

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1992

Αρ. Φύλλου 1358/1117

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

PIOM. 1358 / 1117

ΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1992

ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

Hellespont Steamship Corporation

Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811

Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

Papachristidis Limited Papachristidis Ship Management Services Limited

"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom

Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS G
Telefax: (071) 828 9122

Manila Ship Management & Manning Inc

Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines

Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75



MEMBER



•HELMEPA•



Securing Ship Lines.

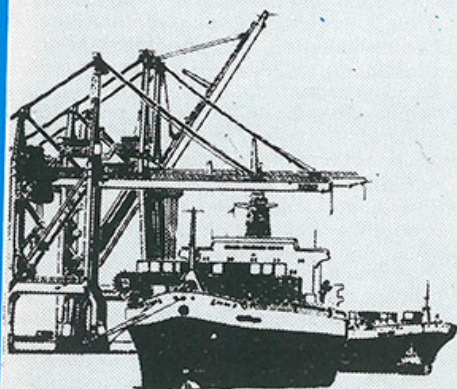
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1358/1117

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
Τελεφάξ: 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 και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year

Issue No. 1358/1117 February 15th, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 Παύλος Σαρλής: Ευρωπαϊκή Κοινότητα και Ελληνική Ναυτιλία.

- 17 The Role of Greece as a Bridge in the Revitalization of the Balkans
By. Mr. Nicolas A. Vernicos.

- 19 Ο Διοικητικός Φορέας της Αλιείας
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

- 23 Επίσκεψη στον Λέοντα του Πειραιά
στον Ναύσταθμο της Βενετίας.
Του κ. Απόστολου Δόμβρου.

- 26 Ανίχνευση χρήσης ναρκωτικών ουσιών
και αλκοόλ στη Ναυτιλία.
Του κ. Δημήτρη Σταματόπουλου.

- 29 Λίγα από όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
39 ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Εθνική συναίνεση και στη Ναυτιλία

Η συνάντηση του αρχηγού της αξιωματικής αντιπολιτεύσεως με τη διοίκηση του Κομμιττέ που έγινε με την ευκαιρία της επισκέψεως του κ. Ανδρέα Παπανδρέου στο Λονδίνο αυτή την εβδομάδα, και κυρίως όσα ειπώθηκαν και από τις δύο πλευρές δείχνουν ότι, ανεξάρτητα από κάποιες κινήσεις μικροπολιτικής για την επίτευξη μικροκομματικών ωφελημάτων που φαίνεται ότι δεν πρόκειται να σταματήσουν ποτέ στην Ελλάδα, οδηγούμαστε εκεί που έπρεπε να βρισκόμαστε από πολύ καιρό, στην εθνική συναίνεση, δηλαδή, και στον τομέα της Ναυτιλίας.

Μιλώντας στο γεύμα που παρέθεσε προς τιμή του αρχηγού του ΠΑΣΟΚ ο πρόεδρος του Κομμιττέ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας:

Επισήμανε ότι η Ελληνική Ναυτιλία είναι εθνική και δεν είναι κανενός.

Εξήγησε ότι η στάση της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι πατριωτική και πάνω από τα κόμματα.

Υπογράμμισε ότι οι εφοπλιστές δεν θέλουν ιδιαίτερη μεταχείριση, αλλά δεν θέλουν και κακομεταχείριση.

Αποκάλυψε ότι είναι πολλοί οι εφοπλιστές που θέλουν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα.

Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφέστατα ότι η συνάντηση με τον κ. Παπανδρέου και η πρόσκλησή του σε γεύμα από το Κομμιττέ δεν ήταν «πλάγιο κτύπημα στην κυβέρνηση», όπως έγραψε ευφάνταστος δημοσιογράφος που αγνοεί τα της Ναυτιλίας και αποσκοπούσε απλώς να δημιουργήσει εντυπώσεις σε ένα θέμα, όπως η Ναυτιλία, το οποίο πρέπει να ενώνει και όχι να χωρίζει τους Έλληνες, ώστε να μπορέσει κάποτε αυτός ο τόπος να τρυγάει μόνον αυτός και όχι όλοι οι άλλοι τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

Από την πλευρά του ο κ. Παπανδρέου κατά την

αναφορά του στο ρόλο της Ναυτιλίας δήλωσε — και αυτό έχει ουσιαστική σημασία — ότι τα πάντα μπορούν να αντιμετωπισθούν με το διάλογο και ότι έχει παρέλθει η περίοδος των δογμάτων (επί των οποίων είχε στηριχθεί εν πολλοίς η πολιτική του ΠΑΣΟΚ για τη Ναυτιλία και τους άλλους τομείς στη δεκαετία του 80).

Είναι βεβαίως αναμφισβήτητο ότι δεν πρέπει να παραμείνουμε στα λόγια, πρέπει να δοθεί συνέχεια και συνέχεια ουσιαστική μπορεί να υπάρξει μόνον με κοινή συναίνεση.

Κοινή συναίνεση η οποία πρέπει να εκφρασθεί κατά την αντιμετώπιση του προβλήματος που επισήμαναν προς 150ημέρου τα «Ναυτικά Χρονικά» από αυτήν ακριβώς τη θέση και που σχετίζεται με την αμφισβήτηση του πλέγματος των νόμων περί εγκαταστάσεως διαχειριστριών εταιριών στην Ελλάδα, στο οποίο στηρίζεται άλλωστε και η προσπάθεια για να προσελκυθεί στην Ελλάδα η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

Κοινή συναίνεση η οποία πρέπει να εκφρασθεί στην αναδιτύπωση της εγκριτικής πράξεως για να υπάρξει η επιβαλλομένη προσαρμογή στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Κοινή συναίνεση η οποία πρέπει να εκφρασθεί και στην προσπάθεια για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στη θάλασσα.

Κοινή συναίνεση για την εξύψωση της ναυτικής παιδείας στο επίπεδο που αρμόζει σε μια κατ' εξοχήν ναυτιλιακή χώρα σαν την Ελλάδα.

Κοινή συναίνεση για να θωρακίσουμε γενικά τη Ναυτιλία μας ώστε να ξεπερνάει όλες τις θύελλες και να βρίσκει το ελληνικό βαπόρι στον τόπο αυτό το ασφαλές καταφύγιο που χρειάζεται στους δύσκολους καιρούς.

φθεί και το «έαν» με το οποίο τελειώνει η παράγραφος αυτή και συνδέει τις ανωτέρω υποπαραγράφους. Και αυτό επειδή έχουν δημιουργηθεί προβλήματα σε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες δεν είναι δυνατόν, φυσικά, να διατηρούν επ' άπειρον και τις βεβαιώσεις του GENE περί μη προσφοράς Ελλήνων.

ΣΥΝΕΧΗ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τελικά η Ναυτιλία δεν γνωρίζει από που να πρωτοφυλαχθεί. Μετά τα τόσα προβλήματα που αντιμετωπίζει στο εσωτερικό με κυριότερα αυτή τη στιγμή την έλλειψη ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων και την δικαστική αμφισβήτηση του πλέγματος των νόμων περί εγκαταστάσεως διαχειριστριών εταιριών στην Ελλάδα που αποκάλυψαν το προηγούμενο 150ήμερο τα «Ναυτικά Χρονικά», τώρα υπάρχει και το πρόβλημα που ανέ-

ΑΜΕΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» είναι σε θέση να γνωρίζουν ότι το πρόβλημα που έχει ανακύψει με την αμφισβήτηση του πλέγματος των νόμων περί εγκαταστάσεως διαχειριστριών εταιριών στην Ελλάδα, το οποίο επισημάνθηκε προ 150ημέρου από αυτήν εδώ την έπαλξη, έχει προσελκύσει ήδη το ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκείνων που έχουν την ευθύνη. Δεν το σημειώνουμε για να ευλογήσουμε τα γένημας, όσο θεμιτό και αν είναι αυτό, αλλά για να πούμε ότι έγινε αντιληπτή η σοβαρότητα του προβλήματος που έχει ανακύψει και για να υπογραμμίσουμε ότι με ανάλογη σοβαρότητα αντιμετωπίζεται. Θα προσθέσουμε πάντως ότι, όπως χαρακτηριστικά μας ελέγχθη, η επισήμανση του προβλήματος από τα «Ναυτικά Χρονικά» θα βοηθήσει σημαντικά και στην αντιμετώπισή του.

ΝΕΑ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», τις αμέσως προσεχείς ημέρες πρόκειται να πραγματοποιηθεί στο Υπουργείο ειδική σύσκεψη με τη συμμετοχή και εκπροσώπων των άλλων συναρμόδιων Υπουργείων (Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών) για την επαναδιατύπωση της εγκριτικής πράξεως ώστε να γίνει η αναγκαία προσαρμογή στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας πρέπει να περιληφθεί και η εξέλιξη ορισμένων αδυναμιών του όρου 8 που διαπιστώθηκαν εκ των υστέρων και ειδικότερα εκείνων που αναφέρονται στη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών. Πλέον συγκεκριμένα, πρέπει να αφαιρεθούν οι υποπαραγράφοι α και β της παραγράφου Δ.Ι. του όρου 8 και φυσικά να απαλει-

κυψε με μια απόφαση γερμανικού δικαστηρίου που αυτή τη στιγμή τελεί υπό την κρίση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σύμφωνα με την οποία η διάταξη του γερμανικού δικαίου που παρέχει την ευχέρεια προσλήψεως μη κοινοτικών ναυτικών με μισθολόγιο χαμηλότερο της γερμανικής συλλογικής συμβάσεως είναι αντίθετη με το άρθρο 92 της Συνθήκης της Ρώμης, διότι ισοδυναμεί με επιδότηση της γερμανικής ναυτιλίας από το γερμανικό κράτος.

Το θέμα το οποίο μας αφορά άμεσα λόγω της παρομοίας προβλέψεως της εγκριτικής πράξεως, έφερε στην επιφάνεια ο Ευρωβουλευτής κ. Παύλος Σαρλής κατά την προ ημερών ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη και είναι αυτονόητο ότι πρέπει να προσελκύσει την ιδιαίτερη προσοχή όλων — και του Υπουργείου αλλά πρωτίστως των πλοιοκτητικών Ενώσεων — προς την κατεύθυνση που έδειξε ο κ. Σαρλής: Δηλαδή ότι η επίμαχη και κρινόμενη ήδη από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διάταξη — προκαταρκτική συζήτηση έγινε προ ενός μηνός — πρέπει να θεσπισθεί και σε κοινοτικό επίπεδο οπότε θα έχει καθολική εφαρμογή και στα 12 κράτη μέλη και θα είναι καθ' όλα έγκυρη και ισχυρή.

Στα «Ναυτικά Χρονικά» πάντοτε εί-

χαμε — και εξακολουθούμε να έχουμε — την αντίληψη ότι αν γίνουν οι σωστές κινήσεις — σου δίνω, μου δίνεις — στο αλισβερίσι της ΕΟΚ, μπορούμε να κερδίσουμε εκείνα που συμφέρουν στη δική μας Ναυτιλία. Τα κονταροχτυπήματα δεν ωφελούν και συνεπώς για να ξεπεράσουμε και αυτό το εμπόδιο πρέπει να δώσουμε εκείνα που ενδιαφέρουν τους συνεταιρικούς μας και να πάρουμε αυτά που συμφέρουν σε μας.

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΖΗΜΙΑ

Αυτές οι απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων στην επισκευαστική ζώνη, ακόμη και σε εργοδότες που έχουν ικανοποιήσει τα υπέρμετρα αιτήματά τους για να τους εξαγκάσουν να πιέσουν τους, άλλους εργοδότες να κάνουν και αυτοί το ίδιο (!), έχει προκαλέσει σημαντικές ζημιές στον τόπο και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είδαν τις προγραμματισμένες επισκευές πλοίων τους να μακραίνουν εντελώς αδικαιολόγητα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κίνδυνοι αδυναμίας εκτελέσεως ανειλημμένων υποχρεώσεων. Ιδιαίτερα έχουν πληγεί οι ναυτιλιακές εταιρίες που διαχειρίζονται επιβατηγά πλοία (κρουαζιερόπλοια ή πλοία γραμμής) οι οποίες κοντά στα τόσα άλλα — ταξι-

διωτικές οδηγίες, κρίσεις στην περιοχή της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής, δυσμενής οικονομική συγκυρία που μηδενίζουν σχεδόν τον αριθμό των επιβατών — πρέπει πλέον να μετρούν και τις συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν από μία ενδεχόμενη απεργία στην επισκευαστική ζώνη. Και βεβαίως για να αποφεύγουν στο μέλλον και αυτόν τον κίνδυνο δεν θα διαστάσουν και αυτές να προσφύγουν σε ξένα επισκευαστικά κέντρα, όπως έκαναν και κάνουν ήδη αρκετοί πλοιοκτήτες ποντοπόρων πλοίων που δεν θέλουν να μπλέκουν με τα καθ' ημάς για να έχουν ήσυχο το κεφάλι τους, άσχετα, βέβαια, από το γεγονός ότι έτσι επωφελοούνται άλλες χώρες.

Μια ακτίνα φωτός για τον τερματισμό των αδικαιολόγητων απεργιακών κινητοποιήσεων των εργαζομένων στην επισκευαστική ζώνη — αδικαιολόγητων γιατί η εγκατάλειψη της περιοχής από τους Έλληνες πλοιοκτήτες θα βλάψει πρωτίστως τους ίδιους τους εργαζόμενους — προήλθε από την παρέμβαση που έκανε ήδη η υπό σύσταση οργάνωση χρηστών λιμένος, στη δημιουργία της οποίας έχουν συμβάλει ιδιαίτερα ο Πρόεδρος τους Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ. Βασ. Κούτσης και ο Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος. Αλλά ενώ υπάρχει η ελπίδα για τον τερματισμό αυτών των αδικαιολόγητων — επαναλαμβάνουμε — απεργιακών κινητοποιήσεων, νέες ανησυχίες προκαλεί σε όλους η εξαγγελθείσα απεργία των τελωνειακών που θα νεκρώσει και αυτή το λιμάνι αν δεν καταστεί δυνατόν να ματαιωθεί έστω και την τελευταία στιγμή.

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Με μια αγορά εργασίας που βρίσκεται στα ύψη — λαδός με δίπλωμα πρακτικού μηχανικού Γ' τάξεως ναυτολογήθηκε πρόσφατα σαν Β' μηχανικός σε ανασφάλιστα με 4.000 δολάρια το μήνα — είναι αυτονόητο ότι ουδέν συγκινούν οι διαπραγματεύσεις για τη νέα συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων που άρχισαν την περασμένη Δευτέρα και πρόκειται να επαναληφθούν μεθαύριο — που άλλες εποχές που οι διαπραγματεύσεις για τις νέες συμβάσεις ήταν το κυρίαρχο θέμα για πάρα πολύν καιρό.

Όπως είναι ήδη γνωστό, από τη ναυτεργατική πλευρά έχει ζητηθεί αύξηση των συμβατικών αποδοχών κατά 22% μέχρι και τον βαθμό του ανθυποπλοιάρχου και κατά 20% από το βαθμό του υποπλοιάρχου και άνω καθώς και η ικανοποίηση ορισμένων άλλων αιτημάτων

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974

Jim Lagonikos
President



Bob Mooney
Sales & Service

Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

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

Service 24 hrs. & Parts available

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



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

TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

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

Authorized Agent in Greece
Dim/CO

299 Acharnon Street
Athens 104 46 Greece
Tel: (01) 8320676
(295) 32193
Fax: (01) 8319944

μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η νομοθετική κατοχύρωση του βάρους και ανθυγιεινού, η λήψη μέτρων για την τακτοποίηση των ασυρματιστών, η δημιουργία σχολής κατωτέρων πληρωμάτων κλπ.

ΧΑΣΤΟΥΚΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΤ

Η δήλωση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη ότι μελετάται η δυνατότητα εφαρμογής και στον ΝΑΤ του λίαν επιτυχημένου συστήματος μηχανοργάνωσης που έχει καθιερωθεί από τη διοίκηση του ΕΛΟΕΝ αποτελεί ένα ηχηρότατο χαστούκι προς όλους εκείνους που ευθύνονται για την κακοδαιμονία του ΝΑΤ, το οποίο είχε αφηθεί στην διαστημική εποχή μας να κινείται με τον ρυθμό του αραμπά.

Το πόσο επιτυχημένο είναι το σύστημα μηχανοργάνωσης του ΕΛΟΕΝ αποδεικνύεται από το γεγονός ότι μέσα σε πέντε ημέρες — από τις 3 ως τις 8 Φεβρουαρίου — κατέστη δυνατή η καταβολή των οικογενειακών επιδομάτων σε 1.000 δικαιούχους στην περιοχή Αθηνών και Πειραιώς και σε 200 στην επαρχία.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΣΑΒΛΙΡΗ ΜΕ ΡΩΣΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ιδιαίτερα σημαντική χαρακτηρίζεται η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ του Οίκου Τσαβλίρη και μεγάλου ρωσικού ναυαγοσωστικού οργανισμού για τη δημιουργία κοινής ναυαγοσωστικής επιχειρήσεως.

Με τη συμφωνία αυτή οι Ρώσοι εταίροι της κοινής επιχείρησης θα προμηθεύσουν τα πλοία και τα πληρώματα, ενώ ο Οίκος Τσαβλίρη θα διαχειρίζεται το στόλο παγκοσμίως και συγχρόνως θα παρέχει υποστήριξη με σταθμούς διάσωσης, λογιστική υποστήριξη και άλλες υπηρεσίες. Κέρδη και έξοδα θα διαμοιράζονται μεταξύ των εταίρων βάσει μιας κλίμακας ανάλογα αν η εργασία είναι κυρίως ρυμούλκηση ή ναυαγίαρε-

ση, οπωσδήποτε όμως η βάση της συμφωνίας είναι το 50/50

Οι Ρώσοι ναυαγίαρτες ελπίζουν να επωφεληθούν από την πείρα και τις ισχυρές πελατειακές σχέσεις της ελληνικής εταιρίας ενώ ο Όμιλος Τσαβλίρη πιστεύει ότι η είσοδος στην παγκόσμια αγορά των ανατολικών ρυμουλκών είναι ένας από τους κύριους παράγοντες που θα εγγυηθούν την διαθεσιμότητα ρυμουλκών σε όλες τις περιοχές του κόσμου για πολλά από τα επόμενα χρόνια.

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΣΟΥ

Ακτοπλοϊκή εταιρία, προσφέρθηκε να καλύψει το κενό που υπάρχει στην συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κάσου με ένα δρομολόγιο εβδομαδιαίως και ταυτόχρονα να εξυπηρετήσει με άλλο πλοίο της και τα νησιά Αστυπάλαια, Σύμη και Τήλο για έχουν και τα νησιά αυτά πλοίο μια φορά την εβδομάδα. Αλλά το Υπουργείο, με το οποίο είχαν γίνει προφορικές συνομιλίες, δεν έχει απαντήσει ακόμη σε τέλεξ της 28ης Ιανουαρίου με το οποίο γινόταν αποδεκτή η σχετική πρόταση του ΥΕΝ για την εξυπηρέτηση της Κάσου! Και φυσικά οι κάτοικοι των νησιών αυτών ουσιαστικά παραμένουν αποκλεισμένοι συγκοινωνιακά.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Σύμφωνα με πληροφορίες που είδαν το φως της δημοσιότητας αυτή την εβδομάδα, Όμιλος Αμερικανών κεφαλαιούχων και Ελλήνων εφοπλιστών που δεν κατονομάζονται ενδιαφέρεται για την αγορά των Ναυπηγείων Ελευσίνας, για τα οποία υπάρχει ενδιαφέρον και από τον κ. Αντώνη Λελάκη. Εγράφη εξ άλλου ότι άλλοι δύο μη κατονομαζόμενοι επίσης εφοπλιστές ενδιαφέρονται για την εξαγορά του Νεωρίου της Σύρου, το οποίο σύμφωνα με τις αποφάσεις της διυπουργικής επιτροπής αποκρτικοποιήσεως θα ιδιωτικοποιηθεί εντός τετραμήνου με δημόσιο πλειοδο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σε μια ραδιοφωνική συνέντευξη ο εκπρόσωπος της Ρ and Ο ρωτήθηκε αν υπήρξε σοφή πράξη η παραγγελία του κρουαζιερόπλοιου «Camberra» μέσα στα βάθη τη σημερινής υφέσεως.

Η απάντηση ασφαλώς δεν είναι εύκολη. Παραδοσιακά τα κρουαζιερόπλοια υπολογίζονται για τριακονταετή τουλάχιστον ενεργό βίο. Ετσι το πλοίο που παραγγέλθηκε σήμερα για να παραδοθεί το 1995, εκτιμάται ότι θα βρίσκεται στη ζωή μέχρι το πρώτο τέταρτο του επόμενου αιώνα. Όλες βέβαια οι σκέψεις αυτές δεν βασίζονται σε καμία βεβαιότητα αλλά διαπιστώνουν απλώς ορισμένες τάσεις. Και έτσι υποτίθεται ότι σκέφθηκε η Ρ and Ο όταν πήρε τη μεγάλη απόφαση να ναυπηγήσει ένα ειδικής κατηγορίας υπερωκεάνιο για μια αγορά που καλύπτει ένα μικρό μέρος της βρετανικής τουριστικής κινήσεως η οποία κυριαρχείται από τις οργανωμένες εκδρομές.

Εάν η ετήσια αύξηση του 15% των τελευταίων ετών κατά 200.000 περίπου συγχωνευθεί στο τέλος του αιώνα φθάνουμε σε υπερτριπλάσιο αριθμό, όταν το πλοίο θα είναι μόλις πέντε ετών. Μπορεί βέβαια τα πράγματα να μην εξελιχθούν έτσι, αλλά οι αριθμοί αυτοί δίνουν μια ιδέα των δυνατοτήτων επί των οποίων βασίσθηκε η τολμηρή απόφαση της εταιρίας.

Ενας άλλος λόγος είναι ότι το αρχικό κόστος ναυπηγήσεως των 360 εκατομ. δολλ. σύμφωνα με ορισμένους υπολογισμούς δεν θα ξεπεράσει τελικά τα 300 εκατομ. δολάρια. Τεράστιο βέβαια ποσό, αλλά και ο πόντος είναι τεράστιος. «Μεγάλο αμπέλι η θάλασσα και τρυγητό δεν έχει».

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

τικό διαγωνισμό. Στο διάστημα αυτό το Νεώριο θα συνεχίσει τη λειτουργία του και στον διαγωνισμό θα μπορούν να συμμετάσχουν και οι εργαζόμενοι είτε μεμονωμένα, είτε σαν κοινοπραξία.

Η ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΗ ΕΥΘΥΝΗ

Λίγες μόνον ημέρες μετά τα πρώτα βήματα που έκαναν οι ασφαλιστές των Λούδς για την απομάκρυνση από την αρχή της απεριόριστης ευθύνης, τουλάχιστον 40 από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες του κόσμου υπογράμμισαν την αντικειμενική αδυναμία αντιμετώπισης των ευθυνών που θεσπίζουν τα γνωστά αμερικανικά μέτρα του OPA '90.

Αποτελεί δε δείγμα της σκληρής πραγματικότητας το γεγονός ότι από τις 40 αυτές πανίσχυρες εταιρίες, μόνον ένα μεγάλο πετρελαϊκό συγκρότημα δήλωσε πως θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τους κανονισμούς αυτασφαλίσεως που έθεσε η αμερικανική νομοθεσία.

Σ' αυτά, κανείς βέβαια δεν μπορεί να έχει αντίρρηση. Και θεωρείται βέβαιο ότι κανείς διευθυντής ναυτιλιακής εταιρίας δεν θα μπορούσε να παραμείνει στη θέση του αν διέτασσε ένα από τα πλοία του να πλεύσει στα αμερικανικά

ύδατα υπό τις ανωτέρω συνθήκες.

Όπως έχουν τα πράγματα σήμερα, δίνεται η εντύπωση ότι βρισκόμαστε μπροστά σε δυο εντελώς αμετακίνητες δυνάμεις χωρίς καμία προοπτική υποχωρήσεως. Ωστόσο κάποιος θα πρέπει τελικά να ενδώσει. Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο υπέδειξε ότι αργά ή γρήγορα το Κογκρέσσο, παρά τον κίνδυνο να προκαλέσει τους φρενιασμένους περιβαντολογιστές, θα δεχθεί να ξανασυζητήσει το θέμα. Άλλωστε οι εφοπλιστές δεν αξιώνουν να εγκαταλειφθεί η αρχή της απεριόριστης ευθύνης. Θα πρέπει όμως ο εφοπλισμός και το Κογκρέσσο να εργασθούν από κοινού πάνω στο θέμα και να εξετάσουν αν και πως θα μπορέσουν να βρεθούν τα αναγκαία κεφάλαια που θα επιτρέψουν το εμπόριο με τις Η.Π.Α. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

- Για πρώτη φορά κάλυψη για τις ευθύνες ρύπανσης σε χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, προσφέρεται σε ναυλωτές από το Charterers Mutual Assurance Association.

Ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός, που είναι ο μοναδικός που ειδικεύεται στην κάλυψη ναυλωτών, μετά από διαπραγματεύσεις με τους Λούδς επεκτείνει την κάλυψή του μέχρι το ύψος των 100 εκατομ. δολλ. ΗΠΑ προς τους

ναυλωτές, ενώ τώρα περιλαμβάνει και μέλη των οποίων οι ευθύνες σαν ιδιοκτήτες φορτίου αποκλείονταν.

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Η εφοπλιστική ένωση της Σιγκαπούρης έχει καταγράψει για το 1991 άνω των 50 περιπτώσεων πειρατείας, έναντι 33 του 1990 και μόλις 3 του 1989.

Ο πρόεδρος της Ενώσεως, η οποία περιλαμβάνει 178 μέλη εντοπίων και ξένων εφοπλιστών, ζήτησε δημόσια από τις Κυβερνήσεις της περιοχής να λάβουν αποτελεσματικά μέτρα για την εξάλειψη του στίγματος αυτού της εποχής μας. Κατά τις πληροφορίες των πλοιάρχων των πλοίων — θυμάτων η επικίνδυνη ζώνη βρίσκεται σε ακτίνα 60 μιλίων περίξ της Σιγκαπούρης στα στενά της Μαλάκκας, στην Ινδονησία ή κοντά στα νησιά της νότιας Κινεζικής Θάλασσας που ανήκουν στην Ινδονησία και στη Μαλαισία.

Οι πειρατές επιτίθενται τη νύχτα με ταχύτητα σκάφη και αναριχνώνται στο πλοίο με τη βοήθεια αρπαγών. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτικό Γραφείο (BMI) οι ζημιές σε πλοία και φορτία για το 1990 υπολογίζονται της τάξεως των 200 εκατομ. δολλαρίων.

FLY STAY DUBAI

VRETTOSHIP S.A.

COFFIN FEED PUMP U.A.E.

ADDRESS : VRETTOSHIP S.A.
P.O. BOX: 5702
SHARJAH
U.A.E.

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

TEL NOS: (06) 358244/364717
(04) 492647 (RES: CONTACT - Mr. F. VRETTOS/
Mr. JOHN VRETTOS

FAX NO: (06) 369594
TELEX NO: 68908 VSHIP EM

REPRESENTATIVE COFFIN FEED PUMP AGENT. SPARES INSPECTION,
LARGE STOCK AVAILABLE. ALSO SERVICING GENERAL BOILER FEED
PUMPS — TYPES — PACIFIC, SHINKO & MITSUBISHI.
PRICES LUMP SUM

WE ARE COMMITTED TO GIVING YOU TOTAL SATISFACTION AND IT
WILL BE OUR PLEASURE TO LOOK AFTER ALL YOUR SERVICE AND
MAINTENANCE NEEDS.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Διορθωτική κάμψη στο Χρηματιστήριο Αθηνών

Το προηγούμενο δεκαπενθήμερο ξεκίνησε πολύ ευνοϊκό για την αγορά με άνοδο του γενικού δείκτη κατά 12%, όπως άλλωστε είχαμε προβλέψει. Τις τελευταίες όμως ημέρες παρουσιάστηκε μια κάμψη της τάξεως του 30% της ανόδου.

Η πτώση αυτή ήταν αναμενόμενη και οφείλεται στο γεγονός ότι το ευνοϊκό κλίμα, επισκιάστηκε από την αβεβαιότητα που δημιουργήθηκε με την επικείμενη λήξη της θητείας του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Χαλικιά και τα πιθανά σενάρια αντικατάστασής του. Προς την ίδια κατεύθυνση οδήγησαν και οι φήμες για ανασχηματισμό της Κυβέρνησης.

Τα γεγονότα αυτά συνδυαζόμενα με την διαμάχη που ξέσπασε στους κυβερνητικούς κύκλους, με τις δηλώσεις Κανελλόπουλου για «άδικα φορολογικά μέτρα» επέδρασε αρνητικά στη ψυχολογία των επενδυτών με αποτέλεσμα την πτώση του Γ.Δ.Χ.Α.Α.

Η διόρθωση αυτή σύμφωνα και με την Τεχνική Ανάλυση οφείλεται σε ρευστοποιήσεις κερδών που πραγματοποιήθηκαν τις προηγούμενες μέρες μετά από μακρά περίοδο κάμψης.

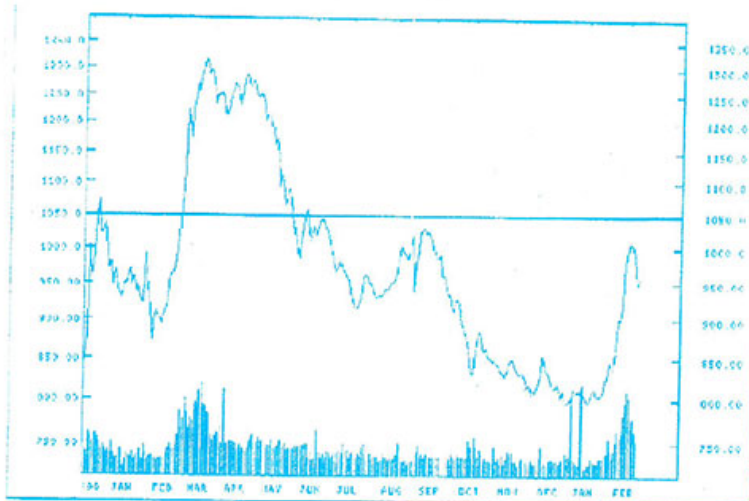
Οι τεχνικοί δείκτες R.S.I. και Stochastics για το επόμενο δεκαπενθήμερο δίνουν πλέον ενδείξεις ανάκαμψης. Η ανάκαμψη αυτή προβλέπεται να είναι σταδιακή μέχρι το ισχυρό επίπεδο αντίστασης των 1030-1050 μονάδων και δεν αναμένεται ανοδική παραβίασή του για το διάστημα στο οποίο αναφερόμαστε. Τυχόν μικρές διορθώσεις θα είναι αναμενόμενες και θα δώσουν έναυσμα στους επενδυτές για αγοράς.

Ξεφεύγοντας από τα όρια της Τεχνικής Ανάλυσης, πρέπει να λάβουμε σο-

βαρά υπόψη και τις εξελίξεις που αναμένονται σε εθνικό επίπεδο από την συνάντηση των Υπουργών Εξωτερικών της ΕΟΚ στις 17 Φεβρουαρίου με θέμα

την αναγνώριση των Σκοπίων.

Με μεγάλο ενδιαφέρον αναμένεται τέλος και η έκβαση της ενδοκυβερνητικής διαφωνίας για τα φορολογικά μέτρα, αφού θα συνέλθει η κοινοβουλευτική ομάδα της Ν.Δ. με σκοπό την συζήτηση των θεμάτων που απασχολούν την κυβέρνηση. Αν η συνάντηση οδηγήσει σε σύγκλιση απόψεων τότε θα επαληθευτεί η θετική πορεία του Χρηματιστηρίου που ήδη έχει αρχίσει να διαφαίνεται.



ΣΗΜ.: Ο R.S.I. (Relative Strength Index: Δείκτης Σχετικής Ενδυνάμωσης) δείχνει τις περιοχές που είναι υπεραγορασμένες (overbought) και υπερπωλημένες (oversold) εξομαλύνοντας τις ακραίες τιμές.

κραίες τιμές.

Ο Stochastics συγκρίνει το επίπεδο κλεισίματος του τίτλου χαρακτηρίζοντάς το υψηλό ή χαμηλό.

Οι αγορές συναλλάγματος

Η νευρικότητα και αβεβαιότητα συνεχίστηκαν για ένα ακόμη δεκαπενθήμερο στην αγορά συναλλάγματος. Η οικονομία των Η.Π.Α. εξακολουθεί να είναι αδύνατη γεγονός που αντικατοπτρίζεται στα κυριώτερα οικονομικά στοιχεία. Οι πιο πρόσφατες ανακοινώσεις φέρουν την ανεργία να βρίσκεται στα υψηλά επίπεδα του 7.1%, ενώ ο αριθμός των ατόμων που βρίσκονται σε μισθοδοτικές καταστάσεις εκτός γεωργικού τομέα

(non farm payrolls) μειώθηκε τον Ιανουάριο κατά 91.000 (!).

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν η πρόσκαιρη υποχώρηση του δολλαρίου στα 1.550 μάρκα και 125 γιέν.

Όμως για μια ακόμη φορά η αγορά αγνόησε τα αρνητικά οικονομικά μεγέθη της Αμερικανικής Οικονομίας. Θεωρώντας τα ήδη ενσωματωμένα στα «σχετικά» χαμηλά επίπεδα που βρίσκεται το δολλάριο.

Η αισιοδοξία για γρήγορη ανάκαμψη παραμένει ακλόνητη και οποιαδήποτε

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



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

υποχώρηση του δολλαρίου προς επίπεδα κοντά στα 1.5800 και 1.5500 μάρκα, προκαλεί έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον για το Αμερικανικό νόμισμα. Στα παραπάνω συνηγορούν και οι φιλικές προς το δολλάριο δηλώσεις του προέδρου της Fed. Πιο συγκεκριμένα ο Alan Greenspan τόνισε ότι η υποτίμηση του δολλαρίου δεν είναι απαραίτητη για την έξοδο της οικονομίας από την ύφεση. Αντίθετα μια τέτοια εξέλιξη να μπορούσε να επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα όπως π.χ. πληθωριστικές πιέσεις.

Σημαντικός επίσης παράγων υποστήριξης του Αμερικανικού νομίσματος είναι τα ιστορικά υψηλά επίπεδα στα οποία κινείται τον τελευταίο καιρό, ο χρηματιστηριακός δείκτης Dow Jones.

Από την άλλη πλευρά, η Γερμανική οικονομία συνεχίζει να εμφανίζει σημάδια αποδυνάμωσης.

Η προσδοκώμενη όμως υποχώρηση των Γερμανικών επιτοκίων (που θα μειώσει την τεράστια διαφορά επιτο-

κίων Γερμανίας (ΗΠΑ) δεν φαίνεται ορατή στο άμεσο μέλλον. Οι συνεχιζόμενες πληθωριστικές πιέσεις, μετά και τις μεγάλες αυξήσεις μισθών που διεκδικούν τα Γερμανικά Σωματεία, έχουν τρομοκρατήσει τη Γερμανική Κεντρική Τράπεζα. Ο διοικητής της Bundesbank (Slesinger) τονίζει συνεχώς ότι όσο οι παραπάνω πιέσεις παραμένουν υψηλές, η νομισματική πολιτική της Γερμανίας θα είναι «σφικτή» και η πτώση του μάρκου ανεπιθύμητη.

Αξιοσημείωτο είναι εδώ ότι αυτή η πολιτική της Γερμανικής Κεντρικής Τράπεζας προκαλεί τεράστια προβλήματα στην ανάκαμψη των υπολοίπων Ευρωπαίων εταίρων τους στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα διότι δεν τους επιτρέπει να βοηθήσουν τις αδύναμες οικονομίες τους με μειώσεις επιτοκίων.

Τέλος, όσον αφορά το γιέν, η πτωτική τάση των Ιαπωνικών επιτοκίων και του Χρηματιστηρίου καθώς και η αβεβαιότητα στο πολιτικό σκηνικό βαρύνουν αρνητικά στο Ιαπωνικό νόμισμα.

Ομως οι φόβοι για νέα παρέμβαση των Κεντρικών τραπεζών υπερ του κρατούν το γιέν κάτω του σημαντικού 128.00.

Στη δύναμη του γιέν, συνηγορεί και το μεγάλο εμπορικό πλεόνασμα των Ιαπωνίων, γεγονός που προκαλεί πιέσεις από τους εμπορικούς τους εταίρους για ανατίμηση του γιέν.

Αν ρίξουμε μια ματιά στο δολλάριο από πλευράς τεχνικής ανάλυσης η ανοδος, πάνω από τα 1.61 μάρκα και 126.50 γιέν, οδηγεί το αμερικανικό νόμισμα στα κρίσιμα 1.63, 1.64 και 128 αντίστοιχα.

Ανοδική παραβίαση και αυτών θα επιβεβαιώσει την ανοδική του τάση με στόχους αρχικά τα 1.66 και 1.72 μάρκα, όπως επίσης και 130.00 ή και 132.00 γιέν.

**ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ
NUNTIUS ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ
ΤΗΛ: 3624902-5**

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)

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku - Seoul South Korea
Tel: 7331971/5 - Fax: 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

★ * 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 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΣΕΡΧΟΝΤΑΙ ΟΙ ΝΕΟΙ

ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ζω σε μια επαρχιακή πόλη με 7.000 κατοίκους, είμαι ναυτικός 50 χρονών με ναυτικό φυλλάδιο από το 1957. Στην πόλη μας υπάρχουν 500 ναυτικά φυλλάδια. Διαβάζω όλα τα τεύχη σας πολλά χρόνια και σας συγχαίρω τόσο για την ενημέρωση όσο και για τις προσπάθειες που κάνετε για να γράφετε, ξεκάθαρα το τι απασχολεί την εμπορική ναυτιλία και τους ναυτικούς.

Δεν μ' ενδιαφέρει αν θα δημοσιευθεί η επιστολή μου ή όχι, αλλά να λάβετε υπ όψη ορισμένα από τα πολλά που ενδιαφέρουν τους ναυτικούς, γιατί εγώ δεν γνωρίζω τι συμβαίνει στην Ακτή Μιαούλη, αλλά σ' αυτό το μικρό χώρο που ζω όλοι γνωρίζουμε και συζητούμε τα φλέγοντα θέματα.

Διάβασα το τεύχος «Ανασκόπηση 91» και με θλίψε διαπίστωσα ότι χρόνια τώρα πολλά ακούμε από αρμόδιους παράγοντες και το κράτος αλλά κατ' ουσίαν τίποτε σημαντικό δεν έχει αλλάξει εν όψη της ένταξής μας στην ΕΟΚ.

Διάβασα τις απόψεις των παραγόντων και το κυριότερο θέμα αναφερόταν στα εξής. Ελληνική σημαία και προσέλκυση Ελληνικών πληρωμάτων.

Σε συζητήσεις που έχω κάνει με ναυτικούς σας αναφέρω τα κυριότερα τα οποία με κατανόηση θα διαβάσετε και θα κρίνετε. Έχουν ως εξής:

Σαν επιχειρηματίες και εργοδότες στις δύσκολες στιγμές κοίταξαν το συμφέρον τους υπογράφοντας διμερείς συμβάσεις φέρνοντας σε Ελληνόκτητα πλοία τις φυλές του Ισραήλ, και αλλάζοντας σημαία χωρίς να λείψουν τα προβλήματα. Οι Έλληνες ναυτικοί έμειναν έξω ψάχνοντας μια θέση γυρίζοντας τα γραφεία ή πληρώνοντας κάποιο πράκτορα για να μπακάρουν.

Οι περισσότεροι άλλαξαν επάγγελμα ή πήραν πρόωγη σύνταξη για να επιβιώσουν. Μπορώ να σας βεβαιώσω ότι οι περισσότεροι πέτυχαν. Και πάνω σ' αυτό ρωτάω: Σ' αυτές τις δύσκολες στιγμές ποιός ενδιαφέρθηκε για τους πραγματικούς ναυτικούς; Εργοδοσία, πολιτεία ή σωματεία; Κανείς δεν έδωσε χείρα βοήθειας. Ετσι φτάσαμε στο σημείο τώρα όλοι να ψάχνουν Έλληνες ναυτικούς. Κρίνω εξ ιδίων διότι στις δύσκολες στιγμές κι εγώ εργάστηκα σε ξενοδοχεία με

την μισή αμοιβή των πλοίων. Εγώ συνέχισα ακόμα να ταξιδεύω ενώ πολλοί συνέχισαν να εργάζονται ως συντηρητές ή μαγείροι ή γκαρσόνια ακόμα και φύλακες σε βίλες των εφοπλιστών και επιχειρηματιών με αμοιβή 120 - 300 χιλιάδες μηνιαίως και στις 4 το απόγευμα όλοι είναι με τις οικογένειές τους. Και ξέρετε τι λένε; Τι περισσότερο θα πέραμε στα βαπόρια και θα μας έτρωγε η ξενιτειά. Φυσικό είναι αυτό με τις σημερινές αμοιβές των συλλογικών συμβάσεων, και τις συνθήκες όπως συνταξιοδότηση, ιατροφαρμακευτική κάλυψη, μείωση της συνθέσεως πλοίων και το επίκαιρο φάσμα την συνταξιοδότηση στα 60 χρόνια. Χρόνια τώρα οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν αβεβαιότητα και απογοήτευση για τα ανωτέρω που αναφέρω. Πρέπει τόσο η εργοδοσία όσο και η πολιτεία ν' αλλάξουν ριζικά και με Ευρωπαϊκά πρότυπα τόσο στα εργοδοσιακά όσο και στα συνταξιοδοτικά. Ποιός έχει κρατήσεις σήμερα το 1/3 του μισθού συλλογικής συμβάσεως για παροχές που είναι πενιχρές; Γιατί όλοι ζητούν λιτότητα από τους εργαζόμενους και την οικονομία την τρώει ο δημόσιος τομέας. Πως θα προσελκύσουμε τους νέους να γίνουν ναυτικοί; Με τι κίνητρα; Γιατί οι νέοι προτιμούν μια θέση στο δημόσιο ΟΤΕ, ΔΕΗ, ΕΛ-

ΤΑ, ΥΕΔΑΠ, κλπ. Για τις παροχές. Θα σας αναφέρω παραδείγματα φίλων μου.

Ο ένας συνταξιούχος φίλος μου πλοίαρχος με πλήρη θαλάσσια υπηρεσία βγήκε το 91 με σύνταξη 143.000 τον μήνα και 2.830.000 εφ' άπαξ. Ο άλλος συνταξιούχος των ΕΛΤΑ τον ίδιο χρόνο πήρε 170.000 σύνταξη και 4.000.000 εφ' άπαξ έχοντας βγάλει μόνο γυμνάσιο. Και οι δυο φίλοι μου ηλικίας 52 ετών.

Από αυτό το παράδειγμα που σας αναφέρω μπορείτε να βγάλετε συμπέρασμα γιατί δεν έρχονται οι νέοι να γίνουν ναυτικοί. Πρέπει όλοι να δώσουν κίνητρα να ρυθμίσουν νόμους, με ριζικές αλλαγές όπως αλλαγή συλλογικής συμβάσεως, αναγνώριση βαρέως και ανθυγιεινού επαγγέλματος, την ρύθμιση μειωμένης συνθέσεως, τις παροχές και το κυριότερο την συνταξιοδότηση. Οι ναυτικοί και τα σωματεία δεν μπορούν για τα ανωτέρω να κάνουν τίποτε. Αυτά μόνο μπορούν να ρυθμίσουν οι εφοπλιστές σε συνεργασία με την πολιτεία και την ΠΝΟ. Μόνο τότε μπορούν να προσελκύσουν τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Εξ άλλου επιβάλλεται με την ένταξή μας στην ΕΟΚ να πάρουμε κι εμείς ευρωπαϊκά πρότυπα.

Δεν θέλω να σας αναφέρω περισσότερα που γνωρίζω για να μην νομίζετε ότι φλυαρώ. Εξ άλλου εσείς όλα αυτά που αναφέρω τα γνωρίζετε καλύτερα από εμένα. Εύχομαι όμως να ληφθούν υπ όψη σας. Ελπίζω στην συνέχιση του αγώνα σας για τον Έλληνα ναυτικό για ένα καλύτερο χρόνο με υγεία, χαρά και καλά ταξίδια στους ναυτικούς.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία

Με εκτίμηση
ΝΙΚ. ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ
Τροίας 2

30/1/92 Κρανίδι - Αργολίδας

ΠΟΣΟ ΔΙΚΑΙΗ ΕΙΝΑΙ Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΩΣ ΠΡΟΓΩΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Πριν από λίγες μέρες με επισκέπηκε στο γραφείο μου πενταμελής Επιτροπή αξιωματικών ΕΝ που έχει εξουσιοδοτηθεί, από ικανό αριθμό συναδέλφων τους, να ενεργήσει, κατά την ελεύθερη κρίση της, για την αναγνώριση της υπηρεσίας ως προαγωγικής που πραγματοποιείται σε πλοία με ξένη σημαία, μη ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, για να παύσει να παρεμποδίζεται βαθμολογική εξέλιξή τους.

Όπως είμαι σε θέση να γνωρίζω, σαν τακτικός αναγνώστης σας από πολλά χρόνια, με το πió πάνω θέμα ασχολείσθε πολύ πριν από τους ενδιαφερόμενους και με εμπειρισταμένα άρθρα και τεκμηριωμένα σχόλιά σας προσπαθείτε μόνος και γι' αυτό σας αξίζει κάθε έπαινος,

να πείσετε τους αρμόδιους του ΥΕΝ να προβούν στην υιοθέτησή του, αν και θα έπρεπε να είχε συμμετάσχει, ή τουλάχιστον βοηθήσει αυτές σας τις ενέργειες η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία το ανέκρινε και πρώτη σαν άμεσα ενδιαφερομένη, αλλά δεν το παρακολούθησε, καθώς και οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων ως εκ της αποστολής τους, οι οποίες, όμως, σκόπιμα αδιαφορούν.

Σκοπός της επίσκεψής ήτο να μου ζητήσουν, σαν ναυτικός με υπερεκκοσαστή υπηρεσία στην θάλασσα, συνδικαλιστική πείρα και υπερδεκαετή εργασία σε ναυτικά γραφεία, συμβουλές και οδηγίες σχετικά με τον τρόπο που θα πρέπει να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για την επιτυχία του σκοπού τους, γιατί τα απ' αυτές αποτελέσματα δεν είναι εν-

θαρρυντικά, ως περιοριζόμενα σε αόριστες διαβεβαιώσεις και μελλοντικές υποσχέσεις.

Αφού τους ακούσαμε μεγάλη προσοχή και πολύ ενδιαφέρον, διαβάζοντας τις απαντήσεις που έχουν δοθεί από το ΥΕΝ πάνω στο θέμα, οι οποίες όπως κι εσείς γνωρίζετε, είναι αντιφατικές, αόριστες και αβάσιμες, θυμήθηκαν την σοφή συμβουλή, την οποία εφαρμόζω από τότε στις ανάλογες υποθέσεις μου, του πρωτεργάτη της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας ιδρυτή του έγκριτου περιοδικού σας αείμνηστου Δημητρίου Κωττάκη. Τον επισκεφθήκαμε στο γραφείο του για να ζητήσουμε την πολύτιμη βοήθειά του προκειμένου να πείσει, με την προς τούτο ικανότητά που τον διέκρινε, αυτούς, ή μάλλον αυτόν, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση τους, που και εσείς το έχετε διαπιστώσει και επιδημάνει αλλά και αποδεικνύεται από το υπ' αριθ. 2100/1/90 έγγραφό του ΥΕΝ και το περιεχόμενό του, το οποίο έχει συνταχθεί από την άσχετη με το θέμα Υπηρεσία της ΔΟΝΣ -1, αντί της αρμόδιας ΔΕΚΝ-3, που αντιδρούν και τότε αδικαιολόγητα, παρά τις ανάγκες της ναυτιλίας με αξιωματικούς, να αυξηθούν εξεταστικές περίοδοι, σε δύο από μία τον χρόνο, για την απονομή διπλωμάτων, και να θεσπιστεί ή επανεξέταση μόνο των μαθημάτων που υπολείπονται της βαθμολογικής βάσης, όπως κι έγινε με την βοήθειά του. Και μας συμβούλευσε: «Ποτέ να μην εγκαταλείπετε τους αγώνες και τις προσπάθειές σας, όταν το αίτημα είναι δίκαιο, αλλά να επιμένετε και να τις εντείνετε, γιατί θα βρεθούν, με κάποια καθυστέρηση βέβαια, κάποιοι λογικοί και δίκαιοι άνθρωποι που θα αντιδράσουν στην αδικία και τελικά θα δικαιωθείτε».

Κι ευτυχώς, όπως είμαι σε θέση να γνωρίζω, αυτοί οι κάποιοι υπάρχουν και γρήγορα θα αντιδράσουν. Αυτή τη συμβουλή έδωσα κι εγώ στην Επιτροπή με τις ευχές μου για καλή και γρήγορη επιτυχία του σκοπού τους για να επανεύρουν την ηρεμία που τους χρειάζεται στην άσκηση του σκληρού επαγγέλματός τους.

Και τώρα θα διερωτηθείτε, αφού το θέμα σας είναι γνωστό και προσπαθείτε για την επίλυσή του, γιατί επανέρχομαι σ' αυτά.

Γιατί μου δίνεται η μοναδική ευκαιρία να μεταφέρω με την παρούσα μου υπό την πιδό πάνω ιδιότητά μου, στους αρνητές του αιτήματος την μεγάλη οργή αλλά και αγανάκτηση στην οποία έχουν περιέλθει οι ενδιαφερόμενοι και οι οικογένειές τους, καθώς και την πικρία τους από την αδικαιολόγητη εκκρεμότητα της περίπτωσης τους, η οποία τους ζημιώνει οικονομικά και κοινωνικά. Και να παρακαλέσω για την ταχύτερη κατανόησή της, για να μην αισθανθούν κάποτε ένοχοι από τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις ως κατά νόμο υπεύθυνοι για την παρακολούθηση και την έγκαιρη λήψη των αναγκαίων και απαραίτητων μέτρων στα θέματα που απασχολούν την συμπαθή τάξη των ναυτικών και όχι να αντιδρούν ή να αδιαφορούν και να τους θυμούνται όταν υποχρεωτικά τους απευθύνουν εθιμικές ευχές, ή συγχαρητήρια για πράξεις ευποιίας ή φιλαλληλίας.

Και στη συνέχεια να τους ερωτήσω:

α. Γιατί προκειμένου να ρυθμίσουν κατάσταση ή να προβούν σε ικανοποίηση αιτήματος θέτουν ή απαιτούν συνδρομή προϋποθέσεων, εν προκειμένω της ανεργίας, και όταν συντρέχουν και ζητείται η τήρησή τους αποφεύγουν να προβούν στις προς τούτο ενέργειες επικλούμενοι αβάσιμες δικαιολογίες ή αδιαφορούν, παραβιάζοντας έτσι τις αρχές της χρηστής διοίκησης που πρέπει να τηρούν και να σέβονται ως εκ της ιδιότητάς τους. Όπως συμβαίνει με την περίπτωση των ναυτικών που ζητούν, από το 1986 επίμονα χωρίς αποτέλεσμα, την ως ανωτέρω αναγνώριση της όμοιας υπηρεσίας που έχουν πραγματοποιήσει, με έγκριση του ΥΕΝ από ανάγκη για λόγους επιβίωσης, κατά την τελευταία μεγάλη ναυτιλιακή κρίση και την απ' αυτήν αυξημένη ανεργία, μετά την υποχρεωτική απόλυση από ελληνικά ή ασφαλισμένα στο ΝΑΤ πλοία, όταν συμπλήρωναν ορισμένο χρόνο υπηρεσίας, σύμφωνα με το μέτρο της ανακύκλωσης των

πληρωμάτων τους προς αντιμετώπιση αυτής. Οι ανωτέρω προτείνουν όπως η ζητούμενη αναγνώριση γίνει με μεταβατική διάταξη για να περιορισθεί μόνο με ταξύ αυτών που εθίγησαν από το ανωτέρω μέτρο. Και αναμένουν. Αυτό κατά την γνώμη μου ισοδυναμεί με ωμόν εμπαιγμό των ενδιαφερομένων.

β. Γιατί αναγνωρίζεται η όμοια υπηρεσία των επαναπατριζόμενων πολιτικών προσφύγων - ναυτικών χωρίς χρονικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις; με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, μη βασιζόμενες σε διάταξη νόμου; Αυτό δεν δημιουργεί άνιση μεταχείριση για τους ενδιαφερομένους, οι οποίοι έχουν υπηρεσία και σε ελληνικά πλοία;

γ. Γιατί η απαιτούμενη επαγγελματική κατάρτιση των στελεχών ΕΝ για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας αποκτάται μόνο με υπηρεσία επί ελληνικών ή ασφαλισμένων στο ΝΑΤ πλοίων και όχι με την όμοια σε ανασφάλιστα για την οποία, όμως, δεν γεννάται θέμα για τους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες - ναυτικούς και ορθώς εφόσον αυτά απονέμονται κατόπιν επιτυχών εξετάσεων μετά προηγούμενη υποχρεωτική φοίτηση των αξιωματικών στο ΚΕΣΕΝ κατά την οποία διαπιστώνεται πλήρη της θεωρητικής και η πρακτική κατάρτισή τους; Αυτό δεν αποτελεί διαφορετική μεταχείριση;

δ. Δοθέντος ότι τα ανασφάλιστα πλοία σε καμιά περίπτωση δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα στην συγκρότηση των πληρωμάτων τους, γιατί καλύπτουν τις προς τούτο ανάγκες τους και με συνταξιούχους, με μειωμένες μάλιστα αποδοχές, σε αντίθεση με τα ελληνικά, σε ομαλές ναυτιλιακές περιόδους για τις ανάγκες τους σε αξιωματικούς; Γιατί η αιτούμενη αναγνώριση θα αποτελέσει διευκόλυνση προς τα πλοία με ξένη σημαία σε βάρος των Ελληνικών; Όταν η διατήρηση της σημερινής κατάστασης οδηγεί στην συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού και στο γήρας του καθώς και στην εγκατάλειψη από το ναυτικό επάγγελμά τους νέους, λόγω της παρεμπόδισης ή και καθήλωσης της βαθμολογικής εξέλιξής του, που εκοπίασαν για την επαγγελματική κατάρτισή τους και η εκπαίδευση εβάρυνε άσκοπα το κράτος και τους εφοπλιστές, πέραν του ότι δημιουργεί αντικίνητρο για την προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Γιατί λοιπόν δεν λαμβάνονται έγκαιρα του επιβαλλόμενα μέτρα για την βελτίωση αυτής της απαράδεκτης κατάστασης;

Νομίζω ότι τ' ανωτέρω ερωτήματα ή έστω απορίες μου δεν θα πρέπει να μένουν ανάντητες.

Με εκτίμηση
ΓΕΡ. ΔΙΟΝΑΤΟΣ
Συντ/χος ΝΑΤ

Πειραιάς, 11 Φεβρουαρίου, 1992.

SHIPPING COMPANY REQUIRES:

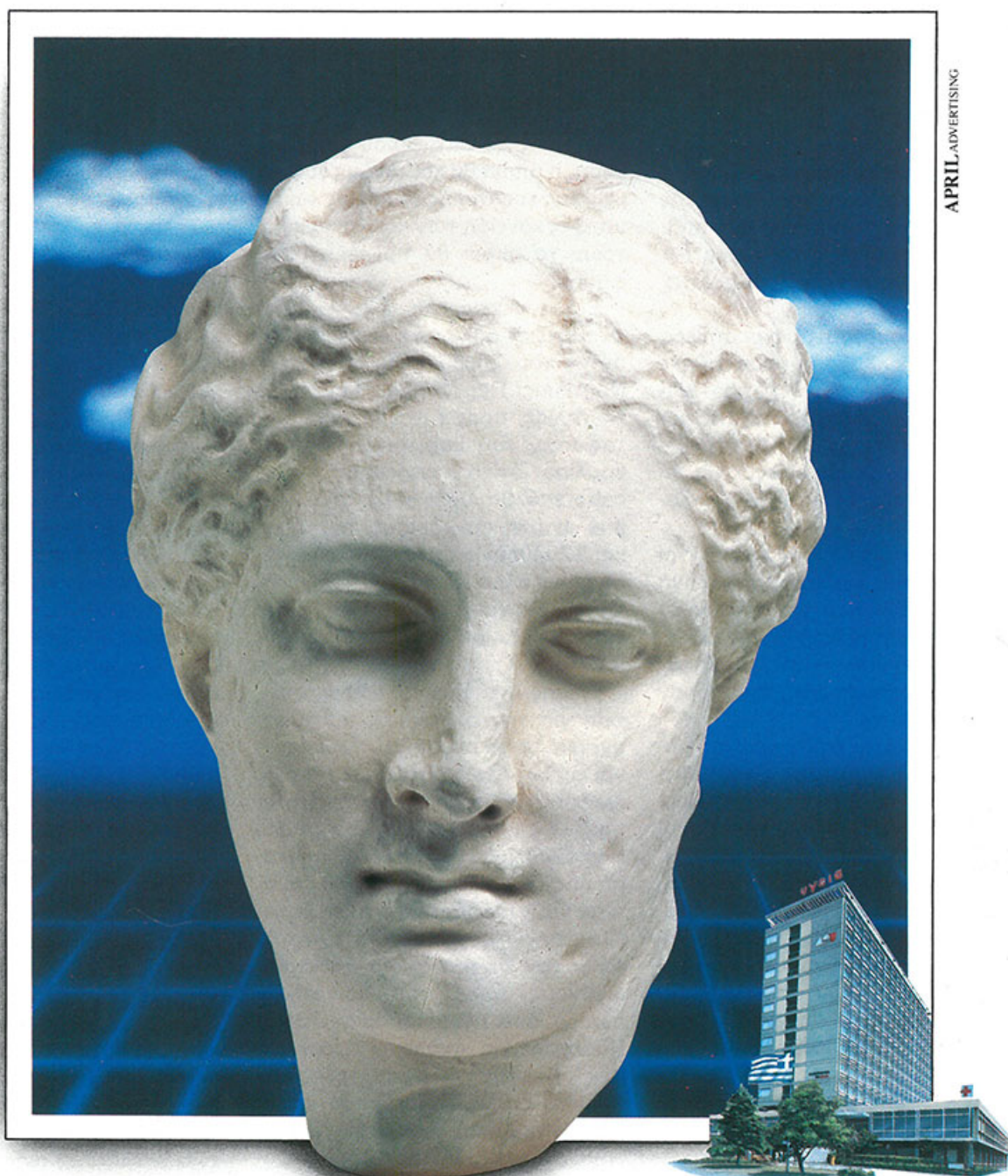
- (a) Young active lawyer to work full or part time, conversant with shipping Law, with previous experience to handle company's claims (cargo, c/p disputes etc.).
- (b) Executive secretary highly qualified
- (c) Secretary with previous experience in shipping
- (d) Disbursements accountant
- (e) Accountant assistant

Excellent salary for the right applicants.
Please write in confidence with CV to
P.O. BOX 80397 Piraeus

ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.



APRIL ADVERTISING

One of the most popular goddesses of Greek mythology and certainly the most popular of the entire modern world is Hygieia (meaning Health).

In Greece, its "Sanctuary" has again the place it deserves, and, of course, the same name: "HYGEIA". If "HYGEIA" today is considered as the most complete modern Diagnostic and Therapeutic Centre in Greece, this is because from the very beginning its target was really high: To serve Mankind, the only measure of all things.

A full range of specialized medical departments are fully staffed and equipped to offer the best in prevention, diagnosis, treatment and rehabilitation.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| INTENSIVE CARE | CLINICAL CHEMISTRY, HEMATOLOGY and BLOOD BANK |
| CHECK-UP DEPARTMENT | NUCLEAR MEDICINE |
| All branches of INTERNAL MEDICINE | RADIOLOGY |
| CARDIOLOGY and HEMODYNAMICS | PATHOLOGY and CYTOLOGY |
| ENDOSCOPY | MEDICAL IMAGING and ULTRASO-NOGRAPHY CT/MRI |
| All branches of SURGERY | OUTPATIENT DEPTS in all medical fields |
| OPEN HEART SURGERY | PHYSIOTHERAPY and REHABILITATION |
| ONCOLOGY and RADIOTHERAPY | |
| ORGAN TRANSPLANTS | |

"υγεία"
DIAGNOSTIC
AND THERAPEUTIC
CENTRE OF ATHENS
HYGEIA S.A.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ: Ευρωπαϊκή Κοινότητα και Ελληνική Ναυτιλία

Σε ομιλία του στην κατάμεστη αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, στις 6 Φεβρουαρίου, ο Ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και Κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Παύλος Σαρλής αναφέρθηκε στα προβλήματα και τις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στον τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας.

Περιγράφοντας τις μέχρι σήμερα εξελίξεις ο κ. Σαρλής αναφέρθηκε στη νέα τροποποιημένη πρόταση που υπέβαλε η Εκτελεστική Επιτροπή προς το Συμβούλιο Υπουργών που αφορά τον κανονισμό για τη δημιουργία του κοινοτικού Νηολογίου.

Το νέο στοιχείο που περιέχεται είναι διάταξη για την απαλλαγή των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία νηολογημένα στο EUROS από τον φόρο εισοδήματος με τη μέθοδο της επιστροφής του φόρου στον εργοδότη.

Υπενθυμίζοντας ότι η πρώτη τροποποιημένη πρόταση του Φεβρουαρίου του 1991 προς το Συμβούλιο των Υπουργών, στον Κανονισμό του EUROS, είχε αποδεχθεί όλες τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εκτός από εκείνες περί φορολογίας πλοίων με βάση τη χωρητικότητα, περί κοινοτικής ενίσχυσης των ασφαλιστικών ταμείων και περί απαλλαγής των ναυτικών από τη φορολογία εισοδήματος.

Άλλο σταθμό στη διαμόρφωση των ναυτιλιακών πραγμάτων αποτέλεσε η κοινή πρόταση των Επιτροπών Bangemann και Van Miert για τη βελτίωση της συναγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, των ναυπηγικών και επισκευαστικών βάσεων και λοιπών παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Δημιουργήθηκε το Maritime Industries Forum στο οποίο μετέχουν:

- Αξιωματούχοι της Κομισιόν.
- Αξιωματούχοι των 12 Κρατών

- Μελών

— Εκπρόσωποι των παραγωγικών τάξεων και των εργαζομένων.

Τα όργανα του Forum είναι η Ολομέλεια και τέσσερις (4) Ομάδες Εργασίας με προέδρους αξιωματούχους της Κομισιόν.

Η Ολομέλεια του Forum θα εγκρίνει στις 29 Οκτωβρίου 1992 έκθεση, η οποία θα καθορίζει τους τομείς της κοινοτικής δράσεως και τις μορφές και είδη των κοινοτικών μέτρων τα οποία θα πρέπει να ληφθούν.

Στη συνέχεια ο κ. Σαρλής αναφέρθηκε σε δήλωση του προεδρεύοντος του Συμβουλίου Υπουργών Ναυτιλίας, Πορτογάλου Υπουργού Ναυτιλίας, προς την Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ότι ο κανονισμός για το cabotage θα συζητηθεί στο Συμβούλιο στη συνεδρίαση της 21ης και 22ας Ιουνίου μαζί και παράλληλα με τα άλλα θετικά μέτρα που είναι οι κανονισμοί για το EUROS και για τον ορισμό του κοινοτικού εφοπλιστή.

Επίσης ο κ. Σαρλής έδωσε στοιχεία για την ολλανδική πρόταση, σχετικά με το cabotage, η οποία είναι κυρίως διαδικαστική και τελείως διαφορετική από τη λύση την οποία είχε αποδεχθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η ολλανδική πρόταση προβλέπει κατάργηση του cabotage για μεταφορές φορτίων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, εφ' όσον πρόκειται για επέκταση διεθνούς πλοίου του κοινοτικού πλοίου, από 1ης Ιανουαρίου 1993. Πρόκειται για ανάλογη εφαρμογή στις θαλάσσιες μεταφορές της «Πέμπτης Ελευθερίας» που ισχύει για την πολιτική αεροπορία. Για τις λοιπές μορφές θαλασσίας μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, η ολλανδική πρόταση προβλέπει απελευθέρωση κατά στάδια μέχρι τέλους 1999, με ταυτόχρονη εφαρμογή ειδικών ρυθμίσεων, ανάλογα με το είδος της μεταφοράς, κυρίως όσον αφορά την εθνικότητα και την σύνθεση του πληρώματος.

Ο κ. Σαρλής επανέλαβε για μία ακόμα φορά, ότι η ολλανδική πρότα-

ση δεν περιέχει διατάξεις σχετικά με το θέμα της πλοιοκτησίας του κοινοτικού πλοίου που θα επιτελεί τη μεταφορά ούτε με την ανάγκη σύνδεσης της άρσης του cabotage με τη θέσπιση του κοινοτικού νηολογίου υπό την έννοια ότι μόνο πλοία νηολογημένα στο Euros επιτρέπεται να εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Τέλος ο κ. Σαρλής μίλησε εν εκτάσει για τις επιπτώσεις από την πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την οποία κρίθηκε ότι είναι αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο διάταξη του εθνικού δικαίου, ότι πλοίο για να νηολογηθεί στο νηολόγιο κράτους - μέλους πρέπει να ανήκει σε ποσοστό άνω του 50% σε φυσικό πρόσωπο ή εταιρία που έχει την εθνικότητα του κράτους αυτού. Οι επιπτώσεις από την απόφαση αυτή, η οποία δίνει το πράσινο φως στην Κομισιόν να θεσπίσει σχετικά κοινοτικά νομοθετήματα, επηρεάζουν άμεσα το καθεστώς των νηολογήσεων βάσει τόσο του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, όσο και του Νομοθετικού Διατάγματος 2687/53. Επίσης επηρεάζει και τη σχετική διάταξη του νόμου 759/79 για τις ναυτικές εταιρίες ότι τουλάχιστον το 50% των ανωνύμων μετοχών αυτής πρέπει να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους.

Μια άλλη δικαστική υπόθεση, η οποία εκρεμεί ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, θα επηρεάσει άμεσα τα ναυτιλιακά πράγματα. Συζητήθηκε πρόσφατα στις 7 Ιανουαρίου 1992 στο Δικαστήριο αυτό, προκριματικό ερώτημα που υπέβαλε το εργατοδίκαιο Βρέμης, αν διάταξη της γερμανικής νομοθεσίας η οποία παρέχει την ευχέρεια στους πλοιοκτήτες πλοίων υπό γερμανική σημαία να προσλαμβάνουν αλλοδαπούς (μη κοινοτικούς) με μισθολόγιο χαμηλότερο του προβλεπόμενου από την γερμανική συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας είναι σύμφωνη ή όχι με το άρθρο 92 της Συνθήκης της Ρώμης. Το γερμανικό δικαστήριο ήδη έκρινε ότι η διάταξη αυτή

του γερμανικού δικαίου είναι αντίθετη με το άρθρο 92, διότι ισοδυναμεί με επιδότηση της γερμανικής ναυτιλίας από το γερμανικό κράτος, πράγμα το οποίο απαγορεύει το άρθρο 92.

Είναι προφανές υπογράμμισε ο κ. Σαρλής ότι αν το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αποδεχθεί τη γνώμη του γερμανικού εργατοδικείου δημιουργεί προβλήματα για το κύρος της παρόμοιας διάταξης της Ελληνικής Εγκριτικής Πράξης Νηολόγησης βάσει του Ν.Δ. 2687/52, η οποία και αυτή προβλέπει την πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών με μισθολόγιο διαφορετικό από το ελληνικό. Είναι ενδιαφέρον να σημειώσει κανείς σ' αυτήν την υπόθεση, την κρίση του γερμανικού δικαστηρίου, ότι μία διάταξη, όπως αυτή του γερμανικού δικαίου, αν είχε θεσπιστεί σε επίπεδο κοινοτικό και άρα είχε καθολική εφαρμογή και στα 12 κράτη-μέλη θα ήταν καθόλα έγκυρη και ισχυρή.

Το πανόραμα αυτό των κοινοτικών εξελίξεων συμπληρώνεται με την πρόσφατη ενίσχυση των εξουσιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στον τομέα των μεταφορών έναντι του Συμβουλίου των Υπουργών. Συγκεκριμένα συμφωνήθηκε στο Μάαστριχτ, ότι επεκτείνεται το σύστημα της δεύτερης ανάγνωσης για την απόφαση του Κοινοβουλίου σε θέματα μεταφορών που στην πράξη σημαίνει ότι τροπολογίες του Κοινοβουλίου μπορεί να ανατραπούν στο Συμβούλιο των Υπουργών μόνο με παμψηφία.

Συμπεραίνοντας ο κ. Σαρλής είπε ότι οι λύσεις των ελληνικών προβλημάτων και οι προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας στο χώρο της κοινότητας οριοθετούνται και μοιραία επηρεάζονται από τις εξελίξεις αυτές.

Το πρόβλημα των σημαιών ευ-



καιρίας κυρίως ως στοιχείο ποσοτικής μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού και ο ρόλος της Δ.Ο.Μ. στην παγίωση και ανάπτυξη των σημαιών ευκαιρίας, η ανάγκη αναβαθμίσεως του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου είναι μερικά από τα θέματα η λύση των οποίων επηρεάζεται από τις κοινοτικές εξελίξεις.

Ευτυχώς, σημείωσε ο κ. Σαρλής το καθεστώς των απαλλαγών βάσει του νόμου 814/78 (νόμος 89/69) για ναυτιλιακές δραστηριότητες εκτός Ελλάδος δε φαίνεται να θίγεται από τις κοινοτικές ρυθμίσεις, ούτε βέβαια το καθεστώς των διμερών συμβάσεων για την αποφυγή διπλής φορολογίας. Το ίδιο μπορεί να πει κανείς για τις ρυθμίσεις που αφορούν την Ελληνική Ναυτική Εταιρεία.

Το Κοινοτικό Νηολόγιο κατέληξε ο κ. Σαρλής, όπως οι πρόσφατες εξελίξεις δείχνουν, θα καταστεί πραγματικότητα. Είναι μια εξέλιξη που ωφελεί την Ελληνική ναυτιλία όχι μόνο στον τομέα του cabotage, αλλά και για το ότι επιτρέπει να ι-

σχύσει σε κοινοτικό επίπεδο εκείνο που σε εθνικό επίπεδο απαγορεύουν οι Συνθήκες της Ρώμης. Οι κοινοτικοί περιμένουν το leadership από τους Έλληνες διότι είμεθα οι μόνοι, ή σχεδόν οι μόνοι, οι οποίοι στον Ευρωπαϊκό χώρο απασχολούμεθα με την Εφοπλιστική Επιχείρηση. Δυστυχώς οι Βρεταννοί έπαυσαν να είναι έθνος εφοπλιστών.

Προτίμησαν να συγκεντρώσουν το ενδιαφέρον τους στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες (χρηματοδότηση — ασφαλίσσεις — διαιτησίες — μεσιτείες κτλ.) αδιαφορώντας για την καθαυτό εφοπλιστική δραστηριότητα.

Ετσι εξηγείται η αδιαφορία των Βρεττανών για το Euros και η σαφώς εχθρική στάση απέναντι στις ρυθμίσεις για τον κοινοτικό πλοιοκτήτη και κοινοτικό εφοπλιστή διότι φοβούνται ότι ίσως φέρει σε δυσμενέτερη μοίρα τους ασιάτες και αμερικανούς πελάτες του Σίτυ του Λονδίνου.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a
total bale capacity of 36 million cbft.

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173
LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4290790 - 4290791
LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

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

THE ROLE OF GREECE AS A BRIDGE IN THE REVITALIZATION OF THE BALKANS

*A speech delivered by Mr. Nicolas A. Vernicos
at the World Economic Forum in Davos*

As a shipowner I am pleased to give an economic perspective from the shipping point of view, transportation in general and tourism.

To start I would like to point out once more what I believe to be the cultural and political benefits, as well as economic to be derived from the recognition and utilization of Greece as the bridge to the Balkans.

From ancient days and the spread of Alexander's Empire Greeks and Greek commerce flourished on three continents and particularly in the Balkans. It was here that Greek shipping and commerce were born. Here Greeks travelled that bridge moulding a particular mentality and cosmopolitanism still existing today. Greece is still the axis for North and South, East and West.

So we know why Greece? and why the Greeks? But why shipowners and shipping? Just as Greece is the quintessential western resource, we shipowners are the quintessential entrepreneurs, perhaps the original traders in our part of the world. Not known for our modesty, as I must say that our business talents, our foresi-



*Pictured above N. Vernicos talking with
the Turkish Prime Minister S. Demirel*

ght and our success have been recognized worldwide.

We are positioned to understand the potential of the Balkans from the point of view of shipping and transportation as well as tourism, seeing the development of the Black Sea, the Adriatic and even the Danube as realistic prospects. As an example my company has recently established a joint venture in a form of a Bulgarian As-

sociation of Limited liability with the still state owned "Bulgarian Shipping Company" for the development of tourism in the Danube.

As Greeks own the biggest merchant fleet of the world of about 90 million tonnes DW (about 15% of world total) and the Greek flag fleet is about half of the total EEC fleet, we are the trade facilitators and intermediaries.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607

362-0044

FAX: 362-0088

NIGHT: 802-1483

BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

We see transportation, in terms of overall infrastructure and commercial application.

Shipping has given excellent ports and harbours. In the Macedonian port of Thessaloniki, with a tax free zone, substantial works are under way for expanding and modernize existing container facilities so that the sealand route serving the Yugoslavian states and the other Balkan countries can be further developed.

Similar works are under way in the other Macedonian port of Kavala which can serve Bulgaria. Necessary roads always from the ports have been constructed and a new highway, the continuation of the old Appian way, from the port of Igoumenitsa in the Ionian sea to the port of Volos in the Aegean sea is under construction. From Volos regular ferry service to the Middle Eastern port of Latakia will safeguard smooth flow of merchandise to and from the Arabic world to the Balkans and Europe.

But in Greece we also have more commercial airports than any o-

ther European Country. In fact, with 38 airports "Olympic" transports more passengers than "Swissair" and irrespective of its future, Greece is the ideal headquarter for the establishment a regional airline which will serve the Balkans.

In the yachting sector and sea born tourism, already leaders in the area, as we have under greek flag one of the biggest fleets of commercial yachts and in addition to the passenger and cruise fleet, we can make joint ventures with any foreigner for exploiting the Adriatic and Black seas and design build, and operate marinas.

The European community priority in the area allowed the Greek state to start development and modernization of the Gouvia marina in the island of Corfu. This island is in the center between the Dalmatian coast of the Adriatic sea and the islands of the Ionian sea. Together these incredibly concentrated assets already existing in the Balkans and in the Mediterranean, project Greece as that vital

link for capital investments for Europe and the western industrialized nations, creating an hospitable environment for Greek and outside individuals with incentives, and a unique, in the OECD, free of income tax package which I hope we will discuss further this morning, for it is of interest to you.

What I really have to say as a Greek and as a shipowner and businessman, is why go far afield when looking at the Balkans when you have here the bridge, the key in the one Balkan country in the European Community?

We are prepared to respond informally and formally, as other agencies, development banks and neighbours look to more formal schemes, for Black Sea regional developments and other regional projects outside European structures, but dependent upon them.

We are, ladies and gentlemen, the dependable partner for the Balkans, the sure guide: the guarantor of success.

N. Vernicos

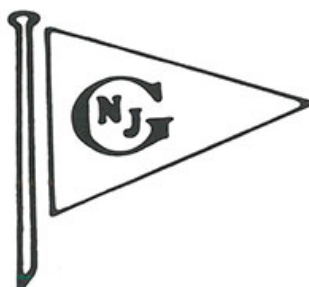
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

118 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

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗ

Όπως θα έχουν πληροφορηθεί οι περί την ναυτιλία ασχολούμενοι, η γειτονική Τουρκία για πρώτη φορά στο Υπουργικό της Συμβούλιο περιέλαβε και Υπουργό επί της Ναυτιλίας.

Είναι ακόμη γνωστότερο ότι η Ελλάδα είναι ίσως η πρώτη χώρα που εδώ και 55 χρόνια έχει ιδρύσει ξεχωριστό Υπουργείο — το ΥΕΝ — στο οποίο υπήγαγε όλα τα θέματα τα σχετικά με την Ναυτιλία.

Θα επισημάνουμε δηλαδή ότι σήμερα έχει συνειδητοποιηθεί από την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ότι τα θέματα της Ναυτιλίας είναι τόσο σοβαρά, ιδιόμορφα και πολύπλοκα, που μόνο η ξεχωριστή αντιμετώπισή τους, με ανεξάρτητο και αυτόνομο πολιτικό λόγο σε ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο — το υπουργικό — μπορεί να οδηγήσει στην καλύτερη λύση τους.

Κάτω από αυτή την αντίληψη βλέπουμε τα τελευταία χρόνια να ενεργούν κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών οι οποίες συνειδητοποιούν ολοένα και περισσότερο τον αποφασιστικό ρόλο της ναυτιλίας στην προσέγγιση των οικονομικών, εθνικών και στρατηγικών ακόμη προβλημάτων της χώρας τους.

Παράδειγμα μιας τέτοιας χώρας που αν μη τι άλλο δεν τις λείπουν τα στρατηγικά της οράματα είναι η Τουρκία με την πρόσφατη ίδρυση Υπουργείου Ναυτιλίας.

Από ότι πληροφορούμαστε το νέο Τουρκικό Υπουργείο θα περιλάβει στις αρμοδιότητές του, τις διάσπαρτες, μέχρι τώρα σε άλλα Υπουργεία και Υπηρεσίες αρμοδιότη-
τες:

- α) Σε θέματα Ναυτιλίας
- β) Σε θέματα Ναυπηγείων
- γ) Σε θέματα Λιμένων
- δ) Σε θέματα Μαρινών
- ε) Σε θέματα ΑΛΙΕΙΑΣ

Εδώ σαν γενική παρατήρηση θα πρέπει να επισημανθεί ότι σήμερα με τις τεχνολογικές εξελίξεις στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες με τις τεράστιες δυνατότητες μετα-

κίνησης, αλλά και της μεταφοράς και μετάδοσης της γνώσης και της επιστήμης η πληροφόρηση έχει διαπεράσει τα σύνορα των χωρών.

Αυτό δε στην ναυτιλία με τον εξ αντικειμένων διεθνή χαρακτήρα της αποτελεί αξίωμα.

Με άλλα λόγια για τα συμβαίνοντα στον ναυτιλιακό χώρο ή επηρεάζοντα τον ναυτιλιακό χώρο έχουμε άμεση και συνεχή ενημέρωση με αποτέλεσμα οι χώρες και να έχουν την δυνατότητα να ενημερωθούν του πως οι άλλοι ενεργούν, να συγκρίνουν, να αξιολογούν και να βγάζουν τα δικά τους συμπεράσματα προκειμένου να χωρήσουν στις δικές τους επιλογές και αποφάσεις.

Είναι φυσικό λοιπόν μια επαρκής πληροφόρηση και σωστή αξιολόγηση υποστηριζόμενη από μια πολιτική πρωτοβουλία να οδηγεί σε ριζοσπαστικές λύσεις.

Και αυτό για το παράδειγμά μας δεν μπορεί παρά να πιστωθεί στην νέα τουρκική Κυβέρνηση γιατί στο χώρο αυτό βλέπουμε να εφαρμόζει προωθημένες ιδέες οργανωτικής.

Κατά την γνώμη πολλών η υπαγωγή στο νέο Τουρκικό Υπουργείο Ναυτιλίας του τομέα των Ναυπηγείων και των Μαρινών αποτελεί αξιοπρόσεκτη καινοτομία αφού και οι δύο τομείς θεωρούνται βαγόνια της ίδιας λοκομοτιβάς, που ονομάζεται ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Εγώ όμως θα ήθελα περισσότερο να σχολιάσω την τελευταία παραπάνω αρμοδιότητα που είναι η ΑΛΙΕΙΑ, γιατί θεωρώ εντυπωσιακό το μέτρο της μεταβίβασης της αρμοδιότητας αυτής από το Υπουργείο Γεωργίας και Αλιείας στο νεοσύστατο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Φαντάζομαι αρχικά ότι και εκεί αρμόδιοι υπάλληλοι θα προσπάθησαν με «νύχια και με δόντια» να πείσουν τον Υπουργό τους ότι είναι αυτοί οι αναντικατάστατοι και ότι το κρατούν διοικητικό σχήμα αποδίδει τα καλύτερα αποτελέσματα.

Δεν γνωρίζουμε βέβαια κατά πόσο θα έπεισαν τον Υπουργό τους! Εγώ είμαι βέβαιος ότι εάν ο Υπουρ-

γός συνεργαζόταν μαζί τους για χρονικό διάστημα περισσότερο από ένα μήνα, θα τον είχαν πείσει, και όχι μόνο αλλά θα είχαν κάνει τον Υπουργό μπροστάρη τους!! Και αυτό γιατί ο Υπουργός θα είχε πάρει το θέμα πάνω του — θέμα πλέον προσωπικού γοήτρου η μη αφαίρεση αρμοδιοτήτων από το υπουργείο του.

Τελικά όμως ανεξάρτητα εάν πείστηκε ή όχι ο Υπουργός και ανεξάρτητα εάν αντέδρασε ή όχι εκείνο που γνωρίζουμε είναι ότι ιδρύθηκε ένα νέο υπουργείο, το Υπουργείο Ναυτιλίας στο οποίο υπάχθηκε και η ΑΛΙΕΙΑ.

Όμως αυτά συνέβηκαν στην γειτονία Τουρκία. Εμείς εδώ που βρισκόμαστε για τα θέματα αλιείας;

Εδώ όπως είναι γνωστό η Αλιεία δεν υπάγεται ούτε στο Υπουργείο Ναυτιλίας ούτε σε Υπουργείο Γεωργίας και Αλιείας.

Εδώ στην νησιωτική, την ναυσίβια Ελλάδα, η Αλιεία διοικείται, και αναπτύσσεται μέσα από μια Διεύθυνση του Υπουργείου Γεωργίας. (ίσως τελευταία να προστέθηκε και άλλη μία για τον φόβο των Ιουδαίων!).

Όμως είναι το καθεστώς αυτό μια μακρόχρονη πραγματικότητα που θα μπορούσε να λεχθεί ότι έχει γίνει από την αλιευτική κοινότητα και την ευρύτερη της ναυτιλιακή κοινότητα ως αποδεκτή με την έννοια του «θέσφατου», του απαραβίαστου, του «touch me not».

Αφορμή για να ασκηθεί κριτική στο σύστημα δεν αποτελεί συγκεκριμένο γεγονός ανεπάρκειας ή κακής εφαρμογής των νόμων, αφορμή αποτελεί το ίδιο το σύστημα που για πολλούς είναι γνωστό που κινούνται στο χώρο ότι παρουσιάζει εμφανείς αδυναμίες αλλά κυρίως αφανείς που συνδέονται όχι με την καθημερινή λειτουργική μόνο πλευρά αλλά αφορά κυρίως τον αναπτυξιακό χώρο της αλιείας, μέσα στα πλαίσια της γενικότερης ναυτιλιακής πολιτικής.

Προσπαθώντας να οριοθετήσουμε τον χώρο αρμοδιότητας του Υ-



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



πουργείου Γεωργίας και του ΥΕΝ στην αλιεία παρατηρούμε ότι το Υπουργείο Γεωργίας διατηρεί τον αλιευτικό κώδικα μέσα από το οποίο ρυθμίζονται και καθιερώνονται τα κριτήρια άκσης του επαγγέλματος του αλιέα, τα κριτήρια χαρακτηρισμού των αλιευτικών σκαφών, τα είδη και κατηγορίες των αλιευτικών εργαλείων, οι περίοδοι αλιείας, κατηγορίες αλιευμάτων και τα αλιευτικά τοπία κλπ. Πέραν αυτών βέβαια ρυθμίζονται από το Υπουργείο Γεωργίας και αναπτυξιακά θέματα σε εθνικό και Κοινοτικό επίπεδο και ακόμη με τις ειδικές επισημάνσεις ιχθυολόγων παρακολουθούνται τα σχετικά θέματα όπως αυτά προβλέπεται από τον Οργανισμό του Υπουργείου Γεωργίας. Η παραπάνω σκιαγράφιση είναι τελείως ενδεικτική.

Από πλευράς αρμοδιότητας του Υπουργείου ναυτιλίας βλέπουμε ότι αυτό καλύπτει ολόκληρο τον χώρο της κατασκευαστικής επάρκειας και ασφάλειας των σκαφών αυτών και ακόμη ολόκληρο το λειτουργικό μέρος τους σε θέματα επανδρώσεως και εκτέλεσης της ναυτικής τους αποστολής που συνδέεται άμεσα με την αλιευτική αποστολή.

Οι παραπάνω χώροι παρακολουθούνται όχι μόνο από ένα τεράστιο πλέγμα νομοθετικών και διοικητικών ρυθμίσεων αλλά και από ένα τεράστιο διάσπαρτο δίκτυο στο εσωτερικό και εξωτερικό Λιμενικών Αρχών οργανωμένων και εφοδιασμένων με πλωτά, εναέρια, χερσαία και τηλεπικοινωνιακά μέσα, και προ παντός με εξειδικευμένο προσωπικό.

Πρόκειται για οργάνωση υποδειγματική σύμφωνα με τα διεθνή ισχύοντα και αντάξια της υποστήριξης των συμφερόντων της Μεγά-

λης Ελληνικής Ναυτιλίας.

Από τα πράγματα λοιπόν έχουμε ένα φορέα που με την εξειδίκευσή του, την οργάνωση και την στελέχωση του παρακολουθεί την ναυτική αποστολή των αλιευτικών σκαφών που αποτελεί και τον σοβαρότερο σήμερα παράγοντα για την λειτουργία ενός τέτοιου σκάφους.

Από την άλλη πλευρά με βάση την ισχύουσα πάλι νομοθεσία ο ίδιος φορέας — δηλαδή το ΥΕΝ — είναι επιφορτισμένο και με την εφαρμογή της αλιευτικής νομοθεσίας σε περιφερειακό επίπεδο. Θα ήταν λάθος να εκληφθεί η εμπλοκή αυτή του ΥΕΝ ως καθαρά αστυνομικού χαρακτήρα. Πρόκειται για μία σύνθετη παρέμβαση από την οποία η συνεχής επαφή των στελεχών του ΥΕΝ με τις αλιευτικές επιχειρήσεις, τα αλιευτικά, τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματά τους έχει δημιουργήσει μια εξοικείωση κατανόηση και βαθιά γνώση του αλιευτικού αντικείμενου και των προβλημάτων του.

Εξάλλου και η διαχείριση του κοινοτικού προγράμματος προστασίας των αλιευτικών πόρων το οποίο μέχρι το 1995 προβλέπει δαπάνες 10 περίπου δισεκατομμυρίων δραχμών έχει ανατεθεί στο ΥΕΝ για την προμήθεια υλικού (τηλεπικοινωνιακού, συστημάτων πληροφορικής κλπ.) γεγονός που επιβεβαιώνει τον διττό χαρακτήρα της παρέμβασης του ΥΕΝ στα θέματα της αλιείας.

Δημιουργείται εύλογα το ερώτημα γιατί πρέπει να μεταβληθεί το καθεστώς αφού έστω και με ανοχή λειτουργεί και παράγει αποτελέσματα;

Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ότι το να αναγκάζεται ο πολίτης να περιφέρεται από υπηρεσίες εις υ-

πηρεσίαν για να διεκπεραιώσει μια υπόθεση που είτε αφορά έκδοση αλιευτικής άδειας ή ασφάλισης των αλιευτικών του εργαλείων ή επιβολής προστίμου κλπ. ενώ θα μπορούσαν αυτά να διεκπεραιωθούν από μία υπηρεσία και μάλιστα από αυτήν που πολλαπλά εξυπηρετεί το πλοίο, τον ναυτικό, την αλιεία, αποτελεί υπόθεση που πρέπει να εγγίζει όλους μας αλλά και την ευαισθησία του κράτους.

Πως αληθινά να καταλάβει ο ταλαίπωρος πολίτης ότι οι υπηρεσίες έχουν τα δικά τους εσωτερικά προβλήματα, τις φιλοδοξίες τους κλπ. κλπ.

Το υφιστάμενο δυαρχικό σύστημα εμείς θεωρούμε ότι δημιουργεί πόλωση ως προς την συνολική ευθύνη και αρμοδιότητα της ανάπτυξης του κλάδου.

Εφόσον δεν είναι ένας ο φορέας, μία η ευθύνη και η αρμοδιότητα δεν μπορεί να υπάρξει — όπως είναι φυσικό — συνολικός αναπτυξιακός σχεδιασμός του κλάδου.

Η κατά λόγο αρμοδιότητας ανάπτυξης της μιας παραμέτρου γίνεται ερήμην και αγνοία των άλλων παραμέτρων που σημαίνει χωρίς συνολική εκτίμηση, χωρίς συντονισμό.

Με το ισχύον σύστημα η κάθε πλευρά προσπαθεί — και είναι αυτό λογικό — να καλυφθεί από πλευράς ευθυνών χωρίς ιδιαίτερα να την ενδιαφέρει το τελικά παραγόμενο αποτέλεσμα.

Για παράδειγμα η λήψη μέτρων σε θέματα ασφάλειας του σκάφους, ή ευεργετικών για τα πληρώματά τους μέτρων θεωρούνται αποσπασματικά αφού το ΥΕΝ δεν έχει ούτε την ευθύνη ούτε και την συνολική εικόνα από την επίδραση των μέτρων αυτών.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

Από την άλλη πλευρά πλατιά διαπιστωμένη η ανάγκη στελεχών για εξειδικευμένη αλιευτική απασχόληση για πλοία.

Ομως εδώ έχουμε ένα χώρο που ουσιαστικά είναι ναυτιλιακός χώρος με μια πρόσθετη εξειδίκευση.

Είναι χώρος που εντάσσεται στο πλέγμα των προσπαθειών του ΥΕΝ για προσέλκυση νέων στην θάλασσα.

Στην προσπάθεια για την εκπαίδευση των στελεχών Ε.Ν. Είναι χώρος θα υποστηριζόταν που χρόνια εμπλέκεται το ΥΕΝ και γνωρίζει και την φύση και τα προβλήματά του.

Από που λοιπόν θα αντλήσουμε τα ναυτικά στελέχη των αλιευτικών. Ασφαλώς μέσα από τα ναυτικά στελέχη με μια πρόσθετη εξειδίκευση.

Και αληθινά διερωτάται ο καθένας πως είναι δυνατόν το Υπουργείο Γεωργίας να αναλάβει τέτοιες πρωτοβουλίες.

Ξεκομμένο και μακριά από την ναυτιλιακή πραγματικότητα δεν είναι δυνατό να κατανοήσει τα ίδια τα προβλήματα του κλάδου, που όμως, έχει την ευθύνη της ανάπτυξής του.

Εμείς θεωρούμε ότι η υπόθεση της θαλάσσιας αλιείας είναι αποκομμένη και απομονωμένη από την ναυτιλιακή πραγματικότητα γιατί ακριβώς ο φορέας που την διοικεί είναι ξένος από το ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Η εμμονή στην σημερινή κατάσταση διοίκησής της αλιείας από δύο αντιδιαμετρικής προέλευσης φορείς εμείς θεωρούμε ότι δεν απέχει πολύ από δοκιμασθείσες και α-

ποτυχούσες προσπάθειες τα τουριστικά πλοία να υπαχθούν στην αρμοδιότητα του τουρισμού και τα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά επιβατηγά στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η εξακολούθηση της υπαγωγής της αλιείας στο Υπουργείο Γεωργίας με το αιτιολογικό ότι αυτό το Υπουργείο έχει την δυνατότητα να προωθεί τα χρηματοπιστωτικά προγράμματα ή ακόμη να επιλαμβάνεται σε θέματα καθαρώς του επιστημονικού χώρου της ιχθυολογίας δεν μπορεί να αποτελούν πειστικό επιχείρημα για την διατήρηση της διάσπασης του ενιαίου φορέα. Σαν επιχείρημα δεν αντέχει σε σοβαρή κριτική αφού το ΥΕΝ με την άρτια οργάνωσή του έχει αποδείξει ότι είναι ίσως από τα λίγα υπουργεία που απορροφά τις εθνικές αλλά και κοινοτικές πιστώσεις (κοινοτικά προγράμματα).

Από πλευράς δε ιχθυολογικού τομέα το μόνο ενδεχόμενο που θα μπορούσε να διατυπωθεί σαν πρόβλημα είναι οι εξειδικευμένοι ιχθυολόγοι.

Ουδείς βέβαια πρέπει να διανοείται ότι θα περιοριστεί ο επιστημονικός χώρος δράσης τους και η μέσα σ' αυτό ανάπτυξη και εξέλιξη του κλάδου τους και αυτών των ιδιών.

Κατά συνέπεια πρέπει να γίνει κατανοητό από πλευράς Υπουργείου Γεωργίας ότι και η αλιεία αποτελεί ένα κλάδο ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ευρύτερη εννοία της. Αυτός είναι και ο λόγος που επιβάλλεται τα προβλήματά της να αντιμετωπίζονται από ένα πολιτικό

προϊστάμενο ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα και των λοιπών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η θάλασσα για την Ελλάδα προσφέρει και ανοίγει την πλατειά λεωφόρο της ανάπτυξης.

Χωρίς αμφιβολία μια λωρίδα (lane) της Λεωφόρου αυτής αποτελεί και η αλιεία.

Η αλιεία δεν πρέπει, να παραμένει έξω από την Λεωφόρο.

Σε μια Ελληνική αλλά και Κοινοτική αγορά ακόρεστη για τα αλιευτικά προϊόντα το κυρίαρχο πρόβλημά της είναι και θα παραμένει η επιτυχής εκμετάλλευση των πλοίων της δια της αυξήσεως της παραγωγής.

Από της πλευράς αυτής το αλιευτικό πρόβλημα της χώρας μας εντοπίζεται κυρίως στην δημιουργία συνθηκών λειτουργίας των πλοίων της.

Αυτό σήμερα ουσιαστικά μεταφράζεται στην εξεύρεση εκπαιδευμένων στελεχών και δημιουργίας κινήτρων για προσέλκυση και για εκπαίδευσή τους.

Εμείς θεωρούμε ότι η Πολιτεία έχει υποχρέωση να προσεγγίσει την αλιεία χώρο και με αυτό το πρίσμα να αντιμετωπίσει τα προβλήματά της.

Και το πρώτο σωστό βήμα είναι να μεταφέρουν — μεταβιβάσουν τις αρμοδιότητες της θαλάσσιας αλιείας από το Υπουργείο Γεωργίας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εκεί βλέπουν την θέση τους και οι πλοιοκτήτες και τα πληρώματα των αλιευτικών.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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: 228228 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREES**

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Επίσκεψη στον Λέοντα του Πειραιά στον Ναύσταθμο της Βενετίας

Του κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΔΟΜΒΡΟΥ

Η Βενετία είναι γνωστή για τα κανάλια της. Όλοι οι σπουδαίοι δρόμοι της είναι κανάλια, με πρώτο και γνωστότερο το Canal Grande, που σαν τεράστιος μαϊάνδρος την διασχίζει από την μία άκρη μέχρι την άλλη. Όπως στις συνηθισμένες μεγαλουπόλεις λένε: «Τόσα τετράγωνα παρακάτω», ή «τόσα φανάρια» στην Βενετία σου λένε «τόσα γεφύρια».

Εξί λοιπόν γεφύρια βγαίνοντας αριστερά από την πασίγνωστη Piazza San Marco, προς την θάλασσα ή καλύτερα από τον Molo της Piazzetta, όπως λέγεται το παραθαλάσσιο τμήμα της πλατείας του Αγίου Μάρκου είναι το Canale dell' Arsenale, το κανάλι του Ναυστάθμου δηλαδή.

Μόλις περάσει κανείς το έκτο γεφύρι και πατήσει την πλατεία με την εκκλησία του Αγίου Βλασίου, περνώντας στη δεξιά μεριά του καναλιού, αφήνει στο δεξί του χέρι, το Ναυτικό Ιστορικό Μουσείο (Museo Storico Navale) και περνώντας στην αριστερή μεριά διαβαίνοντας πάνω απ' την Ponte Arsenale, φτάνει στην Πλατεία του Ναυστάθμου. Μπροστά στο Διοικητήριο στέκονται τέσσερα μαρμάρινα λιοντάρια τρία στην δεξιά μεριά κι ένα στην αριστερή.

Το τελευταίο αυτό είναι ο Λέων του Πειραιώς.

Πάντα ήθελα να πάω στην Βενετία μια και η επίσκεψη στην πόλη των Δόγηδων ανήκει στη γενική μόρφωση κάθε Ευρωπαίου.

Η Γαλινοτάτη Δημοκρατία της Βενετίας έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην ευρωπαϊκή ιστορία του μεσαίωνα και ακόμα μεγαλύτερο στο αντίστοιχο τμήμα της δικής μας ι-

στορίας. Μάρτυρες του βενετσιάνικου περάσματος από την Ελλάδα είναι τα κάστρα, που δεσπόζουν σε κάθε στρατηγικό σημείο των ακτών και των νησιών μας και στα δύο ελληνικά πελάγη.

Οι Βενετσάνοι, οι Ενετοί των σχολικών μας βιβλίων, έμποροι και ναυτικοί σαν και μας, αλλά με την μεθοδικότητα των βορείων, οργάνωσαν την εκμετάλλευση της περιοχής μας και την απομύζησαν για αιώνες, υπονόμωσαν το Βυζάντιο, προκάλεσαν την πτώση του και έφεραν τους Τούρκους οι οποίοι με την σειρά τους και ύστερα από σκληρούς αγώνες τους εκτόπισαν.

Φεύγοντας οι Βενετσάνοι από τα μέρη μας πήραν ό,τι πολύτιμο υπήρχε, Εκτός από πλούτη έβαλαν χέρι και στην κουλτούρα μας, μια και το στοιχείο αυτό αναπτύσσεται πάντα στα κράτη που πλουτίζουν κι έχουν και κάποια ευαισθησία για τον πολιτισμό. Την ευαισθησία οι Βενετσάνοι, την κληρονόμησαν από τους Ρωμαίους ενώ οι Τούρκοι δεν είχαν από που να την κληρονομήσουν και έμειναν έστω και πλούσιοι και ισχυροί, μπουνταλάδες της κουλτούρας.

Φεύγοντας λοιπόν οι Βενετσάνοι από τα πλούσια σε κουλτούρα μέρη της Ανατολής πήραν μαζί τους και θησαυρούς του πολιτισμού της.

Η Βενετία είναι καργαρισμένη από τέτοιους θησαυρούς. Μοιάζει κυριολεκτικά με παλαιοπωλείο πολιτιστικών θησαυρών. Μόνο που το παλαιοπωλείο αυτό είναι όμορφα ταξινομημένο, πρέπει να το ομολογήσουμε και οι θησαυροί αυτοί αξιοποιούνται. Ο πιο αξιοποιημένος είναι ασφαλώς τα τέσσερα μπρούτζινα άλογα του Αγίου Μάρκου, που

πήρανε οι Βενετσιάνοι από τον Ιππόδρομο της Κωνσταντινούπολης, όταν την κυρίευσαν οι Σταυροφόροι και ο πιο λησμονημένος και αναξιοποίητος είναι ο Λέων του Πειραιώς, που πριν τριακόσια περίπου χρόνια (1688) ο ναύαρχος Μοροζίνι, φεύγοντας από την Αθήνα, την οποία μόλις ένα χρόνο κατάφερε να αποσπάσει, από τα χέρια των Τούρκων (ως γνωστόν στην πολιορκία αυτή της Ακρόπολης τινάχτηκε στον αέρα ο Παρθενώνας) έφερε μαζί με τ' άλλα τρία λιοντάρια στην Βενετία.

Αυτό το λιοντάρι ήρθα να βρώ στην πρώτη μου επίσκεψη στην πόλη των Δόγηδων και αυτός ήταν ο σκοπός του ταξιδιού μου εδώ.

Ο φίλος μου Χέλμουτ Σούλτσε από την Σουηδία, που κάποτε περήφανος μου είπε, ότι πάνω στον Λέοντα του Πειραιώς υπάρχουν ρουνικά γράμματα, που Βίκινγκς μισθοφόροι του Αυτοκράτορα του Βυζαντίου χάραξαν πριν από εννιακόσια περίπου χρόνια περνώντας από τον Πειραιά και που έγινε αφορμή να συλλάβω την ιδέα του επαναπαρισμού του Λέοντα του Πειραιά, στον τόπο του, μου προμήθευσε έναν χάρτη της Βενετίας όπου ήταν σημειωμένη η θέση που βρισκόταν ο Λέων του Πειραιώς. Μαζί μ' ένα υπόμνημα εκδομένο στην Στοκχόλμη που μαρτυράει την περηφάνεια των Σουηδών για τα «γράμματα» των προγόνων τους πάνω στο λιοντάρι μας. Δεν θέλω εδώ να περιγράψω τις εντυπώσεις μου από την πόλη των Δόγηδων. Πρέπει όμως να πω ότι η Βενετία δεν με απογοήτευσε, μου έδωσε και το ταξίδι και την απόλαυση.

Η Βενετία αξίζει, ή μάλλον πρέ-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEAGEAN, PIRAEUS

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

πει, να την επισκεφθεί κάθε Ευρωπαίος. Η λαχτάρα μου εμένα όμως, από την στιγμή που προσγειώθηκα στο μακρινό της αεροδρόμιο, που βρίσκεται έξω από την λαγκούνα της, στην απέναντι στεριά, ήταν να βρώ το λιοντάρι μας.

Ετσι την πρώτη κι όλες μέρα της άφιξής μου στην Βενετία ξεκίνησα να βρω τον λέοντα του Πειραιά.

Από τα πρώτα βήματά μου στην δεξιά όχθη του Canale Dell Arsenale, η ματιά μου σάρωνε την απέναντι αριστερή όχθη. Ακριβώς πίσω από το τριγωνικό γεφυράκι του Ponte Arsenale φαίνονται οι δύο πύργοι της εισόδου του ναυστάθμου. Πάνω στον αριστερο κυμάτιζε η ιταλική σημαία και τον δεξιό μια μπλέ μ' ένα άσπρο άστρο στην μέση.

«Η σημαία του διοικητού του ναυστάθμου. Μόνο αρχιπλοίαρχος θα είναι, πράγμα που δείχνει πόσο έχει υποβιβαστεί η στρατιωτική σημασία του ναυστάθμου της Βενετίας, που κατά τον μεσαίωνα ήταν η μεγαλύτερη ναυτική δύναμη του κόσμου», σκέφτηκα.

Ζυγώνοντας και προτού φτάσω στην γέφυρα τον ξεχώρισα τον λέοντά μας. Επιτάχυνα το βήμα μου και σχεδόν τρέχοντας ανέβηκα και κατέβηκα το γεφύρι που είχε σχήμα κεραμοσκεπής. Έφτασα μπροστά του αφήνοντας δεξιά μου τα τρία

άλλα καθιστά μαρμάρινα λιοντάρια και την καγκελόφραχτη είσοδο του Ναυρχείου που πάνω σε οκτώ κολωνάτες βάσεις στέκονταν ισάριθμα μαρμάρινα αγάλματα ελληνικών θεών σε στύλ μπαρόκ.

— Νάμαστε, λιόντα μου, τούπα.

Πανύψηλος, δυό φορές σαν το μποϊ μου. Σοβαρός, αγέρωχος και χιλιотραυματισμένος.

Φαίνεται ότι στο ξήλωμα από τον Πειραιά, στο κουβάλημα μέχρι την βενετσιάνικη γαλέρα, στην φόρτωση, στο ταξίδι, στο ξεφόρτωμα και στο ξαναστήσιμο του εδώ στην πλατεία Campo Arsenale, το μαρμαρίνο λιοντάρι μας ταλαιπωρήθηκε πολύ. Τα μπροστίνά του πόδια, η πλάτη από την χαιτή μέχρι κάτω τα πίσω πόδια, η μουσούδα του ακριβώς πάνω απ' το στόμα του, έχουν ρωγμές κακοσυγκολλημένες.

Τα ρουνικά γράμματα, που χάραξαν οι Βάραγγοι μισθοφόροι του βυζαντινού αυτοκράτορα, δεν θα τάβρισκα, αν δεν ήξερα την ακριβή θέση τους στην αριστερή μεριά κάτω απ' την χαιτή και στον ώμο του, μόλις που φαίνονται πια. Στο βάθρο του υπάρχει λατινική επιγραφή με το ιστορικό της μάχης στην Αθήνα (Pugnatis) και φαίνονται και οι λέξεις Piraeo και Morosini.

Στον απέναντι τουριστικό καφέ-στιατόριο που εκείνη την ώρα είχε

πολλούς τουρίστες, κανείς δεν πρόσεξε ότι τράβηξα σχεδόν τρία φίλμ φωτογραφίες απ' το λιοντάρι αυτό, που κοιτώντας το από μπροστά σου φαίνεται ισχνό. Η πλαϊνή του όψη όμως είναι μεγαλοπρεπής και λιονταρίσια.

Μούρθε να φωνάξω στην πλατεία, να μ' ακούσουν και οι τουρίστες και ο ναύτης - σκοπός του Ναυρχείου.

— Ρε, αυτός είναι ο λέοντας του Πειραιά, που τον άρπαξαν και τον έφεραν εδώ και άμα δεν μας τον δώσετε πίσω, θάρθουμε εμείς απ' τον Πειραιά να τον ξαναπάρουμε και κανείς δεν θα μπορέσει να μας κατηγορήσει για κλέφτες.

Τελικά δεν φώναξα τίποτα.

Αποφάσισα όμως να βάλω μπρός την εκστρατεία για την επιστροφή του λιονταριού μας στον Πειραιά, στο Πόρτο Λεόνε, στο Πόρτο Δράκο, όπως για αιώνες ονόμαζαν τον Πειραιά εξ αιτίας του.

Να δώσουμε στην Βενετία ένα μαρμάρινο αντίγραφο. Εμείς θέλουμε τον σπασμένο λιόντα μας. Θα τον γιατροπορέψουμε και θα τον στήσουμε στο βάθρο που του αξίζει στο λιμάνι που το σφράγισε με την παρουσία του για δύο χιλιάδες χρόνια.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. ΔΟΜΒΡΟΣ

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:

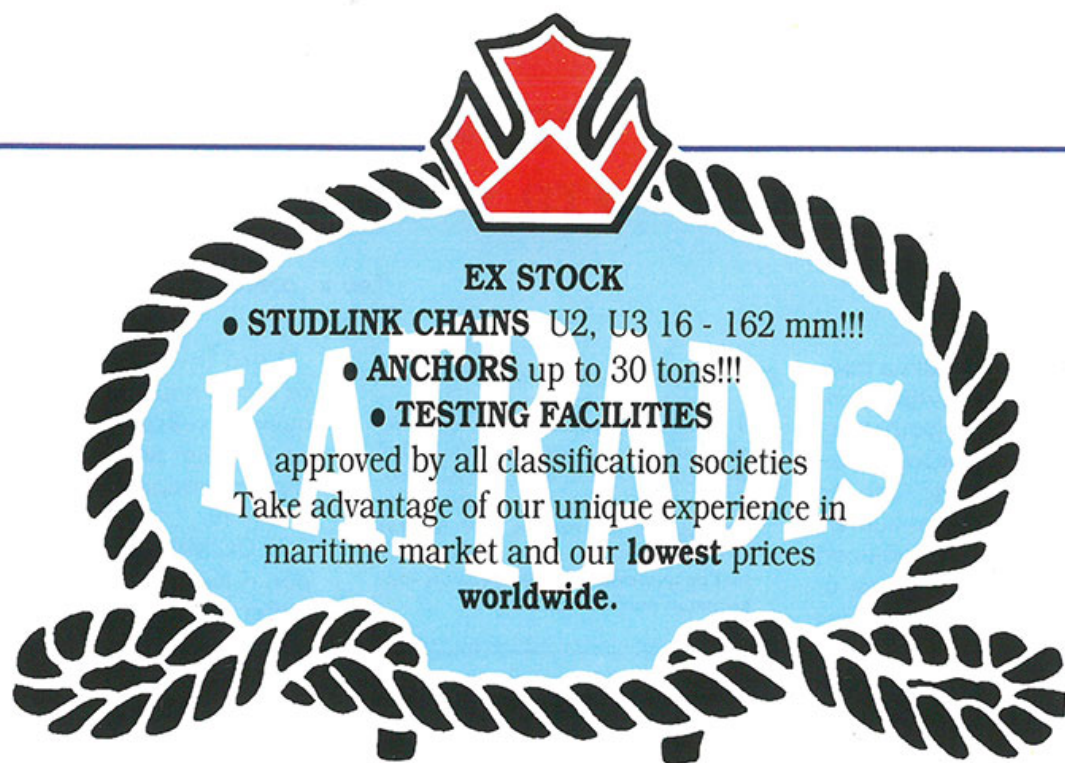
Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166



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

Ανίχνευση χρήσης ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ στη ναυτιλία

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ

Σκοπός του άρθρου είναι να προσφέρει μια σύντομη ενημέρωση στους αναγνώστες της Ναυτιλίας, για ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικά προβλήματα της εποχής μας: Τη χρήση ναρκωτικών ουσιών και την υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ, καθώς και ότι νεότερο υπάρχει για την αντιμετώπισή τους πάνω στα πλοία.

Το πρόβλημα των ναρκωτικών για την Ναυτιλία είναι γενικότερο και αρκετά αυξημένο. Το πλοίο αποτελεί ένα από τα πιο διαδεδομένα μέσα μεταφοράς ναρκωτικών ουσιών σαν λαθραίο φορτίο. Διακινούνται ναρκωτικά από τις χώρες παραγωγής προς την κατανάλωση.

Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο ένα σεμινάριο υπό την αιγίδα του International Chamber of Shipping. Εκφράστηκαν σοβαρές ανησυχίες από τις τελωνειακές αρχές των ΗΠΑ και Αγγλίας για τις ποσότητες ναρκωτικών που διακινούνται μέσω της Ναυτιλίας.

Αναφέρω επίσης ότι δεν είναι καθόλου εύκολο για τον πλοιοκτήτη να αποδείξει ότι γίνεται χρήση ναρκωτικών από μέλη του πληρώματος. Η απόδειξη είναι αναγκαία για τον έλεγχο της δραστηριότητας αυτών των ατόμων που δημιουργούν προβλήματα.

Είναι πλέον φανερό ότι το ανθρώπινο στοιχείο λόγω της χρήσης ναρκωτικών ουσιών και της κατάχρησης αλκοόλ, έχει συμβάλλει σε ατυχήματα που συμβαίνουν στην θάλασσα και επιφέρουν σοβαρές οικολογικές καταστροφές. Έτσι η έρευνα και ο έλεγχος για την ανίχνευση της χρήσης ναρκωτικών και αλκοόλ απέκτησε πλέον τεράστια σημασία.

Οι διάφορες Κυβερνήσεις κρατών, οι εταιρίες και οι εργαζόμενοι αναγνωρίζουν ότι η υπερβολική κατανάλωση οινοπνεύματος και η χρήση ναρκωτικών αποτελούν δύο σοβαρές απειλές στον εργασιακό χώρο, για την ασφάλεια του πλοίου

Ο κ. Σταματόπουλος είναι χημικός, σύμβουλος στα καύσιμα ναυτιλίας και διευθυντής Ελλάδος και Κύπρου, της Veritas Petroleum Services και της νεοϊδρυθείσας εταιρίας JSP Veritas Ltd. (JS Pathology — Det Norske Veritas) με αντικείμενο την ανάλυση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ.

στη θάλασσα καθώς και για οποιοδήποτε βιομηχανικό συγκρότημα.

Η εισαγωγή μιας κατασταλτικής πολιτικής για την καταπολέμηση των ναρκωτικών και τη χρήση υπερβολικού οινοπνεύματος αποτελεί το πρώτο απαραίτητο βήμα. Δεν αρκεί όμως η χάραξη κάποιας πολιτικής. Είναι αναγκαίος και ο έλεγχος που εξασφαλίζει την παρακολούθηση και την αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων.

Ποιός όμως είναι ο υπεύθυνος φορέας για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής; Η Διεθνής Νομοθεσία ή η Ναυτιλία;

Μειώνοντας τον κίνδυνο

Η Κυβέρνηση των ΗΠΑ ελέγχει με νομοθεσία, the U.S. Oil Pollution Act 1990, τη χρήση ναρκωτικών και αλκοόλ — ώστε να συμβάλλει στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και να αποτρέψει πιθανές οικολογικές καταστροφές. Η Νομοθεσία προβλέπει και απαιτεί έλεγχο δειγμάτων ούρων για ανίχνευση ναρκωτικών και κατάχρησης αλκοόλ μέσω του λιμενικού σώματος (The U.S. Coast Guard), για τα πληρώματα όλων των πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμάνια των ΗΠΑ. Επί πλέον, οι Αμερικανικές αρχές, μέσω του International Maritime Organization (IMO) προάγουν και υποστηρίζουν ανάλογες θέσεις και αποφάσεις. Ας σημειωθεί ότι οι αποφάσεις του IMO είναι δεσμευτικές.

Η OCIMF (the Oil Companies International Marine Forum)

Κατά την OCIMF, η φροντίδα και τα μέτρα που λαμβάνονται από ορισμένες κυβερνήσεις γενικά είναι κατάλληλα αυξημένα. Ίσως όμως είναι ανεπαρκή σε ότι αφορά τη Ναυτιλία.

Η OCIMF, πιστεύει ότι είναι καιρός η Ναυτιλία να επανατοποθετηθεί στο θέμα ελέγχου ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ. Δεν αρκεί, για την Ναυτιλία, ο έλεγχος μόνο για τα τάνκερς. Τα τάνκερς, από αρκετό χρόνο λειτουργούν κάτω από σχετικά αυστηρά κριτήρια για την πρόληψη της χρήσης ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ.

Οδηγίες της OCIMF

Οι Ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να εφαρμόζουν μια γραπτή πολιτική για τα πλοία και το προσωπικό γραφείου. Η πολιτική αυτή θα πρέπει:

- * Να περιλαμβάνει κανόνες συμπεριφοράς και ελέγχους με βάση την πρόληψη.
- * Να αποτρέπει το ναυτικό ώστε να μη μπορεί να κυβερνήσει το πλοίο ή να λειτουργήσει μηχανήματα όταν βρίσκεται κάτω από την επήρεια ναρκωτικών και αλκοόλ.
- * Να συνιστά τον έλεγχο για ναρκωτικά και αλκοόλ και κατά το περιοδικό check-up.
- * Να προβλέπει ότι όλοι οι παράγοντες πάνω στο πλοίο πρέπει, να είναι σε θέση να αντιδράσουν αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε έκτακτη ανάγκη.
- * Να ελέγχει τη διανομή και την κατανάλωση του αλκοόλ.

Οι κανόνες του U.S. Coast Guard προβλέπουν ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα να απέχουν από χρήση αλκοόλ τουλάχιστον 4 ώρες πριν από την βάρδια τους ή από προγραμματισμένη εργασία.

Βέβαια οι 4 ώρες αφορούν την κατανάλωση μέχρι ορισμένη ποσότητας αλκοόλ. Σαν συγκριτικό στοιχείο αναφέρω τα 4 ποτηράκια κρασί ή 4 ποτήρια ελαφριάς μπύρας.

Ο παρακάτω πίνακας πιστεύω ότι θα βοηθήσει:

**Κατανάλωση αλκοόλ
Ενδεικτική μονάδα ισχύος**

Προέλευση αλκοόλ	Ογκος ή βάρος	Μονάδες αλκοόλ
Απλή μύρα ή Lager	283,7 gr (γραμμάρια)	1
Ενισχυμένη μύρα ή Lager	283,7 gr	2.5
Ουϊσκυ	28,37 gr	1
Κρασί επιτραπέζιο	1 λίτρο	10

Ενα άλλο συγκριτικό μέτρο Κατανάλωσης/ Αποχής εργασίας είναι για κάθε μονάδα αλκοόλ, 1 ώρα αποχής πριν την εργασία. Για ένα λίτρο κρασί (10 μονάδες αλκοόλ), η προβλεπόμενη αποχή εργασίας είναι 10 ώρες.

Οι Εταιρίες Πετρελαίου

Οι Πολυεθνικές Εταιρίες Πετρελαίου έχουν ήδη εφαρμόσει μία κατασταλτική πολιτική για τον έλεγχο των Ναρκωτικών και του Αλκοόλ, τόσο στα πλοία όσο και στις εγκαταστάσεις τους.

Όλα τα πλοία που ναυλώνονται από τις εταιρίες, καθώς και τα πλοία που επισκέπτονται τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις τους (Refineries, Loading Facilities, Bulk plants, κλπ.) είναι υποχρεωμένα να αποδείξουν ότι εκπληρούν αυτή την κατασταλτική πολιτική. Επί πλέον ανταποκρίθηκαν, εισάγοντας στην κατασταλτική πολιτική τους και τον συγκεκριμένο αναγκαίο έλεγχο, την ανάλυση ούρων για τις παρακάτω περιπτώσεις που αποτελούν και μέρος κάθε συμφωνίας ναύλωσης:

- Την πρόληψη
- Περιοδική εξέταση
- Μετά από βιομηχανικό ατύχημα
- Χωρίς καμία προειδοποίηση

— Οπότε κρίνουν ότι υπάρχει λόγος

Το Πρόγραμμα Ελέγχου Ούρων

Ενα πρόγραμμα ελέγχου ούρων πρέπει να πληρεί αυστηρά νομοθετικά κριτήρια ώστε να είναι διεθνώς αναγνωρισμένο και αποδεκτό. Με άλλα λόγια να έχει Διεθνή Πιστοποίηση.

Η εταιρία μας είναι διεθνώς γνωστή και αποτελεί έναν από τους κυριότερους Διεθνείς Νηογνώμονες με αντικείμενο τα πλοία, θαλάσσιες εγκαταστάσεις και βιομηχανίες. Ο κύριος σκοπός της είναι να προφυλάσσει την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον. Ως εκ τούτου ανταποκρίθηκε στη νέα ζήτηση που εμφανίστηκε στη Ναυτιλία.

Για να προσφέρει διεθνώς αυτή την υπηρεσία, δηλαδή ένα πρόγραμμα ελέγχου ούρων, ίδρυσε ένα νέο φορέα μαζί με ένα αναγνωρισμένο εργαστήριο στο Λονδίνο. Το εργαστήριο ήδη ασχολείται με το αντικείμενο αυτό επί δέκα χρόνια. Διαθέτει μόνιμο εκπαιδευμένο προσωπικό αποτελούμενο από 260 άτομα από τα οποία το 70% είναι επιστήμονες.

Οι μέθοδοι και οι διαδικασίες αναλύσεως ενός εργαστηρίου πρέπει να είναι αναγνωρισμένες και

σύμφωνα με τους διεθνούς κανονισμούς. Οι διεθνείς οργανισμοί που ελέγχουν αυτούς τους κανονισμούς είναι:

- Good Laboratory Practices (GLP)
- The National Institute on Drugs Abuse (NIDA)
- ISO 9000 Series quality assurance certification
- To U.S. Federal Register, 1988
- To SYVA

Ο Έλεγχος

Το πρόγραμμα ελέγχου ούρων πρέπει να είναι:

- Αξιόπιστο
 - Εμπιστευτικό
 - Διαθέσιμο Διεθνώς
 - Εύκολο στη χρήση
 - Προσιτό στο κόστος
 - Να προσφέρει κατάλληλα μπουκαλάκια δειγματοληψίας και γρήγορους τρόπους μεταφοράς από το πλοίο στο εργαστήριο. Να προστατεύει την αξιοπρέπεια του δότη.
 - Να εξασφαλίζεται το απαραβίαστο του δείγματος.
 - Να προσφέρει άμεση έκδοση αποτελεσμάτων και κοινοποίηση με fax ή telex.
 - Να διαθέτει παροχή συμβουλών προς τον εργοδότη.
- Επί πλέον το πρόγραμμα πρέπει να είναι σχεδιασμένο ώστε να είναι εφαρμόσιμο κάτω από οποιοδήποτε συνθήκες και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των εφοπλιστών.
- Είναι επίσης σκόπιμο να έχει και την υποστήριξη του International Chamber of Shipping. Το I.C.S. με έδρα το Λονδίνο, ερευνά την υπάρχουσα νομοθεσία με σκοπό να δημοσιεύσει σχετικές οδηγίες προς τη ναυτιλία.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Η Εφαρμογή του Προγράμματος

- Ενα ή περισσότερα δείγματα ούρων θα λαμβάνονται ετησίως από υπαλλήλους υψηλού κινδύνου.
- Τα δείγματα θα αποστέλλονται στο εργαστήριο κάτω από ένα ειδικό σύστημα συνοδείας.
- Θα γίνεται κατά αρχήν ανίχνευση του δείγματος, ποιοτικός έλεγχος (qualitative analysis) για την παρουσία ναρκωτικών ουσιών.
- Εφ' όσον το αποτέλεσμα είναι θετικό, προχωρούμε στο δεύτερο στάδιο — την επιβεβαίωση — την ποσοτική ανάλυση (quantitative analysis), με αέρια χρωματογραφία (Gas chromatography) και φασματογράφο μάζας (Mass Spectroscopy). Οι αξιόπιστοι αυτοί μέθοδοι μας δίνουν τον τύπο του ναρκωτικού και ποσοτική ένδειξη.

Η ανάλυση συνήθως καλύπτει το αλκοόλ και μέχρι 11 τύπους ναρκωτικών: Amphetamines, Cocaine, Cannabis, Opiates, PCP (Phencyclidine), Barbiturates, Benzodiazepines, Methaqualone, Methadone, Propoxyphene, (MDMA (Ecstasy).

Θέλω να τονίσω την μεγάλη σημασία που έχει ένα πρόγραμμα ανάλυσης ούρων, όταν είναι σχεδιασμένο ώστε να προφυλάσσει την αξιοπρέπεια του κάθε δότη (γυναίκα ή άντρα) και το απαραβίαστο της γνησιότητας του δείγματος.

- Η διαδικασία λήψης του δείγματος πρέπει να έχει μέριμνα για γυναίκες και άντρες.
- Να προβλέπει την παρουσία μάρτυρα στη δειγματοληψία (witnessing), την υπογραφή του δότη στο δείγμα και την μέγιστη εξασφάλιση του δείγματος κατά την μεταφορά (courier service).
- Τα αποτελέσματα της ανάλυσης να στέλνονται με κωδικό για τον κάθε δότη σ' έναν υπεύθυνο της εταιρίας και κατα προτίμηση στο γιατρό εφ' όσον υπάρχει.

Τα πλεονεκτήματα που διαθέτει το περιγραφόμενο σύστημα αναλύσεως είναι: Όλα τα πλοία που θα ενταχθούν στο πρόγραμμα, θα παραλάβουν ένα πιστοποιητικό εγγραφής συμμετοχής.

Στο τέλος κάθε χρόνου θα εκδί-

δεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τους κανόνες (Certificate of Compliance To Drug and Alcohol Testing).

Οι διαχειριστικές ενέργειες του εργοδότη, ελαχιστοποιούνται.

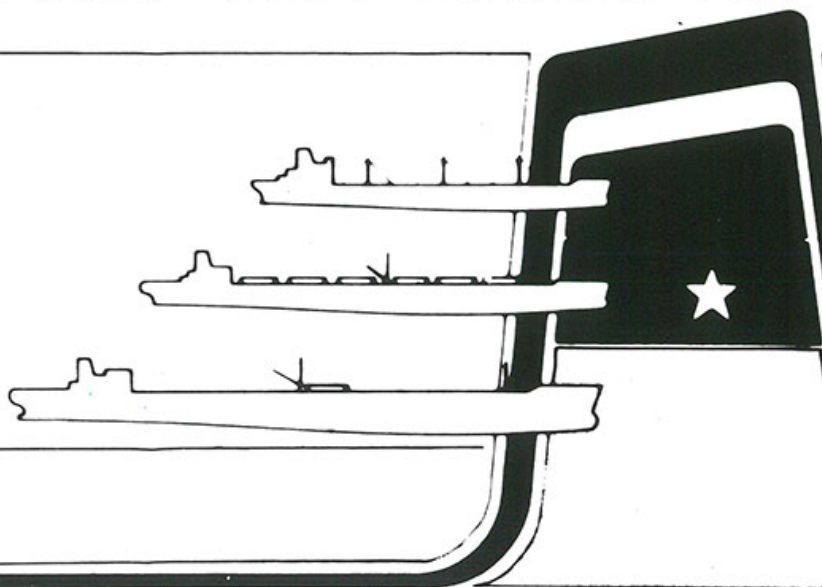
Αναφέρω επίσης ότι το πρόγραμμα αυτό έχει και την υποστήριξη των P and I Clubs. Ενα πρόγραμμα που συμβάλλει αποδεδειγμένα στη μείωση των ατυχημάτων θα προσφέρει στη Ναυτιλία ένα παραπάνω κίνητρο, την μείωση των ασφαλιστρών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Fairplay article, 26th Dec. 1991, p. 23, Drugs — Shipping Growing Menace.
2. OCIMF, Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol Onboard Ship, Jan. 1990.
3. JSP — Veritas, Brochure — VERIPATH, a urine testing programme for Drugs and Alcohol, Dec 1991.
4. JSP — Veritas, press release documents, Dec 1991.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΣΙΩΠΗ ΟΛΩΝ γύρω από το γνωστό θέμα της αρνήσεως της Πολιτείας να αναγνωρίσει και σαν προαγωγική την υπηρεσία που διανύεται σε πλοία με ξένη σημαία που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ συνεχίζεται. Και το ερώτημα που ανακύπτει είναι πως μπορούμε να μιλάμε για προσπάθεια και για κίνητρα παραμονής των υπαρχόντων ναυτικών στο ναυτικό επάγγελμα τη στιγμή που δεν εξαλείφουμε — επειδή έτσι θέλει, όπως λέγεται, ένα μόνον άτομο — μια ουσιαστική αιτία που ωθεί ικανά και έμπειρα στελέχη στη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα.

Η σιωπή αυτή μας δίνει το δικαίωμα να επαναλάβουμε την παρότρυνση προς εκείνους που απευθύνονται στα «Ναυτικά Χρονικά» και ζητούν να αγωνισθούμε για τη ρύθμιση αυτού του προβλήματος: Τα παράπονα και οι υποδείξεις στις οικείες εφοπλιστικές (αλλά και ναυτεργατικές) Ενώσεις.

ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ (σε απάντηση ερωτήσεως βουλευτών) αλλά και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ή τελευταία στις προτάσεις της για την προσέλκυση και εκπαίδευση νέων, που είδαν το φώς της δημοσιότητας) μιλούν για αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, στα πλαίσια όμως πάντοτε του υπαρχόντος συστήματος. Και βεβαίως είναι ηλίου φαεινότερον ότι η ναυτική εκπαίδευση θα αναβαπτισθεί μόνον όταν τοποθετηθεί σε πανεπιστημιακό επίπεδο. Αλλά γι' αυτό υπάρχουν οι γνωστές αντιδράσεις από εκείνους που υποστηρίζουν δεξιά και αριστερά ότι αυτοί είναι οι παντογνώστες και ότι τίποτε δεν μπορεί να γίνει χωρίς τη δική

τους συμμετοχή — και δυστυχώς αυτή η άποψη πέρασε στο παρελθόν και εξακολουθεί να περνάει και σήμερα και έτσι έχουμε πάντοτε «μία από τα ίδια», με αποτέλεσμα να μην μπορούμε να εξασφαλίσουμε τα στελέχη υψηλού επιπέδου που χρειαζόμαστε.

ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΗ η τάση όλων των χωρών που δεν διαθέτουν αξιόλογη δική τους Ναυτιλία να τρυγούν όσο περισσότερο μπορούν τα ξένα πλοία που εξυπηρετούν το θαλάσσιο εμπόριό τους. Στο χορό, λοιπόν, έχει μπει και η Αυστραλία και η σχετική μεθόδευση αποβλέπει, εκτός των άλλων και στην εξασφάλιση εργασιών για τα επισκευαστικά της κέντρα. Για τον σκοπό αυτόν χρησιμοποιούνται οι επιθεωρητές των λιμανιών οι οποίοι προχωρούν σε ελέγχους των πλοίων και συνήθως διαπιστώνουν «ελλείψεις» που πρέπει να αποκατασταθούν φυσικά στις τοπικές επισκευαστικές μονάδες. Ταυτόχρονα όμως εμφανίζονται και τα διάφορα missions που δραστηριοποιούνται στην Αυστραλία, (Καθολικών, Προτεσταντών κλπ.), τα οποία λέγεται ότι ακολουθούν τον δρόμο των ανάλογων missions που δρουν στην Αμερική και κυρίως στον Κόλπο, αλλά προς το παρόν δεν έχουν φθάσει στο «επίπεδο» των τελευταίων, δηλαδή δεν χρησιμοποιούν, τουλάχιστον εμφανώς, δικηγόρους, οπωσδήποτε όμως στόχος τους δεν είναι η προσφορά υπηρεσιών προς τους ναυτικούς αλλά η απομύζηση τους και η δημιουργία προβλημάτων στα πλοία. Σαν δέλεαρ προσφέρουν την δωρεάν μεταφορά στα Seamen's Club που διατηρούν και τα ο-

ποία είναι σαν τα συνηθισμένα μαγαζιά — οι ναυτικοί τα χαρακτηρίζουν με τον όρο «παπαδομάγαζα» — που προσφέρουν φαγητό και διάφορες διευκολύνσεις, επί πληρωμή, πάντοτε, βεβαίως. Στα πούλμαν όμως με τα οποία μεταφέρονται οι ναυτικοί στα διάφορα κλάμπ «τρυπώνουν» συνήθως και οι τοπικοί εκπρόσωποι της ITF οι οποίοι «πιπιλίζουν» το μυαλό των ναυτικών για να δημιουργήσουν προσχήματα και ερείσματα για επεμβάσεις στα πλοία. Γι' αυτό είναι αυτονόητη η ιδιαίτερη προσοχή που πρέπει να επιδεικνύεται από τους υπευθύνους των πλοίων που καταπλέουν σε αυστραλιανά λιμάνια αλλά και η ανάγκη να ενημερώνονται λεπτομερώς τα πληρώματα για να μην ενδίδουν στις υποσχέσεις και στις παροτρύνσεις που τους γίνονται και από τους ανθρώπους των missions και από τους εκπροσώπους της ITF.

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΙ, δυστυχώς και μάλιστα με τρόπο που προκαλεί βαθύτατες ανησυχίες, οι αντιρρήσεις που έχει εκφράσει η στήλη αναφορικά με την έμμεση μεν αλλά ουσιαστική ανάμιξη εφοπλιστών στα πολιτικά πράγματα αλλά και τη συμμετοχή τους στις διαδικασίες για την αγορά των λεγομένων προβληματικών επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων του κρατικού τομέως που λόγω των αξιώσεων της ΕΟΚ πρέπει να ιδιωτικοποιηθούν: Η διένεξη της Κυβερνήσεως με το Συγκρότημα Αλαφούζου έχει προσλάβει ήδη εκρηκτικές διαστάσεις ενώ ταυτόχρονα για εκείνους που αναμειγνύονται στη διαδικασία αγοράς προβληματικών επιχειρήσεων γράφον-

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

ται αλλά κυρίως ακούγονται (από ραδιοφωνικούς σταθμούς) εκφράσεις, όπως «μπουμπούκια», «αεριτζήδες τύπου...» (έχει αναφερθεί συγκεκριμένο όνομα) κλπ. κλπ. που βεβαίως δεν τιμούν τον ελληνικό εφοπλισμό.

Ο γράφων γνωρίζει, λόγω θέσεως, τα της αγοράς της «Καθημερινής» από τον κ. Γιάννη Αλαφούζο, στην οποία κυριολεκτικά σύρθηκε, πιεζόμενος από πολλές πλευρές, μόνον για να διασωθεί η ιστορική εφημερίδα, αλλά στην πορεία, λόγω των συνθηκών που επικρατούν εν Ελλάδι, φθάσαμε στο σημερινό σημείο. Και ασφαλώς ουδόλως θα ενδιαφέρονταν τα προβλήματα του κ. Αλαφούζου αλλά ούτε και ο ευτελισμός και ο εξευτελισμός εκείνων που λόγω διασυνδέσεων με την εκάστοτε εξουσία και επιχειρηματικών τολμημάτων που βασίζονται όμως πάντοτε σε κρατικά χρήματα αποκαλούνται χωρίς να αντιδρούν «μπουμπούκια» και «αεριτζήδες» αν όλα αυτά δεν είχαν επιπτώσεις επί του συνόλου της Ναυτιλίας και επί του ελληνικού λαού. Και επειδή η Ναυτιλία πρέπει να μείνει «έξω από το πεδίο της πολιτικής διαμάχης», όπως πολύ σωστά υπογράμμιζε και η «Καθημερινή» στο κύριο άρθρο της την περασμένη Κυριακή 9 Φεβρουαρίου, πρέπει να υπάρξει η επιβαλλομένη εκ των πραγμάτων απεμπλοκή του εφοπλισμού.

ΣΤΟ ΤΕΥΧΟΣ της 15ης Ιανουαρίου η στήλη, με αφορμή τη βράβευση (από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) παιδιών ναυτικών μας που είχαν διακριθεί στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας, σημείωνε ότι «ευτυχώς που η οικογένεια του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση αποφάσισε να καθιερώσει τη βράβευση από την εταιρία Anangel Shipping Enterprises των ναυτικών μας που διαπρέπουν στις σπουδές τους και έτσι επιβραβεύεται και η παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα και όχι η φυγή». Δεν είχαμε όμως δημοσιεύσει τα ονόματα αυτών των ναυτικών μας που τίμησε φέτος η Anangel Shipping και την παράλειψη αυτή αναπληρώνει σήμερα η στήλη προσθέτοντας και τις επισημάνσεις του γιού του ιδρυτού της Anangel κ. Γιάννη Αγγελικούση κατά την απονομή των βραβείων.

Οι ναυτικοί, λοιπόν, που τιμήθηκαν από την Anangel είναι οι εξής:

Πρωτεύσαντες απόφοιτοι των δέκα δημοσίων σχολών: Πλοιάρχων Ασπροπύργου Δημ. Βίδος, Νέας Μηχανιώνας Φώτης Μανδανάς, Χανίων Μαν. Τραχαλάκης, Ύδρας Σταύρος Κρικώνης, Οινουσσών Γεώργ. Δέδες και Σύρου Αναστ. Μακρόπουλος και μηχανικών Ασπροπύργου Λεων. Καττής, Νέας Μηχανιώνας Χρ. Κώττας, Χανίων Ευστρ. Πολίτης και Χίου Ηλίας Γέμελος.

Πρωτεύσαντες ανθυποπλοίαρχοι στις εξετάσεις του ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση διπλώματος υποπλοιάρχου: Νικ. Ζορμπάς, Αθαν. Ευστρατιάδης, Κυρ. Γούδας, Ευστάθ. Αλεξάτος Αθана. Κουτουλέας και Απόστ. Πάλλας.

Πρωτεύσαντες τρίτοι μηχανικοί στις εξετάσεις του ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση διπλώματος Β' μηχανικού: Αθαν. Παπαχατζής, Αθαν. Οικονομίδης, Παν. Γκουβούσης, Κων. Λημναίος, Βασ. Παρλάλης και Θεμ. Μπίλλης.

Η Anangel βράβευσε επίσης την Ειρήνη Φωτεινού και τον Δημ. Καραμανή που είναι αντίστοιχα τέκνα ναυτικού και υπαλλήλου της εταιρίας γιατί κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα πέτυχαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία.

Εξ άλλου ο κ. Γιάννης Αγγελικούσης, μιλώντας στην τελετή βραβεύσεως των ανωτέρω επεσήμανε:

- Τα βραβεία δίδονται σε εκπλήρωση της σχετικής επιθυμίας του πατέρα μου Αντώνη Αγγελικούση, για την επιβράβευση των σπουδών των Ελλήνων ναυτικών και των παιδιών τους αλλά και, πάνω απ' όλα, για να τονίσουμε, σαν Ελληνική Ναυτιλιακή Εταιρία, τη μεγάλη σημασία που αποδίδουμε στον Έλληνα ναυτικό και στην επιθυμία μας να δούμε περισσότερους νέους Έλληνες να προσέρχονται στο ναυτικό επάγγελμα.

- Πίστευε ο πατέρας μου στην Ελληνική Σημαία και στον Έλληνα ναυτικό και το αποδείκνυε έμπρακτα το να έχει όλα τα πλοία της Εταιρίας μας με την Ελληνική Σημαία.

- Καλούμε λοιπόν και την πολιτεία να μελετήσει προσεκτικά και σφαιρικά το θέμα αυτό και, χωρίς μεγάλη χρονοτριβή, να προβεί στην εξαγγελία μέτρων, όπως άλλωστε υποσχέθηκε πρόσφατα ο κύριος Υπουργός. Φοβάμαι ότι ο χρόνος πλέον δεν είναι μαζί μας. Πρέπει να βρούμε όλοι μας τρόπους προσφέροντας κίνητρα και ενημερώνοντας τη νεολαία μας, κυρίως εκείνη της ηπειρωτικής Ελλάδας, ότι το ναυτικό επάγγελμα και μία σωστή εναλλακτική λύση στην αναζήτηση δουλειάς ιδιαίτερα στην εποχή μας που η προσφορά θέσεων εργασίας στη

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

στερεά έχει μειωθεί σημαντικά.

• Η Ελληνική Ναυτιλία δημιουργήθηκε με τη συνδρομή του Έλληνα ναυτικού και είναι η επιθυμία μας, το μέλλον της εταιρίας μας και της Ελληνικής Ναυτιλίας να είναι συνυφασμένο μαζί του.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ και ταυτόχρονα χρήσιμη είναι η έκδοση του πρώτου επίσημου οδηγού της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, Τουριστικών Πλοίων και Σκαφών με τον τίτλο «Εν Πλώ» που έχει αναγγείλει η εταιρία «Ιωάννης Α. Γαβαλάς και Σία — Interconsult», η οποία, όπως είναι ήδη γνωστό, έχει αναλάβει και το μάρκετινγκ των «Ναυτικών Χρονικών».

Το «Εν Πλώ» που θα κυκλοφορήσει στις αρχές Μαΐου εκδίδεται υπό την αιγίδα της Ένωσης Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, της Ένωσης Πλοιοκτητών Βόρειου Ελλάδος, της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού και της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και αυτό είναι εκείνο που δίνει ιδιαίτερη έμφαση αλλά και αξιοπιστία στην όλη προσπάθεια.

Το «Εν Πλώ» θα παρουσιάσει, συγκεκριμένα, όλη την Ελληνική Ακτοπλοΐα και τις εταιρίες Τουριστικών Πλοίων και σκαφών δίνοντας χρήσιμη και ενδιαφέρουσα πληροφόρηση καθώς και στοιχεία στον Έλληνα καταναλωτή που ταξιδεύει με οποιοδήποτε ακτοπλοϊκό μέσο ή θέλει να κάνει χρήση Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής. Πόσες και ποιές είναι οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες και το δυναμικό τους, ποιά πλοία έχει η κάθε μία, ποιά είναι τα δρομολόγια τους, που είναι τα γραφεία τους, σε ποιά λιμάνια βρίσκονται, πως μπορεί να έρθει κάποιος σ' επαφή μαζί τους. Η όλη παρουσίαση του «Εν Πλώ» θα εμπλουτισθεί με πολλά και ποικίλα

θέματα κοινωνικής προσφοράς που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τον ταξιδιώτη και τον ενδιαφερόμενο και θα είναι χρήσιμα για το ταξίδι του ή τις διακοπές του. Με λίγα λόγια το «Εν Πλώ» θα είναι ένας πρωτόγνωρος για τα ελληνικά δεδομένα Οδηγός, ο οποίος θα είναι λειτουργικός, χρήσιμος και θα κρατηθεί αν όχι για όλη την χρονιά, σίγουρα για την καλοκαιρινή περίοδο που είναι και το απόγειο της διακίνησης του ελληνικού και ξένου τουρισμού και του ενδιαφέροντος για την θαλάσσια αναψυχή.

Το «Εν Πλώ» θα διανεμηθεί δωρεάν σε 100.000 αντίτυπα από τον Μάιο και κατά την διάρκεια όλης της καλοκαιρινής περιόδου. Συγκεκριμένα, θα μοιράζεται από τα πρακτορεία του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, όπου ο κάθε επιβάτης θα έχει την δυνατότητα να ενημερωθεί, θα βρίσκεται σε όλους τους χώρους των πλοίων όπου ο επιβάτης έρχεται σε άμεση επαφή (Reception — Σαλόνια — bar), και θα διανέμεται από τα ειδικά «κιόσκια» όλων των Ακτοπλοϊκών Γραμμών και από τα Γραφεία Πληροφοριών του ΕΟΤ.

ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΛΥΤΑ δικαιολογημένα τα δημόσια συγχαρητήρια που απηύθυνε ο Υπουργός μας κ. Αριστ. Παυλίδης στην εταιρία CERES και στο Σωματείο Ναυλομεσιτών για την πρωτοβουλία τους να αναφέρεται σε όλα τα έγγραφα που αποστέλλονται στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένων και των Telex και Fax, η φράση «Η Μακεδονία είναι ελληνική» — σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, ο κ. Γιώργος Λιβανός, πέρα από αυτό, έδωσε εντολή να περιλαμβάνεται η φράση «Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι η Μακεδονία είναι ελληνική εδώ και 3000 χρόνια» σε όλα τα έντυπα της εταιρίας «CERES Υδροπτερυγα». Εμείς θα προσθέσουμε για την ιστορία ότι ανάλογη φράση

«Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι η Μακεδονία είναι Ελληνική» περιλαμβάνεται σε όλα τα έγγραφα που κοινοποιεί για το έντυπο «Εν Πλώ» το οποίο προετοιμάζει η εταιρία «Ιωάννης Γαβαλάς και Σία — Interconsult».

ΕΚΠΛΗΞΗ προκάλεσε η επιλογή από τον IMO της πόλεως Sharjah των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για την πραγματοποίηση περιφερειακού σεμιναρίου με θέμα τη ναυτική έρευνα και διάσωση και το σύστημα GMDSS — χάθηκαν οι κατ' εξοχήν ναυτιλιακές χώρες για μια παρόμοια διοργάνωση ή κάποιοι από τον IMO έχουν ενδιαφέροντα στην περιοχή και εκδηλώνουν έτσι και το δικό τους ενδιαφέρον;

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ τα εγκαίνια ενός οδοντιατρείου δεν έχουν θέση στη στήλη. Η αναφορά όμως γίνεται γιατί πρόκειται για το οδοντιατρείο του παιδιού ενός ναυτικού και καλού φίλου, με πολύ καλές σπουδές στο Βέλγιο. Λοιπόν την 1 Φεβρουαρίου έγιναν τα εγκαίνια του οδοντιατρείου του χειρουργού οδοντίατρου Γιάννη Τσεβά στην Πλατεία Κολωνακίου 21. Γιός του Καπτάν Τάσου Τσεβά, ο νέος οδοντίατρος είναι ο μοναδικός Έλληνας που αποφοίτησε και μάλιστα με διάκριση από την Οδοντιατρική Σχολή του Πανεπιστημίου Βρυξελλών μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά την εκπλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων εγκαίνιασε το ιατρείο του παρουσία πάρα πολλών ανθρώπων της θάλασσας. Με την ευκαιρία πρέπει να προσθέσουμε ότι ο πρωτότοκος γιός του Καπτάν Τάσου, ο Πάρις, είναι δικηγόρος και δικηγόρει στην Αθήνα και ο Καπτάν Τάσος δικαιολογημένα καμαρώνει — πλοία δεν απόκτησα, λέγει, αλλά έχω δυο θαυμάσια παιδιά.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

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 Horl 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 άν 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)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Αυξήθηκαν τα διόδια

Από της 1 Ιανουαρίου οι τιμές των διωδίων της διώρυγας του Σουέζ αυξήθηκαν κατά 11% - 18%, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του πλοίου και του φορτίου του. Σύμφωνα με τη Διοίκηση της διώρυγας η αύξηση αυτή αποφασίστηκε για να αντιμετωπισθούν τα αυξημένα έξοδα διαχειρίσεως και λειτουργίας της διώρυγας και για να γίνει προσαρμογή προς τις συνθήκες της διεθνούς αγοράς μεταφορών. Υπολογίζεται δε ότι θα αποφέρει συμπληρωματικές εισπράξεις της τάξεως των 120 εκατ. δολλαρίων. Για το οικονομικό έτος Ιουλίου 1990 - Ιουνίου 1991 το σύνολο των εισπράξεων της διώρυγας ανήλθε σε 1,7 δισεκ. δολάρια.

Κατά την τελευταία δημοσιευθείσα στατιστική της κινήσεως της διώρυγας τον μήνα Αύγουστο του 1991 η κατάσταση παρουσιάζεται ως εξής:

Την διώρυγα πέρασαν 1.287 έμπορο-πλοία 25.557.000 τόννων και 284 πλοία υπό έρμα 12.960.000 τόννων. Από τα έμπορο πλοία τα 649 πέρασαν στην κατεύθυνση Βορράς - Νότος και τα 638 στην κατεύθυνση Νότος - Βορράς.

Και στις δύο κατευθύνσεις προηγούνται τα πλοία γενικών φορτίων (218 και 150 αντίστοιχα) και ακολουθούν τα πλοία - κοντέινερ (132 και 131) και τα πετρελαιοφόρα (144 και 82).

Ως προς τα πλοία υπό έρμα, τα 176 πέρασαν στην κατεύθυνση Βορράς - Νότος και τα 198 στην κατεύθυνση Νότος - Βορράς. Στην κατεύθυνση Βορράς - Νότος πέρασαν 114 πετρελαιοφόρα, 12 γενικού φορτίου, 11 πολεμικά, εννέα οχηματαγωγά και 30 άλλου τύπου

πλοία. Στην αντίθετη κατεύθυνση πέρασαν 33 γενικού φορτίου, 28 πετρελαιοφόρα, 18 μπάλκερς, 10 ρο-ρο και 19 διαφόρων κατηγοριών πλοία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κινεζικές ναυπηγήσεις

Μετά την καθυστέρηση της Γερμανικής κυβέρνησης να εγκρίνει τις αναγκαίες πιστώσεις προς τα ναυπηγεία της χώρας, η ναυπήγηση τριών μεγάλων κοντεϊνερπλοίων για λογαριασμό της Κινεζικής ναυτιλιακής εταιρίας Cosco, ανατέθηκε στα ιαπωνικά ναυπηγεία της Χιτάτσι. Η παραγγελία έχει συνολική αξία 375 εκατ. δολλαρίων, ενώ στους όρους εξόφλησης του συμβολαίου περιλαμβάνονται αναπτυξιακή βοήθεια προς την Κίνα, περίοδος εξόφλησης 14 ετών και οκταετής περίοδος χάρητος με ετήσιο επιτόκιο 6%.

Η ανάθεση της ναυπήγησης των τριών κοντεϊνερπλοίων, δυναμικότητας 3.800 TEU στη Χιτάτσι Ζόσεν, υπήρξε πλήγμα για τα γερμανικά ναυπηγεία της Μπρέμεν Βάλκν που είχαν ανακοινώσει ένα προσύμφωνο για την ναυπήγησή τους τον περασμένο Οκτώβριο. Όμως η απροθυμία της Γερμανικής κυβέρνησης να παράσχει αναπτυξιακή βοήθεια στην Κίνα λόγω των γεγονότων της Πλατείας Τιενανμέν, καθώς και η υπέρβαση των ορίων επιχορηγήσεων που επιτρέπει ο ΟΟΣΑ, επέτρεψε στην ιαπωνική κυβέρνηση να προσφέρει συμπεριλαμβανομένων όρους.

Παράλληλα, η εταιρία του Χόγκ Κόγκ Ocean Tramping, η οποία βρίσκεται υπό τον έλεγχο της ηπειρωτικής Κίνας, ανέθεσε τη ναυπήγηση οκτώ μπάλκ κάρριερς, μεγέθους πάναμαξ των 70.000 τόν. d.w., επίσης τα ιαπωνικά ναυπη-

γεία Imabari και Tsunehishi με παραδόσεις περί τα τέλη του 1994.

Με την οικονομική φιλελευθεροποίηση της Κινεζικής αγοράς και την αύξηση των εισαγωγών και εξαγωγών σημειώνεται και συνεχής αύξηση των Κινεζικών εμπορικών πλοίων. Η Ocean Tramping απασχολείται εντατικά στις εισαγωγές και εξαγωγές φορτίων άνθρακα και σιτηρών μέσω του Χόγκ Κόγκ και διαθέτει στόλο 57 πλοίων, πολλά από τα οποία είναι ηλικίας άνω των 15 ετών.

ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Μεγάλη παραγγελία υπερδεξαμενοπλοίων

Ετοιμη να αναλάβει την ναυπήγηση σειράς υπερδεξαμενοπλοίων για λογαριασμό της αμερικανικής ναυτιλιακής εταιρίας Lexmar Corporation είναι η ναυπηγική εταιρία τη Νότ. Κορέας Samsung, η οποία ελπίζει με αυτή την παραγγελία να εισέλθει στην αγορά των VLCC.

Η παραγγελία της Lexmar περιλαμβάνει την αχική ναυπήγηση τεσσάρων VLCC των 280.000 τόν. d.w., ενισχυμένα με διπλό κέλυφος και διπλούς πυθμύες, ενώ υπάρχει και δυνατότητα για την ναυπήγηση δύο ακόμα παρομοίων καφών. Οι διαπραγματεύσεις καθόρισαν τη τιμή ναυπήγησης για το πρώτο σκάφος στα 105 εκατ. δολάρια, ενώ τα επόμενα θα κοστίζουν ακριβότερα. Η ημερομηνία παράδοσης του πρώτου σκάφους αναμένεται τον Ιούνιο του 1994 και η σειρά θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 1996. Κύριος παράγοντας για τη τελική ανάθεση της ναυπήγησης των VLCC's ήταν η εξεύρεση πιθανών χρονοναυλωτών όπως είναι η Σαουδαραβική Πετρελαϊκή Εταιρία που έχει μακροχρόνια σχέδια για τη χρησιμοποίηση νέου τοννάξ.

ΤΑΪΒΑΝ

Αγορά Ιαπωνικού ναυπηγείου

Η μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία της χώρας Evergreen, προχωρεί στην αγορά της ναυπηγικής μονάδας του Σιμονοσέκι, Hayashikane Shipbuilding & Engineering, με προφανή σκοπό τη ναυπήγηση των πλοίων της σε ιδιόκτητο ναυπηγείο.



Carriers S.A.



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι αρχαιρεσίες στο Ναυτικό Επιμελητήριο

Κατά τις διεξαχθείσες στις 13 Φεβρουαρίου αρχαιρεσίες για την ανανέωση του μισού αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, εξελέγησαν κατά σειρά επιτυχίας και κατά κατηγορία πλοίων για τη προσεχή τετραετία οι παρακάτω:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α' (ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)

Όνομα	Ψήφοι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΝΑΡΑΣ	22.076
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	17.976
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ	17.864
Α. ΠΑΠΑΓΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	15.184
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	13.305
ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	12.802
ΛΟΥΚΑΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ	10.058
ΝΙΚ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	9.942
ΚΩΝ. ΛΑΙΜΟΣ	8.175

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β' (ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ)

ΣΠ. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ	880
ΒΑΣ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ	846

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ' (ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ)

ΔΗΜ. ΤΣΑΚΟΣ	165
ΣΤΑΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	116

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Δ' (ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ)

ΚΩΝ. ΡΙΓΓΑΣ	304
-------------	-----

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε' (ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ)

ΠΑΝΤ. ΣΦΗΝΙΑΣ	295
---------------	-----

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Η' (ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ)

ΓΕΩΡ. Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ	47
-------------------	----

Το νέο διοικητικό συμβούλιο θα συγκροτηθεί σε Σώμα τη Δευτέρα 17 Φεβρουαρίου 1992 για την εκλογή προέδρου, δύο αντιπροέδρων και μελών Διοικούσας Επιτροπής.

Η κοινή συνάντηση ΕΕΕ και Κομμιττε

Η πρώτη προγραμματισμένη για το 1992 κοινή συνάντηση των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο, στις 23 Μαρτίου 1992.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας μόνο μία αίτηση για εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για το πλοίο - ψυγείο «Μπάλκαν Ρήφερ», το οποίο υπέστειλε τη Νορβηγική σημαία, 8.874 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «New World Shipping Corporation» (Leandros Shipping).

7.280 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Στραβίνσκυ» 9.220 τόν. d.w., 6.172 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Katori» 120.000 τόν. d.w. ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 7 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Derbent» 34.194 τόν. d.w. ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 4,9 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— «Άγιος Ιωάννης» μετονομάσθηκε το αγορασθέν από Έλληνες φορτηγό πλοίο «Alegria de Rio» 14.854 τόν. d.w., 9.154 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1980 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Άγιος Νικόλαος» μετονομάσθηκε το αγορασθέν από Έλληνες φορτηγό πλοίο «Pino Del Agua» 14.854 τόν. d.w., 9.155 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1979 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

Τα συμβεβλημένα

Μεταξύ Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 1991, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Χάππινες II», παναμαϊκό, 13.687 τόν. γκρό, από 1.11.91 εκπρόσωπος κ. Λουκάς Φράγκος.

— Μπελίτα Στάρ», με σημαία Μπαχάμας, 6.392 τόν. γκρό, από 15.11.91, εκπρόσωπος κ. Αντ. Στάμος Φαράκλας.

— «Νίσυρος», λιβερτιανό, 81.400 τόν. γκρό, από 16.12.91, εκπρόσωπος κ. Παν Χαδούλης.

Τα διαγραφέντα

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

— «Μπελίτα Στάρ», με σημαία Μπαχάμας, 6.392 τόν. γκρό, από 30.9.91, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Ρέα», παναμαϊκό, 16.726 τόν. γκρό, από 26.11.91, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Προϊκόννησος», κυπριακό, 10.442 τόν. γκρό, από 11.12.91, λόγω πωλήσεως.

— «Σιέννα», λιβερτιανό, 41.776 τόν. γκρό, από 16.12.91, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Κράουν», με σημαία Μπαχάμας, 88.886 τόν. γκρό, από 11.11.91, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Λένι», με σημαία Μπαχάμας, 79.249 τόν. γκρό, από 22.11.91, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

• Στις 31.12.91 τα συμβεβλημένα με

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το γερμανικό φορτηγό - ψυγείο «Meisenburg» 8.500 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί του ενός εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Jade» 13.339 τόν. d.w.,

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ-ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ-ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

το NAT πλοία ανέρχονταν σε 156, συνολικής χωρητικότητας 2.462.687 τον. γκρόν.

Σε πέντε ημέρες επιδόματα σε 1.200 δικαιούχους

Τα επιδόματα σε 1.000 δικαιούχους στην Αθήνα και τον Πειραιά και σε 200 στην επαρχία, κατέβηκαν από τις 3 έως τις 8 Φεβρουαρίου οι υπηρεσίες του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδόματων Ναυτικών.

Σε σχετική δήλωσή του ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης υπογράμμισε ότι αυτό οφείλεται στο επιτυχημένο σύστημα μηχανοργανώσεως που εφαρμόζεται από τη διοίκηση του ΕΛΟΕΝ του οποίου η δυνατότητα εφαρμογής μελετάται και για τον Οίκο Ναύτου, αλλά τμηματικά και για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Οι συντελεστές οικογενειακού επιδόματος

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη, οι συντελεστές του οικογενειακού επιδόματος των ναυτικών για το έτος 1991 καθορίστηκαν ως εξής:

Με ένα παιδί σε 180 δραχμές με δύο παιδιά σε 396 δραχμές με τρία παιδιά σε 660 δραχμές, με τέσσερα παιδιά σε 936 δραχμές με πέντε παιδιά σε 1.212 δραχμές και με επτά παιδιά και πάνω σε 1.824 δραχμές.

Όπως προβλέπει η απόφαση του κ. Παυλίδη, τα παραπάνω ποσά θα πολλαπλασιάζονται αντίστοιχα με τις ημέρες ασφαλίσεως που είχε κατά τη διάρκεια του 1991, ο δικαιούχος ναυτικός.

Η Σ.Σ. προσωπικού ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Υποχρεωτική κηρύχθηκε, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα του υπουργείου Εργασίας κ. Ι. Στεφάνου, η από 2.7.91 συλλογική σύμβαση εργασίας του υπαλληλικού και υπηρετικού προσωπικού των ατμοπλοϊκών και πρακτορειακών επιχειρήσεων όλης της χώρας, για όλους τους εργοδότες και εργαζόμενους του κλάδου.

Η εν λόγω απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 38B'/27.1.92).

Η Υποεπιτροπή ευσταθείας και γραμμών φορτώσεως

Πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο μεταξύ 3 και 7 Φεβρουαρίου η 36η Σύνοδος της υποεπιτροπής ευσταθείας, γραμμών φορτώσεως και ασφαλείας αλιευτικών πλοίων του IMO στη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν τα θέματα:

- Κατάρτιση κώδικα ευσταθείας.
- Στεγανή υποδιάρθρωση και ευσταθεία μετά από βλάβη επιβατηγών και

Καθελκύστηκε η ναυαρχίδα του ελληνόκτητου στόλου κρουαζιεροπλοίων



Καθελκύστηκε από τα ναυπηγεία Meyer Werft του Μπρεμερχάβεν, το υπό λιβεριανή σημαία κρουαζιερόπλοιο «Zenith» 47.500 τον. γκρόν, που ανήκει στην Celebrity Cruises, του Ομίλου Χανδρή.

Η ναυαρχίς του ελληνόκτητου στόλου κρουαζιεροπλοίων έχει διαστάσεις

682X95 πόδια, δυναμικότητα 1.374 επιβατών σε δίκλινες καμπίνες και αναπτύσει ταχύτητα 21,4 κόμβων.

Αξίζει ακόμη να σημειώσουμε ότι το πλήρωμα και το προσωπικό του «Zenith» θα φθάσει τα 650 άτομα, ενώ όλοι οι αξιωματικοί του πλοίου θα είναι Έλληνες.

φορτηγών πλοίων.

— Κατάρτιση πρωτοκόλλου της συμβάσεως Τορρεμολίνος του 1977 και

— Επανεξέταση απαιτήσεων ευσταθείας του κώδικα των δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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

Στα νησιά οι νέοι σημαιοφόροι του Λ.Σ.

Ολοι οι νέοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος που ορκίσθηκαν στις 7 Φεβρουαρίου τοποθετήθηκαν στα νησιά.

Οι νέοι σημαιοφόροι του Λ.Σ. είναι οι εξής (εντός παρενθέσεως αναφέρεται το λιμεναρχείο στο οποίο τοποθετήθηκαν:

Ι. Κοντόπουλος (ΚΛ Κέρκυρας), Γ. Πατέλης (Λ/Χ Σάμου), Κ. Πουλής (Λ/Χ Λέρου), Γ. Μανωλούδης (Υ/Χ Νάξου), Ν. Αρπουνιώτης (ΚΛ Ρόδου), Γ. Ρουμάνας (Λ/Χ Πύλου), Γ. Σταυρόπουλος (Λ/Χ Αλεξανδρούπολης), Δ. Παπαλεονάρδος (ΚΛ Ηρακλείου), Ν. Μεταξάς (ΛΧ Σύρου), Α. Καρακούλας (ΚΛ Καβάλας), Ν. Βεργάδης (ΚΛ Χανίων), Μ. Μανωλεδάκης (Υ/Χ Σαμοθράκης), Π. Γκούφας (Λ/Χ Μύρινας), Γ. Κασσανδρινός (Λ/Χ Καλύμνου), Α. Βαρελάς (ΚΛ Μυτιλήνης), Γ. Καλλιανός (ΚΛ Καβάλας), Κ. Μυλωνάκος (ΚΛ Μυτιλήνης), Ε. Τζανακόπουλος (Λ/Χ Σάμου), Π. Σπανός (ΛΧ Κώ), Σ. Χαλδαίος (ΚΛ Κέρκυρας), Κ. Δεμερτζής (ΚΛ Ρόδου).

Οι υποχρεώσεις των πλοίων στα λυβικά λιμάνια

Τα εμπορικά πλοία, που καταπλέουν σε λιμάνια της Λιβύης, πριν από την είσοδό τους θα πρέπει να δίνουν στις λιμενικές αρχές της χώρας τα πλήρη και ακριβή στοιχεία τους.

Σύμφωνα με σχετική εγκύκλιο της Ενώσεως όλα τα πλοία που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν λιμάνια της Λιβύης, θα πρέπει να γνωστοποιούν τα εξής:

— Όνομα πλοίου, κωδικό κλήσεως, εθνικότητα, πλοιοκτήτες, όνομα πλοιάρχου, τύπο πλοίου, αριθμό μελών πληρώματος και εθνικότητα, χρώμα του πλοίου ή ειδικά χαρακτηριστικά, είδος εμπορεύματος που μεταφέρει και επιχειρησιακή ταχύτητα.

Επίσης, στην περίπτωση που ένα πλοίο διαπλέει τα χωρικά ύδατα της εν λόγω χώρας και δεν σκοπεύει να προσεγγίσει σε κάποιο από τα λιμάνια της, θα πρέπει, μέχρι να διέλθει από αυτά, να ακολουθεί επακριβώς τις οδηγίες που θα λαμβάνει από τους παράκτιους σταθμούς, ενώ όλα τα παραπάνω στοιχεία θα πρέπει να παραχωρεί στις αρχές 24 ώρες πριν από τον κατάπλου του και 12 ώρες νωρίτερα στις αρχές του λιμανιού που έχει ως προορισμό.

Η Σχολή Σωστικών Ασπροπύργου

Από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Ασπρόπυργο αποφοίτησαν τον Ιανουάριο 550 ναυτικοί.

Η Δημοτική Επιχείρηση Ναυτιλιακής Ανάπτυξης

Εγκρίθηκε από το νομάρχη Πειραιώς κ. Παναγιώτη Γύφτουλα, η σύσταση αμιγούς Δημοτικής Επιχείρησης Ναυτι-

λιακής Ανάπτυξης Πειραιώς (ΔΕΝΑΠ) του Δήμου Πειραιώς.

Προαγωγές λιμενικών

Προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη Λ.Σ., οι υποπλοίαρχοι Α. Ευσταθίου, Α. Τσούρος, Α. Τζιβιάς, Γ. Ζησιμόπουλος και Α. Τζαθάς.

Η Νέα διοίκηση των εφοδιαστών

Την προσεχή Τρίτη θα συνέλθει σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων που εξελέγη στις αρχαιρεσίες της 10ης Φεβρουαρίου.

Οι εκλεγέντες κατά σειρά επιτυχίας είναι οι κ.κ. Ευαγ. Παγκάκης, Σταμ. Κανέλλος, Δημ. Μπορμπιλάς, Δημ. Αντωνόπουλος, Γεωρ. Μαυρίκος, Δημ. Παπαναστασίου, Λουκ. Παππής, Αγγ. Μπαφέρος και Γερ. Κυριακάτος, ενώ για την εξελεγκτική επιτροπή εξελέγησαν οι κ.κ. Ιωάν. Αθανασιάδης, Γεώργ. Παγκάκης και Χαρ. Δανέλης.

Το επίδομα οίκου περιθάλψεως

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη καθορίστηκε το ύψος του επιδόματος «οίκου ενδιαίτησης και περίθαλψης» που παρέχει ο Οίκος Ναύτου στα προβληματικά παιδιά των ασφαλισμένων του, σε 20.400 δρχ. τον μήνα έναντι των 14.100 δρχ. που ίσχυε για τα έτη 1988, 1989 και

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

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

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

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

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

24ΩΡΟ

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

1990.

Η απόφαση ισχύει αναδρομικά από 1.3.1991.

Τα απολυτήρια ιδιωτικών σχολών Ε.Ν.

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας, κ. Αριστ. Παυλίδη, και του υφυπουργού Παιδείας κ. Βασ. Μπεκίρη, ρυθμίζονται τα προβλήματα που έχουν ανακύψει αναφορικά με τις απολυτήριες εξετάσεις μαθητών των μέσων Ιδιωτικών Σχολών Εμπορικού Ναυτικού παλιού τύπου, που καταργήθηκαν με το Νόμο 576/77.

Ειδικότερα, με την απόφαση αυτή δίδεται η ευχέρεια στους τελειόφοιτους σπουδαστές των Ιδιωτικών Σχολών Εμπορικού Ναυτικού παλιού τύπου, που δεν μπόρεσαν να πάρουν για διαφόρους λόγους αποδεικτικό απόλυσης, να προσέρχονται ενώπιον ειδικών εξεταστικών επιτροπών, κατά τους μήνες Ιούνιο και Σεπτέμβριο κάθε έτους, προκειμένου να αποκτήσουν αποδεικτικό απόλυσης.

Η χρήση πλοηγού στην Αυστραλία

Το υπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποίησε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και στην Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν. ότι σύμφωνα με απόφαση του IMO προβλέπεται η χρήση πλοηγικών υπηρεσιών κατά τον διάπλου πλοίων από τις θαλάσσιες περιοχές «Torre Strait» και «Great North Channel» της Αυστραλίας.

Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση του IMO, η χρήση πλοηγικών υπηρεσιών στις παραπάνω περιοχές, συνίσταται κατά κύριο λόγο για τα πλοία μήκους 70 μ. και άνω και τα έμφορτα πλοία λοιπών κατηγοριών.

Θάνατος ναυτικού

Στις 31 Ιανουαρίου πέθανε από ασφυξία ενώ βρισκόταν σε δεξαμενή του κυπριακού φορτηγού «Trebizond» ο

Το «Τηλεπικοινωνιακό Πάρκο» του Πειραιώς

Άμεση πρόσβαση στην παροχή σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, απέκτησε ο Πειραιάς, μετά την χθεσινή εγκαίνιαση του πρώτου «Τηλεπικοινωνιακού Πάρκου» της χώρας, στην Ακτή Μιαούλη. Τηλεδιάσκεψη, τηλεμοιρασιά υψηλών ταχυτήτων, πρόσβαση σε τράπεζες δεδομένων, πληροφορίες ηλεκτρονικού καταλόγου, δορυφορικές επικοινωνίες, τηλεειδοποίηση και σειρά άλλων νέων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, παρέχονται πλέον στην επιχειρηματική κοινότητα αλλά και το ευρύ κοινό, διευρύνοντας τις δυνατότητες κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης του Πειραιώς.

Στο χώρο του «Πάρκου» λειτουργούν, μεταξύ άλλων:

- Το δίκτυο μετάδοσης «πακέτων» δεδομένων «Hellaspack», το οποίο επιτρέπει την επικοινωνία ηλεκτρονικών υπολογιστών και των τερματικών τους διαταξέων, στην Ελλάδα και το εξωτερικό.
- Υπηρεσίες τηλεδιάσκεψης, με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα ταυτόχρονης οπτικοακουστικής σύνδεσης

μεταξύ ατόμων που βρίσκονται σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία. Σήμερα, λειτουργούν στην Ελλάδα δύο ειδικά εξοπλισμένες αίθουσες τηλεδιάσκεψης, (στον Πειραιά και στο κτίριο του ΟΤΕ στην οδό Πατησίων) και αξιοποιούνται για την επικοινωνία της ελληνικής επιχειρηματικής και ναυτιλιακής κοινότητας με τη διεθνή.

- Απ' ευθείας σύνδεση μετα εμπορικά πλοία, όπου και εάν βρίσκονται ανά την υδρόγειο, διαμέσου του δορυφόρου «Inmarsat».
- Τα δίκτυα «Videotext», του υπουργείου Γεωργίας και της ιδιωτικής επιχείρησης «Κάπα-Τελ».
- Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο ναυτιλιακών εταιριών «Bimcom Services S.A.»
- Υπηρεσίες τηλεειδοποίησης.

Ακόμη σύντομα προβλέπεται ότι θα λειτουργήσουν συνδέσεις με τα διεθνή δίκτυα INFONET -INN/IBM ενώ εντός του τρέχοντος έτους θα παρασχεθούν επίσης υπηρεσίες πληροφοριών ηλεκτρονικού τηλεφωνικού καταλόγου (DAS), και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (electronic mail).

ναυτικός Παναγ. Ιωαννίδης, 41 χρόνων.

Το πλοίο, όταν έγινε το ατύχημα, ήταν αγκυροβολημένο στην ράδα του λιμανιού Νοβαταλίνσκι της Εσθονίας.

Τρία νέα πλοία στον Νορβηγικό Νηογνώμονα

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Det Norske Veritas, τα τρία πολλαπλής χρήσεως φορτηγά πλοία, με δυνατότητα μεταφοράς 1.850 κοντέινερς, τα οποία παρήγγειλε η ελληνική εταιρία Danaos Shipping στα Βουλγαρικά ναυπηγεία της Βάρνας, θα ενταχθούν στον Νορβηγικό Νηογνώμονα, φέροντας τη κλάση + A1 Container, Bulker, HC/E, Ice 1C, EO.

Γεύμα προς τιμήν των προέδρων του Μπώλτικ

Με τη λήξη της θητείας του προέδρου του Baltic Exchange, κ. Paul Vogt και την ανάληψη της προεδρίας από τον κ. Peter Tudball, ο πρόεδρος, κ. Γιαν. Χατζηπατέρας και το προεδρείο του Κομμίτη παρέθεσαν προς τιμήν τους γεύμα στο ξενοδοχείο Σαβού κατά την διάρκεια του οποίου έγινε ευρεία αναφορά στην ενεργό ελληνική παρουσία στο Baltic και τους υφιστάμενους στενούς δεσμούς με τον ελληνικό εφοπλισμό.

Τα πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 34.176.305 δραχμών επέβαλαν τον

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4294749 - ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

περασμένο Δεκέμβριο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα πρόστιμα αυτά 17.385.500 δραχμές αφορούσαν παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος 11.711.000 δραχμές ρύπανσης της θάλασσας, 3.170.000 δραχμές παράνομο ψάρεμα, 965.000 δραχμές παραβάσεις του κανονισμού ασφάλειας ναυσιπλοΐας 518.805 δραχμές μεταφορά υπεραριθμικών επιβατών και 426.000 δραχμές παραβάσεις των Διεθνών Συμβάσεων περί γραμμών φόρτωσης.

Η εξυπηρέτηση πλοίων σε λιμένες της Συρίας

Όπως μας γνωστοποίησε η εταιρία Roumar Marine Enterprises, που διευθύνει ο Καπτάν Γεώργ. Πουλίδας, παρά την υποχρεωτική παροχή υπηρεσιών στα συριακά λιμάνια από τη κρατική εταιρία Shipco, η εταιρία Roumar έχει από της ιδρύσεώς της το 1983, εξυπηρετήσει σε ανεπίσημη βάση περισσότερα από 300 εμπορικά πλοία που κατέπλευσαν στα λιμάνια Ταρτούς, Λατάκας και Μπανίας.

Η εταιρία Roumar έχει πρόσφατα μεταφέρει τα γραφεία της σε νέα διεύθυνση: Ταχ. Θυρίς 52833 - 146 71 N. Ερυθραία. Τηλέφ.: 8079656 - 8073672, φάξ: 8073672.

Η «Ελληνική Λέσχη Ταξιδιωτών»

Στην Αθήνα στις 11 Φεβρουαρίου, έγιναν τα εγκαίνια της «Ελληνικής Λέσχης Ταξιδιωτών» που ίδρυσαν 50 επώνυμοι επιχειρηματίες, επιστήμονες και γενικότερα παράγοντες της κοινωνικής ζωής με βασικό σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων όσων ταξί-

δεύουν.

Ο πρόεδρος της Λέσχης κ. Γώργος Βερνίκος έκανε μία σύντομη αναδρομή στο ιστορικό της ίδρυσης της Λέσχης, που ξεκίνησε από το κέφι λίγων φίλων και που σε σύντομο χρονικό διάστημα πήρε σάρκα και οστά.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης παρουσιάστηκαν οι πρώτες δραστηριότητες της Λέσχης που είναι:

— Η Κάρτα Μέλους που παρέχει μια σειρά προνομίων που περιλαμβάνουν πρωτοποριακές ασφαλιστικές καλύψεις, εκπώσεις, νομική προστασία, εξυπηρέτηση και σειρά άλλων παροχών.

— Η πρώτη έκδοση του «Οδηγού Πόλεων Εξωτερικού», που αποτελεί τον πρώτο Οδηγό που έχει γραφτεί ειδικά για τον απαιτητικό Έλληνα που ταξιδεύει στο εξωτερικό.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν δημοσιογράφοι από τον ημερήσιο και περιοδικό τύπο, τα Ιδρυτικά Μέλη και οι συνεργάτες της Λέσχης.

Συνέδριο των Ελλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων

Στις 19 και 20 Μαρτίου, θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα το πρώτο διεθνές συνέδριο που οργανώνει ο Σύνδεσμος Ελλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων με θέμα «Ο Μεσίτης Ασφαλίσεων στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά — Προκλήσεις και Προοπτικές».

Η οργάνωση της σημαντικής εκδήλωσης αποσκοπεί στην παρουσίαση του ρόλου και της συμβολής του Μεσίτη Ασφαλίσεων στον ασφαλιστικό χώρο εν όψει των προκλήσεων της ενιαίας Ευρώπης του 1992.

Στο Συνέδριο έχουν προσκληθεί σημαντικοί παράγοντες της πολιτικής, επιχειρηματικής και ασφαλιστικής ζωής της

χώρας Μεταξύ των διακεκριμένων ομιλητών και κύριος εισηγητής του Συνεδρίου, θα είναι ο πρόεδρος των Lloyd's of London κ. David Coleridge, καθώς και ο κ. Ralph Petty, διευθύνων σύμβουλος της Sun Alliance Insurance Overseas Pls.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών του Συνεδρίου θα υπάρξει ουσιαστικός διάλογος μεταξύ των συνέδρων και των ομιλητών μετά τη καθιέρωση του θεσμού του Μεσίτη Ασφαλίσεων και στην Ελλάδα.

Εκδήλωση του Προξενικού Σώματος

Επί του κρουαζιεροπλοίου «Οδυσσεύς» που προσέφερε η Ηπειρωτική Ατμοπλοή, πραγματοποιήθηκε στις 12 Φεβρουαρίου η κοπή της πίτας του Προξενικού Σώματος της Ελλάδος.

Στη δεξίωση παρέστησαν πολλοί Υπουργοί, Πρεσβευτές ξένων χωρών και πολλά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας και της ελληνικής κοινωνίας.

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι στις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν τον περασμένο Δεκέμβριο, για την ανάδειξη νέας διοικήσεως του Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα, πρόεδρος εξελέγη ο κ. Χρ. Παπαθεοδώρου, πρόεδρος Λουξεμβούργου, αντιπρόεδρος η κ. Μάρκ ντε Ρήκ, πρώτος γραμματέας της Πρεσβείας του Βελγίου και ταμίας ο κ. Κ. Λυμπερόπουλος, γενικός πρόξενος της Ισλανδίας.

Μεταφορά Στρατιωτικού Υλικού από Σαουδική Αραβία στον Πειραιά και Θεσσαλονίκη

Την Τρίτη 25 Φεβρουαρίου θα διενεργηθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας, διεύθυνση ΔΘΚΜ, Δημόσιος Τακτικός



AEOLUS 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

Μειοδοτικός Διαγωνισμός για ναύλωση κατάλληλων πλοίων Ro-Ro για τις μεταφορές οχημάτων - μηχανημάτων του Γ.Ε.Σ. από Σαουδική Αραβία στον Πειραιά και Θεσσαλονίκη. Όσοι ενδιαφέρονται να επικοινωνήσουν με την υπηρεσία στο τηλ. 4293028.

Η Βασιλόπιττα του Κορμίττη

Με μεγάλη συμμετοχή γιορτάστηκε και εφέτος η κοπή της βασιλόπιττας του Κορμίττη στο Λονδίνο στις 29 Ιανουαρίου. Τυχρό γραφείο αναδείχθηκε το «Anatoli Maritime Ltd.» και τη χρυσή λίρα κέρδισε ο κ. Γιαν. Κ.Α. Χατζηπατέρας και τα αναμνηστικά χρυσά νομίσματα οι κ.κ. Νικ. Παπαϊωάννου, Στάμος Ι. Φαφαλιός και Γεώργ. Μούσκας.

Η πίττα των Ναυτικών Πρακτόρων

Στο επιβατηγό - οχηματαγωγό «Αρκάδι» που προσέφερε η εταιρία «Ρεθυμνιακή Ναυτιλιακή» Α.Ε. έγινε στις 12 Φεβρουαρίου η κοπή της πίττας του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, από τον πρόεδρό του κ. Κ. Αγγελόπουλο.

Ελεύθερη Ζώνη στην Ουκρανία

Με εγκύκλιό της η ΕΕΕ επισημαίνει στα μέλη ότι επειδή εξετάζεται η δημιουργία ελεύθερης ζώνης στο λιμάνι Σκαντόφσκ της Ουκρανίας, να υποβληθούν στην ΕΕΕ τυχόν στοιχεία για την προσέγγιση ελληνικών πλοίων και η εμπορευματική δραστηριότητα στο ανωτέρω λιμάνι προκειμένου να ενημερωθεί σχετικά το ΥΕΝ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΤΟ «ΟΡΓΑΝΟΝ»

Σε πολύ φροντισμένη έκδοση κυκλοφόρησε ο δεύτερος τόμος του «Οργάνου» του Αριστοτέλη, σε μετάφραση και επιμέλεια του τ. Αρχηγού Λ.Σ. Αντιναύαρχου Αριστ. Παπανδρέου.

Στον δεύτερο αυτόν τόμο δημοσιεύονται τα υπόλοιπα 4 βιβλία (Ε, Ζ, Η, Θ) των «Τοπικών» του Αριστοτέλη, στα οποία ο μεγάλος Σταγειρίτης πραγματεύεται περί των τόπων «δί' ὧν δύναται της να σκέπτηται περί παντός του προτεθέντος προβλήματος εξ ενδόξων».

Άξια ιδιαίτερης μνείας είναι η κατά σελίδα παράθεση του αρχαίου κειμένου και η πλούσια υπομνημάτωση του μεταφραστή, έργο ιδιαίτερα δύσκολο, που καταδεικνύει και το μέτρο της όλης προσπάθειας.

ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Εκδόθηκε πρόσφατα από τη Καΐρειο βιβλιοθήκη της Άνδρου το ιδιαίτερα επιμελημένο βιβλίο - λεύκωμα του κ. Δημητρίου Ι. Πολέμη με τίτλο «Τα ιστιοφόρα της Άνδρου». Το κόστος ανά αντίτυπο ανέρχεται σε δρχ. 10.000 και διατίθεται από την Καΐρειο Βιβλιοθήκη της Άνδρου τηλ. 0282/2262 καθώς και από την κυρία Σινιόσογλου τηλέφωνο 9835.194 στην Αθήνα.

PREVENTION OF OIL SPILLAGES THROUGH CARGO PUMPROOM SEA VALVES (2ND EDITION 1991).

To International Chamber of Shipping (ICS) σε συνεργασία με το Oil

Companies International Marine Forum (OCIMF) εξέδωσαν τη δεύτερη ανανεωμένη έκδοση του Οδηγού «Prevention of Oil Spillages through Cargo Pumproom Sea Valves» η οποία αναφέρεται σε κατασκευαστικά θέματα των πλοίων και διαχειριστικές πρακτικές.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προμηθευθούν τον Οδηγό από τη παρακάτω διεύθυνση έναντι έξι λιρών ανά αντίτυπο.

Wltherby and Co. Ltd.
Book Dept, 2nd floor
32-36 Aylesbury Street
London EC1R OET

ΠΕΝΘΗ

ΙΣΙΔΩΡΟΣ Κ. ΚΑΡΟΥΣΗΣ

Απεβίωσε στο Λονδίνο στις 21 Ιανουαρίου, το επί σειρά ετών μέλος του Συμβουλίου της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας και εκλεκτό μέλος του ελληνικού εφοπλισμού Ισιδωρος Κ. Καρούσης.

Η νεκρώσιμη ακολουθία του εκλιπόντος έγινε στις 24 Ιανουαρίου στο Μητροπολιτικό Ναό της Αγίας Σοφίας, παρουσία μεγάλου πλήθους φίλων, συνεργατών και συγγενών. Τον νεκρό αποχαιρέτησε με πολύ συγκινητικά λόγια ο πρόεδρος του Κορμίττη κ. Γιαν. Χατζηπατέρας. Η ταφή έγινε στη γενέτειρά του τη Χίο.

Σύμφωνα με επιθυμία της οικογένειας Καρούση, δωρεές μπορούν να γίνουν είτε στην Aghia Philothei Trust στο Λονδίνο, είτε στο Γηροκομείο της Χίου, μέσω της Ιονικής Τράπεζας Χίου.

ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Συνεχίζεται η παρουσίαση των νέων τηλεφώνων ναυτιλιακών οργανισμών και εταιριών, που ξεκίνησε από το τεύχος της 1 Φεβρουαρίου, κατ' αλφαβητική σειρά:

ABN — AMRO BANK
Τηλέφ.: 4294947
Φάξ: 4294629

ADELPHI SHIPPING ENTERPRISES
Τηλέφ.: 4220750
Φάξ: 4115474

AKRA SHIPPING
Τηλέφ.: 4282420
Φάξ: 4176637

ARCADIA LINES
Τηλέφ.: 4294440
Φάξ: 4294685

BRIGHTEST STAR MARITIME
Τηλέφ.: 4292530
Φάξ: 4292536

COSTAMARE SHIPPING
Τηλέφ.: 4293140
Φάξ: 4292037

DANAOS SHIPPING
Τηλέφ.: 4293350
Φάξ: 4293592

STAVROS DAIFAS
Τηλέφ.: 4293707
Φάξ: 4293525

EFPLOIA SHIPPING
Τηλέφ.: 4282000
Φάξ: 4282005

FAFALIOS SHIPPING
Τηλέφ.: 4292268
Φάξ: 4292271

FERENIKI LINES
Τηλέφ.: 4291245
Φάξ: 4291407

GOLDEN UNION
Τηλέφ.: 4329900
Φάξ: 4627933

G. GOULANDRIS (HELLAS)
Τηλέφ.: 4292950 - 4292639
Φάξ: 4292539

GOUMAS SHIPPING Τηλέφ.: 4293175 Φάξ: 4293339	S. LIVANOS (HELLAS) Τηλέφ.: 4292731 Φάξ: 4292523	SCARMAR SHIPPING Τηλέφ.: 4294013 Φάξ: 4294591
GOURDOMICHALIS MARITIME Τηλέφ.: 4290880 Φάξ: 4290390	MEGA TRUST MARITIME Τηλέφ.: 4281953-7 Φάξ: 4281958	SCORMARINE AGENCIES Τηλέφ.: 4291250 Φάξ: 4291311
ILIOS SHIPPING Τηλέφ.: 4292042 Φάξ: 4292089	NEFELI COMPANIA NAVIERA Τηλέφ.: 4292332 Φάξ: 4292431	SPRINGFIELD SHIPPING Τηλέφ.: 4290708 Φάξ: 4290679
INTERNATIONAL MARITIME AGENCIES Τηλέφ.: 4293155 Φάξ: 4293500	OCEANBULK MARITIME Τηλέφ.: 4281820-8 Φάξ: 4281829	TECHNICAL MARINE PLANNING Τηλέφ.: 4293690 Φάξ: 4293324
JASON NAVIGATION Τηλέφ.: 4293988 Φάξ: 4293922	PEGASUS MARITIME ENTERPRISES Τηλέφ.: 4292561-2, 4293041 Φάξ: 4293082	THE SAINT NAVIGATION Τηλέφ.: 4220219 Φάξ: 4171388
KASSIAN NAVIGATION Τηλέφ.: 4292653 Φάξ: 4293044	PLEIADES SHIPPING Τηλέφ.: 4293195 Φάξ: 4293186	TONY TRAVEL & AGENCY Τηλέφ.: 4293300 Φάξ: 4293532
LASKARIDIS SHIPPING Τηλέφ.: 4290780-88 Φάξ: 4290790-91	SAMOS STEAMSHIP Τηλέφ.: 4294090 Φάξ: 4293654	TSANGARIS BROS Τηλέφ.: 4294215 Φάξ: 4294541
LEANDROS SHIPPING Τηλέφ.: 4291378 Φάξ: 4291384		WESTWIND AFRICA LINE Τηλέφ.: 4292708 Φάξ: 4292078

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Μέ τήν συνεργασία τῆς γνωστῆς ἐταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 14 Φεβρουαρίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	69.00	165.00
Γένοα	88.00	204.00
Ἀμβούργο	78.00	168.00
Χάβρη	87.00	189.00
Πειραιᾶς	83.00	187.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	79.00	215.00
Τζέντα	78.75	237.88
Ράς Τανούρα	73.00	206.53
Ἡν. Ἀρ. Ἐμιράτα	69.00	206.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	75.00	177.00
Ντακάρ	112.00	201.00
Λάς Πάλμας	83.00	186.00
Θέουτα	79.00	189.00

Ντῶρμπαν	62.00	210.00
----------	-------	--------

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	74.00	300.00
Σίδνεϋ	93.00	207.00
Χόγκ Κόγκ	81.00	192.00
Σιγκαπούρη	71.00	162.00
Τόκιο	81.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	86.00	203.00
Νέα Ὑόρκη	75.00	180.00
Χάμπτον Ρόουντς	83.00	187.00
Χιούστον	59.00	150.00
Νέα Ὁρλεάνη	59.00	150.00
Λός Ἀντζελες	64.00	175.00
Κρίστομπαλ	73.00	200.00
Ρίο Ἰανέϊρο	80.00	220.00
Μπουένος Ἀϊρες	105.00	190.00
Μοντεβιδέο	100.00	244.00

Περὶσσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπὸ τὴν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, 4138555, 4138.547 — Τέλεξ: 241478, 211834 TRAN GR. — Φάξ: 4138581.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΟΜΕΤ	Ελληνική	14.374	1978	Επιθεωρήθηκε στο Βανκούβερ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 2-3/2 κατά το ταξίδι Τακόμα για Λόγκ Μπήτς. Συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «Stanmore» στη Λεμεσό, στις 9/2.
ΠΑΝΑΓΙΑ Σ.	Ελληνική	494	1966	Προσάραξε ανοικτά του Κρότωνα στις 4/2 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (πρ. «Figaro»)	Αγ. Βικεντίου	2.040	1971	Υπέστη πυρκαϊά σε θέση 37.40.5 Β, 18.30 Α και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα στις 1/2.
ΣΤΑΥΡΟΣ Η.	Κυπριακή	1.596	1972	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	Ελληνική	13.638	1972	Επιθεωρήθηκε στην Πύλο συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή στις 12/1.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	Μάλτας	14.162	1979	Προσάραξε έμφορτο στο Φρήπορτ στις 6/2 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.	Κυπριακή	18.170	1971	Κατά το ταξίδι Αμβέρσα για Φλάσσιγκ, συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «Nosac Star» στον π. Σχέλντ, στις 30/1.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΐ'Σ	Ελληνική	13.036	1974	Ανέφερε διάφορες ζημιές στην Σιγκαπούρη στις 10/2.
ΕΛΠΙΔΑ	Παναμαϊκή	15.723	1971	Κατά τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά, υπέστη ζημιές από πρόσκρουση, στις 14/1.
ΙΑΠΕΤΟΣ	Κυπριακή	54.481	1973	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Ζήμπραγκε στις 2/2.
ΜΑΙΡΗ	Ελληνική	22.391	1968	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Alps» στο Καρατσι, στις 31/1.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Κυπριακή	9.466	1971	Κατά τη διάρκεια επισκευών στο Πέραμα, προσάραξε στις 30/1.
ΡΑΒΕΝ	Κυπριακή	9.646	1971	Υπέστη ζημία στο μηχανισμό πηδαλίου και ρυμουλκήθηκε στη Γκάνδη στις 11/2.
Σ.Β. ΕΞΙ	Κυπριακή	13.546	1968	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή στις 20/1.
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ	Κυπριακή	26.512	1980	Κατά τον απόπλου από Πειραιά, συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Μεσόγειος», στις 31/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΕΝΤ	Λιβεριανή	51.227	1972	Επιθεωρήθηκε στην Πύλο συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 1/2.
ΚΡΕΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Ελληνική	18.744	1974	Προσέκρουσε σε αγκυροβόλιο στην Τσιτακόγκ στις 4/2.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ελληνική	25.000	1988	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στη Ρας Λανούφ στις 29/1. Αναλήφθηκαν επισκευές στην Πύλο.
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ	Μάλτας	17.798	1974	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 45.32 Β, 08.03 Δ στις 30/1.
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.	Ελληνική	41.330	1976	Επιθεωρήθηκε στη Ν. Υόρκη στις 5/2 συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή.
ΜΙΚΤΟ:				
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Ελληνική	59.850	1986	Επιθεωρήθηκε στο Σιέτναμ λόγω βλάβης που υπέστη στο πηδάλιο στον δίαυλο του Αγ. Λαυρεντίου τον Ιανουάριο.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η χαμηλή ροή φορτίων από όλες τις βασικές αγορές οδήγησε την αγορά ξηρού φορτίου σε υποτονική κατάσταση και τους ναύλους σε ουσιαστική πτώση.

Τα λίγα φορτία καλύπτονταν αμέσως από τα ανοικτά πλοία, ο μεγάλος αριθμός των οποίων οδήγησε τους πλοιοκτήτες να διαπραγματεύονται πολύ κοντά στις ιδέες των ναυλωτών.

Πάντως με την εκπνοή του υπό εξέταση δεκαπενθήμερου και παρά τη πτώση του BIFFEX, κατά 10 ακόμη μονάδες στις 1.339, εμφανίσθηκε μια σταθεροποίηση των ναύλων στα ήδη διαμορφωμένα χαμηλότερα επίπεδα.

Η αναγγελία από την USDA των νέων πιστώσεων προς τους χειμαζόμενους Σοβιετικούς, ύψους 400 εκατ. δολларίων, σε δύο δόσεις μέχρι και τον προσεχή Μάρτιο μπορεί να μην φέρει ενωρίτερα την «άνοιξη», είναι όμως κάποιο χειροπιαστό δεδομένο ανόδου της δραστηριότητας στον Ατλαντικό τις προσεχείς εβδομάδες.

Εξάλλου, δεν πρέπει να περάσει απαρατήρητη η αποδοχή από τη Ρωσία των όρων Κοινοτικού δανείου ύψους 500 εκατ. ECU για δημητριακά προϊόντα, που συμφώνησαν οι Υπουργοί της ΕΟΚ στις 10 Φεβρουαρίου, καθώς και οι αυξημένες ανάγκες σε σιτηρά της Κίνας, που υπολογίζονται σε ετήσια βάση να φθάσουν τους 16 εκατομ. τόννους.

Κάποια κινητικότητα εμφανίσθηκε τις τελευταίες ημέρες και στην αγο-

ρά του Ειρηνικού, με την επανεμφάνιση των Ιαπώνων ναυλωτών μεταφοράς αυστραλιανού γαιάνθρακα για τις ανάγκες των χαλυβουργιών, αλλά και εκεί η γενική εικόνα δεν εμπνέει αισιοδοξία για το άμεσο μέλλον και οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν στην διατήρηση των σημερινών επιπέδων ναύλων τουλάχιστον μέχρι τις πρώτες εβδομάδες του Μαρτίου.

Εξάλλου, η παρόμοια υποτονικότητα που παρατηρείται και στην αγορά των πετρελαιοφόρων, δεν επιτρέπει στα μικτά πλοία να γυρίσουν στην αγορά των υγρών φορτίων, με αποτέλεσμα να εντείνεται η προσφορά τονάζ στα μεγάλα μπάλκερς capsize.

Ας δούμε τα νέα χαμηλότερα επίπεδα ναύλων που πληρώθηκαν στις βασικές κατηγορίες φορτίων κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου:

Σιτηρά:

- 60.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 19,00.
- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 11,00.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 22,50.
- 35.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα /Αμβούργο, δολ. 18,00.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 15,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 240.000 τον. Τουμπάραιο για Ια-

πωνία, δολ. 7,50.

— 155.000 τον. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 4,90.

— 65.000 τον. Πόρτ Ούμπου για Βέσεπορτ, δολ. 7,75.

Γαιάνθρακες:

— 130.000 τον. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 5,90.

— 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 7,50.

— 110.000 τον. Αυστραλία για Ρότερνταμ, δολ. 11,00.

— 85.000 τον. Ρότερνταμ για Τάραντο, δολ. 3,40.

— 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Μπιλμπάο, δολ. 8,75.

— 55.000 τον. Νιούπορτ Νιούς για Ιαπωνία, δολ. 15,90.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Τάραντο, δολ. 9,00.

Λιπάσματα:

— 40/50.000 τον. Γιούζνυ για Κίνα, δολ. 26,00.

— 18.000 τον. Άκαμπα για Ασάμπ, δολ. 15,20.

Τσιμέντα:

— 25.000 τον. Σπλίτ για Βαλένσια, δολ. 13,00.

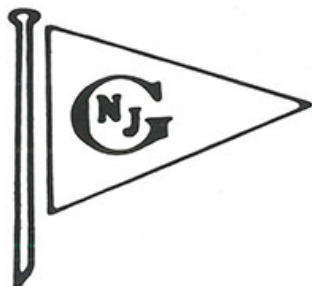
Ζάχαρη:

— 19.500 τον. Φίτζι για Λονδίνο, δολ. 31,00.

— 14.250 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 14,00.

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

Ο ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μετά βίας τα μισθώματα των πάναμαξ άγγιξαν τα δολ. 10.000 την ημέρα σε Δύση και Ανατολή, ενώ τα μικρότερα μπάλκ κάρριερς αναγκάζονταν σε μακρινό ταξίδι υπό έρμα για να εξασφαλίσουν αξιοπρεπή απασχόληση.

Οι παρακάτω μισθώσεις απεικονίζουν την πώση των επιπέδων σε όλες τις περιοχές:

— 66.130 τον. d.w. από Ρίβερ Πλέϊτ για Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.850 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 125.000.

— 60.650 τον. d.w. από Ταϊβάν μέσω Αυστραλίας για Κίνα, δολ. 10.000 την ημέρα.

— 42.200 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 9.200 την ημέρα.

— 29.000 τον. d.w. από Κόντινεντ για Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 28.500 τον. d.w. από Ταϊβάν μέσω Αυστραλίας για Νοτ. Κορέα, δολ. 6.700 την ημέρα.

— 28.200 τον. d.w. από Σκώ για Απω Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αργοί ρυθμοί διακίνησης φορτίων στην αγορά του πετρελαίου, εν όψει της νέας διάσκεψης των υπουργών πετρελαίου του ΟΠΕΚ και της διαστα-

κτικότητας των εμπορών για νέες αγορές.

Συνέπεια των παραπάνω εξελίξεων η πτωτική εξέλιξη των ναύλων σε όλες τις βασικές αγορές, με προεξάρχοντα τον Αραβικό Κόλπο όπου οι ναυλώσεις κυμάνθηκαν από WS 42,5 έως WS 55.

Στην αγορά της Μεσογείου οι παρτίδες των 80.000 τόννων κινήθηκαν στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα των WS 80, ενώ στα μικρότερα μεγέθη δεν υπήρξε ουσιαστική δραστηριότητα.

Περιορισμένη κίνηση σημειώθηκε και στη Δυτική Αφρική με τους ναύλους του ενός εκατ. βαρελιών στα χαμηλά επίπεδα των WS 57-60, ενώ στη Βορ. Θάλασσα η τοπική αγορά μετά βίας έφτανε τα WS 80 για φορτία 80.000 τόννων.

Μόνη αγορά που διασώθηκε από τη γενική ύφεση της αγοράς του πετρελαίου υπήρξε η Καραϊβική, με αξιόλογο αριθμό ναυλώσεων στο μέγεθος των 70-75.000 τόννων στα WS 125-140 και με ναύλους περί τα WS 180 για φορτία των 50.000 τόννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 260.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ / Βορ. Ευρώπη/ Ερυθρά Θάλασσα, WS 42,5/ WS 45 / WS

47,5, αντίστοιχα.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 60.

— 125.000 τον. Λιβύη για Ρουμανία, WS 55.

— 105.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Νέα Ζηλανδία, WS 67,5.

— 100.000 τον. Λιβύη για Βορ. Ευρώπη, WS 77,5.

— 80.000 τον. Βρεταννία για Βορ. Ευρώπη, WS 77,5.

— 73.000 τον. Βενεζουέλα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 134.

• Σε ποσοστό 7%, το οποίο αντιστοιχεί σε 1,5 εκατομμύριο βαρέλια, φαίνεται πως θα συμφωνήσουν τελικώς να περικόψουν την ημερήσια παραγωγή του πετρελαίου οι 13 χώρες - μέλη του ΟΠΕΚ.

Το κύριο πρόβλημα που καλούνται να λύσουν τώρα οι εκπρόσωποι των χωρών - μελών είναι το πως θα κατανείμουν μεταξύ τους την περικοπή.

Στο μεταξύ, η τιμή των συμβολαίων Απριλίου του αργού πετρελαίου Brent σημείωσε στις 14 Φεβρουαρίου άνοδο 19 σέντς στο διεθνές χρηματιστήριο πετρελαίου του Λονδίνου στα δολ. 18,72 δολλ. το βαρέλι. Ωστόσο, πηγές της αγοράς ανέφεραν ότι η τιμή του βαρελίου δεν πρέπει να ξεπεράσει τα δολ. 18,80.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΣΤΑΡΛΑΪΤ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία, 35.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα/ Αμβούργο, δολ. 18 φίο, 10 η-μέρες, Φεβρουαρίου 12-28.

ΜΑΙΡΗ Μ.: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία 27.000 τον. δημητριακά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 19,50 φίο, 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Φεβρουαρίου 12-22.

ΜΑΡΚΕΣΑ: Κόλπο ΗΠΑ 57.500 τον. γεννήματα Άμστερνταμ, δολ. 11 φίο, 11 η-μέρες, Φεβρουαρίου 10-15.

ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ: Ρότερνταμ / Χάβρη / Ρουέν ή Μπορντώ 19.000 τον. περίπου χύδην μετάλλευμα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 37,50 φίο, 8.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΠΟΡΦΥΡΙΟΝ: Λόγκ Μπής 26.300 τον. σκράπ Νοτ. Κορέα, δολ. 570.000 κατ' αποκοπή φίο, 15 η-μέρες, άμεση.

ΛΕΩΝ: Πόρτ Χέντλαντ 126.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 6,20 φίο, φόρτωση κλίμακας/15.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-29.

ΓΟΥΑΪΜΕΑ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 13 φίο, 5 η-μέρες/ 8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 14-21.

ΙΛΙΑΔΑ: Πόντα ντε Μαδέϊρα 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,50 φίο, 7 η-μέρες, άμεση φόρτωση.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Νάρβικ 95.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Χάναπορτ, δολ. 3.00 φίο, 4/5 η-μέρες, Φεβρουαρίου 3-10.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,25 φίο, 11 η-μέρες, Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 3.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Φεβρουαρίου 10-15, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.200 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Νέα Ζηλανδίας, δολ. 10.400 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Ιαπωνίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡ: 34.700 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Αυστραλία άμεση, επαναπαράδοση Σκω / Γιβραλτάρ/ Πασσέρο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Φεβρουαρίου 24-28, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.650 την ημέρα, πλέον δολ. 165.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 64.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βορ. Ισπανία Φεβρουαρίου 8-12, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΙΜΩΛΟΣ III: 12.640 τον. d.w. του 1966, παράδοση Μπρέϊκ Φεβρουαρίου 10-13, ταξίδι 30 ημερών με επαναπαράδοση Κόπερ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΚΟΡΩΝΙΣ II: 27.023 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βιτόρια Φεβρουαρίου 24-29, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΛΛΗΝ: 35.063 τον. d.w. του 1982, παράδοση στον πιλότο Σαουθάμπτον Φεβρουαρίου 10-15, επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 9.850 την ημέρα.

ΣΚΙΠΠΕΡ N.: 36.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμεση, επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 61.450 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πόρτ Χέντλαντ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.250 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Τσιγκαντόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Τζεμπέλ Ντάνα και Κάργκ Άϊλαντ 275.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 43, Φεβρουαρίου 16.

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ: Περσικό Κόλπο 10.000 τον. Τουρκία, WS 61, Φεβρουαρίου 16.

ΑΞΩΝ: Πλωτή αποθήκη 210.000 τον. ανοικτά του Ομάν, δολ. 15.000 την ημέρα για περίοδο 5-10 η-μέρες.

ΑΝΙΑΡΑ: Κολέ 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 67,5, Φεβρουαρίου 17.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Μπετζαία 80.000 τον.

Τριέστη, WS 90, Φεβρουαρίου 11.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Ελ Παλίτο 29.000 τον. καθαρά Νέα Υόρκη, WS 237,5, Φεβρουαρίου 10.

ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Άντεν 30.000 τον. καθαρά Ινδία, WS 210, Φεβρουαρίου 6.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Φορκαντός 127.000 τον. Φός, WS 47,5, Φεβρουαρίου 10.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Μπράς Ρίβερ 125.000 τον. Γένοβα, WS 51,25, Φεβρουαρίου 19.

ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 30.000 τον. καθαρά Ινδία, WS 190, Φεβρουαρίου 15.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 167,5, Φεβρουαρίου 10.

ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σάρροχ 28.000 τον. καθαρά Βοστώνη, WS 143, Φεβρουαρίου 15.

ΓΚΡΗΚΦΑΪΤΕΡ: Αμουαϊ Μπαϊ 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 75, Φεβρουαρίου 14.

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Γάμπα 125.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 59,5, Φεβρουαρίου 24.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Ταρτούς 70.000 τον. Ιταλία, WS 105, Φεβρουαρίου 9.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Σιγκαπούρη 55.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 135, Φεβρουαρίου 22.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Σιγκαπούρη 30.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 145, Φεβρουαρίου.

ΚΡΗΤΗ: Ρας Τανούρα 234.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 45, Φεβρουαρίου 12.

ΑΪΝΤΑ: Καραϊβική 30.000 τον. Αγ. Ευστάθιο (δύο συνεχή ταξίδια), δολ. 315.000 κατ' αποκοπή, άμεση.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Καραϊβική 71.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 130, Φεβρουαρίου 10.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Πουέρτο Μιράντα 68.500 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 95, Φεβρουαρίου 12.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Κιουρασάο 47.800 τον. Ακτή Ατλαντικό ΗΠΑ, WS 187,5, Φεβρουαρίου 12.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Δυτ. Αφρική 127.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ WS 59, Φεβρουαρίου 17.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 54, άμεση φόρτωση.

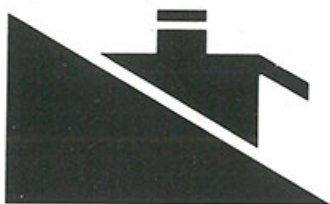
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 174.000 τον. Ινδία, WS 57,5, Φεβρουαρίου 18.

ΕΘΝΙΚ: Σιντίρ Κερίρ 260.000 τον. Χάβρη και Ρότερνταμ, WS 55, Φεβρουαρίου 27.

ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Λιβύη 80.000 τον. Ισπανία, WS 75, Φεβρουαρίου 14.

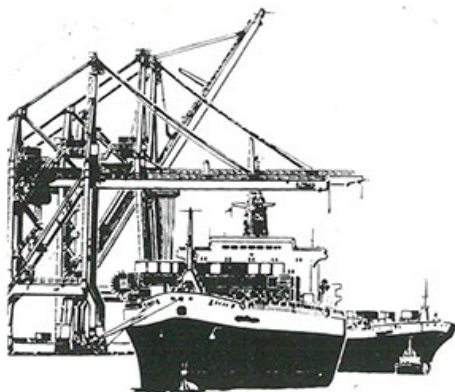
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σιντί Κερίρ 125.000 τον. Κωνσταντία, WS 55, Φεβρουαρίου 18.

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

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



NAFTIKA CHRONIKA

THE CRUCIAL PROBLEM

The most crucial problem of Greek shipping today is without doubt, how to attract more young people to a sea career.

It has become the primary target of the Ministry of Mercantile Marine and has the full support of the prime minister, who was recently briefed on the Ministry's achievements for 1991 at a meeting on January 21st.

The minister of Mercantile Marine Mr. A. Pavlides, also told the prime minister that discussions are being held on the subject with all parties concerned and added that an organised campaign will be launched to attract youngsters to the sea.

As far as we are concerned, we hope that among the measures taken to achieve this objective will be the recognition of service on foreign - flag ships, both in terms of promotion and pensionable sea time.

We have stated this repeatedly and we are saying it once again: that our seamen should not be punished for serving on foreign ships when there are not enough Greek-flag ships to provide them employment.

We can only hope that this important subject will be brought up during the discussions and that a fair solution will be found.

Coast Guard's «OPA 90» rules affect all types of US trading vessels

BIMCO has sent a letter to the U.S. Coast Guard (USCG) expressing its views on the **Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) on Financial Responsibility for Water Pollution**. The **NPRM** constitutes USCG's proposal as to what shipowners and operators must do to obtain the **Certificate of Financial Responsibility** required under the **Oil Pollution Act 1990 (OPA)**.

In their letter BIMCO states that:

«OPA 1990 imposes liability on **all** vessels whether they are dry cargo ships, cruise ships or tankers. In the event of a major spill being caused by a dry cargo ship involved is a collision with a laden tanker, the owners of the dry cargo vessel may also be exposed to liability.»

Accordingly, BIMCO emphasizes that it is not only tanker owners/operators who have to address

the issues of liability and certification. Under the proposed Rules, no vessels over 300 gross ton, dry cargo vessels as well as tankers, will be allowed entrance into U.S. waters unless they possess a **Certificate of Financial Responsibility**.

A **Certificate of Responsibility** can only be obtained if the insurer/guarantor accepts direct action for claims against the insured. The **P&I Clubs**, traditionally the sole providers of third party liability insurance to shipowners, have refused to accept direct action.

In effect, few vessels, if any, trading to the United States will be able to provide the required **Certificate of Financial Responsibility** if the Rules are implemented as proposed.

Besides the above BIMCO stresses that it is highly necessary to address the issues of shipowners exposure to unlimited liability and the lack of sufficient insurance cover. Solutions to these problems will, however, inevitably require that the U.S. Congress amends certain sections of the **OPA 1990**.

In conclusion, BIMCO states that:

«BIMCO is confident that the protection of the marine environment can be maintained while the negative impact of **OPA 1990** is reduced. It is BIMCO's hope that this may be achieved through a dialogue between the U.S. Congress and the shipping industry.»

Prospects Improving for Marine Insurers

The annual report of the Institute of London Underwriters, published on January 28, indicates that, after several years of disastrous results, the marine and aviation insurance market appears to be back on the road to regaining profitability.

Despite the optimism, however, a note of caution was sounded in the wake of rising casualty figures. The ship casualty graph turned sharply upwards last year, and tonnage lost was the highest since the dark years of 1979-80. In 1991, 182 ships (500 tons gross and over) were lost, showing an increase of 30% on 1990, the actual tonnage involved (at 1,708,464) represented an increase of 40% on 1990, including the highest-ever bulk carrier tonnage losses.

The ILU represents the company marine and av-

iation insurance market, its 101 members accounting for about half of all marine and aviation insurance business placed in London.

The retiring chairman, Declan McMahon, told members in his statement that 1991 was a year «when London marine underwriters regained a sense of realism and became more hard-headed in their attitudes. Slowly, but surely, he said, underwriters raised their sights on rates and conditions, often demonstrating a willingness to lose orders if their terms were not met.»

Drastically reduced reinsurance capacity, and the soaring cost of reinsurance in whatever form was the spur, the «Piper Alpha» disaster in 1988 acting as a catalyst in reducing capacity. The eventual London Market Excess of Loss spiral it produced peaked at an estimated 12 billion, gradually impacting on everyone. A multi-claim year followed in 1989, with four major claims, which are still affecting the London market.

In support of these comments, the chairman quoted the following annual revenue figures for business accounted through the ILU:

	PREMIUMS	CLAIMS
1989	£1.621 billion	£2.135 billion
1990	£1.675 billion	£2.729 billion
1991	£2.210 Billion	£4.069 billion

All parts of the account - hull, cargo and aviation - produced losses in 1991.

The ILU annual report also dealt at some length with ship safety, with underwriters moving to the forefront in efforts to improve loss prevention, including a major step taken by the London Joint Hull Committee, representing the ILU and Lloyd's marine insurance markets. This concerns a new Structural Condition Warranty, which underwriters can use when they are not entirely happy about the structural integrity of the vessels they are being asked to insure.

The report also noted another fear which has been expressed - that of cruise ship operators to send their vessels to some new regions in untried waters and out-of-the-way ports of call. In remote areas there was unlikely to be any salvage capability and, for passengers, no immediate air cover of the kind that proved so effective when the *Oceanos* was lost off South Africa last year.

The new Chairman of the ILU is Mr Peter Leslie Evans.

New Structural Condition Warranty

Reference was made in the annual statement of the (outgoing) chairman of the Institute of London Underwriters to the introduction of a new Structural Condition Warranty by the Joint Hull Committee, which represents the ILU and Lloyd's marine insurance markets.

Although the significant strides made by the major classification societies and the International Maritime Organisation are fully recognised, Lon-

don underwriters remain extremely concerned about the ageing world fleet, standards of maintenance and general ship safety. The matter has been the subject of many discussions of the JHC to mitigate these problems and to seek possible remedies, particularly with regard to bulk carriers.

Nearly 20 years ago, London underwriters were instrumental in encouraging the installation of inert gas systems in VLCCs by the application of a warranty. Consideration was given to a similar initiative, but no equipment or monitoring device was identified that was likely to provide a full solution. It was becoming obvious to underwriters that the only way to improve on the present situation was to submit certain vessels to a thorough and meaningful survey that concentrates on the problem areas, such as frames and ballast tanks.

The use by London underwriters of condition surveys is certainly not a new departure. In addition, many overseas insurers have intensive regimes for surveys, in addition to the classification societies requirements. Similarly, P & I clubs are increasing their stipulations for pre-entry surveys, and other interested parties, such as charterers, also feel the need to look at vessels before signing contracts. The increasing activities of Port State Control are also indicative of the growing need for monitoring the world's merchant marine.

To tackle this problem, the JHC sought the technical advice of the Salvage Association; the result is that guidelines have been jointly developed for a disciplined approach to this matter.

The new Structural Condition Warranty will require owners to carry out the survey within certain time limits, or even prior to attachment. The survey will be more intensive than a normal condition survey, and will entail several days' work by the surveyors. The survey will fulfill the normal function of a condition survey, but with an enhanced structural content that will include ultrasonic gauging of parts of the structure.

The requirements for this survey are supportive of the classification societies' rules, and will enable underwriters to continue to provide cover to shipowners who are trading safely with the older types of vessels which have complied with the warranty.

NEI Clarke Chapman wins £ 40 m contract for coal terminal.

NEI Clarke Chapman Ltd, of Gateshead, has won a contract worth approximately £40m to construct a new coal-handling terminal for PowerGen at the Port of Liverpool. The terminal will be used to unload coal from ships and transfer it to both road and rail transport systems. It will be able to handle five million tonnes a year.

Clarke Chapman's turnkey project management contract includes the supply of two Cowans Boyd 1,500 tonnes/h grabbing unloaders, coal stacking and reclaiming machines.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΓΛΩΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε - δ. = δόθηκε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΧΣ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32780
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΔΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΔΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΔΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'ΝΤΑ(δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑΤ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΚΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993

πρ. «ΤΣΚ Μέλωντα»	
α. Γένοβα 28/12	
ε. Νιούκαστλ 29/12	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λε Χάβρη 16/12	
μετ. «Βιργινία» (μ.)	
α. Άκαμπα 25/12	
προς Ιντσόν 15/12	
προς Τοκιο 11/12	
ε. Πόρτ Λίνκολν 27/12	
προς Ταμπίκα 23/12	
προς ΗΠΑ 21/12	
ε. Τζέντα 8/12	
προς Ιταλία 16/12	
επωλήθη αλλοδαπούς	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ρίο Ιανέιρο 26/12	
προς Κασσιούγκ 25/12	
ε. Ρίο Χάινα 20/12	
προς Κασσιούγκ 12/12	
προς Οζέκα 17/12	
πρ. «Λοίδα»	

ε. Αίγιον 23/12	
προς Μανζανίλο 15/12	
προς Κουανγιάγκ 9/12	
ε. Ρίο Γκράντε 19/12	
προς Λάγος 6/12	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 29/12	
προς Κορέα 2/12	
προς Ιντσόν 22/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Χάμπτον 2/1	
α. Πόρτ Άλμπερτον 31/12	
προς Γιοκχάμα 3/12	
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 13/12	
προς Αλεξάνδρεια 29/12	
ε. Γκάλβεστον 13/10	
προς Βενετία 18/12	
πρ. «Orsola B.»	
ε. Μπουσάνα 9/12	
προς Καζαμπλάνκα 29/12	
ε. Πειραιά 20/11	
αργεί Πειραιά	
διαγράφεται	
προς Βραζιλία 3/12	
ε. Πειραιά 22/12	
προς Ντουμπάι 31/12	
προς Σιγκαπούρη 25/12	
προς Μπαλμπόα 24/12	
α. Ν. Ορλεάνη 22/12	
υπό ναυπήγηση	
προς Λα Γκουαίρα 17/12	
προς Μπαγκκόκ 18/12	
ε. Κόμπε 25/12	
προς Μπουσάνα 31/12	
πρ. «Αναγγελ Ιντέλιτζενς»	
πρ. «Αναγγελ Λήντερ»	
προς Τζέντα 31/12	
ε. Δουνκέρκη 22/12	
ε. Σακά 22/12	
προς Μπαγκκόκ 25/11	
α. Σιμονσέκι 6/12	
α. Ν. Ορλεάνη 18/12	

προς Αλγερία 20/12	
προς Νοβοροσίσκ 26/12	
ε. Αμβούργο 35/1	
ε. Άκαμπα 9/12	
προς Ιαπωνία 18/12	
ε. Ρίο Ιανέιρο 1/1	
ε. Πόρτ Πίρι 11/2	
α. Ν. Ορλεάνη 28/12	
προς Μπαγκκόκ 26/11	
α. Χιούστον 18/12	
α. Γιούροπορτ 31/12	
προς Κίνα 13/12	
προς Σανγκάι Ραγιάγκ 22/12	
ε. Τέμα 30/11	
προς Οζέκα 9/12	
προς Φόουσι 3/12	
προς Πόρτ Κέλαγκ 24/12	
ε. Ρότερνταμ 1/1	
προς Χούμπαλντ Μπαϊ 28/12	
προς Ρότερνταμ 24/12	
ε. Φρεντερίτσα 18/12	
ε. Ωλμπανυ 28/12	
α. Καέν 25/12	
προς Νιούκαστλ 21/12	
προς Χόγκ Κόνγκ 1/1	
προς Ταϊβάν 20/11	
ε. Μπουλών 26/12	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΜΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΩΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986

προς Ταϊβάν 28/12	
ε. Κπέμε 26/12	
α. Κολόμπο 23/12	
ε. Πόρτ Άλφρεντ 22/12	
α. Άβονμαουθ 21/12	
προς Σουραμπάγια 21/12	
ε. Τερνούζεν 24/12	
α. Βανκούβερ 24/12	
α. Λισαβών 23/12	
ε. Φιλαδέλφεια 30/12	
α. Ν. Ορλεάνη 23/12	
ε. Νιούκαστλ 22/12	
ε. Ντάρμπαμ 25/12	
ε. Μπ. Άϊρες 13/12	
ε. Τζέντα 30/12	
στη Γιοκχάμα 7/12	
προς Κουανγιάγκ 27/10	
ε. Σιγκαπούρη 3/11	
προς Κασσιούγκ 21/12	
προς Τόκιο 8/12	
προς Βενετία 23/12	
α. Αλεξάνδρεια 29/12	
ε. Μπρισμπαϊν 30/12	
προς Αμπιτζάν 10/12	
μετ. «Ουδισιόκτον Στάρ» (ε.)	
ε. Χάταινοχ 12/12	
επισκ. Πειραιά 27/12	
προς Βραζιλία 27/12	
προς Νοβοροσίσκ 20/12	
προς Νιούκαστλ 2/1	
προς Καναδά 14/12	
ε. Βαρκελώνη 30/12	
ε. Μιλφροντ Χάβεν 30/12	
α. Σιγκαπούρη 6/11	
προς Ν. Υόρκη 30/12	
α. Σαντάν 13/12	
προς Νιγηρία 19/11	
α. Κρίστιασαντ 16/12	
ε. Μπλιμπόα 30/12	
προς Αυστραλία 21/12	
προς Πούντα Καρντόν 14/12	
α. Τενερίφ 12/12	
προς Πούντα Καρντόν 20/12	
υπό ναυπήγηση	
ε. Ιντσόν 25/11	
α. Βανκούβερ 29/12	
ε. Σάφι 2/12	
μετ. «Μαρίκα» (ε.)	
προς Κεητπάρουν 18/12	
προς Μασάν 15/11	
ε. Λα Παλις 30/12	
προς Καρταγένα 23/12	
προς Καζαμπλάνκα 23/12	
μεταφορές Ρεθόμου	
προς Αρούμπα 4/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 22/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 5/12	
ε. Σιγκαπούρη 23/12	
προς Ταϊβάν 13/12	
προς Σιμπούσι 22/12	
προς Καρταγένα 30/12	
προς Ν. Αμερική 7/12	
προς Βαλτιμόρη 2/12	
προς Ταϊβάν 19/12	
προς Μπ. Χοκίβι 25/12	
προς Γδύνια 24/12	
προς Παναμά 19/12	
προς Οναχάμα 29/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 27/12	
προς Φλένσμποργκ 19/12	
προς Ιταλία 20/12	
προς Αρούμπα 20/12	
α. Ρίο Χάινα 23/12	
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 17/11	
προς Βενεζουέλα 18/12	
προς Ιαπωνία 29/11	
προς Αλγερία 14/12	
α. Ν. Ορλεάνη 17/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 24/12	
α. Χέι Πόιντ 17/12	
προς Νοβοροσίσκ 21/12	
προς Μπ. Αμπάς 30/10	
α. Χιούστον 16/12	
ε. Πειραιά 29/12	
αργεί Πειραιά	
προς Βενεζουέλα	
μετ. «Λεβάντ Φόρτσισουν» (ε.)	
δ. Σκώ 12/12	
προς Μπ. Αμπάς 6/11	
προς Λαύριο 22/12	
α. Πειραιά 24/12	
προς Πειραιά 21/12	
προς Αγ. Θεοδώρους 10/12	
ε. Πειραιά 5/12	

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	€ Σάντος 11/12
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Π. Μιασισαπλή 24/12
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Τρίπολη 10/12
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΣ (δ.)	72	1589	προς Βόλο 5/12
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Σάντος 20/12
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Τουρκία 24/12

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Κόστα Ρίκα 18/12
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	προς Μπάνμπουρι 31/12
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Λα Σπέζια 18/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ντερίνς 20/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Βόλο 20/12
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Γιούροπορτ 3/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	€ Σουέζ 28/12
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	προς Βαντί Φεράν 28/12
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	€ Δεμερράρα 19/12
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Μαρακάμπο 19/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	€ Υμουίντεν 2/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	προς Οράν 11/12

ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Χιούστον 25/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ν. Ορλεάνη 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Χιούστον 28/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Μανζανίλο 31/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	προς Μεξικό 24/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ντύρμπαν 19/12
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306	επιπλήθη Έλληνες
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	€ Σ. Τζών 26/12
ΓΟΥΑΙΒΗ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	€ Χόγκ Κόγκ 9/12
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	€ Άκαμπα 17/12
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	πρ. «Windward»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Ταρραγκόνα 1/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	προς Πακιστάν 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	€ Α. Πετρούπολη 2/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	€ Ν. Υόρκη 25/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Κίνα 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	€ Ταρραγκόνα 26/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Μπασλίκ 7/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Ιράν 3/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	€ Ρότερνταμ 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Γκίσεϊμ Τέρμ. 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Μπαγκακούλα 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Παυλάκ 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Αλεξάνδρεια 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	€ Σκίοντα 22/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Σκίοντα 15/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Τερνούζεν 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	€ Σιγκαπούρη 22/12

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	€ Ντουμπάϊ 25/12
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	προς Ιαπωνία 24/12
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	επιπλήθη αλλοδαπούς
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	α. Ντύρμπαν 4/12
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Πειραιά 7/12
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Λάγος 31/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	€ Ν. Υόρκη 27/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ν. Ορλεάνη 13/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Σίντι Κερρί 22/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Μπείλουν 20/12
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	στο Κάρτσι 28/11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	€ Βηρυττό 26/12
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Τζέντα 24/12
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	€ Σαγκάη 14/12
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	προς Βαρκελώνη 25/12
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	α. Ν. Ορλεάνη 21/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Ν. Ζηλανδία 20/12
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασούρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Ρότερνταμ 29/12
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Τζουαίμα Τέρμ. 10/12
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Ν. Κορέα 10/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Μπ. Άιρες 12/12
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	€ Κεμπέκ 30/12
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227	προς Τρίπολη 30/12
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Ιαπωνία 28/11
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Σεπετίμπα Τέρμ. 7/12
ΕΛΕΝΗ	71	8630	πρ. «Κράντνι»
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Αλεξάνδρεια 19/12
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	προς Ηράκλειον 24/12
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	προς Τύνιδα 24/12
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	μετ. «Ειρήνη» (€.)
ΕΛΛΗΝ	82	19370	€ Ρενίον 22/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	€ Οδησσό 11/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Μεξικό 20/12
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	προς Αλεξάνδρεια 14/12
ΕΜΕΡΑΔ	76	10801	προς Σουρία 15/12
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Οράν 30/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	προς Αλεξάνδρεια 24/12
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	προς Χονγκκόνγκ 18/12
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	προς Σιγκαπούρη 22/12
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘ	73	36265	βυθίστηκε 7/12
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΥΠ	70	30861	πρ. «Πρίσμος»
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Αλγκειράς 28/12
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	προς Ικαρία 10/12
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	€ Πειραιά 21/12
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Ινδονησία 20/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	€ Λάγος 16/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Σαγκάη 15/12
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Αλταμίρα 7/12
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Φορταλέζα 11/12
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	α. Ντύρμπαν 1/1

ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	α. Αλεξάνδρεια 28/12
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	€ Χιούστον 22/12
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	€ Νιούκασλ 21/12
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Αφρική 3/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Ν. Αμερική 28/12
ΖΑΝΕΤ	66	4503	€ Ασντον 31/12
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	€ Σαν Νικόλας 9/12
ΖΕΥΣ	71	87667	προς Γιούροπορτ 19/12
ΖΗΝΩ	81	23100	€ Σιγκαπούρη 21/12
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Μπρισμπαίν 2/1
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Σιγκαπούρη 18/12
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Βαρκελώνη 1/1
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	€ Χάλιφας 30/12
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γένοβα 29/12
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103	προς Γένοβα 28/12
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κίλαγκ 30/12
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Σαβόνα 26/12
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Κρίμπι 29/11
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973	προς Αρούμπα 25/12
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Κίνα 15/12
ΗΡΩ	76	17129	προς Παχάγκ 26/11
ΗΣΤΙΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	€ Ν. Ορλεάνη 29/12
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Μοντουάρ 29/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Σαλντάνια Μπαι 9/12
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	€ Πειραιά 24/12
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρρς Φουσίκι 16/12
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	€ Λίβερπουλ 3/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Τύνιδα 19/12
ΘΕΟΜΩΤΩΡ	82	36979	α. Ν. Ορλεάνη 18/12
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Γιόκοχαμα 26/12
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	μετ. «Πασιφικ Τρέιντερ» (€.)
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς Ιταλία 3/1
ΙΛΙΔΑ	73	121165	προς Σιγκαπούρη 14/12
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Τρεϊλάντ 9/12
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	€ Ν. Ορλεάνη 27/12
ΙΝΤΕΣΟ ΓΚΛΟΥΡ	69	12840	προς Πενάγκ 22/12
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	€ Καζαμπλάνκα 20/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	€ Βηρυττό 1/1
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Πόρτο Μολιβαρ 21/12
ΙΟΣ	85	34400	α. Τερνέστη 28/11
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	€ Παραντίπ 17/12
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	α. Βανκούβερ 30/11
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	προς Οδησσό 24/12
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξάνδρεια 28/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Ινσάν 14/12

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	€ Άκαμπα 22/12
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Χόγκ Κόγκ 15/12
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Πόρτ Σουδάν 28/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Λατόκα 13/12
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	€ Οράνγη 10/12
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	α. Φώλεϊ 28/12
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς Μπαλμπόα 22/12
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Χιούστον 4/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Οδησσό 29/12
ΚΑΛΜΑ	81	19483	πρ. «Staccarrier»
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757	προς Αλγέρι 17/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Λιττέλτον 16/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Γιάννου 19/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	€ Ν. Ορλεάνη 19/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Λε Χάβρη 28/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Οζάκα 25/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουαίμα Τέρμ. 29/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Ρας Τανούρα 24/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	προς Ναυτάι 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	€ Πόρτ Καρτίερ 23/12

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161	πρ. «Choyo Maru»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς ΗΠΑ 18/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	προς Γιόκοχαμα 20/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	α. Γάνδη 23/12
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	προς Σαγκάη 8/11
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Ινδονησία 16/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	€ Άρζιου 30/12
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122	προς Σίδνεϊ 28/12
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Κίλαγκ 12/12
ΚΑΡΟΣ	67	12702	€ Αλεξάνδρεια 29/12
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	€ Πειραιά 24/12
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Σ. Αραβία 21/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Χό Τάι Μινχ Σίτυ 17/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	προς Κίλαγκ 7/11
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900	προς Σέβεν Άιλαντ 4/12
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	α. Βανκούβερ 5/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Θεσσαλονίκη 21/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Βαλλέττα 29/12
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Σίντι Κερρίρ 16/12

ΚΙΜ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	€ Φουτζέιρα 3/10
ΚΙΜΛΟΣ (δ.)	74	60352	προς Περισκό 12/12
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Μπ. Αμπάς 7/12
ΚΛΕΩΝ	76	59319	α. Τζέντα 18/12
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	προς Κορούνα 2/1
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	€ Βανκούβερ 31/12
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Σαγκάη 8/12
ΚΟΜΕΤ	78	14374	προς ΗΠΑ 26/12
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	προς Αφρική 7/12
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Σιγκαπούρη 25/12
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	€ Ουέλλσλουντ 28/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	€ Ρότερνταμ 20/12
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	€ Κόρπους Κρίστι 10/12
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Γκλάντσταουν 7/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Περισκό 22/12
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Αγ. Θεοδώρους 15/12
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Χάμπτον 25/12
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Π. Σαΐδ 23/12	MINI ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Οδησσό 24/12	MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Αυγούστα 24/12	MINI ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	24270	προς Αγ. Θεοδώρου 23/11	MINI ΛΕΙ'Σ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βρυττί 27/12	MINI ΛΗ	71	1557	ε. Ν. Ορλεάνη 11/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Ρότερνταμ 25/12	MINI ΛΗΚ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 2/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Λιβύη 16/11	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Ορλεάνη 28/12
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Αυγούστα 23/12	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	προς Λασιόνη 24/12
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σάλαγκεν 26/12	MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Κίγκστον 2/12
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	επισκ. Αγ. Θεοδώρου 21/12	MINI ΛΙΝΚ	71	1592	α. Σέτε 22/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	προς Γαλλία 28/12	MINI ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Φιουμτσίνιο 28/12	MINI ΛΟΥΦ	71	1563	προς ΗΠΑ 18/12
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σκίοντα 22/12	MINI ΛΟΥΡ	71	1598	ε. Ν. Ορλεάνη 9/12
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Σκίοντα 21/12	MINI ΛΟΥΤ	71	1584	προς Ν. Ορλεάνη 12/12
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	προς Σαν Λορέντζο 13/12
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Υμουίντεν 1/1	MINI ΛΟΥΜ	74	1577	προς Βενεζουέλα 19/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Σαλλάβερο 16/12	MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 18/12
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	προς Ινδονησία 15/12	MINI ΛΥΜΦ	75	1587	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Ταϊβάν 13/11	MINI ΛΟΥΤ	70	1592	α. Χιούστον 12/12
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	74	67289	προς Περαϊκό 24/12	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Νάυμπαν 22/12
ΚΩΣ (δ.)	71	17355	ε. Μιλφροντ Χάβεν 1/1	MINOAN ΡΗΦΕΡ	64	4575	προς Νοβοροσίσκ 27/12
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Μομπάσα 31/12	ΜΙΝΟΣ	75	28082	προς Ταρραγκόνα 27/12
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Νταμμάμ 10/12	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κων/πολη 28/12
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	προς Πειραιά 29/12	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	προς Δ. Αφρική 28/12
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Δρέπανον 20/12	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Τουρκία 31/12
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	ε. Μπαζούλα 14/12	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Ν. Ορλεάνη 25/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρ. «Hera»	ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Νιούκαστλ 12/12
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Ταϊβάν 28/12	ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	προς Ιταλία 28/12
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	προς Αλγερία 20/11	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Νιούπορτ 31/12
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965	δ. Πόρτ Σαΐδ 31/12	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	ε. Πειραιά 17/12
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	προς Πειραιά 21/12	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντ Μπρίν 14/12
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	προς Πειραιά 27/12	ΜΠΑΛΚΙΤΟΥΝΤ	66	3881	α. Ρότερνταμ 3/1
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	ε. Μόντρεαλ 23/12	ΜΠΑΤΡΥ	77	35282	πρ. «Bantny»
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865	προς Πειραιά 28/12	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Κασίμα 25/12
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Ντουμπάι 29/11	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	προς Ελλάδα 30/12	ΜΠΟΕΜ	72	17728	προς Κασσιόνη 11/12
ΛΕΩΝ	73	70931	προς Κωνσταντίνα 26/12	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029	προς Τσίμα 19/12
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Μπείλιον 26/12	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Δεμεράρα 24/12
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	ε. Χέυ Πόιντ 26/12	ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Κίνα 22/12
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Μανίλα 21/11	ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Σιλικάπ 12/12
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Μανασού 16/12	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	προς Τζέντα 28/11
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Νιχάμα 27/12	ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785	αργεί Πειραιά
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Μπρέμερχαβεν 31/12	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	προς Ταϊβάν 15/12
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505	ε. Γκντάνσκ 24/12	ΝΑΝΗ	78	14651	υπέστειλε κυπριακή
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	επισκ. Πειραιά 20/8	ΝΑΝΟΣ	70	9865	προς Χιούστον 26/12
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασίρα	ΝΑΕΟΣ	71	6738	μετ. «Ατλάντικ Τρέιντερ» (ε.)
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	ε. Χόμπτον 29/11	ΝΑΕΟΡΗΦΕΡ	74	8915	ε. Χέλσινγκορκ 16/12
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Βομβάη 29/11	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ε. Τσίμα 25/12
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	ε. Αμβέρσα 26/12	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	ε. Βόλο 21/12
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Κολόμπο 23/12	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Χαλιφά 31/12
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Αλεξάνδρεια 21/12	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Θρη Ρίβερ 2/12
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Αυγούστα 29/12	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Κορούνα 29/12
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	προς Ρεσίφ 14/12	ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Κίλαγκ 31/12
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Ρεσίφ 14/12	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	ε. Τσίμα 2/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Μανασού 18/12	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	προς Μαντράς 2/12
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	ε. Φερναντίνα 12/12	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ιαπωνία 16/12
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Φερναντίνα 12/12	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	επισκ. Πειραιά 11/9
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	προς Ιντσόν 10/12	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Νοβοροσίσκ 15/12
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Νταμμάμ 23/12	ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Γιάννου 13/12
ΜΑ'ΙΤΡΟΣ	69	18923	ε. Σιγκαπούρη 16/12	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	στο Λέγκχορν 23/12
ΜΑΝΑ	77	30263	προς Κωνσταντίνα 28/12	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	προς Ραβέννα 29/12
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	μετ. «Κέα»	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς Λιβύη 28/12
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Κίλαγκ 21/12	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς Άνναμα 6/12
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Λίβερπουλ 24/12	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Τζέντα 20/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Λαττάνια 17/12	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Τέξας 13/12
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Άσντον 27/12	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Ιλιτσέβσκ 18/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Γιβραλτάρ 22/12	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Αγκάλα 13/11
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	71	18552	ε. Ταϊτιάβετσια 30/12	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Αγ. Βικέντιο 2/12
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	ε. Ν. Ορλεάνη 28/12	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	προς Ν. Ορλεάνη 27/12
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	μετ. «Αθώς» (ε.)	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	ε. Πειραιά 27/12
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Ιντσόν 13/12	ΝΟΡΟ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Μπουσάνα 21/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	προς Αλγερία 30/11	ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Λος Άντζελες 22/12
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	84	19800	ε. Βανκούβερ 25/12	ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	πρ. «Λουίζιαν Ρέιμπερ»
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Ν. Ορλεάνη 21/12	ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Ν. Ορλεάνη 29/12
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620	προς Τουρκία 30/11	ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	προς Κόντινεντ 8/12
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Καρταγένα 16/12	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Λαττάνια 17/11
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	πρ. «Crvstal Kina»	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Τέμα 25/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σιμπενίτς 23/12	ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	πρ. «Agir Roma»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	ε. Λος Άντζελες 19/12	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Βαλέντσια 22/12
ΜΑΡΙΓΓΟ	72	9824	προς Βίλμαχαβεν 1/1	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Σάντος 19/12
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	στη Τζέντα (αποθήκη)	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	α. Φουτζέιρα 11/10
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	προς Αλγερία 10/12	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Λοδίνο 4/11
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	προς Οκινάβα 14/12	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600	α. Λαύριο 28/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Μπόννυ 21/1	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	προς Ταϊβάν 15/12
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	88	30831	προς Ρωσία 30/12	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Σιγκαπούρη 3/12
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Αρακάζου 10/12	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Χιούστον 13/12
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Κασσιόνη 13/12	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Οδησσό 19/12
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρ. «Asia Marine»	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Φουτζέιρα 19/12
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	στο Ν. Μαγκαλόρ 21/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234	α. Φουτζέιρα 19/12
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Άσπρα Σπίτια 29/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	υπέστειλε παναμαϊκή
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Γιβραλτάρ 3/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	80	29710	α. Λισαβώνα 28/12
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	α. Ν. Ορλεάνη 14/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΟΥ	77	14722	προς Ν. Αφρική 13/12
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Χιούστον 11/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	84	17879	επιωλήθη Έλληνες
ΜΑΡΩ Δ.	85	25000	προς Χόγκ Κόγκ 29/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879	προς Κίνα 15/12
ΜΑΤΣΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. «Ming Jade»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	84	17879	προς Σιγκαπούρη 14/12
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	πρ. Μπαντίρμα 16/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	76	126990	προς Μπαγκόγκ 4/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 29/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	77	14644	υπέστειλε λιβερσιανή
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Κάρσκι 18/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	91	53000	προς Καναδά 11/12
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Μπρέικ 21/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	90	53000	προς Κοατζακόσκ 23/12
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Τζέντα 4/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	α. Τέξας Σίτυ 8/12
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	ε. Πειραιά 20/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σετουμπάλ 29/12
ΜΙΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Χιούστον 20/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Μανιάς 19/12
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	προς Κίνα 4/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	προς Νταμμάμ 30/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998	ολική απώλεια	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	προς Βανκούβερ 18/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	προς Κωνσταντίνα 25/12	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. Βατοϊύμ 26/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	προς Μαράκκιμο 6/12
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	προς Μείκκο 15/12	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρ. Βενεζουέλα 19/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 29/12	ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	α. Ν. Ορλεάνη 24/12
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. Γκαρούμα 23/12
			ε. Ν. Ορλεάνη 18/12	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	προς Λαζάρο Καρνέντας 10/12
			α. Ν. Ορλεάνη 29/12	ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864	ε. Κόρινθο 17/12
			α. Ν. Ορλεάνη 15/11	ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	πρ. Μομπάσα 30/12
				ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΑΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΥΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΤΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΗΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΩ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΓ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΛΑΓ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΠΙΝ	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465

προς Τζακάρτα 18/12	
προς Καναδά 23/12	
προς Περισκό 12/12	
προς Χοντίντα 19/12	
προς Άσντον 30/12	
ε. Πειραιά 29/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 24/12	
προς Δουκέρη 28/12	
προς Βικτόρια 25/11	
πρ. «Maersk Seraya»	
προς Ειγκάγκ 22/11	
προς Ούμ Σαϊδ 27/12	
προς Σουνταλάδρα 31/12	
προς Ποχάγκ 18/11	
προς Π. Κέμπλα 8/12	
πρ. «Maersk Senang»	
α. Νουέβα Παλμύρα 28/12	
α. Χιούστον 9/12	
προς Ναγκόγια 25/12	
προς Λος Άντζελες 13/12	
προς Πύλο 12/12	
ε. Πειραιά 31/10	
προς Φουτζέιρα 26/12	
προς Σίκινα 18/12	
προς Γουατεμάλα 22/12	
προς Αγγλία 14/12	
επισκ. Πειραιά 16/11	
α. Ν. Ορλεάνη 30/11	
α. Ρας Τανούρα 30/11	
επιπλήθη Έλληνες	
προς Κόρινθο 27/12	
προς Σάντος 23/12	
ε. Πόρτ Άντζελες 16/12	
προς Ραβέννα 27/12	
ε. Αλεξάνδρεια 29/12	
προς Ρόδο 28/12	
προς Ανκόνα 27/12	
ε. Φουκουγιόμα 19/12	
προς Γκεμλίκ 23/12	
προς Ινδονησία 15/12	
α. Γκιζόν 11/12	
προς Τούπζαν 16/12	
προς Τουμπάρδο 2/1	
μετ. «Ανθή Π.» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 29/10	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 11/12	
προς Ρόμπερς Μπάνκ 25/12	
α. Ν. Ορλεάνη 15/12	
προς ΗΠΑ 28/12	
προς Κίνα 14/12	
στο Λομπίτο	
ε. Ιντσόν 1/12	
προς Βαλτιμόρη 21/12	
ε. Δρέπανον 22/12	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/12	
προς Ιαπωνία 25/12	
ε. Μπρέικ 1/1	
ε. Πειραιά 20/12	
προς Σαμαρίνα 30/11	
μετ. «Μπίλλης» (ε.)	
ε. Καβάλλα 22/12	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
α. Χιούστον 29/12	
δ. Κων/πολη 25/12	
α. Φάμουθ Μπαϊν 28/11	
προς Γιένμπου 21/12	
ε. Πόρτ Σαϊδ 31/12	
προς Καμπεντίλο 25/12	
προς Άλστα 19/12	
προς Μπ. Χομείνι 9/11	
ε. Τσιβιταρέτσια 29/12	
προς Αγ. Θεοδώρου 21/12	
προς Ραμπίχ 29/12	
προς Πειραιά 27/12	
ε. Πειραιά 29/12	
προς Ιαπωνία 28/12	
μεταφορές Πάτρας	
προς Τζέντα 29/12	
ε. Πειραιά 5/12	
προς Μπ. Άιρες 27/11	
ε. Γκάλατς 19/12	
α. Ντάρμμαν 1/1	
προς Τυνησία 18/12	
προς Σιγκαπούρη 25/11	
προς Μομπάσα 16/12	
ε. Κοπέρ 29/12	
πρ. «General Fr. Kleeberg»	
προς Αμπίτζαν 12/12	
α. Ίμνιγκχαμ 1/1	
α. Ν. Ορλεάνη 22/12	
ε. Ιντσόν 4/12	
προς Βαλτιμόρη 18/12	
ε. Πειραιά 11/12	
ε. Νιούκαστλ 27/12	
ε. Τζουμπάιλ 2/12	
α. Π. Μωχ. μπν Κασίμ 21/12	
προς Λευκίδα 16/12	
προς Πασίρ Γκουιντάνκ 19/12	
προς Ρόττερνταμ 21/12	
α. Φρέντρικσαντ 21/12	
ε. Άκαμπα 21/12	
ε. Λάγος 17/12	
προς Ρας Σουκχέιρ 29/12	
προς Βραζιλία 4/12	
α. Πειραιά 23/12	
δ. Κων/πολη 19/12	
προς Βραζιλία 21/12	
δ. Σουέζ 5/12	
ε. Πειραιά 23/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 19/12	

ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776
ΣΙΑΒΕΡ Α'Τ'ΜΠΕΕ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΣ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΠ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΣ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΑΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΡΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680

πρ. «Seaford»	
υπέστειλε Λιβεριανή	
προς Αβάνα 21/12	
ε. Λος Άντζελες 28/12	
προς Αντοφαγκάστα 18/12	
προς Πόρτ Κάμπα 6/12	
προς Βραζιλία 28/12	
προς Μπ. Αμπάς 2/1	
ε. Σάμερσάντ 14/12	
προς Ουλσόν 14/12	
πρ. «Maleson»	
α. Λοριέντ 20/12	
ε. Τέμα 8/12	
προς Βηρυτό 27/12	
προς Πόρτ Άρθουρ 31/12	
προς Αλεξάνδρεια 12/12	
α. Ρίβα 13/12	
προς Ν. Αφρική 29/11	
προς ΗΠΑ 28/12	
ε. Χιού Πόιντ 24/12	
προς Οζάκα 25/11	
ε. Βενετία 23/12	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 13/11	
ε. Ν. Ορλεάνη 19/12	
προς Ιράν 5/12	
διάλυση Κίνα	
προς Ιράν 19/11	
προς Νταλιάν 27/12	
προς Γιένμπου 19/12	
α. Ν. Ορλεάνη 17/12	
προς Ιταλία 29/12	
προς Αίγυπτο 13/12	
προς Μαπούτο 11/12	

ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935

προς Σαλέρνο 25/12
προς Πόρτο Μπολιβάρ 28/12
υπέστειλε παναρκική
ε. Νιούκαστλ 29/12
προς Τζακάρτα 23/12
α. Ν. Ορλεάνη 27/12

ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

μεταφορές Περαϊκού
α. Ρας Τανούσα 23/12
α. Ν. Ορλεάνη 1/12
α. Ίμνιγκχαμ 23/12
προς Ρεϊνιόν 24/12
προς Κερπέν 27/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (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 (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (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 (Μηχ.)	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 ΜΠΟΥΓΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΔΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΪΘΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΤΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΪΡΗΝΙΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΪΤΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	9710
ΑΪΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (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 (Μηχ.)	83	14069

προς Κάνλτα 25/12
προς Ισιγκκάκι 13/12
προς Κάμπο 30/8
α. Βενετία 14/12
πρ. «Cockrow»
προς Χάμπτον 21/12
προς Τρινιντάντ 26/11
προς Μπαλμπόα 15/12
προς Άσταντον 21/12
προς Κούβα 31/12
προς Πόρτο Καμπέλλο 6/12
ε. Τσιτγκόγκ 8/12
ε. Τραμντάι 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. Ορλεάνη 23/12
ε. Μανφρεντόνια 16/12
προς Βομβέι 10/12

προς Φουτζέιρα 10/12
ε. Βηρυτό 26/12
προς Χάργκ 3/12
στη Βηρυτό 12/12
προς Σιγκαπούρη 14/12
επισκ. Άστροντάρ 27/12
ε. Σουέζ 1/1
προς Ντουμπάι 31/12
μεταφορές Περαϊκού
ε. Γκντάνσκ 1/1
ε. Βενετία 29/12
μετ. «Summit Pioneer» (κ.)
ε. Μόγκλα 20/12
προς Μπόχια Μπλάνκα 27/12
προς Μπερμύδα 16/12
προς Γκντάνσκ 19/12
ε. Αμβέρσα 4/1
ε. Τέξας Σίτυ 14/12
προς Γιβραλτάρ 1/12
προς Βρέστη 29/12
ε. Ρόττερταμ 3/1
ε. Σαν Λορέντζο 27/12
προς Κόλπο ΗΠΑ 20/12
προς Συρία 21/12
αργεί Ραβέννα
προς Κουίνσλανγκντ 23/12
α. Γιούροπορτ 29/12
ε. Βιζακασπντ 2/12
α. Καζαμπλάνκα 22/11
επωλήθη Έλληνες
ε. Σαν Αντόνιο 7/12
προς Μίλφροντ Χάβεν 5/1
προς Χουάνκπου 17/11
προς Ν. Ορλεάνη 23/12
προς Σουραμπάγια 8/12
προς Κασσιούγκ 15/12
προς Ταϊβάν 26/12
προς Σαγκάι 14/12
επωλήθη αλλοδαπούς
ε. Λέγκχορν 23/12
ε. Παράνα 12/12
στο Σάο Σεμπασιάνο 3/1
προς Σαγκάι 9/12
προς Νίγκμουρ 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 Χερσόν 2/12
ε. Ντάρμπαν 22/12
ε. Οδησσό 13/12
προς Γιοκοχάμα 30/12
προς Αϊμπου 18/12
ε. Σ. Λουί ντι Ρον 28/12
ε. Σετσουπάλ 18/12

ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	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 (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΕΣΤΟΣ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙ (μ.)	76	14591
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ 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 Ι. (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (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 Ι (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΟΡΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (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

μεσαναυτικές μεταφορές
προς Τζέντα 21/12
στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)

προς Όιτα 15/11
α. Τζουάιμα Τέρμιναλ 7/12
προς Καγιέν 31/12
στο Σαλβαντόρ 25/9
προς Μπ. Αμπάς 26/11
στο Ντιγκο Γκασία 6/9
προς Τάμα 19/12
προς Βενεζουέλα 24/12
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/12
στη Χαλκίδα 17/12
προς Αίβανο 18/12
α. Ντάρμπαν 28/11
στο Μπουένος Άιρες 31/12

προς Κολούμπια Ρίβερ 19/12
ε. Μπάρ 27/12
προς Σιγκαπούρη 11/12
ε. Τζέντα 17/12
προς Γιόσσου 30/11
προς Σιγκαπούρη 21/12
ε. Μπ. Άιρες 12/12
ε. Αλεξάνδρεια 26/12
προς Άσπρα Σπίθα 19/12
προς Κων/πολη 28/12
ε. Αλεξάνδρεια 22/12
βυθίστηκε Σαρδηνία 8/11
α. Βανκούβερ 29/12
προς Τουμπάρδο 24/12
ε. Άκρομα 29/12
ε. Ντάρμπαν 1/1
προς Τρίπολη 4/12
πρ. «Sana»
ε. Ρίο Ιανέιρο 23/12
προς Σπάρτα 17/12
ε. Άκρομα 27/12
ε. Τόρε Ανουνζάτα 5/12
προς Μπαχραϊν 14/12
ε. Πειραιά 8/1/91
ε. Ραβέννα 22/12
πρ. «Amazon Meru»
ε. Ζήμπαργε 2/1
προς Γκάνδη 20/12
ε. Σάο Σεμπασιάνο 15/12
ε. Πειραιά 18/12
προς Ντάρμπαν 25/12
ε. Τύνιδα 23/12

ε. Ριγιάκα 22/12
μετ. «Muriel»
ε. Μπάρ 26/12
προς Διλισάκλει 25/12
προς Ες Σιντν 18/12
ε. Πόρτ Κέλαγκ 25/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ε. Σαγκάι 17/12
προς Σιγκαπούρη 11/11
προς Αλγκεθράς 13/12
ε. Ντάρμπαν 27/12
προς Ν. Ορλεάνη 1/1
προς Γιαντάι 21/11
προς Βραζιλία 29/12
ε. Ίμνιγκχαμ 2/1
α. Ντάρμπαν 27/12
επισκ. Κεηπτάουν 5/12
α. Ν. Ορλεάνη 21/11
μεταφορές Ινδονησίας
ε. Κεηπτάουν 28/12
ε. Τζέντα 10/12
προς Μπαχραϊν 8/12
διάλυση Ινδία
ε. Μαϊλά 14/12
πρ. «Pedro C.»

ε. Λάρνακα 31/12
προς Γιβραλτάρ 22/12
μεταφορές Πάτρας
α. Ρασιφ 1/11
προς Γιβραλτάρ 8/10
προς Γκάνα 22/12

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623

ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΜΑΟΥΤΑ Δ (δ.κ.)	72	2913
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ Υ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΤΣΠΟΡΟΣ (κ.)	70	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (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. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΛΑ (Ονδ.)	58	2966
ΓΙΟΥΛΑ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.)	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (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 ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΑΙΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΣ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	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
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)	79	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΩΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΙ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
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	
α. Θεσσαλονίκη 11/12	
α. Ν. Ορλεάνη 8/12	
ε. Γιβραλτάρ 24/11	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Μπάρ 10/12	
υπέστηκε παναμαϊκή	
προς Ισπανία 23/12	
α. Λάγος 27/11	
προς Λιβύη 31/12	
προς Σατ Λόντον 21/12	
ε. Τόρρε Ανουνιάτα 19/12	
προς Κουϊγκντά 13/12	
προς Κήλαγκ 12/12	
προς Ταγού 22/12	
ε. Βενετία 23/12	
προς Τουμασίνα 18/12	
α. Αλεξάνδρεια 17/12	
ε. Βανκούβερ 24/12	
ε. Κουσίρο 16/12	
ε. Μπελέμ 22/12	
ε. Μπαγκόκ 7/9	
ε. Ιλιτάβσκ 22/12	
α. Χιούστον 14/12	
προς Γκάλφορτ 12/12	
προς Δ. Αφρική 8/12	
προς Λόουστοφτ 29/12	
στη Λά Γκοσίρα 6/12	
προς Μπ. Αμπάς 9/1/91	
ε. Κωνσταντίνα 27/12	
προς Τύνιδα 23/12	
ε. Τσιτσάουκ 27/11	
ε. Ιντσάν 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 Καρτίερ 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 Σάιτ 28/12	
προς Χιούστον 29/12	
προς Μπανίας 4/12	
προς Ιταλία 1/1	
δ. Δαρδανέλλια 24/12	
προς Ιταλία 24/12	
προς Χοντίνια 22/12	
προς Κασσιόγκ 13/12	
προς Ινδία 16/12	
προς Φουτζέιρα 23/12	
προς Μιχαμάντια 26/12	
προς Σεβίλλη 28/12	
προς Τζέντα 22/12	
ε. Μάνεϊνσιντ 23/12	
προς Κόλμο ΝΠΑ 15/12	
προς Γκίνεα 22/12	
α. Ν. Ορλεάνη 11/12	
ε. Κέλητσον 9/12	
προς Φλόσσιγκ 23/12	
ε. Κάντλα 11/12	
προς Μπιντάνκ 7/12	
ε. Σ. Τζών 25/12	
προς Τοκουγιάμα 23/11	
α. Χιούστον 21/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 27/12	
προς Ρίο Πλέιτ 28/12	
προς Λα Γκοσίρα 26/11	
ε. Σαβόννα 21/12	
ε. Βενετία 11/12	
α. Ν. Ορλεάνη 27/12	
προς Καράτσι 11/12	
α. Χιούστον 17/12	
επισκ. Μόιλς 30/12	
α. Αμβούργο 16/12	
προς ΝΠΑ 31/12	
προς Ισλαμικά 3/12	
α. Ν. Ορλεάνη 29/12	
α. Ν. Ορλεάνη 13/12	
ε. Ιντσάν 8/11	
προς Δ. Αφρική 3/12	
ε. Κάδιξ 26/12	
ε. Σάο Φραντίνσκο 14/12	
προς Μπ. Χομπίν 21/12	
προς Ρουέν 25/12	
προς Χάρκχ Άιλαντ 8/12	
προς Κέη Τάουν 12/12	
ε. Κασσιόγκ 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 Φείραν 31/12	
προς Ιντσάν 5/12	
προς Τζέντα 26/12	
ε. Καράτσι 10512	
προς Μανίλα 20/12	
α. Γιβραλτάρ 20/12	
ε. Μπουσάν 10/12	
επισκ. Σ. Μάις 27/12	
προς Ντουμπάι 27/10	
ε. Λας Πάλαμας 29/12	

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	2048
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΙΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (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
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (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
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (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 ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487
ΕΞΟΝΗ ΙΙ (μ.)	72	15871
ΕΠΣΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΡΧΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ 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'Ι'ΚΟΣ (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	18229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΝΑ	79	16390
ΗΡΑ	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΣΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεθ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (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
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472

ε. Πειραιά 21/12	
προς Κήλαγκ 8/12	
πρ. «Ντίλιντ'ζενς Π.»	
ε. Άντεν 18/12	
προς Μόκχα 18/12	
προς Τζουμπάι 3/12	
ε. Πειραιά 26/12	
ε. Σάντος 19/12	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
ε. Ντάρμπαν 30/12	
μεταφορές Περαϊκού	
προς Λουάντα 28/6	
προς Μεζικό 19/12	
α. Βανκούβερ 8/12	
προς Κούβα 12/12	
προς Κήλαγκ 19/11	
προς Τρινιντάντ 15/12	
α. Χάμιλτον 10/12	
στη Λα Πάλας	
επιβλήθη αλλοδαπούς	

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ε. Κομά Μπαίη 16/12	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Κασσιόυχ 16/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Αντοφαγκάτα 4/12	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Σιλικά 10/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Κων/πολη 27/12	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	πρ. Βαγκράϊ 25/12
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Γιοκαχάμα 6/12	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	ε. Λικάτα 30/10
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	προς Φρεντερίτα 20/12	ΚΟΥΚΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλύμουθ 29/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	δ. Παναμά 1/12	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Μαϊάμ 26/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Καρατά 3/12	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	α. Αβέρρο 6/12	ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	προς Ιντσόν 28/12
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697	προς Οκρίκα 7/12	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	πρ. Σ. Τόμας ντε Καστίλια 31/12
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	μετ. «Ημιθέα» (κ.)	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 1/1
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	προς Ελλάδα 9/12	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Μομπάσα 3/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Καμσάρ 22/12	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Μακέιο 13/12
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Ζημπράνκε 24/12	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Αμβέρσα 25/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Κιτμάτ 28/12	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Βαλβίς Μπ. 24/12
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	πρ. Σ. Τόμας ντε Καστίλια 27/12	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	πρ. Διλισκέλεσι 22/12
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρ. Ιταζάι 27/12	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρ. Σενιπάχ Τέρμιναλ 16/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρ. Ν. Αμερική 13/12	ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	επωλήθη Έλληνες
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	πρ. Ιαπωνία 10/12	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρ. Μίνα Καμπούς 20/12	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρ. Τζέντα 17/12
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	ε. Πειραιά 23/12
				ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλεάνη 14/12
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρ. Μπουρκάς 16/12	ΚΩΣ (π.)	72	8936	πρ. Λομπίτα 17/9
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	πρ. Νητηρόιτ 21/11	ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	επωλήθη αλλοδαπούς	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	πρ. Μπ. Αμπάς 22/12
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζι	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201	ε. Θεσσαλονίκη 18/11
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρ. Βαρεκλώνη 12/12				
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Οδησσό 16/12	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Λουάντα 25/11
ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λας Πάμας 24/9	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρ. Ιταλία 21/12
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	ε. Λας Πάμας 29/12	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	πρ. Θεσσαλονίκη 21/12
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688		ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	πρ. Γαλλία 14/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρ. Καρατά 14/12	ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123	πρ. Ρόδο 2/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Ιντσόν 13/12	ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Ν. Ορλεάνη 16/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	επωλήθη Έλληνες	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρ. Χάρμπτον 21/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	ε. Σάντος 20/12	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	α. Χιούστον 20/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρ. Σιγκαπούρη 26/12	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρ. Ναγκόγια 29/11
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	α. Ντάρμπαν 7/11	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Σ. Άνκορατζ 18/12
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Νταμμά 27/12	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	πρ. Βουλγαρία 11/12
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	ε. Λας Πάμας 21/12	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρ. Κουεϊμπάνε 26/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρ. Χοντίντα 24/12	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. Δοκάβ 11/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	πρ. «U.N.Trader»	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Μάντα 11/12
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969	ε. Βρέστη 29/12	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	πρ. Οκρίκα 11/12
ΚΑΠΡΙΝΑ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	διάλυση Ινδία	ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	πρ. «Singa Wiltream»
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Ντόρντρεχτ 3/1	ΛΑΤΩ (π.)	68	18210	α. Ν. Ορλεάνη 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Τόκιο 1/12	ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	7648	μετ. «Ιάσων» (κ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	πρ. Βέντισιλις 23/11	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	πρ. «Srigy carrier»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρ. Βαλπαράϊζο 20/12	ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	5276	πρ. Ιντσόν 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 29/12	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	πρ. Ρεϊνόν 12/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρ. Ντάρμπαν 25/11	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Μοντουάρ 30/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρ. Σαν Λορέντζο 17/12	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	μετ. «Πρόγκρες» (κ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	πρ. «Πατρία Ελλάς»	ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	ε. Αμβέρσα 5/1
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	πρ. Κακονγκά 20/12	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. Μπουρκάς 19/12
				ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	πρ. Μπ. Αμπάς 27/12
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	πρ. «Orchid Sea»	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	πρ. Αλγερία 26/11
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Πειραιά 27/12	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρ. Μπαγκόγκ 22/12
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	α. Χοντίντα 19/11	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	πρ. Ονδούρα 30/12
ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.)	76	9996	ε. Γένοβα 28/12	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	πρ. Μανζανίλο 29/11
ΚΑΡΑΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	πρ. «Orduña»	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Μορμουγκάο 23/12
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	πρ. Νοβοροσίσκ 22/12	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Πειραιά 24/12
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Αλεξάνδρεια 20/12	ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρ. Μπέιλου 26/11	ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	πρ. Πόρτ Σουδάν 27/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρ. Παρανγούσα 19/12	ΛΙΝΑ (Ονδ.)	66	2953	ολική απώλεια
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Σαν Λορέντζο 19/12	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	ε. Ζημπράνκε 3/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	ε. Ρεσίρ 29/11	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	πρ. Δ. Αφρική 19/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	επώληθη Έλληνική	ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766	πρ. «Βαλβίς Μπαίη»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Σουέζ 2/1	ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	ύψος σημαία Μάλτας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	πρ. Μανίλα 15/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρ. Καλλόα 30/12
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	36865	πρ. Γένοβα 22/12
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Ν. Ορλεάνη 25/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	82	36865	α. Σαν Φραντίσκο 29/12
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Πειραιά 28/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	77	15407	πρ. Νοβοροσίσκ 17512
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρ. Ιράν 27/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	69	41477	ε. Γένοβα 21/11
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	πρ. Κούβα 21/12	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	πρ. Αλγερία 31/12
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	ε. Πειραιά 22/12	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	πρ. Γκάδστρον 11/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρ. Καραϊβική 28/11	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	ε. Ρίγο 9/12
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	πρ. Κωνσταντίνος 18/12	MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	πρ. Ρεϊνόν 10/12
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	πρ. Αμπού Ντάμι 2/1	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	πρ. Φλώριδα 18512
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	επωλήθη Έλληνες	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	α. Ροβέντα 20/12
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	πρ. «Lancelot Sun»	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ	75	34745	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Μαντράς 18/12	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρ. Ματάνζας 14/12
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρ. Μπ. Αμπάς 22/11	ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.)	76	8731	πρ. Νουακτσότ 7/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρ. Πειραιά 12/12	ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400	ολική τεκμαρτή απώλεια
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	α. Γένοβα 20/12	ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427	πρ. Κασίμα 14/12
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	ε. Γένοβα 20/12	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	ε. Κασσιόυχ 18/12
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Πόρτ Μωχ. μίν Κασίμ 16/12	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Χιούστον 24/12
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	πρ. Ιταλία 27/12	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Σιγκαπούρη 24/11
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	α. Λισσαβώνα 8/12	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Πειραιά 7/12
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Ταραγκόνα 23/12
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρ. Ινδονησία 29/11	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	πρ. Τρίπολη 9/12
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρ. Άμστερνταμ 8/12	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρ. Σάο Φραντίσκο 22/11
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	ε. Πόρτ Σάι 14/12	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρ. Καζαμπλάνκα 31/12
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	πρ. Ιαπωνία 8/12	ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	πρ. «Afsar»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608	πρ. Ν. Ορλεάνη 24/12	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρ. Ντακάβ 17/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	α. Τσάρλεστον 28/12	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	ε. Ν. Ορλεάνη 28/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	πρ. Μπαγκόγκ 19/12	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. Ιαπωνία 10/12	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρ. Ν. Αμερική 17/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	α. Ν. Ορλεάνη 29/12	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	ε. Σ. Τζών 24/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	πρ. Ιορδανία 24/12	ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263	πρ. Παλάου Σαμπού 20/11
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786	πρ. Ρότερνταμ 10/12	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	πρ. Σαλντάν Μπαίη 2/11
ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΟΥΖ (N.M.)	73	120734	πρ. «Bos Combo»	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρ. «Ατλαντίς ΕΛ»
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρ. Μάρασα ελ Μπρέγκα 13/12	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (δ.π.)	64	28986	μετ. «Μαριούλα Κ.» (κ.)
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. Ρότερνταμ 2/1	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	70	18628	πρ. Κάμπος 3/12
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976	πρ. «Phillips Arkansas»	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	76	138765	πρ. Φιλίππινες 6/12
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρ. Φιλίππινες 23/12	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	70	9077	πρ. Περσικό 15/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρ. Γιβραλτάρ 28/12	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	πρ. Σάντο Τόμας 14/12
ΚΟΠΛΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	επώληθη ελληνική	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	πρ. Βενγκόζ 24/11
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρ. Μπαγκόγκ 14/12	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	α. Ν. Ορλεάνη 13/12
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Ρότερνταμ 31/12	ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	μετ. «South Calm» (κ.)
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	στο Κάργκ (αποθήκη)	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Γιβραλτάρ 10/12	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρ. Ιράν 27/12
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	πρ. Σ. Αραβία 20/12	ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρ. Κόρπους Κρίστι 25/12
ΚΟΡΥΤΑΝ (κ.)	75	17175	α. Άκομα 6/10	ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718	α. Ρας Τανούρα 21/12
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	πρ. Κήλαγκ 31/12	ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρ. Πιομπό 31/12
				ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250	α. Λάγος 17512
				ΜΕΓΑ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/12
				ΜΕΡΙΤΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	επωλήθη αλλοδαπούς
				ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962	πρ. «Alandia Traders»

ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (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 (α.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΝΤΡΑ (κ.)	72	9924
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ. 7)	74	65579
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ. Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥΙΤ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΑΛΛΥ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Μηχ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ	69	23919
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΛΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (δ.μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΛΥ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΔΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΑΕΤ	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΤΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	6671
ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΓΓΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΛΥ (α.β.)	73	31861
ΜΠΡΑΤ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΡΙΝΑ (α.β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

πρ. «Mexican Gulf»	πρ. Σ. Νικόλας Μπ. 14/12
πρ. Βενεζουέλα 18512	πρ. Ρίο Γκράντε 27/12
πρ. Αλγερία 29/10	πρ. «Σέλινα»
πρ. «Λακέρτα»	πρ. ΗΠΑ 23/12
επισκ. Πειραιά 17/12	πρ. Νιγηρία 8/11
πρ. Άνδρο 13/6	πρ. Σακόντε 25/12
πρ. Βρέμη 6/1	επισκ. Γκντάνσκ 3/12
πρ. Μπουσκάναν 16/12	πρ. Νιγηρία 7/12
πρ. Καραϊβική 24/12	μετ. «Γκούντ Σπίριτ» (κ.)
πρ. Μπαλογιάν Τέρμ. 11/12	α. Νταμμά 7/12
αγορά από ΗΠΑ	πρ. Σεμαράγκ 12/12
πρ. Ιταλία 18/12	στη Σεμαράγκ (αποθήκη)
επισκ. Πειραιά 16/11	ε. Μπενανκούρ 4/12
α. Βαντι Φιράν 10/12	πρ. «Sheila»
πρ. ΗΠΑ 21/12	πρ. «Handy Carrier»
πρ. «Welkin»	πρ. Μπιζέρτα 18/12
ε. Γιούροσπορτ 3/1	α. Μπουεναβεντούρα 20/12
πρ. Μπελαγουάν 9/12	ε. Μιλάζο 19/12
πρ. Ρας ελ Μουγκάρ 22/12	πρ. Κριστομάλ 20/12
πρ. Μεσσίνα 23/11	πρ. Πόρτο Μπουλβάρ 12/12
α. Ροζάριο 21/12	πρ. Κριστομάλ 22/12
ε. Άκαμπα 20/12	πρ. Ιντσόν 9/10
πρ. Βάρρι 25/11	ε. Πειραιά 15/11
ε. Λόγος 18/12	πρ. Ιλιτσόβακ 17/12
στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)	ε. Τσίμα 20/12
πρ. Λας Πάλμας 28/12	μετ. «Κυριακούλα Δ.»
πρ. Ρ. Ορινόκο 27/11	ε. Καράτσι 19/12
πρ. Βραζιλία 22/12	ε. Ν. Ορλεάν 24/12
α. Άκαμπα 21/12	πρ. Αίγυπτο 1/12
πρ. ΕΣΣΔ 25/12	πρ. Αμβούργο 18/12
πρ. Ρόττερνταμ 20/12	α. Χιούστον 25/12
μεταφορές Αγκόλας	στη Μπαγκκόκ 10/12
πρ. Πειραιά 28/12	πρ. Φος 24/12
α. Πειραιά 22/12	πρ. Γιβραλτάρ 22/12
α. Ρίο Ιανέιρο 19/12	πρ. Μπούγκο 10/12
πρ. Ουλσάν 12/9	πρ. Οζάκα 2/12
στο Χάλα 3/1	α. Μπουεναβεντούρα 1/11
πρ. Τζέντα 23/12	ε. Σηάττα 16/12
πρ. Ούμ Σαΐδ 25/12	πρ. «N'ikko Maru»
πρ. Σάινες 1/1	πρ. Μπ. Αμάς 22/12
πρ. Ιαπωνία 31/10	ε. Μόγκλα 5/12
α. Γιβραλτάρ 9/12	πρ. Τακουάμα 26/11
πρ. Βρέμη 3/1	πρ. «New Mail»
πρ. Ντάρ ελ Σαλάμ 13/12	ε. Φουτζέιρα 31/12
ε. Κουτουμντία 6/12	πρ. Γιβραλτάρ 6/12
πρ. Μάϊμυ 26/12	πρ. Προγκρέσο 22/12
πρ. Ντουόλα 29/12	πρ. Β. Κορέα 20/12
πρ. Β. Κορέα 27/11	στο Χάργκ (αποθήκη)
ε. Τζέντα 17/12	αργεί Πειραιά
πρ. Οδισσώ 23/12	πρ. Δ. Αφρική 19/12
ε. Σιγκαπούρη 25/11	ε. Λός Άντζελος 30/12
πρ. Ακαγιούτλα 17/12	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
πρ. Μανασού 2/12	α. Ρίο Ιανέιρο 25/12

ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΤ' ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)	77	997
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (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 ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35,284
ΟΣΕΑΝ ΒΟΤ'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕΤ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΔΑΤ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΔΑΤ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ	74	35101
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29457
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (κ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961
ΤΗΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΑΔΑΡΟΣ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	73	53326
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (N.M.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	8352
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (κ.)	73	79422
ΠΑΝΤΑΝΑΣΙΑ (Μηχ.)	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (α.β.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	70	14851
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑΤ'ΚΟΣ 2 (κ.)	79	12470
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΤ'Σ (κ.)	74	9448
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΤ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΑΤ'ΝΕΡ (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 (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (α.β.)	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 (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΑΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΑΛΑΤΩΝ 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
ΠΟΡΤΑΤ'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤ'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	19666
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722

πρ. Κολόμπο 21/12	επιμήθη Ινδονησία
ε. Μπιζέρτα 20/12	πρ. Βραζιλία 29/12
α. Μπαχραϊν 26/10	α. Βανκούβερ 28/11
πρ. Περσικό 20/12	πρ. Ρας Λανούρ 23/12
πρ. Δ. Αφρική 19/11	μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά	ε. Γένοβα 23/12
πρ. Τρινταντ 25/11	μετ. «Osean Gr.» (μ.7
α. Κολόμπο 15/12	ε. Γένοβα 26/12
ε. Θεσσαλονίκη 14/12	πρ. Βεγκάλα 18/12
ε. Πειραιά 25/11	πρ. Γιόμπι 13/12
ε. Μομονάλ 18/11	ε. Ντάρμαν 29/12
ε. Βαρκελώνη 27/12	πρ. Σιγκαπούρη 20/9
μετ. «Handy Jak»	πρ. Μασάγουα 26/12
α. Πόρτο φ Σπαίν 19/12	μετ. «Ούριος» (κ.7
πρ. «Σαμπόρο Ολλύμπικς»	πρ. «Θεανούλα»
ε. Σαν Κάρλος ντε λα Ραπία 18/12	επισκ. Πειραιά 16/11
πρ. Γουάρι 17/10	πρ. Π. Νουάρ 22/12
ε. Ρεσίφ 5/12	πρ. Τάραντα 25/12
ε. Χάμπτον 29/12	υπέστειλε κυπριακή
πρ. «Cordoba»	πρ. «La Pampa»
πρ. «Ρούμπεν»	ε. Έμπεργκ 31/12
πρ. Πόντα ντα Μαδέιρα 19/12	ε. Κουανγιάγκ 6/1
πρ. Αλγέρ 10/12	ε. Ντάρμαν 16/12
ε. Μοντεβιδέο 29/12	ε. Φός 26/12
πρ. Παραντίπ 21/12	πρ. Τζακόρτα 7/12
πρ. Γένοβα 27/12	ε. Αλεξάνδρεια 28/12
πρ. Οίτα 18/12	πρ. Γάνδη 3/1
α. Αλκχέθρας 13/12	μετ. «CMB Έμπλεμ κ.7
πρ. Γκιζόν 18/11	πρ. «Labrador»
μετ. «Byron»	πρ. Ιαπωνία 1/12
πρ. Πειραιά 21/12	πρ. Σουίνουσκ 6/12
δ. Κων/πολη 11/11	α. Τζουσίμα 27/12
πρ. Πειραιά 27/12	πρ. Νιγηρία 27/12
πρ. «Sagitarior»	ε. Μοντουάρ 28/12
πρ. Γαλλία 16/12	επιμήθη αλλοδαπούς
ε. Κωνσταντία 5/12	αργεί Πειραιά
ε. Μορμουγκό 9/12	στην Αυγούστα 31/12
πρ. Αβονβάρμους 21/12	πρ. Σιγκαπούρη 23/11
αργεί Πειραιά	ε. Ν. Ορλεάν 17/12
α. Βανκούβερ 28/12	πρ. «Kamehara»
α. Ρας Τανούρα 7/12	πρ. Σιγκαπούρη 20/12
ε. Μομονάλ 1/12	ε. Ντουόλα 6/12
πρ. Αμπτινάν 19/11	πρ. Χάμπτον 18/12
α. Κερπτόουν 1/12	πρ. Λιβύη 27/12
πρ. Λιβύη 27/12	ε. Μπαθναγκάρ 6/12
πρ. Γιάννου 13/12	πρ. Τόμα 20/12
στο Σκίω 20/11	ε. Παρανάγουα 14/12
πρ. Δ. Αφρική 17/12	πρ. Ν. Αφρική 17/10
πρ. Π. Μωχ. μιν Κασίμ 5/12	ε. Δεμεράρα 14/12
πρ. Θεσσαλονίκη 27/12	πρ. Αλεξάνδρεια 31/12
πρ. «Golden Sunray»	πρ. «Jahre Energy»
πρ. «Sea King»	πρ. Θέουτα 24/12
μετ. «Εντράστ Χόουπ»	ε. Δουνκέρκη 29/12
πρ. Πειραιά 28/12	ε. Φορτάλζα 9/12
πρ. Μπανκόνκ 23/11	

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
ΡΑΓ'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'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8880
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	85	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
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΣΑΙΝΤ (κ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'ΙΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (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 II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑΤ'Σ (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 ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΓ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΓ'ΑΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΓ' (κ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	75	51898
(δ.Μηχ.)	70	1598
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	69	43456
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	68	14674
ΣΗ ΓΚΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ (ΑΒ)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (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
ΣΗΓΚΡΕΤ'Σ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΘ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΤ'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631

προς Σάο Σεμαστιάο 13/12	
ε. Μπαγκόκ 22/12	
προς Ν. Ορλέαν 16/12	
προς Καράτσι 24/12	
ε. Τσιταγκόκ 24/12	
ε. Πειραιά 25/12	
α. Ν. Ορλέαν 23/11	
προς Κόλπο ΗΠΑ 24/12	
ε. Ιντσόν 10/12	
α. Ν. Υόρκη 12/12	
πρ. «Ocean Voyager»	
προς Ταρραγκόνα 1/12	
επιβλήθη Έλληνες	
ε. Λατβία 23/11	
α. Δαμιάττα 7/12	
ε. Βαλτιμόρη 21/12	
αγορά από αλλοδαπούς	
α. Ν. Ορλέαν 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. Άκραμα 23/12	
ε. Σουά 30/11	
ε. Νταμμά 29/12	
α. Αμβέρσα 12/12	
ε. Κόρινθος 18/12	
προς Ρίσαρντς Μπαί 6/12	
προς Τσιταγκόκ 22/12	
στο Γκιζάν	
ε. Αίν Σούκνα 14/12	
προς Κάμπος Φήλντ 18/12	
προς Πετρούπολη 5/12	
προς Ντελλός 29/12	

προς Βηρυτό 12/12	
α. Ν. Ορλέαν 27/12	
πρ. «Μουσάκη»	
ε. Πειραιά 28/12	
στο Χάρκ	
α. Ραβέννα 26/12	
προς Βαρκελώνη 28/12	
προς Πειραιά 30/11	
α. Ντάρμπαν 30/12	
προς Ντέρονα 12/12	
ε. Ρότερνταμ 1/1	
προς Λιβερία 13/12	
α. Ιντσόν 22/11	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Κούβα 28/12	
στο Κο Σιάγκ 3/1	
ε. Μπαρνακούλα 26/12	
α. Χιούστον 16/12	
ε. Βηρυτό 28/12	
εγκαταλείφθηκε Μοστανγκνέμ	
προς Άντεν 28/12	
προς Ν. Κορέα 31/12	
ε. Γκντάνσκ 17/12	
προς Άνναμπα 26/11	
προς Σ. Μαρίν 18/12	
δ. Π. Σαϊό 31/12	
προς Ελλάδα 25/12	
α. Ρας Τανούρα 15/12	
προς Αμπζζάν 7/12	
προς Πόρτ Χαρκουρτ 18/12	
προς Μπ. Χομίνι 13/12	
προς Κίνα 26/11	

επιβλήθη αλλοδαπούς	
προς Δικίλη 28/12	
μετ. «Venice» (λ.)	
προς Χάιφα 28/12	
επιβλήθη Έλληνες	
προς Μπαγκόκ 25/12	
προς Μπ. Χομίνι 18/12	
ε. Χόγκ Κόκ 20/12	
πρ. «Roncesvalles»	
προς Ιταλία 24/12	
προς Μπόννου 5/12	
ε. Μπάρ 7/12	
επισκ. Πειραιά 17/12	
πρ. «Mar Atlantic»	
προς Λειψός 28/12	
προς Ταρραγκόνα 26/12	
προς Μιζουράτα 18/12	
α. Ν. Ορλέαν 21/12	
προς Αμβέρσα 29/12	
προς Θεοδοσία 22/12	
προς Ισπανία 19/12	
ε. Καράτσι 20/12	
προς ΗΠΑ 21/12	
ε. Ντάρμπαν 27/12	
επείσχεσε κυριακή	
στο Ούμ Κούσρ 5/9	
α. Ρίγα 26/12	
προς Πετρούπολη 13/12	
ε. Πόρτ Σουάν 16/11	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Μπάρ 10/12	
δ. Κων/πολη 13/12	
ε. Γκντάνσκ 28/12	
α. Άσντον 29/12	
προς Γένοβα 28/12	
ε. Ν. Ορλέαν 17/12	
α. Χιούστον 28/12	
α. Ρόκυ Πόιντ 24/12	
α. Χουέβα 19/12	
προς Βάρνα 29/12	
προς Αυγουστά 19/12	

ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΙΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19081
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΣΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11089
ΣΗΣΤΟ'Υ (κ.)	74	16819
ΣΗΣΤΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	72	15275

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (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'Σ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΠΟΛΙΣ (Ονδ.)	62	1133

ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710
(δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656
(δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627
(δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝ'ΛΕΣ ΣΕΓ'ΑΛΟΡ (δ.π.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	81	9112
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (μ.)	10	15265
ΣΤΟΡΚ (κ.)	75	12376
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	6172
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	76	31725
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	77	29729
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	8784
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	72	9076
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	70	18736
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	68	66113
ΤΑΓΓΚΕΡ (δ.μ.)		

ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	81	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375
ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406

ε. Χάλλ 2/1
 πρ. «Osco Sailor»
 α. Χάιφα 6/12
 α. Ντάρμπαν 29/12
 ε. Κάλουντμπορκ 23/12
 προς Αγγλία 24/12
 ε. Ρίο Ιανέιρο 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 Καρτιέρ 26/12
 πρ. «Elizabeth S.K.»
 προς Τρίπολη 10/12
 προς Α. Ανατολή 23/12
 πρ. «Sara L.»

ΤΗΝΟΣ Α' ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μη.)	79	20331
ΤΟΥΤΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΑΒ)	64	1598
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'ΤΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.κ.)	74	25394
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ'ΝΤ 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
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑ'ΓΚΟΦΣΚΥ (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
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.μ.)	68	44663
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (μ.)	74	18907
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΤΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'ΤΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871

προς Τρίπολη 26/12	
προς Πακιστάν 30/12	
ε. Κωνσταντίνος 5/12	
α. Ρουέν 24/12	
ε. Λορέντ 24/12	
στην Κέρκυρα 3/1	
προς Ισπανία 17/12	
προς Πειραιά 4/1	
ε. Μανίλα 18/12	
προς Τσιβάν 2/12	
ε. Βανκούβερ 23/12	
ε. Ντάρμπαν 24/11	
προς Χάργκ 'Αϊλαντ 15/11	
προς Σαλντάν Μπαϊ 9/10	
προς Βραζιλία 19/12	
προς Σατούι 13/12	
προς Μανίλα 15/12	
προς Λαμπουάν 11/12	
προς Φουτζέιρα 4/11	
προς Αρούμπα 19/12	
προς Τάραντα 13/12	
προς Χάργκ 'Αϊλαντ 11/12	
προς Ναβοταλίν 25/11	
προς Ναυάκι 10/12	
προς Καλλάο 22/12	
προς Κεητάν 26/10	
προς Γκόντλ 16/12	
προς Μπ. Αμπάς 25/12	
ε. Σιγκαπούρη 10/12	
ε. Κων/πολη 6/12	
δ. Σουέζ 4/11	
πρ. «Choko Maru»	
ε. Ιντσόν 25/11	
στο Γκντάνσκ 5/12	
ε. Μπαμπάο 4/12	

ε. Σηάτλ 29/12 *	
προς Μπ. Χομείνι 2/1	
ε. Μπουργκας 21/12	
επισκ. Χαλκίδα 27/12	
ε. Βηρυτό 13/12	
υπέστειλε ελληνική	
προς Λονδίνο 25/12	
επιβλήθη 'Ελληνες	
προς Ισραήλ 27/12	
προς Πύλο 18/12	
ε. Ιντσόν 5/12	
α. Ντουμπάι 31/12	
προς Κίνα 7/12	
προς Βασιλικό Μπ. 18/12	
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/12	
ε. Ν. Ορλεάνη 20/12	
προς Οδησσό 29/12	
α. Αλγκεθίρας 18/12	
προς Καναδά 28/12	
α. Ν. Ορλεάνη 21/12	
προς Σαλντάν Μπ. 26/10	
προς Σαουθάμπτον 28/12	
προς Κίνα 6/12	
ε. Κεητάν 6/12	
επισκ. Τζέμπελ 'Αλ 14/10	
επισκ. Πειραιά 4/12	
ε. Σουέζ 27/12	
ε. Σιγκαπούρη 18/12	
ε. Ζανζιβάρ 30/11	
ε. Π. Ντεσέκνο 10/12	
ε. Χάιφα 31/12	
ε. Μπουσά 10/12	

ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΜΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863

ΧΑΒΑ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.(κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	72	15948
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (π.)	77	15500
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (π.)	73	14888
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΤΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Νουαντίνου 14/12	
προς Αμπιτζάν 5/12	
α. Μοντεβιδέο 24/12	
α. Λας Πάλμας 18/12	
α. Λας Πάλμας 28/12	
προς Κριστομάλ 27/11	
επισκ. Αμβούργο 4/12	
προς Σιγκαπούρη 10/12	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
προς Νταβόο 14/12	
ε. Σήρνε 5/1	
προς Ανταϊρανάνα 18/12	
ε. Ρότερνταμ 3/1	
α. Μπερκέλεϊ Σδουντ 20/12	
α. Τόκιο 21/12	
προς Αμπιτζάν 21/11	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
προς Τζέινα 1/1	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
προς Αγκάιρ 19/12	
προς Κούβα 21/12	
προς Μαγιακούεζ 7/12	
ε. Λουάντα 12/10	
προς Χιλή 27/12	
προς Μπουσά 11/12	
προς Ντουάλα 19/12	
προς Καλλάο 22/10	
προς Σάρζα 31/12	
ε. Μπαγκόνκ 13/11	
προς Κριστομάλ 14/12	

προς Ντουμπάι 10/12	
α. Σαν Νικόλας Μπ. 10/12	
προς Καμερούν 30/11	
προς Κίνα 8/12	
προς Μπέιρα 1/1	
προς Γκιζών 29/12	
προς Χό Τσί Μινχ Σιτ 17/11	
προς Ν. Αμερική 19/12	
προς Ρας Τανούρα 30/10	
ε. Μπάρ 24/12	
ε. Κωνσταντίνος 20/12	
ε. Μπαγκόνκ 21/11	
α. Λε Χάβρη 22/12	
προς Λιβή 23/12	
προς Βηρυτό 2/1	
α. Πετρούπολη 16/11	
πρ. «Carismagno»	
ε. Γκουαγιακούιλ 14/12	
προς Ιαπωνία 20/12	
α. Χιουσόν 29/12	
α. Ν. Ορλεάνη 15/12	
πρ. «Romanee»	
ε. Νάπολη 24/12	
προς Φουτζέιρα 2/12	
προς Γαρμπμα 23/12	
πρ. «Kerui Meru»	
α. Πειραιά 6/12	
ε. Λέγκχορν 27/12	

επιβλήθη 'Ελληνες	
επισκ Μπιζέιρα 4/1	
ε. 'Ελατ 19/12	
προς Μπ. Αμπάς 4/11	
α. Ν. Ορλεάνη 21/12	
προς Ντουάλα 21/12	
προς Βενεζουέλα 12/12	
προς Λειψός 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**

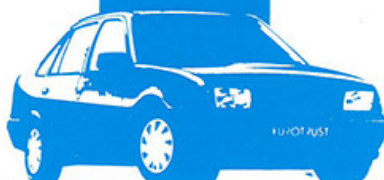
Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών,
- Γρήγορη Παράδοση με ιδιόκτητες νταλίκες,
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλωνός 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
 - Συμφερούσες 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!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAI
KABOURI - ATHENS
P O BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

**TAKE
CARE
TAKE
COVER
TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4