

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1357/1116

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1357/1116

DEBPOYAPIOY 1992

ΔΡΧ. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

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

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

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

BERY

MARITIME INC.



BERY MARITIME INC. is an independent efficiently organized shipbroking company offering highly competitive and professional brokerage services to our international clientele.

Expert knowledge in container and multipurpose market.

Detailed experience in handy-size bulkcarrier trades.

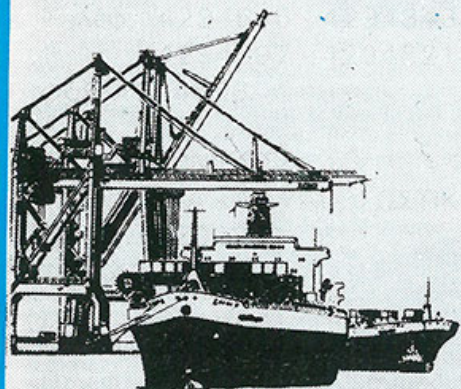
Evaluation and presentation of shipping projects and freight opportunities.

Global coverage of acquisition opportunities in the newbuilding and second hand sale & purchase market.

Exclusive agents for high-speed passenger Catamarans of HARDING VERFT A/S Norway.

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4292300 - 6 — FAX: 4292097
TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1357/1116

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Τηλ.: 4134574 - 4115141
Φάξ: 4137155

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year

Issue No. 1357/1116 February, 1st, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piræus

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

Cables: CHRONIKA - Piræus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 Μία ξεχωριστή Πέμπτη του χειμώνα.
Του κ. Μανώλη Βορδώνη.
-
- 17 Το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών επιβατηγών.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
-
- 21 Τιμήθηκε πάλι η ανθρωπιά των
Ελλήνων Πλοιάρχων.
-
- 25 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιανουάριο.
Από την Overseas Agency Ltd.
-
- 28 Τιμή σ' έναν Καπετάνιο.
-
- 29 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
-
- 39 Τα Βραβεία Ωνάση 1992.
-

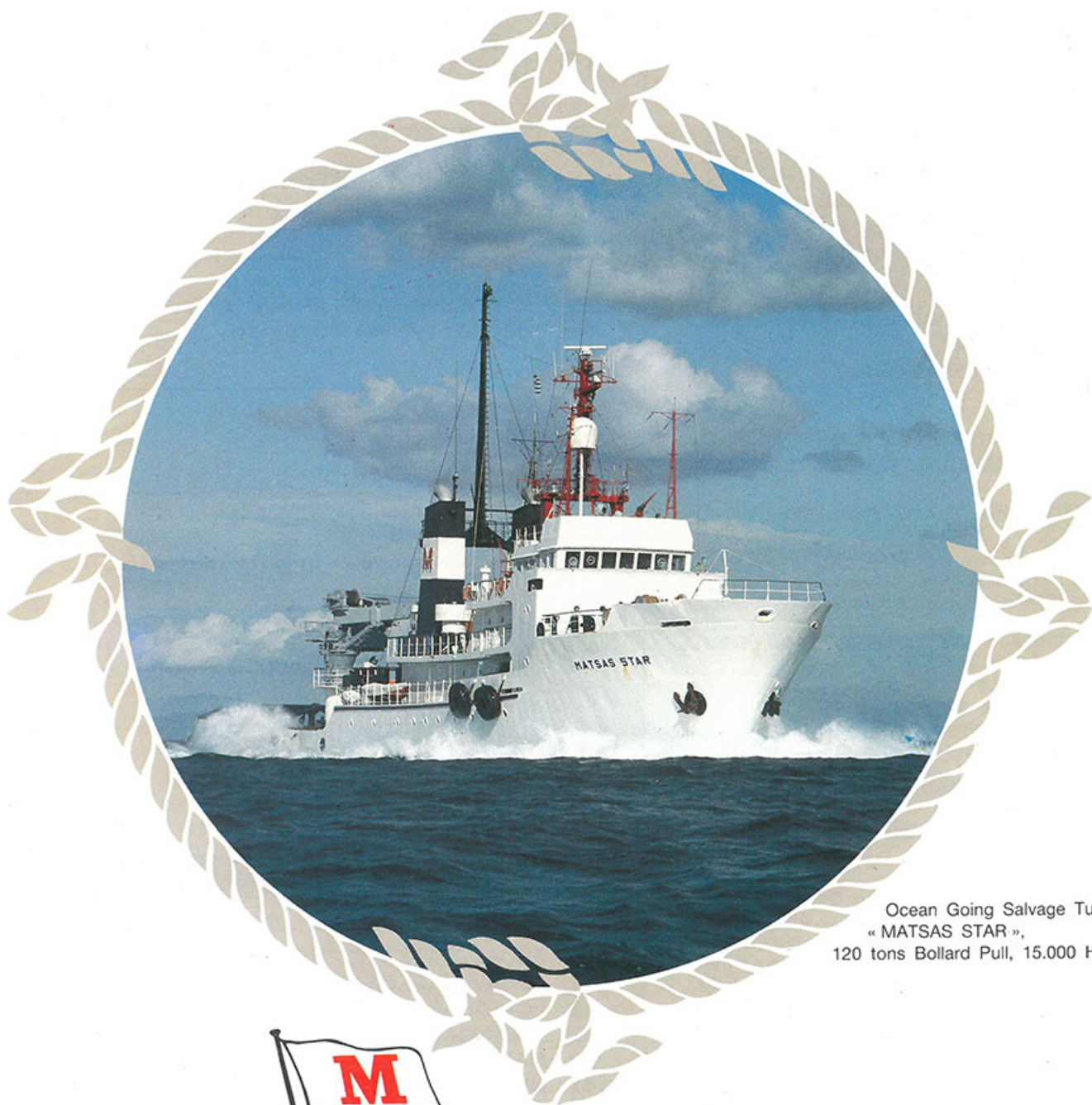
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
32 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
44 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
47 ENGLISH SUPPLEMENT
50 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

Άμεση νομοθετική ρύθμιση

Μόλις προ 150 ημερών, στο εισαγωγικό άρθρο μας για την ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», υπογραμμίζαμε ότι ταυτόχρονα με την αντιμετώπιση του κυρίαρχου προβλήματος της εξασφάλισης του στελεχιακού δυναμικού που μας χρειάζεται πρέπει να προσπαθήσουμε να θωρακίσουμε τη Ναυτιλία μας ώστε να μπορεί να ξεπερνάει όλες τις θύελλες που βρίσκει μπροστά της. Είχαμε πει ότι πρέπει να ενισχύσουμε με διάφορους τρόπους που υποδεικνύαμε το τεράστιο αποθεματικό που συνιστούν η διαχειριστική ικανότητα και εμπειρία, η σωφροσύνη, η ευελιξία και η διεθνής αξιοπιστία του ελληνικού εφοπλισμού. Μεταξύ των υποδείξεων αυτών ήταν και η άρση κάθε εμποδίου — νομοθετικού ή γραφειοκρατικού. Σ' αυτό προσθέτουμε σήμερα την άρση και κάθε εμποδίου που ορθώνεται μπροστά στην Ελληνική Ναυτιλία και από την δικαστική εξουσία.

Τα τελευταία χρόνια έχει διαμορφωθεί σε δικαστικούς η αντίληψη ότι νομικά πρόσωπα (εταιρίες) που έχουν συσταθεί με νόμους αλλοδαπής πολιτείας, των οποίων όμως η διοίκηση ασκείται από την Ελλάδα, είναι προσωπικές εταιρίες που πρέπει να διέπονται από τις διατάξεις του Εμπορικού Νόμου περί ομορρύθμων εταιριών. Η αντίληψη αυτή αφο-

ρά πρωτίστως τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρίες πλοίων με ξένες σημαίες που διαχειρίζονται εταιρίες του Νόμου 89, που θεωρούνται, βάσει της ανωτέρου αντιλήψεως ότι δεν είναι νομίμως συνησπόμενες αλλοδαπές εταιρίες αλλά προσωπικές ελληνικές εταιρίες...

Το τι σημαίνει στην πράξη αυτό, δεν είναι δύσκολο να προσδιορισθεί:

Τίθεται κατ' αρχήν υπό αμφισβήτηση το πλέγμα των νόμων περί εγκαταστάσεως διαχειριστριών εταιριών στην Ελλάδα, και κινδυνεύει να σωριασθεί σε ερείπια ολόκληρο το οικοδόμημα που κτίσθηκε με επιμονή για να προσελκυθεί στον τόπο από τα άλλα διεθνή κέντρα η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

Τινάζεται στον αέρα η αξιοπιστία της Ελληνικής Πολιτείας.

Υπονομεύεται η πιστοληπτική ικανότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Και επειδή βεβαίως ουδείς είναι διατεθειμένος να ασκεί την επιχειρηματική του δραστηριότητα με συνθήκες εντελώς διαφορετικές από εκείνες που καθόριζε συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει η επιβαλλομένη εκ των πραγμάτων άμεση νομοθετική ρύθμιση.

ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Παρά τη μεγάλη καθυστέρηση που έχει σημειωθεί, στον τομέα αυτόν, χαϊρόμαστε ιδιαίτερα για την απόφαση να δοθεί εφέτος ιδιαίτερη έμφαση στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Κάλιο αργά, λοιπόν — άλλωστε, τι γίνεται στον καιρό του στον τόπο αυτόν, όπου όλοι τρέχουμε εκ των υστέρων να προλάβουμε εκείνα που έπρεπε να είχαν προληφθεί.

Εν πάση περιπτώσει, η προσέλκυση νέων αποτελεί τον πρωταρχικό στόχο του Υπουργείου για το έτος που διανύουμε, στόχο με τον οποίο συναινεί και ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσotάκης ο οποίος ενημερώθηκε από την ηγεσία του ΥΕΝ στις 21 Ιανουαρίου για τα πεπραγμένα του Υπουργείου το 1991 και για τον προγραμματισμό των εφετεινών δραστηριοτήτων.

Ο κ. Παυλίδης δήλωσε ότι κατά τη σύσκεψη για τα θέματα της Ναυτιλίας που πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο Μαξίμου ενημέρωσε τον Πρωθυπουργό και για τα προβλήματα που δημιουργούνται από την έλλειψη αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων. Είπε επίσης ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για το θέμα αυτό με όλους τους φορείς της Ναυτιλίας (Ν.Ε.Ε., εφοπλιστικές Ενώσεις και ΠΝΟ), τόνισε ότι εφέτος θα γίνει μία

απόλυτα μεθοδευμένη καμπάνια για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα που θα αρχίσει πριν από το τέλος Απριλίου και αφού προηγουμένως οριστικοποιηθούν τα κίνητρα για την παραμονή των υπαρχόντων ναυτικών και την προσέλκυση νέων — θέλουμε να ελπίζουμε ότι μεταξύ των κινήτρων για την παραμονή των υπαρχόντων ναυτικών στο ναυτικό επάγγελμα (και για την προσέλκυση εκ νέου και αρκετών από εκείνους που το εγκατέλειψαν απογοητευμένοι γιατί είχαν καθηλωθεί βαθμολογικά) θα περιλαμβάνεται και η ρύθμιση του θέματος του υπολογισμού της υπηρεσίας και σε ξένα πλοία για τη λήψη προαγωγικών διπλωμάτων. Το έχουμε πει επανειλημμένως και το ξαναλέμε επί τη ευκαιρία ότι δεν μπορούμε να τιμωρούμε τους ναυτικούς μας οι οποίοι ελλείψει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία ή ασφαλισμένων στο ΝΑΤ αναγκάζονται εκ των πραγμάτων να εργάζονται σε ανασφάλιστα και θέλουμε να ελπίζουμε ότι το θέμα αυτό θα επισημανθεί και από ΟΛΟΥΣ τους φορείς της Ναυτιλίας κατά τις συζητήσεις με το Υπουργείο για την εκστρατεία προσελκύσεως νέων.

ΟΧΙ ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ

Πάντως, η απόφαση να δοθεί εφέτος έμφαση στο θέμα της προσελκύ-

σεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν πρόκειται να δώσει και την οριστική λύση στο πρόβλημα της επάρκειας — αριθμητικής και ποιοτικής — των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία. Η περιστασιακή αντιμετώπιση δεν λύνει κανένα πρόβλημα αφού προσφέρει μόνον μπαλώματα με τα οποία καλύπτονται προσωρινά οι τρύπες που έχουν ανοίξει. Γι αυτό χρειάζεται η κατάστρωση μακροχρόνιου προγράμματος για σταθερή προσέλκυση και ουσιαστική εκπαίδευση αλλά και για την εκμετάλλευση ευκαιριών που παρέχει η συγκυρία ώστε η Ναυτιλία να αποσπά κάθε φορά όσο είναι δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό από τον μεγάλο αριθμό των νέων που βρίσκονται στο στάδιο της αναζητήσεως εργασίας και επαγγελματικού προσανατολισμού.

Εξυπονοείται ότι με τον προγραμματισμό πρέπει να αντιμετωπισθεί λυσιτελώς και το θέμα της συνεισφοράς στην προσπάθεια προσελκύσεως και εκπαίδευσής όλων των πλοίων, δηλαδή των πλοίων που τελούν υπό ξένες σημαίες και δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ, δεδομένου ότι και τα πλοία αυτά χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, για την προετοιμασία των οποίων δεν έχουν εισφέρει το παραμικρό ή έχουν πάψει να εισφέρουν από τότε που έγινε η αλλαγή της σημαίας τους.

Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν υποβάλει μία συγκε-

κριμένη πρόταση για να καταστεί δυνατή και η συνεισφορά των πλοίων με ξένη σημαία και στην προσπάθεια προσελκύσεως και εκπαίδευσής του στελεχιακού δυναμικού που μας χρειάζεται, αλλά οι αρμόδιοι, παρ' όλο ότι την είχαν βρει λίαν ενδιαφέρουσα, όπως είχαν σπεύσει επανειλημμένως να μας διαμηνύσουν, αρνήθηκαν — ως τη στιγμή τουλάχιστον — να την υλοποιήσουν και βεβαίως από την άρνησή τους αυτή δεν έχασαν τα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά οι ίδιοι και ο τόπος φυσικά. Πρόκειται για την πρότασή μας να ασφαλιστούν στο NAT οκτώ Έλληνες ναυτικοί (οι τρεις αξιωματικοί της γέφυρας και οι τρεις της μηχανής καθώς και δύο δόκιμοι αντισταίχα) για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι με ξένη σημαία — ανάλογη πρόταση είχε υποβληθεί επί υπουργίας Γιαννοπούλου, αν θυμόμαστε καλά, και από το Κομμίτη, η οποία και τότε δεν είχε γίνει αποδεκτή, παρά το γεγονός ότι προέβλεπε την ασφάλιση δύο επί πλέον ναυτικών (δέκα, έναντι των οκτώ της προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών»).

Βεβαίως αν είχε γίνει αποδεκτή η πρόταση του Κομμίτη θα ήταν πολύ καλύτερα για όλους και για όλα. Και για το NAT που όλα αυτά τα χρόνια θα είχε βάλει στα ταμεία ένα σημαντικό ποσόν που θα απαλυνε το σημερινό του δυσβάστακτο πρόβλημα, και για τον Οίκο Ναύτου και τα Ταμεία Προνοίας των ναυτικών μας, και για την εθνική οικονομία, ακόμη και για το εθνικό μας νηολόγιο που τελικά θα απορροφούσε πολλά από τα πλοία — αυτά — ανάλογες θα ήταν οι ευνοϊκές επιπτώσεις και από την υιοθέτηση και υλοποίηση της προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών», αλλά φαίνεται ότι τους υπευθύνους και τότε και

τώρα τους παραμυθίαζαν και τους παραμυθιάζουν τα ίδια πρόσωπα υποδαυλίζοντας τις (μη δυνάμενες, όπως αποδεικνύεται εκ των υστέρων, να πραγματοποιηθούν προσδοκίες τους για επιστροφή των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

ΝΑ ΛΥΘΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΑ ΑΛΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟ-ΠΛΟΪΑΣ

Η μικρή, η πενιχρή (7%) θα λέγαμε, αύξηση που έδωσε η Κυβέρνηση στην Ακτοπλοΐα δεν λύνει, όπως καθίσταται αυτονόητο, το πρόβλημα της επιβιώσεως του ακτοπλοϊκού πλοίου που περνάει, λόγω της συγκυρίας, πολύ δυσχερείς ημέρες.

Και αυτό δημιουργεί την ευθύνη στο Υπουργείο Ναυτιλίας, επιβάλλει θα ήταν το ορθό, να προχωρήσει στην άμεση υλοποίηση των συγκεκριμένων προτάσεων που έχει υποβάλει η οικεία πλοιοκτητική Ένωση και αφορούν κυρίως την ενοποίηση των θέσεων και την απελευθέρωση του ναυτολογίου καμπινών καθώς και το ζήτημα της εξομολώσεως των τιμολογίων των εστιατορίων των πλοίων και των προσφερομένων ειδών Γ' θέσεως και self service με τα αντίστοιχα τιμολόγια των εστιατορίων Α' θέσεως της ξηράς και της απελευθέρωσης των τιμών των εστιατορίων των πλοίων που θα χαρακτηρίζονταν πολυτελείας.

ΚΟΜΦΟΥΖΙΟ ΜΕ ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Καλά είναι τα εγκαίνια, όπως αυτά του τηλεπικοινωνιακού πάρκου, που έγιναν χθές, καλύτερα, πολύ καλύτερα θα ήταν όμως αν οι αρμόδιοι του ΟΤΕ φρόντιζαν πριν από κάθε άλλο να μην

δημιουργούνται κομφούζια στις τηλεπικοινωνίες όπως συνέβη τον τελευταίο καιρό στον Πειραιά με τις αθρόες αλλαγές αριθμών τηλεφώνων.

Βεβαίως ο ΟΤΕ έσπευσε να ενημερώσει τις οικείες επιχειρήσεις για την επικείμενη αλλαγή των αριθμών των τηλεφώνων τους, fax και telex, και αυτές με τη σειρά τους προσπαθούσαν να ενημερώσουν όσους συναλλάσσονται μαζί τους χωρίς όμως να είναι δυνατόν να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή να ενημερωθούν όλοι. Και φυσικά η παραπομπή στον αριθμό 196 αντί να επιλύει το πρόβλημα το περιέπλεκε ακόμη περισσότερο, διότι λόγω της υπερφορτώσεως του εν λόγω αριθμού ήταν αδύνατη η κλήση του.

Πέρα όμως από το κομφούζιο αυτό, ανωμαλίες υπήρξαν και στη λειτουργία των telex πολλών εταιριών — ορισμένες έμειναν χωρίς telex επί μία εβδομάδα σχεδόν και όσοι έχουν κάποια γεύση από τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατανοούν τα ανυπερβλήτα προβλήματα και εμπόδια που συνάντησαν κατά το διάστημα αυτό οι πληγείσες επιχειρήσεις.

Η Ναυτιλία, που είναι ο κυριότερος και καλύτερος πελάτης του ΟΤΕ δικαιοῦται, το λιγότερο, να έχει καλύτερη εξυπηρέτηση από τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών.

• Χωρίς καμμία επιβάρυνση, τα «Ναυτικά Χρονικά» αρχίζοντας από αυτό το τεύχος (σελίς 41) θα δημοσιεύουν τα νέα τηλέφωνα που τους γνωστοποιούνται με τέλεφαξ στον αριθμό 4123336.

ΕΝΑΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΡΙΑΛ ΤΩΝ VHF

Τα «Ναυτικά Χρονικά» επανέρχονται

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοχή με ιδιοκτήτες ιταλικές.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελεγχέτε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλώτης 76 (Διοικητικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516.363. 4520.088. 4535.608. 4280.076. 4280.077
Fax. 4522.574. Telex. 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
- Συμπεριλαμβανόμενες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος Β & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138.194. 4171.815. 4171.998. Fax. 4176.249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Από 1η Νοεμβρίου με νέες Εγκαταστάσεις και στο κέντρο της ΕΥΡΩΠΗΣ

Στο Βέλγιο σε ιδιόκτητο κτίριο 5.000 τ.μ. θα λειτουργήσει μεγάλη έκθεση με πολλά ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα σε τιμές έκπληξη.

για πολλοστή φορά στο θέμα των VHF που έχει εξελιχθεί σε ένα κραυγαλέο σκάνδαλο που πρέπει να προσελκύσει την προσοχή και τη επέμβαση του αρμοδίου εισαγγελέως αφού η ολιγωρία των αρμοδίων υπηρεσιών του ΟΤΕ και του Υπουργείου Επικοινωνιών έχει στοιχίσει στον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών και κατ' επέκταση στο ελληνικό κράτος την απώλεια αρκετών εκατομμυρίων δολλαρίων.

Το θέμα είχε ανακύψει περί το τέλος του 1983, όταν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Επικοινωνιών ορμούσαν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούσαν VHF για να επικοινωνούν με τα πλοία τους τα οποία βρίσκονταν στην ευρύτερη περιοχή του λιμένος Πειραιώς και προχωρούσαν στην κατάσχεση των συσκευών και στην παραπομπή στον εισαγγελέα των κατά νόμον υπευθύνων.

Με παρέμβαση των «Ναυτικών Χρονικών», ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κασιφάρας ζήτησε την πραγματοποίηση μιας ειδικής συσκέψεως με τη συμμετοχή εκπροσώπων των Υπουργείων Ναυτιλίας και Επικοινωνιών καθώς και του ΟΤΕ, στην οποία αποφασίσθηκε να σταματήσουν οι επιδρομές στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρις ότου εξευρεθεί φόρμουλα για την καταβολή τελών από τους χρήστες των VHF. Η φόρμουλα αυτή τελικώς δεν βρέθηκε, παρά το γεγονός ότι από το Υπουργείο Ναυτιλίας είχε γίνει μια ρεαλιστική πρόταση, να ορισθεί δηλαδή η καταβολή ενός εφ' άπαξ ποσού ετησίως για τη χρήση VHF, τότε μάλιστα από τις συζητήσεις που είχαν γίνει με τους ενδιαφερομένους είχε προκύψει ότι αυτό το εφ' άπαξ θα μπορούσε να είναι και 1.000 δολάρια ακόμη, πράγμα που σημαίνει ότι ο ΟΤΕ θα εισέπραττε περί το ένα εκατομμύριο δολάρια ετησίως από τους χρήστες VHF στον χώρο της Ναυτιλίας που τότε υπολογίζονταν γύρω στους χίλιους.

Αλλά όπως αποδεικνύεται εκ των υστέρων, στόχος των μανδρινών του ΟΤΕ και του Υπουργείου Επικοινωνιών δεν ήταν η επίλυση ενός προβλήματος με παράλληλη ωφέλεια του ΟΤΕ αλλά

άλλες επιδιώξεις. Έτσι έπειτα από κάποιο χρονικό διάστημα αναγγέλθηκε, με θόρυβο μάλιστα, ότι για την διευκόλυνση της επικοινωνίας των ναυτιλιακών εταιριών με πλοία τους που θα βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του λιμένος Πειραιώς θα εδμημοιουργείτο ένα ειδικό κέντρο που θα κατασκευάζονταν στο όρος Αιγάλεω — βεβαίως για τις άλλες περιοχές (Θεσσαλονίκη κλπ.) δεν γινόταν η παραμικρή αναφορά σαν να μην υπήρχε και εκεί πρόβλημα.

Δεν γνωρίζουμε αν το κέντρο αυτό έγινε ποτέ — το πιθανότερο είναι ότι δεν έγινε. Στο μεταξύ όμως στον Πειραιά, όπου συνεχίζεται το μορατόριο περί μη διώξεων που είχε αποφασισθεί στην σύσκεψη του 1983(1) τα VHF και οι χρήστες τους πλήθυναν ως η άμμος της θαλάσσης, μάλιστα λέγεται ότι σε ορισμένες ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιούνται τέσσερα και πέντε ακόμη VHF αλλά ο ΟΤΕ εξακολουθεί να μην εισπράττει το παραμικρό, αλλά σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Επικοινωνιών και με τη συνδρομή των τοπικών δικαστικών αρχών απαγορεύει τη χρήση VHF στις άλλες περιοχές...

Επί οικουμενικής κυβερνήσεως ο τότε (και σημερινός) Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης είχε ανακοινώσει ότι επί τέλους το θέμα της χρήσης VHF θα ρυθμιζόταν μάλιστα τότε τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν εκφράσει την ικανοποίησή τους. Αλλά πέρασε ένας ακόμη χρόνος χωρίς να γίνει το παραμικρό και ξαφνικά πέρυσι, κατά την τελετή παραδόσεως του πλοίου «Θαλής ο Μιλήσιος» στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, ο τότε υφυπουργός Επικοινωνιών κ. Κράτσας είχε δηλώσει σε εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» ότι σε συνεργασία με τον κ. Παυλίδη είχε προχωρήσει στη ρύθμιση του θέματος αλλά ως τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές ρύθμιση δεν υπήρξε.

Μακρηγορήσαμε αναγκαστικά αλλά πρέπει να προσθέσουμε ότι σύμφωνα με δικούς μας υπολογισμούς από το 1983 μέχρι σήμερα ο ΟΤΕ από την ολιγωρία (ή αδιαφορία, αν θέλετε) των αρμοδίων οργάνων και των υπηρεσιών

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στο βωμό του «περδέντος» πλοίου τα διάφορα προηγμένα κράτη θυσιάζουν πλουσιοπάροχα χρήμα και γνώσεις.

Ηδη το γαλλικό πρόγραμμα «Mentor» που συμφωνήθηκε μεταξύ των αρμοδίων Υπουργείων και των εκπροσώπων των εφοπλιστών και των ναυπηγείων για την υπόθεση του υπερταχέος πλοίου κινείται προς δύο κατευθύνσεις: την ανάλυση της αγοράς και την έρευνα των τεχνικών δυνατοτήτων.

Αλλά δεν είναι μόνον η Γαλλία. Παράλληλα η Νορβηγία, η Γερμανία και η Ιαπωνία έχουν αποδυθεί στον αγώνα για το μεγίστης ταχύτητας πλοίο του 21ου αιώνα. Στη Νορβηγία καταρτίσθηκε πενταετές πρόγραμμα που εξασφάλισε τη συνεργασία ναυπηγείων, εφοπλιστών, νηογνώμονος, γραφείων μελετών και κατασκευαστών μηχανών, με στόχο τη συγκέντρωση της τεχνολογίας για τη ναυπήγηση σκάφους υπερταχέος, ασφαλούς, αποδοτικού και μη ρυπογόνου, με τη χρησιμοποίηση της πείρας των Westambran, του Norcat και του τελευταίου προηγμένου προτύπου. Στη Γερμανία από τριετίας ήδη αναλύονται συστηματικά όλες οι πιθανές λύσεις με την αξιοποίηση της εμπειρίας των Καταμαράν τύπου Swath κ.λ.π. Και στην Ιαπωνία τέλος τα επτά μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας έχουν συγκροτήσει την Ένωση «Techno-Liner» για να σχεδιάσει τη ναυπήγηση πλοίου ταχύτητας 50 κόμβων, οφέλιμου φορτίου 1.000 τόννων και ακτίνας δράσεως 500 μιλίων.

Ακόρεστη η δίψα του ανθρώπου για τα μεγάλα, τα υψηλά και τα αστραπιαία. Αφού πέτυχε τις σημερινές φανταστικές ταχύτητες στον αέρα, και τις απίθανες — και δολοφονικές — ταχύτητες στην ξηρά, τολμά τώρα να εξουδετερώσει την υδάτινη αντίσταση. Και όπως έλεγαν οι αρχαίοι «ού έστιν τόλμη μείζον εφόδιον».

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.

Piraeus 185 35

Greece

Tel: 4136996/4136721

Tlx: 212527/212332

Fax: 4130923

του Υπουργείου Επικοινωνιών έχει χάσει το λιγότερο γύρω στα οκτώ εκατομμύρια δολάρια ή ενάμισι δισεκατομμύριο δραχμές. Και αυτό κατά την ταπεινή μας αντίληψη επιβάλλει την επέμβαση του αρμοδίου εισαγγελέως.

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ

Ο Βρετανικός Νηογνώμων δημοσίευσε τα αποτελέσματα της πρώτης φάσης μιας έρευνας που ενεργεί με χρηματοδότηση των κυβερνήσεων Βρετανίας και Ολλανδίας και η οποία αφορά ειδικά τη διάχυση καυσαερίων από τις ναυτικές μηχανές βραδείας καύσεως. Στη φάση αυτή καταμετρήθηκε η ποσοτική διάσταση της ρυπάνσεως της ατμοσφαιρας από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Και προέκυψε ότι οι διαχύσεις χημικών προϊόντων καύσεως των βραδών κινητήρων είναι οι ίδιες με των ημιταχών κινητήρων, πλην του αζώτου οι οποίες είναι υψηλότερες. Τα στοιχεία καταμετρήθηκαν σε χλγρ. ρυπαντικού προϊόντος ανά τόννο καυσίμου. Στη φάση αυτή η έρευνα περιορίστηκε στο στάδιο του πλοίου από λιμένα σε λιμένα, και χρησιμοποίησε δέκα δωρεάν προσφερθέντα πλοία, μεταξύ των οποίων τρία επιβατηγά, ένα κοντεϊνερπλοίο, ένα μπάλκ κάρριερ, ένα σλέπι του Ρήνου, ένα ρυμουλκό, μια πλωτή βυθοκόρο, μια φρεγάτα και ένα ναρκαλιευτικό.

Η δεύτερη φάση που θα ακολουθήσει, θα αναζητήσει τη πηγή της ρυπάνσεως στο στάδιο των μεταβατικών χειρισμών των πλοίων αυτών και ειδικότερα κατά τους χειρισμούς απάρσεως και αγκυροβολίας και του πλοίου εντός περιορισμένων γειτονικών υδάτων. Με τη βοήθεια ειδικών οργάνων καταμετρήσεως θα ληφθούν δείγματα καυσαερίων από τα πλοία που κινούνται εντός των λιμένων και των χωρικών υδάτων, ώστε να προσδιορισθεί ο όγκος των εξατμήσεων και να περιορισθούν οι παράγοντες της μεταβατικής διαχύσεως. Προς τούτο θα μετρηθεί η ποιότητα της ατμοσφαιρας σε διάφορα σημεία κοντά στους λιμένες για να εκτιμηθεί η επίδραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας επί της ποιότητας του αέρος στις γειτονιάζουσες περιοχές. Οι λιμένες θα επι-

λεγούν ανάλογα με το μέγεθός τους, την κίνησή τους και τη γεωγραφική θέση τους.

ΑΚΥΡΩΣΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Το Ανώτατο Βρετανικό Δικαστήριο, της Βουλής της Λόρδων, κήρυξε ανίσχυρη σύμβαση της ΔΟΜ, αναγκάζοντας την τώρα να αναζητεί νέες μεθοδεύσεις στους αγώνες της εναντίον των σημαίων ευκαιρίας.

Η υπόθεση είχε ξεκινήσει προ ετών, όταν το υπό παναμαϊκή σημαία σκάφος «Enia Luck» είχε προσεγγίσει στον λιμένα Ουντεβάλα της Σουηδίας. Εκεί, ύστερα από μπουκοτάζ των τοπικών οργανώσεων υποχρεώθηκε να υπογράψει συλλογική σύμβαση με την ΔΟΜ και να καταβάλει τους φερόμενους ως καθυστερούμενους μισθούς. Σύμφωνα με τον Σουηδικό νόμο η σύμβαση αυτή ήταν έγκυρη.

Ο πλοιοκτήτης όμως, βασιζόμενος στο γεγονός ότι το πλήρωμα είχε αποδεχθεί πως στις εργασιακές σχέσεις του θα εφαρμόζονταν το αγγλικό δίκαιο, προσέφυγε στα βρετανικά δικαστήρια με τον ισχυρισμό ότι η συλλογική σύμβαση ήταν παράνομη ως προϊόν βίας.

Η υπόθεση έφθασε τελικά στο Ανώτατο Δικαστήριο, το οποίο με πλειοψηφία τεσσάρων κατά ενός, έκανε δεκτό τον ισχυρισμό του πλοιοκτήτη και αποφάσισε ότι η υπογραφείσα συλλογική σύμβαση είναι ανίσχυρη και οι καταβληθέντες μισθοί επιστρεπτέοι, με το αιτιολογικό ότι αν η περίπτωση είχε συμβεί στην Αγγλία η σύμβαση θα ήταν παράνομη. Ο μειοψηφίας Λόρδος Templeman υποστήριξε ότι τα Βρετανικά δικαστήρια δεν έχουν λόγο να αναμινύονται σε πράξεις που ενεργούνται νόμιμα κατά το δίκαιο της χώρας που ετελέσθησαν.

ΟΙ ΡΩΣΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Όπως δήλωσε ο υπεύθυνος της επιχειρήσεως Morintec της Πετρούπολης, οι Ρώσοι αξιωματικοί του Εμπ. Ναυτικού που είναι έτοιμοι να προσληφθούν από νορβηγικές εφοπιστικές εταιρίες, υ-

περβαίνουν τους 100. Η εν λόγω επιχείρηση εγκαθιστά ήδη ειδικό γραφείο για τη ναυτολόγηση των Ρώσων αξιωματικών στα πλοία της και πρόκειται να υπογράψει σχετική ρωσο-νορβηγική συμφωνία.

Βασικό αίτημα των Ρώσων είναι η εξασφάλιση αποδοχών παραπλήσιων προς τις καταβαλλόμενες στους συναδέλφους τους των φιλιππίνων. Για τους αξιωματικούς αυτούς, που είναι διπλωματούχοι και έμπειροι, οι αποδοχές σε συνάλλαγμα υπηρετώντας σε νορβηγικά πλοία, είναι κατά πολύ ανώτερες των προσφερομένων στα σοβιετικά πλοία.

Άλλωστε η Ένωση Νορβηγών Εφοπιστών η οποία θέλει να εξασφαλίσει τη στρατολόγηση ξένου πεπειραμένου προσωπικού για τα πλοία της, επιδιώκει τη ταχύτερη δυνατή κατάρτιση μισθολογικής συμφωνίας με τις ρωσικές ναυτεργατικές οργανώσεις. Η συμφωνία αυτή θα αφορά κατά προτεραιότητα το ύψος των αποδοχών των ήδη υπηρετούντων σε νορβηγικά πλοία Ρώσων αξιωματικών, αλλά η επί μονίμου βάσεως ρύθμιση του θέματος πιστεύεται ότι θα προσελκύσει πολύ μεγαλύτερο αριθμό διαθεσίμων Ρώσων ναυτικών.

ΤΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛΣ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Σε λιγότερο από δύο χρόνια τα δύο τέρμιναλς του Eurotunnel, το Coquelles στη Γαλλία και το Cheriton στην Αγγλία, θα τεθούν σε πλήρη ετοιμότητα εν όψει ενάρξεως λειτουργίας της σήραγγας το 1993. Η εν γένει διακίνηση στη σήραγγα και το πλέγμα των δικτύων που θα την εξυπηρετούν, απαιτούν μια τέλεια οργάνωση, ανάλογη του όλου επιβλητικού έργου. Για το σκοπό αυτό οι αρμόδιοι Υπουργοί των δύο χωρών υπέγραψαν συμφωνία που ρυθμίζει τους συνοριακούς ελέγχους με προτεραιότητα στην απλοποίηση των διατυπώσεων και στην ασφάλεια των ανθρώπων και των εμπορευμάτων.

Η συμφωνία, που περιλαμβάνει 50 άρθρα, προβλέπει κυρίως στο να περιορίσει, όσο γίνεται περισσότερο, τις ενόχλησεις των χρηστών της σήραγγας. Οι επιβάτες που θα χρησιμοποιούν τους

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

συρμούς δεν θα υποβάλλονται σε έλεγχο παρά μόνο μία φορά. Αυτοί που προορίζονται για την αγγλία στο σταθμό Coquelles και αυτοί που προορίζονται για τη Γαλλία στο σταθμό Cheriton. Εξάλλου για τους επιβάτες που έρχονται σιδηροδρομικώς από Παρίσι, Λονδίνο και Βρυξέλλες ο έλεγχος θα γίνεται

στη διάρκεια της διαδρομής.

Η συμφωνία προβλέπει επίσης τη δικαστική συνεργασία των δύο χωρών για τη ποινική δίωξη της παράνομης μετανάστευσης, των ναρκωτικών κλπ. Την επίβλεψη των τερμινάλς θα αναλάβουν 300 αστυνομικοί Γάλλοι και Βρεταννοί, τελώντας σε συνεχή επαφή και

επικοινωνία. Προβλήματα δημιουργήσε η κυκλοφορία των αστυνομικών σκυλιών στη σήραγγα και ο οπλισμός των Γάλλων αστυνομικών στο βρεταννικό έδαφος, αλλά και για τα δύο βρέθηκαν τελικά συμβιβαστικές λύσεις.

ΤΟ ΠΑΝΘΕΟΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ

Με αφορμή την ολοκληρωμένη εικόνα του τερασίου ελληνόκτητου στόλου, όπως προέκυψε από τα στατιστικά μας μεγέθη που δημοσιεύθηκαν στην ειδική ανασκόπηση του Ιανουαρίου, αλλά και παράλληλα επιθυμώντας να διορθώσουμε και να συμπληρώσουμε το σχόλιο της γαλλικής συναδέλφου «Le Marin», το οποίο σε μετάφραση είχαμε δημοσιεύσει στο τεύχος της 1 Δεκεμβρίου 1991, παρουσιάζουμε αμέσως εν συνεχεία το πάνθεον των 21 «μεγάλων» εφοπλιστικών οίκων που διαχειρίζονται χωρητικότητα άνω του ενός εκατομ. τον. d.w.

— **Οίκος Γεωργ. Π. Λιβανού:** 44 μπάλκ κάρριερς, τέσσερα OBO's και 33 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 5.517.491 τον. d.w.

— **Οίκος Λουκά Χατζηγιάννου:** 35 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 4.912.579 τον. d.w.

— **Οίκος Ιωάννη Λάτση:** 17 δεξαμενόπλοια και δύο υγραεριοφόρα, συνολικής χωρητικότητας 3.756.574 τον. d.w.

— **Οίκος Παπαχρηστίδη:** 18 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 3.368.437 τον. d.w.

— **Οίκος Αδελφών Πολέμη:** 19 δεξαμενόπλοια, οκτώ OBO's και τρία μπάλκ κάρριερς, συνολικής χωρητικότητας 2.302.754 τον. d.w.

— **Οίκος Εμπειρίκου:** Οκτώ δεξαμενόπλοια, επτά μικτά πλοία και πέντε μπάλκ κάρριερς συνολικής χωρητικότητας 2.226.795 τον. d.w.

— **Οίκος Καλλιμανοπούλου:** 13 μπάλκ κάρριερς, τέσσερα δεξαμενόπλοια και έξι μικτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.030.577 τον. d.w.

— **Οίκος Ωνάση:** 13 μπάλκ κάρριερς και 10 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.949.683 τον. d.w.

— **Οίκος Γεωργ. Στ. Λιβανού:** Εννέα μπάλκ κάρριερς και έξι δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.797.755 τον. d.w.

— **Οίκος Υίων Π. Γουλανδρή:** Επτά μπάλκ κάρριερς,

τρία μικτά πλοία και τέσσερα δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.687.188 τον. d.w.

— **Οίκος Κούλουθρου:** Επτά δεξαμενόπλοια, πέντε μπάλκ κάρριερς και δύο μικτά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.482.332.

— **Οίκος Αδελφών Μαρτίνου:** 27 μπάλκ κάρριερς και 13 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.458.738 τον. d.w.

— **Οίκος Τσάκου:** 11 δεξαμενόπλοια, τέσσερα μικτά πλοία, τρία μπάλκ κάρριερς και ένα φορτηγό πλοίο, συνολικής χωρητικότητας 1.421.809.

— **Οίκος Κολλάκη:** Επτά μπάλκ κάρριερς, τρία δεξαμενόπλοια, δύο μικτά πλοία και επτά φορτηγά - ψυγεία, συνολικής χωρητικότητας 1.389.057 τον. d.w.

— **Οίκος Ν.Ι. Γουλανδρή:** 11 μπάλκ κάρριερς και επτά δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.302.134 τον. d.w.

— **Οίκος Στ. Νιάρχου:** 13 μπάλκ κάρριερς, τρία μικτά πλοία και επτά δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.290.501 τον. d.w.

— **Οίκος Αγγελικούση:** 33 μπάλκ κάρριερς, οκτώ φορτηγά πλοία και ένα δεξαμενόπλοιο, συνολικής χωρητικότητας 1.282.568 τον. d.w.

— **Οίκος Καρνέση:** 10 δεξαμενόπλοια, τέσσερα μπάλκ κάρριερς, δύο μικτά πλοία, πέντε φορτηγά και ένα φορτηγό - ψυγείο, συνολικής χωρητικότητας 1.227.853 τον. d.w.

— **Οίκος Περατικού:** 11 δεξαμενόπλοια, ένα μπάλκ κάρριερ και ένα πλοίο ρο-ρο, συνολικής χωρητικότητας 1.226.523.

— **Οίκος Βαρδινογιάννη:** 26 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 1.198.618 τον. d.w.

— **Οίκος Φράγκου - Μουνδρέα:** 10 μπάλκ κάρριερς, 16 φορτηγά πλοία, τρία πλοία ψυγεία και ένα τάνκερ χημικών προϊόντων, συνολικής χωρητικότητας 1.068.723 τον. d.w.

— **Οίκος Αδελφών Λυγνού:** 28 μπάλκ κάρριερς, συνολικής χωρητικότητας 1.000.692 τον. d.w.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4180001
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4526795



Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Εγκαινάζοντας μία συνεργασία με το Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων της γνωστής χρηματιστηριακής εταιρίας των Αθηνών, NUNTIUS ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΕ, τα «Ναυτικά Χρονικά» θα παρουσιάζουν εφεξής εκτενή σχολιασμό για τη κίνηση του Χρηματιστηρίου Αθηνών, καθώς και σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών δολλαρίου, μάρκου και γιέν και της τιμής του πετρελαίου.

Αισιόδοξες προβλέψεις για το Χρηματιστήριο Αθηνών

Το τελευταίο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου, η αγορά μετά από μια μακρά περίοδο αναμονής, έδειξε ανοδικές τάσεις ιδιαίτερα την τελευταία εβδομάδα. Η δραστηριοποίηση αυτή της αγοράς, οφείλεται καταρχήν στο πολιτικό κλίμα που δημιουργήθηκε με τη λήξη της Μεγάλης Δίκης. Η απόφαση που πάρθηκε έδειξε να ικανοποιεί και να εφυσυχάζει την πλειοψηφία του κοινού.

Σε ένα δεύτερο στάδιο, κλίμα επενδυτικής ευφορίας δημιούργησε το νέο πακέτο φορολογικών μέτρων που εξαγγέλθηκε από την κυβέρνηση και που αφορά μείωση των φορολογικών συντελεστών. Η εξαγγελία αυτή σε συνδυασμό με την βέβαιη πλέον μείωση των αποδόσεων των Reros (αφού έχει προταθεί εκτός από την αύξηση των υποχρεωτικών δεσμεύσεων των Τραπεζών και η φορολόγηση των Reros) οδήγησε σε στροφή του επενδυτικού κοινού προς το χρηματιστήριο. Στην στροφή αυτή συνέβαλαν και οι δημοσιεύσεις για αυξημένα κέρδη για το 1991 των, εισηγμένων στο χρηματιστήριο, εταιριών.

Η ανοδική αυτή τάση του Γ.Δ.Χ.Α.Α. φαίνεται και από την πλευρά της Τεχνικής Ανάλυσης. Η αγορά συνεχίζει να δείνει την δυναμικότητά της παρά τη μικρή διόρθωση που έγινε.

Συγκεκριμένα όπως δείχνει και το διάγραμμα, οι δείκτες R.S.I. και Stochastics εξακολουθούν να παρουσιάζουν ανοδικές αποκλίσεις για μεσοπρόθεσμο χρονικό διάστημα. Το γεγονός αυτό συνδυαζόμενο με τη συμπεριφορά των κινητών μέσων όρων 10 και 40 ημερών αντίστοιχα, ενισχύει την αισιοδοξία μας για αρχή της ανάκαμψης του χρηματιστηρίου.

Ο δείκτης, έχοντας παραβιάσει ανοδικά το καθοδικό κανάλι των τελευταίων 4 μηνών στο οποίο έκανε την κίνησή του, διατηρεί το επίπεδο υποστήριξης των 800 μονάδων δημιουργώντας νέο

επίπεδο αντίστασης γύρω στις 880-900 μονάδες.

Το επίπεδο των 900 μονάδων είναι πιθανόν να αποτελέσει ψυχολογικό «όριο» στη συμπεριφορά του επενδυτικού κοινού. Εκεί γύρω μπορεί να γίνει μια μικρή διόρθωση που μπορεί να φτάσει μέχρι το επίπεδο των 850-870 μονάδων. Αυτή η διόρθωση δεν πρέπει να αποτελέσει ανησυχητική ένδειξη, αντίθετα θα επιβεβαιώσει την ήδη υπάρχουσα δυναμικότητα της αγοράς.

Συνοπτικά, βασιζόμενοι στις ενδείξεις των τεχνικών δεικτών και του σταθερά αυξανόμενου όγκου συναλλαγών, είμαστε αισιόδοξοι για την συνέχιση της ανοδικής τάσης της αγοράς για το επόμενο δεκαπενθήμερο. Στόχος του δείκτη για αυτό το διάστημα μπορεί να αποτελέσει το επίπεδο των 930-950 μονάδων. Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η διατήρηση του καλού οικονομικού και πολιτικού κλίματος που έχει δημιουργηθεί τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Αναποφασιστικότητα στην αγορά συναλλάγματος

Από τις αρχές Ιανουαρίου '92, το δολλάριο κινήθηκε έντονα ανοδικά, γεγονός που κρίνεται ως «τεχνική» αντίδραση της αγοράς, καθώς τα επίπεδα

αυτά στο 1.5000 (\$/DM) προκάλεσαν αγοραστικό ενδιαφέρον. Εδώ θα παρατηρήσουμε ότι στα παραπάνω επίπεδα το δολλάριο ήταν «oversold».

Η αισιοδοξία για επικείμενη ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομίας μετά τις πρόσφατες γενναίες μειώσεις επιτοκίων, όπως επίσης και η σχετική αποδυνάμωση της γερμανικής οικονομίας προεξοφλούν μείωση της τεράστιας διαφοράς επιτοκίων μεταξύ των δύο οικονομιών.

Ας μην ξεχνάμε ότι το γεγονός των επικείμενων εκλογών στις ΗΠΑ, το φθινόπωρο, θα επισπεύσει τη λήψη μέτρων τόνωσης της οικονομίας.

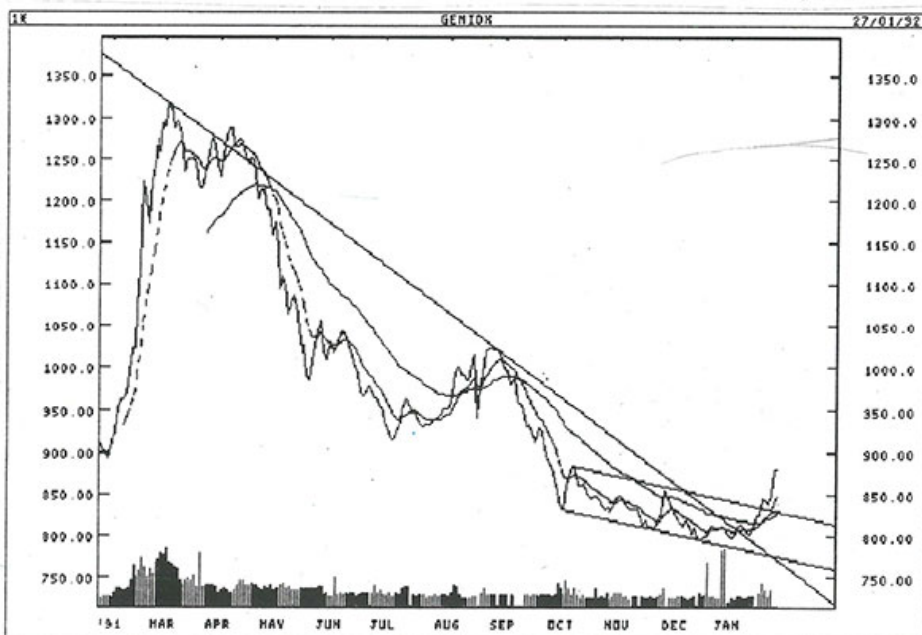
Εξάλλου, οι ρευστές και επικίνδυνες εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη και ιδιαίτερα στην πρώην Σοβιετική Ένωση είναι ένας ακόμη παράγοντας που βοηθά το δολλάριο.

Τις δύο τελευταίες εβδομάδες του μήνα το αμερικανικό νόμισμα χαρακτηρίστηκε από νευρικές κινήσεις στο ευρύ πλαίσιο 1.5800 — 1.6350 (\$/DM).

Τα παραπάνω επίπεδα είναι βέβαια σαφώς υψηλότερα από αυτά που σημειώθηκαν στις αρχές του 1992 και υποδεικνύει το ευνοϊκότερο αίσθημα που επικρατεί σήμερα.

«Τεχνικά» η τάση του δολλαρίου τείνει να αντιστραφεί. Το παραπάνω θα επιβεβαιωθεί όταν αυτό παραβιάσει την ισχυρή περιοχή αντίστασης στα 1.6350-1.6400 (\$/DM). Όταν αυτό συμβεί θα μιλήσουμε για αρκετά υψηλότερο δολλάριο με στόχο αρχικά το 1.6600 και το 1.7200 πιο μακροπρόθεσμα.

Όσο όμως οι ενδείξεις για την πορεία των οικονομιών και των προθέσεων



NUNTIUS ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ Α.Ε.

ΤΜΗΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ

Πλ. Κολωννακιού 2

Τηλ.: 3624902-5, Φάξ: 3637893

των Κεντρικών Τραπεζών δεν είναι σαφείς, η αναποφασιστικότητα της αγοράς, που μετραφράζεται στη διατήρηση του αρχικά προσδιορισμένου διαστήματος κίνησης του δολλαριού θα παραμείνει.

Όσον αφορά το γιέν, η συνδυασμένη «παρέμβαση» της Αμερικανικής και Ια-

πωνικής Κεντρικής Τράπεζας έδειξε ότι το ιαπωνικό νόμισμα θεωρείται υποτιμημένο σε επίπεδα πάνω των 126.00 ή και 128.00 (\$/Yen). Αλλωστε τεχνικά η τάση του γιέν παρέμεινε ανοδική καθ' όλο αυτό το διάστημα, έχοντας στόχο την περιοχή των 121.00 -120.00.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
Τ. Γραμματέας Ενώσεως Θαλαμηπόλων
Ε.Ν.
25 Μαρτίου 27
Νέα Πεντέλη

ΣΚΕΨΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Αφ' ότου ανδρώθηκε και ευδοκίμησε η Ανδριακή Εμπορική Ναυτιλία, οι ισχυροί ανδριώτες εφοπλιστές άρχισαν τις ευεργεσίες τους προς την ιδιαίτερη πατρίδα τους την Άνδρο, ελαυνόμενοι από την αγάπη τους προς την γενέτειρά τους και τους συμπατριώτες τους.

Είς όλους τους ανδριώτες είναι γνωστές αυτές οι ποικιλόμορφες ευεργεσίες, γεγονός που τους κάνει υπερήφανους για την γενναιοδωρίαν των συμπατριωτών των, την ωραία και πολιτισμένη εμφάνιση της Άνδρου και την αξιοπρέπειαν των κατοίκων της. Για όλα αυτά οι ανδριώτες ολοψύχως ευγνωμονούν τους καταξιωμένους ευεργέτες των.

Οι πρώτοι ευεργέτες χρονολογούνται προ τριών περίπου γενεών, αλλά και οι απόγονοι αυτών μέχρι και των σημερινών επιζώντων, συνεχίζουν το ευεργετικό πνεύμα και γαλαντομίαν των προγόνων των.

Δεν χρειάζεται να τους μνημονεύσω ένα έκαστον ονομαστικώς διότι όλοι τους είναι γνωστοί. Βεβαίως για τις προαναφερθείσες ποικιλόμορφες ευεργεσίες εδωκανήθησαν και δαπανώνται τεράστια χρηματικά ποσά, ως και πνευματικός μόχθος και αμέριστο ενδιαφέρον για την Άνδρο.

Τα τελευταία όμως μεταπολεμικά χρόνια που η Άνδρος έχει σχεδόν ερημώσει από κατοίκους (έχει υποστεί την μεγαλύτερη ερήμωσιν απ' όλα τα μεγάλα νησιά των Κυκλάδων) οι ολίγοι εναπομείναντες μόνιμοι κάτοικοι του νησιού έχουν περισσότερο παρά ποτέ την ανάγκη

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η προσφορά του Δημητρίου Κωττάκη προς την Ναυτιλία

Κύριε Διευθυντά,

Τον χρόνο που μας πέρασε, γιορτάστηκαν τα 75 χρόνια από την ίδρυση της «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών». Για την επέτειο αυτή και την συμβολή της Ένωσης στην προαγωγή της Ελληνικής Ναυτιλίας εγράψαν πολλά. Παρελήφθη όμως να γίνει μια εύφημος μνεία, έστω και σαν μνημόσυνο, στον Δημήτριο Κωττάκη τον πατριάρχη του ναυτιλιακού τύπου και κατ' επέκτασιν της Ναυτιλίας, τον ιδρυτή και εκδότη των «Ναυτικών Χρονικών» που με το 15νθήμερο περιοδικό του, αναλώθηκε όλα αυτά τα χρόνια στην υπόθεση της Ναυτιλίας.

Σταθερός προσανατολισμός του Δ. Κωττάκη ήταν η δημιουργία μιας μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας και όραμά του να υψωθεί η Ελληνική σημαία σε όλα τα ελληνόκτητα πλοία.

Κατά τα σκληρά μεταπολεμικά χρόνια, που ακολούθησαν την απελευθέρωση της χώρας μας, πολλοί χαρακτήρισαν τον Κωττάκη σαν όργανο των Ελλήνων

εφοπλιστών εναντίον των ναυτεργατικών συμφερόντων. Ο Κωττάκης όμως πάντοτε προέβαλε και στήριζε τα Ναυτεργατικά δικαιώματα και πίστευε ότι τα συμφέροντα των ναυτικών είναι στενά συνδεδεμένα με μία μεγάλη και ευημερούσα Ναυτιλία και αυτό έχει επανειλημμένα αποδειχθεί, γιατί σε κάθε ναυτιλιακή κρίση τις συνέπειες τις πληρώνουν πρώτοι οι ναυτικοί.

Την παράλειψη αυτή αναφοράς στον Κωττάκη, επανόρθωσε ο φίλτατος Πειραιώτης πρώην βουλευτής κ. Ηρακλής Σακαλής που με άρθρο του στο εβδομαδιαίο «Βήμα», αναφερόμενος στον ρόλο του αείμνηστου πατέρα του Γεωργίου Σακαλή στην ίδρυση της Ε.Ε.Ε. σημειώνει και την συμβολή του Δημ. Κωττάκη.

Εύχομαι και πιστεύω ότι και ο διάδοχός του στην διεύθυνση των «Ναυτικών Χρονικών» θα σταθεί αντάξιός του και θα συνεχίσει τον δρόμο που εκείνος χάραξε για την πρόοδο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία,

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

κην της ευεργεσίας των Ανδρίων εφοπλιστών, με την διαφορά ότι τώρα δεν τους ζητούν να δαπανήσουν χρήματα στο νησί, αλλά να σκεφθούν και να μελετήσουν την δυνατότητα μεταφοράς και εγκαταστάσεως στο νησί των, στο νησί των προγόνων και της καταγωγής των τα ναυτιλιακά των γραφεία του Πειραιώς! Αυτή θα είναι η μεγαλύτερα ευεργεσία που θα αναζωογονήσει το νησί από την σημερινή αποκαρδιωτική ερήμωσή του.

Δεν νομίζω ότι προτείνω κάτι πολύ τολμηρό και ονειροπόλο. Με την σύγχρονη τεχνολογία των φάξ και τέλεξ κ.λ.π. δεν είναι αναγκαίο ένα γραφείο να ευρίσκεται σε αστικό κέντρο για να διεκπεραιώνει την αποστολή του. Σύντομα λοιπόν μία τοιαύτη ενέργεια υποβοηθεί εν μέρει στην αποκέντρωση των μεγαλουπόλεων. Δεδομένης μάλιστα της σχεδόν αρίστης θαλασσίας συγκοινωνίας που έχει σήμερα η Άνδρος προσιθήμενες και της δι' ελικοπτέρων τοιαύτης και ίσως και αεροπορικώς αργότερα.

Βεβαίως ή άμεσος προαγματοποίησης της σκέψεώς μου δεν είναι εφικτή ακόμη λόγω της πλημμελούς τηλεφωνικής επικοινωνίας της πατρίδος μας Ελλάδος.

Αλλά όπως υπόσχεται η κυβέρνηση, σύντομα θ' αποκτήσουμε σύγχρονο ψηφιακό τηλεφωνικό δίκτυο, οπότε όλα τα εμπόδια εξουδετερώνονται. Η μόνη, ίσως, δυσκολία που δυνατόν να υπάρξει, είναι η κατάρτισης και προώθησης των πληρωμάτων προς τα πλοία. Αλλά και αυτό μπορεί ν' αντιμετωπισθεί με ένα μικρό γραφείο μιας αιθούσης και ενός υπαλλήλου στον Πειραιά.

Νοητόν ότι για την εγκατάσταση των γραφείων χρειάζεται η κατάλληλος στέγη. Επ' αυτού να μου επιτραπεί να προτείνω τα αρχοντικά των αειμνήστων Χαράλαμπου Βούλγαρη, Λεωνίδα Βογιαζίδου, Ελευθερίου Τρικόγλου και άλλα της αυτής κατηγορίας, τα οποία παραμένουν κλειστά και φθείρονται. Στο ισόγειο του Βογιαζίδη, ως γνωστόν, στεγάζονται τα γραφεία της ΔΕΗ αλλά λίαν προσεχώς θα το εγκαταλείψει μεταστεγαζόμενη εις άλλο κτίριο. Εάν λοιπόν, οι κληρονόμοι αυτών των κτιρίων, όντες και αυτοί εφοπλιστές, θελήσουν να συμβάλουν στην ευεργεσίαν προς την Άνδρον και παραχωρήσουν έναντι ενοικίου τα κτίριά τους, λύεται το πρόβλημα της στέγης, με μίαν βεβαίως σχετικήν επισκευή και διαρρύθμιση.

Με την ανωτέρω εκτιθείσαν σκέψη

μου, οραματίζομαι για τις επερχόμενες γενεές, μια Άνδρο ανθούσα οικονομικώς, πολιτιστικώς και πληθυσμιακώς, ανταξία της παλιάς αίγλης και δόξας της. Διότι αρχής γενομένης πλείστοι άλλες εξελίξεις μπορούν ν' ακολουθήσουν.

Δεν διστάζω δε να κάμω μνείαν ενός άλλου νησιού ευρισκομένου στην Άπω Ανατολή που κι αυτό εκ του μηδενός εξελίχθη σ' ένα από τα μεγαλύτερα οικονομικά κέντρα του κόσμου. Αυτό το νησί είναι το παγκοσμίως γνωστόν Χόγκ Κόγκ. Και επειδή εντός της τρεχούσης δεκαετίας θα ενσωματωθεί με την Κίνα, ένα άλλο νησί η Σιγκαπούρη φροντίζει να το διαδεχθεί και ήδη έχει πλησιάσει την ακτινοβολία και αίγλη του Χόγκ Κόγκ. Γιατί λοιπόν να μην ακολουθήσει και η Άνδρος το παράδειγμα αυτών των απομακρυσμένων νησιών;

Παρακαλώ λοιπόν τους καταξιωμένους Ανδρίους εφοπλιστές να μελετήσουν τ' ανωτέρω προτεινόμενα και ν' αποφασίσουν αν κατά τη γνώμη τους είναι εφαρμόσιμα.

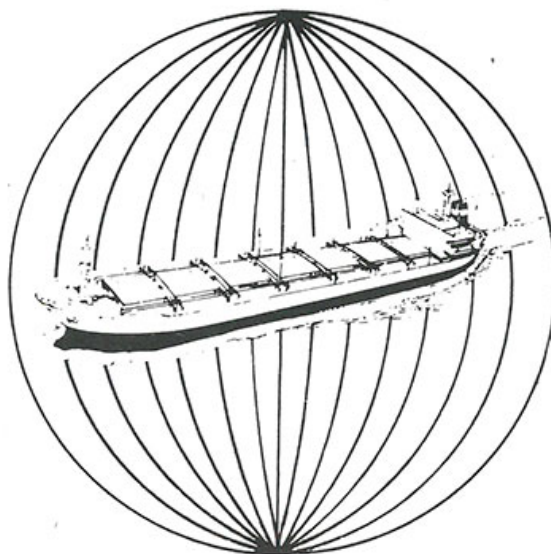
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Π. ΜΩΡΑΪΤΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Άνδρος, 20/12/91



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators

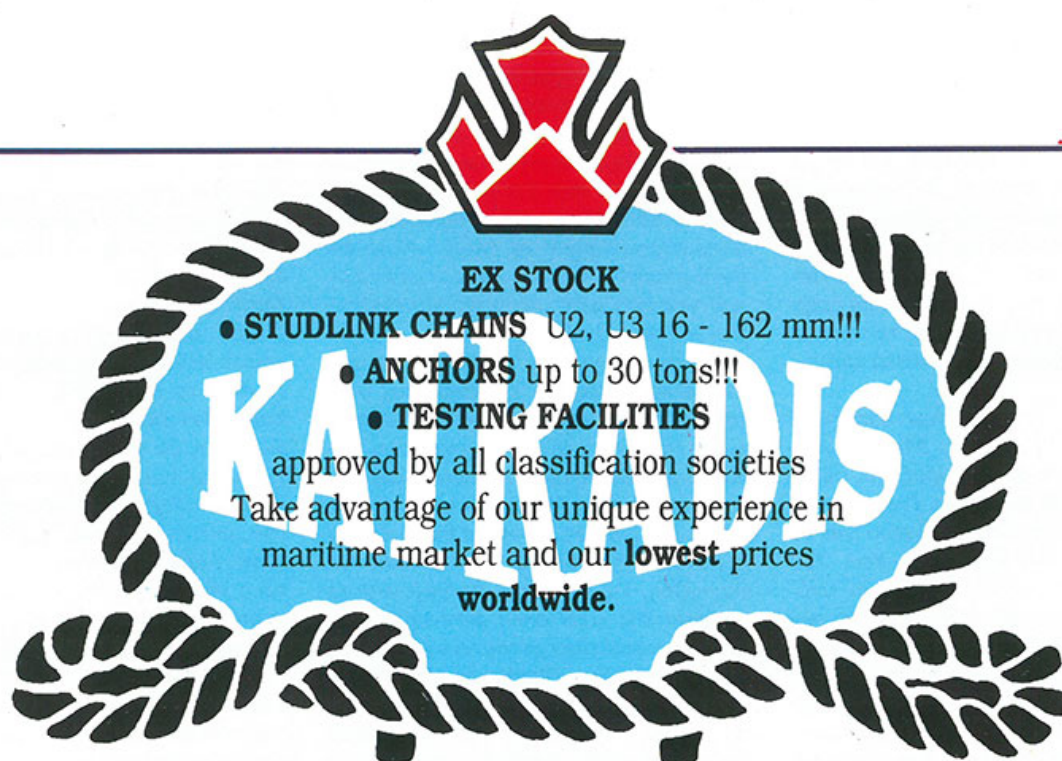


Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonou Str. GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone 4119041-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Fax 4114705 Cables Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED
16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB
Phone (71) 4917014 Cables Tatuk LONDON
Telex 893356 266311 - Fax (71) 6296914

UNITED STATES AGENTS Brokerage and Management Corp
90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone (212) 42 53 730
Cables Searunner Codes New Boe Code - Fax (212) 3634843
Telex ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053



EX STOCK

• **STUDLINK CHAINS** U2, U3 16 - 162 mm!!!

• **ANCHORS** up to 30 tons!!!

• **TESTING FACILITIES**

approved by all classification societies

Take advantage of our unique experience in
maritime market and our **lowest** prices
worldwide.

ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 4619631

Μια ξεχωριστή Πέμπτη του χειμώνα

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ, μέλους της ομάδας Διοικήσεως της *Thenamaris Shipmanagement Inc.*

Ούτε στην αρχή, ούτε στο τέλος της εβδομάδας, η Πέμπτη είναι μια μέρα συνήθως κοινή, που περνά με τα τρεχούμενα. Η Πέμπτη όμως της 5ης Δεκεμβρίου, φαινόταν απ' αρχής πως θα ήταν ξεχωριστή!! Η πολύ φροντισμένη πρόσκληση της Ενώσεως, μας είχε ήδη προετοιμάσει για κάτι σημαντικό.

Η μέρα ήταν λαμπρή. Ο μοναδικός Ελληνικός ήλιος του Δεκεμβρίου, έκανε το Μέγαρο της Μουσικής να φαίνεται ακόμη πιο μεγάλο. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και ο Πρωθυπουργός, πρόσθεταν με το βάρος τους στην εκδήλωση.

Ρίγος, ήταν το αίσθημα που διαπέρασε πολλούς, όταν ο Αλέξης Μυράτ ερμήνευσε με την καμεράτα των Φίλων της Μουσικής τον Εθνικό μας Ύμνο, στον χώρο αυτόν της τέτοιας ποιότητας... Ίσως από τα ελάχιστα, αν όχι το μόνο, έργο πνοής και μεγάλης σύνθεσης που ολοκληρώθηκε τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα.

Πρόσθετο στοιχείο που έδενε το συγκεκριμένο δημιούργημα με την ημέρα αυτή της Ναυτιλίας, και η συνεισφορά προσωπικής δουλειάς και πόρων από μέλη της Εφοπλιστικής οικογένειας για την ολοκλήρωσή του.

Ο Mozart, η σύντομη και περιεκτική προσφώνηση του Προέδρου της Ενώσεως, η ομιλία του Πρωθυπουργού, η αναδρομή του κ. Δανιόλου και η ανάλυση του κ. Γ. Τζωάννου, κύλησαν καλά.

Οι Ελληνικοί χοροί του Σκαλκώτα στο τέλος της μουσικής παρουσίας, ακουσμένες στο θαυμάσιο αυτό πε-



ριβάλλον, τοποθετούσαν τον σύγχρονό μας συνθέτη και την Δημοτική μας Μουσική με ευκολία και αξιοπρέπεια δίπλα στην παγκοσμιότητα του προηγούμενου κλασικού.

Δύο στοιχεία μόνο ράγιζαν την πυκνότητα των αισθημάτων από την όλη εκδήλωση:

— Το πρώτο, η φωνακτή απουσία πολλών, που άφηνε την μεγάλη αίθουσα αισθητά άδεια. Ίσως η πρωινή ώρα..., τα ταξίδια στο εξωτερικό, οι σημαντικότερες απασχολήσεις..., κλπ.

— Το δεύτερο και πιο σημαντικό..! Το ουσιώδες για την ναυτιλία μας, τους ναυτικούς, το NAT, την οικονομία, τους πόρους και την διαπραγματευτική θέση της Ένωσης και της χώρας στον Διεθνή χώρο:...

... γιορτάζαμε τα 75 χρόνια της Ένωσης με περισσότερα από τα μισά Ελληνόκτητα πλοία και Έλληνες πλοιοκτήτες έξω από το Εθνικό νηολόγιο, την Σημαία και την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών.

Μνημονεύσαμε βέβαια, μαζί με

τα ενεργά μέλη της Ένωσης και την δική τους επιχειρηματικότητα και σημαντική παρουσία στον Διεθνή χώρο...

... δεχθήκαμε τον ουσιαστικό τους δεσμό με τον τόπο..., τους είδαμε κάπως σαν ομογενείς της μεγάλης Ελλάδας.

Τι είναι άλλωστε αυτή η Ελλάδα; Διοικητικά σύνορα και Κανονισμοί είναι; Συνείδηση και τρόπος είναι!

Ταυτόχρονα όμως, ομολογήσαμε την αδυναμία και την αποτυχία της χώρας μας να ξαναφέρει πίσω τα πλοία, που κυνηγημένα από την δύσκολη δεκαετία του 1970, απέφυγαν όχι μόνο το άσκοπο υπερβάλλον κόστος της Ελληνικής σημαίας, αλλά κύρια, τις ανούσιες κανονιστικές επεμβάσεις της Ελληνικής Διοίκησης στις ελεύθερες επιχειρηματικές επιλογές.

Είναι δυσάρεστο και ιδιαίτερα ζημιόγono για την χώρα,

— Να μένουν τα πλοία αυτά μακριά,

— Να χάνονται οι συναλλαγματικές ροές που εναλλακτικά εισρέουν στις χώρες των ελεύθερων νηολογίων.

— Να μένουν στάσιμοι και να μην προάγονται νέοι, άξιοι και χρήσιμοι Έλληνες αξιωματικοί, επειδή τους έλαχε να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες.

— Να χάνονται τα δέκα/ ένδεκα δισεκατομμύρια δραχμές κάθε χρόνο από το NAT. Εισφορά που δεν εισπράχθηκε από Έλληνες ναυτικούς που θα μπορούσαν, αλλά δεν τους επετράπη από το όλο θεσμικό πλαίσιο, να ασφαλιστούν στο τα-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

μείο.

— Και άλλα, και άλλα πολλά...

Οι απόψεις που διατυπώνονται είναι απόλυτα προσωπικές, δεν εκφράζουν κατ' ανάγκη κάποιο συγκεκριμένο χώρο, είναι όμως, δυστυχώς πολύ ξεκάθαρες.

Κατά την γνώμη μου, ο μεγάλυτερος όγκος των νηολογήσεων τα τελευταία χρόνια στην σημαία, γεννιέται από τους πλοιοκτήτες που παραδοσιακά αισθάνονται καλύτερα, έχουν από παλιά επιλέξει και συνεχίζουν να εργάζονται κάτω από το θεσμικό καθεστώς και τους κανονισμούς του Ελληνικού Νηολογίου.

Φοβάμαι όμως πως είναι τολμηρό να ερμηνεύουμε τις σποραδικές και πολυδιαφημισμένες νηολογήσεις από τις εταιρίες που κάποτε πείστηκαν να διαλέξουν και οργανωτικά προσαρμόστηκαν στα ελεύθερα νηολόγια, σαν ενδείξεις μεταστροφής του κλίματος. Οι κινήσεις αυτές, μοιάζουν περισσότερο χειρονομίες Public Relations και καλής θέλησης προς την Ελληνική διοίκηση. Έτσι..., για να υπάρξει και κάποια ανταπόκριση στις χλιαρές και ανεπαρκείς, πάντα κατά την προσωπική μου άποψη, τροποποιήσεις στο καθεστώς του Ελληνικού νηολογίου.

Και ως μην αναφερόμαστε στην φιλοπατρία των Ελλήνων. Ας μην διαχωρίζουμε τους επιχειρηματίες μας σε Έλληνες καλούς και κακούς. Υπάρχουν δεκάδες τρόποι να υλοποιηθεί ελεύθερα, ο καθένας κατά την δικιά του κρίση, την αγάπη του προς τον τόπο. Ασχέτα με το αν ζει και εργάζεται μέσα ή έξω από την Μητροπολιτική Ελλάδα, ή αν αποδέχεται η όχι, τον επεμβατισμό των Ελληνικών κανονισμών. Η Ελλάδα άλλωστε, μας έχει συνηθίσει στο να διώχνει τα παιδιά της.

Και σίγουρα δεν είναι μόνο η διαφορά των 100, 200 ή 500 χιλιάδων δολλαρίων ανά χρόνο και πλοίο που αναχαιτίζουν την πρόθυμη επιλογή της Ελληνικής σημαίας και μεταστροφή της παλιάς τάσης φυγής. Είναι και η εύλογη άρνηση να αποδεχθεί κανείς ότι ένας κεντρικός Διοικητικός Φορέας, πολιτικός κυβερνήτης, θα καθορίζει απόλυτα την εθνικότητα του πληρώματος, την σύνθεση, τα μισθολόγια, και τους όρους δουλειάς. Στοιχεία εσωτερικών επιλογών και ορ-

γάνωσης της Ναυτιλιακής Εταιρίας που ζει στο διεθνές περιβάλλον και χρειάζεται την ελευθερία των αποφάσεων.

Και τούτο βέβαια, έχοντας σαν δεδομένο ότι ήδη ζούμε πια σε ένα υπερ-κανονισμένο (over - regulated) περιβάλλον που έτσι και αλλιώς, αυστηρά καθορίζει τους:

— Κανονισμούς ασφαλείας.

— Κανονισμούς προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

— Τα προσόντα και τους όρους εργασίας και ζωής των ναυτικών στο πλοίο.

— Την εφαρμογή του επιχειρηματικού ήθους και δεοντολογίας.

Και ο δισταγμός, παρ' όλη τη διάθεση, γίνεται ακόμη μεγαλύτερος και ουσιαστικός, όταν:

— μπροστά μας προβάλλεται η αβεβαιότητα για την εξέλιξη των αγορών, που είναι τόσο ευάλωτες στον κατακλυσμό των πολιτικών και κοινωνικών εξελίξεων,

— μπροστά μας βρίσκεται η τόσο βαρεία σε κεφάλαια, αλλά σύντομα επερχόμενη απαίτηση για ανανέωση του πάγιου εξοπλισμού και του γερασμένου στόλου,

— όταν δίπλα σε αυτά, μας πιέζει η αριθμητική ανεπάρκεια σε Έλληνες ναυτικούς, η απροθυμία των νέων να μούν στο επάγγελμα, το χαμηλό επίπεδο των σχολών και η μικρή παραγωγικότητά τους,

Είναι άξιο να απορεί κανείς το πως στην χώρα που πρώτα αγγίχθηκε η έννοια του ατόμου, αναπτύχθηκε η γεωμετρία και η βάση της ιατρικής..., στην χώρα που περιέγραψε και εφάρμοσε με την δημοκρατία της την μεγάλη ελευθερία..., στην χώρα που σήμερα διοικείται από μία κυβέρνηση που κόπτεται για τις αρχές τους ελεύθερου ανταγωνισμού και τους ανεμπόδιστους μηχανισμούς της αγοράς....

Και όταν όλος ο κόσμος απελευθερώνεται...,

Είναι να απορεί κανείς για το πως εμείς επιμένουμε πεισματικά στην εφαρμογή περιορισμών και επεμβάσεων στον κλάδο που από ιδιοσυγκρασία και φύση ζει και αναπνέει στο περιβάλλον του απόλυτα ελεύθερου ανταγωνισμού.

Δεν είναι μόνο τα τέως μικρά νηολόγια, οι παλιές «σημαίες ευκαιρίας», που τώρα πια σαν καθιερωμένες Ελεύθερες σημαίες καθορίζουν τους κανόνες του ανταγωνισμού. Και οι παραδοσιακές ναυτιλίες, ξεπέρασαν τους ενδοιασμούς και λειτουργούν ήδη με επιτυχία τα ελεύθερα παράλληλα νηολόγια τους, συμμετέχοντας έτσι στο deregulated περιβάλλον και στις Ευρωπαϊκές διαπραγματεύσεις.

Δεν το βλέπουμε; Δεν θέλουμε να το δούμε; Δεν πείσαμε ο ένας τον άλλον, Εργαζόμενοι, Επιχειρηματίες, Διοίκηση, πως ο κόσμος πάει εκεί;

Οτι πέρα από την αυστηρή τήρηση των βασικών αρχών;

— Για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

— Την δίκαιη αξιοποίηση ικανού ανθρώπινου δυναμικού και

— Τον σεβασμό στα συναλλακτικά ήθη και πρακτική,

που έτσι και αλλιώς αυστηρά ελέγχονται, όχι μόνον από μια πλειάδα Διεθνών Οργανισμών και Κρατικών Αρχών, αλλά και από αυτούς τους ίδιους τους μηχανισμούς της Ελεύθερης αγοράς,

Ότι όλα πια τείνουν εκεί. Στην μεγαλύτερη δυνατή απελευθέρωση και μηδενισμό των κανονιστικών επεμβάσεων.

Οσο για την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», παρ' όλο που πραγματικά εκτιμώ την προσπάθεια για «κάποια...» λύση, δεν συμφωνώ.

Οσο οι Έλληνες της Ελλάδας μένουμε ολιγαρκείς και συμβιβαστικοί, τίποτε ριζικά δεν θα ανανεωθεί, και θα συνεχίζουμε απλά να κυλάμε.

Οι συνθήκες μας οδηγούν. Δεν χρειάζεται καν καινοτομία. Η καθυστερημένη έστω μίμηση, θα περισώσει πολλά.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσασερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

Φιλωνος 98β, Πειραιάς 185 36
Τηλ. 4137923, 4180167. Fax 4519020

ΜΑΝΩΛΗΣ ΒΟΡΔΩΝΗΣ

Το όριο ηλικίας (35ετία)

των ακτοπλοϊκών επιβατηγών

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Αφορμή για να γραφτεί το άρθρο αυτό απετέλεσε ένα σχόλιο ραδιοφωνικής εκπομπής σχετικά με την είσοδο εταιριών επιβατηγών πλοίων στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Όμως όπως είναι γνωστό τέτοιες εταιρίες για να έχουν μεγαλύτερη ανταπόκριση στο επενδυτικό κοινό βασίζονται κυρίως στην σταθερότητα της απασχόλησης των πλοίων τους σε ετήσια βάση (ολόκληρο το έτος) πέρα από τις ευοίωνες προοπτικές που μπορεί να παρουσιάζει η εποχιακή απασχόληση μερικών από τα πλοία τους σε άλλες τουριστικές γραμμές.

Χωρίς αμφιβολία οι ετήσιοι ισολογισμοί παρουσιάζουν ανάγλυφη την εικόνα της πορείας των εργασιών της εταιρίας, στοιχεία που αποτελούν και προϋποθέσεις εισαγωγής στο χρηματιστήριο αλλά και στοιχείο το οποίο τίθεται υπό την βάσανο της οικονομικής σκέψης του κάθε μελλοντικού επενδυτή.

Όπως είναι γνωστό η οικονομική ενεργός ζωή του πλοίου αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων και μάλιστα περισσοτέρων και απρόβλεπτων σε σύγκριση με μια αντίστοιχη μονάδα της ξηράς.

Συγκεκριμένα εδώ στο πλοίο υπεισέρχεται ο πολύ βασικός παράγων της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ο οποίος πολλές φορές ανατρέπει τον λειτουργικό προγραμματισμό αλλά καθόλου σπάνιο και τα προγράμματα ανάπτυξης της εταιρίας.

Και δεν αναφερόμαστε μόνο σε ατυχήματα που δεν είναι καθόλου

σπάνια αλλά μιλάμε και για τις σε ετήσια βάση επιθεωρήσεις, από τις οποίες προκύπτουν τεχνικές ελλείψεις, ανωμαλίες και αδυναμίες που για την αποκατάστασή τους απαιτείται η δαπάνη σημαντικών ποσών προκειμένου βεβαίως το πλοίο να διατηρήσει την αξιοπλοΐα του εφοδιαζόμενο με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ασφαλείας ετήσιας ισχύος.

Η παραπάνω διαδικασία της διαπίστωσης της αξιοπλοΐας του σκάφους σύμφωνα με την ναυτιλιακή πρακτική και ναυτιλιακή νομοθεσία ακολουθείται σήμερα από όλες τις χώρες.

Η ναυπήγηση σήμερα ενός επιβατηγού πλοίου στα μεγέθη αυτών που εξυπηρετούν τις γραμμές Μεγάλης Ακτοπλοΐας (Κρήτη — Δωδεκάνησα, Χίο — Μυτιλήνη) κατά τεκμήριο υπερβαίνοντας τους 5.000 κόρους απαιτεί τεράστια κεφάλαια που δύσκολο είναι να διατεθούν από τον πλοιοκτήτη αλλά και να εξευρεθούν μέσω χρηματοδοτικών μηχανισμών.

Στην δεύτερη μάλιστα περίπτωση δεν φαίνεται ότι ένα τέτοιο δανειακό βάρος είναι εύκολο να εξυπηρετηθεί, κάτω από ένα απόλυτα ελεγχόμενο καθεστώς εκμετάλλευσης, όπως είναι αυτό των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Αλλωστε εάν σε επίπεδο αφαίρεσης γενικεύαμε την αρχή αυτή είναι βέβαιο ότι θα οδηγούμαστε σε γενική αύξηση των δαπανών λειτουργίας των πλοίων γεγονός που θα κατέληγε αναπότρεπτα σε πολύ μεγαλύτερες αυξήσεις στα εισιτήρια

των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, αυξήσεις δηλαδή πέρα από τα φυσιολογικά διαμορφούμενα κατά περιόδους επίπεδα.

Εύλογα λοιπόν η ναυτιλιακή πρακτική έχει οδηγηθεί στην λύση της απόκτησης πλοίων μιας όποιας ηλικίας τα οποία στην συνέχεια μετασκευάζονται και προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της ελληνικής ναυτιλιακής νομοθεσίας και στις απαιτήσεις και ανάγκες της ακτοπλοΐας μας.

Και όπως είναι γνωστό, και αυτό είναι πολύ σημαντικό, οι μετασκευές αυτές ενεργούνται στην Ελλάδα, με ελληνικά χέρια και δίνουν δουλειά σε χιλιάδες καλά αμοιβόμενους εργατοτεχνίτες.

Και δεν είναι καθόλου άσχετο το γεγονός ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς είναι το μεγαλύτερο κέντρο μετασκευής πλοίων στον κόσμο.

Κατά συνέπεια με την πρακτική αυτή και ο πλοιοκτήτης αποφεύγει σημαντικές δαπάνες και μάλιστα σε συνάλλαγμα και το κυριώτερο η Ελληνική Οικονομία έχει σημαντικά οφέλη και από την μη εκροή συναλλάγματος αλλά και κυρίως από το γεγονός της απασχόλησης χιλιάδων εξειδικευμένων με υψηλές αποδοχές.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η οικονομική θεώρηση του εγχειρήματος της απόκτησης μεταχειρισμένων πλοίων και της μετασκευής τους στην Ελλάδα, χωρίς αμφιβολία διαχρονικά έχει δημιουργήσει και εξακολουθεί να δίνει πολύ θετική εικόνα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4.
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832286 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

Ομως ανεξάρτητα θα λέγαμε από το καθεστώς των μηχανισμών διαπίστωσης της αξιοπλοΐας των Ακτοπλοϊκών επιβατηγών έχει επιβληθεί από την εσωτερική μας ελληνική ναυτιλιακή νομοθεσία και το όριο ηλικίας των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αλλά και προηγούμενα με το Ν.Δ. 524/1970 ορίζεται το 35 έτος από το έτος της καθέλκυσής τους.

Αναζητώντας εδώ την Ratio Legis θα πρέπει να πούμε ότι ήταν μάλλον η ψυχολογική κατάσταση και η κοινωνική ευαισθησία που είχε δημιουργηθεί τότε λόγω ορισμένων ναυτικών ατυχημάτων σε συνδυασμό ενδεχόμενα με την πολιτική κατάσταση στην χώρα μας κατά την περίοδο εκείνη, η οποία σε ευαίσθητους τομείς — όπως είναι πράγματι η ασφαλής μεταφορά των ταξιδευόντων με επιβατηγά πλοία — είχε σαν άξονα την επιβολή έστω και υπερβολικών τέτοιων μέτρων αρκεί αυτά να είχαν ένα εντυπωσιακά ευμενές αντίκτυπο στο κοινωνικό σύνολο.

Και χωρίς αμφιβολία τότε το μέτρο είχε γίνει ευμενώς αποδεκτό αφού, σύμφωνα με την ευρύτατη δημοσιοποίησή του, εξασφάλιζε με την απόσυρση την δρομολόγηση νέων ασφαλέστερων πλοίων με σύγχρονες ανέσεις.

Ο νόμος της 35ετίας των πλοίων ισχύει και λειτουργεί τώρα είκοσι χρόνια ενσωματωμένος στο πλέγμα της ναυτιλιακής μας νομοθεσίας αλλά θα λέγαμε γιατί όχι και στην σφαίρα της διαχείρισης ακτοπλοϊκών πλοίων.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ενδεχόμενα δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο πρόσφατης τουλάχιστον συνολικής θεώρησης, κριτικής και σχολιασμού.

Το γεγονός ίσως ότι άπτεται μεγάλης κοινωνικής ευαισθησίας να είναι ένας από τους λόγους.

Οπωσδήποτε όμως ο θεσμός της 35ετίας παρουσιάζει για τον τομέα αυτό της Ελληνικής ναυτιλίας τεράστιο ενδιαφέρον.

Κατά τον νομοθέτη λοιπόν της εποχής το δρομολογημένο ακτοπλοϊκό επιβατηγό απομακρύνεται της ενεργού δράσης του — ως δρομολογημένου επιβατηγού — με την συμπλήρωση της 35ετίας που είναι

το ανώτατο όριο της επιτρεπομένης ηλικίας.

Σχολιάζοντας την διάταξη παρατηρούμε ότι η έκταση εφαρμογής του νόμου περιορίζεται και οριοθετείται μόνο στα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά και δεν επεκτείνεται:

— Στα επιβατηγά που εκτελούν επίσης πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων αλλά δεν είναι δρομολογημένα. Π.χ. κρουαζιερόπλοια που εκτελούν κυκλικούς πλόες ή ημερήσιους πλόες.

— Στα επιβατηγά που εκτελούν πλόες μεταξύ Ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής.

— Στα επιβατηγά που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων της αλλοδαπής.

Εάν βέβαια λάβουμε σαν κριτήριο της απομάκρυνσης του πλοίου λόγους ασφαλείας, εδώ πραγματικά δημιουργείται ένας προβληματισμός ηθικής πλέον τάξεως αφού βλέπουμε την πολιτεία να επιδεικνύει ευαισθησία μόνο στον επιβάτη του δρομολογημένου πλοίου και όχι και προς τον Έλληνα ή αλλοδαπό επιβάτη του πλοίου που επιβιβάζεται από τη Πάτρα π.χ. για την Ιταλία, τον επιβάτη που επιβιβάζεται σε ελληνικό πλοίο για μια κρουαζιέρα από Μαϊάμι στα νησιά της Καραϊβικής και τέλος τον επιβάτη ο οποίος επιβιβάζεται στο Φάληρο για να πάει μια ημερήσια κρουαζιέρα στον Σαρωνικό.

Εμείς θεωρούμε ότι, η διαφοροποίηση της ευαισθησίας του νομοθέτη για θέματα ασφαλείας μεταξύ του επιβάτου του δρομολογημένου πλοίου και του επιβάτου των άλλων επιβατηγών πλοίων που καθόλα νόμιμα και με την έγκριση της Πολιτείας εξακολουθούν να μεταφέρουν επιβάτες σε άλλους τομείς, και μετά την συμπλήρωσή της 35ετίας, είναι απαράδεκτη και έχουμε την γνώμη ότι σαν χώρα ναυτιλιακή δεν μας τιμά.

Ομως ας έλθουμε και στην ουσιαστική πλευρά. Είναι πραγματικά ανασφαλές το πλοίο που συμπληρώσε ηλικία 35 ετών; Ενώ αντίθετα είναι ασφαλές αυτό που είναι δύο ετών, 15 ετών ή 30 ετών;

Τα θέματα ασφαλείας πλοίου, αξιοπλοΐα πλοίου, ασφαλές ταξίδι, ασφάλεια ναυσιπλοΐας είναι τεράστια, απασχολούν από πολλά χρόνια την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και συνεχώς βρίσκονται «εν δυ-

νάμει» προκειμένου να επιτευχθούν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας.

Συνακόλουθα επαναλαμβάνουμε εδώ το πολύ γνωστό στους περί την ναυτιλία ασχολουμένους. Δηλαδή ασφαλές πλοίο στον απόλυτο βαθμό το οποίο εγγυάται ότι θα εκτελέσει ασφαλές ταξίδι και ασφαλή μεταφορά δεν μπορεί να υπάρξει. Γιατί η αξιοπλοΐα του πλοίου είναι μια σύνθετη έννοια που προσδιορίζεται από πολλές παραμέτρους.

Υποστηρίζεται και είναι αληθές ότι ένα πλοίο ως τεχνική κατασκευή και λειτουργική μονάδα ανεξάρτητα μετακινούμενη μέσα σε υπαρκτούς φυσικούς κινδύνους και σε μεγάλες αποστάσεις απομονωμένο στην θάλασσα για να εκτελέσει την κατά προορισμό αποστολή του εξαρτάται βασικά αφενός μεν από την επάρκεια του υλικού του (κατασκευή σκάφους και εξοπλισμού) και αφετέρου από την ικανότητα του προσωπικού λειτουργίας του. Βεβαίως παραμένει ο χώρος της επίδρασης των εξωτερικών συνθηκών (καιρού και θάλασσας). Ομως θα πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι όσο βελτιωμένη είναι η επάρκεια των δύο παραπάνω παραγόντων τόσο περιορίζεται η δυσμενής επίδραση των εξωγενών παραγόντων στα θέματα της ασφαλούς διαθαλάσσης μεταφοράς.

Ομως είναι γνωστό ότι οι παραπάνω δύο παράμετροι μετά από πολλά χρόνια έχουν διαμορφωθεί σε συγκεκριμένα κριτήρια επάρκειας τα οποία η κοινωνική απαίτηση μετουσιωμένη σε πολιτική βούληση έχει καταστήσει υποχρεωτικά μέσω Κανονισμών ενσωματωμένων στην ναυτιλιακή νομοθεσία.

Συνακόλουθα λοιπόν όταν πλέον μιλάμε για ασφαλές πλοίο, πλοίο δηλαδή το οποίο μπορεί να εκτελέσει την κατά προορισμό αποστολή του μιλάμε για πλοίο που κατασκευαστικά και λειτουργικά ανταποκρίνεται στα παραπάνω κριτήρια.

Δηλαδή είναι πλοίο που:

— Έχει κατασκευαστεί και εξοπλιστεί σύμφωνα με τους Κανονισμούς.

— Έχει επανδρωθεί και λειτουργεί εκτελώντας την συγκεκριμένη θαλάσσια αποστολή σύμφωνα με τους Κανονισμούς και με την δια-

μορφωμένη μακρόχρονη ναυτική και τεχνική εμπειρία.

Και εδώ δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με στατιστικές που κατά καιρούς βλέπουν την δημοσιότητα το 80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτό το στοιχείο εκπέμπει το μήνυμά του ως προς την σημασία που έχει για την ασφάλεια του πλοίου η σωστή επάνδρωση, η εκπαίδευση του πληρώματος και γενικά η πληρέστερη εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Επειδή όμως το κριτήριο της 35ετίας αφορά — και είναι το σημαντικότερο — την επάρκεια του υλικού χωρίς να λαμβάνει υπόψη το λειτουργικό μέρος, θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι τόσο οι διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα όσο και η εσωτερική νομοθεσία των κυριωτέρων ναυτιλιακών χωρών ενώ με λεπτομέρεια καθορίζουν τις απαιτήσεις των πλοίων ανάλογα με την ηλικία τους (ημερομηνία κατασκευής τους) σε συνδυασμό με τις κατά καιρούς ημερομηνίες έναρξης ισχύος Διεθνών Συμβάσεων ή και εσωτερικών Κανονισμών, πουθενά δεν συναντάμε διάταξη η οποία να θέτει εκτός υπηρεσίας πλοία θεωρώντας αυτά *arriori* ως ανασφαλή και μη δυνάμενα να συμμορφωθούν με τις καθοριζόμενες απαιτήσεις.

Είναι φανερό λοιπόν ότι τόσο η διεθνής Κοινότητα δια των Διεθνών Συμβάσεων όσο και η εσωτερική νομοθεσία των ναυτιλιακών χωρών δεν δέχεται σαν φιλοσοφία ότι ένα όριο ηλικίας του σκάφους (κατά βάση αυθαίρετο) μπορεί να αποτελέσει κριτήριο της αξιοπλοΐας του.

Αντίθετα δέχεται ότι το κατά περίπτωση σκάφος, ανεξάρτητα της ηλικίας του μέσω των μηχανισμών της επιθεωρήσεώς του πρέπει να αποδειχθεί κατά πόσο πληρεί ή όχι τις απαιτήσεις των Κανονισμών προκειμένου να εφοδιαστεί ή να ανανεώσει τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του.

Με την αντίληψη αυτή τεκμαίρεται ακόμη και η σημασία που δίνει η ναυτιλιακή κοινότητα στον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην συντήρηση και την καλή λειτουργία του σκάφους, στοιχείο που τόσο πολύ συντελεί άλλωστε στην διαφοροποίηση που μπορούν να παρουσιάσουν δύο σκάφη της ίδιας ηλικίας και κατηγορίας.

Είναι φανερό ότι σύμφωνα με την κρατούσα αντίληψη την απόφαση για απόσυρση του σκάφους την παίρνει ο ίδιος ο πλοιοκτήτης με το να αποφασίσει ή όχι να προσαρμόσει το πλοίο του στις απαιτήσεις των Κανονισμών.

Εδώ θα επαναλάβουμε και ένα ναυτιλιακό αξίωμα που νομίζω ο γνωστός καθηγητής της Ναυτιλιακής Οικονομικής κ. Λεωτ. Γεωργαντόπουλος τονίζει ιδιαίτερα: «Οτι το κάθε πλοίο έχει την δική του λειτουργική ζωή που είναι συνάρτηση της τεχνικής του οντότητας και των συνθηκών λειτουργίας του».

Κατά συνέπεια η απόσυρση του πλοίου αποτελεί κατά βάση μια επιχειρηματική οικονομική απόφαση όταν ο φορέας της επιχείρησης κρίνει ότι η κατάσταση του υλικού του σκάφους και του εξοπλισμού του σε συνδυασμό με τις συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργίας του στο δεδομένο χώρο και χρόνο έχουν καταστήσει συνολικά αντισυμβαλλόμενη την συνέχιση της δράσης του.

Με άλλες λέξεις δεν μπορεί η α-

πόσυρση να αποτελεί δικαίωμα της Πολιτείας.

Η αυθαίρετη αυτή παρέμβαση δημιουργεί στρέβλωση και παρέκκλιση στην ελεύθερη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως όσο και αν έχει περιβληθεί τον χαρακτήρα της προστασίας του κοινωνικού αγαθού που είναι η ασφαλής διαθαλάσσης μεταφορά επιβατών.

Και ακόμη θα υποστηριζόταν ότι η εξακολούθηση ισχύος της διάταξης δημιουργεί σε κάθε τρίτο (ξένον) τον προβληματισμό ότι ενδεχόμενα η 35ετία αποτελεί ασφαλιστική δικλείδα της Πολιτείας ότι και αν ακόμη ενδεχόμενα τα όργανά της και οι μηχανισμοί επιθεώρησης δεν λειτουργούν σωστά, έρχεται η ίδια Πολιτεία να επιβεβαιώσει αυτή την σκέψη με το να αποσύρει το πλοίο, θέτοντας τέλος σε μια δική της ανοχή.

Και όμως οι Υπηρεσίες Επιθεώρησης των Ελληνικών πλοίων βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα και τα αποτελέσματα αυτής της ικανότητας των στελεχών της και της αφοσίωσής τους στο καθήκον είναι καθημερινά.

Όμως οφείλουμε να πούμε ακόμη ότι ο θεσμός της 35ετίας δημιουργεί αρνητική ψυχολογία στον ίδιο τον πλοιοκτήτη για το σκάφος του όσο πλησιάζει το όριο των 35ετών. Θα υποστηριζόταν μάλιστα ότι κατά τα τελευταία χρόνια ίσως να αρχίζει και μια συνειδητή υποβάθμιση της συντήρησής του και μείωσης των σχετικών δαπανών, αφού ο υψηλός βαθμός συντήρησης που συνεπάγεται και υψηλές δαπάνες δεν φαίνεται να έχει ιδιαίτερο νόημα, για το περιορισμένο μέλλον του σκάφους.

Διερωτώμαι αληθινά πως είναι δυνατό ένα τεράστιο πλοίο για το

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

οποίο διαπανθήθηκαν τεράστια ποσά για την αγορά και την μετασκευή του σε ένα σύγχρονο ανάκτορο — ένα πραγματικό δημιούργημα του συνδυασμού της ελληνικής οργανωτικής, τεχνικής και ναυτικής ικανότητας και φαντασίας στο οποίο εργάζονται εκατοντάδες άνθρωποι, έστω και αν αυτό όταν το πήραν τα ελληνικά χέρια για να το μεταπλάσουν, ήταν δέκα η δεκαπέντε ή και είκοσι ακόμη ετών, να έλθει ξαφνικά ή 35η επέτειος των αρχικών του γενεθλίων και κατά τρόπο αφοριστικό και αυθαίρετο η ίδια η Πολιτεία σε παγκόσμια ναυτιλιακή πρωτοτυπία το εξαφανίζει με το επιχείρημα ότι είναι ανασφαλές για εσωτερικές δρομολογιακές συγκοινωνίες.

Και θα λέγαμε ακόμη αν τα τεράστια αυτά ποσά που διαπανθήθηκαν προέρχονται από το Ελληνικό Τραπεζικό σύστημα πότε θα αποσβεστούν; Με τι χρονικές προοπτικές λειτουργίας του σκάφους;

Μήπως λοιπόν και αυτός ο λόγος αποτελεί ένα ακόμη ανασταλτικό παράγοντα για την εξεύρεση κατάλληλων σκαφών έστω και μεγαλύτερης ηλικίας τα οποία θα μπορούσαν θαυμάσια να μετασκευαστούν στην Ελλάδα;

Αλλά ας έλθουμε εκεί που ξεκινήσαμε. Δηλαδή για την περίπτωση που οι μετοχές των εταιριών ακτοπλοϊκών πλοίων εισέρχονται στο χρηματιστήριο. Πως θα πείσουμε μελλοντικούς επενδυτές όταν από την πρώτη ημέρα της λειτουργίας του πλοίου που θα αρχίσουν οι πληρωμές των εξοφλητικών δόσεων του δανείου θα πρέπει συγχρόνως να αρχίσει και η δημιουργία ιδίου κεφαλαίου για την αγορά νέου σκάφους που θα αντικαταστήσει στην δρομολογιακή γραμμή το κατά νόμο παρήλικο μετά από λίγα χρόνια;

Εμείς θεωρούμε ότι από την ναυτιλία δεν έχουν δημιουργηθεί ακόμη αντιδράσεις γιατί τουλάχιστον μεγάλα πλοία για τα οποία έχουν δαπανηθεί μεγάλα ποσά δεν έχουν ακόμη συμπληρώσει 35ετία.

Ομολογουμένως η κατάργηση της διάταξης — που θεσπίστηκε σε ανώμαλη άλλωστε πολιτική περίοδο αποτελεί τελικά μια δύσκολη Πολιτική Απόφαση, η οποία ενδεχόμενα να δημιουργήσει αντιδράσεις, αφού η κοινή γνώμη — η οποία είναι φυσικό να μην έχει τις ιδιαίτερες γνώσεις — συνδέει το θέμα της 35ετίας των πλοίων με την ασφάλεια των διακινουμένων δια

θαλάσσης επιβατών.

Ομως οφείλουμε να πούμε ότι μια τέτοια αντίδραση δεν θα την βλέπαμε δικαιολογημένη από πλευράς ναυτεργασίας.

Και αυτό γιατί το αυθαίρετο αυτό μέτρο, ούτε άλλες χώρες το εφαρμόζουν και ακόμη ότι μεγάλος αριθμός Ελλήνων ναυτικών για πολλά χρόνια τώρα υπηρετούν σε πλοία μεγαλύτερα των 35 ετών χωρίς να έχει ποτέ τεθεί θέμα ηλικίας για το σκάφος που υπηρετούν, τα οποία είναι και πολλά και αξιόλογα.

Κλείνοντας το άρθρο αυτό επισημαίνουμε και πάλι ότι η 35ετία δεν προάγει την αξιοπλοΐα των πλοίων και τα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας στο σύνολό της. Εάν για τα πλοία αυτής της ηλικίας η Πολιτεία θεωρεί ότι υστερούν σε κάποιο τομέα της ασφαλείας του σκάφους δεν έχει παρά τεκμηριωμένα να έλθει με εσωτερικούς κανονισμούς να ζητήσει πρόσθετες απαιτήσεις.

Αυτό είναι δικαίωμά της και μάλιστα εφόσον διαπιστωθεί τέτοια ανάγκη αποτελεί και υποχρέωσή της.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



Link Maritime Enterprises S.A.

● **chartering**

● **contracting**

● **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

Τιμήθηκε πάλι η ανθρωπιά των Ελλήνων πλοιάρχων

Σαρανταδύο Έλληνες πλοίαρχοι οι οποίοι στη διάρκεια του 1991 διέσωσαν 1.503 άτομα που κινδύνευαν στη θάλασσα και περισυνέλεξαν 528 φυγάδες από το Βιετνάμ, την Κούβα και την Αλβανία τιμήθηκαν στις 23 Ιανουαρίου από την Ένωση Πλοιάρχων. Στην ίδια εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας τιμήθηκαν οι πλοίαρχοι που αρίστευσαν στις εξετάσεις και τιμήθηκαν από ξένες κυβερνήσεις και ανακοινώθηκε η ανακήρυξη επιτίμων μελών της Ενώσεως Πλοιάρχων.

Στην εκδήλωση μίλησαν ο Πρόεδρος της Ενώσεως Γιάννης Χαλάς και ο Γεν. Γραμματέας Σταμάτης Κουράκος, ο οποίος ανέφερε ότι από το 1978 μέχρι σήμερα οι Έλληνες πλοίαρχοι περισυνέλεξαν 11.956 φυγάδες και διέσωσαν 4.916 ανθρώπους που κινδύνευαν στη θάλασσα.

Στην εκδήλωση μίλησε και ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης ο οποίος εξέφρασε το θαυμασμό του για την αξιοσύνη των Ελλήνων Ναυτικών και υπογράμμισε ότι για το Υπουργείο αυτή η χρονιά θα είναι χρονιά προσπάθειας για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Διάσωση ναυαγών

Για τη διάσωση ανθρώπων που κινδύνευαν στη θάλασσα τιμήθηκαν οι πλοίαρχοι:

- Θεόκτιστος Ζανέτος, πλοίαρχος του πλοίου «Leni» της εταιρίας «Troodos Shipping», για την αποτελεσματική συμβολή στη διάσωση ενός κότερου και 11 Αυστραλών επιβαινόντων στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού στις 4.3.90.
- Μιχαήλ Μπογάκος, πλοίαρχος



του πλοίου «Evangelia II» της εταιρίας «Taquhira Shipping Co. Ltd.», για τη διάσωση δύο Γερμανών ναυαγών στις 10.5.91.

- Μιχαήλ Μίσος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Ρόδος» της εταιρίας ΔΑΝΕ, για τη διάσωση οκτώ Αυστριακών στη θαλάσσια περιοχή της νήσου Τήλου στις 23.6.91.
- Ισίδωρος Μαμίδης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Αιγαίον» της εταιρίας «Agapitos Bros», για τη διάσωση ενός ατόμου, στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των Φλεβών στις 26.6.91.

- Σωτήριος Μολώσης, πλοίαρχος του πλοίου «Sarah Beckett», της εταιρίας «Neomare Shipping», για τη διάσωση ιστιοπλοϊκού σκάφους και δύο επιβαινόντων στη θαλάσσια περιοχή των Βερμούδων στις 2.7.91.
- Παύλος Μάγειρος, πλοίαρχος του πλοίου «Ton Hill», της εταιρίας «Fomentos Armadora S.A.», για τη διάσωση 13 μελών βυθισθέντος πλοίου στη θαλάσσια περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, στις 13.7.91.
- Ελευθέριος Ευσταθόπουλος,

πλοίαρχος του πλοίου «Kirki», της εταιρίας «Maymar Marine Enterprises», για την αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση 37 μελών του πληρώματος του παραπάνω πλοίου μετά την αποκοπή του και την πυρκαϊά που εκδηλώθηκε στη θαλάσσια περιοχή βόρεια του λιμανιού Πέρθ της Αυστραλίας στις 20.7.91.

- Ιωάννης Αβρανάς, πλοίαρχος του κρουαζιεροπλοίου «Ωκεανός», της εταιρίας «Epirotiki», για τις εγκαίρως συντονισμένες και αποτελεσματικές ενέργειες που συνετέλεσαν στη διάσωση 581 επιβατών και πληρώματος όταν κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες το πλοίο βυθίστηκε στη θαλάσσια περιοχή της Ν. Αφρικής στις 3.8.91.
- Δημήτρης Κραγιώτης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Vergina» της εταιρίας «Stability Lines», για την παροχή βοήθειας σε 4 άτομα και ρυμούλκιση σκάφους στις 14.8.91.
- Νίκος Μαυρής, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Esprit» της εταιρίας «Doil Steamship», για τη διάσωση εννέα Ινδονήσιων ναυαγών στη

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



θαλάσσια περιοχή της Σιγκαπούρης στις 19.8.91.

- Δημήτρης Καραγιάννης, πλοίαρχος του πλοίου «Zim Livorno», της εταιρίας «Costamare Shipping», για τη διάσωση 29 μελών πληρώματος φορτηγού με σημαία Παναμά, το οποίο είχε πιάσει φωτιά 250 μίλια βορειοδυτικά του Λος Άντζελες στις 24.8.91.

- Άγγελος Σιάγκας, πλοίαρχος του πλοίου «Strygos», της εταιρίας «Chios Maritime S.A.», για τη διάσωση και περισυλλογή ενός Ρώσου υπηκόου, την 1.9.91.

- Δημήτρης Τουτουντζής, πλοίαρχος του πλοίου «Catamaran 1» της εταιρίας «Πειραική ANE», για την επιτυχή προσπάθειά του στη μεταφορά τρυματισμένου υπαξιωματικού Λ.Σ. στις 2.9.91.

- Γεώργιος Τσοπάνης, πλοίαρχος του πλοίου «Βυζάντιον» της εταιρίας «Halkidon Shipping», για την αποτελεσματική συμβολή στην περισυλλογή και διάσωση εννέα μελών πληρώματος βυθισθέντος πλοίου, στη θαλάσσια περιοχή της Αλγερίας στις 21.10.91.

- Δημήτρης Μακρής, πλοίαρχος του πλοίου «Alkyonis» της εταιρίας «Glafki Maritime», για την αποτελεσματική συμβολή στην περισυλλογή και διάσωση τριών μελών πληρώματος βυθισθέντος πλοίου στη θαλάσσια περιοχή της Αλγερίας στις 21.10.91.

- Απόστολος Καλαντζής, πλοίαρχος του πλοίου «Olympic Promise» της εταιρίας «Springfield Shipping», για την περισυλλογή και διάσωση δύο επιβαινόντων από ημιβυθισμένο γαλλικό ιστιοπλοϊκό στις 23.10.91.

- Βασίλειος Αρεπάντης, πλοίαρχος του πλοίου «Vento» της εταιρίας «Dealmar navigation», για τη διάσωση δύο επιβαινόντων θαλαμηγού στις 28.10.91.

- Δημήτριος Γλυνός, πλοίαρχος του πλοίου «Caribou» της εταιρίας «Remi Maritime», για την αποτελεσματική συμβολή στη διάσωση και περισυλλογή 13 μελών πληρώματος κυπριακού φορτηγού που βυθίστηκε στις 7.11.91.

- Δημήτριος Αργύρης, πλοίαρχος του πλοίου «Karetan Panagiotis», της εταιρίας «Ceres» για την αποτελεσματική συμβολή στη διάσωση και περισυλλογή 13 μελών πληρώματος κυπριακού φορτηγού πλοίου, στις 7.11.91.

- Σακελλάριος Μαΐλης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Κάμιρος», της εταιρίας «ΔANE», για την αποτελεσματική και επιτυχή προσφορά του σε τοκετό και γέννηση βρέφους εν πλώ, στις 11.11.91.

- Γεράσιμος Μπάρκας, πλοίαρχος του πλοίου «Miami Reefer», της εταιρίας «International Reefer Services S.A.», για τη διάσωση Γάλλου ιστιοπλοίου στις 12.11.91.

- Βασίλειος Παππάς, πλοίαρχος του «Ιπτάμενου Δελφινιού 21» της εταιρίας «Ceres», για την αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση του πλοίαρχου Γεώργ. Φαραντάτου, ο οποίος υπέστη καρδιακό επεισόδιο, στις 22.11.91.

- Κωνσταντίνος Φικιώρης, πλοίαρχος του πλοίου «Manessi» της εταιρίας «Tritea Maritime L.T.D.» για τη διάσωση πέντε μελών πληρώματος αλιευτικού σκάφους που βυθίστηκε στις 3.12.91.

- Πρόδρομος Μωυσιάδης, πλοίαρχος

του πλοίου «Κίτσα», της εταιρίας «Angelakos Hellas» για τη διάσωση και περισυλλογή 27 μελών πληρώματος βυθισθέντος πλοίου στις 20.12.91.

- Για τις έγκαιρες και αποτελεσματικές προσπάθειες που συνετέλεσαν στην επιτυχή διάσωση 740 ατόμων του επιβατηγού - οχηματογωγού «Ρόδος» όταν εκδηλώθηκε σε αυτό πυρκαϊά στις 15.4.91, βραβεύθηκαν οι:

- Κωνσταντίνος Θεοχάρης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Golden Vergina», της εταιρίας «Agapitos Bros».

- Γεώργιος Κολουδάς, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Alexandros» της εταιρίας «Poseidon Lines»

- Ιωάννης Τσεσμελής, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Όμηρος», της εταιρίας «Maritime Company of Levens».

- Ιωάννης Στεφανάτος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Μιλένα» της εταιρίας «G.A. Ferries».

- Μιχαήλ Βαζανέλης, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Κνωσσός» της εταιρίας «Minoan Lines»

- Σωκράτης Καφετζόπουλος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Αρκάδι» της εταιρίας «Ρεθυμνιακή Ν.Ε.».

- Νικόλαος Λυγίζος, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Λασήθι», της εταιρίας «Poseidon Lines».

- Γεώργιος Δαρζέντας, πλοίαρχος του Ε/Γ - Ο/Γ «Παναγία Τήνου» της εταιρίας «Venturis Sea Lines»

Περισυλλογή φυγάδων

Για την περισυλλογή φυγάδων σε διάφορες περιοχές του κόσμου τιμήθηκαν οι πλοίαρχοι:

- Σπυρίδων Τόλας, πλοίαρχος του πλοίου «Anezina» της εταιρίας «Grecomar», για τη διάσωση 62 Βιετναμέζων φυγάδων στη θάλασσα της Κίνας στις 20.10.89.

- Γεώργιος Παναγιωτάκης, πλοίαρχος του επιβατηγού πλοίου «Βρετανίς», της εταιρίας «Chandris S.A.» για τη διάσωση 24 Κουβανών φυγάδων στη θαλάσσια περιοχή νότια της Φλώριδας στις 18.4.91, 7.5.91 και 13.5.91.

- Αθανάσιος Καλογράνας, πλοίαρχος του πλοίου «North King» της εταιρίας «Kassian Navigation», για τη διάσωση 6 Κουβανών φυγάδων στις 24.4.91.

- Βασίλειος Βρεττός, πλοίαρχος

του επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου «El Greco» της εταιρίας «Minoan Lines», για τη διάσωση 186 Αλβανών φυγάδων, στη θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής στις 11.6.91.

• Ελευθέριος Δημοτάκης, πλοίαρχος του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Λατώ», της εταιρίας «ΑΝΕΚ», για τη διάσωση και περισυλλογή 110 Αλβανών φυγάδων, στις 11.6.91.

• Κωνσταντίνος Δημάκης, πλοίαρχος του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Λισσός» της εταιρίας «ΑΝΕΚ» για τη διάσωση και περισυλλογή 87 Αλβανών φυγάδων στις 12.6.91.

• Ανάργυρος Σαλίβερος, πλοίαρχος του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Ouranos» της εταιρίας «Fragline», για τη διάσωση 18 Αλβανών φυγάδων, στην θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής στις 16.6.91.

• Ιωάννης Τζούλας, πλοίαρχος του πλοίου «Flora C.» της εταιρίας «Westwind Africa Line», για τη διάσωση 7 Κουβανών φυγάδων,

στη θαλάσσια περιοχή νότια της Φλώριδα στις 10.7.91.

• Δημήτρης Πάχος, πλοίαρχος του πλοίου «North Empress» της εταιρίας «Kassian Navigation», για την διάσωση 18 Κουβανών φυγάδων στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Φλώριδα, στις 2.9.91.

• Ιωάννης Μανωλίδης, πλοίαρχος του πλοίου «Gaz Channel» της εταιρίας «Naftomar Shipping» για τη διάσωση δέκα Βιενταμέζων φυγάδων στον Ινδικό Ωκεανό, στις 12.10.91.

Έπαινοι

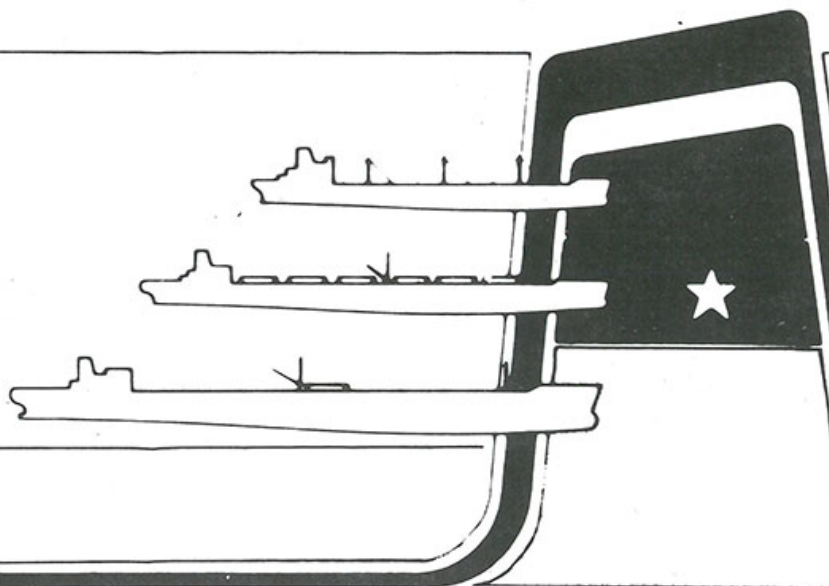
Με επαίνους βραβεύθηκαν οι πρωτεύσαντες στις εξετάσεις πλοίαρχοι Α' Ι. Δουλεράκης, Ν. Κουφογιάννης και Πρ. Κωνσταντόπουλος, πλοίαρχοι Β' Ν. Ζορμπάς, Αθ. Ευστρατιάδης και Κυρ. Γούδας και πλοίαρχοι Γ' Γ. Σβώκος, Π. Τσολάνης και Β. Δελιέζας καθώς και ο πλοίαρχος Υάκινθος Παπαδόπουλος, για την βράβευσή του από το ιταλικό υπουργείο Εξωτερικών με το παράσημο Cavalierato Omri της

Ιταλικής Δημοκρατίας και για τη συμμετοχή του σε έρευνες για τον εντοπισμό πλοίων που βρίσκονταν σε κίνδυνο.

Τέλος στην εκδήλωση ανακοινώθηκε η ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ με την οποία ανακηρύχθηκε επίτιμο μέλος της Ενώσεως ο Επιπυραγός — Πλοηγός και Κυβερνήτης Πυροσβεστικού Σώματος Ηλίας Στεφανάκος για την προσφορά εξαιρετικών υπηρεσιών προς τη ναυτική τάξη, ενώ πλακέτα, απενεμήθη από την ΠΕΠΕΝ στον κ. Μηνά Σιγάλα για την ανέλιξη του μέχρι την προεδρία της Ενώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, στην οποία μετεπήδησε μετά από μακρόχρονη επιτυχή σταδιοδρομία στο επάγγελμα του πλοίαρχου.

Εξ άλλου ανακοινώθηκε ότι ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη του Δ.Σ. της Ενώσεως Πλοιαρχών οι πλοίαρχοι Γ. Αβδελάς, Εμ. Λαμπρινός, Ι. Λιόκουρας, Ν. Μαλεύρης, Β. Σελεμετάς, Ευάγ. Σκανδάλης και Ν. Τομάρας.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

**ΑΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
INSURANCE COMPANY S.A.**

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

Telephone 3227.932-3-4-5
Telex No 21.6158 Hori Gr
Telefax: 3225540

**ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ: «Όριζων» — Sun Ins. Ltd.» — «London Assurance» —
«Taisho Marine & Fire Ins. Co.»**

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σās.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί αν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, έμπορικά καί άναψυχής.

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ή κα Ήλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η απραξία και ο σκεπτικισμός, όχι μόνο στις αγοραπωλησίες πλοίων αλλά στη ναυτιλιακή αγορά γενικότερα, χαρακτηρίζουν τον πρώτο μήνα του καινούργιου χρόνου.

Όλων τα βλέματα είναι στραμμένα προς τις ραγδαίες εξελίξεις της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και γενικά των ανατολικών χωρών.

Ενας μεγάλος αριθμός πλοίων που ήταν ναυλωμένοι από τους Σοβιετικούς βρίσκεται σε αναμονή πληρωμής των καθυστερούμενων ναύλων με ορισμένους από τους πλοιοκτήτες να θεωρούν την είσπραξη τους σχεδόν απίθανη.

Οι μεταφορές από την Άπω Ανατολή γίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και αρκετοί εφοπλιστές προτιμούν να πριμοδοτήσουν το ballast, ούτως ώστε να φέρουν το πλοίο τους σε καλύτερο position, το πόσο όμως μπορεί να συνεχιστεί αυτό κανείς δεν γνωρίζει.

Τα καλά νέα έρχονται από την Αμερική όπου η Γερουσία αποφάσισε να παραχωρήσει ακόμη 600 εκατομμύρια δολάρια οικονομική βοήθεια στις νέες Ανεξάρτητες Σοβιετικές Δημοκρατίες, όπως επίσης παραμένει η σταθερή θέση της ΈΟΚ για παροχή οικονομικής βοήθειας στις νέες δημοκρατίες.

Οι τιμές των υπερηλίκων πλοίων αρχίζουν να παρουσιάζουν μια αισθητή υποχώρηση με τους πωλητές έτοιμους να αντιμετωπίσουν ρεαλιστικά τις προσφορές, αλλά και στα νεώτερα πλοία οι τιμές βρίσκονται σε πτωτική τάση.

Η πλειοψηφία των πλοιοκτητών του Πειραιώς και του Λονδίνου πιστεύουν ότι θα υπάρξει κάποια περαιτέρω πτώση της ναυλαγοράς, παρόλο ότι το BIFFEX διατηρείται στις 1.500 μονάδες, μέχρις ότου ξεκαθαριστούν τα προβλήματα της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και να αυξηθούν οι εξαγωγές από το Far East.

Στην αγορά του σκράπ, η Ινδία επανέρχεται δυναμικά στο παιχνίδι προσφέροντας έως 230 δολάρια ανά τόννο βάρους γεγονός το οποίο πιθανώς να οδηγήσει ορισμένα υπερηλικά πλοία για κόψιμο.

Όλα δείχνουν ότι οι τρεις επόμενοι μήνες θα είναι καθοριστικοί για τις τιμές των πλοίων, με τους αγοραστές να περιμένουν την καλή ευκαιρία και τους πωλητές ανήσυχους.

Ας ελπίσουμε ότι ο ούριος άνεμος δεν θα αργήσει να φυσήσει και αυτή την φορά από Ανατολάς...

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:
Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Antony Rainbow	30.173	1985	23.500.000	Westfal
Bonita	37.609	1984	16.500.000	Great East.
Alexander's Power	27.097	1977	7.100.000	Τούρκοι
Kapetan Antonis III	110.906	1973	11.000.000	Έλληνες

Pioneer Maru	129.829	1978	13.700.000	—
Regal Carrier	64.172	1975	10.500.000	Έλληνες
Singa Wilstream	28.041	1975	5.850.000	Έλληνες
Ternoza	32.244	1983	11.500.000	—
Dragonland	35.224	1974	6.400.000	Έλληνες
Eline	43.078	1991	28.000.000	Τορίκ
Regal Master	65.503	1977	13.000.000	Έλληνες
Cosmotrust	114.899	1975	19.450.000	Αμερικανοί
Cidade de Sao Paulo	14.960	1979	enblock	—
Cidade de Belem	14.960	1979	9.000.000	—
Monte Chiaro	80.583	1974	7.400.000	—
Channel Fortune	69.347	1987	enblock	—
Allante	69.347	1988	51.000.000	Κινέζοι
Ψηερνωτσου	38.008	1983	14.000.000	Γιουγκοσλάβοι
Derbent	34.194	1974	4.900.000	Έλληνες
Eden	22.218	1979	6.900.00	Κινέζοι
Clipper Alliance	17.387	1977	3.900.000	Έλληνες
Fortune Falcon	19.112	1967	1.700.000	Ταϊβανοί
Viking Trader	18.758	1981	7.000.000	Χόγκ Κόγκ
Tyne	22.353	1970	2.200.000	—
MSC Lucy	32.628	1973	7.000.000	Ελβετοί
Marine Express	35.089	1981	enblock	—
Marine Gloria	35.089	1981	19.500.000	—
Western Skau-bo	42.000	1991	25.000.000	—
Ocean Sovereign	168.728	1971	5.900.000	Έλληνες
Σηνιει Marθ	134.176	1981	30.000.000	—
Δαδάκ	76.324	1985	ενβλοψκ	Νοβοκλαβ
Νιλαμ	76.284	1985	49.650.000	—
Φξορδ Λανδ	50.825	1976	7.400.000	Γερμανοί
Dakila Uno	23.509	1985	10.500.000	Ιάπωνες
Asian Erie	27.915	1984	12.600.000	Απ. Ανατολή
Αμβρα Harpoon	132.415	1975	13.250.000	Νορβηγοί
El Bravo	69.421	1988	27.000.000	Yick Fung, Hkg
Maersk Pine	26.650	1984	13.500.000	Ιάπωνες
Egda	38.631	1974	—	—
Grena	38.631	1974	enblock	K.G.Jøbsen
Molda	38.000	1979	30.000.000	—
Katori	120.000	1973	7.000.000	Έλληνες
Red Arrow	25.890	1977	5.300.000	—
Stacarrier	34.681	1981	9.400.000	—

Τάνκερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Kashee	138.704	1975	14.500.000	—
Stavik	31.600	1977	9.200.000	—
Pacific Hope	35.022	1980	11.000.000	Ευρωπαίοι
Alter	60.840	1976	12.500.000	Euro Nav.
Skaufast	87.175	1980	23.000.000	Alandia
Argo Artemis	146.270	1989	47.000.000	Tapiaw
Tokachi	234.202	1976	13.500.000	Seatrade
Colden Sunray	89.665	1974	11.250.000	Ιταλοί

Deer Key	51.540	1970	4.000.000	Auction
Fernocourt	39.524	1985	20.500	Petrobulk
British Beech	21.093	1964	1.200.000	Bakri Bunk.
Staleader	40.349	1990	26.400.000	Transpetrol
Tomoe 305	16.267	1983	12.500.000	—
Alsama Alara-				—
bia	315.695	1974	22.000.000	—
Metaxata	69.118	1980	20.500.000	Nordic A-
				mer.
Granita	21.216	1974	4.800.000	—
Century Dawn	102.604	1975	11.500.000	Alandia
Orkanger	21.718	1970	12.500.000	Norβηγοί
Oliva	134.999	1975	14.800.000	—
Bromsgaard				—
Star	92.134	1975	13.800.000	—
Hellespo Ar-				—
mour	118.159	1972	7.550.000	Τούρκοι
Esso Bombay	19.663	1968	3.250.000	A. Ανατολή
Neptune				—
Subaru	87.768	1986	enblock	A. Ανατολή
Neptune Oto-				—
me	87.768	1986	31.500.000	—
Freeman	39.990	1963	2.000.000	—
Essi Silje	16.700	1968	825.000	—
Phillips Arkan-				—
sas	54.031	1980	15.470.000	Pegasus

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Lauro	17.161	1977	4.500.000	Ταϊλανδοί
Pace	15.082	1974	2.600.000	Guam
				Guam
Caly	15.138	1977	3.470.000	Κινέζοι
Alpha Nova	16.700	1971	1.500.000	—
Uniselva	14.770	1973	1.800.000	Έλληνες
Crystal King	20.850	1979	6.400.000	—
Bukavu	15.080	1975	2.700.000	—
CMB Merit	21.232	1980	DM	—
			24.500.000	Γερμανοί
Rikia	13.850	1972	1.700.000	Blue Marine
Boringia	20.295	1978	14.000.000	Έλληνες
Fiona	19.974	1977	14.000.000	Έλληνες
Aurora T	16.143	1973	1.600.000	—

Allisa 15.969 1970 1.200.000

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Stravinsky	9.220	1975	2.250.000	A. Ανατολή
Tchaikovsky	9.162	1976	2.150.000	Έλληνες
Rembrandt	15.012	1977	3.500.000	Ελβετοί
Mediterranea	24.703	1974	enblock	—
Nipponica	26.103	1973	enblock	—
Lloydiana	34.059	1972	14.000.000	—
Visund	12.764	1974	3.250.000	Cosco
Rosaleverett	10.110	1977	3.400.000	A. Ανατολή
Adelfaeverett	10.110	1977	3.400.000	A. Ανατολή
Gliwice II	11.700	1969	2.200.000	Αμερικανοί
Kopalnia Sos-				—
nica	11.700	1969	2.200.000	Αμερικανοί
Blue Ace	10.423	1975	enblock	—
Pul Bahagia	8.515	1977	4.700.000	Κινέζοι
Hanjin Dubai	16.186	1974	2.500.000	Κορεάτες
Carla Costa	(pax)	1952	14.500.000	Ηπειρωτική
Asian Virgo	6.228	1981	3.050.000	Σιγκαπούρ.
Gdynski Kosy-				—
nier	5.657	1978	enblock	—
Zyardow	5.640	1980	»	Target Mar.
Dzieci Polskie	5.657	1978	9.000.000	Target Mar.
Itabiaina	7.620	1975	800.000	—
Nomadic Patria	11.850	1978	7.725.000	—
Nomadic Polux	11.850	1979	7.725.000	—
Tosa Maru	6.916	1986	9.000.000	—
Tundra Skier	12.475	1981	enblock	Έλληνες
Tundra Sprin-				—
der	12.475	1979	enblock	Έλληνες
Tundra Skater	12.545	1981	enblock	Έλληνες

Για διάλυση:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή USD	/LDT
Leonidas	55.374	1966	163	Πακιστανοί

*In Argentina and Uruguay***FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.****SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS**

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

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

OFFICE IN GREECE:
 Capt. COSTAS TSATIRIS
 Phones: 413 4304 — 413 8198
 Telex: 21 2884 GENY GR.
 Fax: 413 1314
 A.O.H. 6524166

Drastirios	85.509	1968	164.5	Κινέζοι
Thomaseverett	8.512	1966	170	B' Desh
Johneverett	8.529	1966	166	B' Desh
Abelia	10.493	1971	171	Ινδοί
Rasin	12.475	1967	175	B' Desh
Passumpsic	27.760	1945	1.375.000	Μεταπρά- τες

Πρίν 1 χρόνο — Ιανουάριος 1991:

Tiger	139.528	1968	161.5	Πακιστανοί
Silver Clipper	28.216	1967	152	Κινέζοι
Agate	76.084	1966	171	B' Desh
Cougar I	75.675	1966	161	Πακιστανοί
Synetos	134.829	1967	160	Κινέζοι
Iason	12.432	1963	157	Κινέζοι
Eisenhutten- stadt	38.242	1960	1.600.000	Incom.
Captain Akis	18.145	1968	125.	Κινέζοι
Kozara	39.050	1965	85	Αμερικανοί
Villar	26.643	1973	130	Ινδοί
Kota Jejati	13.550	1967	216	Ινδοί
African Wave	13.440	1970	220	Ινδοί
Margaritis	64.802	1963	197	Ινδοί
Belle Daphne	71.174	1966	190	Ινδοί
San Antonio	14.939	1969	207	Ινδοί

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν

Πρίν 20 χρόνια — Ιανουάριος 1971:

Όνομα			TDW	Έτος	Δολλ. ΗΠΑ
Aramis	TW	14.100	1962	1.690.000	
Gudvor	TW	8.840	1954	400.000	
Kongsfjord	TW	8.300	1951	289.500	
Balduin	TW	2.639	1955	324.000	
Lely	TW	1.087	1962	270.000	
Skotfoss	SD	1.680	1952	84.000	
Atland	BC	18.650	1956	950.000	

Όνομα		TDW	Έτος	Δολλ. ΗΠΑ
Dary Lok	TW	15.625	1980	4.000.000
Mega Brook	BC	123.000	1977	6.000.000
Mega Dale	BC	123.000	1977	8.750.000
Pan Cedar	BC	119.000	1973	5.000.000
Unique Pioneer	BC	115.945	1973	7.400.000
Panamax Cosmos	BC	64.958	1984	12.000.000
Apostolos Andre- as	BC	41.454	1982	12.700.000
Forest Duke	BC	41.299	1975	6.000.000
Sinan Aldogan	BC	30.643	1971	2.300.000
Anapa	BC	27.157	1972	2.700.000
Bright Evelyn	BC	26.637	1974	3.600.000
Chinta	BC	27.197	1970	enblock
Aquarius	TW	15.944	1972	3.800.000
Lori J.	BC	28.086	1984	9.500.000
Lancelot Sea	BC	21.973	1981	6.000.000
Denise	BC	19.654	1971	1.200.000
Hyundai No. 6	BC	19.408	1978	3.950.000
Eastern Lily	BC	19.408	1978	4.250.000
Vapaco	BC	18.545	1972	2.000.000
Camara	BC	17.500	1986	8.000.000
Cinchona	BC	17.500	1986	8.000.000
Kras	BC	14.709	1968	1.500.000
Sam Hunt	OBO	169.000	1974	7.000.000
Anito	MT	155.505	1976	17.000.000
Combi Sabrina	OBO	103.328	1972	6.995.000
Planier	MT	90.000	1991	45.750.000
Wind Conquest	MT	86.400	1981	24.000.000
Panda	MT	83.651	1987	37.000.000
Wind Strike	MT	33.000	1977	10.700.000
Malibu	MT	4.230	1974	2.000.000

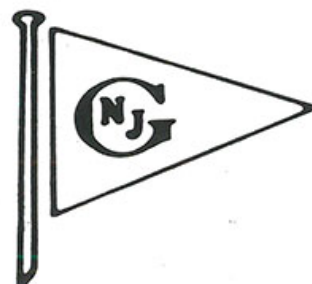
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

== == ΤΙΜΗ Σ' ΕΝΑΝ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ == ==



Τιμή στον καπετάνιο για τα χρόνια της ζωής του και τις υπηρεσίες που προσέφερε μέσα στους κόλπους της Εταιρίας, απέδωσε σε ειδική τελετή ο Όμιλος Εταιριών Χανδρή, με τον σεβασμό και την αναγνώριση που τον χαρακτηρίζουν από παράδοση στις σχέσεις του με τα επίλεκτα στελέχη του.

Ο Καπετάν Ζαννής Ξενιός αποσύρεται από την υπηρεσία μετά από μισό αιώνα μοναδικής αφοσίωσης στο καθήκον και στον Οίκο Χανδρή.

Γεννημένος στο Βροντάδο Χίου το 1919, αποφοίτησε από την Εμπορική Σχολή Χίου το 1935 και παρέμεινε για λίγο διάστημα στην Αγ-

γλία για εκμάθηση της γλώσσας.

Ο Καπετάν Ζαννής κατάγεται από παλαιά ναυτική οικογένεια. Ο παππούς του ήταν ιδιοκτήτης μεγάλων ιστιοφόρων και ο πατέρας του πλοίαρχος και εφοπλιστής.

Πρωτοταξίδεψε με πλοίο της οικογένειας Ξενιού το 1936, ναυτολογήθηκε για πρώτη φορά σε πλοίο της εταιρίας Χανδρή το «Άγιος Βλάσιος», ως δόκιμος και εν συνεχεία στο «Αφοί Χανδρή».

Κατεγάρτη στο Πολεμικό Ναυτικό το 1940 και μετά τη κατάρρευση διέφυγε στη Μέση Ανατολή όπου υπηρέτησε σαν ναύτης στα αντιτορπιλικά «Μιαούλης» και «Ναυαρίνο» και εν συνεχεία ως σημαιο-

φόρος προαχθείς σε έφεδρο ανθυποπλοίαρχο κατ' επιλογή.

Μετά τον πόλεμο επανήλθε στην Εταιρία Χανδρή και αφού υπηρέτησε σαν ανθυποπλοίαρχος και υποπλοίαρχος στα πλοία «Ιωάννης Χανδρής» και «Μαρί Χανδρής», πλοίαρχευσε για πρώτη φορά στο δεξαμενόπλοιο «Νόνα Μάρω» το 1952 και μετά στα πλοία «Άγιος Βλάσιος», «Ντόνα Μυρτώ» κ.α. μέχρι το 1959 οπότε παρέλαβε στο Λονδίνο τον Νοέμβριο του 1959 το υπερωκεάνειο «Πατρίς».

Υπό την εμπνευσμένη καθοδήγηση του Αντώνη Χανδρή και μαζί με άλλα επίλεκτα στελέχη της Εταιρίας οργάνωσαν την γραμμή Ελλάδος — Αυστραλίας, και ο Ζαννής Ξενιός πλοίαρχευσε σε κάθε νεοαγοραζόμενο υπερωκεάνειο, όπως το «Βρετάνη» με το οποίο ξεκίνησαν ουσιαστικά το 1961 οι Κρουαζιέρες Χανδρή.

Στη συνέχεια τη περίοδο 1963-67, πλοίαρχευσε στα υπερωκεάνεια «Ελληνίς», «Αυστραλίς» και «Αμερικανίς» και το 1968 τοποθετήθηκε πλοίαρχος στα γραφεία του Πειραιώς.

Διετέλεσε μέλος του Δ.Σ. του NAT επί οκτώ χρόνια, μέλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος επί έξι χρόνια, και επί 10ετία ταμίας της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΑΥΤΗ Η ΤΡΑΓΕΛΑΦΙΚΗ ιστορία της επίμονης αρνήσεως της Πολιτείας — και εν προκειμένου του Υπουργείου Ναυτιλίας — να αναγνωρίσει και σαν προαγωγική την υπηρεσία που δεν είναι ασφαλισμένα στο NAT πρέπει επιτέλους να τελειώσει. Η αξίωση δεν είναι δική μας αλλά προβάλλεται πλέον έντονα από την ίδια τη Ναυτιλία που βλέπει με μη αποκρυπτόμενη ανησυχία ικανότατα στελέχη να απογοητεύονται από τη βαθμολογική τους καθήλωση και να εγκαταλείπουν τον ναυτικό επάγγελμα σε μια στιγμή μάλιστα που η αναζήτηση στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων έχει καταστεί αγωνιώδης και για την αντιμετώπιση του προβλήματος σχεδιάζονται εκστρατείες που αποβλέπουν στην προσέλκυση νέων στη θάλασσα που είναι και ο πρώτος στόχος του Υπουργείου για το τρέχον έτος.

Υπενθυμίζοντας για μια ακόμη φορά ότι στο πρόφατο παρελθόν, όταν στο Υπουργείο υπήρχε μυαλό και πρωτίστως στόχος του ήταν η Ναυτιλία, η υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες αναγνωρίζονταν με απλά ντισάρτσια και λαμβάνονταν υπ' όψει για τη συμμετοχή σε προαγωγικές εξετάσεις, υπογραμμίζουμε ότι το πρόβλημα θα αντιμετωπισθεί μόνον όταν η επίλυσή του αξιωθεί από τις πλοιοκτητικές Ενώσεις οι οποίες, για λόγους που δεν μπορούν να γίνουν αντιληπτοί ούτε από τα μέλη τους, έχουν τηρήσει μια πε-

ρίεργη σιωπή γύρω από το θέμα αυτό — μόνον το Κομμίτη, δια στόματος, ή μάλλον δια χειρός (βλέπε άρθρο του στην ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης Ιανουαρίου) του κ. Γιάννη Χατζηπατέρα έχει θέσει το θέμα της αναγνωρίσεως και σαν προαγωγικής της υπηρεσίας που διανήθηκε ή διανύεται σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είναι ασφαλισμένα στο NAT: Συνεπώς, τα παράπονα και οι υποδείξεις δεν πρέπει να απευθύνονται προς τα «Ναυτικά Χρονικά» τα οποία έχουν επισημάνει το πρόβλημα και τις συνέπειές του από πολύν καιρό αλλά προς τις εφοπλιστικές Ενώσεις, όλες τις Ενώσεις, που οφείλουν το λιγότερο, πλέον, να γνωστοποιήσουν τη θέση τους γύρω από το επίμαχο θέμα.

ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ νομικών προσείλκυσε η επισήμανση της στήλης για την άρνηση δικαστηρίων να λαμβάνουν υπ' όψει το βιβλίο υπερωριών, ακόμη και αν είναι θεωρημένο από το λιμεναρχείο, που διευκρίνισαν ότι δεν ευσταθεί η ερμηνεία που δόθηκε για την άρνηση αυτή δεδομένου ότι, όπως τόνισαν, για το θέμα υπάρχουν δύο αποφάσεις του Αρείου Πάγου, που δεν μπορούν να αγνοηθούν από κανένα δικαστήριο.

Σύμφωνα, συγκεκριμένα, με την υπ' αριθ. 148/91 απόφαση του Β' Πολιτικού Τμήματος του Αρείου Πάγου, ο δικαστής για να σχηματίσει την κρίση του επί των ασκούντων ουσιαστική επιρροή στην έκβαση

της δίκης πραγματικών ισχυρισμών, υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη του όλα τα αποδεικτικά μέσα, μεταξύ των οποίων και τα έγγραφα που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι. Σε περίπτωση παραβάσεως αυτής της υποχρεώσεως, η σχετική απόφαση αναιρείται από τον Άρειο Πάγο.

Εξ άλλου, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 116/91 απόφαση του Γ' Τμήματος του Αρείου Πάγου, τα δικαστήρια ουσίας (Πρωτοδικείο και Εφετείο) είναι υποχρεωμένα για να σχηματίσουν την κρίση τους να λάβουν υπόψη τους όλα τα αποκλειστικά στοιχεία που επικαλούνται και προσκομίζουν νόμιμα οι διάδικοι ενώπιόν τους για την απόδειξη πραγματικών ισχυρισμών που ασκούν ουσιαστική επίδραση στην έκβαση της δίκης.

Από τις ανωτέρω αποφάσεις προκύπτει σαφέστατα ότι το βιβλίο υπερωριών, όταν μάλιστα είναι θεωρημένο από το λιμεναρχείο, πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη και να συνεκτιμάται, μαζί με τα άλλα στοιχεία κάθε υποθέσεως.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΖΟΥΝ τους συνταξιούχους μας οι αντιφάσεις που διαπιστώνονται κάθε τόσο στις απόψεις των διαφόρων Υπουργείων για το κυριότερο θέμα που τους αφορά, την καταβολή, δηλαδή, των συντάξεών τους.

«Παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το NAT, είπε ο Υπουργός μας κ. Αριστ. Παυλίδης μιλώντας στις 22 Ιανουαρίου στην τελετή

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

της πίττας της Ενώσεως Μηχανικών, οι συντάξεις θα καταβάλλονται κανονικά».

Αλλά πριν αλέκτωρ φωνήσαι, έρχεται το Υπουργείο Οικονομικών και λέγει προς την ΠΝΟ, που είχε ζητήσει την εξ ολοκλήρου οικονομική στήριξη του ΝΑΤ από τον κρατικό προϋπολογισμό, ότι «η επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, καθορίσθηκε στα 30 δις. δραχμές και πέραν αυτού δεν είναι δυνατή η διάθεση κανενός επιπλέον ποσού».

Για την κάλυψη των επιπλέον υποχρεώσεων του Ταμείου, καταλήγει το υπουργείο, θα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα και ενέργειες από το ίδιο το Ταμείο, τα οποία και θα επιλύσουν ριζικά τα οικονομικά προβλήματά του».

Ποιόν να πιστέψουν έπειτα από αυτά οι συνταξιούχοι; Τον Υπουργό μας, ο οποίος όντως πασχίζει για την εξεύρεση πόρων υπέρ του ΝΑΤ, φθάνοντας μάλιστα και σε υπερβολές που προβληματίζουν, ή το Υπουργείο Οικονομικών που έχει και το παραδάκι; Και πως να μην προβληματίζονται από αυτές τις αντιθέσεις και να μην αγωνιούν — δυστυχώς μόνον αυτοί — για την καταβολή των συντάξεών τους;

ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΑ η Εταιρία Χανδρή τίμησε προ ημερών τον Καπτάν Ζαννή Ξενιό — που αποσύρεται από την ενεργό δραστηριότητα μετά από μισόν αιώνα μοναδικής αφοσίωσης στο καθήκον — για την προσφορά του στην Εταιρία και τη Ναυτιλία.

Ο Καπτάν Ζαννής, ο οποίος διέτελε μέλος του Δ.Σ. του ΝΑΤ επί οκτώ χρόνια, μέλος της διοικήσεως του Ναυτικού Επιμελητηρίου επί έξι χρόνια και μέλος του Δ.Σ. της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων επί 15 χρόνια, πρωτοταξίδεψε σε πλοίο της οικογενείας Ξενιού και ναυτολογήθηκε σε πλοία

της Εταιρίας Χανδρή πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μετά το τέλος του πολέμου επανήλθε στην εταιρία Χανδρή και πλοίαρχευσε για πρώτη φορά το 1952 στο δεξαμενόπλοιο «Νόνα Μάρω» και μετά σε άλλα πλοία του Ομίλου Χανδρή μέχρι το 1959 οπότε παρέλαβε το υπερωκεάνιο «Πατρίς», με το οποίο άρχισε η εξυπηρέτηση της γραμμής Αυστραλίας. Εν συνεχεία πλοίαρχευσε σε κάθε νεοαγοραζόμενο υπερωκεάνιο και το 1968 τοποθετήθηκε σαν αρχιπλοίαρχος στα γραφεία του Πειραιώς. Κατά την ταπεινή αντίληψη του γράφοντος, η προσφορά προς τη Ναυτιλία ανθρώπων της θάλασσας σαν τον Ζαννή Ξενιό έπρεπε να τιμάται και από την Πολιτεία, αλλά κάτι τέτοιο προϋποθέτει μια ευαισθησία που όπως φαίνεται, όπως αποδεικνύεται από τα πράγματα, λείπει από εκείνους στους οποίους έπρεπε να υπάρχει...

Η ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ των «Ναυτικών Χρονικών» συγκέντρωσε και αυτή τη φορά το γενικό ενδιαφέρον και για τα στοιχεία για την πορεία και την δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά και για το κυρίαρχο πρόβλημα που απασχολεί όλους τους ανθρώπους της Ναυτιλίας και αφορά τους τρόπους με τους οποίους θα εξασφαλίσουμε την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων, σε πρώτη φάση, και των γραφείων μεταγενέστερα.

Ειδική παρουσίαση των στοιχείων των «Ναυτικών Χρονικών» για την πορεία και τη δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας έκανε ο κ. Σάββας Αθανασίου στο «ΚΕΡΔΟΣ» της 26ης Ιανουαρίου αναφέροντας, όπως κάνει πάντοτε με συνέπεια, και την πηγή, κάτι που συνήθως ξεχνούν να προσδιορίσουν αρκετοί άλλοι που κάνουν χρήση των στοιχείων που συγκεντρώνουν με

πολύ μόχθο και με πολλές δυσκολίες οι άνθρωποι των «Ναυτικών Χρονικών» και ο ειδικός επι των στατιστικών μας συνεργάτης Θόδωρος Μπλίτσας.

ΑΣΦΑΛΩΣ χρειάζονται οι αποφάσεις σαν αυτή του Υπουργού με την οποία καθορίζεται λεπτομερέστερα η διαδικασία συγκεντρώσεως και διαθέσεως των αποβλήτων του μηχανοστασίου των πλοίων — μέχρι και κυρώσεις για τους παραβάτες προβλέπονται — ταυτόχρονα όμως χρειάζεται να υπάρχουν και ευκολίες υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια. Ξαναρωτάμε, λοιπόν, επειδή όλοι οι εν προκειμένω υπεύθυνοι και υπόλογοι κάνουν «το κορόϊδο», κατά το κοινώς λεγόμενο, γιατί παραμένουν αναπάντητα τα επανειλημμένα και επείγοντα έγγραφα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης για το θέμα της λειτουργίας του σταθμού υποδοχής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων και περισυλλογής απορριμμάτων από τα πλοία που έχει δημιουργηθεί εκεί και είναι έτοιμος από το περασμένο καλοκαίρι; Και προσθέτουμε ένα ακόμη ερώτημα: Τι πρέπει να κάνουν οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί των πλοίων που καταπλέουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και πρέπει να διαθέσουν τα απόβλητα που έχουν κατακλύσει τις δεξαμενές τους;

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ όμως συνέχεια:

• **ΕΙΔΑΜΕ** πάλι να εξαπολύονται πρόστιμα για ρυπάνσεις με το αιτιολογικό ότι οι υπεύθυνοι δεν είχαν πάρει τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος προκλήσεως ρυπάνσεως. Αλλά ποτέ, ως σήμερα, εκείνοι που επιβάλλουν τα πρόστιμα δεν είπαν τι θα έκαναν οι ίδιοι αν βρίσκονταν τη συγκεκριμένη στιγμή στη θέση εκείνων που τιμωρούν — πολλά μπορούν να λένουν από τη σιγουριά της άνετης

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

καρέκλας τους στο αναπαυτικό γραφείο τους που βεβαίως δεν έχουν την παραμικρή σχέση με τις πραγματικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν κάθε φορά οι τιμωρούμενοι.

• ΚΑΙ ΜΙΑ ΠΟΥ ΜΙΛΑΜΕ για το θέμα των προστίμων πρέπει να πούμε ότι από τότε που η στήλη ασχολήθηκε με την υπόθεση του πλοίου «Αργώ Κάριερ» δεν ξανακούσθηκε η επιβολή νέου ή νέων προστίμων και απορούμε για το τι συμβαίνει: Δηλαδή, σταμάτησε αιφνιδίως το πλοίο αυτό να ρυπαίνεται ή εξακολουθεί να ρυπαίνεται και τα πρόστιμα που επιβάλλονται κρατούνται μυστικά; — πάντως όσοι έχουν εμπλακεί στην υπόθεση αυτή με οποιονδήποτε τρόπο πρέπει να είναι σίγουροι ότι θα βρεθούν όλες οι άκρες που συνδέουν τα νημάτα της, οπότε και θα τα ξαναπούμε.

• ΕΝΑ ΠΟΛΥΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ βιβλίο με τίτλο «Ρύπανση του περιβάλλοντος από χημικές ουσίες» κυκλοφόρησε πρόσφατα και έρχεται να

καλύψει ένα μεγάλο κενό που υπάρχει στην ελληνική βιβλιογραφία στον χώρο αυτό. Συγγραφέας ο ανθυποπλοίαρχος τεχνικός του Λιμενικού Σώματος κ. Ηλίας Σαμπατάκης, Χημικός Μηχανικός Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Περιβαλλοντολόγος — Υγειονομολόγος Μηχανικός (Μ.Σ.).

Το βιβλίο που περιέχει όλες τις καταξιωμένες μεθόδους και τεχνικές χειρισμού των χημικών ουσιών που διδάσκονται σε ειδικά σεμινάρια για στελέχη επιχειρήσεων από διεθνούς κύρους επιστήμονες περιβαλλοντολόγους και μηχανικούς ασφαλείας στις χώρες της ΕΟΚ, στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Ιαπωνία, περιλαμβάνει σε 253 σελίδες, 8 Κεφάλαια και 7 Παραρτήματα, με λογικά διαγράμματα και «δέντρα αποφάσεων» για την επιλογή των κατάλληλων τεχνικών αντιρρύπανσης σε όλες τις περιπτώσεις διαρροών από χημικές ουσίες. Το βιβλίο περιέχει συνολικά 66 εικόνες και 28 αναλυτικούς πίνακες, ενώ σε ειδικό Κεφάλαιο γίνεται ταξινόμηση των 28 περισσότερο επικίνδυνων χημικών ουσιών που φορτοεκφο-

τώνονται σε και από μόνιμες εγκαταστάσεις ξηράς λιμάνια (Πειραιάς — Ελευσίνα — Λαύριο — Θεσσαλονίκη — Καβάλα — Χαλκίδα).

Στο Κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται αναλυτικά τα μέσα ανίχνευσης των ανωτέρω χημικών ουσιών, ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι κατάλληλες στολές προστασίας του προσωπικού ανάλογα με τη συμβατότητά τους με τις χημικές ουσίες σε περίπτωση διαρροής τους σε συγκεντρωτικό πίνακα.

Όλες οι τεχνικές και επιστημονικές ορολογίες παρουσιάζονται στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα και καθώς συνδυάζει τη θεωρία με την πράξη μπορεί να αποτελέσει ένα πολύτιμο βοήθημα σε σχολές αντιστοίχων κατευθύνσεων (ΚΕΣΕΝ/ πλοίαρχων - μηχανικών κλπ.).

Το βιβλίο που τιμάται 4.000 δρχ. στέλνεται και ταχυδρομικώς σε όλη τη χώρα και διατίθεται από ένα βιβλιοπωλείο των Αθηνών (Στουρνάρα 35) και ένα του Πειραιώς (Σκουζέ 4).

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4124-661, 4136-079, 4136-029
 Telefax: 4134-269, 4134-215
 Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
 211625 GPAP

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

JPR
 INCORPORATED

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

TLX - TWX
 710-5824847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agent in Greece
 Dim/CO
 299 Acharnon Street
 Athens 104 46 Greece
 Tel: (01) 8320676
 (295) 32193
 Fax: (01) 8319944

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Η Παγκόσμια Ναυτιλία

Συνεχίζοντας τη παρουσίαση της εξέλιξης των ναυτιλιακών μεγεθών των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών κατά το χρόνο που πέρασε, ακολουθεί η παρουσίαση της δύναμης του Βελγίου, των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ολλανδίας και της Σουηδίας.

Σημειώνεται ότι τα αριθμητικά στοιχεία που παραθέτουμε αντλήθηκαν από την ανάλυση του Annual Statistical Tables 1991 του Βρετανικού Μηχανισμού (LRS).

ΒΕΛΓΙΟ

Δύναμη 268 πλοία, 314.198 τόν. γκρός (505.287 τόν. d.w.)

Η παραπάνω δύναμη του Βελγικού στόλου είναι ότι απέμεινε μετά την ομαδική μεταφορά περί των 50 ποντοπόρων πλοίων που ανήκαν σε Βέλγους στο νηολόγιο του Λουξεμβούργου, του οποίου η δύναμη έφθασε ήδη τους 1.703.482 τόν. γκρός, ή 2.854.324 τόν. d.w.

Είναι γνωστό ότι λόγω της υψηλής φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων η Βελγική σημαία υπέστη συνεχή συρρίκνωση προς όφελος ξένων σημαιών. Στο πρόβλημα αυτό η Βελγική Κυβέρνηση έδωσε μια κυριολεκτικά πρωτότυπη λύση, χάρη στην οποία διασώθηκε η εμπορική ναυτιλία της χώρας και εξασφαλίστηκε η εργασία των ναυτικών της με την σχεδόν ομαδική μεταφορά των Βελγικών πλοίων στο νεοσύστατο νηολόγιο του γειτονικού Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου.

Για την πραγματοποίηση του σχεδίου οι Βέλγοι εφοπλιστές δημιούργησαν θυγατρικές εταιρίες στο Λουξεμβούργο προς τις οποίες διέθεσαν με ναύλωση «γυμνού» πλοίου τα σκάφη τους.

Τα μεταφερθέντα πλοία επανδρώνονται με Βέλγους ναυτικούς εφόσον υπάρχουν διαθέσιμοι. Οι ναυτικοί αυτοί εξακολουθούν να υπάγονται στο καθεστώς των κοινωνικών ασφαλίσεων που ισχύει στο Βέλγιο αλλά χάρη στις οικονομικές διευκολύνσεις, κοστίζουν πολύ λιγότερο στον εφοπλιστή.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύναμη 6.221 πλοία, 20.290.620 τόν. γκρός (30.064.259 τόν. d.w.)

Πρέπει να σημειωθεί ότι η παραπάνω δύναμη περιλαμβάνει 3.1 εκατ. τόν. γκρός των μόνιμων παροπλισμένων πλοίων που συνθέτουν τον εφεδρικό στόλο των ΗΠΑ, καθώς και 1,1 εκατ. τόν. γκρός που αφορά πλοία που απασχολούνται αποκλειστικά σε υπηρεσίες στις Μεγάλες Λίμνες.

Αναλυτικότερα κατά κατηγορίες πλοίων, ο στόλος των ΗΠΑ περιλαμβάνει 24 δεξαμενόπλοια 8.176.580 τόν. γκρός, 15 υγραεροφόρα 1.158.242 τόν. γκρός, 99 μικτά

Ο/Ο και ΟΒΟ 2.169.168 τόν. γκρός, τέσσερα πλοία ψυγεία 2.548 τόν. γκρός, 87 πλοία κοντέινερ 2.828.252 τόν. γκρός, 49 ρο-ρο 1.184.837 τόν. γκρός, 332 συμβατικά και ειδικά φορτηγά 2.798.324 τόν. γκρός και 68 επιβατηγά και οχηματαγωγά 284.979 τόν. γκρός.

Από τα παραπάνω πλοία 79, συνολικού τόνναζ 1.725.662 τόν. γκρός είναι εγγεγραμμένα κυρίως στις νήσους Μάρσαλ και άλλες αμερικανικές νησιωτικές κτήσεις

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δύναμη 1.249 πλοία, 3.872.300 τόν. γκρός (4.848.023 τόν. d.w.)

Ο Ολλανδικός Εμπορικός στόλος περιλαμβάνει 14 πετρελαιοφόρα 364.394 τόν. γκρός, 41 χημικά και μικτά δεξαμενόπλοια 338.550 τόν. γκρός, 13 υγραεροφόρα 28.513 τόν. γκρός, 12 μικτά σκάφη 359.035 τόν. γκρός, 59 πλοία ειδικών και κατεψυγμένων φορτίων 271.900 τόν. γκρός, 23 πλοία κοντέινερ 589.074 τόν. γκρός και 31 επιβατηγά-οχηματαγωγά 254.773 τόν. γκρός.

Ειδική μνεία προήκει στο νηολόγιο των Ολλανδικών Αντιλλών στο οποίο είναι εγγεγραμμένα 126 πλοία 528.781 τόν. γκρός. Πρόκειται για ανοικτό νηολόγιο που δεν θέτει περιορισμούς εθνικότητας για τους μετόχους των πλοιοκτητριών εταιριών. Εκτός των Ολλανδών η σημαία τους καλύπτει και συμφέροντα γερμανικά, νορβηγικά, νοτιοαμερικανικά κλπ. Στη σύνθεση του πληρώματος δεν επιβάλλει παρά μόνο την παρουσία Ολλανδού πλοιάρχου. Γι' αυτό και η ΔΟΜ θεωρεί τη σημαία αυτή ως σημαία ευκαιρίας.

Το ολλανδικό κράτος ελάχιστα ενδιαφέρεται και κυρίως ελάχιστα παρεμβαίνει στα πράγματα της ναυτιλίας. Έχει λάβει ορισμένα μέτρα, όπως είναι η μείωση της συνθέσεως, η οικονομική βοήθεια και η ναυπηγική επιχορήγηση, αλλά με μεγάλη βραδύτητα και μικρή αποτελεσματικότητα. Γι' αυτό και οι Ολλανδοί εφοπλιστές δεν έχουν παρά να στηριχθούν αποκλειστικά στις δικές τους δυνάμεις.

ΣΟΥΗΔΙΑ

684 πλοία, 3.174.274 τόν. γκρός (3.578.228 τόν. d.w.)

Συνεχίστηκε και κατά το 1991 η ανοδική πορεία της Σουηδικής ναυτιλίας, κερδίζοντας περί τους 400.000 τόννους.

Λεπτομερέστερα ο στόλος της περιλαμβάνει 52 πετρελαιοφόρα 691.096 τόν. γκρός, 31 χημικά τάνκερ 263.187 τόν. γκρός, 14 μικτά (Ο/Ο και ΟΒΟ) 415.290 τόν. γκρός, 22 φορτηγά πλοία βαρέων φορτίων 495.967 τόν. γκρός, δύο κοντέινερόπλοια 86.687 τόν. γκρός, 42 ρο-ρο 346.168 τόν. γκρός, 115 συμβατικά φορτηγά 106.296 τόν. γκρός και 147 οχηματαγωγά και επιβατικά 661.589 τόν. γκρός.

Ειδικότερα στον τομέα των επιβατηγών πλοίων, εμφανή παρουσία στον Ευρωπαϊκό χώρο έχει το σουηδικό συγκρότημα Stena Line.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Απαραίτητο από σήμερα το Safe Manning Document

Από σήμερα 1 Φεβρουαρίου εφαρμόζεται η τροποποίηση της Διεθνούς Συμβάσεως Solas — Charter V, Regulation 13 — η οποία προβλέπει την υποχρεωτική ύπαρξη στο πλοίο πιστοποιητικού πληρώματος ασφαλείας (Safe Manning Document).

Σε σχετική ανακοίνωση της Ενώσεως

Ελλήνων Εφοπιστών προς τα μέλη της διευκρινίζεται ότι το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται από τις αρχές της σημαίας του πλοίου και τυχόν έλλειψη ή ασυμφωνία με την πραγματική σύνθεση του πληρώματος δικαιολογεί περαιτέρω έλεγχο (operational control) και καθυστέρηση απόπλου του σκάφους.

Η επιβολή ΦΠΑ στους ναύλους επιβατών

Το Προεδρείο της Ενώσεως Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων, είχε διεξοδική συζήτηση στις 21 Ιανουαρίου με αρμόδιους παράγοντες της Διευθύνσεως ΦΠΑ του Υπουργείου Οικονομικών επί του ανακύψαντος και πάλι θέματος στην ΕΟΚ, για την επιβολή ΦΠΑ στις ενδοκοινοτικές μεταφορές προσώπων.

Η Ε.Ε.Ε.Π. είναι τελείως αντίθετη με την μελετωμένη επιβολή ΦΠΑ, η οποία εκτός δισέπλυτων τεχνικών και προβλημάτων διαδικασίας που θα δημιουργήσει στην μεγάλη ποικιλία περιπτώσεων μεταφοράς προσώπων, θα αποτελέσει και σοβαρό παράγοντα ενισχύσεως των ανταγωνιστριών τρίτων χωρών, μη κοινοτικών, στον τουρισμό και τα μέσα μεταφοράς, σε βάρος των χωρών μελών της κοινότητας.

Πέραν αυτού, η τυχόν επιβολή ΦΠΑ στους ναύλους της μεταφοράς προσώπων θα δημιουργήσει αντικίνητρο για τις ενδοκοινοτικές μετακινήσεις πολιτών των κοινοτικών χωρών, πράγμα αντίθετο προς τους δεδομένους στόχους της ΕΟΚ, για μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή περισσότερες επαφές μεταξύ των λαών της κοινότητας και ενίσχυση του κοινοτικού τουρισμού.

Διάκριση σημαίων στην Κίνα

Ενόψει προσεχούς επισκέψεως αξιωματούχων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών ζήτησε από τα μέλη της να τις γνωρίσουν εάν έχουν υποπέσει στην αντίληψή τους τυχόν προβλήματα και πρακτικές προστα-

τευτισμού φορτίων σε βάρος ελληνικών πλοίων, ώστε να ενημερωθεί έγκαιρα μέσω της ΕΕΕ η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Υπουργικά Συγχαρητήρια

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδης εξέφρασε τα συγχαρητήριά του προς την ναυτιλιακή εταιρία του Λονδίνου Southern Shipping Chartering των κ.κ. Τρ. Κέδρου - Γ. Χαγιαλίδη, για τη περισυλλογή των ναυτικών του βυθισθέντος φορτηγού «Ερατώ», ανοικτά της Αλγερίας από το πλοίο της εταιρίας τους «Βυζάντιο». Ο Πρόεδρος του Κομμιτέη κ. Ι.Α. Χατζηπατέρας κατά τη τελευταία συνεδρίαση του Συμβουλίου έκαμε ειδική μνεία στο γεγονός αυτό, που αντικατοπτρίζει τις ναυτικές αρετές των Ελλήνων ναυτικών.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το χρονικό διάστημα από 15 Δεκεμβρίου 1991 έως 1 Φεβρουαρίου 1992, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Μπάντρυ», μπάλκ, κάρριερ, πρώην «Bantry» υπό λιβεριανή σημαία, 35.282 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του

1977, που ανήκει στην εταιρία «Aeolos Maritime S.A.» (κ. Φιλ. Ραφωμανίκης).

— «Λακωνία», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Hera» υπό σημαία Μπαχάμας, 13.623 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1960, που ανήκει στην εταιρία «ΛΑΚΩΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Σπυρ. Χαλιώρης).

— «Τζούελ Ι», μπάλκ, που υπέστειλε τη σημαία της Μάλτας, 35.762 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Jewel Shipping Company Ltd» (κ. Η. Βρατσάνος).

— «Κάλμα», μπάλκ, πρώην «Stacarr» υπό Νορβηγική σημαία, 19.484 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Melvin International S.A.» (Union Marine Enterprises S.A.).

— «Νάνη», μπάλκ, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 14.651 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Cortland Corporation» (Natalca Shipping Company S.A.).

— «Γουϊντγουαρντ», κοντέινερ-πλοίο, που υπέστειλε τη σημαία της Σιγκαπούρης, 14.212 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Seafather Maritime Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντάκοπουλος).

— «Μαρία Καλλίκη», φορτηγό, πρώην «Crystal King» υπό σημαία Φιλιππίνων, 10.620 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Milli Navigation S.A.» (κ. Ιωάν. - Μιχ. Καλλίκης).

— «Ολύμπικ Μπρήζ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 126.991 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Glenarm Financiera Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Ολύμπικ Άρμωρ II», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 128.234 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Grafton Shipping Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Χίος Χάρμον», μπάλκ, πρώην «Romanee» υπό λιβεριανή σημαία, 15.500 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Sunward Shipping and Trading S.A.» (κ. Κων. Απαλός).

— «Χίος Γκλόρυ», μπάλκ, πρώην

ΠΩΛΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΣΤΕΓΗΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΝΑΡΗ: Πωλούνται β' και γ' όροφοι γραφείων, γωνιακοί, ελεύθεροι, ωφέλιμης επιφανείας 311 + 311 μ².

Τιμή εκάτου: 105.000.000. Τηλέφ: 8822669, ώρες: 5-8 μ.μ.

«Carlomagno» υπό λιβεριανή σημασία, 15.948 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Endeavor Shipping and Trading S.A.» (κ. Κων. Απαλός).

Αγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθησαν τα αδελφά υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Εντέβορ» και «Εξπλόρερ» 37.700 τόν. d.w., 22.208 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι συνολικής τιμής περί των 35 εκατ. δολ. αριών.

— Ελληνες είναι οι αγοραστές του πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Regal Master» 62.500 τόν. d.w., 37.514 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977 έναντι τιμής περί των 13 εκατ. δολ. αριών.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Stacarrier» 34.618 τόν. d.w., 19.483 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 9,4 εκατ. δολ. αριών.

— Σε ελληνικά συμφέροντα περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία τουρντέκερ «Rikia» 13.850 τόν. d.w., 9806 τόν. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1972 με δυνατότητα μεταφοράς 300 TEU, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολ. αριών.

— Ελληνες αγόρασαν en bloc τα τρία υπό νορβηγική σημαία φορτηγά - ψυγεία «Tundra Sprinter», «Tundra Skier» και «Tundra Skater» 12.475 τόν. d.w., 8.831 τόν. γκρός, ναυπήγησης το μόν πρώτο το 1979 και τα υπόλοιπα δύο το 1981.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ρέμπραντ» 15.253 τόν. d.w., 8.686 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολ. αριών.

— Ελληνες αγόρασαν en bloc τα τρία πολωνικά φορτηγά - ψυγεία «Dzięci Polskie» «Gdynski Kosynier» και «Zygardow» 6.414 τόν. γκρός, ναυπηγή-
θέντα στη Πορτογαλία τα μόν δύο πρώ-
τα το 1978 και το τρίτο το 1980, έ-
ναντι συνολικής τιμής περί των 9 εκα-
τομ. δολ. αριών.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Τσαϊ-
κόφσκυ» 9.325 τόν. d.w., 6.075 τόν.
γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής
περί των 2,1 εκατ. δολ. αριών.

— Ελληνες αγόρασαν το ιαπωνικό
μπάλκ κάρριερ «Red Arrow» 25.890
τόν. d.w., 15.355 τόν. γκρός, ναυπη-
γησης 1977, έναντι τιμής περί των 5,3
εκατ. δολ. αριών.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το ια-
πωνικό φορτηγό - ψυγείο «Tosa Maru»
6.916 τόν. d.w., 4.986 τόν. γκρός,
ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής περί
των 9 εκατομ. δολ. αριών.

— Σε Έλληνες περιήλθε το υπό ση-
μαία Φιλιππίνων τουρντέκερ «Crystal
King» 20.850 τόν. d.w., 10.620 τόν.
γκρός, με δυνατότητα μεταφοράς 512
TEU, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής
περί των 6,4 εκατ. δολ. αριών.

— Σε Έλληνες φέρονται πωληθέντα
τα μπάλκ κάρριερ «Indonesia Victory»
29.709 τόν. d.w., 17.372 τόν. γκρός,
ναυπήγησης 1969 και «Samar Victo-
ry» 29.486 τόν. d.w., 17.338 τόν.
γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι en
bloc τιμής περί των 5 εκατ. δολ. αριών.

— Σε ξένα συμφέροντα φέρεται πω-
ληθέν το στροβιλοκίνητο δεξαμενό-
πλοιο «Τρέιντ Ιντιπέντενς» 211.607,
106.809 τόν. γκρός, ναυπήγησης
1971, σε άγνωστη τιμή.

— Έλληνες τέλος φέρονται ως αγο-
ραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενο-
πλοίου «Kirilis Anna» 60.942 τόν.
d.w., 32.599 τόν. γκρός, ιαπωνικής
ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί
των 8,4 εκατ. δολ. αριών.

Αγοραπωλησίες Επιβατηγών

— Στην «Ηπειρωτική Ατμοπλοία» πε-
ριήλθε το ιταλικό επιβατηγό πλοίο
«Carla Costa» 19.942 τόν. γκρός,
ναυπήγησης 1952, χωρητικότητας πε-
ρί των 1.000 επιβατών σε 389 καμπί-
νες έναντι τιμής περί των 15 εκατομ.
δολ. αριών.

— Σε Νοτιοαμερικανούς επωλήθη το
υπό ελληνική σημαία πλοίο ρο-ρό «Αε-
τός» 3.065 τόν. γκρός, φινλανδικής

ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί
των 3,5 εκατ. δολ. αριών.

Διαλύσεις

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγό-
ρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμε-
νόπλοιο «Αγκάτε» 36.522 τόν. γκρός,
24.598 τόν. βάρους, αντί δολ. 171 α-
νά τόννο.

— Στους Κινέζους επωλήθησαν για
διάλυση τα ελληνικά δεξαμενόπλοια
«Δραστήριος» 48.639 τόν. γκρός,
26.332 τόν. βάρους, και «Συνετός»
72.576 τόν. γκρός, 48.042 τόν. βάρους,
αντί δολ. 164,5 και δολ. 160 α-
νά τόννο βάρους αντίστοιχα.

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το υπό
κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο
«Μπέλλε Δάφνη» 37.625 τόν. γκρός,
25.207 τόν. βάρους, αντί δολ. 190 α-
νά τόννο.

— Επίσης σε Ινδούς διαλυτές επωλή-
θη το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενό-
πλοιο «Μαργαρίτης» 36.634 τόν.
γκρός, 23.019 τόν. βάρους, αντί δολ.
197 ανά τόννο βάρους.

Συνελεύσεις και αρχαιρεσίες

Για σήμερα 1 Φεβρουαρίου έχει συγ-
κληθεί η ετήσια τακτική γενική συνέ-
λευση των μελών της Πανελλήνιας Έ-
νωσης Ηλεκτρολόγων Ε.Ν., σε περι-
πτωση δε μη επιτεύξεως απαρτίας η συ-
νέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 9
Φεβρουαρίου.

• Συνεκλήθη για τις 8 Φεβρουαρίου η
ετήσια γενική συνέλευση των μελών
της Πανελλήνιας Ενώσεως Πρακτικών
Πλοιάρχων και Κυβερνητών Μ/Σ, Π/Κ
και Ι/Φ.

Σε περίπτωση μη απαρτίας η συνέ-
λευση θα επαναληφθεί στις 15 Φε-
βρουαρίου.

• Αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου
διοικητικού συμβουλίου, πραγματο-
ποιούν στις 5 και 6 Φεβρουαρίου τα μέ-
λη του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτι-
κών Πρακτόρων στο Επαγγελματικό Ε-
πιμελητήριο Πειραιά.

Των αρχαιρεσιών, θα προηγηθεί η
τακτική γενική συνέλευση του Συνδέ-
σμου.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4526831 — ΤΛΞ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αυξημένο κατά 3,6%, παρουσιάσθηκε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε στη χώρα μας στη διάρκεια του δεκαμήνου Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 1991, σε σύγκριση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 1990.

Συγκεκριμένα, εισέρευσαν στη χώρα 1.455,6 εκατ. δολάρια, έναντι 1.404,4 εκατ. δολλαρίων που είχαν εισέλθει ένα έτος πριν.

Εξάλλου, σταθερό στο ποσό των 295 εκατ. δολλαρίων παρέμεινε το συνάλλαγμα που εισήλθε στη χώρα μας, κατά τη διάρκεια του διμήνου Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου 1991, σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 1990, που είχαν εισέλθει 295,1 εκατ. δολάρια.

Οι πειρατικές επιθέσεις στη Σιγκαπούρη

Την προσοχή των πλοιάρχων των ελληνικών πλοίων που προσεγγίζουν στα ύδατα της Σιγκαπούρης εφιστά η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η οποία ζητεί προς αποφυγήν, περιστατικών πειρατικών ενεργειών τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων, δεδομένου ότι στην εν λόγω περιοχή παρουσιάζονται αλληπάλληλα κρούσματα ληστρικών επιθέσεων.

Επίσης, η Ε.Ε.Ε., ζητεί από τα μέλη της να ενημερώσουν τους πλοιάρχους των υπό διαχείρισή τους πλοίων σε περίπτωση πειρατικής ενέργειας εντός των χωρικών υδάτων της Σιγκαπούρης να καταγγέλλουν το περιστατικό στις αρμόδιες αρχές της χώρας, αναφέροντας και το ακριβές στίγμα όπου εκδηλώθηκε το συμβάν.

Παράλληλα, η Ένωση επισημαίνει ότι για τα περιστατικά αυτά θα πρέπει να ενημερώνεται και το Υπουργείο Ναυτιλίας, προκειμένου να προβαίνει σε διάβημα διαμαρτυρίας προς τις αρμόδιες αρχές της Σιγκαπούρης.

• Πειρατική επίθεση από δέκα περι-

Οι προϋποθέσεις για απόκτηση διπλώματος Γ' πλοιάρχου από ασυρματιστές

Το ΥΕΝ με εγκύκλιό του επισημαίνει τις προϋποθέσεις οι οποίες απαιτούνται για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Γ' από τους κατόχους διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού Α' και Β' τάξεως Ε.Ν. και τους κατόχους απολυτηρίου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, που προβλέπονται από το υπ' αριθ. 469/1991 Π.Δ. το οποίο δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1724/13.11.91.

Σύμφωνα με το ανωτέρω Π.Δ., για την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξης Ε.Ν. από τους κατόχους διπλώματος Ραδ/τή Α' ή Β' τάξης Ε.Ν. και τους κατόχους απολυτηρίου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Λυκείων) απαιτούνται:

- Ραδ/τές Α' ή Β' τάξης Ε.Ν.:
- Πραγματική επί πλοίων θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους με ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος ή τηλεπικοινωνιών, από την οποία οι έξι μήνες επί της γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού.
- Υγειονομική καταλληλότητα σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για τους Αξιωματικούς καταστρώματος.
- Επιτυχής αποφοίτηση από το Τμήμα Πλοιάρχων Γ' τάξης Ε.Ν. ΑΔΣΕΝ / Πλοιάρχων.
- Πτυχίο μετεκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού, Γενικού Χειριστή του Παγκόσμιου Ναυτικού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GO - GMDSS).
- Πτυχία μετεκπαίδευσης στις Γυροπυ-

που ενόπλους δέχθηκε στις 16 Ιανουαρίου το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Μαρί Χριστίνα» ενώ ήταν αγκυροβολημένο στη ράδα του λιμανιού του Ντακάρ. Οι πειρατές διέρρηξαν την αποθήκη πρόστεγου του πλοίου και αφαίρεσαν υλικά ενώ από το πλήρωμα του πλοίου κανείς δεν έπαθε τίποτα.

ξίδες - Αυτόματα Πηδάλια - Βυθόμετρα - Δρομόμετρα - Ραδιοτηλεφωνία - Radar - Loran - Decca - Omega - Ραδιογωνιόμετρα - Δορυφορική Ναυτιλία, τα οποία αποκτούν αυτοδίκαια με την επίδειξη του διπλώματος του Ραδιοτηλεγραφητή.

- Απόφοιτοι Δημόσιου ή Ιδιωτικού Λυκείου Δοκίμων Πλοιάρχων Ε.Ν. ή Ιδιωτικής Σχολής Πλοιάρχων Ε.Ν. παλαιού τύπου ή Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης ή Ναυτικού Γυμνασίου παλαιού τύπου ή Λυκείου ή εξετασίου Γυμνασίου παλαιού τύπου, για να αποκτήσουν δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' τάξης Ε.Ν. από 1.1.1993 θα πρέπει εκτός των άλλων προσόντων τους (απαιτούμενη κατά περίπτωση θαλάσσια υπηρεσία, πτυχία Ναυτικών Ηλεκτρονικών Οργάνων και Γενικού Χειριστή GMDSS) να αποφοιτήσουν επιτυχώς από το τμήμα Πλοιάρχων Γ' τάξης Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων).

Η εξαμηνιαία θαλάσσια υπηρεσία επί της γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού, θα αποδεικνύεται με σχετική βεβαίωση του Πλοιάρχου του πλοίου στο οποίο διανήχθη.

Τέλος το Υπουργείο διευκρινίζει ότι έχει κινηθεί η διαδικασία έκδοσης Π. Διατάγματος στο οποίο θα προβλεπεται, η ίδρυση και λειτουργία του τμήματος Πλοιάρχων Γ' τάξης Ε.Ν. στην ΑΔΣΕΝ / Ασπροπύργου, η διδασκεία ύλη, η διάρκεια εκπαίδευσης, οι εξετάσεις, το χορηγούμενο πιστοποιητικό κλπ.

• Την παραμονή της Πρωτοχρονιάς ένοπλοι πειρατές επιτέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «Θάλεια» ενώ είχε φτάσει έξω από το λιμάνι της Σιγκαπούρης και πλησίαζε τον πλοηγικό σταθμό της. Κανένας δεν τους αντελήφθη και αυτοί ανενόχλητοι αφαίρεσαν το χρηματοκιβώτιο του σκάφους που περιείχε τιμαλ-

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»

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

MEMBER



•HELMEPA•

GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197



φή του πληρώματος.

• Ανήμερα της Πρωτοχρονιάς πειρατές επιτέθηκαν στο κυπριακό φορτηγό «Φόρτσιον» ενώ διέπλεε το στενό της Σιγκαπούρης και λήστεψαν τον πρώτο μηχανικό, από τον οποίον πήραν χρήματα και τιμαλφή.

Τα οικογενειακά επιδόματα 1991

Αρχίζει μεθαύριο 3 Φεβρουαρίου η υποβολή των δικαιολογητικών για το οικογενειακό επίδομα του 1991, ενώ οι δικαιούχοι του επιδόματος 1990, έλαβαν ήδη με το ταχυδρομείο το ειδικό μηχανογραφικό έντυπο αιτήσεως του 1991.

Σε σχετική ανακοίνωσή του ο πρόεδρος του Οργανισμού Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) κ. Θ. Ζαφείρας αναφέρει ότι εκτός της αιτήσεως απεστάλησαν στους δικαιούχους λεπτομερείς οδηγίες για τη συμπλήρωσή του ειδικού εντύπου της αιτήσεως, καθώς και οι βεβαιώσεις της εφορίας μόνο για τους δικαιούχους αξιωματικούς Ε.Ν.

Οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου Αττικής, διευκρινίζει ο κ. Ζαφείρας, θα πληρωθούν με το νέο σύστημα της άμεσης πληρωμής, ενώ στους δικαιούχους της επαρχίας και των νησιών θα αποστέλλεται ταχυδρομική επιταγή.

Μελέτη για τα ελληνικά λιμάνια

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στα πλαίσια έρευνας που διεξάγει η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, για την κατάσταση των λιμανιών των μελών - κρατών της, ζήτησε από τις Ενώσεις Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, τις απόψεις τους όσον αφορά τους ελληνικούς λιμένες που χρήζουν βελτιώσεων.

Το όλο θέμα όπως υπογραμμίζει η Ε.Ε.Ε. πρόκειται να εξετασθεί εκτενώς σε συνεδρίαση ομάδος εργασίας της Ενώσεως Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η οποία για το λόγο αυτό έχει καταρτίσει κώδικα, βάση του οποίου θα διεξαχθεί η διερεύνηση της καταστάσεως που υφίσταται σήμερα στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Σε πρώτη φάση, αναφέρει η Ε.Ε.Ε., η έρευνα θα διεξαχθεί σε λιμάνια μεσαίου μεγέθους.

Η σχολή Πυροσβεστικών Μέσων Ν. Μηχανιώνας

Από το ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι κατά το μήνα Νοέμβριο από τη σχολή Πυροσβεστικών Μέσων, που λειτουργεί στη Ν. Μηχανιώνα, αποφοίτησαν 124 ναυτικοί.

Ομιλία του κ. Σαρλή στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Οι προοπτικές και τα προβλήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, θα είναι το θέμα που πρόκειται να αναπτύξει ο Ευρωβουλευτής κ. Παυλ. Σαρλής στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά την προσεχή Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου.

Η ομιλία διοργανώνεται από τη Λέσχη στα πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας.

Απαλλαγή κερδών από τέλη χαρτοσήμου

Με διάταξη που ψηφίσθηκε από τη Βουλή απαλλάσσονται από το τέλος χαρτοσήμου 1%, τα καθαρά κέρδη των ομορρύθμων, ετερορρύθμων και περιορισμένης ευθύνης ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και των ναυτιλιακών κοινοπραξιών, που είχε επιβληθεί με το Ν. 12/1975. Η απαλλαγή ισχύει από το έτος 1991.

Η εν λόγω ρύθμιση, όπως αναφέρει σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας, κρίθηκε αναγκαία για λόγους εξομοίωσης των εταιριών αυτών με τις ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες, τις ναυτικές εταιρίες του Α.Ν. 89/67, οι οποίες δεν υποχρεούνται στην καταβολή του ως άνω τέλους χαρτοσήμου.

Σύνοδος της υποεπιτροπής επικινδύνων φορτίων

Από 27 μέχρι 31 Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 43η της Συνόδου της υποεπιτροπής Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) στην οποία επρόκειτο να συζητηθούν.

• Η εφαρμογή του Παραρτήματος ΙΙΙ

της ΔΣ MARPOL 73/78 και οι τροποποιήσεις του Διεθνούς Κώδικα Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων ώστε να καλύπτει και περιπτώσεις ρυπαντικών ουσιών.

• Η διασυνοριακή μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων.

• Η ανάπτυξη κριτηρίων για απαιτήσεις στοιβασίας και διαχωρισμού των συσκευασμένων επικινδύνων φορτίων και

• Οι τυποποιημένες δηλώσεις και τα δηλωτικά έγγραφα που πρέπει να συνοδεύουν τα επικινδύνα συσκευασμένα φορτία.

Τα τιμολόγια παραλαβής απορριμμάτων πλοίων

Από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς αναπροσαρμόστηκαν κατά 8% τα τιμολόγια παραλαβής και περισυλλογής απορριμμάτων των πλοίων.

Τα νέα τιμολόγια τέθηκαν σε ισχύ στις 9 Ιανουαρίου.

3.893 νέα φυλλάδια εκδόθηκαν το 1991

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν στη διάρκεια του περασμένου έτους, 3.893 ναυτικά φυλλάδια.

Σεμινάριο ναυτικής μετεωρολογίας

Σεμινάριο ναυτικής μετεωρολογίας, πραγματοποιεί η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, μεταξύ 10 και 13 Φεβρουαρίου, στα πλαίσια της συνεργασίας της με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, τους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς γέφυρας και ασυρμάτου Ε.Ν., που εκτελούν μετεωρολογικές παρατηρήσεις.

REGIS LOW
INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

*Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities*

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024

Η παγκόσμια διάσκεψη ραδιοεπικοινωνιών

Στην Ισπανία θα πραγματοποιηθεί από 2 έως 15 Φεβρουαρίου η παγκόσμια διάσκεψη ραδιοεπικοινωνιών (NARC) στην οποία θα συζητηθεί η τροποποίηση των άρθρων 55 και 56 του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών.

Η Kvaerner Fjellstrand

Πληροφορούμεθα ότι η γνωστή Πειραιϊκή μεσιτική εταιρία George Moundreas & Company SA ανέλαβε την εν Ελλάδι αποκλειστική εκπροσώπηση των νορβηγικών ναυπηγείων Kvaerner Fjellstrand του Μπέργκεν, γνωστά από την κατασκευή υψηλής τεχνολογίας και μεγάλων ταχυτήτων σκαφών καταμαράν, μεταφορικής ικανότητας 300-450 επιβατών.

Εκτός των παλαιότερων τύπων των 31.5 και 38.8 μέτρων, η Kvaerner Fjellstrand είναι η κατασκευάστρια του άκρως επιτυχούς «40M Flying Cat» το οποίο εργάζεται με επιτυχία από πέρυσι στον Αργοσαρωνικό για λογαριασμό του Ομίλου Ceres. Επιπλέον το εν λόγω ναυπηγείο μόλις τελειοποίησε και πρόκειται σύντομα να διαθέσει στην αγορά τον λίαν προωθημένης τεχνολογίας τύπο «Foilecat». Πρόκειται περί σκάφους πλήρως αυτοματοποιημένου και δυναμένου να αναπτύσσει ταχύτητα 50 κόμβων, ακόμη και υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Τόσον οι ναυπηγοί όσο και οι εκπρόσωποι τους είναι πεπεισμένοι ότι οι δύο αυτοί τύποι, καταμαράν μπορούν να καλύψουν τις σχετικές μεταφορικές ανάγκες του ελληνικού θαλασσίου χώρου υπό συνθήκες πλήρους ανέσεως και ασφαλείας.

Σημειώνεται ότι, μετά τις πρόσφατες αλλαγές των τηλεφώνων στο κέντρο του Πειραιώς, ο αριθμός τηλεφώνου της George Moundreas and Company SA είναι 4297090 και ο νέος αριθμός φάξ: 4297196.

Η νέα διοίκηση της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού

Συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού, μετά από εκλογές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 9

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 24 Ιανουαρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	71.00	161.00
Γένοα	82.00	198.00
Αμβούργο	80.00	169.00
Χάβρη	81.00	183.00
Πειραιάς	78.00	184.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	86.00	215.00
Τζέντα	78.75	237.88
Ρας Τανούρα	73.00	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	68.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	74.00	172.00
Ντακάρ	113.00	202.00
Λας Πάλμας	77.00	179.00

Δεκεμβρίου.

Ειδικότερα, το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ενώσεως, έχει ως εξής:

- Πρόεδρος ο κ. Παρ. Τσαλγκάρης.
- Αντιπρόεδρος ο κ. Γ. Τσαϊλός.
- Γενικός Γραμματέας ο κ. Παν. Μαγιάτης.
- Ταμίας ο Ν. Παπαϊωαννίδης και μέλη οι κ.κ. Αγγ. Φιλιάγκος, Ν. Άκουρος και Αρ. Ιωαννίδης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΣΤΑ ΔΟΜΒΡΟΥ «ΓΡΑΔΑΡΙΣΜΑ ΜΙΑΣ ΖΩΗΣ»

Η ζωή ολόκληρη ενός γνήσιου έλληνα ναυτικού περνάει μέσα από τις σελίδες του βιβλίου που μόλις κυκλοφόρησε με τον τίτλο «Γραδάρισμα μιας ζωής». Πρόκειται για τη ζωή του αείμνηστου μηχανικού Ε.Ν. Κώστα Α. Δόμβρου, που την άφησε σε σελίδες ημερολογίου, χωρίς λογοτεχνικές αξιώσεις και χωρίς την πρόθεση να δημοσιευθούν, και τις οποίες τώρα φέρνει στο φως της δημοσιότητας ο γιός του, Αποστόλης

Θέουτα	73.00	190.00
Ντάρμπαν	68.00	216.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	76.00	300.00
Σίδνεϋ	91.00	212.00
Χόγκ Κόγκ	81.00	192.00
Σιγκαπούρη	70.00	164.00
Τόκιο	77.00	235.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	87.00	207.00
Ν. Υόρκη	62.00	177.00
Χάμπτον Ρόουντς	74.00	173.00
Χιούστον	58.00	150.00
Ν. Ορλεάνη	58.00	150.00
Λός Άντζελες	66.00	170.00
Κρίστομπαλ	74.00	205.00
Ρίο ντε Τζανέιρο	82.00	220.00
Μπουένος Άϊρες	110.00	216.00
Μοντεβιδέο	99.00	244.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581.

Κ. Δόμβρος, ο γνωστός ιδρυτής του Γραφείου Technoship, αποτίοντας τον οφειλόμενο φόρο τιμής στη μνήμη του καλού πατέρα του αλλά και της αξέχαστης για τη ναυτιλία γενιάς του.

Είναι ένα αυτοβιογραφικό ιστόρημα, στο οποίο παράλληλα με μια ζωή από το ξεκίνημα μέχρι την απομαχία, ξετυλίγεται και μία ναυτική σταδιοδρομία, με τις πίκρες και τις χαρές της, με τα είκοσι βαπόρια, τα τέσσερα ναυάγια και τις περιπέτειες των ανθρώπων που δημιούργησαν το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

«Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ» ΔΗΜ. ΒΑΝΔΩΡΟΥ (Β' ΕΚΔΟΣΗ)

Μία επιτυχημένη έκδοση του περασμένου χρόνου, το βιβλίο: «Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας» του κ. Δημ. Βανδώρου, κυκλοφόρησε σε Β' έκδοση ενημερωμένη στις έκτοτε εξελίξεις στον ναυτιλιακό χώρο και με στατιστικά στοιχεία του 1991.

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

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ
ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Από τον θεωρητικό της Ελληνικής Ναυτιλίας Δρ. Ματθαίο Λώ, διατίθεται η καλαίσθητη έκδοση 52 σελίδων που παρουσιάζει αδρά την θεαματική ανά-

πτυξη της ναυτιλίας μας μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ στις στατιστικές σελίδες που πλαισιώνουν την αξιολογη έκδοσή του τεκμηριώνεται η δυναμική πορεία προς την κορυφή του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ
ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος 6 (Ιούνιος

1991) της μηνιαίας ναυτιλιακής νομολογιακής επιθεωρήσεως (Ιδρυτής Ιάκ. Σέργης. Δ/ση Αντωνία Ι. Σέργη).

Στο τεύχος αυτό καταχωρούνται 12 πρόσφατες δικαστικές αποφάσεις που αναφέρονται στη θαλάσσια μεταφορά, στη ναυτική εργασία και στη ναυτολόγηση συναξιούχων. Δημοσιεύεται επίσης η Συλλογική Σύμβαση πληρωμάτων ποντοπόρων φορτηγών πλοίων

ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1992

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κ. Ζακ Ντελνρ, το Εθνικό Μουσείο Ανθρωπολογίας του Μεξικού, το αμερικανικό τηλεοπτικό δίκτυο CNN International και η Πρωθυπουργός της Νορβηγίας κ. Γκρό Άρλεμ Μπρούντλαντ θα τιμηθούν το 1992 με τα Διεθνή Βραβεία Ωνάση.

Ανακοινώνοντας την Πέμπτη, 23 Ιανουαρίου στην Αθήνα, την απόφαση της Διεθνούς Επιτροπής του Ιδρύματος Ωνάση, ο πρόεδρος ακαδημαϊκός κ. Ι. Γεωργιάκης αναφέρθηκε στο σκεπτικό των αποφάσεων για το κάθε βραβείο, το οποίο, όπως είναι γνωστό αντιστοιχεί σε 100.000 δολάρια.

Έτσι, το **Βραβείο Αθήναι** απονέμεται στον κ. Ντελνρ για τη συμβολή του στην ευρωπαϊκή ιδέα και στην οικοδόμηση της ενιαίας Ευρώπης.

Το **Βραβείο Ολυμπία** απονέμεται στο Εθνικό Μουσείο Ανθρωπολογίας και Ιστορίας του Μεξικού για τη συμβολή του στη διαφύλαξη της Τέχνης του Πολιτισμού και της Ιστορίας της Κεντρικής Αμερικής. Ας σημειωθεί ότι πρόκειται για ένα μουσείο που λειτουργεί με εξαιρετική επιτυχία τα τελευταία 30 χρόνια και θεωρείται υποδειγματικό, όχι μόνον από πλευράς αρχιτεκτονικής αλλά και παιδευτικής συλλήψεως.

Στο CNN απονέμεται το **Βραβείο Αριστοτέλης** για την παροχή έγκαιρης τηλεοπτικής καλύψεως των ειδήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία 10 χρόνια.

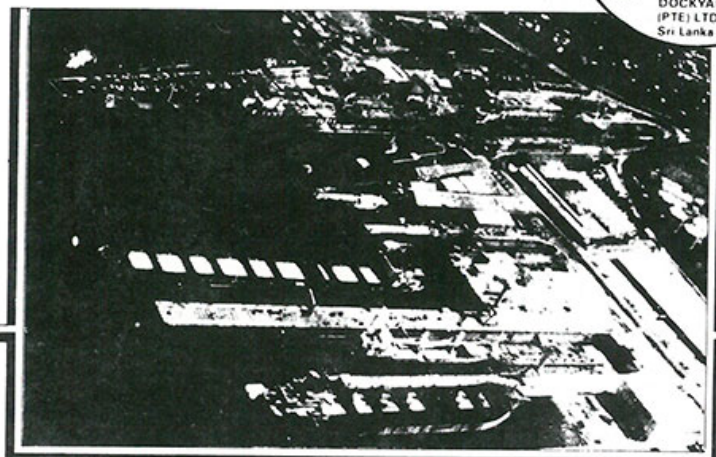
Τέλος, το **Βραβείο Δελφοί**, που αφορά το περιβάλλον, απονέμεται στην πρωθυπουργό της Νορβηγίας κ. Μπρούντλαντ για τη συμβολή της στη δημιουργία μιας διεθνούς συνειδήσεως για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Υπενθυμίζεται ότι η έκθεση που είχε ετοιμάσει η κ. Μπρούντλαντ για τον

ΟΗΕ χαρακτηρίστηκε ως υποδειγματική για τον σχεδιασμό της διεθνούς πολιτικής επάνω σ' αυτό το θέμα.

Για της εκδηλώσεις που θα πλαι-

σιώσουν την απονομή των Βραβείων Ωνάση τη ερχόμενη άνοιξη, προγραμματίζεται και έκθεση που θα οργανωθεί από το μουσείο Ανθρωπολογίας του Μεξικού.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and
workshop facilities
1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE
REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ALPHA VERNICOS



SALVAGE & TOWAGE

24 HOUR SERVICE

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 -35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR SAFETY AT SEA

ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ

Τηλέφ.: 4294646 - 4294343

4294697 - 4294821

Φάξ: 4294576

ΑΛΦΑ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

Τηλέφ.: 4292201 - 6

Φάξ: 4292200

ΑΤΡΑΚ ΓΡΟΥΠ

Τηλέφ.: 4294390 (9 γραμμές)

Φάξ: 4294698 (2 γραμμές)

ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ Α.Ε.

Management: 4292211

Operation: 4292214/4292207

Technical: 4292418

Chartering: 4292207

Accounts: 4292218

Φάξ: 4292210 - 4292420

ΒΕΡΥ ΜΑΡΙΤΙΜΕ ΙΝΚ.

Τηλέφ.: 4292300-6

Φάξ: 4292097

ΒΙΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ

Τηλέφ.: 4293150-1

Φάξ: 4293739

CHANDRIS S.A.

Τηλέφ.: 4290300 - 4

Φάξ: 4290497

COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.

Τηλέφ.: 4293140

Φάξ: 4292037/ 4293268

GEORGE MOUNDEAS & CO.

Τηλέφ.: 4297090

Φάξ: 4297196

GLOBE TRADE & TRANSPORT

Τηλέφ.: 4282500 (8 γραμμές)

Φάξ: 4516702

GREEK MARITIME

ASSOCIATION

Τηλέφ.: 4292626-8

Φάξ: 4292629

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.

Τηλέφ.: 4291000 - 20

Φάξ: 4290946

INTERMODAL SHIPPING

Τηλέφ.: 4281860 (8 γραμμές)

Φάξ: 4281868

KAMINCO HELLAS

Τηλέφ.: 4293517, 4293562

Φάξ: 4293355

LINK MARITIME ENTERPRISES

Τηλέφ.: 4290640-9

Φάξ: Chartering: 4290651

Φάξ: S + P Deptm: 4290654

LINK LINE LTD

Τηλέφ.: 4290400 (15 γραμμές)

Φάξ: 4290401

MARMARAS NAVIGATION LTD.

Τηλέφ.: 4294257-60,

4294226-28, 4293910-15

Φάξ: 4294289 Crew Departm.

4294327 Chartering

4294304 Supply Depart

4294278 (Operations

and Legal Depart.)

MASTERS SHIPPING.CO.

Τηλέφ.: 4293760

Φάξ: 4293772

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τηλέφ.: 4293367, 4293606

4293607, 4293608

Φάξ: 4293366

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ

ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ

Τηλέφ.: 4294414-15

Φάξ: 4294801

PATERAS BROTHERS LTD.

Τηλέφ.: 4292780 - 84

Φάξ: 4292576

PLEIADES SHIPPING

Τηλέφ.: 4293195

Φάξ: 4293186

PRODROMOS LINES S.A.

Τηλέφ.: 4293846-52

Φάξ: 4294749

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ

ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΑΕ

Τηλέφ.: 4292122

Φάξ: 4292086

SQUARE LTD.

Τηλέφ.: 4292610-8

Φάξ: 4293065

TELESHIP MARITIME

AGENCIES S.A.

Τηλέφ.: 4292340-3

Φάξ: 4292142

TSAKOS SHIPPING

& TRADING S.A.

Τηλέφ.: 4290810 (10 γρ.)

Φάξ: 4290853

Απευθείας γραμμές:

- Accounts dept. 4291148

- Insurance & Claims dept.

4290864

- Manning dept. 4290832

VARNIMA CORPORATION

Τηλέφ.: 4293160 (12 γρ.)

Φάξ: 4293742

FESTIVAL SHIPPING

& TOURIST ENT/SES

Τηλέφ.: 4290600

Φάξ: 4290170

ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΓΕΝΟΠΟΥΛΟΣ

& ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

Τηλέφ.: 4294126 - 4294095

Φάξ: 4294045

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ

Τηλέφ.: 4296960 - 4297036

Φάξ: 4296758

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
Τηλέφ.: 4292958-60, 4292538, 4293039
Φάξ: 4293040

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Τηλέφ.: 4290686 - 8
Φάξ: 4290751

ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Τηλέφ.: 4291159 - 65
Φάξ: 4291166

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Τηλέφ.: 4291062 - 4291034
Φάξ: 4291034

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
Τηλέφ.: 4293215 - 17
Φάξ: 4293218

BUREAU VERITAS
Τηλ.: 4291198, 4291210, 4291313
Φάξ: 4291366

ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ
Τηλέφ.: 4290379 - 4290459 - 4290470

Φαξ: 4290355

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING
Τηλέφ.: 4291051 -5
Φάξ: 4291050

ΤΡΑΠΕΖΕΣ

ABN - AMRO
Τηλέφ.: 4294947
Φάξ: 4294629

BARCLAYS BANK
Τηλέφ.: 4290030 (16 γραμμές)
Φάξ: 4290549 - 4290894

CITIBANK
Τηλέφ.: 4292860 (10 γραμμές)
Φάξ: 4292841

ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ
Τηλέφ.: 4294000 (6 γραμμές)
Φάξ: 4294807

ROYAL BANK OF SCOTLAND
Τηλέφ.: 4293210 (10 γραμμές)
Φάξ: 4293321

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ	Κυπριακή	9.767	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Χοκάιντο στις 3/1.
ΓΚΙΚΑΣ	Ελληνική	10.991	1980	Υπέστη ζημίες από πρόσκρουση σε θύρα φράγματος στο Πέντρο Μιγκουέλ στις 14/1.
ΠΑΛΛΑΣ	Ελληνική	7.890	1971	Προσέκρουσε σε θύρα φράγματος στο Μπrouνσμπούτελ στις 28/1.
ΠΕΤΡΟΣ Η.	Μάλτας	1.419	1962	Κατά το ταξίδι Πειραιά για Καζαμπλάνκα υπέστη εισροή υδάτων λόγω κακοκαιρίας σε θέση 36.45.17 Β, 17.53 42 Α.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	Κυπριακή	9.084	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στους Κό Σι-σάγκ στις 31/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	Ελληνική	13.631	1974	Συγκρούστηκε με το μπάλκ «Κάβο Αλέξανδρος» στο Πόρτ Σάϊντ στις 27/1.
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ:	Ελληνική	20.328	1978	Κατά το ταξίδι Βανκούβερ για Χόγκ Κόγκ υπέστη σοβαρές ζημίες λόγω κακοκαιρίας στις 18-19/1.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	Ελληνική	15.472	1967	Κατά το ταξίδι Νορβηγία για Γιαντάϊ, έμφορτο νιτράτων, υπέστη εισροή υδάτων και προσαράχθηκε σε θέση 34.35.30 Β, 125.52.00 Α στις 26/1.
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	Ελληνική	20.669	1983	Συγκρούστηκε με φορτηγίδες στον π. Μισσισιππή, στις 24/1 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων στο κύτος.
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (πρ. «Romanee»)	Παναμαϊκή	15.500	1977	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στο Βανκούβερ στις 21/1 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ	Παναμαϊκή	23.508	1985	Ανέφερε βλάβη τη μηχανή στον Πειραιά στις 3/1.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Λιβεριανή	42.813	1975	Υπέστη απώλεια της άγκυρας στις 18/1, σε θέση 28.12.2. Β, 90.28 Δ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Ελληνική	23.000	1981	Προσάραξε στο Μοντεβιδέο, στις 16/1 χωρίς να υποστή σοβαρές ζημιές.
ΟΘΟΝΗ	Ελληνική	17.355	1971	Ανέφερε πρόσκρουση σε προβλήτα στο Μπιλμπάο, στις 28/1.
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	Ελληνική	59.995	1974	Προσάραξε κατά τον διάπλου του διαύλου Νόρφολκ στις 23/1 και αποκολλήθηκε την επομένη με τη βοήθεια ρυμουλκών.
ΜΙΚΤΑ ΚΟΥΪΝ ΕΥΗ	Κυπριακή	52.519	1971	Κατά το ταξίδι Νέα Ορλεάνη για Γιούροπορτ υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας τον Ιανουάριο.
ΦΑΙΑΞ	Ελληνική	56.192	1976	Επιθεωρήθηκε στο Τήσπορτ στις 23/1 συνεπεία απώλειας της άγκυρας.

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 LINES)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
7766585 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

* APPOINTED SURVEYORS FOR:

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

★

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL - 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 - TEL: 4110594/4130488
A.O.H.: 4511705 (Capt. JOHN PSARRAS)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αμμηχανία και αβεβαιότητα τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά τις τελευταίες δύο εβδομάδες του Ιανουαρίου 1992.

Αμμηχανία που προκαλεί ο χαμηλός ρυθμός εισαγωγών ποσοτήτων δημητριακών στην Κοινοπολιτεία Ανεξαρτητών Κρατών (πρώην ΕΣΣΔ), παρά το γεγονός ότι υπάρχουν αχρησιμοποίητες αμερικανικές πιστώσεις ύψους 744 εκατ. δολλαρίων, ενώ αντίστοιχα τα αποθέματα στις αποθήκες των Κρατών αυτών έχουν περιορισθεί στο ελάχιστο.

Αλλωστε, δικαιολογημένη είναι και η αμμηχανία που προκαλείται από τη χαμηλή ροή εισόδου νέων φορτίων, με αποτέλεσμα την αύξηση του ανοικτού τονάζ στις περισσότερες βασικές αγορές, και ιδιαίτερα στην Άπω Ανατολή και τη Νοτ. Αφρική.

Εκτός από τα μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ που εξασφάλιζαν σχετικά άνετα απασχόληση σε κόσμια επίπεδα ναύλων, οι λοιπές κατηγορίες πλοίων αναγκάστηκαν να αποδεχθούν ουσιαστική μείωση των επιπέδων των ναύλων και πολλά εξαναγκάστηκαν σε ταξίδι υπό έρμα, σε αναζήτηση απασχόλησης.

Σαν γενική θεώρηση, θα επισημάνουμε την άνοδο σχεδόν κατά 30% των τιμών των δημητριακών κατά το τελευταίο δίμηνο, η οποία σε συνδυασμό με τα πολύ περιορισμένα αποθέματα προς εξαγωγή από τον ευρύτερο χώρο της Ευρώπης δημιουργεί εύλογα μία αρρυθμία στην αγορά, παρά τη δεδομένη ζήτηση.

Παράλληλα, πρέπει να τονισθεί η απουσία νέων επιδοτήσεων προς τις χώρες του Τρίτου Κόσμου, που λειτουργεί ανασταλτικά προς το παρόν στο εισαγωγικό τους εμπόριο.

Σύμφωνα με την άποψη έγκυρων παρατηρητών της αγοράς των δημητριακών, οι δύο παραπάνω παράγοντες θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην αγορά ξηρού φορτίου, η οποία πιθανολογείται να διατηρήσει τη σημερινή της κατάσταση δυστοκίας μέχρι την προσεχή Άνοιξη.

Οι παρακάτω συμφωνίες εμφανίζουν την πτωτική εξέλιξη των ναύλων στις κλασσικές διαδρομές των βασικών φορτίων, το τελευταίο 10ήμερο του Ιανουαρίου 1992.

Σιτηρά:

— 58.000 τον. Μισσιισσιππί για

Ρότερνταμ, δολ. 12,85.

— 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 14,25.

— 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 14,25.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 25,75.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άκαμπα, δολ. 23,85.

— 50.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 13,00.

— 30.000 τον. Ρίβερ Πλέιτ και Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Ρότερνταμ, δολ. 17,00.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Τυνησία, δολ. 20,00.

Γαϊάνθρακες:

— 130.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ιαπωνία, δολ. 14,00.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Χάβρη, δολ. 5,25.

— 100.000 Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 8,10.

— 65.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ταιβάν, δολ. 10,30.

— 55.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Λισσαβώνα, δολ. 8,50.

— 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταιβάν, δολ. 20,07.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 220.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊν για Νοτ. Κορέα, δολ. 8,00.

— 130.000 τον. Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 6,35.

— 110.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊν για Κίνα, δολ. 11,20.

— 100.000 τον. Τουμπαράο για Καοσιούνγκ, δολ. 10,50.

Λιπάσματα:

— 30.000 τον. Βέντσπιλς για Νοτ. Κορέα, δολ. 28,00.

— 15.000 τον. Ινδονησία για Κόντινεντ, δολ. 22,50.

— 11.000 τον. σε σάκκους Ντακάρ για Κοτονού, δολ. 23,00.

Ζάχαρη:

— 23.000 τον. Κούβα για Ουκρανία, δολ. 28,00.

— 18.000 τον. Ρίο Χάινα για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 15,00.

— 15.000 τον. Αυστραλία για Κίνα, δολ. 18,90.

— 16.000 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 14,10.

— 14.200 τον. Ακαζούτλα για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 15,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χωρίς μεγάλη διαφοροποίηση από ότι σημειώναμε στην ειδική ετήσια έκδοση που κυκλοφόρησε στις 20 Ιανουαρίου, τα μισθώματα των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς συνέχισαν να κυμαίνονται περί τα δολ. 11-13.000 την ημέρα ανάλογα με την περιοχή και την ηλικία του πλοίου.

Περισσότερη αισθητή πτώση των μισθωμάτων παρατηρήθηκε το τελευταίο 10ήμερο του Ιανουαρίου στα μικρότερα handymax και τα handy, των οποίων οι ημερήσιες απολαβές σε Δύση και Ανατολή κυμάνθηκαν περί τα δολ. 7-8.000 και δολ. 5.200 - 6.000 αντίστοιχα.

Χαρακτηριστική των συναισθημάτων αλλά και των επιπέδων που αρκετοί βλέπουν να κινείται η ναυλαγορά το επόμενο τρίμηνο είναι η μίσθωση πάναμαξ για περίοδο τριών έως πέντε μηνών περί τα δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μικρή και σταδιακή βελτίωση των επιπέδων των ναύλων των δεξαμενοπλοίων στις περισσότερες αγορές, χωρίς βέβαια τα σημερινά επίπεδα να δημιουργούν ιδιαίτερα συγκινήσεις, με εξαίρεση την αγορά της Καραϊβικής, όπου οι ναύλοι που πληρώθηκαν ήταν αρκετά υψηλοί.

Οι παρακάτω ναυλώσεις απεικονίζουν τα επίπεδα των ναύλων από τις βασικές περιοχές φορτώσεων:

— 265.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ερυθρά Θάλασα, WS 57,5.

— 240.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 62,5.

— 135.000 τον. Δυτ. Αφρική για Ρότερνταμ, WS 67.

— 130.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Γαλλία, WS 75.

— 80.000 τον. Λιβύη για Ιταλία, WS 92,5.

— 71.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 138,75.

Στα καθαρά φορτία, η αγορά παρουσίασε αξιόλογη ζήτηση στην Καραϊβική με ουσιαστική βελτίωση των ναύλων, όπως τα WS 295 που πληρώθηκαν για φορτίο 27.500 τόννων προς τη Βορ. Αμερική.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΦΟΙΝΙΞ: Πουέρτο Μπολιβάρ 115.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 5,60 φίο, 50.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-13.

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 70.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 8,00 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Σαλντάνχα Μπαϊ 226.000 το. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 5,55 φίο, 8 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-20.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 30.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 510.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 53.000 τον. Ρότερνταμ δολ. 12 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 18-25.

ΚΑΛΙ Λ.: Ποταμό Μισισσιππί 58.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 12,85 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 15-20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 14,15 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-15.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,25 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 1-10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Τουμπαράο 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κασσιούγκ, δολ. 10,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 38.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-20.

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 8 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ Π.: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Παρανάγκουα 34.000 τον. πέλλετες Λισσαβώνα / Ρότερνταμ, δολ. 17 φίο, 9 ημέρες, Ιανουαρίου 28-31.

ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Χάβρη, δολ. 5,25 φίο, 3 ημέρες/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 2-17.

ΥΠΑΠΑΝΤΗ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 20 φίο, 5 ημέρες/ 2.000 τον. φορτ

ΦΟΙΝΙΞ: Πουέρτο Μπολιβάρ 115.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 5,60 φίο, 50.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-13.

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 70.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 8,00 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Σαλντάνχα Μπαϊ 226.000 το. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 5,55 φίο, 8 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-20.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 30.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 510.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 53.000 τον. Ρότερνταμ δολ. 12 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 18-25.

ΚΑΛΙ Λ.: Ποταμό Μισισσιππί 58.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 12,85 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 15-20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 14,15 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-15.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,25 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 1-10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Τουμπαράο 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κασσιούγκ, δολ. 10,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 38.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-20.

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 8 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 5-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ Π.: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Παρανάγκουα 34.000 τον. πέλλετες Λισσαβώνα / Ρότερνταμ, δολ. 17 φίο, 9 ημέρες, Ιανουαρίου 28-31.

ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Χάβρη, δολ. 5,25 φίο, 3 ημέρες/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 2-17.

ΥΠΑΠΑΝΤΗ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 20 φίο, 5 ημέρες/ 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου

20-24.

ΠΟΠΗ: Μπάρ 28.500/29.500 τον. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 11 φίο, 3.500/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-30.

ΤΥΧΗ: Ελλάδα 15.000 τον. σιτηρά Αμβέρσα / Ρότερνταμ, δολ. 11,75 φίο, 1.500/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 19-23.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,90, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 1-8.

ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ: Ποταμό Μισισσιππί 70.000 τον. περίπου σιτηρά Άμστερνταμ, δολ. 12 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 27 - Φεβρουαρίου 2.

ΑΝΙΜΑΡ: Νόρφολκ 15.500 τον. γαϊάνθρακες Καέν, δολ. 13,50 φίο, 1 ημέρα/ 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 28 - Φεβρουαρίου 2.

ΠΑΞΟΙ: Πόρτ Λουΐς 16.000 τον. ζάχαρη Λονδίνο, λίρες 14,10 φίο, 1.500/ 750 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-8.

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 65.000 τον. γαϊάνθρακες Δουκέρη, δολ. 9 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 20.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 1-15.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. γεννήματα Ανατ. ακτή Μεξικού, δολ. 9,25 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 31 - Φεβρουαρίου 3.

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV: Βανκούβερ 25.500 τον. σιτηρά Σταβάνγκερ, δολ. 18 φίο, 8 ημέρες, Φεβρουαρίου 1-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 275.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: 36.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ινδονησία άμεση, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.947 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμστερνταμ άμεση ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση Κουήνσλαντ Φε-



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

βρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 180.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II: 123.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.800 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πασσέρο άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 15.700 την ημέρα.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ταϊβάν Ιανουαρίου 20-25, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 37.450 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη Ιανουαρίου 24-28, ταξίδι 90/10 ημερών με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τον. d.w. του 1986, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 1-5, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 26.100 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βραζιλία Ιανουαρίου 25-30, επαναπαράδοση Σκώ/ Πασσέρο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ: 35.570 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη Φεβρουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ: 54.600 τον. d.w. του 1980, Ινδονησία άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.970 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 8-10, κυκλικό ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 10.800 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 71.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Φουκουγιάμα Ιανουαρίου 19-25, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.850 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπάνκ με επαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.200 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μουσκάτ άμεση, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: 70.300 τον. d.w. του 1971, παράδοση Άκαμπα άμεση, επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 56.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νέα Υόρκη Ιανουαρίου 17-20, επαναπαράδοση Αλκανάρ, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 37.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάσς άμεση, ταξίδι μέσω Σοβιετικής Μαύρης

Θάλασσας με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 7.300 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 157.500 για πλού υπό έρμα.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 77.300 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Αμβέρσα/ Αμβούργο, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 69.300 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣΣ: 61.200 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γκέντ Ιανουαρίου 22-30, ταξίδι 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Βορ. Ευρώπη, δολ. 12.300 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 20-25 ταξίδι 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 11.950 την ημέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Χόγκ Κόγκ τέλη Ιανουαρίου, ταξίδι 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ταϊβάν, WS 46, Ιανουαρίου 25.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 245.000 τον. Ιαπωνία, WS 50, Φεβρουαρίου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Πουέρτο λα Κρούζ 85.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 96, Ιανουαρίου 22.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Πουέρτο λα Κρούζ 75.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 107,5 Ιανουαρίου 21.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Ζουεΐτινα 84.000 τον. Φος, WS 95,25, Ιανουαρίου 19.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Γιαμπού 116.000 τον. Μοχαμέντια, WS 77, Φεβρουαρίου 1.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Ρας Τανούρα 230.000 τον. Ταϊβάν, WS 54,5, Φεβρουαρίου 2.

ΑΙΑΣ: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 55, Φεβρουαρίου 2.

ΠΑΡΙΣ: Περσικό Κόλπο 350.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 50, Φεβρουαρίου 4.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Μαρονάλ 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Ιανουαρίου 21.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπανιάς 80.000 τον. Λαβέρα, WS 110, Ιανουαρίου 26.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Νιγηρία 130.000 τον. Χιλή, WS 85, Φεβρουαρίου 12.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Ρόττερνταμ 40.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 137,5, Ιανουαρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Ρας Ίσα 130.000 τον. Τριέστη, WS 85, Ιανουαρίου 28.

ΠΗΪΣ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά Φλόριντα, WS 270, Ιανουαρίου 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Γκαμπόν 95.000 τον. Λαβέρα, WS 95, Φεβρουαρίου 2.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Αρζού 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 100, Ιανουαρίου 25.

ΑΝΑΞ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 55, Ιανουαρίου 21.

ΚΩΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 125, Ιανουαρίου 20.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Αρζού 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 145, Ιανουαρίου 24.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Σαλλόμ Βδε 70.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, οψιδόν Μεσόγειο WS 100, Ιανουαρίου 29.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική 25.000 τον. καθαρά Φλόριντα, WS 285, Ιανουαρίου 27.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σάουθ Ράιντιγκ Πόιντ 41.000 τον. Πόρτλαντ, WS 200, Ιανουαρίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 132,5, Ιανουαρίου 23.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ: Ρας Τανούρα 260.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 55, Ιανουαρίου 21.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Κάργκ Άϊλαντ 112.000 τον. Ιταλία, WS 79,5, Ιανουαρίου 25.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Μπαχάμας 58.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 135, Ιανουαρίου 20.

ΑΛΛΕΓΚΡΕ: Καραϊβική 27.500 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 295, Ιανουαρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Αρζού 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 122,5, Φεβρουαρίου 6.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: ΗΒ 78.000 τον. Κόντινεντ, WS 100, Φεβρουαρίου 3.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ιαπωνία, WS 62,5, Φεβρουαρίου 12.

ΓΙΟΒΑΝΝΑ: Μπούργκας 24.000 τον. καθαρά Κόπερ, WS 170, Ιανουαρίου.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Κοβένας 74.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 145, Φεβρουαρίου 3.

ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ: Ντας Μπόκας 77.000 τον. Πλύσμπορο, WS 148,5, Ιανουαρίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Ρας Τανούρα 91.000 τον. Σιράχα, WS 115, Ιανουαρίου 25.

ΝΙΚΗ: Κάργκ Άϊλαντ 111.000 τον. Ιταλία, WS 77, Φεβρουαρίου 3.

ΚΑΡΛΟΒΑ: Κάργκ Άϊλαντ 100.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 87,5, Φεβρουαρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ: 69.700 τον. d.w. του 1978, ταξίδι 3 μηνών με οψιδόν ακόμη 3 μηνών, δολ. 15.00 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: 40.828 τον. d.w. του 1986, ταξίδι 6 μηνών, με οψιδόν ακόμη 6 μηνών, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: 63.000 τον. d.w. του 1983, ταξίδι 12 μηνών με οψιδόν ακόμη 12 μηνών, δολ. 14.800 την ημέρα τους πρώτους 12 μήνες και δολ. 15.300 την ημέρα τους επόμενους.

ΑΘΩΣ: 270.890 τον. d.w. του 1974, χρονοναύλωση 12 μηνών προς δολ. 24.000 την ημέρα.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

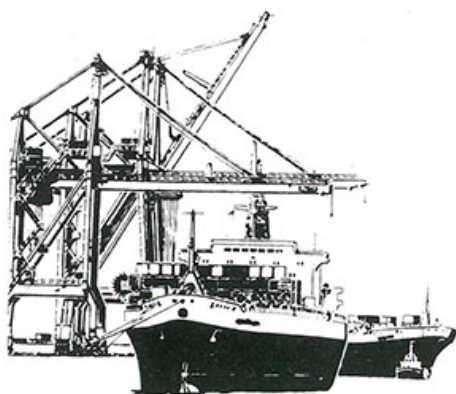
25 YEARS
IN PIRAEUS



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

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



FLYING SHIPS

Flying ships are the latest rage. The French «Mentor» programme, agreed upon by the ministries, the shipowners' association and the shipyards is now moving in two directions; analysing the market and evaluating the technical possibilities.

At the same time, Norway, Germany and Japan are also in the race for the fastest ship of the 21st century. In Norway, a five-year plan has secured the cooperation of shipyards, shipowners, classification society, designers and engine builders with the aim of building a super-fast ship that will also be safe, profitable and non-polluting, using the experience of Westmaran, Norcat and the latest advanced type. In Germany, for the past three years all possible technical solutions are being analysed systematically, using the experience acquired with the Swath-type Catamaran and others. In Japan finally, the eight large shipyards have formed the Technoliner Union to design a 50-knot ship which can carry 1000 tons and has a range of 500 miles.

NAFTIKA CHRONIKA

THE «PANTHEON OF THE GREAT»

Following the complete picture of the huge Greek-owned ocean-going fleet shown in the statistics featured in our special annual review, of January '92, and at the same time wishing to correct and complement the list of «great» Greek shipowners published by the French shipping journal «Le Marin» and quoted in our issue, of December 1st, 1991, we present below the 22 largest Greek shipping groups, which control and operate over 1 million deadweight tonnes each.

— **G.P. Livanos Group:** 44 bulk carriers, four combination carriers and 33 tankers and chemical carriers totalling 5.517.491 tons d.w.

— **J. Latsis Group:** 17 tankers and two gas carriers totalling 3.756.574 tons d.w.

— **Papachristidis Group:** 18 tankers of 3.368.437 tons d.w.

— **Polembros Group:** 19 tankers, eight combination carriers and three bulk carriers, totalling 2.302.754 tons d.w.

— **Embricos Group:** Eight tankers, seven combination carriers and five bulk carriers totalling 2.226.795 tons d.w.

— **Callimanopoulos Group:** 13 bulk carriers, four tankers and six combination carriers totalling 2.030.577 tons d.w.

— **Onassis Group:** 13 bulk carriers and 10 tankers of 1.949.683 tons d.w.

— **G.S. Livanos Group:** Nine bulk carriers and six tankers, totalling 1.797.755 tons d.w.

— **P. Goulandris Group:** Seven bulk carriers, three combination carriers and four tankers totalling 1.687.188 tons d.w.

— **Coulouthros Group:** Seven tankers, five bulk carriers and two combination carriers totalling 1.482.332 tons d.w.

— **Martinis Group:** 27 bulk carriers and 13 tankers, totalling 1.458.738 tons d.w.

— **Tsakos Group:** 11 tankers, four combination carriers three bulkers and one cargo vessel, totalling 1.421.809 tons d.w.

— **Kollakis Group:** Seven bulk carriers, three tankers, two combination carriers and seven reefer ships, totalling 1.389.057 tons d.w.

— **N.J. Goulandris Group:** 11 bulk carriers and seven tankers, totalling 1.302.134 tons d.w.

— **Niarchos Group:** 13 bulk carriers, three combination carriers and seven tankers, totalling 1.290.501 tons d.w.

— **Angelicooussis Group:** 33 bulk carriers, one tanker and eight multipurpose drycargo ships, totalling 1.282.568 tons d.w.

— **Karnesis Group:** 10 tankers, two combination carriers, four bulk carriers and one reefer ship, totalling 1.227.853 tons d.w.

— **Peraticos Group:** 11 tankers, one bulker and one ro-ro vessel totalling 1.226.523 tons d.w.

— **Vardinoyannis Group:** 26 tankers totalling 1.198.619 tons d.w.

— **Frangos - Moundreas Group:** 10 bulk carriers, 16 dry cargo vessels, three reefers and one chemical tankers, totalling 1.068.723 tons d.w.

— **Lygnos Brothers Group:** 28 bulk carriers, totalling 1.000.692 tons d.w.

THE STOCK EXCHANGE

We must admit to some anxiety about the introduction of the shares of coastal shipping companies and particularly the so called «popular base» ones into the Athens

Stock Exchange.

What we primarily fear is the reaction of still immature Greek investors to any losses that might be incurred.

With press and television support to the fore, they will complain that the «tycoons» have cob-

belt up the hard earned money of the small investors.

Therefore, it should be made clear to the public that the majority of Greek Shipping has nothing to do with the shares of those coastal shipping enterprises.

SHIPYARDS

This journal has never questioned the right of any Greek elected government to implement the programme it set out pre-electorally and for the execution of which it received the majority vote of the Greek people.

We refer to the Skaramanga and other shipyards which are included in the privatisation programme, but on one condition: that privatisation is carried out with transparent procedures and, naturally, in the general interest.

FRED SHERMAN ELECTED PRESIDENT OF ABS

Fred S. Sherman was elected President of the American Bureau of Shipping by the ABS Board of Managers on Wednesday, 8 January 1992. He will join ABS on 17th February 1992 at the corporate office in New York. Sherman's joining ABS will strengthen the management team so that the organization will be better able to serve its existing and new clients now and in the future.

Frank J. Jarossi, who previously held the dual position of Chairman and President, retains the position of Chairman.

Sherman brings to ABS one of the broadest maritime backgrounds in the United States today and has attended the U.S. Merchant Marine Academy at Kings Point, and New York University's Graduate School of Business Administration. He has been an ABS member since 1966 and has served on the Board of Managers since 1990.

IACS ESTABLISHES SECRETARIAT IN LONDON

The International Association of Classification Societies (IACS) is to establish a permanent secretariat

in London within the next six months in line with proposed changes in its charter.

Procedural changes have been agreed between the 11 full members in a bid to increase the effectiveness of the association, especially liaison with the International Maritime Organisation (IMO) and other bodies, on safety issues.

They have also been initiated to promote uniformly high standards within IACS.

Sir Roderick MacLeod of Loyd's Register has been elected vice-chairman of IACS and will take over as chairman when R.A. Belik of the USSR Register of Shipping completes his term in June 1992.

RUSSIAN OFFICERS

As announced by an official of Petrograd's Morintec, there are more than 100 Russian merchant navy officers ready to be engaged by Norwegian shipping firms. This firm has already opened a special office from which it will be signing on Russian officers and is in the process of signing a relative agreement with the Norwegians.

The basic demand of the Russians is to be paid the same wages as those received by their Filipino counterparts. For these experienced officers, the wages received in foreign exchange on Norwegian ships are much higher than those obtainable on Russian ships.

The Norwegian Shipowners Union is anxious to conclude an agreement regarding wages with the Russian maritime unions after which it is expected that many more Russian seamen will become available to serve on Norwegian vessels.

COAL EXPORTS SET TO RISE FROM AUSTRALIA

Exports of both coking and steaming coal are forecast to rise in the near future, according to a report issued by the Macquarie University Mineral and Energy Economics Centre in January, 1992.

After several years of relatively constant levels, coking coal exports in the current year, to June 30th 1992, are set to rise by 9

million tonnes to reach 66 million tonnes, the report announced. Whilst the current increase will be welcomed by Australia's producers, the report warned that other factors, some emanating from within the Australian mining industry, will ensure that there will be no long term growth in coking coal exports. It predicts that these will remain in the vicinity of 65 million tonnes per year until the year 2010.

The same report indicates that Australia's total exports of steaming coal in the current year should rise by 5.5 million tonnes.

MARPOL — ANNEX III

Regulations designed to prevent pollution of the sea by harmful substances carried in packaged form, including freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons, will become international law on July 1, 1992.

The regulations are contained in Annex III of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 Protocol.

Harmful substances are defined in Article 2 of the Convention as "any substance which if introduced into sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea".

INMARSAT-2 SATELLITE GOES INTO SERVICE OVER PACIFIC

Inmarsat-2 F3, the third of Inmarsat's new generation of commercial global mobile communications satellites, entered service on January 19th, 1992.

The satellite, launched aboard an Ariane 4 rocket from Kourou, French Guiana on 16 December, last year, went into service over the Pacific Ocean coverage region at 178 degrees East longitude, an area which includes the western U.S., eastern Asia, Australia, New Zealand and most of the Pacific ocean.

1991 A GOOD YEAR FOR TSAVLIRIS TUGS

The second half of 1991 was as equally active as the first for Tsavlis, the major Greek salvor and international emergency response contractor. After refloating the multi-million dollar motor yacht «Sophie B», under LOF, which had stranded off Scorpis (the private Onassis - Ionian Sea - island) in August, Messrs Tsavlis rendered LOF salvage services to six major casualties worldwide, namely: the VLOO «Atlas Pride» 250,000 tons dwt (laden crude oil) in distress off South Africa, the bulk carrier «Anemi» 51,000 tons dwt (laden coal) disabled off Brazil, the bulk carrier «Vaship» 20,000 tons dwt (laden chrome ore) stranded off Singapore, the tweendecker «Anesto D» 14,000 tons dwt (laden cotton bales and aluminum ingots) in trouble at Diego Garcias, the tweendecker «Beeco America» 10,000 tons dwt (laden general cargo) disabled in the Indian Ocean and the bulk carrier «Early Star» 22,000 tons dwt (laden steel plates) stranded in the Suez Canal.

Tsavlis also started the New Year on a good footing, with the first LOF being signed on January 3rd. Casualty the bulk carrier «Fen», 27,000 tons dwt, (laden pig iron) in trouble in the English Channel. Tsavlis, engaged under LOF, provided towage to Rotterdam by means of two sub-contracted British tugs.

MALTA HOSTS MOEX '92

With an inaugural address by the Prime Minister of Malta, a keynote

ASRY and Jurong Shipyard Ltd have agreed to co-operate in a number of fields in which they share a mutual interest. These are expected to include know-how and technical expertise aimed at improving productivity and cutting costs, as well as in the procurement of materials and technical services. The agreement is particularly aimed at providing a more effective service to shipowners.

ASRY look forward to benefiting from Jurong's production expertise and both yards wish to maximise the use of their facilities.

address by the President of OPEC, international views of the market, country status reports on current and future activity from at least nine countries, technical papers from eight countries and well over 150 exhibitors from eleven countries, featured at the first Mediterranean Oil and Gas Exhibition which took place in Valetta, Malta between 28-31 January 1992.

MOEX '92 reflected the almost startling emergence of the Mediterranean area as a significant oil and gas producer. The proximity of the European Community and former eastern bloc countries — both with escalating energy demands — guarantees a ready market for oil and gas from the region. Latest forecasts point to Southern Europe and North Africa being the fastest growing area in the energy business; and conservative estimates predict expenditure of over \$ 10 billion over the next five years with

Jurong is also interest in working on engineering projects in the Arabian Gulf states.

Jurong's multi-dock facility can accommodate vessels up to 300,000 dwt.

Shiprepair demand in both Singapore and the Arabian Gulf has been at a high level since the end of the Gulf crisis, and independent forecasts indicate that this trend will continue, with an emphasis on larger repair specifications due to vessels age and the demand for high quality tonnage by charterers.

many operators now actioning long-term plans for the area.

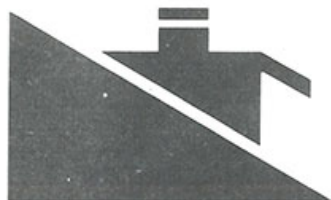
KRISTIAN R. FUGLESANG PROMOTED

INTERTANKO's Shipping Policy Manager, Kristian R. Fuglesang has been promoted to assistant Director with effect from 1st January 1992.

Mr. Fuglesang joined Intertanko in 1981, before which he had worked for the Council of European and Japanese National Shipowners' Associations (CENSA) in London and the Norwegian Shipowners' Association, Oslo.

Mr. Fuglesang who is a Norwegian citizen, was born in 1946, and graduated in Business Economics at the University of Strathclyde in Scotland in 1970. In addition to his shipping policy responsibilities, Mr. Fuglesang's function as press officer of Intertanko will remain unchanged.

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.
Piraeus 185 35
Greece
Tel: 4136996/4136721
Tlx: 212527/212332
Fax: 4130923

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- 'Ιδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου.
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τὸ Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὀργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4294530 - 4294549 - 4294879
ΤΕΛΕΧΙ 21-3847-ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ABIN O'LA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	85	8374
AGIA GALLINI	73	8243
AGIA DYNAMIS	77	32508
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΘAΛACΣINH	69	28717
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIA TPIC	74	18819
AGIASOZ	82	38000
AGIOΔEKTINH	77	10301
AGIOZ MAKAPIOZ	68	25003
AGIOZ MHNAZ	75	32780
ADAMAZ	83	45293
AETOS	72	3085
AΘENIZ EEPPEZ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
AIFIAH	74	55783
A'ΔANT SKAY	76	11084
A'ΔANT SKIΠEP	84	18800
A'ΔANT TZEM	85	18800

AIOAIK PHEP	78	8933
A'PHNIZ EMEPALANT	77	9138
A'PHNIZ NTECTINY	71	78021
A'PHNIZ CACATP	77	9138
AITZIAN GOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛA'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN SH	73	53984
AITZIOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAZ	78	13889
AKPOI	83	35911
AKPOIOLIZ (δ.)	78	198764
AKPOIOLIZ	72	13838
AKTH	77	14998
ALEXANDRA	74	10058
ALEXANDRA	69	35284
ALEXANDRAIA	75	22575
ALEXANDRAIA	81	14641
ALEXANDPOZ II	77	1598
ALEXANDPOZ III	77	1584
ALEXION XOYTP	68	9084
ALIKPATOP	83	15857
ALIN II	69	10850
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKMHNH	79	10998
ALKYONIZ	73	13631
ALKYONIZ (δ.)	91	56580
ALMA	80	11584
ALMPETA	84	17882
ALM AMALIA	84	14103
ALM ΔANAOZ	84	14103
ALFA XAN (δ.)	72	52440
ALFA SKAY	74	52459
ALFA CTAP (δ.)	72	51818
ALFA TZOYΠEP	85	14400
ALFA TZALANTZ	84	10511
ALFA ΦE'IO	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMANTEOYΣ	84	36958
AMILLA	72	13631
AMOLIANH	75	34368
AMOPPOZ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGELA AΠOΛΛO	79	10998
ANAGELA APKONOT	81	36061
ANAGELA APH	80	10998
ANAGELA ATAC	84	10511
ANAGELA BENTIOYTP	89	38781
ANAGELA BIKTOPY	79	10998
ANAGELA CKAOYTP	74	13633
ANAGELA GOY'INTOM	74	13348
ANAGELA ENTHOP	78	13889
ANAGELA EEPPEZ	82	29487
ANAGELA HΓKA	83	20432
ANAGELA HNHTEP	85	14400
ANAGELA HMΠEPY	76	13633
ANAGELA MA'IT	78	13889
ANAGELA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGELA ONECTY	83	18641
ANAGELA PAOYEP	82	19343
ANAGELA ΠI'CT	74	13631
ANAGELA ΠPOΓKPEZ	89	38781
ANAGELA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGELA CACAZ	84	24643
ANAGELA SKAY	79	10993
ANAGELA CΠIPIT	78	13889
ANAGELA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGELA TZAMPION	71	9229

προς Νοβοροσίαν 7/11
ε. Νιούκασλ 4/11
ε. Πειραιά 28/9
μεσογειακές μεταφορές
προς Μόρεχεντ Σίτυ 11/11
επιπλήθη Έλληνες
προς Φλάσινγκ 12/11
προς Γαλλία 8/11
α. Σιγκαπούρη 5/11
ε. Τακόμα 12/11
πρ. «C.S. Ocean»
ε. Μπάχια Μπλάνκα 15/11
ε. Γιούροπορτ 13/11
προς Σλάγκεν 27/10
προς Αλγέρι 9/11
μεταφορές Πάτρας
προς Τουρκία 14/11
προς Μιχαμίντια 10/11
προς Γκάνα 4/11
προς Αυστραλία 23/10
ε. Σ. Τζών 4/11

ε. Βηρυττό 9/11
προς Σχίζον 8/11
προς Κασίμα 29/10
ε. Τσάρλεστον 6/11
ε. Λόγος 3/11
ε. Πόρτ Λάττα 7/11
προς Κορέα 30/10
στη Σιγκαπούρη 1/10
μεσογειακές μεταφορές
προς Σικάγο 30/10
ε. Κασσιόγκ 4/11
προς Ιαπωνία 15/10
α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/10
προς Ουομέντο 3/10
ε. Γκάλβαστον 13/10
ε. Ν. Υόρκη 11/11
πρ. «Ostele B»
προς Λός Άντζελες 7/11
προς Κ. Κινγκσλίου 11/11
προς Ράμπι 29/10
αργεί Πειραιά
στο Μπ. Αμπάς
προς Πειραιά 31/10
α. Ντάρμπαν 2/11
ε. Μπ. Αμπάς 19/10
ε. Σάντος 7/11
ε. Σακάϊ 13/11
προς Κλβέλαντ 12/11
υπό ναυπήγηση
προς Αμσούργα 14/11
προς Κλαϊνέδα 7/11
προς Ντάρμπαν 2/11
επισκ. Σιγκαπούρη 31/10
προς Πόρτ Κορτίερ 11/11
α. Μπιλμπό 14/11
προς Ν. Κορέα 19/9
ε. Κολούμπια Ρίβερ 13/11
προς Γιοκχάμα 31/10
ε. Μπρέικ 30/10

δ. Ντόβερ 2/11
προς Ρότερνταμ 13/11
ε. Πειραιά 12/11
ε. Ρουέν 11/11
προς Κίνα 7/10
προς Γκιζόν 8/11
προς Μπαγκόνκ 25/10
προς Ολλανδία 17/10
προς Μπαγκόνκ 10/11
προς Πόρτο Σούκρε 25/10
προς ΗΠΑ 7/11
προς Ιαπωνία 5/11
προς Άνω Ανατολή 6/11
προς Χο Τσί Μινχ Σίτυ 9/9
προς Σαγκάι 2/11
προς Γιοκαίτα 23/10
προς Αμσούργα 6/11
μετ. «Αλφα Μπρέιβερ» (ε.)
ε. Κουσίγκ 30/10
προς Ιαπωνία 25/10
προς Αμσούργα 8/11
προς Κεμπάου 6/11
προς Τσιταγκόνγκ 11/11
προς Άντβεντ Μπαϊ 5/11
προς Ρόμπερτς Μπάνκ 7/11
προς Νταμμά 28/10
προς Τουρκία 4/10
α. Ντάρμπαν 12/11
προς Ρότερνταμ 11/11
ε. Κοτονού 9/11
α. Ντάρμπαν 7/11

ANAGELA FINTEALITY 79
ANAGELA FORTSIOYON 74
ANAGELA XONOP 78
ANAGELA XOYTP 74
ANAGELA XOPAT'ZON 77
ANAMEAI 77
ANAE ΛA'ION (δ.) 82
ANAE TA'ITKEP (δ.) 83
ANASTAZIS (δ.) 76
ANAFH 85
ANAPHEON 77
ANAPOMEA (δ.) 84
ANAPPOZ 85
ANAPPOZ APICE (μ.) 72
ANAPPOZ ATAC (μ.) 72
ANAPPOZ ΓEOPPIOZ (δ.) 76
ANAPPOZ MEATMI 73
ANAPPOZ OKHANIA 77
ANEMOS 76
ANEMONH 79
ANIMAP 72
ANNA Λ 79
ANNITZA Λ 83
ANNOYLA 71
ANTZELIK KPEH 71
ANTZELIK ΠPOTEKTOP 77
ANTZELIK CΠIPIT 84
ANTZELIK ΦAIHΘ 84
ANTZELIK Λ 75
ANTIMHOC (δ.) 72
ANTIPAPOZ (δ.) 76
ANTIPOLIZ (δ.) 81
ANTONH I. AΓΓELIKOYCHC 89
AOYPOPA ΠEPΛ 76
APAKON 73
APAMIZ 77
ARAMPALLA 83
APKOZY (δ.) 76
APONAYTHC (δ.) 78
APONHAI (δ.) 77
APYPOHHCOC (δ.) 91
APPO EEPLOPEP 78
APPO TPET'INTER 78
ARETH 73
ARETHOYSA II 72
ARHTH 89
ARIANA 73
ARIEA 70
ARIZOTELH 85
ARION 73
ARKADI 83
ARKADIA (δ.) 82
ARKAZ 88
ARMENICTH 81
ARMONIA 73
ARMPALLA 75
ARTEMIZ 87
ΓAPOYΦALLIHI (δ.) 77
ARTEMON 65
ARXAGGEOZ 84
ARXAGGEOZ 76
ARXIMHAI 84
ASHMINA 66
ASHIAN PHEP 78
ASHONA 81
ASHLEY 70
ASTHP 74
ASTYPAΛAIA (δ.) 70
ASFAANT HNHTEP (δ.) 78
ASFAANT TPET'INTER (δ.) 62
ATLANTIK EMPEPOP (δ.) 74
ATLANTIK XAN (δ.) 78
ATLANTIK CENBOP 83
ATLANTIK CE'AOY 77
ATLANTIK CIOBEPE'IN 86
ATLANTIK CΠEANTOP 81
ATLANTIK CTENTZMAN 81
ATLANTIS (δ.) 75
ATLAS 77
AYCIZ 79
AFPIKAN CKAOYTP 77
AFPOAITH 66
AFPOZ 70

13883
13833
13833
13833
15378
14584
3356
5280
69222
34400
15592
26275
38500
34500
119505
119505
115461
32781
20678
8376
10996
10527
12214
35808
9826
30193
34130
36353
36353
12913
17355
28059
30622
70000
6051
10713
75124
13508
19016
75588
19378
29500
20328
20328
13631
20239
23459
23134
7571
13800
13633
4097
30042
38309
16300
23144
22575
38648

προς Σαβάννα 28/10
προς Φλάσινγκ 5/11
προς Σιγκαπούρη 7/11
ε. Ντάρμπαν 11/11
προς Γιοκχάμα 27/10
προς Σαϊντ Τζών 14/11
επιπλήθη αλλοδαπούς
ε. Αυγούστα 7/11
προς Νιγηρία 31/10
προς Χίμπι 5/11
προς Βουβόη 5/11
πρ. «ABT Hanna»
ε. Μαντράς 28510
ε. Τσουρούγκα 1/11
προς Κουανγκνγκ 27/10
ε. Σιγκαπούρη 3/11
προς Ρας Τανούρα 17/10
προς Ν. Ορλεάνη 30/10
α. Ντάρμπαν 1/11
ε. Μάρσαλους 15/11
προς Μπράνσβικ 5/11
ε. Ντάρμπαν 28/10
προς Όκλαντ 20/10
α. Ν. Ορλεάνη 12/11
προς Μάρκο 20/10
προς Βαλτιμόρη 29/10
ε. Γκντάνσκ 28/9
προς Τσιτσούγκ 8/10
α. Βανκούβερ 14/11
πρ. «Moatween 4»
ε. Λε Χόβερ 14/11
α. Σιγκαπούρη 6/11
προς Γαλλία 10/11
προς Γερμανία 3/11
προς Πειραιά 11/11
προς Π. Μπολιβάρ 25/10
προς Γιβραλτάρ 12/9
ε. Γουάλα 15/11
προς Πούντα Καρντόν 7/11
δ. Ντόβερ 24/10
ε. Τενερίφη 4/11
υπό ναυπήγηση
προς Μπουσάν 7/10
προς Ιαπωνία 29/10
προς Λιβύη 28/10
επιπλήθη Έλληνες
ε. Κακινάδα 21/10
προς Κορέα 8/11
προς Μαντλούτο 15/11
ε. Γιοκχάμα 12/11
ε. Νταρ ες Σαλάου 28/10
μεταφορές Ρεθύμνου
προς Μπαλό Τέρμιναλ 17/8
προς Πειραιά 31/10
δ. Γιβραλτάρ 7/11
α. Κεμπάου 31/10
ε. Οζόκα 13/11
προς Ν. Ορλεάνη 7/11

επισκ. Λισαβώνα 13/11
ε. Ιταλίδι 1/11
προς Ιαπωνία 13/9
προς Άνω Ανατολή 17/10
προς Ιαπωνία 7/11
ε. Κωνσταντίνα 9/11
προς Παναμά 15/11
προς Γιοκχάμα 13/11
α. Χιούστον 7/11
α. Σαντάν 8/11
α. Λισαβώνα 23/10
προς Αμσού Μπαϊ 15/11
προς Σιχαπορτ 12/11
προς Φουτζέιρα 28/10
ε. Ν. Ορλεάνη 10/11
προς Σιόνε 14/11
προς Γιαντάι 28/10
προς Κέι Γουέστ 8/11
προς Σακλίντε 9/11
προς Ν. Κορέα 12/10
προς Κομερού 28/10
προς Μπ. Αμπάς 30/10
δ. Γιβραλτάρ 8/11
ε. Σεβίλη 7/11
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Ορλεάνη 4/11
αργεί Πειραιά
δ. Σκώ 9/11
προς Μπ. Αμπάς 6/11
προς Ηράκλειο 27/10
προς Αμφιλοχία 9/11
προς Πειραιά 12/11
προς Αλεξανδρούπολη 11/10

ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30087
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18798
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	18439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	78	13038
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19980
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19287
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19428
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19284
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40860
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10588
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19908
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	82585
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥΣ	68	15090
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	63	24414
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	73	52831
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	68	48887
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	72	3847
ΔΥΣΤΟΣ	86	34820
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	76	37681
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	61	10029
ΕΒΙΑ	76	18398
ΕΒΜΑΡ	75	125947
ΕΘΝΙΚ (δ.)	77	18728
ΕΘΝΟΣ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ	82	90747
ΕΙΡΗΝΗ Α.	73	10227
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	89	38800
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	82	37811
ΕΛΕΝ	64	1927
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	69	1553
ΕΛΙΕ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	76	11282
ΕΛΛΗ	82	19370
ΕΛΛΗΝ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΛΠΙΣ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΕΡΑΛΔ	78	8890
ΕΜΠΡΟΣ	85	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	77	61502
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	79	10985
ΕΝΑΡΕΙΣ	84	22208
ΕΝΤΕΒΟΡ	73	36285
ΕΝΤΡΑΞΤ ΦΕΘ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	12888
ΕΞΠΡΕΣ	73	34658
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	72	126140
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	76	12557
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	78	18935
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	73	13631
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	10008
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008

ε. Λίβερπουλ 14/11
υπό ναυπήγηση
προς Τουρκία 29/10
προς Ν. Ορλεάνη 2/11
προς Ελλάδα 19/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 30/10
ε. Γουίλμινγκτον 14/11
αργεί Πειραιά
ε. Λονδίνο 9/11

μεσογειακές μεταφορές
ε. Φλόρσιγκ 10/11
προς Γέραλντον 8/11
προς Οδρσά 5/11
μεταφορές Φουτζέρας
ε. Μομπάσα 12/10
προς Νιουμένιτα 9/11
α. Σετούμαλ 13/11
στη Φουτζέρα (αποθήκη)
προς Ρας Σουκχέιρ 12/11
προς Ρας Σουκχέιρ 14/11
προς Τουρκία 26/10
προς Ν. Ζηλανδία 10/11
προς Τουμαρό 11/11
προς Οράν 29/9

α. Χιούστον 25/10
ε. Ν. Ορλεάνη 21/10
α. Λέικ Τσάρλς 6/11
προς Χόλμινγκ 9/11
ε. Ν. Ορλεάνη 14/11
προς Τουρκία 1/11
προς Π. Καμπέλο 3/11
προς Ν. Ορλεάνη 22/10
προς Φινλανδία 9/11
προς Πούντα Καρντόν 29/10
αργεί Πειραιά
προς Τσιουάν 10/11
προς Καμάρ 10/10
προς Ιαπωνία 6/11
προς Κίνα 28/10
προς Σιγκαπούρη 7/11
α. Ν. Ορλεάνη 13/11
ε. Σάντος 27/10
ε. Ρότερνταμ 10/11
ε. Κασσιόινγκ 31/10
ε. Κασσιόινγκ 3/11
προς Ρίο Ιανέιρο 10/11
ε. Νταμάρ 6/11
προς Ιταλία 12/11
προς Κέυ Γουέστ 29/10
α. Ρότερνταμ 11/11
ε. Γένοβα 11/11
προς Σκίνα 11/11
προς Αλγίρι 14/11
α. Νάπολη 8/11
προς Ντασενα 18/10

ε. Ντουμπάι 25/10
μεσογειακές μεταφορές
προς Αμβούργο 5/11
αργεί Αλβέρτι
ε. Παραντίπ 18/10
προς Λεμεσό 7/11
προς Μονρόβια 13/9
προς Αρούμα 22/10
προς Κόλο ΝΠΑ 15/11
προς Ιταλία 29/10
προς Τάραντα 6/10
α. Καράτσι 1/11
προς Ελλάδα 31/10
ε. Γουίλμινγκτον 9/11
διόλωση Κίνα
μεσογειακές μεταφορές
προς Κίνα 9/11
ε. Βαρκελώνη 14/11
πρ. «Sisela»
πρ. Μ. Χομπί 3/10

αργεί Βασίρα
προς Ινδία 12/9
α. Ρας Τανούρα 20/9
α. Βανκούβερ 10/11
ε. Λίβερπουλ 15/11
ε. Σάλλομ Βόες 16/11
προς Πόρτο Μπוליβάρ 23/10
προς Ν. Ορλεάνη 3/11
προς Οναχάμα 8/11
προς Αγ. Θεοδώρους 1/11
προς Πειραιά 25/10
προς Λά Σκίρα 14/11
στη Πάχη (αποθήκη)
α. Χουάγκου 10/10
ε. Λας Πάλμας 29/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Οδρσά 11/10
προς Ιαπωνία 3/11
προς Μπουσάνα 27/10
ε. Άκομα 4/11
ε. Δουκέρκη 10/11
α. Λα Γκουλέ 12/11
προς Γιάνμα 28/10
προς Μπουσάνα 28/10
επιβλήθη αλλοδαπούς
προς Γιβραλτάρ 29/10
επιβλήθη αλλοδαπούς
ε. Πειραιά 14/11
προς Μπιλμάρ 28/10
αργεί Πειραιά
προς Τρινιδάδ 30/10
α. Κπέμ 4/11
προς Κίνα 8/11
ε. Μπαγκκόκ 30/10

ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87687
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32485
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32485
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6831
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑΣ	73	121165
ΙΛΙΔΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΕΣΟ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
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 Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	80250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ- ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΟΣ	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	18040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	68	1597
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	77	65874
ΚΑΣΙΟΣ	91	29900
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	83	14315
ΚΑΣΤΩΡ Π.	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	73	67239
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΛΕΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΙΛΕΩΝ	76	59319
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	14543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744

προς Σάντος 6/11
προς Καράτσι 10/11
προς Αλεξάνδρεια 2/11
προς Μαράκωπο 4/11
προς Μπουσάνα 2/11
ε. Σετούμαλ 29/10
δ. Σουέζ 7/11
ε. Πειραιά 8/11
προς Πακιστάν 22/9
προς Πόντα ντα Μαδέιρα 28/10
προς Ταυλάνδη 10/11
α. Γένοβα 13/11
προς Τερνέστη 11/11
προς Γκούμ 8/11
προς Κασσιόινγκ 1/11
προς Γιοκχάμα 1/11
α. Βαρκελώνη 11/11
προς Σιγκαπούρη 1/11
ε. Κίγκστον 12/11
προς Αμπιτζάν 5/11
πρ. Τέας 7/11
α. Μπιμμόντ 24/10
προς Βανκούβερ 13/11
ε. Δεμεράρα 14/11
προς Γιβραλτάρ 19/10
προς Νουαντίνμπο 2/11
προς Πειραιά 14/11
ε. Σιγκαπούρη 23/10
ε. Πόρτ Κέλαγκ 13/11
ε. Ντουάλα 14/10
πρ. «Berlinda»
α. Χόγκ Κόγκ 13/11
επισκ. Πειραιά 3/9
προς Χιούστον 6/11
προς Ιαπωνία 23/10
πρ. Β. Θάλασσα 30/8
ε. Ν. Ορλεάνη 4/11
προς Ιντσάν 24/10
προς Κορφο 12/11
επισκευές Πειραιά
προς Σάντος 2/11
α. Ντάρμπαχ 31/10
προς Πόρτο Μπוליβάρ 10/11
πρ. Άννομα 12/10
πρ. Βαγκάρ 8/11
πρ. «Montarik»
μεσογειακές μεταφορές
προς Τομπάτα 3/10
ε. Αλεξάνδρεια 13/11
πρ. Κέλη Πάσερο 10/11

πρ. Χοντίντα 25/10
ε. Πόρτ Κέλαγκ 12/11
πρ. Πόρτ Σουάν 6/1

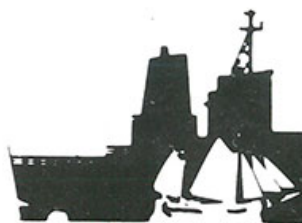
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	118104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	86	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΑΟΡ (δ.)	86	28874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5843
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61815
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥ'ΤΣΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36800
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2678
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ Υ.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	71	18552
ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14080
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	84948
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΣΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8108
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592

ε. Ορλεάνη 12/11	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 7/11	
προς Γέλα 14/11	
προς Νοβοροσίσκ 8/11	
προς Αγ. Θεοδώρου 26/10	
α. Αυγούστα 3/11	
προς Αγ. Θεοδώρου 10/11	
προς Ρότερνταμ 10/11	
προς Αίγυπτο 29/10	
προς Γιάνμπο 10/11	
προς Μίλφροντ Χάβεν 13/11	
προς Σίντι Κερρί 11/11	
προς Αλγέρι 22/10	
προς Θεσσαλονίκη 2/11	
α. Ρότερνταμ 27/10	
α. Τερνιούζε 11/11	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
προς Χάιφα 13/11	
α. Σάο Φραντίσκο 28/10	
α. Κόρπους Κρίστι 35/11	
προς Ταϊβάν 13/11	
α. Μωχαμέντια 28/10	
ε. Λισαβώνα 6/11	
προς Μομπάσα 28/10	
α. Βανκούβερ 11/11	
ε. Πειραιά 5/11	
ε. Δρέπανο 11/11	
ε. Οράγγη 8/11	
ε. Πόρτ Χάντλαντ 11/11	
ε. Ρουέν 20/10	
ε. Τζέντα 23/10	
προς Πειραιά 21/9	
ε. Γκιζόν 13/11	
προς Πειραιά 8/11	
προς Αλεξάνδρεια 12/11	
α. Ρας Τανούρα 22/10	
δ. Πόρτ Σάϊδ 9/11	
α. Σάρροχ 30/10	
α. Γκλάντσταουν 29/9	
διάλυση Μπαγκλαντές	
προς Γένοβα 2/11	
προς Μόσκο 1/11	
ε. Χόγκ Κόγκ 4/11	
ε. Χόγκ Κόγκ 5/11	
προς Κίνα 6/11	
προς Χάμpton 12/11	
προς Λε Χάβρη 18/11	
επισκ. Πειραιά 20/8	
στη Βασίλρα	
μετ. «Νόρθ Κάουντες» (ε.)	
προς Μαυριτανία 10/11	
προς Βουβάν 2/11	
προς Χάιφα 5/11	
προς Σιγκαπούρη 14/10	
ε. Μπαρλέτα 8/11	
προς Σάνκ Ανκράτς 13/11	
προς Τούρμπο 23/10	
προς Ν. Υόρκη 4/11	
ε. Βενετία 7/11	
ε. Σαγκάη 5/11	
προς Αίγυπτο 13/11	
προς Κασσιόγκ 5/11	
α. Κοβίν 6/11	
επισκ. Μπ. Αίρες 16/9	
προς Κόλπο ΗΠΑ 9/11	
προς Σουραμπάνια 1/11	
προς Αλγέρι 31/10	
ε. Αμβέρσα 9/11	
προς Λέγκχορν 13/11	
προς Ιταλία 6/11	
προς Ευρώπη 29/10	
πρ. «Marathon Key»	
προς Ν. Κορέα 24/10	
α. Όκλαντ 6/11	
προς Ιράν 14/6	
ε. Κομώ Μπαίη 20/9	
ε. Πόρτο Βάσσε 14/11	
α. Φός 7/11	
προς Μομπάσα 7/11	
πρ. «Van Hawk»	
ε. Μπιζάρτα 29/10	
μεταφορές Ερυθράς	
ε. Σάουθερν Ανκράτς 16/11	
προς Σιγκαπούρη 26/10	
προς Δ. Αφρική 27/9	
α. Κόρπους Κρίστι 6/8	
προς Πόρτο Λα Κρούζ 21/10	
προς Αμουό Μπαίη 11/11	
πρ. «Asia Marine»	
προς Νταλνί 9/10	
προς Μασσαλία 11/11	
α. Ντουλούθ 4/11	
προς Κόλπο ΗΠΑ 26/10	
δ. Σκώ 30/10	
ε. Σαν Λορένζο 14/11	
προς Ισπανία 22/10	
προς Μπουσόν 7/11	
α. Βενετία 11/11	
ε. Κόλουντμποργκ 14/11	
προς Τζέντα 16/11	
ε. Νάπολι 30/10	
επισκ. Γκνάντοκ 16/11	
προς Ρίτσαρντς Μπαίη 8/11	
εγκαταλείφθηκε 16/11/89	
επισκ. Πειραιά 7/9	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 7/11	
ε. Ν. Ορλεάνη 2/11	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Χιούστον 8/11	
προς ΗΠΑ 12/11	

ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΟΥ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΤΣΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΙΟΝ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΣΤΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911

προς Δεμεράρα 29/10	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
ε. Μαρακίμιο 28/9	
προς Ν. Ορλεάνη 3/11	
ε. Ν. Ορλεάνη 3/11	
προς Σέτε 14/11	
α. Χιούστον 29/10	
ε. Λισαβώνα 10/11	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Κίγκστον 1/11	
ε. Ν. Ορλεάνη 11/10	
α. Ν. Ορλεάνη 31/10	
α. Μομπά 1/11	
προς Κόλπο ΗΠΑ 7/11	
ε. Δεμεράρα 14/11	
ε. Ν. Ορλεάνη 8/9	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Κολομβία 30/10	
ε. Α. Πετρούπολη 28/10	
ε. Σάντος 8/11	
προς Κόλπο ΗΠΑ 30/10	
ε. Λε Χάβρη 12/11	
ε. Καράτσι 7/11	
προς ΗΠΑ 31/10	
α. Σακόντε 5/11	
πρ. «Formentera»	
ε. Πειραιά 12/11	
α. Χιούστον 2/11	
προς Ρίτσαρντς Μπαίη 31/10	
προς Ηράκλειο 25/10	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 12/11	
μετασκευάζεται Πειραιά	
προς Ουλσά 13/10	
προς Σιγκαπούρη 5/11	
α. Ν. Ορλεάνη 10/11	
προς Λορέντ 6/11	
ε. Αμβέρσα 16/11	
προς Ιταλία 8/11	
αργεί Πειραιά	
ε. Χάτινχοχ 26/10	
ε. Κονακρύ 23/10	
προς Μασάν 12/10	

ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Βερακρούζ 3/11	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	πρ. «Ζέφυρος II»
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	προς Πρέβεζα 8/11	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Σαν Αντόνιο 2/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά 14/11	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	α. Χιούστον 8/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς Τζόρτζ Λαφόρ 31/10	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Molsson»
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Βανκούβερ 26/10	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	ε. Σάντος 11/11
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	α. Βανκούβερ 19/10	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Ορλεάνη 14/11
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	προς Τζάνκονβιλ 23/10	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Βηρυτό 31/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	προς Αμβέρσα 26/10	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	προς Αμβέρσα 28/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Αμβούργο 5/11	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	προς Ντιλίσκελσι 1/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. Ορλεάνη 11/11	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Ν. Ορλεάνη 23/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Βίγκο 13/11	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	προς Σ. Αραβία 2/10
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Βραζιλία 27/10	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	72	31334	ε. Ρότερνταμ 13/11
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Μελλίλη 8/11	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	προς Ιαπωνία 9/11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ	77	15460	προς Γιοκοχάμα 8/11	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	85	24653	προς Κεπτάδουν 1/11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Κασσιούγκ 10/11	ΣΤΕΛΛΑ	71	1584	ε. Λισαβώνα 3/11
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Γέλα 28/10	ΣΤΕΛΛΑ	76	163810	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 11/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 31/10	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	74	13036	ε. Βερακρούζ 4/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Πειραιά 16/9	ΣΥΝΕΤΟΣ	78	9837	ε. Αμβούργο 3/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Αλεξάνδρεια 7/11	ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	67	72576	προς Φουτζέιρα 17/10
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	ε. Πόρτ Εβερεκλίντς 6/11	ΣΚΗΤΡΑΣ	90	27500	προς Ρίο Γκράντε 14/11
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	ε. Κουϊγκάντο 1/11	ΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	82	31323	προς Πόρτ Άλφρεντ 6/11
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	προς Θεσσαλονίκη 7/5	ΤΑΝΤΑ	78	12688	μετ. «ΑΧΧ Jasmine»
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Καζαμπλάνκα 3/11	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	73	16997	προς Ολλανδία 12/11
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Περσικό 14/11	ΤΑΥΓΕΤΟΣ	75	14785	προς Αλγερία 26/9
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	προς Άνναμπα 13/10	ΤΕΤΙΕΝ	77	14607	α. Καζαμπλάνκα 16/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Θεσσαλονίκη 4/11	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	85	25000	ε. Τσουρούγκα 7/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	προς Βιτόρια 6/11	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	72	9081	προς Λειδές 3/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Νιουκάζα 13/11	ΤΖΟΥΣΙΑΡΑ (δ.)	62	1591	μεσογειοακείς μεταφορές
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Ιταλία 14/11	ΤΖΩΡΤΖ Α.	63	9143	προς Αρούμα 23/3
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Αλεξάνδρεια 10/11	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	75	14786	προς Υέμιν 2/11
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	προς Μερσίν 10/11	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Αλεξάνδρεια 15/11
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477	προς Θεσσαλονίκη 11/11	ΤΙΓΗΣ (μ.)	73	67904	προς Ιαπωνία 13/9
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Κασσιούγκ 6/11	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στον Ινδικό (αποθήκη)
ΠΕΠΠΥ	67	1183	ε. Σχέζιν 8/11	ΤΙΡΟΛ	74	12464	πρ. «Καπετάν Παντελής»
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	προς Σιγκαπούρη 29/10	ΤΙΡΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Βανκούβερ 3/11	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 7/10
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Μπιλμπάο 3/11	ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	α. Γιβραλτάρ 11/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Σιγκαπούρη 22/10	ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Βραζιλία 13/11
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	επιπλήθη Έλληνες	ΤΟΚΑΝΑ	76	36204	προς Κασσιούγκ 1/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Φρέντρικσταντ 9/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	86	43399	ε. Πειραιά 29/10	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	προς Νιγηρία 5/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	74	13639	προς Ν. Αφρική 12/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	προς Σάφ 12/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Μιλάζο 6/11
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	προς Γιόμπ 11/11	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Κουάλα Τανγισούγκ 8/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Λός Άντζελες 10/11	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Βανκούβερ 4/11
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	προς Ισπανία 12/11	ΤΥΧΗ	70	10886	προς Ντουρές 3/11
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Ινδονησία 4/11	ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	προς Ματάντι 10/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ραβέννα 12/11	ΥΠΕΡΙΟΝ	64	21617	προς Ηράκλειο 28/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο	ΦΑΙΔΕ	76	56192	πρ. «Arrow Combiner»
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Μπαγκόχ 22/9	ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	πρ. «Zainab Sky»
ΠΟ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102	ε. Γιουρπόρτ 11/11	ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 14/11	ΦΑΙΑΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281	πρ. «Nurek»
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812	στο Κάργκ (αποθήκη)	ΦΑΙΔΑΡ	74	12519	μεσογειοακείς μεταφορές
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ιαπωνία 8/11	ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	α. Βαστώνη 14/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Τανζανία 8/10	ΦΑΛΗΝ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Ορλεάνη 11/11
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Πόρτ Καρτίερ 18/10	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	προς Αρούμα 8/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Ισπανία 31/10	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Τζουαίμα Τέρμ. 28/10
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963	προς Θεσσαλονίκη 10/9	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Κάντλα 4/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	προς Βόλο 11/11	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Σιγκαπούρη 9/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 28/9
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Ν. Υόρκη 10/11	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειοακείς μεταφορές
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	στη Σαβόνα 15/11	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζουαίμα 5/11
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Δουβλίνο 14/11	ΦΕ'ΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217	προς Ονσάν 9/10
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Φουτζέιρα 2/10	ΦΕ'ΥΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049	ε. Κισαράζο 6/11
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μορμουγκάο 4/11	ΦΕ'ΥΡΟΥΣ ΙΙΙ	84	19049	ε. Ιντσόν 1/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Ν. Υόρκη 4/11	ΦΕ'ΥΡΟΥΣ ΙV	84	19049	προς Λονδίνο 28/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 13/11	ΦΙΛΙΑ	71	7201	επισκ. Πειραιά 16/11
ΠΥΛΟΣ	72	9284	προς Μπ. Χαμπί 9/11	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Πειραιά 29/10
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Πειραιά 8/11	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Ν. Ορλεάνη 13/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 20/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Αρούμα 10/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 27/10	ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	α. Ν. Ορλεάνη 16/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	προς Ράμπιχ 10/11	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Πόρτο Καμμένο 29/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 19/9	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΤΑΛΙΑΣ	62	19974	προς Πειραιά 21/10
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	ε. Μπαγκόχ 14/11	ΦΛΑΓΚ ΔΕΠΟΙΝΑ	67	15621	ε. Πόρτ Κανάβεραλ 31/10
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	προς Ν. Ορλεάνη 16/11
ΡΕΑ	78	16726	πρ. «Μιχάλης Λεμός»	ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Ιταλία 2/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Βόλο 16/10	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Ιταλία 3/11
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Ρίο Ιανέιρο 29/10	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Γάνδη 2/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	προς Πειραιά 8/11	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	προς Καβάλα 19/10
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774	προς Πειραιά 29/10	ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	α. Άσντοντ 8/11
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ρότερνταμ 1/11	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	αργεί Πειραιά
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Μήλο 29/10	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Ν. Ορλεάνη 11/11
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Ρότερνταμ 1/11	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	προς Καβάλα 13/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	προς Κασσιούγκ 16/10	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	α. Τσίμπα 24/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Ιαπωνία 9/11	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Πόρτ Κάιζερ 12/11
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	ε. Ρίο Γκρόντες 28/10	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	ε. Ναγκόγια 8/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Πειραιά 6/11	ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	επισκ. Πειραιά 15/11
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Ν. Ορλεάνη 14/11	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	προς Χουάσκο 26/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Πορτογαλία 4/11	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	υπό ναυπήγηση
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Ν. Κορέα 11/11	ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΑΝΤ	76	18933	ε. Φιλαδέλφεια 11/11
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Ιαπωνία 26/10	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Εύξεινο Πόντο 29/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Παρίσι Γκουιντάγκ 31/10	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/11
ΣΑΝ ΠΙΛ (μ.)	81	35522	προς Μπριζαμπάν 10/11	ΦΟΡΤΣΙΟΥΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Τζουαίμα Τέρμ. 11/11
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	ε. Κεπτάδουν 24/10	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Νταμπέρ 19/10
ΣΑΝΝΥ	81	35522	προς Ιαπωνία 29/10	ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	επισκ. Ουλάνα 12/11
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	77	3482	προς Βαλένσια 10/11	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	προς Περσικό 8/10
ΣΑΝΤΒΙΚ	86	22714	προς Ουλάν 29/10	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	προς Οράν 11/11
ΣΑΡΑΑ	77	15533	προς Σάντβαλ 14/11	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	ε. Λούπη Τέρμ. 10/11
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	ε. Ν. Ορλεάνη 12/11	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	προς Γουέστερνερπορτ 29/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	στο Σάντος 23/10	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Αρατού 12/11
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	προς Λουάντα 4/10	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβοροσίσκ 6/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	προς Ισπανία 11/11	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	ε. Ν. Υόρκη 11/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Χάργκ 14/11	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680	στο Πόρτο Λιόν 14/11
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Σουδά 14/11	ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	προς Μασάν 9/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Νταμμά 18/10	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	προς Κ. Αμερική 1/11
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	73	13631	προς Καναδά 11/11	ΧΛΟΗ	82	36202	προς Ιντσόν 3/11
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Γιβραλτάρ 17/10	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΡΥ	69	12373	προς Ιντσόν 5/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Χίο 13/11	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Τέξας 3/11
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	προς Ρίταρντ Μπαί 10/10	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς ΗΠΑ 25/9	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	73	101440	προς Σιγκαπούρη 23/9
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	προς Ιντσόν 7/11	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Αρούμα 23/10
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Γιοκοχάμα 8/11	ΧΩΡΑ (δ.)	89	27500	ε. Γένοβα 14/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	προς Ιαπωνία 6/11	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	ε. Μασσαλία 25/10
			προς Πειραιά 20/10	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	προς Χάλιφαξ 8/11



ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (κ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΜΗΤΟΣ (κ.)	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΔΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΑΣ (κ.)	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤΝΗΤΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΝΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	9710
ΑΙΤΖΗΝΑ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑΤΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ *	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ *	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069

προς Κάνλτα 25/12	
προς Ισιγκκάι 13/12	
προς Κάμπο 30/8	
α. Βενετία 14/12	
πρ. «Cockrow»	
προς Χάμπτον 21/12	
προς Τρινιντάτ 26/11	
προς Μπαλμπόα 15/12	
προς Άσντον 21/12	
προς Κούβα 31/12	
προς Πόρτο Καμπέλλο 6/12	
ε. Τσιταγκόνγκ 8/12	
ε. Τραμαντόν 20/12	
προς Κίνα 25/11	
μετ. «Alimos I.» (π.)	
ε. Σουέζ 2/1	
προς Λουάντα 19/11	
α. Ντάρμπαν 29/11	
προς Σάντο Ντομίνγκο 14/12	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 6/12	
ε. Κάνλτα 18/11	
ε. Αμβέρσα 4/1	
προς Ινδονησία 23/12	
μετ. «Sentosa» (κ.)	
προς Μπρέικ 22/12	
ε. Σιγκαπούρη 23/12	
προς Μπαγκλαντές 23/12	
προς Πόρτ Σουάντα 20/12	
προς Αλγέρι 17/12	
ε. Ν. Ορλεάν 23/12	
ε. Μανφρεντόνια 16/12	
προς Βουβάι 10/12	
προς Φουτζέιρα 10/12	
ε. Βηρυτό 26/12	
προς Χάρκ 3/12	
στη Βηρυτό 12/12	
προς Σιγκαπούρη 14/12	
επισκ. Άμστερνταμ 27/12	
ε. Σουέζ 1/1	
προς Ντουμπάι 31/12	
μεταφορές Περισκοί	
ε. Γκνάντοκ 1/1	
ε. Βενετία 29/12	
μετ. «Summit Pioneer» (κ.)	
ε. Μόγκλα 20/12	
προς Μπάγια Μπλάνκα 27/12	
προς Μπερμύδα 16/12	
προς Γκνάντοκ 19/12	
ε. Αμβέρσα 4/1	
ε. Τέζας Σίτυ 14/12	
προς Γκιρβαλτόρ 1/12	
προς Βρέστη 29/12	
ε. Ρόττερταμ 3/1	
ε. Σαν Λορέντζο 27/12	
προς Κόλπο ΝΗΑ 20/12	
προς Σουρία 21/12	
αργεί Ραβέν	
προς Κοϊνχουαγκντό 23/12	
α. Γιούροπορτ 29/12	
ε. Βιζακαπάντ 2/12	
α. Καζομπλάνκα 22/11	
επιπλήθη Έλληνες	
ε. Σαν Αντόνιο 7/12	
προς Μιλφροντ Χάβεν 5/1	
προς Χουάγκου 17/11	
προς Ν. Ορλεάν 23/12	
προς Σουρμπάνγια 8/12	
προς Κασσιόβιτς 15/12	
προς Ταϊβάν 26/12	
προς Σαγκάι 14/12	
επιπλήθη αλλοδαπούς	
ε. Λέγκχορν 23/12	
ε. Παρανόντ 12/12	
στο Σάο Σεμπασιάν 3/1	
προς Σαγκάι 9/12	
προς Νιγκμπο 3/12	
ε. Θεσσαλονίκη 14/12	
προς Μπουσάν 4/11	
προς Σιγκαπούρη 10/10	
α. Χιούστον 12/12	
διάλυση Κίνα	
ε. Γιούροπορτ 5/12	
προς Χερσάνα 2/12	
ε. Ντάρμπαν 22/12	
ε. Οδίσσά 13/12	
προς Γιοκοχάμα 30/12	
προς Αϊμπου 18/12	
ε. Σ. Λουί ντι Ρον 28/12	
ε. Σετουμπάλ 18/12	

ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΞ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.)	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)*	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΤΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΙΤΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΥ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

πρ. «Maratha Elegance»	
προς Βραζιλία 14/12	
α. Λουπ Τέρμιναλ 3/12	
προς Σαβάννα 26/12	
προς Λουάντα 24/12	
προς Πόρτο Καμπέλλο 20/12	
μεσανειακές μεταφορές	
προς Τζέντα 21/12	
στο Κάμπο Φόλντ (αποθήκη)	
προς Όιτα 15/11	
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 7/12	
προς Καγιέν 31/12	
στο Σαλβαντόρ 25/9	
προς Μπ. Αμπάς 26/11	
στο Ντιέγκο Γκασία 6/9	
προς Τόμα 19/12	
προς Βενεζουέλα 24/12	
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/12	
στη Χακίδα 17/12	
προς Λίβανο 18/12	
α. Ντάρμπαν 28/11	
στο Μπουένος Άιρες 31/12	
προς Κολομπία Ρίβερ 19/12	
ε. Μπαρί 27/12	
προς Σιγκαπούρη 11/12	
ε. Τζέντα 17/12	
προς Γιάσου 30/11	
προς Σιγκαπούρη 21/12	
ε. Μπ. Άιρες 12/12	
ε. Αλεξάνδρεια 26/12	
προς Άσπρα Σπίτια 19/12	
προς Κων/πολη 28/12	
ε. Αλεξάνδρεια 22/12	
βυθίστηκε Σαράνγια 8/11	
α. Βανκούβερ 29/12	
προς Τουμπουρά 24/12	
ε. Άκαρα 29/12	
ε. Ντάρμπαν 1/1	
προς Τρίπολη 4/12	
πρ. «Sana»	
ε. Ρίο Ιανέιρο 23/12	
προς Σηότλ 17/12	
ε. Άκαρα 27/12	
ε. Τόρε Ανουνιάτα 5/12	
προς Μπαχάμα 14/12	
ε. Πειραιά 8/1/91	
ε. Ραβέννα 22/12	
πρ. «Amazon Maru»	
ε. Ζήμπαργκε 2/1	
προς Γκόντ 20/12	
ε. Σάο Σεμπασιάν 15/12	
ε. Πειραιά 18/12	
προς Ντάρμπαν 25/12	
ε. Τύνιδα 23/12	

Τ. Ριγικά 22/12	
μετ. «Muriel»	
ε. Μπαρ 26/12	
προς Διλιγκέλα 25/12	
προς Ες Σίντν 18/12	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 25/12	
α. Ν. Ορλεάν 22/12	
ε. Σαγκάι 17/12	
προς Σιγκαπούρη 11/11	
ε. Αλγκεθρίδ 13/12	
προς Ν. Ορλεάν 27/12	
προς Ν. Ορλεάν 1/1	
προς Γιαντάι 21/11	
προς Βραζιλία 29/12	
ε. Ίμνιγκου 2/1	
α. Ντάρμπαν 27/12	
επισκ. Κεητάουν 5/12	
α. Ν. Ορλεάν 21/11	
μεταφορές Ινδονησίας	
ε. Κεητάουν 28/12	
ε. Τζέντα 10/12	
προς Μπαχάμα 8/12	
διάλυση Ινδία	
ε. Μανίλα 14/12	
πρ. «Pedro C.»	
ε. Λάρνακα 31/12	
προς Γκιρβαλτόρ 22/12	
μεταφορές Πάτρας	
α. Ρασιό 1/11	
προς Γκιρβαλτόρ 8/10	
προς Γκάνα 22/12	

ΒΑΤ'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*	85	16623

ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΑΝΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΣΙΑΝΗΣ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΜΑΟΥΤΑ V (δ.κ.)	72	2913
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΖΚΑ'Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΙΧΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΥΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (κ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΛΙΑ (Ονδ.)	58	2966
ΓΙΟΥΛΙΑ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.)	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΤ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΣ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΛΑΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΤ'ΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20504
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614

προς Άμστερνταμ 31/12	
ε. Θεσσαλονίκη 11/12	
α. Ν. Ορλεάνη 8/12	
ε. Γιβραλτάρ 24/11	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Μπαρ 10/12	
υπόστειλε παναμική	
προς Ισπανία 23/12	
α. Λόγος 27/11	
προς Λιβύη 31/12	
προς Ησλ Λόντον 21/12	
ε. Τόρρε Αβουζίντα 19/12	
προς Κουϊγκντάο 13/12	
προς Κήλαγκ 12/12	
προς Ταγόα 22/12	
ε. Βενετία 23/12	
προς Τουμασίν 18/12	
α. Αλεξάνδρεια 17/12	
ε. Βανκούβερ 24/12	
ε. Κουσίρο 16/12	
ε. Μπελέρ 22/12	
ε. Μπαγκόγκ 7/9	
ε. Ιλισέβας 22/12	
α. Χιούστον 14/12	
προς Γκόλφορτ 12/12	
προς Δ. Αφρική 8/12	
προς Λόουσταρτ 29/12	
στη Λα Γκοκίρα 6/12	
προς Μπ. Αμπάς 9/1/91	
ε. Κωνσταντία 27/12	
προς Τύνιδα 23/12	
ε. Ταϊπούγκ 27/11	
ε. Ιντσόν 10/12	
προς Αμβέρσα 25/12	
προς Χουάγκου 8/12	
ε. Βενετία 27/12	
προς Καζαμπλάνκα 27/12	
πρ. «Valencia»	
προς Ινδία 7/12	
ε. Πόρτ Κορτίε 16/12	
προς Γερμανία 22/11	
ε. Υμουίντεν 30/12	
προς Οράν 12/12	
προς Ραβέννα 28/12	
α. Ραβέννα 23/12	
προς Σουέζ 21/12	
στη Βηρυτό 2/1	
προς Πόρτ Σαΐδ 28/12	
προς Χιούστον 29/12	
προς Μπανιάς 4/12	
προς Ιταλία 1/1	
δ. Δαρδανέλλια 24/12	
προς Ιταλία 24/12	
προς Χοντίνια 22/12	
προς Κασιούγκ 13/12	
προς Ινδία 16/12	
προς Φουτζέιρα 23/12	
προς Μωχαμεντία 26/12	
προς Σεβίλλη 28/12	
προς Τζέντα 22/12	
ε. Μάνεσπιντ 23/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 15/12	
προς Γουίνα 22/12	
α. Ν. Ορλεάνη 11/12	
ε. Κέηπαουν 9/12	
προς Φλάσσιγκ 23/12	
ε. Κάνλτα 11/12	
προς Μποντίνγκ 7/12	
ε. Σ. Τζών 25/12	
προς Τοκουγιάντα 23/11	
α. Χιούστον 21/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 27/12	
προς Ρίο Πλέιτ 28/12	
προς Λα Γκοκίρα 26/11	
ε. Σαβόνια 21/12	
ε. Βενετία 11/12	
α. Ν. Ορλεάνη 27/12	
προς Καράτσι 11/12	
α. Χιούστον 17/12	
επισκ. Μάιλς 30/12	
α. Αμβούργο 16/12	
προς ΗΠΑ 31/12	
προς Ισπικό 3/12	
α. Ν. Ορλεάνη 29/12	
α. Ν. Ορλεάνη 13/12	
ε. Ιντσόν 8/11	
προς Δ. Αφρική 3/12	
ε. Κάδιξ 26/12	
ε. Σάο Φρανσίσκο 14/12	
προς Μπ. Χομείνι 21/12	
προς Ρουέν 25/12	
προς Χάρντ Άιλντ 8/12	
προς Κέηπ Τάουν 12/12	
ε. Κασιούγκ 18/12	
α. Μπουλόν 24/12	
προς Ιταλία 26/12	
πρ. Ρένι 18/12	
προς Πόιντ Σέντραλ 20/12	
προς Υμουίντεν 24/12	
προς Βαντί Φεράν 31/12	
προς Ιντσόν 5/12	
προς Τζέντα 26/12	
ε. Καράτσι 105/12	
προς Μανίλα 20/12	
α. Γιβραλτάρ 20/12	
ε. Μπουσάν 10/12	
επισκ. Σ. Μόλς 27/12	
προς Ντουμπάι 27/10	
ε. Λας Πάλαμας 29/12	

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	2048
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΑΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487
ΕΟΝΗ ΙΙ (μ.)	72	15871
ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟΥ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΕΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	72	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	20546
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΔΩΟΣ (δ.π.)	71	1887
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΑΧΟΣ	73	25045
ΙΑΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472

ε. Πειραιά 21/12	
προς Κήλαγκ 8/12	
πρ. «Ντιλιντζένς Π.»	
ε. Άντεν 18/12	
προς Μόχα 18/12	
προς Τζουμπάι 3/12	
ε. Πειρία 26/12	
ε. Σάντος 19/12	
ύψωση σημαία Μάλτας	
ε. Ντάρμπαν 30/12	
μεταφορές Περαϊκού	
προς Λουάντα 28/6	
προς Μεξικό 19/12	
α. Βανκούβερ 8/12	
προς Κούβα 12/12	
προς Κήλαγκ 19/11	
προς Τρινιντάντ 15/12	
α. Χάμιλτον 10/12	
στη Λα Πάμας	

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	€ Κορώ Μπαϊν 16/12	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Κασσιούγκ 16/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Αντοφγκάστα 4/12	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Σιλικάπ 10/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Κων/πολη 27/12	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρβί 25/12
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Γιοκχόμα 6/12	ΚΟΥΤΥ I (n.)	62	2635	€ Λικάτα 30/10
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	προς Φρεντερίσια 20/12	ΚΟΥΚΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	α. Ν. Πάμουθ 29/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	δ. Παναμά 1/12	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Μαϊόμ 26/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	€ Καράτσι 3/12	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	α. Αβέρρο 6/12	ΚΡΕΐΝ (κ.)	76	20355	προς Ιντσόν 28/12
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697	προς Οκρίκα 7/12	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	προς Σ. Τόμας ντε Καστίλια 31/12
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	μετ. «Ημιθέα» (κ.)	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	€ Φουτζέιρα 1/1
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	προς Ελλάδα 9/12	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	79	12784	προς Μουπάσα 3/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Καμάρ 22/12	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	71	15522	προς Μακίνο 13/12
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	€ Ζημπράγκε 24/12	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	77	9634	€ Αμβέρσα 25/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	€ Κιμίματ 28/12	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Βαλβίς Μπ. 24/12
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	προς Σ. Τόμας ντε Καστίλια 27/12	ΚΥΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Διολοκείσι 22/12
ΙΤΑΖΑΊΤ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	προς Ιταζαί 27/12	ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	προς Σενιπάχ Τέρμιναλ 16/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Ν. Αμερική 13/12	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	€ Επώληθη Έλληνες
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Ιαπωνία 10/12	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Μίνα Κομπόσι 20/12	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Τζέντα 17/12
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Μπουργκάς 16/12	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	€ Πειραιά 23/12
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	προς Νητράβι 21/11	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	72	8936	α. Ν. Ορλεάνη 14/12
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	€ Επώληθη αλλοδαπούς	ΚΩΣ (π.)	72	8936	προς Λομπιτο 17/9
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	μετφορές Μπριντί	ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	€ Καταλείφθηκε 5/4
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	προς Βάρκελιν 12/12	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	προς Μπ. Αμπάς 22/12
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	€ Οδησσό 16/12	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201	€ Θεσσαλονίκη 18/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λας Πάμας 24/9	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	€ Λουάντα 25/11
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	€ Λας Πάμας 29/12	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Ιταλία 21/12
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688		ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	προς Θεσσαλονίκη 21/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	προς Γαλλία 14/12
(Μ.)	67	16098		ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123	προς Ρόδο 2/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	προς Καράτσι 14/12	ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Ν. Ορλεάνη 16/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	€ Ιντσόν 13/12	ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	προς Χάμπτον 21/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	€ Επώληθη Έλληνες	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	α. Χιούστον 20/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	προς Σιγκαπούρη 26/12	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Ναγκόγια 29/11
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	€ Ντάρμπαν 7/11	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	€ Σ. Άνκορατζ 18/12
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Νταμμά 27/12	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Βουλγαρία 11/12
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	€ Λας Πάμας 21/12	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Κουεϊμπάνε 26/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	προς Χοντίντα 24/12	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	προς Δακάρ 11/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	πρ. «U.N.Trader»	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	€ Μάντα 11/12
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	€ Βρέστη 29/12	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	προς Οκρίκα 11/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	διεύθυνση Ινδία	ΛΑΤΩ (π.)	75	16191	πρ. «Singa Wilstream»
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	€ Ντόντρεντ 3/1	ΛΑΤΩΣ (κ.)	68	18210	α. Ν. Ορλεάνη 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	προς Τόκιο 1/12	ΛΑΤΩΣ (κ.)	73	7648	μετ. «Ιάσων» (κ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	€ ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	ΛΑΤΩΣ (κ.)	72	27833	πρ. «Srgycarrier»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	€ ΛΕΪ ΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	ΛΑΤΩΣ (κ.)	74	5276	προς Ιντσόν 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	€ ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	ΛΑΤΩΣ (κ.)	69	2656	προς Ρεϊνίν 12/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	€ ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	ΛΑΤΩΣ (κ.)	72	17914	€ Μαντουρά 30/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			€ Δεμερρά 29/12	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	μετ. «Πρόγκρες» (κ.)
(κ.δ.)	81	1800	προς Σαν Λορέντζο 17/12	ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	€ Αμβέρσα 5/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	πρ. «Πατρία Ελλάς»	ΛΕΤΣΕΝΤ (π.)	71	3864	προς Μπουργκάς 19/12
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Κακογκβα 20/12	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	προς Μπ. Αμπάς 27/12
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	πρ. «Orchid Sea»	ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Αλγερία 26/11
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Πειραιά 27/12	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	προς Μπαγκόγκ 22/12
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	α. Χοντίντα 19/11	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	προς Ονδούρα 30/12
ΚΑΡΑΪΤΑ (κ.)	76	9996	€ Γένοβα 28/12	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Μανζανίλο 29/11
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μπχ.)	73	52137	πρ. «Ορδούα»	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	€ Μοργουμάκ 23/12
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	προς Νοβοροσίσκ 22/12	ΛΗΝΤΕΡΠΙ (δ.κ.)	68	53075	€ Πειραιά 24/12
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Αλεξάνδρεια 20/12	ΛΙΑΤ Τ. (μ.7.)	54	1991	€ Επώληθη αλλοδαπούς
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76773	προς Μπελίον 26/11	ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	προς Πόρτ Σουδάν 27/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	προς Παράνα 19/12	ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	ολική απώλεια
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Σαν Λορέντζο 19/12	ΛΙΝΑΡΑΟΣ (μ.)	71	51072	€ Ζημπράγκε 3/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	€ Ρεσίφ 29/11	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Δ. Αφρική 19/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	€ Ρεσίφ 29/11	ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766	πρ. «Βάλβις Μπαϊν»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	€ Ρεσίφ 29/11	ΛΙΣΙΟΣ (π.)	67	13881	€ Ώσα σημαία Μάλας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	€ Ρεσίφ 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	προς Καλλάο 30/12
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	προς Μανίλα 15/12	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36855	προς Γένοβα 22/12
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	μετφορές Βραζιλίας	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36855	α. Σαν Φραντίσκο 29/12
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΤΥ	71	9842	€ Ν. Ορλεάνη 25/12	ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407	προς Νοβοροσίσκ 17/12
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	€ Πειραιά 28/12	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	€ Γένοβα 21/11
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	προς Ιράν 27/11	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	προς Αλγερία 31/12
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	προς Κούβα 21/12	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Γκλάστοουν 11/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	€ Πειραιά 22/12	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	€ Ρίνα 9/12
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Καραϊβική 28/11	ΜSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	προς Ρεϊνίν 10/12
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	προς Κωνσταντίνζα 18/12	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Φλώριδα 18/12
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Αμπού Ντάμνι 2/1	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)	78	13427	α. Ραβέννα 20/12
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	€ Επώληθη Έλληνες	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ.	75	34745	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. «Lancelot Sun»	ΜΑΙΟΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Ματάνζας 14/12
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	€ Μαντράς 18/12	ΜΑΙΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Νουακτσότ 7/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Μπ. Αμπάς 22/11	ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400	ολική τεκμαρτή απώλεια
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55678	προς Πειραιά 12/12	ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427	προς Κασίμα 14/12
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	α. Γένοβα 20/12	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	€ Κασσιούγκ 18/12
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	€ Γένοβα 20/12	ΜΑΝΟΥΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Χιούστον 24/12
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	€ Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 16/12	ΜΑΝΟΥΛΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	€ Σιγκαπούρη 24/11
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Ιταλία 27/12	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	€ Πειραιά 7/12
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	α. Λισαβόνα 8/12	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	€ Ταραγκόνα 23/12
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	μετφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Τρίπολη 9/12
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	76	15756	προς Ινδονησία 29/11	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	προς Σάο Φραντίσκο 22/11
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρ. «Amsterdams» 8/12	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Καζομπλάνκα 31/12
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	€ Πόρτ Σαϊδ 14/12	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	πρ. «Afsar»
ΚΑΙΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	13608	προς Ιαπωνία 8/12	ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	προς Ντακάρ 17/12
ΚΑΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			€ Ν. Ορλεάνη 24/12	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	€ Ν. Ορλεάνη 28/12
(Μπχ.)	78	13899		ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	€ Επώληθη αλλοδαπούς
ΚΑΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	α. Τσάρλεστον 28/12	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Ν. Αμερική 17/12
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	προς Μπαγκόγκ 19/12	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	€ Σ. Τζών 24/12
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Ιαπωνία 10/12	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	προς Παλάου Σαμπού 20/11
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	α. Ν. Ορλεάνη 29/12	ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263	προς Σαλντάνο Μπαϊν 2/11
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ			προς Ιορδάνια 24/12	ΜΑΡΙΑΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	πρ. «Ατλαντίς Ελ»
(N.M.)	74	82786	προς Ρότερνταμ 10/12	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	μετ. «Μαριούλα Κ.» (κ.)
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΥΣ (N.M.)	73	120734	πρ. «Bos Combo»	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	προς Κόμπος 3/12
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρ. «Marsa el Mpréka» 13/12	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	προς Φιλίππινες 6/12
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Ρότερνταμ 2/1	ΜΑΡΙΝΕΡ (μ.)	70	9077	προς Πειραιά 15/12
ΚΟΝΔΟΡ (δ.)	80	26976	πρ. «Phillips Arkansas»	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	πρ. Σάντο Τόμας 14/12
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρ. Φιλίππινες 23/12	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	πρ. Βεγκόζη 24/11
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρ. Γιβραλτάρ 28/12	ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	α. Ν. Ορλεάνη 13/12
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	€ Επώληθη Έλληνες	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	μετ. «South Calm» (κ.)
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρ. Μπαγκόγκ 14/12	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Ρότερνταμ 31/12	ΜΑΤΟΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρ. Ιράν 27/12
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	11825	στο Κόρυκ (αποθήκη)	ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718	πρ. Κόρυκος Κρίστι 25/12
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Γιβραλτάρ 10/12	ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Ρας Τανούρα 21/12
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	πρ. Σ. Αραβία 20/12	ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΥ (μ.)	72	9250	πρ. Πιομνίνο 31/12
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Άκομπα 6/10	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μπχ.)	67	13540	α. Λάγος 17/12
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	πρ. Κήλαγκ 31/12	ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	€ Επώληθη αλλοδαπούς
				ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	70	45962	πρ. «Alandia Traders»

ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Λ. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΕΜΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.7.)	74	65579
ΜΠΑΙΛ ΡΙΤΖ (δ. Μη.χ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (δ.μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ		
ΡΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕ		
(δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ		
(δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ		
(Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ ΙΙ (κ.)	76	64670
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΑΪΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ		
(Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΔΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΦ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΦ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	8987
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355

πρ. «Mexican Gulf»		
πρ. Σ. Νικόλας Μπ. 14/12		
πρ. Βενεζουέλα 18512		
«Ρίο Γκράντε 27/12		
πρ. Αλγερία 29/10		
πρ. «Σέιλορ»		
πρ. «Λακέρτα»		
πρ. ΗΠΑ 23/12		
«Πισκ. Πειραιά 17/12		
πρ. Νιγηρία 8/11		
πρ. Άνδρο 13/6		
πρ. Σακόντε 25/12		
πρ. Βρέμη 6/1		
«Πισκ. Γκνάνσας 3/12		
πρ. Μπουκάναν 16/12		
πρ. Νιγηρία 7/12		
πρ. Καραϊβική 24/12		
μετ. «Γκούντ Σπίριτ» (κ.)		
πρ. Μπαλογιάν Τέρμ. 11/12		
αγορά από ΗΠΑ		
πρ. Σεμαράνκ 12/12		
διαγράφεται		
πρ. Ιταλία 18/12		
στη Σεμάγκα (αποθήκη)		
«Πισκ. Πειραιά 16/11		
«Μπενανκούρ 4/12		
«Βαντι Φεράν 10/12		
πρ. «Sheila»		
πρ. ΗΠΑ 21/12		
πρ. «Handy Carrier»		
πρ. «Welkin»		
πρ. Μπιζέρτα 18/12		
«Γιούροπορτ 3/1		
«Μπουναβεντούρα 20/12		
πρ. Μπελαγουάν 9/12		
«Μιλάρο 19/12		
πρ. Ρας ελ Μουγκάρ 22/12		
πρ. Κριστομάλ 20/12		
πρ. Μεσσόνα 23/11		
πρ. Πόρτο Μολιβάρ 12/12		
α. Ροζάριο 21/12		
πρ. Κριστομάλ 22/12		
«Ακαμπα 20/12		
πρ. Ιντσόν 9/10		
πρ. Βάρρι 25/11		
«Πειραιά 15/11		
«Λόγος 18/12		
πρ. Ιλιτσέβικ 17/12		
στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)		
«Τσίμπα 20/12		
πρ. Λας Πόλμας 28/12		
μετ. «Κυριάκουλα D.»		
πρ. Ρ. Ορινόκο 27/11		
«Καράτσι 19/12		
πρ. Βραζιλία 22/12		
«Ν. Ορλεάνη 24/12		
α. Ακαμπα 21/12		
πρ. Αίγυπτο 1/12		
πρ. ΕΣΣΔ 25/12		
πρ. Αμβούργο 18/12		
πρ. Ρόττερνταμ 20/12		
α. Χιούστον 25/12		
μεταφορές Αγκώλας		
στη Μπαγκάκ 10/12		
πρ. Πειραιά 28/12		
πρ. Φος 24/12		
α. Πειραιά 22/12		
πρ. Γιβραλτάρ 22/12		
α. Ρίο Ιανέιρο 19/12		
πρ. Μπουγκό 10/12		
πρ. Ουλσάν 12/9		
πρ. Οζάκα 2/12		
στο Χάλλ 3/1		
α. Μπουναβεντούρα 1/11		
πρ. Τζέντα 23/12		
«Σηάτλ 16/12		
πρ. Ούμ Ζαΐδ 25/12		
πρ. «N'ikko Maru»		
πρ. Μπ. Αμάς 22/12		
πρ. Σάινες 1/1		
πρ. Ιαπωνία 31/10		
«Μόγκλα 5/12		
α. Γιβραλτάρ 9/12		
πρ. Τοκουγιόμα 26/11		
πρ. Βρέμη 3/1		
πρ. «New Mail»		
πρ. Ντάρ ελ Σαλάμ 13/12		
«Φουτζέιρα 31/12		
«Κουτούμπνινα 6/12		
πρ. Γιβραλτάρ 6/12		
πρ. Μαϊάμι 26/12		
πρ. Προγκρέσο 22/12		
πρ. Ντουάλα 29/12		
πρ. Κορέα 20/12		
πρ. Β. Κορέα 27/11		
στο Χόργκ (αποθήκη)		
«Τζέντα 17/12		
αργεί Πειραιά		
πρ. Οδίσσος 23/12		
πρ. Δ. Αφρική 19/12		
«Σιγκαπούρη 25/11		
«Λός Άντζελς 30/12		
πρ. Ακαγιούτα 17/12		
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)		
πρ. Μανασός 2/12		
«Ρίο Ιανέιρο 25/12		

ΝΤΟΡΙΠ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΪ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)	77	997
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ.	84	13852
ΟΥΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29457
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		
(Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-		
ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (N.M.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	70	14851
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ 2 (κ.)	79	12470
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΪΣ (κ.)	74	9448
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΚΟ (δ.μ.)	72	1597
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ.)	72	18349
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΟΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1599
ΠΡΑΪΜ ΒΙΟΝ (π.)	74	44989
ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	75	19666
ΠΡΑΪΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΑΪΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	73	15963
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	70	30890
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	67	40675
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	68	10339
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	67	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΙΒ (π.)	68	10722

πρ. Κολόμπο 21/12		
επιβλήθη Ινδονησία		
«Μπιζέρτα 20/12		
πρ. Βραζιλία 29/12		
α. Μπαχράιν 26/10		
α. Βανκούβερ 28/11		
πρ. Περσικό 20/12		
πρ. Ρας Λανούρ 23/12		
πρ. Σακάρ 15/12		
πρ. Δ. Αφρική 19/11		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		

ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646
ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (π.)	71	8825
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΤ'ΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΖΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΤ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑΤ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΤ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΤ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΤ' (κ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.Μηχ.)	75	51898
ΣΕΡΦΟΣ (δ.μ.7)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.7)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΛΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ ΙΙ (κ.)	77	38886
ΣΗΓΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ(μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΡΝ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑΤ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631

προς Σάο Σέμπασιάν 13/12	
ε. Μπαγκόγκ 22/12	
προς Ν. Ορλεάνη 16/12	
προς Καράτσι 24/12	
ε. Τσιταγκόγκ 24/12	
ε. Πειραιά 25/12	
α. Ν. Ορλεάνη 23/11	
προς Κόλπο ΗΠΑ 24/12	
ε. Ιντσόν 10/12	
α. Ν. Υόρκη 12/12	
πρ. «Oceano Voyager»	
προς Ταρραγκόνα 1/12	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Λαττάκια 23/11	
α. Δαμίττα 7/12	
ε. Βαλτιμόρη 21/12	
αγορά από αλλοδαπούς	
α. Ν. Ορλεάνη 23/12	
στον Πειραιά 7/12	
προς Μερσίνα 4/12	
πρ. «Rainbow Freezer»	
προς ΗΠΑ 3/12	
προς Μπ. Αμπάς 28/11	
προς Σαν Χουάν 29/10	
στο Ρότερνταμ 5/9	
ε. Άκαμα 23/12	
ε. Σουό 30/11	
ε. Νταμμά 29/12	
α. Αμβέρσα 12/12	
ε. Κόρινθο 18/12	
προς Ρίσαρντ Μπαί 6/12	
προς Τσιταγκόγκ 22/12	
στο Γκιζόν	
ε. Αίν Σούκνα 14/12	
προς Κάμπο Φίλντ 18/12	
προς Πετρούπολη 5/12	
προς Ντελλός 29/12	

προς Βηρυτό 12/12	
α. Ν. Ορλεάνη 27/12	
πρ. «Μουσάκη»	
ε. Πειραιά 28/12	
στο Χάρνκ	
α. Ραβέννα 26/12	
προς Βαρκελώνη 28/12	
προς Πειρία 30/11	
α. Ντάρμαν 30/12	
προς Ντέρα 12/12	
ε. Ρότερνταμ 1/1	
προς Λιβερία 13/12	
α. Ιντσόν 22/11	
μεσογειοεικές μεταφορές	
προς Κούβα 28/12	
στο Κο Σιάγκ 3/1	
ε. Μπαγκακούλα 26/12	
α. Χιούστον 16/12	
ε. Βηρυτό 28/12	
εγκαταλείφθηκε Μοσταγκανέμ	
προς Άντεν 28/12	
προς Ν. Κορέα 31/12	
ε. Γκντάνσκ 17/12	
προς Άνναμπα 26/11	
προς Σ. Μαρίν 18/12	
δ. Π. Σαί 31/12	
προς Ελλάδα 25/12	
α. Ρας Ταουόρα 15/12	
προς Αμπιτζάν 7/12	
προς Πόρτ Χαρκούρτ 18/12	
προς Μπ. Χομείνι 13/12	
προς Κίνα 26/11	

επωλήθη αλλοδαπούς	
προς Δικίλη 28/12	
μετ. «Venice» (λ.)	
προς Χάιφα 28/12	
επωλήθη Έλληνες	
προς Μπαγκόγκ 25/12	
προς Μπ. Χομείνι 18/12	
ε. Χόγκ Χόγκ 20/12	
πρ. «Roncesvalles»	
προς Ιταλία 24/12	
προς Μπόνου 5/12	
ε. Μπάρ 7/12	
επισκ. Πειραιά 17/12	
πρ. «Mar Atlantico»	
προς Λειζόες 28/12	
προς Ταρραγκόνα 26/12	
προς Μιζουράτα 18/12	
α. Ν. Ορλεάνη 21/12	
προς Αμβέρσα 29/12	
προς Θεοδοσία 22/12	
προς Ισπανία 19/12	
ε. Καράτσι 20/12	
προς ΗΠΑ 21/12	
ε. Ντάρμαν 27/12	
υπεστείλε κυπριακή	
στο Ούμ Κουάδρ 5/9	
α. Ρίγα 26/12	
προς Πετρούπολη 13/12	
ε. Πόρτ Σουδάν 16/11	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
πρ. Μπάρ 10/12	
δ. Κων/πολη 13/12	
ε. Γκντάνσκ 28/12	
ε. Άσντον 29/12	
προς Γένοβα 28/12	
α. Ν. Ορλεάνη 17/12	
α. Χιούστον 28/12	
α. Ρόκυ Πόιντ 24/12	
α. Χουέλβα 19/12	
προς Βόρνα 29/12	
προς Αυγουστα 19/12	

ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173
ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΣΟΥ' (κ.)	74	16819
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΤ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	72	15275

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΕΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7)	75	17645
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑΤ'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	19589
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502
ΣΤΑΡΛΑΤ'Ι (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133

ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΕΤ'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.7)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΤ'ΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113

ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΤ'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεού.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	18329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι. (μ.)	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15680
ΤΖΩΡΤΖ (λβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406

ε. Χάλα 2/1	
πρ. «Osco Sailors»	
α. Χάιφα 6/12	
α. Ντάρμαν 29/12	
ε. Κάουοντμποργκ 23/12	
προς Αγγλία 24/12	
ε. Ρίο Ιανέρο 23/12	
προς Ραβέννα 24/12	
πρ. «Goldentank»	
επισκ. Χαλκίδα 22/10	
προς Πειραιά 20/11	
προς Λιβύη 17/12	
προς Τρίπολη 15/12	
προς Μπ. Άιρες 25/12	
ε. Λαύριο 19/12	
προς Πόρτ Καρτίερ 26/12	
πρ. «Elizabeth S.K.»	
προς Τρίπολη 10/12	
προς Α. Ανατολή 23/12	
πρ. «Sara J.»	

ΤΗΝΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	73	12378
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΓΓΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΓΓ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΓΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΖΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.μ.)	68	44663
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16308
ΦΛΕΤΣΑ (μ.)	74	18907
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΓΓΛΛ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙΓΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871

προς Τρίπολη 26/12
προς Πακιστάν 30/12
κ. Κωνσταντίνος 5/12
α. Ρουέν 24/12
κ. Λοριέντ 24/12
στην Κέρκυρα 3/1
προς Ισπανία 17/12
προς Πειραιά 4/1
κ. Μανίλα 18/12
προς Τσιβάν 2/12
κ. Βανκούβερ 23/12
κ. Ντάρμπαμ 24/11
κ. Χάμπτον 23/12
προς Χάρνκ Άιλαντ 15/11
προς Σαλντάννα Μπαϊν 9/10
προς Βραζιλία 19/12
προς Σατούϊ 13/12
προς Μανίλα 15/12
προς Λαμπουάν 11/12
προς Φουτζέιρα 4/11
προς Αρούμπα 19/12
προς Τάραντα 13/12
προς Χάρνκ Άιλαντ 11/12
προς Νοβοτάρν 25/11
προς Ναυλίκι 10/12
προς Καλλάο 22/12
προς Κελητάνον 26/10
προς Γκάνδη 16/12
προς Μπ. Αμπίλ 25/12
κ. Σιγκαπούρη 10/12
κ. Κων/πολη 6/12
δ. Σουέζ 4/11
πρ. «Choko Maru»
κ. Ιντσόν 25/11
στο Γκντάνσκ 5/12
κ. Μπαλμπα 4/12 *

κ. Σηάτλ 29/12 *
προς Μπ. Χομίνι 2/1
κ. Μπουρκάς 21/12
επισκ. Χαλκίδα 27/12
κ. Βηρυτό 13/12
υπεστείλε ελληνική
προς Λογδόν 25/12
επιβλήθη Έλληνες
προς Ισραήλ 27/12
προς Πύλο 18/12
κ. Ιντσόν 5/12
α. Ντουμπάι 31/12
προς Κίνα 7/12
προς Βασιλικό Μπ. 18/12
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/12
κ. Ν. Ορλεάνη 20/12
προς Οδessa 29/12
α. Αλγκεθίρας 18/12
προς Καναδά 28/12
α. Ν. Ορλεάνη 21/12
προς Σαλντάννα Μπ. 26/10
προς Σαουδάραβες 28/12
προς Κίνα 6/12
κ. Κελητάνον 6/12
επισκ. Τζέμπελ Άλι 14/10
επισκ. Πειραιά 4/12
κ. Σουέζ 27/12
κ. Σιγκαπούρη 18/12
κ. Ζανζιμπάρ 30/11
κ. Π. Ντεσάνον 10/12
κ. Χάιφα 31/12
κ. Μπουσά 10/12

ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΑΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΜΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863

ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ (κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΑΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (π.)	72	15948
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (π.)	77	15500
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Νουαντίμπου 14/12
προς Αμπιζόν 5/12
α. Μοντεβιδέο 24/12
α. Λας Πάλας 16/12
κ. Λας Πάλας 28/12
προς Κριστομάλ 27/11
επισκ. Αμβούργο 4/12
προς Σιγκαπούρη 10/12
στο Κόρκ (αποθήκη)
προς Νταβό 14/12
κ. Σήρνε 5/1
προς Αντισιράνα 18/12
κ. Ρόττερταμ 3/1
α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 20/12
α. Τόκιο 21/12
προς Αμπιζόν 21/11
επιβλήθη αλλοδαπούς
προς Τζέντα 1/1
στο Κόρκ (αποθήκη)
προς Αγάδρ 19/12
προς Κούβα 21/12
προς Μαγιακούζ 7/12
κ. Λουάντα 12/10
προς Χιλή 27/12
προς Μπουσά 11/12
προς Ντουάλα 19/12
προς Καλλάο 22/10
προς Σάρζα 31/12
κ. Μπαγκόγκ 13/11
προς Κριστομάλ 14/12

προς Ντουμπάι 10/12
α. Σαν Νικόλας Μπ. 10/12
προς Καμερόν 30/11
προς Κίνα 8/12
προς Μπέρτα 1/1
προς Γκιζόν 29/12
προς Χό Τσι Μίνχ Σίτν 17/11
προς Ν. Αμερική 19/12
προς Ρας Τανούρα 30/10
κ. Μπάρ 24/12
κ. Κωνσταντίνος 20/12
κ. Μπαγκόγκ 21/11
α. Λε Χάβρη 22/12
προς Λιβύη 23/12
προς Βηρυτό 2/1
α. Πετρούπολη 16/11
πρ. «Carlo Magno»
κ. Γκουαγιακούλ 14/12
προς Ιαπωνία 20/12
α. Χιούστον 29/12
α. Ν. Ορλεάνη 15/12
πρ. «Romane»
κ. Νάπολη 24/12
προς Φουτζέιρα 2/12
προς Γιαρμπα 23/12
πρ. «Κορμί Μερ»
α. Πειραιά 6/12
κ. Λέγκχορν 27/12

επιβλήθη Έλληνες
επισκ. Μπιζέρτα 4/1
κ. Έλκατ 19/12
πρ. Μπ. Αμπάς 4/11
α. Ν. Ορλεάνη 21/12
προς Ντουάλα 21/12
προς Βενεζουέλα 12/12
προς Λειζόες 29/12



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27321 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN

Η άλλη διάσταση στο χώρο του
**ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παράδοση με ιδιόκτητες νταλίκες.
- Πλήρωμη αφού δείτε και ελεγήσετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκούζε & Φιλωνας 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax 4522 574, Telex 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του
**ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
 - Συμπεριλαμβανόμενες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL**

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 41 71 998, Fax: 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Από 1η Νοεμβρίου με νέες Εγκαταστάσεις και στο κέντρο της ΕΥΡΩΠΗΣ

Στο Βέλγιο σε ιδιόκτητο κτίριο 5.000 τ.μ. θα λειτουργήσει μεγάλη έκθεση με πολλά ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα σε τιμές έκπληξη.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

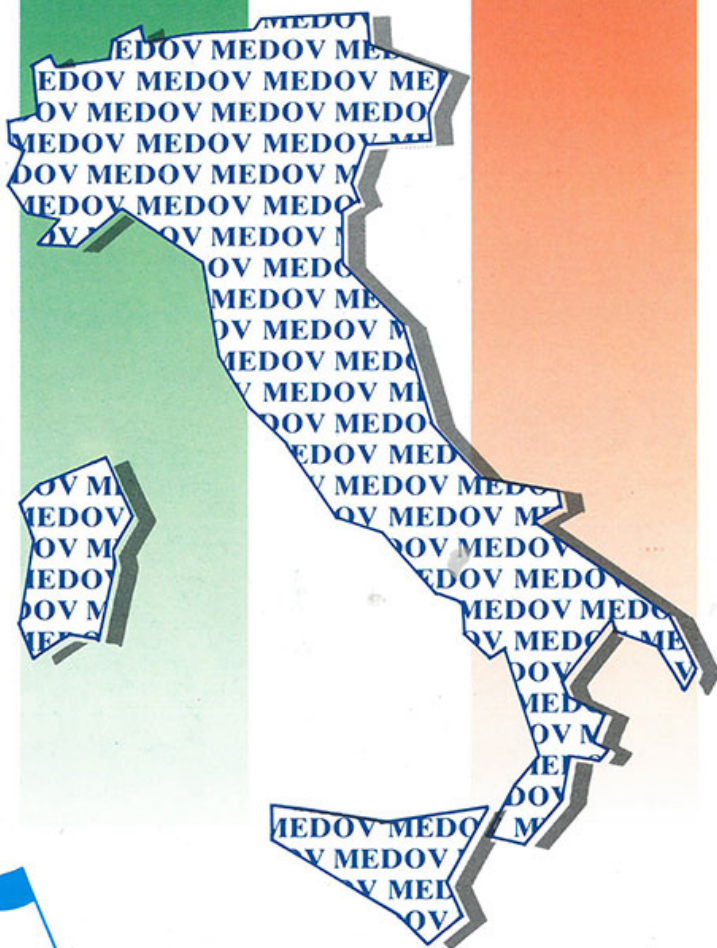
BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI - ATHENS
P O BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

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.)