριο ως εγκληματίας πολέμου και εκτελέστηκε ενώ μερικά από το πλήρωμά του καταδικάστηκαν σε πολυετείς ποινές.

Το επόμενο έτος 1945 τα U-Boats κατάφεραν να προκαλέσουν μικρές μόνο απώλειες αφού μέχρι την 7η Μαΐου 1945 που ήταν και το τέλος του πολέμου στην Ευρώπη στα νερά του Ατλαντικού βύθισαν 60 εμπορικά πλοία ενώ 22 ακόμη βληθέντα διέφυγαν. Όμως το τίμημα για τα υποβρύχια ήταν ολοκληρωτικά καταστροφικό με την έννοια ότι ένα σύνολο υποβρυχίων ανερχόμενα σε 231 βυθίστηκαν, καταστράφηκαν και καταλήφθηκαν εν πλω αλλά και στους Γαλλικούς καθώς και στους Γερμανικούς λιμένες.

Παράλληλα όμως υπήρξαν μέσα στο 1945 βυθίσεις πλοίων και από άλλες αιτίες. Έτσι το μικρό Ελληνικό φορτηγό Αιγαί με πλοίαρχό του Γ. Φώκια που διέσχισε τον ποταμό Gironde για το Μπορντώ φορτωμένο με κάρβουνο από την Αγγλία προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε την 1η Δεκεμβρίου 1945.

Όμως την ίδια τύχη λίγους μήνες νωρίτερα είχε και το Ελληνικό Λίμπερτυ Ελευθερία, που έπλεε στην περιοχή του Ντόβερ όταν την 23 Μαρτίου 1945 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε.

Όμως στον Ατλαντικό έδρασαν και τα Γερμανικά επιδρομικά τα γνωστά Raiders, τα οποία ήταν μετασκευασμένα αλλά και καμουφλαρισμένα φορτηγά πλοία. Η μετασκευή τους περιελάμβανε κυρίως τις αυξημένες χωρητικότητες σε καύσιμα, νερά, τρόφιμα χώρους για οπλισμό ακόμη και για δύο υδροπλάνα ενώ παράλληλα προβλέφθηκαν χώροι για ενδιαίτησι μεγάλου αριθμού ατόμων.

Η εξωτερική όψη των σκαφών αυτών έδινε την εικόνα κάποιου γνωστού τύπου φορτηγού σκάφους που με βεβαιότητα δεν είχε σχέσεις με την Γερμανία.

Τα σκάφη αυτά επέκτειναν τους πλόες τους σε όλους τους ωκεανούς αλλά την μεγαλύτερη δράση τους παρουσίασαν στον κεντρικό και νότιο Ατλαντικό.

Ένα μάλιστα από αυτά το Orion σε κάποια περίοδο των επιχειρήσεων είχε μεταμφιεστεί στο Ελληνικό φορτηγό Ρόκος προκειμένου να μην δημιουργεί υποψίες για την ταυτότητά του.

Θύμα του επιδρομικού Wider την 9η Σεπτεμβρίου 1940 στον Ατλαντικό Νότια του Ισημερινού είχε πέσει το Ελληνικό φορτηγό Αντώνιος Χανδρής, με πλοίαρχο τον Γεώργιο Γάφο από την Χίο. Την 6η Ιανουαρίου 1941 το Kormoran βύθισε το Αντώνης στην μέση του Ατλαντικού μεταξύ Βραζιλίας και Ντακάρ παίρνοντας μαζί του το 28μελές πλήρωμα και ένα τυφλό επιβάτη. Το Kormoran τις 12 Απριλίου 1941 στην ίδια περίπου περιοχή κοντά στον Ισημερινό καταβύθισε το Ελληνικό φορτηγό Νικόλαος ΔΛ.; με 36μελές πλήρωμα και με πλοίαρχο τον Ανδρέα Τραυλό από την Κεφαλληνία τους οποίους πήρε μαζί του και αποβίβασε στο Μπορντώ της Γαλλίας. Την 23η Μαρτίου 1942 θύμα του επι-

δρομικού Thor ήταν το ελληνικό Παγασητικός, στον Νότιο Ατλαντικό, με πλήρωμα 32 ανδρών και μία γυναίκα οι οποίοι και παραλήφθηκαν από επιδρομικό.

Πλοία κατακρατηθέντα

Όμως ανεξάρτητα από τις απώλειες Ελληνικών σκαφών στον Ατλαντικό λόγω πολεμικής ενέργειας είχαμε και πλοία τα οποία κατακρατήθηκαν σε εχθρικά λιμάνια του Ατλαντικού. Ορισμένα από τα πλοία αυτά αποδόθηκαν στους πλοιοκτήτες μέσω της Ελληνικής κυβερνήσεως ενώ άλλα από αυτά καταστράφηκαν λειτουργώντας από τον εχθρό υπό άλλο συνήθως όνομα.

Τα πλοία αυτά καταγράφονται σε ιδιαίτερο πίνακα

Απώλειες από θαλάσσια ατυχήματα

Στα χρόνια που διήρκεσε ο μακρός πόλεμος στα νερά του Ατλαντικού είχαμε και μια άλλη πηγή απώλειας εμπορικών πλοίων που δεν συνδέεται απευθείας με την πολεμική ενέργεια. Είναι οι γνωστοί θαλάσσιοι κίνδυνοι οι προκαλούντες θαλάσσια ατυχήματα πλην όμως σε πολεμική περίοδο έμμεσα συνδέονται με τους πολεμικούς κινδύνους και τις πολεμικές συνθήκες λειτουργίας των πλοίων με αποτέλεσμα και οι απώλειες αυτές να συμπεριλαμβάνονται στις συνολικές απώλειες τις ναυτιλίας. Κάτω από αυτό το πρίσμα είναι λογικό να δεχθούμε ότι οι συγκρούσεις πλοίων σε νηοπομπή ή με σβεσμένα τα φώτα είναι πιθανότερα να συμβούν, η σβέση των φώτων και η μη λειτουργία παράκτιων ναυτιλιακών βοηθημάτων δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες προσαράξεων και ακόμη, θα λέγαμε η αποφυγή χρησιμοποίησης συνήθων γραμμών ναυσιπλοίας λόγω του ότι εγκυμονούν πολεμικούς κινδύνους (π.χ. στα υποβρύχια κλπ.) αποτελεί ένα ακόμη λόγω να συμβούν θαλάσσια ατυχήματα.

Κάτω από αυτά τα πρίσμα πράγματι είχαμε απώλειες Ελληνικών εμπορικών πλοίων στην περιοχή του Ατλαντικού που αναφέρονται σε ξεχωριστό πίνακα.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Σημείωση: Η μελέτη αυτή δεν περιλαμβάνει τα γεγονότα στην Μεσόγειο, την Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και τους ωκεανούς Ινδικό και Ειρηνικό.

Ένας κόσμος υγιής και μορφω-
μένος. Ένας κόσμος χαρούμενος
και ξέγνοιαστος.  Ένας κόσμος

γεμάτος  χαμόγελα. Αυτός

είναι ο κόσμος που θέλει η



unicef για τα παιδιά.

Και γω έναν τέτοιο κόσμο θέλω.

Γι' αυτό αγοράζω τετράδια

unicef 

ΝΕΟ
κατάστημα UNICEF
στη Θεσ/νίκη,
Καρβουνίου 6,
Πλ. Συντριβανίου.

Τετράδια UNICEF
θα βρείτε στις Τράπεζες:
Γενική, Αγροτική, Κρήτης,
Μακεδονίας - Θράκης, Εμπορική
και σε γραφεία της ΔΕΗ.

Όλα τα Είδη UNICEF θα τα βρείτε:
Στα καταστήματα UNICEF:
Ξενίας 1, Αθήνα

Καρβουνίου 6, Πλ. Συντριβανίου Θεσ/νίκη,
και σε όλα τα περίπτερα της UNICEF.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε
μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα
χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΠΟΛΗ:

Τ.Κ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

unicef 

Ξενίας 1, Αθήνα 115 27, τηλ.: 6484.184 

ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

- **Λόγω Πολεμικής Ενέργειας**
- **Από Θαλάσσια Ατυχήματα**
- **Πλοία κατακρατηθέντα σε λιμένες**

Απώλειες λόγω πολεμικής ενέργειας

1939

Πλοίο	κοχ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Αιτία Απωλ.	Νηπομποπή	Ταξίδι
Ιωάννης Καρράς	3.527	1.9.39	Γδύνια	Θεόδ. Γλύπτης	Αερ. βομβ.	όχι	Φιλαδέλφεια - Γδύνια
Κωστής	3.932	4.9.39	Στενό Σκαγερ.	Θ. Κυκλαδίτης	Νάρκη-	-	Λένινγκραντ - Αμβέρσα
Διαμαντής	4.990	3.10.39	Ν.Δ. Αγγλία	Παν. Πατέρας	U-35	όχι	Πέπελ - Μπάρπου
Αρης	4.810	12.10.39	Β. Ατλαντικός	Φρ. Σγουρδαίος	U-37	όχι	Αρντοσάν - Χάμπτον Ρούντς
Κωνστ. Χατζηπατέρας	5.980	23.10.39	Ντόβερ	Γεώρ. Χαλκιάς	Νάρκη (U-19)	όχι	Βοστώνη-Νιουκάστλ
Νικόλαος Εμπειρικός	5.295	4.11.39	Ντόβερ	Σταμ. Γιαλούρης	Νάρκη	-	Αμβέρσα- Γκάλβεστον
Ελενα Ρ.	4.576	23.11.39	Ντόβερ	Ιωάν. Κουρέντης	Νάρκη (U-26)	όχι	Μπουένος Αιρες - Αμβέρσα
Κατίνγκω Χατζηπατέρα	3.661	12.9.39	Κοπεγχάγη	Κων. Γ. Λαιμός	Νάρκη	-	Στετίνο- Ρότερνταμ/ (Ζυμίες)
Γαρουφαλιά	4.708	11.12.39	Νορβηγ. ακτές	Ηλίας Ποντικός	U-38	όχι	Οσλο - Κίκερνες
Ζερμαίν	5.217	15.12.39	Αγγλία	Νικ. Κάστανος	U-48	όχι	Ολμπανυ- Κόρκ
Θρασύβουλος	3.693	30.10.39	Δυτ. Ιρλανδία	Νικ. Βογιατζίδης	U-37	όχι	Σουάνση - Χάλφαξ
Πάραλος	3.435	6.12.39	Ντόβερ	Γ. Κοτομάτης	Νάρκη	όχι	Αμβέρσα - Πειραιά

1940

Πανάχραντος	4.661	16.1.40	Δ. Βρέστη	Βασ. Κατσίκης	U-44	όχι	Αμβέρσα - Νορφόλκ
Εκατόνταρχος Δρακούλης	5.329	16.1.40	Δυτ. Φινίστ.	Παν. Φερεντίνος	U-44	όχι	Μπουένος Αιρες - Νιουκάστλ
Ελένη Σταθάρου	5.625	28.1.40	Ν. Δ. Αγγλίας	Δημ. Γράτσος	U-34	όχι	Νιούπορτ - Κηγουέστ
Φλώρα	2.980	28.1.40	Δυτ. Πορτογαλίας	Σπ. Μανωλάτος	U-44	όχι	Σάντερλαντ - Ροζάριο
Κεραμιαί	5.085	30.1.40	Αγγλία	Σπ. Κατεβάτης	U-55	ΟΑ-806	Λονδίνο - Σάν Ντομίγκο
Ελλην	4.917	17.2.40	Φινιστέρο	Νικ. Κωτάκης	U-37	όχι	Κάρδιφ _ Πειραιά
Αστερία	3.313	17.1.40	Χούλ	Γεώργ. Μιαούλης	Νάρκη	-	Χού - Μασσαλλία
Π. Μαργαρώνης	4.980	9.3.40	Ν.Δ. Αγγλία		U-28	όχι	Αμβέρσα - ΗΠΑ
Ωκεανία	4.843	8.4.40	Ντόβερ	Φιλ. Σαλιάρης	Νάρκη	όχι	Ρότερνταμ - Μπ. Αιρες

Πλοίο	ΚΟΧ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Αγία Απωλ.	Νηροπομπή	Ταξίδι
Ευγενία	5.839	15.5.40	Ζεεμπρούγκε	Ιω. Φαφουτάκης	Αερ. βομβαρδ.	-	Αμβέρσα - Αγγλία
Κύμα	3.994	24.5.40	Ιρλανδία	Πετ. Ροϊδης	U-37	όχι	Ροζάριο - Αβονιμάουθ
Γαλαξίας	4.393	21.5.40	Διέππη	Ιω. Ποντικός	Αερ. βομβαρδ.	-	Αμβέρσα - Διέππη
Ιωάννα (Σούζη)	950	1.6.40	Δ. Φινιστέρο	Βασ. Λάσιος	U-37	όχι	Αλεξάνδρεια - Νιουκάστλ
Μάξ Γουόλφ	6.694	9.6.40	Σηκουάνας	Ιω. Ματαράγκας	Αερ. βομβαρδ.	-	Μ. Αιρες - Αμβέρσα
Βιολάντω Ν. Γουλανδρή	3.598	10.6.40	Φινιστέρο	Κων. Βεστάρχης	U-48	όχι	Ροζάριο - Κόρκ
Περράκης Καμπάνης	3.584	24.5.40	Διέππη	Λεων. Ξάνθος	Αερ. βομβαρδ.	-	Αργεντινή - Αμβέρσα - Διέππη
Μάουντ Υμηττός	5.820	11.6.40	Δ. Φινιστέρο	Κων. Βαλαμίδης	U-101	όχι	Μπιλμπάο - Λιμένα ΗΠΑ
Μάουντ Μυρτώ	3.288	14.6.40	Ν.Δ. Αγγλία	Δημ. Μελέτης	U-38	όχι	Νιούπορτ - Νιούς-Λονδίνo
Αντώνης Γεωργαντής	3.557	14.6.40	Β.Δ. Φινιστέρο	Ιω. Λώς	U-101	όχι	Ροζάριο - Ιρλανδία
Ελπίς	3.651	17.6.40	Δ. Αγγλία	Δημ. Χρησιδής	U-46	όχι	Ροζάριο - Αβονιμάουθ
Αδαμάντιος Γεωργαντής	3.443	19.6.40	Δ. Αγγλία	Στ. Βολίκας	U-28	όχι	Ροζάριο - Αγγλία
Αδαμάντιος	4.277	20.6.40	Λα Παλίσ	Νικ. Ποντικός	Αερ. βομβαρδ.	όχι	Διάρκεια φόρτωσης
Νύσιον	5.154	22.6.40	Δ. Χερβούργου	Γερ. Κολαίτης	U-38	όχι	Μπορντό - Φάλμουθ
Δημήτρης	5.254	22.6.40	Ν.Δ. Αγγλία	Στεφ. Σαμωνάς	U-29	όχι	Μπουένος Αιρες - Αγγλία
Φραγκούλα Γουλανδρή	6.701	30.6.40	Β. Δ. Ιρλανδία	Απ. Δεπάστας	U-26	όχι	Κόρκ Λός Αντζελες
Γεώργιος Κυριακίδης	4.201	30.6.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Ροδ. Ροδακαλάκης	U-47	όχι	Προορισμός Λίβερπουλ
Αδάμαστος	5.889	1.7.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Ιω. Πατέρας	U-29	όχι	Μπουένος Αιρες - Αγγλία
Μαρή Χανδρή	5.840	10.7.40	Φάλφουθ	Ιω. Φαράκλας	Αερ. βομβαρδ	-	στον λιμένα Φάλμουθ
Ια	4.860	12.7.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Εμ.. Φώκας	U-99	όχι	Μπουένος Αιρες - Κόρκ
Θέτις Α.	4.111	14.7.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Νικ. Σκαρβέλης	U-52	όχι	Ροζάριο - Λίμερικ
Ευδοξία	2.018	15.7.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Ισιδ. Σκουρλέτος	U-34	όχι	Σάντερλαντ - Πειραιά
Ναυτίλος	3.531	15.7.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Δημ. Πολέμης	U-34	όχι	Ροζάριο - Αγγλία
Πίνδος	4.360	4.8.40	Δ. Σκωτία	Διον. Πανάς	U-58	ΗΧ-60	Χάλφαξ - Αγγλία
Ασπασία	4.211	15.8.40	Ατλαντικός	Παντ. Πίττας	U-A	όχι	Τακοράντι - Γουόρκιντον

Πλοίο	κοχ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Απία Απωλ.	Νηοπομπή	Ταξίδι
Ανδριώτης (μετ. Tuira)	4.397	20.8.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Ιακ. Μαραθάς	U-A	όχι	Μάντζεστερ - Ροζάριο
Λεωνίδας Βαλμάς	2.080	20.8.40	Δ. Σκωτία	Ευστρ. Παλαιοκρασάς	U-46	όχι	Χάλιφαξ - Δουβλίνο
Θεόδωρος Τ.	3.409	27.8.40	Ν.Δ. Ιρλανδία	Γρη. Καρξωνίδης	U-37	όχι	Ροζάριο - Δυτ. Αγγλία
Σαν Γκάμπριελ	4.944	30.8.40	Δ. Αγγλία	Εμ. Κομνηνάκης	U-59	όχι	Λίβερπουλ - Μπ. Αιρες
Εύπλοια	4.368	1.9.40	Δ. Σκωτία	Ιωάννης Πατέρας	U-101	όχι	Λίβερπουλ - Καναδά
Ποσειδών	3.840	9.9.40	Δ. Σκωτία	Κων. Παλαιούδης	U-47	SC-2	Από Σίδνευ - Αγγλία
Αλέξανδρος	4.343	15.9.40	Δ. Σκωτία	Ανδ. Κόκκινος	U-48	SC-3	Από Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Καλλιόπη Σ.	5.152	17.9.40	Δ. Ιρλανδία	Θεοδ. Πασσάρης	Αερ. βομβαρδ.	-	Αγ. Λαυρέντιο - Ιρλανδία
Αγιος Νικόλαος	3.686	1.10.40	Ατλαντικός	Γεώργ. Σκηνίτης	Barraca (ιταλικό)	όχι	Σάντα Φε-Λισαβόνα-Μπέλφραστ
Ζαυγής Γούναρης	4.407	9.10.40	Δ. Σκωτία	Π. Παλαιοκρασάς	U-103	SC-6	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Δέλφιν	3.816	9.10.40	Δ. Σκωτία	Μιχ. Κουφοπαντελής	U-103	S-6-6	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Αίνος	4.343	17.10.40	Β.Δ. Σκωτία	Διον. Λασκαράτος	U-38	SC-7s	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Νύριτος	3.854	18.10.40	Δ. Ιρλανδία	Παν. Καλλίνικος	U-99	SC-7s	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Νύριτος	3.854	11.3.40	Αγγλία	Ιω. Δωρίζας	Νάρκη	-	Κούβα - Αμβέρσα (Ζυμίες)
Θάλεια	5.875	19.10	Δ. Ιρλανδία	Σωτ. Θράππας	U-99	SC-7	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία
Βικτωρία	6.089	23.11.40	Δ. Ιρλανδία	Παν. Μαρούλης	U-103	OB-244	Αγγλία - Καναδά
Βικτώρια	4.202	30.10.40	Δ. Ιρλανδία	Πετρ. Νεαμονιός	;	;	Ντάρμπαν-Μπέλφραστ
Κολχίς	2.219	21.11.40	Β. Ατλαντικός	Α. Σουρμπάνης	U-103	OB-244	Αγγλία - Καναδά
Μάουντ Αθως	3.578	28.11.40	Β. Ατλαντικός	Γ. Γεωργιλής	U-103	-	Μπάρου Ντόκ- Σιέρα Λεόνε
Αναστασία	2.883	18.12.40	Δ. Ιρλανδία	Ιω. Παντελίδης	Veniero (ιταλικό)	SC-15d	Σίδνευ (Καναδά) - Αγγλία

1941

Αντώνης	3.729	6.1.41	Αγ. Βικέντιος	Κων. Βαλαντάσης	επιδρομικό	όχι	Μπάρου Ντόκ - Ροζάριο
Νεμέα	5.101	15.1.41	Δ. Ιρλανδία	Ελ. Μεταξάς	Torelli-(ιταλικό)	όχι	Μπάρου (Αγγλία) - Πειραιά
Ιωάννης Μ. Εμπειρίκος	3.733	5.2.41	Δ. Ιρλανδία	Edwin Garland	Αερ. επιδρομή	-	Λίβερπουλ - Ν. Σκωτία
Νικ. Φιλίνης	3.111	15.1.41	Δ. Ιρλανδία	Λεων. Βουλγαρης	Torelli -(ιταλικό)	όχι	Μπάρου (Αγγλία) - Φρητάνουν

Πλοίο	κοχ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Απία Απωλ.	Νηοπομπή	Ταξίδι
Καπιετάν Στρατής	3.574	22.1.41	Δ. Ιρλανδία	Νικ. Φούντας	Αερ. επιδρομή	-	Λισσαβόνα - Αγγλία
Αικατερίνη	4.929	29.1.41	Δ. Σκωτία	Μαρ. Ανδρέαδης	U-93	SC-29	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Μαϊανδρος	4.581	16.1.41	Β.Δ. Ιρλανδία	Εμ. Κυπράκης	Αερ. βομβαρδ.	ναί	Μπάρρυ Ντόκ - Χάλιφαξ
Περσεύς	5.172	2.2.41	Ατλαντικός	Αθαν. Κωσταρόπουλος	Κατ. Adm. Hipper	-	Αλεξάνδρεια - Μπέλφαστ
Καλαφάτης	4.213	4.2.41	Δ. Σκωτία	Νικ. Μεταξάς	Αερ. βομβαρδ.	όχι	Φιλαδέλφεια - Αγγλία
Νικόλαος Αγγελος	4.351	1.2.41	Δ. Σκωτία	Μιλτ. Σκηνίτης	U-48	-	Λίβερπουλ - Ν Υόρκη
Κυριακούλα	4.340	26.2.41	Β. Ατλαντικός	Δημ. Καζάκος	Αερ. βομβαρδ.	-	Λίβερπουλ - Χάλιφαξ
Μέντωρ	3.050	7.3.41	Ν. Ισλανδία	Νικ. Λουράνδρος	U-37	-	Τακοπάντι - Κλάιντ
Μαραθών	6.352	9.3.41	Ατλαντικός	Μιχ. Σαμωνάς	καταδρομικό	-	Σουάνση - Μομπάσα
Λεων. Ζ. Καμπάνης	4.274	3.4.41	Ν. Ισλανδία	Νικ. Φαλαγγάς	U-74	SC-26	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Νικόλαος Δ. Λ.	5.486	12.4.41	Ισημερινός	Ανδρ. Τραυλός	επιδρομικό	-	Βανκούβερ- Ντώραμπαν
Αιγαίον	5.285	11.4.41	Δ. Αφρική	Παν. Δρακάτος	U-124	-	Μπ. Αιρες - Αγγλία
Νικολάου Ζωγραφιά	7.049	6.4.41	Β.Δ. Ιρλανδία	Μιχάλης Κανάκης	Αερ. βομβαρδ.	-	Σίδνευ (Καναδάς) - Σκωτία
Μαριόγκα	4.236	24.5.41	Ακτές Λιβερίας	Αθαν. Ευγενίδης	U-103	-	Κλάιντ - Τακοράντι
Πεντέλη (μετ. Brockley Hill)	5.287	24.6.41	Β. Ατλαντικός	Αγγελος Πλοιάρχος	U-651	όχι	είχε υψώσει την Αγγλική σημαία το 1939
Παπαλαμός	3.748	28.5.41	Φρήτσουν	;	U-107	-	Αργεντινή - Αγγλία
Ματρώνα	3.364	24.5.41	Μίλφορντ - Χάβεν	Δημ. Γουλανδρής	Αερ. βομβαρδ.	-	Πόρτ Τάλμποτ - Μίλφορντ-Χάβεν
Δίρφυς	4.240	8.6.41	Β. Ατλαντικός		U-108	-	Σουάνση - Μόντρεαλ
Ειρήνη Κυριακίδη	3.780	13.6.41	Αζόρες	Δημ. Κυριακίδης	Brin (ιταλικό)	-	Λορέντζο Μάρκες - Αρντονσάν
Πανδίας	4.981	13.6.41	ανοιχτά Φρητάουν	Πετρ. Κοντόπουλος	U-107	-	Νιούπορτ - Κεηπτάουν
Ανα Βούλγαρη	4.603	25.6.41	Αζόρες	Πετρ. Γληνός	U-77	-	Σουάνση Μόντρεάλ
Ελληνικό	3.059	25.6.41	Αζόρες	Αντώνης Λυρας	U-108	-	Λίβερπουλ - Wabana
Νικ. Πατέρας	4.362	25.6.41	Αζόρες	Δημ. Λιοστάτος	U-108	Ob-336s	Λίβερπουλ - Καναδάς
Γεωργ. Ι. Γουλανδρής	4.345	29.6.41	Αζόρες	Δημ. Λέκκας	U-66	SL-76s	Φρητάουν - Αγγλία
Καλυψώ Βεργωπή	5/686	29.6.41	Αζόρες	Σαραντ. Καμπίτσης	U-66	SL-76s	Φρητάουν - Αγγλία

Πλοίο	κοχ.	Απόβλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Αγία Απωλ.	Νηοπομπή	Ταξίδι
Νικοκλής	3.576	14.7.41	Αζόρες	Δημ. Παλαιοκρασσάς	Malaspina (ιταλικό)	OG-67d	Γλασκώβη - Φρητάουν
Πήγασος	4.399	15.9.41	Β. Ατλαντικός	Διον. Καμπίτσος	U-94	ON-14	Μπέλφραστ - Πόρτ Σάιντ
Κύμα	3.959	10.10.41	Φλάμπουρ-Χεντ (Αγγλία)	Γερ. Μουσούρης	Νάρκη	ναί	Καναδάς - Αγγλία
Εβρος	5.283	17.10.41	Ν. Ισλανδία	Αρ. Καμπάνης	U-432	SC-48	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Ρόκος Βεργωτής	5.637	23.12.41	Γάρμουθ	Νικ. Μεταξάς	Νάρκη	-	Μόντρεαλ - Αγγλία
Αλιάκμων	4.520	21.11.41	Ατλαντικός	Νικ. Χαλκιάς	-	ναί	Σίδνευ (Καναδάς) - Σκωτία
Στυλιανός Χανδρής	6.060	22.12.41	Χούλ	Στέφ. Μπαχάς	Νάρκη	-	Μόντρεαλ - Χούλ
Νικόλαος Πιάγκος	4.498	31.10.41	Ακτές Σκωτίας	Ροδ. Ροδακαλάκης	Αερ. βομβαρδ.	-	Χαρουιτς - Καναδάς

1942

Μάρω	3.838	17.1.42	Β. Ατλαντικός	Λ. Φραγκισκατος	U-43	ON-55s	Αγγλία - Β. Αμερική
Δημήτριος Θερμιώτης	4.271	18.1.42	Ακτές Καναδά	Γεώργ. Γεννάδιος	U-86	SC-63s	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Βασίλειος Πολέμης	3.425	22.1.42	Δυτ. Αζορίων	Βασίλης Μίχας	U-333	ON-53s	Αγγλία - Β. Αμερική
Olympic (παναμαϊκό)	5.355	22.1.42	Δυτ. Βερμούδων	Κ. Παπάζογλου	U-130	όχι	(ελληνόκτητο)
Μάουντ Κίθαιρών	3.876	25.1.42	έξω του Σαίν Τζών	Αναστ. Χαρβαλιάς	U-754	όχι	Νιούπορτ - Σαίν Τζών
Ικάριον	4.013	26.1.42	Β. Ατλαντικός		U-754	όχι	Μάντζεστερ - Χάλιφαξ
Αλκυών (παναμαϊκό)	3.531	6.2.42	Ατλαντικός		U-109		(ελληνόκτητο)
Μερόπη	4.181	15.2.42	Β. Ατλαντικός	Γερ. Καλλίνικος	U-566	ON-60s	Νιούκαστλ - Χάλιφαξ
Ατλαντικός	5.440	21.2.42	Αγγλικές ακτές	Αθαν. Φαρμακίδης	Νάρκη		Μπάρροου - Λονδίνο
Βαγυ (παναμαϊκό)	2.605	28.2.42	Δυτ/. Τρινιντάντ	Ιωάν. Ματαράγκας	U-129	όχι	(ελληνόκτητο)
Λύλυ	5.719	9.3.42	Ακτές Καναδά	Δημ. Πατέρας	U-587	ON-68s	Αγγλία - Ν. Υόρκη
Νέα Ελλάς (ΥΚ)	16.991	10.2.42	Ισημερινός		Archimede (ιταλικό)		Το σκάφος υπέστη ζημιές αλλά συνέχισε το ταξίδι του μέχρι Ν. Υόρκη
Μάουντ Λυκαβητός	4.292	17.3.42	Ακτές Καναδά	Μιχ. Σοφός	U-373	όχι	Βαλτιμόρη - Λισαβόνα
Παγασητικός	3.942	23.3.42	Ακτές Βραζιλίας		Επιδρομικο THOR	-	Ακτες Βραζιλίας
Κασσάνδρα Λουλούδη	5.106	18.3.42	Ακτές ΗΠΑ	Θεμ. Μήλας	U-124	όχι	Ν. Υόρκη - Παναμάς

Πλοίο	κοχ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Αιτία Απωλ.	Νηπομποπή	Ταξίδι
Κόρθιον	2.186	14.4.42	Νήσοι Αγ. Βικεντίου	αννούλης Μαύρος	U-66	όχι	Σουρινάμ - Ν. Υόρκη
Μάουντ Πάρνης	4.371	12.5.42	Ατλαντικός	Γ. Μάστορης	U-124	ON-92s	Αγγλία - Ν. Υόρκη
Σταρός	4.853	14.5.42	Ακτές ΗΠΑ	Παν. Πλαδέλης	U-593	όχι	Το σκάφος υπέστη ζημιές αλλά δεν βυθίστηκε
Αναστάσιος Πατέρας	3.382	6.7.42	Αγ. Λαυρέντιος		U-132	QS-15	Κεμπέκ - Σίδνευ (Καναδάς)
Λεωνίδας Μ.	4.573	19.7.42	Ατλαντικός	Ηλίας Χαλκιάς	U-332	όχι	Ρίο Ιανέιρο - Σίδνευ (Καναδάς)
Κάστωρ	5.497	1.8.42	Αν. Τρινταντ	Γ. Τριλίδας	Tazzoli (Ιταλικό)	όχι	Βομβάη - Καναδάς
Μάουντ Κάσιον	7.914	8.8.42	Ατλαντικός	Α. Τσεβάς	U-176	SC-94	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Κονδύλης	4.438	10.8.42	Ατλαντικός	Νικ. Αδάμης	U-660 - U-438	SC-94	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Αίας	4.729	6.9.42	Αγ. Λαυρέντιος		U-165	QS-33	Κεμπέκ - Σίδνευ (Καναδάς)
Μάουντ Πίνδος	5.729	7.9.42	Αγ. Λαυρέντιος	Αθ. Φαρμακίδης	U-517	QS-33	Κεμπέκ - Σίδνευ (Καναδάς)
Μάουντ Ταύγετος	3.296	7.9.42	Αγ. Λαυρέντιος	Ιωάν. Σιμιγδαλός	U-517	QS-33	Κεμπέκ - Σίδνευ (Καναδάς)
Ιωάννης	3.667	16.9.42	Αγ. Λαυρέντιος	Γ. Μαζαράκης	U-165	QS-36	Κεμπέκ - Σίδνευ (Καναδάς)
Νέλλη	4.826	14.10.42	Β. Ατλαντικός	Πέτ. Κοντόπουλος	U-607	SC-104	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Ρήνος	4.699	2.11.42	Β. Ατλαντικός	Δημ. Λέκκας	U-402	SC-107	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Αιγεύς	4.538	2.11.42	Δ. ακ. Ν. Αφρικής	Γ. Ψαρέλης	U-177		Τρινταντ Ντάρμπαν
Μάουντ Πήλιον	5.655	2.11.42	Ατλαντικός	Μιχ. Κανάκης	U-522	SC-107	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Παρθενών	3.189	2.11.42	Ατλαντικός	Νικ. Κωστάλας	U-522	SC-107	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Ανδρέας	6.566	4.11.42	Ισημερινός	Παν. Λευκόκαλος	Da Vinci (ιταλικό)	όχι	Τρινταντ - Κεηπτάουν
Μάουντ Ταύρος	6.696	17.11.42	Β. Ατλαντικός	Κων. Αρσένης	U-264	ONS-144	Λονδίνο - Χάλιφαξ
Αργώ	1.995	29.11.42	Ν. Ατλαντικός	Θεμ. Συνοδινός	Cagni (ιταλικό)	όχι	Μπ. Αιρες - Κεηπτάουν
Ορωπός	4.474	18.12.42	Β. Ατλαντικός	Αντώνης Στρατής	U-621	όχι	Σκωτία - Χάλιφαξ
1943							
Μάουντ Μυκαλη	3.556	22.1.43	Β. Ατλαντικός	Αθαν. Φαρμακίδης	U-413	SC-117s	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία
Πολύκτωρ	4.077	6.2.43	Β. Ατλαντικός	Νικ. Κόντζας	U-266	SC-118s	Σίδνευ (Καναδάς) - Αγγλία

Πλοίο	κοχ.	Απώλεια	Περιοχή	Πλοίαρχος	Απία Απωλ.	Νηοπομπή	Ταξίδι
Καλλιόπη	4.965	7.2.43	Β. Ατλαντικός	Νικ. Ποντικός	U-402	SC-118	Σίδνευ (Καναδάς)-Λονδίνο
Αδάμας	4.143	8.2.43	Β. Ατλαντικός	Φραγκ. Σγουρδαίος	Σύγκρουση	-	Σίδνευ (Καναδάς) -Αγγλία
Ζεύς	4.278	19.2.43	Β. Ατλαντικός	Νικ. Ράμφος	U-403	ONS-165	Αγγλία - Ν. Υόρκη
Καρράς	5.234	19.3.43	Ν. Ατλαντικός		U-666-U-333	SC-122	Το U-333 έδωσε την χαρακτηριστική βολή της καταβύθισης
Γρανικός	3.689	28.3.43	Ισημερινός	Γ. Βαλαντάσης	Finzi (ιταλικό)	όχι	Ρίο Ιανέιρο - Φριητάουν
Αδελφότης	5.836	1.5.43	Ισημερινός	Ηλίας Λύρας	U-182	όχι	Μπουένος Αίρες - Φριητάουν - Αγγλία
Λακωνικός	3.803	7.5.43	Ατλαντικός	Χαρ. Διαβατίδης	U-89	SL-128	Τακοράντι - Αρντονσάν
Μαρουσώ Λογοθέτη	4.669	15.5.43	Ισημερινός	Νικ. Μαραθάς	U-105	-	Ρίο Ιανέιρο - Φριητάουν
Μπορίς (ΒΟΡΙΣ)	5.166	3.6.43	Ισημερινός	Ηλίας Λώς	U-180	-	Σάντος - Αγγλία
1944							
Πηλεύς	4.695	13.3.44	Ισημερινός	Ηλίας Μαυρής	U-852	-	Αλγέρι - Μπουένος Αίρες
Γεώργιος Π.	4.052	8.6.44	Νορμανδία	Δημ. Παρίσης	Αυτοβύθιση	όχι	Χρησιμοποιήθηκε για την απόβαση της Νορμανδίας
Αγιος Σπυρίδων	3.337	8.6.44	Νορμανδία	Γ. Σαμοθράκης	Αυτοβύθιση	όχι	Χρησιμοποιήθηκε για την απόβαση της Νορμανδίας
1945							
Αιγαί	1.406	1.2.45	Μπορντώ	Γεώργ. Φώκιας	Νάρκη	όχι	Αγγλία - Μπορντώ
Ελευθερία	7.176	23.3.45	Ντόβερ	Θεόδ. Πάσσαρης	Νάρκη	όχι	Αμερική - Αμβέρσα
Σουλιώτης	4.299	17.6.45	Μίλφροντ - Χάβεν	Δημ. Βασιλείου	Νάρκη	όχι	Μπέλφαστ - Γιβραλτάρ (Ζυμίες)
Αλεξάνδρα	4.355	19.3.45	Ακτές Ολλανδίας	-	Νάρκη	-	Ντελφζύλ - Αμστερνταμ

Απώλειες από θαλάσσια ατυχήματα

Πλοίο	ΚΟΧ.	Πλοίαρχος	Είδος Ατυχήματος	Ημερομηνία	Θέση Ατυχήματος	Λεπτομέρειες
Μάουντ Ιδη	4.202	Νικ. Μαυλολέων	Προσάραξη	8.10.39	Περιοχή Κρόμερ (Αγγλία)	Βανκούβερ - Χούλ
Γεώργιος	2.216	Γ. Χανδρής	Πρόσκρ. σε ναυάγιο	14.11.39	Χάιπερ Μάουθ (Αγγλία)	Από Σφάξ για Αμπερντντν Το ναυάγιο ήταν του Δανικού φορτηγού Canada
Ευγενία Καμπάνη	3.470	Γ. Οικονομίδης	Πυρκαϊά εν πλώ	29.11.39	Β Ατλαντικός	Καναδάς - Αγγλία
Τώνης Χανδρής	3.163		Προσάραξη	9.1.40	Νήσοι Σέττλαντ	
Πελληναίον	4.291	Εμμ. Βολίκας	Προσάραξη	13.1.40	Βερμούδες	Τακοράντι - Βαλτιμόρη
Αγία Ειρήνη	4.330	Στεφ. Κολλάκης	Πρόσκρουση σε βράχους	10.12.40	Ατσαλ Μπαϊτή Ιρλανδίας	Μίλφορντ Χαβεν - Μπουένος Αϊρες
Ελλη	1.114	Σβορώνος	Πρόσκρ.σε ύφαλο	1.2.40	Ν. Νορβηγικές ακτές	
Γιανούλης Βούλγαρης	2.238	Χρ. Δείκτας	Προσάραξη	2.5.40	Μπρίστολ	Από Κάρδιφ για Μασσαλία
Διώνη	4.227	Τίτος Παναγόπουλος	Πρόσκρ. σε βράχους	8.11.40	Μίλφορντ Χαβεν	Δουβλίνο - Μίλφορντ
Διονύσης Σταθάτος	5.168	Εθύμιος Βαλλιάνος	Απώλεια πηδαλίου λόγω τρικυμίας	11.12.40	Β. Ατλαντικός	Απώλεσε το πηδάλιο του πλέοντας σε νηιοπομπή
Χαδώνης	4.386	Ηλ. Μανιάδης	θαλάσσιο ατύχημα	-1.40	Πορτογ. ακτές	
Αδαμάντιος Πειθής	4.277	Ιω. Ν. Γλύκας	Πρόσκρ. σε βράχους	25.1.40	Μίλφορντ Χαβεν	
Μαρουγκιώ Πατέρα	4.269	Γεωπ. Πατέρας	Προσάραξη	3.11.41	Νταμπλ Αϊλαντ (Καναδάς)	
Μιχάλης	4.680	Μιχ. Φατσής	Θαλάσσιο ατύχημα	20.11.41	Μπάτλ - Χάρμπουρ (Καναδάς)	
Νέστος	4.399	Παντ. Τσιροπινάς	Προσάραξη	3.4.41	Αγγλικές ακτές	
Αύρα	4.652	Ροδ. Ροδοκαλλάκης	Προσάραξη	24.9.41	Αγγλία	Αγγλία - Καναδάς
Εμμου	3.895			25.5.42	Μορτεν Μπαϊή (Καναδάς)	Το πλοίο έγινε γνωστό από τη αγωγή του πλοιοκτήτη Ανδρέα Βεργωτή κατά της Ελληνικής κυβέρνησης για την μη αποδέσμευση της ασφαλιστικής αποζημίωσης
Ευγενία Χανδρή	5.998		Σύνκρουση -προσάραξη	15.3.43	Σάουθ Σιέλντς - Αγγλία	Συγκρούστηκε με το αμερικανικό Exmouth

Πλοίο	κοχ.	Πλοίαρχος	Είδος Ατυχημάτος	Ημερομηνία	Θέση Ατυχημάτος	Λεπτομέρειες
Σπίυρος	6.629		Προσάραξη	17.2.42	περιοχή Χάλιφαξ	Κατά το ταξίδι από Σαίν Τζών για Χάλιφαξ για ένταξή του σε νηοπομπή
Τουρκία	2.828	Στυλ. Μακρής	Εκκρ. πυρομαχικών	5.2.41	Νοτ. Σουέζ	Νέα Υορκη - Πειραιά
Ιωάννης Π. Γουλανδρής	4.293	Ροδ. Ροδοκαλλάκης	Σύγκρουση	1.2.42	Ν. Υόρκης περιοχή	Συγκρούστηκε με το Παναμαϊκό Interpidos
Ευγενία Εμπειρικού	4.882		Προσάραξη	19.1.42		
Χέλατρος	3.489	Ηλίας Σοφός	Προσάραξη	3.11.41	νησ. Brion N. Σκωτία	Μόντρεαλ - Σίδνευ (Καναδάς)
Μόσχα Κυδωνιώς	3.874		Σύγκρουση	9.3.43	Τάμεσης	
Θεοσκέπαστη	3.726		θαλάσσιο ατύχημα	10.7.43		
Αξιός	5.289	-	θαλάσσιο ατύχημα	28.3.44	Β. Ατλαντικός	Αγγλία - Καναδάς
Μάουντ Ορθυς	4.817	Κων. Γιάπαπας	Σύγκρουση	7.1.45	Τάμεσης	Σαίν Τζών - Λονδίνο

Κατακρατηθέντα σε λιμένες

Όνομα	κοχ.	Λιμ. κατακράτησης	Αρχή κατακράτησης	Ημέρα κατακράτησης	Πλοίαρχος	Τύχη πλοίου
Ομόνοια	3.699	Αμβούργο	Γερμανικές αρχές	10.39	Μιχ. Χριστοφορίδης	Μετονομάστηκε Osla βυθίστηκε τελικά τον Οκτώβριο του 1944
Μαριέττα Νομικού	5.240	Αμβούργο	Γερμανικές αρχές	26.10.39	Σπιπ. Φερεντίνος	Τόπρενλ - Αλεξάνδρεια (Διαταγή εν πλώ)
Αδελφοί Χανδρή	6.176	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	6.40		
Τουρλιανή	2.486	Ρότερνταμ	Δικαστική κατάσχεση	10.39		Δημόσιος πλειστηριασμός
Βασίλειος Δεστούνης	3.299	Λειξόες (Πορτ.)	Πορτ. Ναυαγιοσωστικά	7.40	Δημ. Ρούσσος	Αργεντινή - Αμβέρσα
Λένα	1.735	Ισπανία	Ισπανικές αρχές	1.9.39		Ως ύποπτο διενέργειας λαθρεμπορίου
Αλίκη	5.139	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	7.40		
Αφρόεσα	2.559	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	6.40		Μετονομάστηκε Sahara ύψωσε την Γαλλική σημαία για να εγκαταλειφθεί λόγω κακής κατάστασης το 1943
Βέλγιον	2.844	Μπορντώ	Γερμαν. αρχές	1.7.40		Μετονομάστηκε Schrianchberg χρησιμοποιήθηκε από τους Γερμανούς και τον Αυγούστο του 1944 βυθίστηκε από το Gironde

Όνομα	κοχ.	Λιμ. κατακράτησης	Αρχή κατακράτησης	Ημέρα κατακράτησης	Πλοίαρχος	Τύχη πλοίου
Ελίζ	1.986	Καζαμπλάνκα	Γαλλικές αρχές	9.40		Μετονομάστηκε Tropicale στην συνέχεια Firneze με ιταλική σημαία για να επιστραφεί στους πλοιοκτήτες το 1944
Θερμαϊκός	4.518	Αμβέρσα	Γερμανικές αρχές	8.5.40		Μετονομάστηκε Newkuhren εκτελούσε ταξίδια για τους Γερμανούς και βυθίστηκε την 22.4.45 στη Σκαγέρδη από βόμβα αεροπλάνου
Ιθάκος	3.916	Αμβέρσα	Γερμανικές αρχές	6.40	Αν. Μομώνγκος	Το πλοίο μετονομάστηκε σε Siguris Faubaum και εκτελούσε ταξίδια από Νάρβικ για Μπρέμεν Μετά τον πόλεμο το 1946 αποδόθηκε παλι στον πλοιοκτήτη
Ιωάννης Χανδρής	6.094	Αμβέρσα	Γερμανικές αρχές	10.9.40	Νικ. Πατρώνας	Μετονομάστηκε Johan Schulte και το 1944 βυθίστηκε από νάρκη στο Κίελο.
Κέητ Κόρσο	3.890	Ντακάρ	λλικές αρχές	6.7.40		Αρχικά ύψωσε την Γαλλική σημαία μετονομάστηκε Libreville και στην συνέχεια Liberia για να βυθιστεί από Αγγλικό υποβρύχιο την 28.9.42
Λεόντιος Ταιριάζος	4.479	Μπορντώ	Γερμανικές αρχές	25.6.40		Μετονομάστηκε Rustenburg και χρησιμοποιούνταν από Γερμανούς μέχρι το 1944 που βυθίστηκε στον ποταμό Gironde.
Μάουντ Ιθώμη	4.207	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	28.6.40		Το σκάφος παραχωρήθηκε στους Ιταλούς μετονομάστηκε Venezia και την 14.7.43 βομβαρδίστηκε από συμμαχικό αεροσκάφος και βυθίστηκε στη Μεσόγηνα..
Μάουντ Πρίονας	3.986	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	20.6.40		
Πολέμης	1.456	Πορτ Λυκίτας (Βορ. Ραμπάτ)	λλικές αρχές	8.11.40		Μετονομάστηκε Maure χρησιμοποιήθηκε από τους Γάλλους μέχρι το 1944 που βομβαρδίστηκε στο Πόρτ ντε Μπούκ.
Τάσης	4.706	Ντακάρ	Γαλλικές αρχές	5.41		Μετονομάστηκε Equater και στην συνέχεια περιήλθε στους Ιταλούς μετονομασθέν σε Bari και τον Αύγουστο του 1943 μετά από συμμαχικό αεροπορικό βομβαρδισμό προσαράχθηκε εκούσια στην Νεάπολη.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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

