

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1993
Αρ. Φύλλου 1383/1142

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1383 / 1142
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1993
ΔΡΧ. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

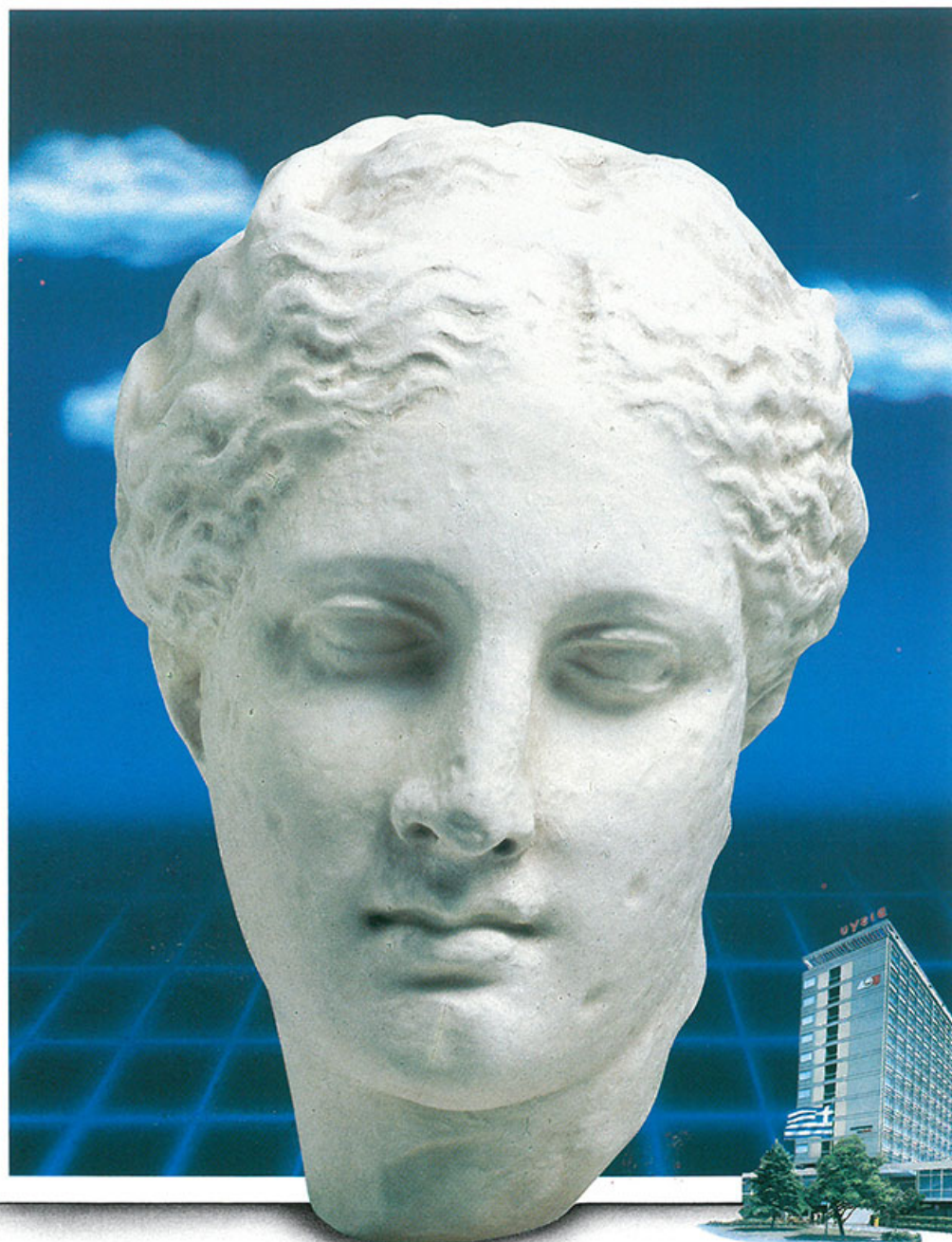
ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Με σεβασμό, στη εορταστική της Ελληνικής Ναυτίας

APRIL ADVERTISING



One of the most popular goddesses of Greek mythology and certainly the most popular of the entire modern world is Hygeia (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 ULTRASOUND |
| All branches of SURGERY | NOGRAPHY CT/MRI |
| OPEN HEART SURGERY | OUTPATIENT DEPTS in all medical fields |
| ONCOLOGY and RADIOTHERAPY | PHYSIOTHERAPY and REHABILITATION |
| ORGAN TRANSPLANTS | |

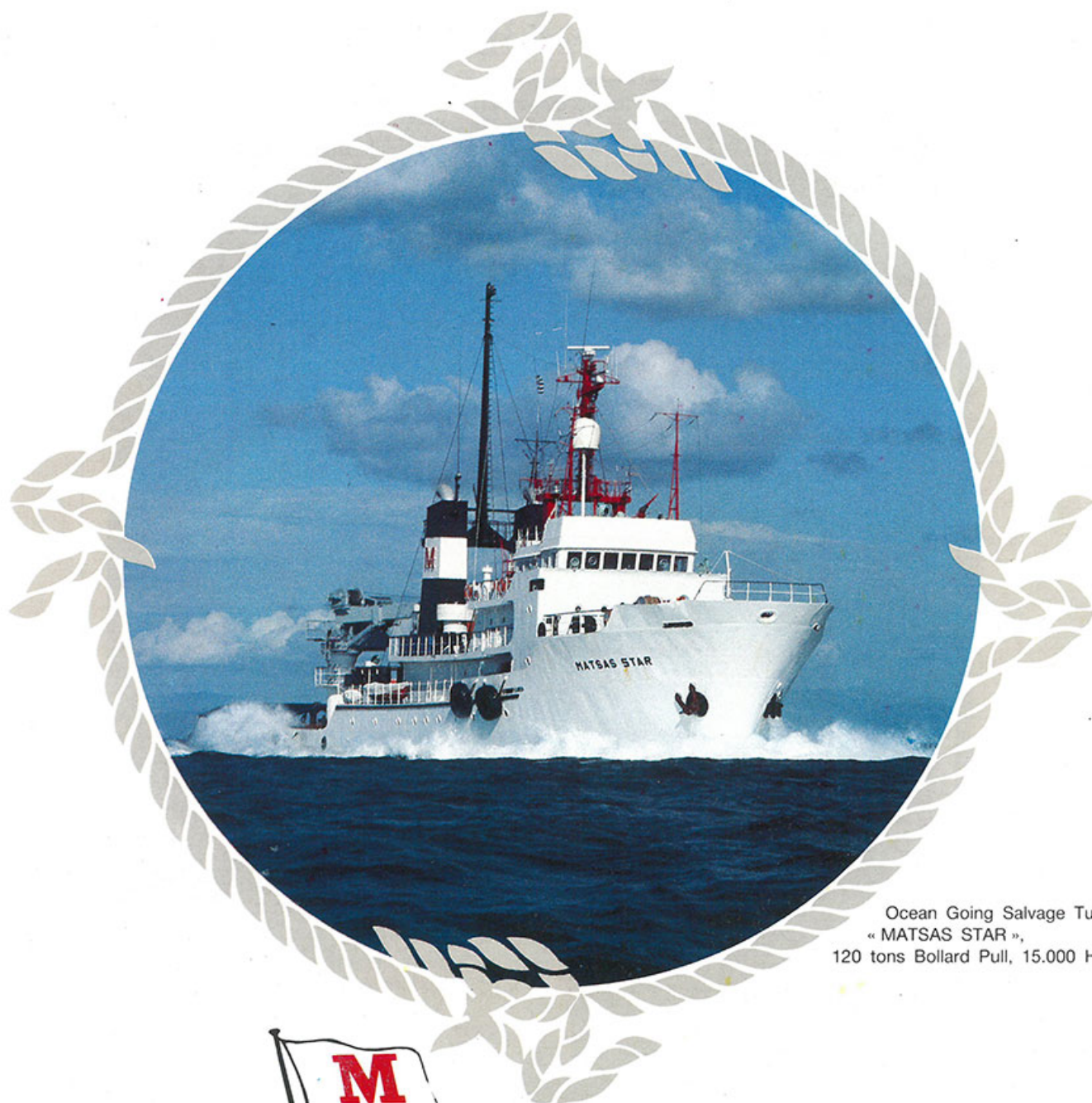
"Υγεία"
DIAGNOSTIC
AND THERAPEUTIC
CENTRE OF ATHENS
HYGEIA S.A.

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY

A. DIMITRIE A.E.



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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

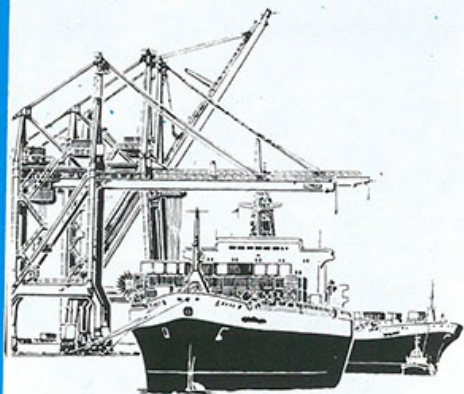


MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 62ο

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1993
ΕΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1382/1141

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:

INTERCONSULT

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

62nd Year
Issue No. 1382/1141 April 1st, 1993

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

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

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

11 Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία στην κορυφή με
συνολική χωρητικότητα 104 εκατ. τον. d.w.

15 Το όραμα της μεγάλης Ελληνικής
Ναυτιλίας γίνεται πραγματικότητα.
Του κ. Μιχάλη Λάμπρου.

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

21 Φορέας ελέγου ρύπανσης στον Σαρωνικό.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

25 Οι επιπτώσεις από την τροποποίηση της
Νομοθεσίας περί κατοικίας στην Βρετανία
Των κ.κ. Fox & Gibbons Williamson Horrocks.

26 Παναγιώτης Δ. Σέκερης: Ο χρυσοδωδέκατος
εφοπλιστής των Φιλικών.
Του πλοιάρχου κ. Νικ. Κωστάρα.

29 Η έξωθεν καλή μαρτυρία.
Του Δικηγόρου κ. Νικ. Σωτ. Χαλκιά.

30 Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάρτιο.
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 34 ΤΑ ΝΕΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

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

«Τερτίπια» των ασφαλιστών

Πρέπει εξ αρχής να πούμε ότι διστάσαμε αρχικά για το θέμα που έπρεπε να επιλέξουμε για τη θέση αυτή στο σημερινό τεύχος: Αν, δηλαδή, έπρεπε να ασχοληθούμε με τις δουλειές που ταλανίζουν την Ελληνική Ναυτιλία, μία από τις οποίες συνδέεται και με το θέμα των ασφαλειών και των ασφαλιστών, για το οποίο θα μιλήσουμε αμέσως εν συνεχεία.

Ή με μία νέα μεθόδευση η οποία επιχειρείται με το προωθούμενο νομοσχέδιο για το NAT και προβλέπει, όπως λέγεται, ότι οι εισφορές προς το NAT — εργοδότης και εργαζόμενος — θα μπορούν εφεξής να αυξάνονται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου και όχι με νόμο, όπως ισχύει σήμερα, μία μεθόδευση που αν υλοποιηθεί θα «αδειάσει», κατά την ταπεινή μας αντίληψη, το εθνικό νηολόγιο.

Σκεφθήκαμε όμως — λαμβάνοντας υπ' όψει και όλα όσα έχουν συμβεί μέχρι τώρα αλλά και σημειώνοντας ταυτόχρονα εκείνα που έπρεπε να έχουν γίνει αλλά δεν έγιναν — ότι αυτοί που εκπροσωπούν την Ελληνική Πολιτεία έχουν συνηθίσει «να κάνουν παιχνίδι» — για να χρησιμοποιήσουμε μία φράση του συρμού — στην Ακτοπλοία, όπου μπορούν να ασκήσουν παραγοντισμό είτε με τις άδειες, σκοπιμότητας (και τις ανάλογες χρηματοδοτήσεις από τις κράτικες Τράπεζες ή και τις επιδοτήσεις των αναπτυξιακών νόμων), είτε με τα δρομολόγια και τα λοιπά τερτίπια της μικροπολιτικής στα οποία επιδίδονται με πάθος και αξεπέραστη δεξιοτεχνία.

Ετσι αποφασίσαμε να αφιερώσουμε σήμερα αυτή την έπαλξη στο πρώτο θέμα, δεδομένου άλλωστε: Πρώτον, ότι συνδέεται και με το τεράστιο πρόβλημα της χειραφετήσεως της Ελληνικής Ναυτιλίας και της ανεξαρτητοποίησής της από επιρροές και εξαρτήσεις τις οποίες πλέον μπορεί να αποφύγει. Και, δεύτερον, ότι υπάρχει ο σχετικός ερεθισμός που είναι όχι απλώς η άρνηση των ασφαλιστών θα εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις αναφορικά με το τους ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίο «Μνημοσύνη» αλλά και η κωλυσιεργία και η χρησιμοποίηση «υπόγειων» μεθόδων για να αποφευχθεί και η δικαστική εκκαθάριση της υποθέσεως.

Το «Μνημοσύνη», το οποίο ήταν ναυλωμένο από εταιρία ελεγχόμενη από την κινεζική κυβέρνηση, κατασχέθηκε τον Ιανουάριο του 1991 σε κινεζικό λιμάνι με το πρόσχημα της δήθεν παραβιάσεως των όρων του ναυλοσυμφώνου και εντός δύο μηνών εκποιήθηκε αναγκαστικά στα πλαίσια μίας παρωδίας δικαστικής διαδικασίας τον Μάρτιο του ίδιου έτους και μεταβιβάσθηκε σε παναμαϊκή εταιρία που ελέγχεται από την κινεζική κυβέρνηση η οποία το ενέγραψε στα Νηολόγια του Παναμά με το όνομα «Great Eagle». Με δικαστικές ενέργειες των Ελλήνων πλοιοκτητών, στις 23 Ιουλίου 1991 το πλοίο ετέθη υπό δικαστική μεσεγγύηση στο λιμάνι Saldanha Bay με απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Νοτίου Αφρικής, ταυτοχρόνως δε οι Έλληνες πλοιοκτήτες ασφάλισαν το πλοίο σε ασφαλιστές του Λονδίνου μόνον για την περίπτωση ολικής απώλειας του

πλοίου, εξεδόθη σημείωμα καλύψεως (Cover Note) για ποσό 3.000.000 δολλαρίων και καταβλήθηκαν κανονικά τα ασφάλιστρα προς τους ασφαλιστές οι οποίοι και τα εισέπρατταν χωρίς την παραμικρή αντίρρηση. Στις 7 Μαΐου 1992 οι Κινέζοι «αγοραστές» του πλοίου επέτυχαν την άρση της κωλυσιπλοΐας που είχε διατάξει το Ανώτατο Δικαστήριο της Νοτίου Αφρικής και το πλοίο απέπλευσε για να συνεχίσει το ταξίδι του προς κινεζικό λιμάνι μέσω Σιγκαπούρης. Έπειτα από αυτό ειδοποιήθηκαν οι ασφαλιστές μέσω των ασφαλειομεσιτών και τροποποιήθηκαν οι όροι της ασφαλίσεως με την σημείωση ότι το πλοίο ήταν πλέον εν πλώ με την ανάλογη αύξηση των ασφαλιστρών και εξεδόθη συμπληρωματικό σημείωμα καλύψεως που επανεβεβαίωνε ότι η ασφαλιστική κάλυψη που είχε αρχίσει στις 10 Σεπτεμβρίου 1991 συνεχιζόταν. Στις 31 Μαΐου 1992 όμως το πλοίο βυθίστηκε στον Ινδικό Ωκεανό από σφοδρή κακοκαιρία με αποτέλεσμα την πραγματική ολική απώλεια κατά τους όρους της ασφαλιστικής συμβάσεως και στις 16 Ιουνίου 1992 ζητήθηκε από τους ενδιαφερομένους η καταβολή του ασφαλίσματος αλλά οι ασφαλιστές αρνήθηκαν να καταβάλουν το ασφάλισμα και δήλωσαν ότι κηρύσσουν την σχετική ασφάλιση άκυρη, λόγω δήθεν αποκρύψεως κρίσιμων περιστατικών. Έπειτα από αυτό οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες άσκησαν αγωγή στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών με την οποία ζητούσαν να υποχρεωθούν οι ασφαλιστές να καταβάλουν το ασφάλισμα και ταυτόχρονα η σχετική απόφαση να κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή λόγω του εμπορικού χαρακτήρος της διαφοράς, αλλά οι ασφαλιστές ζήτησαν από το Δικαστήριο την αναβολή της εκδικάσεως της υποθέσεως μέχρι τον προσεχή Οκτώβριο.

Οι ασφαλιστές δηλαδή, αντί να υποστηρίξουν τις θέσεις και τα επιχειρηματά τους σε μία ανοικτή διαμάχη — στο δικαστήριο — προσφεύγουν σε «υπόγειες» ενέργειες και το συμπέρασμα που προκύπτει αβίαστα είναι ότι ούτε οι ίδιοι πιστεύουν τα επιχειρήματα που επικαλούνται για να αποφύγουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους οι οποίες απορρέουν από την σύμβαση που είχαν συνάψει με τους πλοιοκτήτες — αλλιώς θα είχαν παρουσιάσει αυτά τα επιχειρηματά τους στο Δικαστήριο και δεν θα κατέφευγαν στην τακτική των καθυστερήσεων.

Είναι αυτονόητο ότι εάν ανάλογη τακτική ετηρείτο από την πλευρά των πλοιοκτητών οι ασφαλιστές θα είχαν ξεσηκώσει τους πάντες και στο Λονδίνο αλλά και εδώ, όπου σπεύδουμε να στήσουμε ευήκοον ούς σε οιονδήποτε στρέφεται για οποιοδήποτε λόγο εναντίον Ελλήνων πλοιοκτητών. Είναι επίσης αυτονόητο ότι αυτή η υπόθεση θα προσελκύσει το γενικότερο ενδιαφέρον της ευρύτερης ναυτιλιακής κοινότητας και οι ασφαλιστές θα πληρώσουν τελικώς πολύ ακριβότερα την απαίτηση που θέλουν να αποφύγουν — περί αυτού πρέπει να είναι απολύτως βέβαιοι, όπως πρέπει να είναι βέβαιοι ότι τα «τερτίπια» κάποτε έχουν ένα τέλος.

ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Η κατάσταση στην Ακτοπλοία έχει φθάσει σε τέτοιο τραγικό σημείο ώστε οι ναυτιλιακές εταιρίες να «τρώγονται» μεταξύ τους. Αλλιώς δεν μπορεί να εξηγηθεί — τουλάχιστον από μας — η ενέργεια μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρίας να προχωρήσει σε μηνύσεις εναντίον δύο άλλων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων — με τη μία από τις οποίες σημειωτέον είχε προχωρήσει σε ουσιαστικές συνεννοήσεις για ενοποίηση — διατυπώνοντας την κατηγορία για αθέμιτο ανταγωνισμό με τη μέθοδο της παροχής σημαντικών εκπτώσεων στους ναύλους για τη μεταφορά των φορτηγών αυτοκινήτων, που είναι και το ζητούμενο στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, οπότε η κίνηση επιβατών είναι περιορισμένη.

Σημεία των καιρών που έπρεπε να προσελκύσουν, επί τέλους, το ενδιαφέρον των αρμοδίων αν θέλουμε να μην πέσει η Ακτοπλοία στα χέρια εκείνων που την εποφθαλμιούν με τους άλλους τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται το επιβατηγό πλοίο γενικότερα.

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

Στις 23 Μαρτίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η πρώτη εφετηνή κοινή σύνοδος των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Κομμιτέη, σύμφωνα δε με σχετική ανακοίνωση, τα παρευρεθέντα μέλη των δύο συμβουλίων αντήλλαξαν απόψεις και ενημερώθηκαν αμοιβαίως για τα θέματα που απασχολούν τον ελληνικό εφοπλισμό και ιδιαίτερα αυτά που αφορούν τον διεθνή χώρο.

Ειδικότερα, στην ανακοίνωση που εξεδόθη, επισημαίνονται τα εξής:

«Στο μεγαλύτερο μέρος της συνεδρίασης συζητήθηκαν διεξοδικά οι πρόσφατες εξελίξεις στα θέματα περιβάλλοντος, παγκοσμίως και ειδικά όσον αφορά τη ναυτιλία. Χαιρετίστηκε με ικανοποίηση η επιτευχθείσα πρόσφατα κοινή συνεννόηση με άλλα μεγάλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά κράτη, στα θέματα αυτά, πράγμα το οποίο αναμφίβολα θα ενισχύσει στο άμεσο μέλλον τις παγκόσμιες προσπάθειες για αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών θεμάτων, χωρίς την ταυτόχρονη υπονόμευση της λειτουργίας της ναυτιλίας.

Τα μέλη των δύο συμβουλίων συζητήσαν επίσης τις επιπτώσεις προσφάτου επεμβάσεως στο θεσμικό καθεστώς της Ελληνικής ναυτιλίας, εκφράζοντας την ανησυχία τους, καθώς και την ευχή όπως στο μέλλον αποφευχθεί η επανάληψη αναλόγων ε-

νεργειών, που επιδρούν αρνητικά για το Ελληνικό νηολόγιο.

Με την ευκαιρία αυτή ανεφέρθησαν και εξέφρασαν την ευχή περαιτέρω ουσιαστικής αναβαθμίσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που θα εξασφαλίζει την αρμόζουσα κυβερνητική πολιτική στις αποφάσεις που έχουν άμεση σχέση με την ύπαρξη και πρόοδο της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσως σημειώθηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση η σημαντική πρόοδος που επιτεύχθη τους τελευταίους μήνες, χάρις στο αμέριστο ενδιαφέρον του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ η πρόσφατη ολοκλήρωση της διαδικασίας των διαπραγματεύσεων για την υπογραφή της νέας συλλογικής συμβάσεως επαναβεβαίωσε τις άριστες σχέσεις στη συνεργασία ναυτεργασίας και εφοπλισμού, επ' ωφελεία της Ναυτιλίας των Ελλήνων.

ΟΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Αρμοδίως μας παρεσχέθη η διευκρίνιση ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δεν μπορούσε να επέμβει στο θέμα της μη παρατάσεως της προθεσμίας για την υποβολή των δηλώσεων φορολογίας των πλοίων, διότι και οι προθεσμίες που ορίζει ο νόμος είναι σαφείς αλλά και επειδή ήταν ενδεχόμενο να δοθεί αφορμή στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Στ. Μάνο να μιλήσει για διαφορετική στάση της Ε.Ε.Ε. σε δύο θέματα που αφορούσαν τον Ν. 27.

Ασφαλώς, σε καμία περίπτωση δεν έπρεπε — και ούτε πρέπει — να δοθεί στον κ. Μάνο και σε οποιονδήποτε άλλον το δικαίωμα να μιλήσει για διγλωσσία του εφοπλισμού. Και άλλωστε το πρόβλημα — οι παρατάσεις των προθεσμιών που είχαν υπάρξει τα προηγούμενα χρόνια και για τις δηλώσεις φορολογίας των πλοίων — δεν είχε δημιουργηθεί από την Ένωση Εφοπλιστών αλλά από το Κράτος και πιδ συγκεκριμένα από το Υπουργείο Οικονομικών που είχε δώσει τις παρατάσεις, στις οποίες έχουν εθισθεί οι πάντες. Γι' αυτό εφέτος εξένισε η άρνηση για παράταση της συγκεκριμένης προθεσμίας τη στιγμή μάλιστα που δεν υπήρξε ανάλογο μέτρο και για τις άλλες κατηγορίες φορολογουμένων. Και εμείς φοβούμεθα ότι τα τερτίπια στα οποία καταφεύγει σχεδόν καθημερινά το Ελληνικό Δημόσιο — όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση — θα πλήξουν τελικώς το ίδιο.

ΤΑ ΕΦ' ΑΠΑΞ

Για να μην υπάρξουν άλλες καθυστε-

ρήσεις και για να πάρουν όλοι οι δικαιούχοι τα εφ' άπαξ που δικαιούνται η μόνη λύση είναι να συνεχισθεί ο υπολογισμός με τους πίνακες και τους συντελεστές που υπάρχουν και ισχύουν από την εφαρμογή του θεσμού, διότι οι μέχρι πρόσφατα διοικήσεις των Ταμείων Προνοίας δεν είχαν επισημάνει ότι ο υπολογισμός δεν γινόταν βάσει του Νόμου αλλά με άλλον τρόπο.

Την άποψη αυτή να την αποδεχθούν και οι ναυτικοί μας, έστω και αν ζημιώνονται — αλλιώς θα δημιουργηθεί κομφούζιο και τελικώς τα σπασμένα θα τα πληρώσουν οι ναυτικοί μας που περιμένουν τόσον καιρό να εισπράξουν τις εφ' άπαξ παροχές για να καλύψουν διάφορες επιτακτικές ανάγκες τους. Αυτό, βεβαίως, δεν σημαίνει ότι πρέπει να σταματήσει η διερεύνηση της όλης υποθέσεως για να διαπιστωθεί πως καθιερώθηκαν άλλα κριτήρια από εκείνα που προέβλεπε ο Νόμος.

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΝΑΤ

Πρέπει να αντιληφθούν εκείνοι που ασχολούνται με την κατάρτιση του νομοσχεδίου περί ΝΑΤ ότι και η παραμικρή αναφορά στο θέμα των υπέρ του Ταμείου εισφορών εργοδοτών και εργαζομένων θα έχει δυσμενέστερες εντυπώσεις. Για τον λόγο αυτόν πρέπει να αποφύγουν και τη μεθόδευση που λέγεται ότι επιχειρείται, σύμφωνα με την οποία για την αύξηση των εισφορών θα απαιτείται εφεξής απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ και τα πράγματα να παραμείνουν όπως σαφώς προσδιορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 25 του Νόμου 27/75.

Οι εισφορές προς το ΝΑΤ δεν διαφέρουν πλέον από τις εισφορές της ξηράς αν συνυπολογισθεί και η επιβάρυνση που επιφέρει η επί τετράμηνο μετά την απόλυση από το πλοίο κάλυψη της ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιθαλψείας των ναυτικών δια των κλάμπς, την οποία συνήθως θέλουν να αγνοούν εσκεμμένως όλοι εκείνοι που έχουν μεταβάλει σε καραμέλα το σύνθημα για την αύξηση των εισφορών. Και κάθε διατάραξη των ισχυόντων θα αποβεί τελικώς σε βάρος του ΝΑΤ και των ναυτικών μας, γιατί τα ελλείμματα δεν θα καλύπτονται επ' άπειρον από τον κρατικό προϋπολογισμό — αυτό πρέπει να γίνει αντιληπτό από όλους.

ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΝ
ΚΑΙ ΟΙ ΔΑΠΑΝΕΣ

Παράπονα, που οπωσδήποτε είχαν υποκινηθεί, διατυπώθηκαν από ορισμένους για την υπόδειξη των «Ναυτικών Χρονικών» να καταργηθούν οι θέσεις υπαλλήλων του ΝΑΤ στα προξενικά λι-

μεναρχεία, στην οποία βεβαίως εμμένουμε. Και επί πλέον προσθέτουμε ότι πρέπει να καταργηθούν αμέσως και οι διάφορες δαπάνες των προξενικών λιμεναρχείων που χρεώνονται σε βάρος του ΝΑΤ — μία ακόμη παλαιά αμαρτία των λιμενικών που έκαναν οικονομίες στο Ελληνικό Δημόσιο αλλά σε βάρος του ΝΑΤ με την αντοχή — τουλάχιστον — και των εκπροσώπων του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, από τους οποίους οι δεύτεροι είχαν γι' αυτή την ανοχή αλλά και άλλες διαφορετική συνταξιοδοτική μεταχείριση από τους κοινούς θνητούς, τους υπόλοιπους ναυτικούς δηλαδή. Μεταξύ των δαπανών για τις οποίες γίνεται αναφορά περιλαμβάνονται ταχυδρομικά και τηλεφωνικά έξοδα, δαπάνες για υλικά καθαριότητας, για την αγορά χαρτιού, για τα φωτοτυπικά μηχανήματα των προξενικών λιμεναρχείων κλπ., κλπ, οι οποίες είναι μεν νομότυπες αλλά απολύτως άδικες αφού φορτώνονται στο ΝΑΤ και όχι στο Δημόσιο όπως έπρεπε.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ Π. ΤΣΑΚΟΥ

Η εταιρία Τσάκου συνεχίζει να δίδει μακεδονικά ονόματα σε νεοαγοραζόμενα πλοία. Έτσι, μετά το «Μακεδονία» και το «Βεργίνα», μακεδονικά ονόματα απέκτησαν δύο ακόμη νεοαποκτηθέντα δεξαμενόπλοια από τα οποία το ένα ονομάστηκε «Πέλλα» και το άλλο «Δίον» — το «Πέλλα» παραλήφθηκε ήδη και ύψωσε την Ελληνική στο λιμάνι του Ρότερνταμ στις 27 Μαρτίου, ενώ το «Δίον», το οποίο θα υψώσει επίσης την Ελληνική, θα παραληφθεί εντός των ημερών.

Συγχαρητήρια.

ΝΕΑ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Μια νέα ναυτιλιακή εταιρία, η Astro Tankers, δημιουργήμα του Ομίλου Αγγελικούση, η οποία θα διαχειρίζεται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια, κατέθεσε αίτηση στις Αμερικανικές Αρχές για την διάθεση μετοχών της μέσω της παράλληλης χρηματιστηριακής αγοράς LAS-DAΓ.

Η Astro Tankers θα διαχειρίζεται μεγάλα δεξαμενόπλοια και ήδη στον στόλο της περιλαμβάνονται τα δύο αδελφά VLCC «Karoline» και «Kirsten» 339.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1975, τα οποία αγοράσθηκαν από εταιρίες του συγκροτήματος Αγγελικούση τον περασμένο χειμώνα έναντι συνολικής αξίας 26,5 εκατ. δολλαρίων και τα αδελφά VLCC «Ocean Wizard» και «Ocean Challenger» 264.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1976, τα οποία αγορά-

σθηκαν πρόσφατα σε πλειστηριασμό έναντι συνολικής τιμής 13,2 εκατ. δολλαρίων.

Η νέα εταιρία θα επιδιώξει να διαθέσει σε επενδυτές μετοχές αξίας περί των 70 εκατ. δολλαρίων, στοχεύοντας μετα κεφάλαια αυτά να χρηματοδοτήσει αγορές άλλων τάνκερς, καθώς και τη κάλυψη εξόδων συντηρήσεως και upgrading των υπαρχόντων μονάδων.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας, παρόμοια μεγάλα επενδυτικά προγράμματα στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων κυοφορούνται και από άλλες καταξιωμένες προσωπικότητες του ελληνικού εφοπλισμού, για τις οποίες θα υπάρξουν νεώτερα πολύ σύντομα.

ΔΙΠΟΡΤΟ ΣΤΗ ΓΕΝΟΒΑ

Εκπρόσωπος γνωστής ναυτιλιακής επιχείρησης, αναφερόμενος στις επιστημονικές των «Ναυτικών Χρονικών» για τη δράση των εργατοπατέρων στο λιμάνι της Γένοβας, επισημαίνει ότι οι κύριοι αυτοί το «παίζουν διπόρτο». Δηλαδή, όταν επεμβαίνουν σαν εκπρόσωποι της περιβόητης ITF (με τέτοια «μπουμπούκια» η Διεθνής των Μεταφορών «προστατεύει» τους ναυτικούς) για να επιλύσουν τις (εικονικές) διαφορές του πληρώματος με την πλοιοκτησία και τους παρουσιάζονται συγκεκριμένα στοιχεία ότι το πλοίο δεν έχει παραβιάσει τα όρντινά της, αλλάζουν βιολί: και οι ίδιοι άνθρωποι, που ενεργούσαν μέχρι εκείνη τη στιγμή ως εκπρόσωποι της ITF, απειλούν να ενεργήσουν ως αντιπρόσωποι πλέον των φορτοεκφορτωτών για να προστατεύσουν — από συναδελφική αλληλεγγύη (!) — τους ναυτικούς από τους κακούς πλοιοκτήτες και στην πραγματικότητα για ναβάλουν στην τσέπη τους όσα μπορούν να αποσπάσουν κάθε φορά — μαφιόζικες δουλιές, καθαρά!

Η λύση, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, είναι να μπει σε μαυροπίνακα το λιμάνι της Γένοβας ώστε να αναγκασθούν να επέμβουν οι αρμόδιες αρχές της Ιταλίας, που απέδειξαν ότι δεν προούνται ούτε από απειλές αλλά ούτε και από τα ηχηρά ονόματα...

Η Α.Ε. Η ΑΡΧΗ

Ο πλοίαρχος πλοίου με Ελληνική σημαία, το οποίο προσήγγισε για λίγες ώρες στην Πύλο για ανεφοδιασμό κλπ., κλήθηκε σε απολογία και τελικά τιμωρήθηκε με πρόστιμο 10.000 δραχμών γιατί (αντιγράφουμε) «επέτρεψε την έξοδο στην ξηρά δώδεκα μελών του πληρώματος χωρίς την άδεια της Λιμενικής Αρχής ενώ το πλοίο δεν είχε ελευθεροκοινωνήσει»...

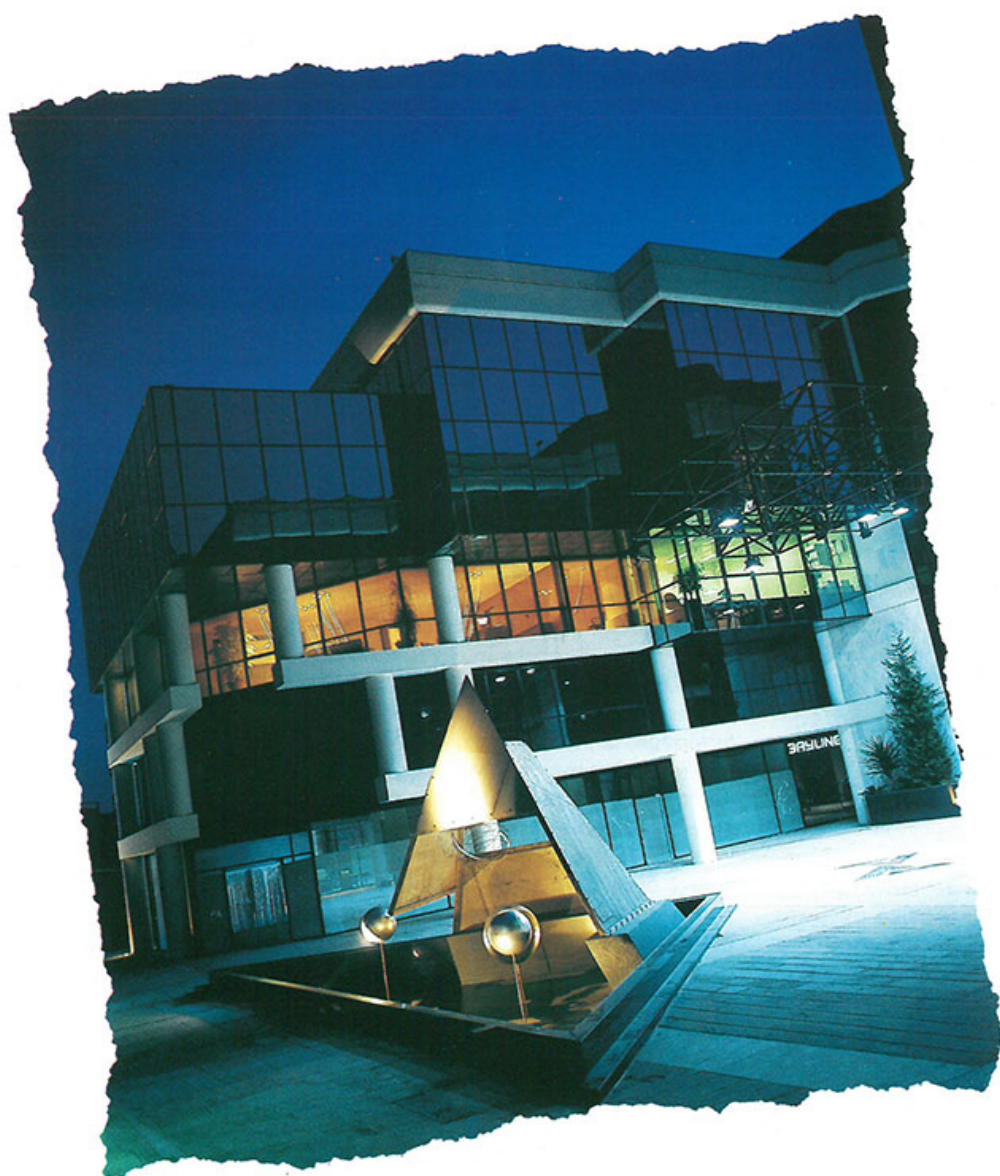
Από την έρευνα του θέματος που κάναμε μόλις η σχετική πληροφορία περιήλθε στα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία, όπως ενθυμούνται οι τακτικοί αναγνώστες, αγωνίσθηκαν για να «ανοίξει» το λιμάνι αυτό για τα διερχόμενα ελληνικά πλοία που προηγουμένως προσήγγιζαν σε ιταλικά λιμάνια, διαπιστώθηκε ότι, πράγματι, ορισμένα μέλη του πληρώματος, όλοι Έλληνες ναυτικοί, βγήκαν στην Πύλο για να επικοινωνήσουν με τους οικείους. Και αυτό επειδή ήταν αδύνατον να επικοινωνήσουν προηγουμένως — μέσα από το πλοίο, δηλαδή με τα σπίτια τους μέσω του «Ελλάς Ράδιο» αλλά αφού εν τω μεταξύ είχαν επισκεφθεί το πλοίο όργανα του τοπικού λιμεναρχείου και γιατρός και το σκάφος, που σημειωτέον προερχόταν από την Τεργέστη, δεν είχε κανένα πρόβλημα από υγειονομικής απόψεως — το πρόβλημα είναι ότι ορισμένοι θεωρούν ότι η Ναυτιλία και τα πλοία υπάρχουν για να έχουν αυτοί αρμοδιότητες και εξουσίες.

Για την Πύλο έχουν φθάσει στα «Ναυτικά Χρονικά» πληροφορίες και για το θέμα της χρησιμοποίησης των περιβόητων πλέον VHF — εκεί απαγορεύεται αυστηρώς και δια ροπάλου, σε αντίθεση με τη γειτονική Καλαμάτα και όλα τα άλλα λιμάνια της χώρας, περιλαμβανομένου φυσικά του Πειραιώς όπου τα VHF χρησιμοποιούνται ημέρα και νύκτα χωρίς την παραμικρή παρέμβαση — ούτε ακόμη και από τον ΟΤΕ που θα είχε δικαίωμα να επέμβει εάν είχε βρει τη λύση για τη χρησιμοποίηση του μέσου αυτού που διευκολύνει την επικοινωνία των επιχειρήσεων με τα πλοία που βρίσκονται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή και που δεν είναι επικλή μέσω του «Ελλάς Ράδιο»...

Χρειάζεται, συνεπώς, να υπάρξουν αρμοδίως ορισμένες οδηγίες προς την τοπική λιμενική αρχή πριν είναι αρά, πριν δηλαδή σταματήσει η προσέγγιση πλοίων στην Πύλο, κάτι που θα επιφέρει μα μαθηματική ακρίβεια η τακτική που ακολουθείται σήμερα.

ΝΑ ΑΦΑΙΡΕΘΕΙ Η ΑΔΕΙΑ

Σε υπεύθυνο συνεργείου επιθεωρήσεις πνευστών σχεδίων επεβλήθη πρόστιμο 150.000 δραχμών γιατί είχε εκδόσει πιστοποιητικά καταλληλότητας σε πνευστές σχεδίες οι οποίες, όπως διαπιστώθηκε, ήταν ακατάλληλες, πράγμα που σημαίνει ότι σε περίπτωση κινδύνου θα ετίθεντο σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές. Για τον λόγο αυτόν η μόνη ποινή που αρμόζει σε παρόμοιες περιπτώσεις είναι η οριστική αφαίρεση της άδειας ώστε να αποφευχθεί οριστικώς ο κίνδυνος να τεθούν εν κινδύνω άνθρωποι στη θάλασσα.



RELOCATED

Leros Management S.A.

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

Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

NEW PERMANENT ADDRESS AS FROM 8 MARCH 1993

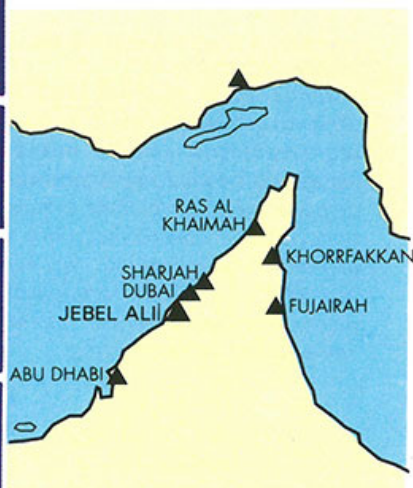


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



Shipping Agency

Marine Services

**Offshore Ship
Supply Service**

Chartering

**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΩΣ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ο Γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ, με το από 2 Δεκεμβρίου π.ε. έγγραφό του προς τον Γεν. Διευθυντή του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού, απάντησε θετικά στην επιστολή στελεχών Ε.Ν. που διαβιβάστηκε στον ΥΕΝ, όπως και συ γνωρίζεις από την δημοσίευσή του στο τεύχος σου του περασμένου Ιανουαρίου. Μ' αυτή διαμαρτύρονται έντονα για την επίμονη και αδικαιολόγητη άρνηση του ΥΕΝ να αναγνωρίζει και ως προαγωγική την υπηρεσία που έχει διανυθεί σε μη ασφαλισμένα στο ΝΑΤ με ξένη σημαία πλοία, από ανάγκη και με κίνητρο την αναγνώριση αυτής ως συντάξιμης, κατά την εφαρμογή του μέτρου της ανακύκλωσης, την αυξημένη ανεργία που εξακολούθησε και μετά την άρση του, γύρω στο τέλος του 1985, ως ασύμφορου για τη ναυτιλία και την συρρίκνωσή του εμπορικού μας στόλου που επακολούθησε της ανεργίας και κορυφώθηκε το 1989.

Τότε το εθνικό νηολόγιο απαρτιζόταν 1.191 πλοία από 3.521 το 1982.

Κατόπιν του ανωτέρω εγγράφου μερικά στελέχη με επιστολές προς το ΥΕΝ ζήτησαν την επίσημη της διαδικασίας που θα απαιτήσει η ρύθμιση του αιτήματος, προκειμένου να επιταχυνθεί η βαθ-

μολογική αποκατάστασή των. Όμως, η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, στην οποία διαβιβάστηκαν λόγω αρμοδιότητας, με το από 9 Φεβρουαρίου ε.ε. έγγραφό της, το οποίο δεν κοινοποιείται στο Γεν. Γραμματέα, ο οποίος μελετά την ειδική ρύθμισή του, δεν απαντά επί του συγκεκριμένου θέματος, αλλά γενικά και άσχετα προς αυτό, όπως και στις προηγούμενες, ότι δεν καθίσταται δυνατή η αναγνώρισή της οποτεδήποτε διανυόμενης ανωτέρω υπηρεσίας, γιατί η εκπαίδευση των ναυτικών βαρύνει τους Έλληνες εφοπλιστές. Αν κι αυτός ο ισχυρισμός είναι αβάσιμος ως αντισηματικός, γιατί σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 14 παρ. 7 η επαγγελματική και κάθε ειδική εκπαίδευση παρέχεται από το Κράτος και από σχολές ανώτερης βαθμίδας, στην προκειμένη περίπτωση από τις ΑΔΣΕΝ, τον αντιπαρέχομαι, γιατί δεν αφορά το αίτημα.

Στο μεταξύ αναγνωρίζεται ως προαγωγική ή όμοια υπηρεσία των επαναπατριζόμενων πολιτικών προσφύγων, μάλιστα δε χωρίς χρονικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις και με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, που δεν βασίζονται σε διάταξη νόμου, τους παρέχεται δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, δη-

λαδή προκλητικά διακριτική μεταχείριση που αντίκειται στην συνταγματική αρχή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών.

Ακολουθώντας τούτων διερωτώμαι: Η υπό πάνω Υπηρεσία ενήργησε αυτοβούλως, χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ή πρόκειται για εύσχημο τρόπο αυτοαναίρεσης της ως ανωτέρω δοθείσης διαβεβαίωσης; Και γιατί;

Νομίζω ότι η παρούσα δεν πρέπει να μείνει αναπάντητη, όπως οι 15 επιστολές συναδέλφων μου και πολλά άρθρα και σχόλια ειδικών που δημοσιεύστηκαν σε ημερήσια και περιοδικά έντυπα επί υπουργίας του απελθόντος κατά τον τελευταίο ανασχηματισμό της Κυβέρνησης ΥΕΝ τα οποία με τεκμηριωμένα και αδιάσειστα επιχειρήματα υπεδείκνυν την ρύθμιση του αιτήματος.

Με τιμή
ΑΛ. Γ. ΦΩΤΙΑΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Έχουμε γράψει επανειλημμένα για το θέμα που θίγει ο επιστολογράφος και εκείνο που μπορούμε να προσθέσουμε σήμερα είναι ότι όλοι εκείνοι που αρνούνται το δικαίωμα σε έναν αριθμό ναυτικών μας να προχωρήσουν επαγγελματικά πήραν στο μεταξύ τα γαλανάκια τους — ένας από αυτούς, ο σημερινός Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ο οποίος, όπως έχει γραφεί επανειλημμένως χωρίς να διαψευσθεί, είναι εκείνος που εμποδίζει (για λόγους που μόνο εκείνος γνωρίζει αλλά δεν τους λέγει πουθενά) τη ρύθμιση του προβλήματος, από αντιπλοίαρχος το 1983, όταν έγινε ο Νόμος για την ανακύκλωση, έφθασε σήμερα στον βαθμό του αντιναυάρχου...

Κατά τα άλλα φαίνεται ότι υπάρχουν ορισμένοι που μπορούν να γράφουν στα παπούτσια τους ακόμη και τις εντολές (ή και συστάσεις) του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού...



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία στην κορυφή με 104 εκατ. τον. d.w.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Lloyds Register of Shipping, τα οποία επεξεργάστηκε ο φίλτατος Δρ. Νίκος Μικέλης και κυκλοφόρησαν κατά την κοινή Σύνοδο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στις 22 Μαρτίου, στο Λονδίνο, η ελεγχόμενη από τους Έλληνες χωρητικότητα έφθασε στις αρχές Μαρτίου 1993 το ύψος - ρεκόρ των 103.958.104 τον. d.w.

Εχοντας αυξήσει τον στόλο τους

κατά 5.740.000 τον. d.w. μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών, οι Έλληνες, εφοπλιστές ελέγχουν σήμερα το 14,1% της χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη της δύναμης του ελληνόκτητου στόλου από τον Μάρτιο του 1988 μέχρι σήμερα και ακολουθούν οι πλήρεις αναλύσεις του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων κατά σημαία, κατηγορία και ηλικία.

	Αριθμ. πλοίων	Τόννοι d.w.	Τόννοι γκρός
Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268

Πρίν περάσουμε όμως στην παρουσίαση των αριθμών αξίζει να επισημάνουμε ορισμένες ουσιώδεις διαπιστώσεις που προκύπτουν από την πολύτιμη αυτή μελέτη, όπως:

* Από την αύξηση της ελληνόκτητης χωρητικότητας κατά 5,740.000 τον. d.w. κατά το τελευταίο 12μηνο, η υπό Ελληνική σημαία χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 4,11 εκατ. τόννους, η χωρητικότητα του Παναμά κατά 1,04 εκατ. τον. d.w. και της Κύπρου κατά 810.000 τον. d.w.

Αντίθετα μείωση στην χωρητικότητα των εγγεγραμμένων στα νηολόγια τους πλοίων υπέστησαν κατά κύριο λόγο οι Νήσοι Μάρσαλλ με 1,04 εκατ. τόννους και η Λιβερία με 590.000 τον. d.w..

* Η προσθήκη στον ελληνόκτητο στόλο κατά το 1992 αρκετών



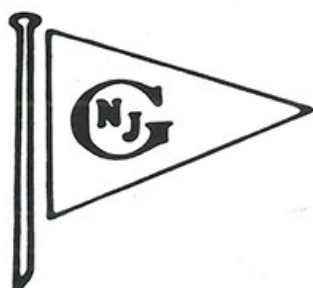
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

N. J. GOULANDRIS LTD.

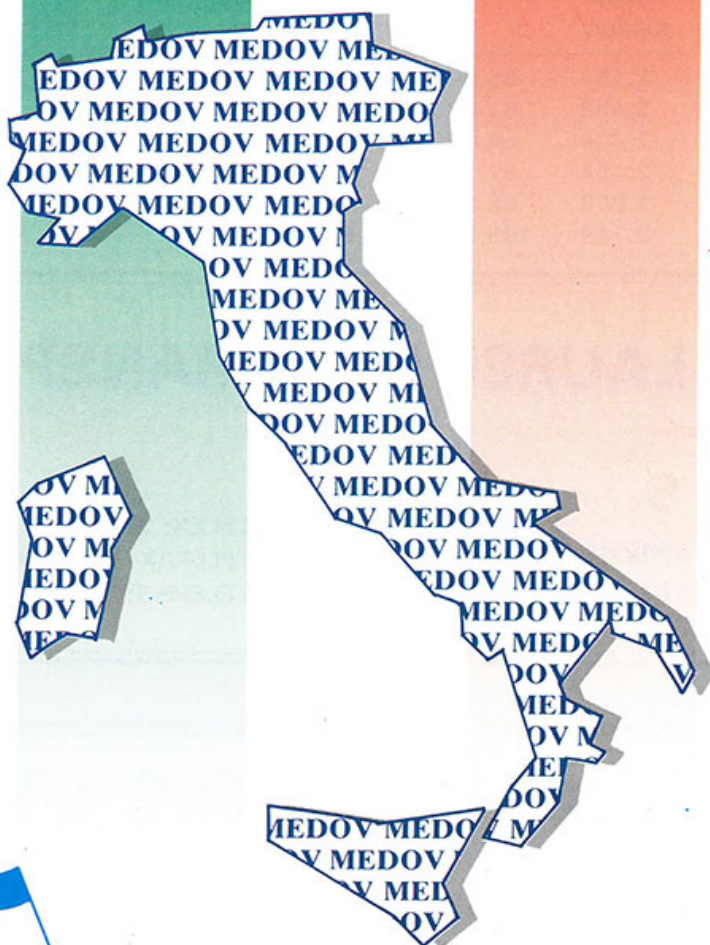
THE ADELPHI
1- 11 JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

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

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

Ανάλυση του Ελληνόκτητου Στόλου κατά Σημαία

(Πλοία άνω των 1.000 τόν. γκρός)

Flag	Ships	DWT	Gross
Bahamas	109	4,591,907	2,649,505
Brazil	1	38,403	21,732
Cayman Island	3	7,192	5,205
China, Republic of (Taiwan)	1	7,832	6,497
Cyprus	674	20,499,247	11,386,211
Egypt	8	239,597	141,592
Greece	1,024	47,318,585	25,486,479
Honduras	56	297,470	188,049
Hong Kong	8	368,401	231,420
Lebanon	8	135,916	88,430
Liberia	141	10,838,842	5,626,537
Malta	304	8,236,582	4,645,855
Marsall Islands	5	1,628,233	795,019
Mauritania	1	3,949	1,613
Norway (NIS)	1	69,338	35,890
Panama	311	7,725,743	4,508,226
Russia	1	22,630	15,089
Saint Vincent	45	1,261,275	676,864
Saudi Arabia	7	20,529	16,238
Singapore	2	26,202	20,762
Sri Lanka	2	32,686	17,040
U.A.E. (Sharjah)	1	1,638	1,300
United Kingdom	7	194,533	111,478
Vanuatu	9	144,165	94,553
Unknown	20	247,209	146,684
Total	2,749	103,958,104	56,918,268

πλοίων ηλικίας άνω των 15 ετών, είχε σαν αποτέλεσμα ν' ανέβει κατά 0,4 έτη η μέση ηλικία του στόλου μας, έναντι αύξησης κατά 0,2 έτη που παρουσίασε ο παγκόσμιος στόλος κατά την ίδια χρονική περίοδο.

Αξιζει όμως, στο σημείο αυτό να επισημάνουμε ότι ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που έχουν αγορασθεί ήδη από Έλληνες και θα παραληφθούν τους άμέσως προσεχείς μήνες, τα περισσότερα των οποίων έχουν ναυπηγηθεί μετά το 1978, θα βελτιώσει σημαντικά την μέση ηλικία της ελεγχόμενης από Έλληνες χωρητικότητας.

Τέλος, επιθυμούμε να επισημάνουμε, ότι τα ναυπηγικά συμβόλαια που συνήφθηκαν πολύ πρόσφατα βελτιώνουν την εικόνα του στόλου μας και στην κατηγορία των new-buildings, ενώ πιστεύουμε ότι η παρουσία του Ελληνικού Εφοπλισμού είναι καταλυτική στις κατηγορίες των μικτών πλοίων (Ore-Oil), των μεταλλευματοφόρων πλοίων, των μπάλκ κάρριερς, των δεξαμενοπλοίων, των επιβατηγών πλοίων και των πρόντακτ κάρριερς ή των πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων, όπως έκδηλα παρουσιάζεται στον πίνακα με την ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου κατά ηλικία και κατηγορία πλοίων που ακολουθεί.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 — Argentina

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

AFTER OFFICE: 3272063 - 3271371 - 3270226
Telex: 26621 HELLAS
Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696
Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Ανάλυση του Ελληνόκτητου Στόλου κατά ηλικία
και κατηγορία πλοίων

Κατηγορία	Σύνολο	Υπό παραγγελία	0 - 4 Έτη	5 - 9 Έτη	10 - 14 Έτη	15-19 Έτη	20 - 24 Έτη	25 και άνω Έτη
Δεξαμε- νόπλοια	NO 306 GT 17,628,358 DWT 35,786,147	7 556,576 1,021,000	7 552,212 992,794	5 272,663 467,684	28 1,140,883 2,265,570	147 12,280,742 25,397,240	58 2,159,282 4,458,706	54 666,000 1,183,153
Χημικά & Πρόντακτ Κάρριερς	NO 218 GT 4,189,493 DWT 7,313,546	5 132,701 231,395	21 866,297 1,460,615	38 824,004 1,361,218	40 639,432 1,163,524	59 1,070,401 1,944,819	46 558,330 980,653	9 98,328 171,322
Υαεριο- φόρα	NO 35 GT 343,561 DWT 402,281	3 41,408 48,559	3 41,408 48,559	3 41,408 48,559	8 132,800 152,932	3 59,199 66,906	6 28,275 34,390	15 81,829 99,494
Μικτά	NO 75 GT 4,736,769 DWT 9,530,918	4 183,138 298,618	4 183,138 298,618	4 183,138 298,618	5 248,839 439,991	26 1,595,795 3,155,029	40 2,708,997 5,637,280	57 995,052 1,781,751
Μπάλκ κάρριερς	No 1,077 GT 22,685,943 DWT 41,533,315	9 392,700 720,703	9 293,878 530,833	99 2,538,966 4,369,437	160 3,786,791 7,031,162	408 7,976,993 14,668,446	335 6,701,654 12,430,983	15 163,380 210,299
Κοντρίνε- ρόπλοια	NO 38 GT 516,288 DWT 639,831	2 18,700 25,400	2 18,700 25,400	2 18,700 25,400	4 45,719 53,967	16 284,505 345,339	15 163,380 210,299	1 3,984 4,826
Φορτηγά	NO 777 GT 5,355,288 DWT 8,169,604	12 57,187 69,408	12 57,187 69,408	15 145,081 218,849	108 871,785 1,295,220	245 1,959,648 3,093,621	252 1,693,973 2,541,567	145 627,614 950,939
Επιβατηγά	NO 173 GT 1,114,645 DWT 319,976	5 63,050 8,400	4 118,886 14,350	4 118,886 14,350	1 4,097 2,426	20 109,087 38,114	49 276,187 81,985	94 543,338 174,701
Διάφορα άλλα	NO 50 GT 347,923 DWT 262,486	1 7,805 5,000	1 7,805 5,000	3 3,756 3,623	4 9,908 10,550	9 108,699 92,270	5 17,654 19,442	28 200,101 131,601
ΣΥΝΟΛΟ	NO 2,749 GT 56,918,268 DWT 103,958,104	28 1,163,727 2,006,898	54 1,896,174 3,073,000	167 4,009,016 6,767,988	358 6,880,254 12,415,342	933 25,445,069 48,801,784	806 14,307,732 26,395,305	403 3,216,296 4,497,787

Το όραμα της μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας γίνεται πραγματικότητα

Του κ. ΜΙΧΑΗΛ ΛΑΜΠΡΟΥ

Τους τελευταίους μήνες ακούμε και διαβάζουμε πολλά για την αναμόρφωση σωστού Εθνικού Νηολογίου που θα δώσει ελπίζουμε θετικά μηνύματα για την προσέλκυση της Ελληνόκτητου Ναυτιλίας, αποτέλεσμα της οποίας θα είναι ασφαλώς η από πολλών ετών αναμενόμενη επιστροφή των πλοίων στην γαλανόλευκη σημαία.

Και ναι μεν ο κύριος μοχλός αυτής της προσπάθειας είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, από όπου αναμένουμε όλοι εναγωνίως τις τελικές προτάσεις και σκέψεις, όμως κατά την γνώμη μας θα έπρεπε η παρέμβαση των υπευθύνων φορέων της Ναυτιλίας μας σ' αυτό το τόσο ζωτικής φύσεως πρόβλημα να είναι πιό έντονη και ως μας επιτραπεί η έκφραση πιό πιεστική.

Όλοι μας γνωρίζουμε ότι οι ανταγωνιστές μας εντός και εκτός χωρών ΕΟΚ έλυσαν πολύ ενωρίτερα από εμάς το πρόβλημα του υψηλού και ασύμφορου κόστους των πλοίων των, με την αναμόρφωση των Εθνικών Νηολογίων, που ναι μεν διατήρησαν ορισμένους θεσμούς και εν πολλοίς βασικούς και απαραίτητους όρους, όμως υπεχώρησαν και κατήργησαν αρκετές από τις ισχύουσες διατάξεις ιδιαίτερα σε θέματα συνθέσεων πληρωμάτων, η διαφοροποίηση των οποίων επηρεάζει αρκετά το κόστος εκμεταλλεύσεως των πλοίων.

Επειδή κατά την γνώμη μας το πρόβλημα είναι από τα βασικότερα και τα πιό επείγοντα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ναυτιλία μας, γιατί έχει άμεση σχέση με την επιστροφή στην Ελληνική σημαία εί δυνατόν όλων των Ελληνόκτητων πλοίων,



και συνεπώς την δυναμική επιβίωση και παρουσία του Έλληνα Πλοιοκτήτη στους θαλάσσιους στίβους, ιδιαίτερα υπό τις σημερινές διεθνείς πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, θα θέλαμε να γίνουμε πιό συγκεκριμένοι εκφράζοντας και θέτοντας υπ' όψει των αρμοδίων φορέων μερικές σκέψεις και προβληματισμούς, που ίσως φανούν χρήσιμοι και συμβάλλουν στην περαιτέρω πορεία και επίλυση του προβλήματος.

Η χάραξη της πολιτικής αλλά και η εκπροσώπηση του Έλληνα Πλοιοκτήτη γίνεται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα μέσα από τις γραμμές της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Βέβαια υπάρχουν και ακούγονται πάντοτε με μεγάλη προσοχή και οι απόψεις των Ναυτεργατικών Ενώσεων και φυσικά της ΠΝΟ, καθώς επίσης και άλλων φορέων του κλάδου.

Στις 3 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε η ετήσια Γενική Συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και ο καθ' όλα άξιος Πρόε-

δρός της κ. Ι. Γκούμας είχε την καλωσύνη να στείλει και σ' εμάς τους διαχειριστές πλοίων υπό ξένες σημαίες αντίγραφο της ομιλίας του.

Όπως είναι γνωστό, τα τελευταία χρόνια οι διαχειριστές/πλοιοκτήτες πλοίων υπό ξένες σημαίες παρά το ότι δεν είναι μέλη της Ενώσεως, εντούτοις λαμβάνουν ανελλιπώς όλες τις εγκυκλίους και όλα τα έγγραφα που διανέμονται στα μέλη της Ενώσεως και αυτό αποτελεί πράγματι μια πολύ αξιόλογη και εποικοδομητική απόφαση και ενέργεια του Συμβουλίου της Ενώσεως.

Διάβασα με μεγάλη προσοχή και ενδιαφέρον τα όσα ανέφερε τόσο εύστοχα ο κ. Πρόεδρος όσον αφορά τον απολογισμό των πεπραγμένων κατά το 1992 και τους στόχους για το 1993, και ομολογώ ότι εντυπωσιάστηκα με τον τρόπο, την σοβαρότητα και την σαφήνεια που εξέθεσε τα θέματα. Όμως πουθενά δεν είδα να γίνεται μνεία για τις διαχειρίστριες/πλοιοκτήτριες εταιρίες ελληνοκτητων υπό ξένες σημαίες πλοίων, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά και διαχειρίζονται με μεγάλη επιτυχία τον μεγαλύτερο αριθμό των πλοίων αυτής της κατηγορίας.

Είναι γνωστό σε όλους ότι η μεγάλη επιθυμία σχεδόν του συνόλου των πλοιοκτητών των ελληνοκτητων πλοίων, εκφράζεται στην εξεύρεση αναίμακτου τρόπου επιστροφής των πλοίων στην γαλανόλευκη. Επομένως οι απόψεις αυτών των Πλοιοκτητών / Διαχειριστών και σεβαστές πρέπει να είναι, αλλά και εξ ίσου σημαντικές με τις απόψεις των άλλων φορέων για την επίλυση του προβλήματος.

Αυτό απέδειξε έμπρακτα ο ίδιος

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

ο κ. Πρόεδρος και το Συμβούλιο της Ενώσεως, οι οποίοι κατά το 1992 άρχισαν επίσημα για πρώτη φορά διάλογο, υπό μορφήν γευμάτων εργασίας με τους εκπροσώπους και διαχειριστές της κατηγορίας των εταιριών που αναφέραμε πιο πάνω.

Μοναδικός σκοπός και επιδίωξη αυτών των επαφών ήταν οι τρόποι εξεύρεσης λύσεων της υπαγωγής σε πρώτο στάδιο όλων των Ελληνονοκτῆτων πλοίων με την σημερινή των μορφή στην Ένωση, και σε δεύτερο στάδιο της επιστροφής στην Ελληνική σημαία, εφ' όσον φυσικά οι συνθήκες κυρίως κόστους θα το επέτρεπαν.

Δυστυχώς για την Ναυτιλία μας ο διάλογος αυτός φαίνεται ότι σταμάτησε προτού καλά καλά ξεκινήσει, και οι εξαγγελίες για τη δημιουργία της μεγάλης ενώσεως και της μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας έμειναν στα χαρτιά και στα λόγια. Για άλλη μια φορά αποδείχθηκε ότι εξαγγελίες και προγράμματα χωρίς εφαρμογή σημαίνουν απογοήτευση.

Ομως ποτέ δεν είναι αργά. Ιδιαίτερα τούτες εδώ τις κρίσιμες ώρες σε Εθνικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο σκληρού ανταγωνισμού, απαιτείται παρά ποτέ άλλοτε συνένωση όλων των δυνάμεων για κοινή αντιμετώπιση και ευχερέστερη επίλυση των προβλημάτων.

Για φανταστήτε μια Ελληνική Ναυτική οικογένεια που θα εκπροσωπεί το σύνολο των Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων πόσο υπολογίσιμη θα είναι στους Διεθνείς οργανισμούς, και πόσα περισσότερα θα μπορούσε να προσφέρει στη πατρίδα μας στις σημερινές καταστάσεις δοκιμασίας που υφίσταται το Έθνος μας.

Εξ όσων γνωρίζω οι διαφορές με την Ένωση δεν είναι αγεφύρωτες. Επομένως οι επαφές, ας μου επιτραπεί η έκφραση «ο διάλογος» πρέπει να επαναληφθεί, και επειδή το ξεκίνημα κατά το 1992 ανήκε στην Ένωση, η αναθέρμανση του ενδιαφέροντος για νέες ουσιαστικές πλέον επαφές πρέπει να γίνει πάλι μέσα από τις τάξεις της Ενώσεως. Εξ άλλου οι σημερινές συνθήκες είναι κατά πολύ ευνοϊκότερες από εκείνες του 1992.

Κατά πρώτο λόγο άρχισε δειλά αλλά σταθερά η ανάκαμψη της

Ναυλαγοράς και κατά δεύτερο λόγο η τιμή του δολλαρίου σε σχέση με την δραχμή πήρε και συνεχίζει την ανιούσα, κάτι που σημαίνει σημαντική μείωση του κόστους της Ελληνικής σημαίας.

Το πρόβλημα της εξυγίανσης του NAT φαίνεται ότι τελικά θα λυθεί με την κρατική στήριξη, άλλωστε το αναφέρει καθαρά στην ομιλία του και ο κ. Γκούμας ως έναν από τους στόχους της Ενώσεως κατά το 1993. Εάν παράλληλα και οι Ναυτεργατικές Ενώσεις με τη νέα ηγεσία της ΠΝΟ βάλουν νερό στο κρασί τους και υποχωρήσουν στα θέματα οργανικής συνθέσεως των πλοίων, τότε νομίζουμε ότι θα μειωθεί σημαντικά το κόστος της Ελληνικής σημαίας και θα γίνει πράγματι ανταγωνιστικό.

Δυστυχώς ακόμα και σήμερα που ο αριθμός και χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού στόλου αυξάνεται, γίνονται νέες αγορές από Έλληνες Πλοιοκτήτες και περίπου τα επτά στα δέκα πλοία υψώνουν ξένες σημαίες.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του λειτουργικού κόστους του πλοίου επιμερίζεται στους μισθούς και στις ασφαλιστικές εισφορές των πληρωμάτων. Είναι γνωστό ότι με τις σημερινές συνθήκες δεν μπορούμε να περιορίσουμε τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων σε άλλες κατηγορίες εξόδων, ει μη μόνον σε ότι αφορά μισθούς πληρωμάτων.

Σήμερα στα περισσότερα Ελληνόκτητα υπό ξένες σημαίες πλοία υπηρετεί ένας αρκετά σεβαστός αριθμός Ελλήνων ναυτικών, που συνήθως τοποθετούνται σε καίριες θέσεις, κυρίως αξιωματικοί Γεφύρας και Μηχανής, ενώ για τις θέσεις κατωτέρων πληρωμάτων χρησιμοποιούνται κυρίως αλλοδαποί.

Εάν μια τέτοια κατάσταση έστω με μικρές παραλλαγές γίνεται αποδεκτή για την Ελληνική σημαία, να είμαστε βέβαιοι ότι το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας θα λυθεί και θα επιστρέψουν αμέσως τα πλοία στο Ελληνικό Νηολόγιο.

Τολμή για άλλη μια φορά μέσα από τις φιλόξενες γραμμές των «Ναυτικών Χρονικών», που τόσο επίμονα αγωνίζονται για την πραγμάτωση του ονείρου της επιστροφής του Ελληνόκτητου στόλου στο

Ελληνικό νηολόγιο, να διατυπώσω μερικές προτάσεις προς τους αρμόδιους φορείς και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και όλοι οι ασχολούμενοι με το θέμα κρατικοί φορείς, θα πρέπει να δώσουν άμεση προτεραιότητα στην λήψη μέτρων, για να καταστήσουν το Ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό.

Να λυθεί αμέσως το πρόβλημα της οργανικής συνθέσεως των πλοίων και της καλύψεως των υπέρ των NAT κλπ. εισφορών μόνον για τους υπηρετούντας Έλληνες ναυτικούς. Παράλληλα να αναμορφωθεί σωστά το Εθνικό Νηολόγιο.

Να δημιουργηθεί το συντομότερο δυνατόν κοινή επιτροπή υπό την αιγίδα της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με την συμμετοχή στελεχών δοκιμασμένων από τον χώρο της Ενώσεως και από τον χώρο των Εταιριών που διαχειρίζονται Ελληνόκτητα πλοία. Μοναδικός σκοπός και στόχος αυτής της επιτροπής θα πρέπει να είναι η εξεύρεση τρόπου υπαγωγής όλων των Ελληνονοκτῆτων πλοίων σε πρώτο στάδιο στην Ένωση έστω και με ειδικές συμφωνίες εξαρτήσεως. Όλοι μας ελπίζουμε ότι το δεύτερο στάδιο θα είναι αυτό της επιστροφής στο Ελληνικό Νηολόγιο εφόσον βέβαια εν τω μεταξύ τα μέτρα που θα ληφθούν από το Υπουργείο και τους φορείς καταστήσουν το Ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό.

Μόνον έτσι θα δείξουμε την πραγματική δύναμη της Εθνικής μας Ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα και θα εξαναγκάσουμε τους ξένους να μας υπολογίζουν και να μας σέβονται.

Βέβαια θα μου πείτε ότι στον τόσο ευρύ τομέα της Ναυτιλίας έχουμε και άλλα ίσως περισσότερα ή εξίσου επείγοντα θέματα προς επίλυση.

Με την πληθώρα των ικανοτήτων στελεχών που διαθέτει ο κλάδος μας σήμερα η απάντηση είναι απλή. «Και τούτο ποιήσαι ... κακείνο μη αφιέναι».

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΑΜΠΡΟΣ

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΜΕ ΕΚΠΛΗΞΗ και (δικαιολογημένη απολύτως) αγανάκτηση ο γράφων αλλά και όσοι άλλοι έχουν παρακολουθήσει από πολύ κοντά τις τεράστιες και πολύμηνες προσπάθειες του κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλου για την ανακαίνιση και την παραχώρηση του κτιρίου της Φιλικής Εταιρίας στην Οδησσό για την αναβίωση του ελληνικού στοιχείου στην ευρύτερη περιοχή της είδαν, μετά τον εορτασμό της 25ης Μαρτίου που έγινε εκεί, να αποδίδονται όλα στο Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού και στον Πρόεδρό του Καθηγητή κ. Ιωάννη Γεωργιάκη, και ταυτόχρονα να αγνοείται συστηματικά (και προκλητικά) ο δημιουργός του επιτεύγματος που δεν είναι άλλος από τον προαναφερθέντα Πειραιώτη επιχειρηματία και Πρόεδρο του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς.

Είναι γεγονός ότι είχαν προϋπάρξει κάποια σημάδια για όσα έγιναν τελικά στην Οδησσό — στο αφιέρωμα της «Καθημερινής» με τον τίτλο «Η Οδησσός της Φιλικής Εταιρίας» που είχε προηγηθεί δεν γινόνταν ή παραμικρή αναφορά στον κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλο και στην προσφορά του, ενώ σε άρθρο της κ. Χαράς Κιοσέ στο «ΒΗΜΑ» της Κυριακής 21 Μαρτίου με τον τίτλο «Τον καιρό των Φιλικών» το επίτευγμα αποδιδόταν στο Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού και ιδίως τον Πρόεδρό του (τον Καθηγητή κ. Ιωάννη Γεωργιάκη) μιλώντας και για κάποιο σχετικό όνειρό του... Δεν είχε δοθεί όμως σημασία, δεδομένης μάλιστα και της ειλημμένης αποφάσεως να παραχωρηθεί — για γενικότερους εθνικούς λόγους — το σπίτι της Φιλικής Εταιρίας στο Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού. Ήρθε όμως το άρθρο του Ευρωβουλευτή (και παλιού συναδέλφου) κ. Γιώργου Ρωμαίου στο «Βήμα» της περασμένης Κυριακής ο οποίος απέδωσε όλη αυτή την ιστορία στο Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού και στον Πρόεδρό του, ο οποίος κατά τον κ. Ρωμαίο «πέτυχε την παραχώρησή του ιστορικού αυτού κτιρίου», ενώ το Ίδρυμα ιδρύθηκε πριν από μερικούς μόνον μήνες και

η προσπάθεια για την ανακαίνιση του κτιρίου της Φιλικής Εταιρίας και για την παραχώρησή του οφείλεται αποκλειστικά στον κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλο, που εκτός από τον πολύτιμο χρόνο του που διέθεσε έβαλε και πολύ βαθιά το χέρι του στην τσέπη του για να επιτευχθεί το επίτευγμα και, φυσικά, στον Εμπορικό Σύλλογο Πειραιώς που συμπαραστάθηκε αμέριστα στον πρόεδρό του για την ολοκλήρωση του ονείρου του — ήταν όνειρο του Πολυχρονόπουλου και όχι του κ. Γεωργιάκη ο νέος αποικισμός της Οδησσού και αυτό πρέπει να αναγνωρισθεί από όλους και κυρίως από το Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού, το οποίο οφείλει να μιλήσει απερίφραστα.

Ο κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΑΤΣΗΣ και οι συμβουλάτορές του πρέπει να αντιληφθούν ότι η ανάληψη από τον Όμιλο των Επιχειρήσεών του κρατικών έργων λειτουργεί σε τελευταία ανάλυση σε βάρος του. Σε βάρος, κυρίως, της υστεροφημίας του για την οποία φαίνεται να ενδιαφέρεται πάρα πολύ καθώς τα χρόνια περνούν και δεν ξαναγυρνούν. Αλλά και σε βάρος του εφοπλισμού, ο οποίος, βεβαίως, δεν πταίει στο παραμικρό, αλλά με τις γενικεύσεις που επικρατούν στην Ελλάδα «φορτώνεται» και αυτός ένα μερίδιο από το δυσμενές κλίμα που δημιουργεί ο σχετικός θόρυβος γύρω από το όνομα του κ. Λάτση και τα έργα που φέρεται να αναλαμβάνει ο Όμιλος των Επιχειρήσεών του.

Ο θόρυβος αυτός σβήνει με μία μονοκονδυλιά την εικόνα που έχουν δημιουργήσει οι μέχρι τώρα σημαντικότερες, πράγματι, προσφορές του, γιατί στον λαό ενσταλάζεται η εντύπωση ότι σε τελευταία ανάλυση ο κ. Λάτσης κάνει φιλανθρωπίες με χρήματα που αντλεί από τον ίδιο τον λαό με συμβάσεις που χαρακτηρίζονται ήδη χαριστικές, κάνει μνημόσυνα, δηλαδή, με ξένα κόλυβα.

Είναι αυτονόητο ότι με τα ανωτέρω δεν θέλουμε σε καμμία περι-

πτωση να πούμε ότι ο εφοπλισμός δεν πρέπει να κάνει δουλειές στην Ελλάδα — κάθε άλλο, σε ορισμένες όμως περιπτώσεις σαν αυτές των νέων μονάδων της ΔΕΗ που δημιουργούν εύκολα παρερμηνείες και δυσμενείς κρίσεις σε βάρος του συνόλου του εφοπλισμού οι πάντες πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί.

Μια που γίνεται αναφορά στον κ. Λάτση πρέπει να αναφερθεί ότι προκάλεσε ιδιαίτερα εντύπωση — ξάφνιασε, θα μπορούσε να πει κανείς κυριολεκτώντας — το περιεχόμενο επιστολής του προς την Κυβέρνηση που είδε το φως της δημοσιότητας την Κυριακή και δείχνει έναν άλλο Λάτση. Γι' αυτό η στήλη θεωρεί ότι αξίζει να παρατεθεί ένα μικρό απόσπασμα από την επιστολή αυτή.

Αναφερόμενος στους ομογενείς της Αλβανίας — από όπου αίρει την καταγωγή του — ο κ. Λάτσης υπογραμμίζει μεταξύ άλλων:

«Για όνομα του Θεού, μην κάνετε ποτέ το ασυγχώρητο λάθος να καθορίζετε την αξία ενός λαού από το χρώμα και την καταγωγή του. Αν είσαι θεόστραβος και δεν μπορείς να νοιώσεις πως ο καθένας μας έχει ίσα δικαιώματα με σένα για να ζήσει στοιχειωδώς ανθρώπινα επί της γής, να ανεχθείς ευγενικά τουλάχιστον γι' αυτά που σου προσφέρει. Κάθε τι που έχει τοποθετήσει ο καλός μας Θεός και η φύση επί της μικρούλας μας γής είναι συνετό και δίκαιο και όλοι έχουν ίσα και απόλυτα δικαιώματα με εσένα...».

Επίσης πρέπει να αναφερθεί η πληροφορία ότι η Ευρωπενδυτική Τράπεζα του Ομίλου του πρόκειται να επεκταθεί και στον ναυτιλιακό τομέα, με τον οποίο θα ασχοληθεί, όπως λέγεται, ο μέχρι πρότινος υποδιοικητής της Εθνικής Τράπεζας κ. Χρ. Σορώτος, ο οποίος προηγουμένως είχε εργασθεί στην Bank of America και στην Continental και ήδη κατέχει υψηλή θέση στην Ευρωπενδυτική.

ριήλθε μία ανώνυμη επιστολή με κατηγορίες εναντίον του πρώην και του νυν Υπουργού Ναυτιλίας αλλά και με αναφορές σε θέματα τα οποία έχουν θιγεί κατά καιρούς από τη στήλη, που φέρεται να έχει αποσταλεί από λιμενικούς αξιωματικούς στον Πρωθυπουργό αλλά είναι αυτονόητο ότι δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δημοσιευθεί το παραμικρό από το περιεχόμενό της. Όχι βεβαίως από τον φόβο των συνεπειών του Νόμου, αλλά γιατί αποτελεί πάγια αρχή των «Ναυτικών Χρονικών» (και του γράφοντος, φυσικά) να μην λαμβάνονται υπ' όψιν ανώνυμες καταγγελίες ή επιστολές ενώ, αντιθέτως, δημοσιεύονται επιστολές (και καταγγελίες) εφ' όσον οι επιστολογράφοι (και οι καταγγέλλοντες) μας έχουν γνωστοποιήσει την ταυτότητά τους που δεν αποκαλύπτεται σε καμία περίπτωση, εφ' όσον δεν το επιθυμούν οι ενδιαφερόμενοι. Και το ίδιο θα μπορούσε να γίνει και στη συγκεκριμένη περίπτωση της επιστολής των λιμενικών αξιωματικών προς τον Πρωθυπουργό: Θα τη δημοσιεύαμε αν γνωρίζαμε τους αποστολείς καλύπτοντας απολύτως την εύλογη, άλλωστε, λόγω της ιδιότητάς τους, αξίωση για τη μη κοινοποίηση των ονομάτων τους.

Με την ευκαιρία πρέπει να προστεθεί ότι σύμφωνα με αξιόπιστες πληροφορίες, τα δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών» διοχετεύονται συστηματικά στο Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού. Με την ευκαιρία επίσης υπενθυμίζουμε ότι και ο σημερινός Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κων. Καραμανλής παρακολουθούσε συστηματικά τα «Ναυτικά Χρονικά» και έτρεφε ι-

διαίτερη εκτίμηση προς τον Δημήτριο Κωττάκη.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΟ αλλά αξίζει να υπογραμμισθεί, όπως άλλωστε επισήμαναν αρκετοί αναγνώστες: Η διοίκηση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών έλαμψε δια της απουσίας της από την πρόσφατη ομιλία του κ. Γερ. Αρσένη στη Ναυτιλιακή Λέσχη, δίνοντας έτσι ένα στίγμα που δεν ταιριάζει σε επαγγελματική οργάνωση επιχειρηματιών. Και έπεται, παρατήρησε κάποιος, απορούμε γιατί στις γενικές συνελεύσεις του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών τρέχουν να παραστούν οι πάντες ενώ στις δικές μας ουδείς εμφανίζεται...

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ (και η λύση) στις αυθαιρεσίες των οργάνων της διοικήσεως σε βάρος καταξιωμένων κρατικών λειτουργών ίσως βρίσκεται στον δρόμο που επέλεξε ο απόστρατος λιμενικός αξιωματικός κ. Ιωάν. Φατούρος, ο οποίος, όπως είναι γνωστό, αποστρατεύθηκε με μία ιδιαίτερα ταχύτατη διαδικασία, άγνωστη στο ελληνικό Δημόσιο — την ημέρα που έληγε η σχετική προθεσμία συνήλθε το οικείο συμβούλιο και η απόφασή του δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το ίδιο 24ωρο — για να μην προαχθεί σε αρχιπλοίαρχο: Λοιπόν, ο κ. Φατούρος υπέβαλε μήνυση εναντίον του σημερινού Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος για παράβαση του άρθρου 263 του Ποινικού Κώδικος, για συκοφαντική δυσφήμιση, δηλαδή, γιατί σαν Υπαρχηγός του Λ.Σ. τον χαρακτήρισε σε φύλλο ποιότητας μεταξύ

άλλων ως «οκνηρό και με τη προσήκουσα διαγωγή στην υπηρεσία και συμπεριφορά προς τους πολίτες». Ενώ, όπως επισημαίνει στη μήνυσή του, ούτε κατά το χρονικό διάστημα που αφορούσε το φύλλο ποιότητας, αλλά ούτε και κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο Λιμενικό Σώμα του έγινε παρατήρηση για μη προσήκουσα διαγωγή ή συμπεριφορά προς τους πολίτες και ούτε επίσης του επιβλήθηκε πειθαρχική ποινή για τον λόγο αυτόν, ούτε έγινε ανάκριση σε βάρος του, ούτε κλήθηκε σε απολογία, ούτε του ζητήθηκαν εξηγήσεις, ούτε δημιουργήθηκε ζήτημα στην υπηρεσία και ούτε σχετικό σχόλιο ή αλληλογραφία υπήρξε.

Ασφαλώς μπορεί ο Υπουργός να θέσει τη μήνυση στο αρχείο (όπερ είναι και το πιθανότερο) και να μην υπάρξει (τώρα) καμία συνέπεια για τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, ο οποίος όμως κάποτε θα αποστρατευθεί και τότε με μία νέα μήνυση θα κληθεί — σαν ιδιώτης πλέον και χωρίς να καλύπτεται από κανέναν — να δώσει λόγο και να αποδείξει όσα αυθαιρέτως περιέλαβε στο συγκεκριμένο φύλλο ποιότητας — επαναλαμβάνουμε, ο δρόμος που χάραξε ο κ. Φατούρος είναι εκείνος που θα οδηγήσει στη νομιμότητα και στην καταπολέμηση της αυθαιρεσίας από οποιονδήποτε και αν προέρχεται ώστε στη δημόσια διοίκηση να επικρατήσει επιτέλους η αξιοκρατία και να παύσουν οι διωγμοί καταξιωμένων δημόσιων λειτουργών.

ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ αξιωματικοί αναφερόμενοι στην επισήμανση της στήλης ότι το ενδιαφέρον και την αμέ-

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

ριστη υποστήριξη του εφοπλισμού μονοπώλησε μόνον ένας συνάδελφος τους, ο νυν Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, υπενθύμισαν την περίπτωση ενός καταξιωμένου αξιωματικού ο οποίος αποστρατεύθηκε τη στιγμή που θα μπορούσε να προσφέρει τα περισσότερα στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας μόνον και μόνον επειδή διέκδικησε θαρραλέα το δικαίωμα να μεταβεί και αυτός σε θέση του εξωτερικού, για την οποία είχε επιλεγεί αξιωματικός ο οποίος είχε υπηρετήσει και στο παρελθόν σε προξενικό λιμεναρχείο: Πρόκειται για τον κ. Παν. Τσακανίκα, έναν πραγματικά καταξιωμένο λιμενικό αξιωματικό, με βαθύτατες γνώσεις και βαθύτατα προσηλωμένο στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας από την οποία άλλωστε και προέρχεται και για τον οποίο δεν υπήρξε το παραμικρό ενδιαφέρον, με αποτέλεσμα ο διοικητικός φορέας να στερηθεί τις υπηρεσίες ενός αξιόλογου στελέχους τη στιγμή που θα μπορούσε να προσφέρει τα περισσότερα και να επιστρέψει έτσι κάτι από τις δαπάνες στις οποίες υπεβλήθη γι' αυτόν ο ελληνικός λαός.

ΤΟ ΘΕΜΑ της μεγάλης αδικίας που γίνεται σε βάρος των πλοίαρχων

και των Α' μηχανικών επισημαίνει με επιστολή του προς αθηναϊκή εφημερίδα ο συνταξιούχος πλοίαρχος κ. Γ.Π. Μπράτσος. Με αφορμή τις διαμαρτυρίες και τον θόρυβο που έχει δημιουργηθεί για τις κρατήσεις 3,8% που άρχισαν να γίνονται από την 1η Ιανουαρίου στους δημοσίους υπαλλήλους για την ασφάλισή τους ο κ. Μπράτσος, μεταξύ άλλων επισημαίνει:

«Ως το τέλος 1992 ο εφοπλιστής κατέβαλλε μηνιαίως εις το ΝΑΤ το ποσόν των 92.168 δρχ. — το γράφω και ολογράφως γιατί ίσως φαίνεται απίστευτο: Ενεργήτα δύο χιλιάδες εκατόν εξήντα οκτώ δραχμές — και ο πλοίαρχος στο ίδιο ταμείο 75.548 δρχ. — εβδομήντα πέντε χιλιάδες πεντακόσιες σαράντα οκτώ δραχμές. Σύνολον μηνιαίων κρατήσεων δια πλοίαρχον φορτηγού πλοίου το ποσόν των εκατόν εξήντα επτά χιλιάδων επτακοσίων δέκα εξ δραχμών (167.716 δρχ.)!!!

Βεβαίως δια υπηρετούντας εις πετρελαιοφόρα αι κρατήσεις είναι υψηλότεραι. Αι κρατήσεις αιταί από 1/1/93 αυξάνονται κατά 15%.

Σημειώσατε ακόμη ότι το έτος 1967 ο υπογράφων με το μερίδιόν του εφοπλιστού κατέβαλλον εις το ΝΑΤ ως κρατήσεις μηνιαίως τριά-

κοντα πέντε χιλιάδες δραχμές περίπου (35.000 δρχ.)!!!

Σήμερα, λοιπόν, εν έτει 1993, μετά τις κρατήσεις που έχουν καταβληθεί, μας χορηγείται σύνταξη 164.872 δρχ. — εκατόν εξήντα τέσσαρες χιλιάδες οκτακόσιες εβδομήντα δύο δραχμές!! (θα αυξηθεί κατά 4% προσεχώς ευελπιστούμε).

(...) Αν αι κρατήσεις μας τοποθετούντο εις τράπεζαν, εύκολα θα μπορέσει ο λογιστής της εφημερίδας σας να σας δώσει το αποτέλεσμα μετά τα 23 έτη που απαιτούνται για συνταξιοδότηση.

Βέβαια, είμαστε και ο μόνος κλάδος του ΝΑΤ, πλοίαρχοι και μηχανικοί, που δεν μας καταβάλλεται το 80% του εν ενεργεία μισθού των πλοίαρχων - μηχανικών παρά τας υποσχέσεις ολόκληρου του πολιτικού κόσμου για την καταβολή του. Εδώ να δείτε πόσες φορές έχουν δοθεί «λόγοι τιμής» από τους εκάστοτε υπουργούς για το 80%».

Οι ναυτικοί μας επιδότησαν (και εξακολουθούν να επιδοτούν) τους πολυάριθμους «αλεξιπτωτιστές» τους οποίους η Πολιτεία «φόρτωσε» στις πλάτες τους, περισσότερο όμως από όλους οι πλοίαρχοι και οι Α' μηχανικοί επιδοτούν τους πάντες, και τους «αλεξιπτωτιστές» αλ-

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

24ΩΡΟ

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

λά και τους συναδέλφους τους των άλλων ειδικοτήτων και κατηγοριών, με τα ποσά που παρακρατούνται αδίκως από τους ίδιους...

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ στον Πειραιά και φαίνεται ότι δεν απέχει καθόλου της αληθείας: Ναυτιλιακή εταιρία η οποία θέλησε να προμηθευθεί μπαστέκες απευθύνθηκε στις οικείες επιχειρήσεις αλλά οι τιμές που προσφέρθηκαν φάνηκαν ακριβές στους αρμοδίους της. Τότε κάποιος που πληροφορήθηκε το ενδιαφέρον που υπήρχε έσπευσε να προσφέρει φθηνότερες τιμές και φυσικά πήρε την παραγγελία. Αλλά τα προϊόντα που παρέδωσε προέρχονταν, όπως λέγεται, από παλιά τα οποία με την κατάλληλη «επεξεργασία» — με «λούσιμο» με ειδικό σπρέϊ — φαινονταν σαν καινούργια... Λέγεται ακόμη ότι ο «έξυπνος» επιχειρηματίας που έκανε αυτή τη «δουλειά» κέρδισε γύρω στα 2.500.000 δραχμές, ενώ ταυτόχρονα η ναυτιλιακή εταιρία που εφοδιάστηκε με τις αναπαλαιωμένες μπαστέκες θα βρεί κάπου τον μπελά της με ατύχημα που με μαθηματική ακρίβεια αναμένεται να συμβεί.

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ πλέον το φαινόμενο των ληστειών τραπεζών, ταχυδρομείων και επιχειρήσεων. Καθημερινή πρακτική όμως και οι επιθέσεις εναντίον πολιτών από επιβαίνοντες σε μοτοσυκλέτες οι οποίοι τους αρπάζουν τις τσάντες και εξαφανίζονται. Θύμα και ο γράφων μιας τέτοιας επιθέσεως στην οδό Δερβενακίων είχε την ευκαιρία να συζητήσει το θέμα με ανώτερο αξιωματικό της Αστυνομίας, ο οποίος, απαντώντας στην εύλογη ερώτηση γιατί δεν στήνονται «παγίδες» από αστυνομικούς για τη σύλληψη των δραστών και την εξουδετέρωση του φαινομένου, αποκάλυψε ότι το προσωπικό των τμημάτων τάξεως είναι ελάχιστο και δεν επαρκεί, δεδομένου ότι μεγάλος — πολύ μεγάλος — αριθμός αστυνομικών διατίθεται για την προστασία, επί 24ώρου βάσεως μάλιστα, διαφόρων προσώπων, κυρίως πολιτικών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι βουλευτές και πολλοί «πρώην» από τρομοκρατικές επιθέσεις.

Για την προστασία όλων αυτών, λοιπόν, οι απλοί πολίτες έχουν αφεθεί έρμαιοι στους κάθε λογής κα-

κοποιούς και η ζωή στην πρωτεύουσα της Ελλάδος άρχισε να μοιάζει με το Σικάγο μιας άλλης εποχής...

Η ΠΑΛΙΑ ΦΡΟΥΡΑ της ελληνικής ναυτοσύνης περνάει με ταχύτατους πλέον ρυθμούς στη λήθη του παρελθόντος: Πρόσφατα έφυγε από κοντά μας σε ηλικία 98 ετών ο Καπτάν Διονύσης Γκούλης, ο πρύτες και αρχαιότερος των αρχιπλοιάρχων της Ελληνικής Ναυτιλίας, που μαζί με τον Αντώνη Δημάδη και τον Γιάννη Ζαννάρα ήταν το δεξί χέρι του Σταύρου Λιβανού. Ταυτόχρονα ο Καπτάν Διονύσης που κηδεύθηκε στις 26 Φεβρουαρίου στον Άη Γιώργη του Βροντάδου παρουσία πλήθους κόσμου είχε αναπτύξει πλούσια φιλανθρωπική και κοινωνική δράση και σε όλη τη ζωή στάθηκε ο άγγελος προστάτης του καλού και του ωραίου σκορπίζοντας χαρά και απεριόριστη συνδρομή και βοήθεια σε όσους είχαν ανάγκη.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

Φορέας ελέγχου ρύπανσης στον Σαρωνικό

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Με αφορμή τα δημοσιεύματα σύμφωνα με τα οποία στην πρόθεση των δημάρχων των παραλιακών Δήμων είναι η δημιουργία φορέα για την σωτηρία του Σαρωνικού από την ρύπανση θα ήθελα να κάνω μερικές σκέψεις.

Κατά του σχεδιασμού αυτούς γίνεται επίσης επίκληση του νομικού πλαισίου που παρέχεται από τον Ν. 1650/86 «Για την προστασία του περιβάλλοντος» και που στο άρθρο 6 πραγματικά προβλέπει την δυνατότητα επιβολής τέλους σε επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες που μπορούν να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον.

Και επειδή η υλοποίηση των πρωτοβουλιών αυτών έχει οπωσδήποτε επιπτώσεις στην ναυτιλία η παρέμβασή μας περιορίζεται μόνο στον ναυτιλιακό χώρο.

Για το όλο θέμα των προθέσεων και της σύστασης ειδικού φορέα και της επιβολής τέλους στην ναυτιλία (στα πλοία) υπάρχει πράγματι προβληματισμός μεταξύ του ναυτιλιακού κόσμου.

Και γινόμεστε σαφέστεροι:

Για την σύσταση του φορέα

Η σύσταση διαδημοτικής επιχείρησης είτε υπό μορφή Αναπτυξιακού Συνδέσμου είτε υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρίας που θα ασχοληθεί με την θαλάσσια ρύπανση είναι βέβαιο ότι θα προσθέσει μια ακόμη δημοσίου χαρακτήρα υπηρεσία η οποία θα ασχοληθεί με το ίδιο αντικείμενο.

Και μια τέτοια νέα υπηρεσία που χωρίς αμφιβολία θα ξεκινήσει με δυναμισμό μέσα στο λιμάνι, επικαλούμενη πολλούς λόγους και κυρίως την βούληση των κατοίκων της περιοχής θα εκδηλώσει πολύ γρήγορα επεκτατικές τάσεις και μάλιστα στον επιχειρηματικό χώρο.

Η παρουσία της στα θέματα της θαλάσσιας ρύπανσης θα περιπλέξει το νομικό καθεστώς και θα δημιουργήσει καθημερινά προβλήματα. Γιατί είναι βέβαιο ότι τα μεγα-

πήβολα σχέδια κατασκευής και λειτουργίας έργων προστασίας περιβάλλοντος στα οποία καταστασιακά θα στοχεύει, στην πράξη θα καταλήγουν στην δημιουργία μιας δημόσιας επιχείρησης η οποία θα βρει παραγωγική απασχόληση — και να είμαστε βέβαιοι γιαυτό — σε καθημερινά προβλήματα αστυνόμευσης του θαλάσσιου χώρου για εντοπισμό κηλίδων και άλλων ρύπων, επισκέψεων στα πλοία για έλεγχο του εξοπλισμού προστασίας κατά της ρύπανσης και ακόμη στην δημιουργία τεχνικής υποδομής με δική της πλωτά μέσα και αντιρρυπαντικό εξοπλισμό και υλικά για την αντιμετώπιση της ρύπανσης στην περιοχή.

Με άλλα λόγια το όλο σχήμα με την πρόσληψη πολυάριθμου προσωπικού για την αστυνόμευση του θαλάσσιου χώρου συνδιαζόμενο με την Εμπορική Επιχείρηση πλέον — αφού θα είναι Ανώνυμη εταιρία — της καταπολέμησης των πετρελαιοκηλίδων θα αποτελεί ένα πολύ αμφιλεγόμενο αν όχι επικίνδυνο συνδυασμό - δημοτικής αστυνομικής εξουσίας και εμπορικής εκμετάλλευσης. Ένα συνδυασμό που ο φόβος (έστω και μη δικαιολογημένος πάντοτε) της αστυνομικής παρουσίας εύκολα μπορεί να οδηγήσει και ποικιλότροπα στις αγκάλες της Δημοτικής επιχείρησης η οποία πλέον θα ασχολείται με την αντιρρύπανση.

Μια τέτοια επιχείρηση χωρίς αμφιβολία θα απασχολήσει πολυάριθμο προσωπικό και θα προμηθευτεί πανάκριβο εξοπλισμό που θα κληθεί να πληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος.

Και εύλογα μπορεί να διερωτηθεί ο πολίτης υπάρχει πράγματι κενό σε φορείς, κενό σε νομοθεσία, κενό και αδυναμία στην καταπολέμηση των ρυπάνσεων που θα καλύψει ο φορέας αυτός;

Στην πράξη δηλαδή:

— Δεν είναι επαρκής η ισχύουσα νομοθεσία;

— Δεν είναι επαρκής η επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου για τον

εντοπισμό ρυπάνσεων;

— Δεν είναι επαρκής ο έλεγχος του εξοπλισμού των πλοίων για θέματα περιβάλλοντος;

— Δεν είναι επαρκής η ετοιμότητα σε πλωτά μέσα και εξοπλισμό τόσο του Δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα για την καταπολέμηση των ρυπάνσεων, ώστε ο νέος αυτός δημόσιος φορέας με δική του οργάνωση, προσωπικό και εξοπλισμό να καλύψει τα υφιστάμενα κενά;

Και για να είμαστε συνεπείς προς τα πράγματα αλλά και για να ενημερωθεί η κοινή γνώμη θα πρέπει να διευκρινιστούν ακόμη μια φορά ότι:

α) Στην χώρα μας εφαρμόζουμε μια πολύ προηγμένη και αυστηρή νομοθεσία που διέπει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Έχουμε ενσωματώσει όλες τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις στην εθνική μας νομοθεσία και παρακολουθούμε πολύ στενά τις διεθνείς εξελίξεις του χώρου. Υπάρχουν επιτελεία, στο ΥΕΝ και στελέχη εξειδικευμένα πολύ υψηλού επιπέδου. Υπάρχει αποτελεσματική συνεργασία με άλλα Υπουργεία σε τομείς συναρμοδιότητας καθώς και με ινστιτούτα, εργαστήρια και ερευνητικά κέντρα πάνω σε συγκεκριμένα θέματα. Θα πρέπει ακόμη να διευκρινιστεί εδώ ότι πέρα από την γενική αρμοδιότητα του ΥΕΝ, αρμοδιότητα για την προστασία του περιβάλλοντος της λιμενικής περιοχής έχουν οι κατά λιμένα Οργανισμοί Λιμένος και Λιμενικές επιτροπές οι οποίοι και ως ιδιοκτησιακοί αλλά και ως φορείς εκμετάλλευσης μέσα από την δική τους οργάνωση και διαδικασίες μεριμνούν για την καθαριότητα της περιοχής τους όπως είναι πράγματι εκ του νόμου υπόχρεοι γιαυτό.

Κάτω από αυτή την κατάσταση πραγμάτων δεν φαίνεται η ύπαρξη ούτε κενού στην νομοθεσία ούτε στην παρουσία φορέων που να δικαιολογεί την σύσταση ενός ακόμη φορέα. Βέβαια οι εξελίξεις δεν σταματούν ούτε η κατάσταση είναι πάντοτε η ιδανική όμως μέσα στο

υπάρχον καθεστώς μπορούν να βελτιωθούν οι συνθήκες όπως άλλωστε βελτιώνονται καθημερινά.

β) Στο θέμα της επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου για τον εντοπισμό των ρυπάνσεων είναι γνωστό ότι το ΥΕΝ διαθέτει σοβαρή υποδομή σε οργάνωση, προσωπικό και μέσα.

Μέσω του Θαλάμου Επιχειρήσεων του ΥΕΝ ενεργοποιούνται συγκεκριμένα σχέδια τα οποία συνεπικουρούμενα από πλωτά εναέρια και τηλεπικοινωνιακά μέσα παρέχουν πολύ ικανοποιητική αστυνομική κάλυψη — επιτήρηση ώστε η τυχόν δημιουργία και παρέμβαση ενός επί πλέον φορέα θα περιπλέξει τα πράγματα γιατί θα είναι όχι μόνο περιττή αλλά και μία δαπανηρή πολυτέλεια. Βεβαίως η καθημέρα πρακτική διαπιστώνει και εδώ αδυναμίες και προβλήματα που όμως μέσα από την υπάρχουσα δομή και οργάνωση μπορούν να διορθωθούν όπως άλλωστε και διορθώνονται.

Ας αναλογιστούμε όλοι το τί θα στοιχίζει στον δημόσιο προϋπολογισμό η προσπάθεια δημιουργίας μιας τέτοιας παράλληλης υποδομής και από άλλο φορέα που θα λειτουργεί στον ίδιο χώρο για τον ίδιο σκοπό.

γ) Στο θέμα του ελέγχου του εξοπλισμού των πλοίων όπως είναι γνωστό υπάρχει οργανωμένη υπηρεσία, η Επιθεώρηση των Εμπορικών Πλοίων η οποία με το υψηλό επίπεδο εξειδικευμένο προσωπικό της διενεργεί τους τακτικούς αλλά και εκτάκτους ελέγχους στα πλοία για την διαπίστωση ότι ο εξοπλισμός τους είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις των Κανονισμών. Πρόκειται

για υπηρεσιακό κλιμάκιο που λειτουργεί υποδειγματικά, εναρμονισμένο στις απαιτήσεις και τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας.

Ας φανταστούμε λοιπόν και εδώ παράλληλα με τον επιθεωρητή της ΕΕΠ να επιβαίνει του πλοίου και επιθεωρητής (ή όπως αλλιώς θα μπορούσαμε να τον βαφτίσουμε) της Δημοτικής Επιχείρησης για να διαπιστώνει και αυτός την κατάσταση του εξοπλισμού του πλοίου.

Πρόκειται για ένα πολύ αρνητικό στοιχείο που θα δημιουργήσει αρνητικό κλίμα και θύελλα αντιδράσεων από την ναυτιλία.

Και θα πρέπει όλοι να γνωρίζουν βέβαια ότι η ναυτιλία αντιδρά με το να μην οδηγεί τα πλοία της στα ελληνικά λιμάνια, όχι μόνο να μην φορτώνουν ή να εκφορτώνουν αλλά και να μην προσεγγίζουν ούτε για επισκευές ούτε για αλλαγές πληρωμάτων ούτε και για καύσιμα.

δ) Τέλος για το θέμα της καταπολέμησης των ρυπάνσεων όπως είναι γνωστό η Ελληνική νομοθεσία, όπως και η νομοθεσία των άλλων χωρών προβλέπει ότι ο προκαλών ρύπανση υποχρεούται να απαλλάξει την θάλασσα και τις ακτές από τους ρύπους.

Κατά συνέπεια ο ρυπαίνων εκούσια ή ακούσια είτε με τα δικά του μέσα ή χρησιμοποιώντας τις τεχνικές υπηρεσίες των ειδικά με την καταπολέμηση της ρύπανσης ασχολούμενων ιδιωτικών φορέων - επιχειρήσεων προβαίνει στις ενέργειες αυτές.

Παρόλα αυτά όμως θα πρέπει να επισημανθεί ότι και εδώ κατά τρόπο πρωτοποριακό σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης - Αμερικής (ΗΠΑ - Καναδάς) και άλλες

ακόμη, στην χώρα μας δημιουργήσαμε Σταθμούς Αντιμετώπισης ρύπανσης με ειδικά μέσα, εξοπλισμό και προσωπικό ακριβώς για να αντιμετωπίζουμε συνήθως μικρής έκτασης ρυπάνσεις που ο προκαλών την ρύπανση δεν ανευρίσκεται ή αδρανεί.

Πρόκειται βεβαίως για μια λειτουργία σε βασικούς λιμένες και με περιορισμένα μέσα που είναι αρκετά δαπανηρός γιαυτό άλλωστε και στην φιλοσοφία της Πολιτείας είναι ότι δεν μπορεί ο φορολογούμενος πολίτης να αντέξει τις δαπάνες για προσωπικό και εξοπλισμό που απαιτείται για αντιμετώπιση ευρείας έκτασης ρυπάνσεων.

Πρόκειται βέβαια για επιλογές με γνώμονα την οικονομικότητα της δράσης του Κράτους σε ένα τομέα που πέρα από ωρισμένο βαθμό αυτό δεν μπορεί να αντέξει απεριόριστα το βάρος των δαπανών.

Και θα πρέπει να τονίσουμε ιδιαίτερα ότι σ' αυτή την αποστολή του το ΥΕΝ έχει επιτύχει απόλυτα και το έργο του έχει αναγνωριστεί από την κοινωνία μας. Γιατί είναι ο μοναδικός τομέας του Δημοσίου που επιλαμβάνεται ο ίδιος στην καταπολέμηση της ρύπανσης με τα δικά του μέσα και το δικό του προσωπικό.

Και ίσως ακόμη θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι αυτό το προσωπικό είναι πολλαπλής χρησιμότητας με την έννοια ότι ως στρατιωτικό κυρίως προσωπικό ότα νδεν υπάρχουν περιστατικά ρύπανσης χρησιμοποιείται και σε άλλες αποστολές.

Το γεγονός αυτό και μόνο δείχνει πολύ ζωντανά το πόσο δαπανηρό είναι ως κράτος να διατηρείς ειδικό προσωπικό, ειδικά πλωτά μέσα πά-

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

**We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT**

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

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

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

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

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

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

νακριβα μαζί με τον εξοπλισμό τους προκειμένου να τα χρησιμοποιήσεις όταν παρουσιαστεί ρύπανση.

Μετά από τα παραπάνω αναφερθέντα διερωτάται ο απλός φορολογούμενος πολίτης που τελικά πληρώνει για όλα αυτά:

Πρώτον: Γιατί να συσταθεί και ένας ακόμη φορέας του δημόσιου τομέα ο οποίος θα ασχοληθεί ουσιαστικά με το ίδιο αντικείμενο.

Δεύτερον: Γιατί να συσταθεί ένας δημόσιος (με ευρεία έννοια) φορέας ο οποίος να στελεχωθεί με πολυάριθμο προσωπικό και να εφοδιαστεί με πανάκριβα πλωτά μέσα και επίσης πανάκριβο μηχανολογικό εξοπλισμό και υλικά καταπολέμησης της ρύπανσης και τελικά για ποιο σκοπό;

Μήπως για το σκοπό να αντιμετωπίσει αυτός ο φορέας μια ρύπανση που είναι υποχρεωμένο το πλοίο που την προκάλεσε το ίδιο να την καταπολεμήσει;

Και εάν δεν συμβεί αυτό μήπως συμβεί το εξίσου απαράδεκτο αμέσως ή εμμέσως να υποχρεώσουμε το πλοίο να χρησιμοποιήσει πλέον τις εμπορικές υπηρεσίες του δημόσιου αυτού φορέα ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει και υπο εταιρική μορφή (Ανώνυμος εταιρία κλπ.). Και πρέπει να είμαστε βέβαιοι ότι προς τα εκεί θα καταλήξει προκειμένου σαν επιχείρηση να μην εμφανίσει ζημιολόγους αποτελέσματα και να ζητήσει αναπόδρεπτα την προστασία στην τσέπη του φορολογούμενου πολίτη. Και για να μην εμφανίσει αρνητικά αποτελέσματα θα έχει πολλούς τρόπους να πιέσει το προκαλέσαν ρύπανση πλοίο να χρησιμοποιήσει τις δικές του υπηρεσίες και όχι ελεύθερα να επιλέξει άλλη λύση που ο ίδιος θεωρεί ότι θα ανταποκριθεί πληρέστερα στην λύση του προβλήματός του.

Και είναι πολλοί από τον χώρο της ναυτιλίας οι οποίοι θεωρούν ότι στην πράξη ο φορέας αυτός από το πεδίο της έρευνας και του προγραμματισμού έργων, που θα προβλέπει το καταστατικό του, θα μεταπέσει αναπόδρεπτα σε επιχειρηματικές εμπορικές λειτουργίες που κάτω από την σκέπη του κοινωνικού αγαθού της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που θα επαγγέλλεται, θα γιγαντωθεί και θα περιορίζει συνεχώς την ελευθε-

ρία δράσεως της ναυτιλίας ανταγωνιζόμενος ασφαλώς με άνισους όρους τον ιδιωτικό τομέα. Θα πρόκειται για ένα ανταγωνισμό όμως που κάτω από την ομπρέλλα της δημόσιας κάλυψης του φορέα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφήνει πάντοτε στον χρήστη (δηλαδή το πλοίο) την ελευθερία των επιλογών.

Και ίσως εδώ είναι ανάγκη να αναφέρουμε ότι στις προηγμένες χώρες που η ευαισθησία για το περιβάλλον βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα και η εφαρμογή της νομοθεσίας είναι πολύ αυστηρή, η καταπολέμηση της ρύπανσης ανατίθεται κατά περίπτωση στον ιδιωτικό τομέα ενώ το κράτος το ίδιο περιορίζεται στην ευθύνη του συντονισμού των επιχειρήσεων. Ευθύνη ασφαλώς μεγάλη.

Με άλλα λόγια το Κράτος σ' αυτές τις χώρες δεν έχει προσλάβει ούτε δημόσιους υπαλλήλους - καθαριστές για την περισυλλογή των πετρελαιοκηλίδων ούτε φτιάρια και φαράσια έχει προμηθευτεί που παραμένουν στις αποθήκες μέχρι να έλθει η μέρα... της ρύπανσης για να χρησιμοποιηθούν!!

Απλά οι άνθρωποι εκεί έχουν κάνει τους λογαριασμούς τους και έχουν καταλήξει στο επίσης απλό συμπέρασμα ότι στον φορολογούμενο πολίτη στοιχίζει λιγότερο να πληρώσει κάποιο τρίτο να καθαρίσει την θάλασσα και τις ακτές όταν συμβεί κάποια ρύπανση παρά να διατηρεί στρατιές υπαλλήλων που θα τους φορτωθεί το δημόσιο για δεκάδες χρόνια και θα προμηθεύεται συνεχώς τον εξελισσόμενο πανάκριβο μηχανολογικό εξοπλισμό για να χρησιμοποιηθούν όλα αυτά σε περίπτωση κάποιας ρύπανσης!

Ο φορολογούμενος καλείται ο ίδιος να δώσει απάντηση τι θα κάνουν και το προσωπικό και ο εξοπλισμός κατά τις ημέρες που δεν θα υπάρχουν περιστατικά ρύπανσης.

Προς επιβοήθηση της εκτίμησης και του απολογισμού των ημερών αυτών δεν έχει ο καθένας παρά α-

πό τις 365 ημέρες του έτους να αφαιρέσει αυτές που το προσωπικό αυτό απασχολήθηκε μόνο στην καταπολέμηση της ρύπανσης.

Το αποτέλεσμα θα τον κεραυνοβολήσει.

Για την επιβολή ειδικού τέλους

Το δεύτερο σκέλος της διαδημοτικής πρωτοβουλίας περιλαμβάνει την επιβολή τέλους στους χρήστες του λιμένας.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της παρ. 4 του άρθρου 6 του Ν. 1650/1986 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου θα μπορούσαν να υποχρεωθούν στην καταβολή τέλους κατηγορίες πλοίων που η παρουσία τους στους λιμένες φέρεται να συνεπάγεται σοβαρούς κινδύνους λόγω της λειτουργίας τους.

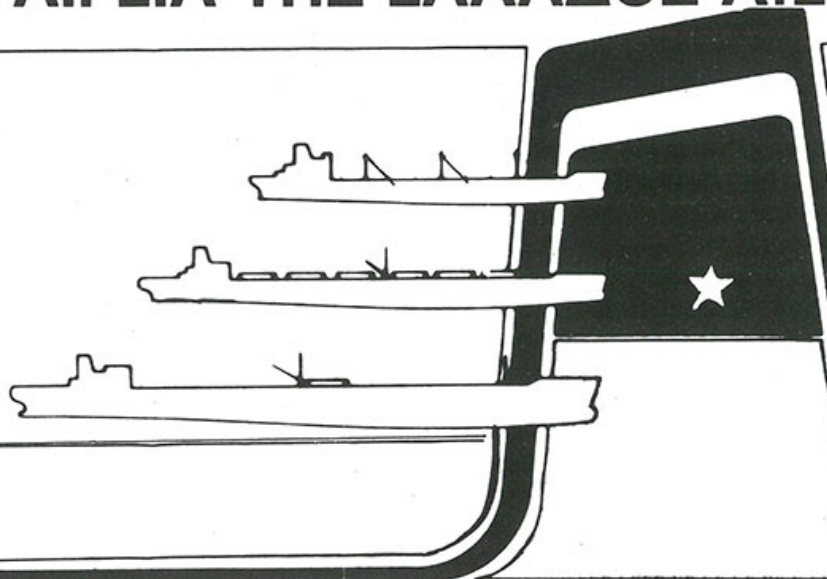
Θα πρόκειται ασφαλώς για ένα πρόσθετο χάρατσι που θα είναι σε βάρος των πλοίων που προσεγγίζουν στα ελληνικά λιμάνια και που χωρίς αμφιβολία θα λειτουργήσει σε βάρος και της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και σε βάρος της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων.

Το γεγονός ότι από το κεφάλαιο που θα σχηματισθεί θα χρηματοδοτηθεί η ίδρυση οργάνωση, στελέχωση, εγκατάσταση και ο στοιχειώδης εξοπλισμός μιας νέας υπηρεσίας — επιχείρησης χωρίς χειροπιαστούς και εμφανώς αναγκαίους και πρακτικά ωφέλιμους στόχους, ενισχύει ακόμη περισσότερο τους φόβους της ναυτιλίας για την δημιουργία και γιγάντωση ενός ακόμη παρεμβατικού δημόσιου φορέα που η παρέμβασή του αυτή κάτω από μια αμεσώτερη συμμετοχή και λαϊκή παρουσία μερίδας δημοτών θα λάβει τεράστιες διαστάσεις με απρόβλεπτες λειτουργικές συνέπειες για το λιμάνι και τη ναυτιλία μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Strikes = Financial Loss - are you covered?

If not, find out more by contacting
The Strike Club, the first mutual
insurer formed solely to give
protection to ship operators against
this threat. And it is still the largest
with over 39m grt entered.

Administrative Office

Strike Club Management Limited

'Est-Ouest', 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco

Tel 93 50 02 45. Telex 469266 LAING MC. Fax 93 25 53 18

THE STRIKE CLUB

THE SHIPOWNERS' MUTUAL
STRIKE INSURANCE ASSOCIATION
(BERMUDA) LTD.

Οι επιπτώσεις από την τροποποίηση της Νομοθεσίας περί κατοικίας στην Βρεταννία

Των Δικηγόρων κ.κ. FOX & GIBBONS WILLIAMSON HORROCKS

Η Βρεταννική Κυβέρνηση σκέφτεται ν' αλλάξει τη νομοθεσία της περί κατοικίας. Η κατοικία είναι μια σπουδαία έννοια του διεθνούς ιδιωτικού δικαίου, που συνδέει ένα άτομο με το σύστημα νόμων που το διέπει. Η ουσία της προτεινόμενης αλλαγής είναι εξής: Η παρούσα κατάσταση είναι ότι ένα πρόσωπο διατηρεί την εκτός Μ. Βρεταννίας κατοικία του δηλώνοντας απλά την πρόθεσή του να επιστρέψει στη χώρα καταγωγής του και διατηρώντας εκεί ένα σπίτι. Αν πραγματοποιηθεί η προτεινόμενη αλλαγή, το συγκεκριμένο πρόσωπο θα πρέπει να αποδείξει ότι προτίθεται να εγκαταλείψει τη Μ. Βρεταννία και να επιστρέψει στην πατρίδα του.

Οι φορολογικές συνέπειες της αλλαγής είναι πολύ σοβαρές. Με λίγα λόγια, ένα πρόσωπο που διαμένει αλλά δεν κατοικεί στη Μ. Βρεταννία, δεν υπόκειται, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει σήμερα, σε φορολογία για τα εισοδήματα ή τα κεφάλαια που αποκτά εκτός Μ. Βρεταννίας, εκτός αν τα εισοδήματα ή τα κεφάλαια εισαχθούν στη Μ. Βρεταννία. Αν αλλάξει ο νόμος περί κατοικίας, τα πρόσωπα που έχουν σπίτι ή διαμέρισμα στη Μ. Βρεταννία και περνούν μεγάλα χρονικά διαστήματα εκεί, διατρέχουν τον κίνδυνο να θεωρηθεί ότι έχουν σαν εκ του νόμου (δοτή) κατοικία στη Μ. Βρεταννία. Αν συμβεί αυτό, τα εισοδήματα και τα κεφάλαια που αποκτά το συγκεκριμένο πρόσωπο οπουδήποτε στο κόσμο, θα είναι αντικείμενο φορολογίας στη Μ. Βρεταννία, ακόμη και αν δεν εισαχθούν εκεί, και η, όπου γης, περιουσία τους θα υπόκει-

ται στο Βρεταννικό νόμο περί φορολογίας κληρονομιών. Ο καθένας από τους φόρους αυτούς είναι σήμερα 40% (πρέπει να σημειωθεί ότι, και με τον ισχύοντα σήμερα νόμο, ένα πρόσωπο που διαμένει στη Μ. Βρεταννία επί 17 έτη κατά την τελευταία προ του θανάτου του εικοσαετία, θεωρείται ότι κατοικεί στη Μ. Βρεταννία, αλλά αυτό ισχύει μόνο σε σχέση με την επιβολή φόρου κληρονομίας).

Εάν θεσπισθεί ο προτεινόμενος νέος νόμος περί κατοικίας, θα είναι καταστροφή για τη Μεγ. Βρεταννία, διότι θα επηρεάσει πολλούς πλουσίους, που ζουν τώρα στη Μ. Βρεταννία και θα επιθυμούσαν να εξακολουθήσουν να ζουν εκεί, να φύγουν. Μπορεί να ζουν στη Μ. Βρεταννία επειδή τους αρέσει η χώρα και ο λαός της, ή μπορεί να έχουν εκεί επιχειρηματικά συμφέροντα, αλλά αν ο προτεινόμενος νέος νόμος θεσπισθεί, υπάρχει φόβος ότι θα βρουν τις φορολογικές συνθήκες πολύ σκληρές και θα αναζητήσουν άλλο μέρος για να ζήσουν. Η Βρεταννική Κυβέρνηση φαίνεται ότι ετοιμάζεται να πατήσει ακόμα μια μπανανόφλουδα και, ενεργώντας έτσι, να προκαλέσει την έξοδο πλούσιων ανθρώπων από τη χώρα, που θα είναι επιβλαβής στη Βρεταννική οικονομία.

Υπάρχουν ακόμα περιθώρια για να αλλάξει γνώμη η Βρεταννική Κυβέρνηση σχετικά με τη θέσπιση αυτού του νόμου περί κατοικίας και το Νομοσχέδιο θα πρέπει να αποσυρθεί αμέσως.

Υπάρχει ένα σχετικό προηγούμενο: Το 1959 ο Πρόεδρος της Βουλής των Λόρδων αποφάσισε να α-

παλείψει παρόμοιες προτάσεις από Νομοσχέδιο, λέγοντας ότι «... αν και λυπάμαι ειλικρινά που βλέπω αυτές τις προτάσεις να απαλείφονται από το Νομοσχέδιο, για λόγους που δεν έχουν καμιά σχέση με τη νομοθετική μεταβολή, δεν διατηρώ καμμία αμφιβολία ότι θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερο βάρος στα σκληρά δεδομένα της οικονομικής κατάστασης της χώρας».

Είναι αυτονόητο ότι η οικονομική κατάσταση της Μ. Βρεταννίας το 1959 δεν ήταν εξ ίσου μικρή όσο το 1993. Το καθαρό μήνυμα πρέπει να είναι ότι χρειάζεται να γίνουν κατεπειγόντως παραστάσεις στην κυβέρνηση, με την ελπίδα ότι θα τις ακούσουν πρώτα, πριν ενεργήσουν. Εν τούτοις θα ήταν συνετό να λάβει κανείς τα μέτρα του, για την περίπτωση που η Κυβέρνηση δεν θα ακούσει τις κριτικές κατά του προτεινόμενου νόμου και τις παραστάσεις που θα γίνουν εναντίον του.

Σε πολλές περιπτώσεις ένα trust (ή settlement)* θα δώσει κάποια προστασία στις περιουσίες, διότι όταν συσταθεί ένα trust και μεταβιβαστούν σ' αυτό περιουσιακά στοιχεία, σε χρόνο που κάποιος δεν είναι κάτοικος της Μ. Βρεταννίας, αυτά τα περιουσιακά στοιχεία δεν θα υπόκεινται στο Βρεταννικό νόμο περί φορολογίας κληρονομιών, ακόμη και αν αυτός που συνιστά το trust γίνει κάτοικος της Μ. Βρεταννίας κατ' ακολουθίαν μεταβολής του Βρεταννικού Νόμου.

Υποσημείωση: Θεσμοί που ισχύουν στη Μεγ. Βρεταννία.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΞΕΧΑΣΜΕΝΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ

Παναγιώτης Δ. Σέκερης

Ο ΧΡΥΣΟΔΩΔΕΚΑΤΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ ΤΩΝ ΦΙΛΙΚΩΝ

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

Είναι χρέος μας να μην αφήνουμε στο σκιάφως και στο έρεβος της λήθης πρόσωπα που, με τον ένα ή άλλον τρόπο εισέφεραν στην Εθνική προκοπή. Κι αυτό το τονίζω γιατί οι ευεργέτες στις μέρες μας είτε απουσιάζουν, «λόγω πληθώρας άλλων εργασιών και συμφερόντων» είτε υπάρχουν και προσφέρουν, για να βρεθούν μπροστά στο τείχος της αχαριστίας και της διαβολής. Γιατί εύκολα κρίνουμε και κυρίως ανέξοδα οι πολλοί, ενώ οι προσφέροντες είναι οι λίγοι και γρήγορα - φευ- κουράζονται απ' αυτή την τακτική ... εις βάρος του τόπου αυτού. Κι αυτό προϋπήρχε και συνεχίζεται μα το κακό παράγινε για τους δημιουργούς, γιατί η δημιουργία θέλει δημιουργούς κι εμείς θέλουμε βιομηχανία χωρίς βιομηχάνους, ναυτιλία χωρίς εφοπλιστές, ευεργετήματα χωρίς ευεργέτες. Και κεφάλαια χωρίς κεφάλια δεν αξιοποιούνται, όπως δεν θα ξεκινούσε και η Φιλική Εταιρία χωρίς τον οικονομικό μοχλό και την ηθική συμπαράσταση του γενναιόδωρου Παναγιώτη Σέκερη. Και τα γράφω αυτά γιατί ξεχάσαμε τους ανθρώπους, τους απλούς και τίμιους αγωνιστές που στήθηκαν ορόσημο της ρωμιόσυνης και αγωνίστηκαν, που μείναν αλειτούργητοι από τις καταπινές γεννιές και τη γενιά μας. Που δεν αποζητήσαν άλλο παρά να δούνε ελεύθερη τη πατρίδα μας. Τα δωσαν όλα, την ζωή τους τα παιδιά τους και την περιουσία τους για να ξεχαστούν και να πεθάνουν πάμπτωχοι αυτοί οι ίδιοι ή η οικογένειά τους.

Ενας απ' αυτούς ήταν ο πρώτος εφοπλιστής χορηγός της Φιλικής εταιρίας Παναγιώτης Σέκερης, που πρόσφερε τα πάντα χωρίς να γυρέψει ποτέ τίποτα, για την ελευθερία της πατρίδος και η πατρίδα τον ανταμείψε κάνοντας τον τελώνη στην Ύδρα, πεθαίνοντας πάμπτωχος και χωρίς κανένα παράσημο, «μα ούτε καν αυτό το του αγώνος νομισμα-

τόσημο». Μάλιστα ο Μεγάλος Φιλικός, ο αγνοημένος αυτός θερμός πατριώτης, ο εφοπλιστής με τα εννιά καράβια, ο χρηματοδότης της Φιλικής Εταιρίας, ο «χρυσοδωδέκατος» που σήμερα οι νεώτεροι δεν ξέρουν ούτε το όνομά του ούτε την εθνική του προσφορά για να ζούμε εμείς ελεύθεροι.

Στην αγκαλιά του δεκαπεντάχρονου Παναγιώτη ξεψύχησε ο κυρ Δημητράκης Σέκερης. Μπροστά στα μάτια του είδε το άδικο σκοτωμό του πατέρα μέσα στο μαγαζί του στην Τρίπολη από τον Τούρκο Αγά Σιάχ Μεράκο στις 4 Απριλίου 1798. Έτσι τα τρία ορφανά παιδιά του δολοφονηθέντος εμπόρου, του Δημητράκη και της Χαϊδώς Σέκερη, που είχαν μετοικήσει από την Δημητσάνα στην Τρίπολη εγκατέλειψαν την πατρίδα τους σε νεαρή ηλικία. Ο Παναγιώτης (15 ετών), ο Αθανάσιος (13 ετών) και ο Γεώργιος (μόλις 11 ετών) δεν πρόφθασαν να τελειώσουν τις σπουδές στην Σχολή Δημητσάνας με δάσκαλο του Χατζή Αγάπριου μοναχού λόγω του τραγικού θανάτου του πατέρα τους². Έφτασαν στις Σπέτσες όπου ευρίσκοντο οι θείοι τους και αντί για σπουδές επεδόθηκαν στο Εμπόριο.

Στις Σπέτσες δεν έμειναν αρκετό χρόνο καθώς «δεν παρείχαν ευρύ σταδιο ενεργείας εις το μεγαλουργόν και φύσει Εμπορικό πνεύμα του Παναγιώτη και μετά την εκμάθηση πρακτικών τινών εμπορικών γνώσεων απήλθον εις Κωνσταντινούπολην». Μαζί με τα αδέρφια του ίδρυσαν έμπορικές επιχειρήσεις στην Κωνσταντινούπολη, την Οδησσό και τη Μόσχα. Ο ίδιος έμεινε στην Πόλη, ο Αθανάσιος στην Οδησσό και ο Γεώργιος στη Μόσχα και μετέπειτα στο Παρίσι. «Τα καταστήματα εθεωρούντο πρωτεύοντα» όπως σημειώνει ο Αντ. Γούδας³.

Ο Παναγιώτης είχε στις φλέβες του το γορτυνιακό δαιμόνιο, διαπρέπει όχι μόνο στο εμπόριο αλλά

και στην ναυτιλία. Θεωρείται «μεγαλέμπορος στην Κωνσταντινούπολη με πολλές επιχειρήσεις, βαπόρια και χρήματα, πασίγνωστος και λίαν αγαπητός εις τους ομογενείς⁴».

Όπως φαίνεται ήταν αξιόλογος εφοπλιστής αφού είχε μια ναυτιλιακή επιχείρηση με εννέα καράβια. «Από τα καράβια του, τα εννιά, το ένα το χάρισε από την αρχή στην Φιλική Εταιρία για τα ταξίδια των Αποστόλων της. Άλλα του πήραν κι άλλα πρόσφερε μονάχος του⁵».

Μαζί με τον πατρινό Ιωάννη Παπαδιαμαντόπουλο ήσαν «δύο βαθύπλουτοι της εποχής έμποροι, τραπεζίτες και εφοπλιστές, καίτοι έχοντες ενώπιόν των στάδιο πλουτισμού και ανέσεως και τροφής, μόλις ακούσαντες ψυθιριζόμενου εις το οὐς αυτών, το όνομα της μη υπαρχούσης τότε ή δούλης μόνον ούσης πατρίδος ηλεκτρίζονται. Προσφέρουσιν υπέρ αυτής και μέχρι πενίας άπαντα τον πλούτον των⁶».

Εμυήθηκε στην Φιλική Εταιρία από τον Αναγνωστόπουλο στις 5 Μαΐου 1818 στην Κωνσταντινούπολη και ωρίσθη να αποτελέσει το Κέντρο της Εταιρίας και να διαχειρίζεται τα χρήματά τους, μάλλον διέθετε χρήματα από το δικό του ταμείο. Άλλωστε η πρώτη προσφορά του ήταν δέκα χιλιάδες γρόσια, χρηματικό ποσό υπερδιπλάσιο από εκείνο που είχαν κατορθώσει οι Φιλικοί να συλλέξουν ως τότε. Η αρχή μιας ασταμάτησης προσφοράς. Μάλιστα ο Αναγνωστόπουλος έμεινε έκθαμβος με το μεγάλο αυτό ποσό εν συγκρίσει των μικροεισφορών και δεν τολμούσε να θίξει να χρήματα. Και όταν μετά τα παρουσίασεν στον Σκουφά κατελήφθη κι εκείνος από βαθειά συγκίνηση. «Τότε» όπως γράφει ο ιστοριογράφος Ι. Φιλήμων «επίστευσαν και οι δύο εις την ασφαλή πρόοδο της Εταιρίας, όχι τόσον δια το μέγα ποσόν της προσφοράς, όσον δια την

επίδειξιν του Ελληνικού φρονήματος». Ιδού και η απόδειξις: «Ελαβον οι υπογεγραμμένοι ενταύθα δια λογαριασμόν της Εταιρίας παρά του κυρίου Παναγιώτη Σέκερη γρ. δέκα χιλιάδας 10.000 τα οποία θέλομεν μεταχειρισθῇ όπου δεῖ, και δια τα οποία υποσχόμεθα να δώσωμεν λόγου εις την αρχήν, δια να φροντίσῃ να τα ἐμβάσῃ τῶ εἰρημένῳ δανεισθῇ μας, ὁμοῦ με το συνηθισμένου ἐμπορικοῦ διάφορου της αγοράς ταύτης, και εις ἐνδείξιν υπογραφομένη». **Εν Κωνσταντινουπόλει την 6 Ιουλίου 1818**

Π. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΜΜ. ΞΑΝΘΟΣ

(Αντ. Γουδα ως ανωτ. σ. 99).

Χάρη στον Αναγνωστόπουλο κάθησε στο τιμόνι της Εταιρίας ένας άντρας γενναίος, γενναϊόδωρος, αλλά και φρόνιμος, που εξασφάλισε τη ζωή της Φιλικής και την επιτυχία της, αφού διέθεσε στη διάθεση της Εταιρίας και το Ταμείο του, και όχι μόνο τα χρήματα αλλά και τα καράβια εννιά τον αριθμό στο όνομα της πατρίδας. Γι αυτό και οι Φιλικοί τον σκόνησαν «χρυσόδεκατον», ενώ μετὰ τον θάνατό του Σκουφά έγινε ο ουσιαστικός αρχηγός της Εταιρίας και χαρακτηρίστηκε η σπουδαιότερη μορφή της εταιρίας των Φιλικών, κατὰ τον αυστριακὸν πρεσβευτὴν Πρόκες Όστεν.

Ρίχτηκε ολόψυχα στο ἔργο των φιλικῶν και ἔφερε στους Κόλπους της εταιρίας σπουδαιότατους εταίρους, ὅπως τον περίφημο Κυριάκο

Κουμπάρη, τον μεγαλέμπορο Σπύρο Μαύρο και ἄλλους ἐμπόρους και πλοίαρχους των νησιῶν του Αἰγαίου και του Ἰονίου Πελάγους, ὅπως τον Γεώργιο Πάνου των Σπετσῶν.

Με την πρώτη εισφορά του μπορούσαν να κινηθῶν. Εφοδίασαν τον Αναγνωσταρά για τα νησιά του Αἰγαίου και του Ἰονίου. Τον Φαρμάκη για την Μακεδονία, τον Χρυσόσπαθη για την Μάνη και την Μεσσηνία και τον Αντώνιο Πελοπίδα για τον ἐπίλοιπο Μοριά, ἐνῶ τον Ὑπατρον για την Αἴγυπτο.

Η συνεισφορά του Σέκερη καθὼς και ἄλλα πολλὰ που πρόθυμα ἔδωσε, ἔσωσαν οικονομικά την Εταιρία. Μπόρεσε μ' αὐτὰ να σταθεῖ και να κινήσει τον οργανισμό των Αποστόλων. Πρόσφεραν και κάτι ἄλλο ἀκόμα — δώσανε χαρὰ και αἰσιοδοξία στον ἄρρωστο ἀρχηγό, τονώνοντας την πίστη του στην ἐπιτυχία της Εταιρίας.

Στην Κωνσταντινούπολη ἦταν το Κέντρο της Εθνικῆς Συνωμοσίας, στην καρδιά του ἐχθροῦ. Κινούσε τα νημάτὰ της, συμβίβαζε τις διαφορές, διεύθυνε το συνωμοτικὸ ταχυδρομεῖο, κρατοῦσε τα χαρτιά της Εταιρίας.

Ὡστε κάποια φορὰ προδόθηκε στους Τούρκους για κάποιο μεγάλο φάκελλο. Ο δραγουμάνος της Τουρκικῆς ἀρμάδας Νικηγόρος Μουρούζης τον εἰδοποίησε κι ἔτσι τροποποίησε τον φάκελλο με ἄλλα γράμματα και τα παρουσιάζει στους Τούρκους ἀστυνομικούς, διαμαρτυρόμενος ὅτι τον συκοφάντησαν και γλυτώνει⁸.

Αλλὰ ο μπόγιας παραμονεύει πίσω ἀπὸ την πόρτα του μαγαζιῶ κι ἕνας ἀγαθὸς Ἀγὰς ευεργετούμενος

ἀπὸ τον Σέκερη γλιστράει μέσα και του μορμουρίζει: «Η Γῆ να σκιστεῖ και να σε καταπιεῖ». Ἀμέσως καταλαβαίνει τον κίνδυνο και παίρνει μόνον το Ἀρχεῖο της Εταιρίας. «Ξουρίζει τὰ γένια του, ντύνεται πλοίαρχος, κατεβαίνει στο ἀραγμένο καράβι του «Ἀγία Ελένη» λαμβάνει ὕφος ἐμπέριου πλοίαρχου και σώζεται εις Ὀδησσόν. Ὅλη η κολοσσαία περιουσία του Σέκερη, ο μεγαλοπρεπὴς οἶκος, τα πολύτιμα περσικά ἐνδύματα λεγόμενα λαχούρια, οἱ μεγάλης ἀξίας μὴλωτές, τα πολυτελὴ ἐπιπλά και κοσμήματα και πλοῖα, τα μεν διηρπάγησαν ἀμέσως, τα δε ἐδημεύθησαν». Η γυναίκα του Ζωή, κόρη του Σελιβέργου μόλις γλύτωσε μ' ὅτι φορούσε και τον ἀνταμώνει στην Ὀδησσό. Ἀργότερα (25.3.1865) ἐξομολογεῖτο ὅτι «κατέλοιπον το ἐμπορικὸν κατὰστημα πλήρες ἐμπορευμάτων και την οἰκίαν των ως εὐρίσκετο ἀθικτῇ, οἱ Ὀθωμανοὶ κατέλαβαν 9 πλοῖα, ἀξίας ἐνὸς ἐκατομμυρίου γροσίων⁹».

Στους Μαυρομιχαλαίους παρεδόθη ἀπὸ τον Παναγιώτην Σέκερη» ἐν φορτίον πλοίου κριθῆς κοιλῶν Κωνσταντινουπόλεως πένε χιλιάδων ἐξακοσίων, φερόντων δίστηλα τρεῖς χιλιάδες πεντακόσια (3500) δια της ὁποίας κριθῆς εφοδιάσθησαν κατ' ἀρχὰς αἱ Σπαρτιατικαὶ οἰκογένειαι. Και τοῦτο διότι εφοδιασμός ἀπὸ τροφᾶς των Σπαρτιατικῶν οἰκογενειῶν ὄχι μικροῦ ἐνεθάρρυνε τους ἀνδρας εις το να μη μεριμνήσει περὶ της οἰκογενείας των ἀλλὰ και μόνο σκοπὸ την κατὰδίωξη της τυραννίας. Προσέφεραν ἀποδείξεις εις το ἔθνος 425835 γρόσια και 12100 δίστηλα¹⁰.

Ἀργότερα, σ' ἕνα ταξίδι του Σέ-

GELVERI S.A.

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

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

**AT ISTANBUL AND
ALL TURKISH PORTS**

**SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS
ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT**

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577
FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR
CABLES : GELVESHIP ISTANBUL

κερη στην Αθήνα, μετά την απελευθέρωση συνάντησε τον Πετρόμπεη Μαυρομιχάλη:

— Πάμε αδελφέ, του είπε ο Πετρόμπεης, να ομολογήσω μπροστά σε μία επίσημη αρχή πόσα λεπτά έχω πάρει από σένα.

Με τι θα πολέμαγαν οι Μανιάτες μου χωρίς αυτά;

Πάμε, του ξανάπε. Είμαστε και οι δύο γέροι και θνητοί. Και δεν πρέπει να κληροδοτήσουμε στα παιδιά μας τις δοσοληψίες μας.

Ακόμη και όταν δραπετεύσε από την Κωνσταντινούπολη και βρέθηκε στην Οδησό «άπειροι γυμνοί και πεινώντες διεσώθησαν» ουχί μόνον εις ουδένα ηρνήθη ο Σέκερης παν ότι εδύνατο αλλά και οίκοθεν έσπευδε και προσέφερε τούτο ευαγγελικώς. Ιδών ποτέ τινά μιλώντα και γυμνητεύοντα και μη έχων πρόχειρα τα προς θέρμανση, αφαιρών από των ιδίων αυτού ώμων την μηλωτήν: «λάβε την» είπε, εγώ τουλάχιστον δεν θα μείνω και άνευ της γούνας μου».

Χωρίς χρήματα και υποφέροντας από ασθένεια παρέμεινε στη Ρωσία μέχρι τα 1830, προσπαθώντας πάντα να βοηθήσει την αγωνιζόμενη πατρίδα.

— Πάμε στην πατρίδα μας, λέει στην γυναίκα του, που τόσα πάθαμε γι αυτή. Εκεί κάτω θα βρούμε στέγη και ψωμί.

Υστερα από αγώνες, κατάφερε να τον διορίσουν... τελώνη στην Ύδρα αλλά συντομώτατα άρχισαν οι μεταθέσεις στο Κατάκωλο, Ναύπλοιο κ.α. «Το πικρόν της πενίας άρτον ήσθιεν εν Ναυπλίω ο άλλοτε

Όλβιος Σέκερης, γλυκαίνων αυτόν, όσον ηδύνατο, μεν δια της συναισθήσεως, ότι εξεπλήρωσε το υπέρ της Πατρίδος καθήκον...»¹².

Σε μια περιοδεία ο Όθων τον βλέπει. Δεν του είχαν δώσει όχι παράσημα μα ούτε το κοινό νομισματοσχημα του αγώνα που είχε πάρει όλος ο κόσμος.

— Κάμνετέ μου μια αναφορά — του λέει — να σας δώσω το Σταυρό του Σωτήρος.

— Δεν συνηθίζω ν' απαιτώ τίποτα, αποκρίθη ο Σέκερης κι έπειτα τα παράσημα, όπως έχουν καταντήσει δεν κάνουν για τα στήθη μας.

Σκέφτηκαν και τούστειλαν το καλύτερο παράσημο που υπήρχε.

Αλλά ο Παναγιώτης Σέκερης αρνήθηκε να το πάρει και το επέστρεψε σαν άχρηστο και παιδαριώδες. Δυστυχώς δεν εκόμνησεν παράσημον το στήθος του πρώτου Φιλικού Παν. Σέκερη.

Πέθανε πάμπτωχος σε μια χαμοκέλα στο Ναύπλοιο το 1846 αλλά ευχαριστημένος γιατί είδε: «ελεύθερη την πατρίδα, για την όποια διέθεσε το παν... ακόμη κι ένα πλουσιώτατο αρχείο που βρίσκεται στο Εθνικό Ιστορικό Μουσείο.

Δεν ακούστηκε ποτέ παράπονο από τα χείλη του «Θετική στάθηκε η συμβολή του Π. Σέκερη, του πάμπλουτου πριν την Επανάσταση Εμπόρου και πάμπτωχου έπειτα απ' αυτή τελώνη»¹⁴ Ήταν από τους περήφανους Έλληνες.

Η Εθνική μεγάλη προσφορά του Παναγιώτη Σέκερη δέχεται την κρατική αγνωμοσύνη. Ούτε μια προτομή στον μεγάλο αιμοδότη

της Φιλικής Εταιρίας.

«Όπως την πολιτεία δοξάζουν με τα έργα των τα τέκνα της» έτσι και όταν την εκπροσωπούν οι ανάξιοι την εκθέτουν πάλιν με τα έργα των» τονίζει ο ιστορικός Τάσος Γριτσόπουλος και συνεχίζει «Η μορφή του δεν διαιωνίζεται εις το πλέον εμφανές σημείον τής γενετήρας του δια να φρονιματίζονται οι επιγιγνώμενοι. Δεν ευθύνεται η απρόσωπος πολιτεία αλλ' οι ηγέται της, αυτοί που άφησαν να πένεται ο μέγας Πατριώτης, που εθυσίασε την τεράστια περιουσία χάριν του αγώνος»¹⁵.

Οι κοινωνίες που δεν αναγνωρίζουν τους ευεργέτες τους είναι καταδικασμένες να χαθούν. Και σήμερα είναι δυστυχώς, κοινή μοίρα των ευεργετών και δύσκολη εποχή για τους ευεργέτες. Όσο η πολιτεία είναι άχαριστη, τόσο αποθαρρύνει τους ευεργέτες. *Ingratus unus omnibus miseris nocet.*

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. Τ. Γριτσόπουλου: Ιστορία της Τριπολιτσάς Α' σ. 410.
2. Ι. Γιανναροπούλου: Πρακτικά Α' Αρκ. Συνεδρίου 1977 σ. 35.
3. Αντ. Γούδα: Βίοι Παράλληλοι Ε' σ. 96.
4. Ι. Γιανναροπούλου: Ως ανωτ. σ. 35.
5. Σπ. Μελά: Φιλικόι σ. 85.
6. Αντ. Γούδα: Ως ανωτ. σ. 118.
7. Ιστ. Ελλ. Έθνους ΙΑ' σ. 430.
8. Σπ. Μελά ως ανωτ. σ. 86.
9. Ι. Γιανναροπούλου ως ανωτ. Β' σ. 275.
10. Τ. Γριτσόπουλου: Ως ανωτ. Β' σ. 275.
11. Αντ. Γούδα: ως ανωτ. σ. 110.
12. Αντ. Γούδα ως ανωτ. σ. 116.
13. Θ. Βαλενά: Αρκαδικά τ 3 Ιουν. 1973 σ. 18.
14. Δ. Φωτιάδη: Επανάσταση 21Α' σ. 277.
15. Τ. Γριτσόπουλου ως ανωτ. Β' σ. 275.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31998

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΑΧ! ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΧΙΩΤΕΣ!

Η έξωθεν καλή μαρτυρία

Του Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Κάποιος ξένος που επισκέφθηκε το περσινό καλοκαίρι τη Χίο είχε πει: «Πως αυτοί οι Χιώτες είναι υπέροχοι». Είχα σχολιάσει τη φράση του αυτή.

Τώρα θα συμπληρώσω αυτή τη φράση με την φράση ενός καπετάνιου που είπε ότι «Είναι θαυμάσιοι και καλωσυνάτοι άνθρωποι και ευλαβείς χριστιανοί».

Και ότι είναι ευλαβείς χριστιανοί το μαρτυρούν οι εκατοντάδες ξωκλήσια που στολίζουν τις βουνοκορφές, τις πλαγιές και τους κάμπους του νησιού. Αλλά και οι πολλοί Ενοριακοί Ναοί στα χωριά και τις πόλεις.

Μπορεί είσαι επιχειρηματίας, έμπορος, βιομήχανος, εφοπλιστής, ή μικρομεσαίος.

Να καλοπληρώνεις τον εργαζόμενο στη δουλειά σου ή στο καράβι σου και νάσαι ευχαριστημένος δοξολογώντας το Θεό που τούτυχε καλωσυνάτος άνθρωπος.

Αλλά να ξοδέψεις και 220.000 δολάρια δολάρια από τα οποία 80.000 για το Νοσοκομείο με σκοπό να γιατρέψεις το παιδί του εργαζομένου στο πλοίο σου, αυτό είναι κάτι που μόνο λίγοι ΘΑΥΜΑΣΙΟΙ άνθρωποι (με το Α Κεφαλαίο) μπορούν να κάμουν.

Και μεταξύ «των θαυμασίων σου» Μεγαλοδύναμε Θεέ, ένας Χιώτης εφοπλιστής κάμνει τέτοιες πράξεις. Και μένει στην ΑΝΩΝΥΜΙΑ.

Γιατί δεν θέλει δημοσιότητα, την απεχθάνεται, εφαρμόζοντας το «ΜΗ ΓΝΩΤΩ Η ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΣΟΥ ΤΙ

ΠΟΙΕΙ Η ΔΕΞΙΑ ΣΟΥ».

Βέβαια το παραπάνω περιστατικό δεν είναι ΜΟΝΑΔΙΚΟ. Δείχνει απλώς τον χαρακτήρα του ανθρώπου που δεν edίστασε να στείλει μια ακριβή βαλίτσα στην Ιαπωνία, όταν την αγόρασε κάποιος ναυτικός για λογαριασμό του, λέγοντας πως μπορούσε μια κι άρχιζε την σταδιοδρομία του, να πάρει μια άλλη με τα μισά χρήματα!

Κι όταν κλέφτες έκλεψαν τη γιαγιά του εκείνη λυπήθηκε όχι γιατί την έκλεψαν, αλλά γιατί δεν ήλθαν να ζητήσουν να τους δώσει.

Και απέφυγε να υποβάλει μήνυση.

Ξέρει πολύ καλά ότι τα πλούτη δεν χρησιμεύουν καθόλου στους αποθαμένους, όπως edίδασκε ο ΑΙΣΧΥΛΟΣ και χρησιμοποιεί τον πλούτο του σαν μέσο εξανθρώπισης.

Δεν θα ήθελα, αν και δεν γνωρίζω από κοντά τον Χριστιανό, ν' αποκαλύψω το όνομα του. Γιατί σέβομαι την υπόσχεση που δωσα να μην το αποκαλύψω. Στη ΧΙΟ έκαμε αρκετά.

Σημασία έχει πως στον συντηρητικό, σώφρονα και εργατικό Λαό της Χίου, υπάρχουν οι ΠΕΡΙΟΥΣΙΟΙ που μπορούν άλλος λίγο άλλος πολύ να κάμνουν χωρίς να φαινώνται:

Εφαρμόζουν το αρχαίο γνωμικό: «Όταν ευεργετηθείς εσύ θυμήσου το: όταν ευεργετήσεις άλλο ξέχασέ το».

Και έχουμε παραδείγματα, πολλών συμπολιτών που ευεργετούν ανώνυμα χωρίς να γνωρίζει ο ευερ-

γετηθείς ποιός είναι ο ευεργέτης.

Ο Μεγάλος δάσκαλος Ακαδημαϊκός και καθηγητής του Πανεπιστημίου ο Άμαντος και τι δεν έκαμε με το λόγο και την πέννα του για την Χίο;

Και όμως όταν του είπαν για να τον τιμήσουν ότι θα ονομασθεί ένας δρόμος με το όνομα του. Εκείνος το αρνήθηκε γιατί πίστευε ότι οι άνθρωποι που ευεργετούν ή κάμνουν κάτι για τους συνανθρώπους τους ΠΡΕΠΕΙ να τους τιμά κανείς μετά τον θάνατό της.

Συνήθως όσοι σωστοί άνθρωποι γίνονται με τα έργα και τα λόγια τους άξιοι επαινούν: Δεν επιζητούν τους επαίνους!

Και τέτοιοι υπάρχουν πολλοί και σήμερα σε μια εποχή επίσης που άλλοι επιζητούν την ΠΡΟΒΟΛΗ με κάθε μέσον.

Γι' αυτούς οι καλοί άνθρωποι νοιώθουν αηδία.

Στην περίπτωση του Χριστιανού, για τον οποίο ο λόγος και ο οποίος ανήκει σε μια τάξη, την τάξη των πλοιοκτητών, που έκαμε και κάμνει θαύματα στη θάλασσα και μπορεί να κάμνει και θαύματα στην ξηρά, δυστυχώς δεν υπάρχει ο έπαινος. Γιατί караδοκεί ο φθόνος. Αυτό δεν πρέπει να την επηρεάζει καθόλου. Γιατί όπως λέει και ο αρχαίος σοφός «τα καλά έργα κι αν ακόμη πρόσκαιρα επισκιασθούν από τον φθόνο, μόλις με την πρώτη ευκαιρία απαλλαγούμε απ' αυτόν και πάλι ξαναλάμπουν».

ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου εξακολουθεί να εμφανίζει ανοδικές τάσεις με επικεντρωμένο το ενδιαφέρον όλων στις ραγδαίες εξελίξεις στην Ρωσία και τα Βαλκάνια.

Η απόφαση του Καναδά να συνεχίσει τις εξαγωγές σιτηρών στην Ρωσία και το μεγάλο ενδιαφέρον των Αμερικάνων να διατηρήσουν τον Γέλτσιν στην εξουσία στέλνοντας συνεχώς βοήθεια, προδικάζουν ότι η ναυλαγορά θα διατηρηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα έως το καλοκαίρι.

Το Biffex πλησιάζει τα 1500 και η αγορά παρουσιάζεται πολύ σταθερή.

Στις αγοραπωλησίες πλοίων ξηρού φορτίου το ενδιαφέρον συνεχίζεται σε όλη την γκάμα των ηλικιών και πολλοί είναι εκείνοι που πιστεύουν ότι η αγορά θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία σε όλη την διάρκεια του '93 με πολύ καλή απόδοση σε όλους τους τομείς.

Στην αγορά των πετρελαιοφόρων οι λίγες ναυλώσεις από Αραβικό Κόλπο για Κόντινεντ κυμάνθηκαν WS 47 και για Ιαπωνία WS 46,5. Συνεχίζονται οι πωλήσεις για σκράπ, ενώ Όμιλος Αγγελικούση πρόσφατα αγόρασε δύο VLCC σε πλειστηριασμό για further trading.

Στα Suezmax και Άφραμαξ παρατηρείται μικρή πτώση στους ναύλους, ενώ έχει σταματήσει και η έντονη κινητικότητα που υπήρχε στα νεώτερης ηλικίας πλοία στον τομέα των πωλήσεων.

Τα πρόντακτ κάρριερς αρχίζουν να δραστηριοποιούνται πιο αποδοτικά και στον τομέα των αγορών οι Έλληνες και οι Σκανδιναβοί επενδύουν σε πλοία της τελευταίας πενταετίας.

Mar Pacifico	27.313	1970	1.400.000	Έλληνες
Amaryllis	22.637	1983	9.500.000	Clipper
Pearl	78.075	1976	6.000.000	Pankar Ship.
Bihac	29.651	1984	9.700.000	Ocean Bulk
Flag Chios	24.299	1970	enblock	—
Triumph	25.299	1970	3.000.000	—
Sealuck III	27.083	1977	5.400.000	Τούρκοι
Sprite	27.470	1977	5.400.000	Seven Seas
Star Delta	51.119	1974	2.600.000	Kollakis
Baoshan	63.560	1982	12.750.000	Cerrachil
Benarita	40.688	1984	14.500.000	Norsk Hydro
Soarer Zen	43.665	1989	20.000.000	Ιάπωνες
Rimba Ramin	27.000	1976	4.900.000	Έλληνες
Furia	26.500	1977	5.900.000	Έλληνες
Atla	19.000	1975	2.850.000	—
Florida Rainbow	39.013	1985	15.750.000	Τούρκοι
Stove Tradition	42.129	1985	16.500.000	Μονεγάσκοι
Norefjord	38.706	1985	14.750.000	Νορβηγοί
Gortys	61.636	1981	13.400.000	Goulandris
King William	79.304	1974	—	Έλληνες
Kongsfjord	37.675	1984	14.000.000	—
Skautopp	42.004	1990	22.500.000	Martinos
Teri	22.592	1972	2.200.000	—
Torm Alice	44.969	1983	14.650.000	—
Western Lion	34.607	1984	12.500.000	Martinos
Co-op Express	58.074	1983	12.500.000	Έλληνες
Equator Emine	55.822	1979	7.600.000	—
Rimba Sepetir	36.944	1977	7.300.000	Έλληνες

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Star Dragon	34.214	1977	6.650.000	Έλληνες
Ocea	22.911	1979	—	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Nemea	121.752	1974	enblock	Polemis
Polyxene C	121.752	1976	9.500.000	Polemis
Baron Mette	59.247	1977	7.500.000	Thenamaris
Conastoga	29.993	1971	enblock	Varnina

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσης: PRODROMAR

Sequoia	32.590	173	4.300.000	Varnima
Miyata	254.056	1974	7.150.000	Adriatic
Chevron Sky	154.934	1976	7.500.000	Keystone
Nortank Baltic	40.890	1984	13.200.000	Norβηγοι
Al Jabriyah	339.104	1974	6.500.000	Mavrakakis
Kobe Spirit	38.896	1989	20.000.000	Stelmar
Petrobulk Pilot	39.008	1985	15.100.000	Thenamaris
Saint Paulia	28.123	1976	3.000.000	—
Ocean Challenger	268.300	1976	6.400.000	Astro Tankers
Ocean Wizard	268.300	1976	6.850.000	—
Tokyo Spirit	39.542	1989	21.000.000	Tomasos
Krivbass	150.500	1979	5.500.000	Έλληνες
Sea Lord	275.000	1991	enblock	Σαουδάραβες
Sea Highness	275.000	1991	150000000	Σαουδάραβες

Τουρντέκερς

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Indian Reliance	16.169	1977	enblock	Χόγκ Κόγκ
Indian Renown	16.169	1978	enblock	Χόγκ Κόγκ
Indian Resolve	16.169	1978	enblock	Χόγκ Κόγκ
Indian Resolute	16.169	1979	12.000.000	Χόγκ Κόγκ
Leipzig	13.600	1980	2.750.000	—
Anne Gro	16.932	1990	8.500.000	Έλληνες

Διάφορα

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Palagruza	11.897	1976	1.715.000	Theodoridis
Pallas	10.160	1971	1.800.000	Conington Ship.
Pola	1.067	1966	136.364	Έλληνες
Vasilis	1.150	1964	150.000	Έλληνες
Genius	12.710	1978	7.500.000	Έλληνες
Adviser	27.893	1977	12.000.000	—
Palembang	17.524	1978	enblock	—
L. Jalambert	17.524	1978	6.000.000	—
Bontang	17.524	1978	6.000.000	—
Apollonia Banner	2.828	1970	—	Έλληνες
Pride of Canterbury	5.170	1974	5.100.000	G.A. Ferries
Pride of Hythe	5.044	1970	3.000.000	Stathakis

Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD /LDT	Αγοραστές
Minerva Plein	16.657	1978	156.5	Κινέζοι
Ideal Gavel	41.100	1963	154	Κινέζοι

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

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

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE



Hoa Mai	12.712	1964	152.5	Κινέζοι	Presidente Kenne-			
Vector	15.177	1970	157	B' Desh	dy	TW	13.300	1965 750.000
Lady Joanna	2.482	1972	156.5	Κινέζοι	Buarque	TW	13.119	1964 750.000
Camelia	16.540	1969	154.5	Κινέζοι	Nedlloyd	TW	12.335	1962 695.000
Cape North	85.180	1971	154	Κινέζοι	Jamaica Maru	TW	12.127	1969 900.000
New Luck	5.945	1969	—	Ινδοί	Skodsborg	TW	12.190	1967 1.950.000
Pauline	4.961	1965	148	—	Stjernborg	TW	12.000	1967 enblock
Cictor	16.940	1972	157	B' Desh	Nedlloyd Kobe	TW	11.935	1964 450.000
Yellow Fin	253.953	1975	135	Κινέζοι	Sun Pollux	TW	11.598	1976 2.420.000
Tiber Ore	152.298	1970	154	Κινέζοι	Triumph Orient	TW	7.519	1972 2.700.000
Bright Phoenix	130.418	1973	157	Κινέζοι	Mokha	TW	6.100	1967 800.000
Drupa	71.917	1966	170	Ινδοί	Irmansur	TW	5.200	1976 1.500.000
Esso Bangkok	21.414	1968	158	Κινέζοι	Yemanja	BC	152.396	1973 7.000.000
Tinos	150.106	1973	147	Κινέζοι	Mount Pelion	BC	108.649	1968 2.500.000
					Mozart	BC	85.989	1969 2.800.000
					Welsh City	BC	71.730	1979 9.500.000
					Iron Endeavour	BC	70.224	1969 1.600.000
					Specialist	BC	60.929	1975 4.600.000
					Manifest Lipcowy	BC	55.596	1970 3.500.000
					Spray Derrick	BC	50.866	1972 4.250.000
					Thames Maru	BC	49.109	1976 6.600.000
					Chigusa Maru	BC	43.002	1969 1.700.000
					New Cadmus	BC	39.987	1976 7.300.000
					Nortrans Vision	BC	38.254	1971 3.500.000
					Oriental Forest	BC	36.416	1977 7.600.000
					Ionian Pioneer	BC	33.947	1966 1.600.000
					Atlantic Hope	BC	27.995	1965 1.100.000
					Ga Chau	BC	27.480	1971 3.620.000
					Roseline	BC	27.244	1974 5.400.000
					Olympic Palm	BC	27.204	1965 1.330.000
					Lavinia V.	BC	26.200	1977 7.000.000
					Maersk Cadet	BC	25.803	1973 3.600.000
					Kopelia	BC	25.606	1978 7.000.000
					Ocean Glory	BC	23.747	1979 8.000.000
					Ocean Lead	BC	23.777	1977 5.900.000
					Kilmarnock	BC	22.302	1971 3.600.000
					Sankosteel	BC	20.461	1970 1.800.000
					Bahma	BC	20.321	1966 1.200.000
					Holy	BC	16.300	1971 1.400.000
					The Daisy	BC	16.270	1968 500.000
					Nagos	BC	15.364	1961 200.000
					Abquato	TT	323.087	1972 4.700.000
					Karan	TT	323.087	1973 4.400.000
					Ocean Trader	TT	290.271	1974 4.250.000
					Juanita	TT	135.489	1973 4.900.000
					Sea Rover	MT	97.886	1971 2.200.000
					St Marcos	MT	92.100	1976 7.200.000
					Ardmay	MT	31.600	1975 7.000.000
					Messiniaki Pnoi	MT	30.294	1972 5.000.000
					Lake Anette	MT	17.913	1968 3.000.000
					Tarn	MT	17.893	1968 3.000.000
					Nopal Tellus	MT	14.640	1968 5.400.000
					Fujitsuki Maru	MT	14.496	1974 4.000.000
					Chemical Energy	MT	2.580	1975 2.800.000

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:
Πριν 20 χρόνια — Μάρτιος 1973

Όνομα	TDW	Έτος	\$
Hoegh Gunvor	TW	12.705	1957 1.180.000
Thor I	TW	7.785	1955 685.000
Palma	TW	6.250	1955 700.000
Thorsting	TW	5.800	1968 2.780.000
Berge Siglion	BC	71.700	1966 12.000.000
Bandak	BC	44.650	1963 6.100.000
Janetta	BC	20.350	1968 3.850.000
Johs Stove	BC	16.311	1962 2.800.000
African	TT	72.060	1959 8.000.000
Soya Baltic	Ore	63.320	1964 9.600.000
Samnanger	MT	60.500	1963 9.500.000
Georgia	MT	58.810	1964 7.425.000
Happy Borten	MT	52.500	1964 7.425.000
Pedro	MT	20.758	1959 1.700.000
Randal	MT	20.582	1958 1.900.000
Anco Star	MT	20.200	1958 2.150.000

Πριν 10 χρόνια — Μάρτιος 1983

Όνομα	TDW	Έτος	\$
Triumph	TW	17.730	1969 1.700.000
Ming Advance	TW	17.405	1969 1.250.000
Firbank	TW	16.925	1975 4.250.000
Cedarbank	TW	16.291	1976 4.250.000
Unterturkheim	TW	15.767	1978 6.000.000
Heidenheim	TW	15.767	1978 6.000.000
Rosario	TW	15.379	1971 2.100.000
Hokaria	TW	15.319	1964 615.000
Valle de Cadagua	TW	15.044	1978 5.750.000
Ceresio	TW	14.800	1976 3.000.000

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΔΑΝΙΑ

Μείωση προσωπικού στη Stena Line

Περί τις 500 θέσεις εργασίας πρόκειται να μειωθούν στην Stena Line μετά από την σημαντική πτώση στον όγκο των διακινούμενων επιβατών και φορτίων που υπέστησαν τα έξι σκάφη της που είναι δρομολογημένα στις γραμμές μεταξύ Σουηδίας, Δανίας, Νορβηγίας και Γερμανίας, με αποτέλεσμα την άμεση ανάγκη μείωσης των λειτουργικών εξόδων της Σκανδιναβικής εταιρίας κατά 13 εκατ. δολάρια.

Η μείωση στη διακίνηση επιβατών κατά 9% και των φορτίων κατά 8% τους δύο πρώτους μήνες του 1993 αποδίδεται στην οικονομική κρίση που πλήττει τις Σκανδιναβικές οικονομίες καθώς και στην υποτίμηση της κορώνας.

Εκτός της μείωσης του προσωπικού η Stena θα αρχίσει και διαπραγματεύσεις με τις Σουηδικές ναυτεργατικές ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τους αξιωματικούς, τους μηχανικούς, τους πλοιάρχους και το προσωπικό των ναυτιλιακών γραφείων. Αν και δεν πρόκειται να αποσυρθούν πλοία από την ενεργό υπηρεσία ή να μειωθούν τα δρομολόγια, οι εργασιακές διαδικασίες επί των πλοίων θα αναδιαρθρωθούν κυρίως στις περιοχές των εστιατορίων με σκοπό την μείωση των εξόδων.

Επέκταση της Maersk στις γραμμές Ειρηνικού

Η ναυτιλιακή εταιρία μεταφοράς κοντέινερ Maersk πρόκειται να συνεταιρισθεί με την Sea-Land για την δημιουργία μιας νέας γραμμής ταχείας εξυπηρέτησης, η οποία χρησιμοποιώντας πλοία ταχύτητας 24 κόμβων θα συνδέει σε εβδομαδιαία βάση τα λιμάνια του Χόγκ Κόγκ, Λόγκ Μπήτς, Καοσιούγκ, Σγκαπούρης και θα επιστρέφει στο Χόγκ Κόγκ.

Για την νέα γραμμή του Ειρηνικού θα δρομολογηθούν αποκλειστικά πέντε πλοία της Maersk, στα οποία η Αμερικανική ναυτιλιακή εταιρία Sea Land θα έχει

μερίδιο στο 50% του διαθέσιμου χώρου μεταφοράς.

Στο νέο δρομολόγιο που θα είναι το ταχύτερο που θα συνδέει την Άπω Ανατολή με το Λόγκ Μπήτς θα χρησιμοποιηθούν κοντεϊνερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 2.100 - 2.850 TEU και οι πρώτες αναχωρήσεις θα αρχίσουν από το Χόγκ Κόγκ στις 26 Απριλίου. Η διαδρομή προς τα ανατολικά θα καλύπτεται σε 12 ημέρες για τα δρομολόγια μεταξύ Χόγκ Κόγκ και Λόγκ Μπήτς και σε 16 ημέρες για τις αναχωρήσεις από την Σγκαπούρη. Τα ταξίδια από το Λόγκ Μπήτς προς το Καοσιούγκ θα καλύπτονται σε 13 ημέρες ενώ η πολυτροπική μεταφορά θα συνδέει την ανατολική με την δυτική ακτή των ΗΠΑ εντός πέντε ημερών.

ΙΤΑΛΙΑ

Κοινές αγορές μηχανολογικού εξοπλισμού

Τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης, το Ιταλικό Συγκρότημα Fincantieri και τα Ισπανικά Ναυπηγεία Astilleros Espanoles (AES), καθώς και η εταιρία Alfa Laval που ειδικεύεται στην κατασκευή συστημάτων διαχωρισμού πετρελαίου, ανακοίνωσαν την σύναψη συμφωνίας για κοινή προμήθεια ειδικευμένου εξοπλισμού μηχανοστασίου.

Με την συμφωνία αυτή, που θεωρείται ότι είναι πρωτοπόρα στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, τα δύο ναυπηγεία θα κερδίσουν σημαντικές μειώσεις στο κόστος εγκατάστασης των μηχανών, ενώ μακροχρόνια η συμφωνία αυτή θα ευνοήσει όλους τους εταίρους με βελτιώσεις στη σχεδίαση του μηχανολογικού εξοπλισμού και στην ναυπηγική παραγωγή. Η νέα αυτή προσέγγιση στις προμήθειες εξοπλισμού είναι σχεδιασμένη να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων αλλά και να βοηθήσει τα ναυπηγεία και επιλεγμένους εφοδιαστές να αυξήσουν την παρουσία τους στην διεθνή αγορά.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έκρηξη σε Ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο

Δύο ναυτικοί με σοβαρά εγκαύματα και ένας μηχανικός νεκρός είναι το αποτέλεσμα της έκρηξης και πυρκαϊάς που υπέστη το Ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Shiohaze» ανοικτά των Ολλανδικών ακτών στις 22 Μαρτίου. Το δεξαμενόπλοιο 16.982 τόν. d.w. ήταν ηλικίας 12 ετών, έφερε την παναμαϊκή σημαία, παρακολουθείτο από τον Ιαπωνικό νηογνώμονα και ήταν επανδρωμένο με Νοτιοκορεάτες και Κινέζους ναυτικούς. Μετέφερε φορτίο 2.500 κυβ. μ. εθυλικής εξανόλης και διοκταλικής εξανόλης από το Ρότερνταμ στη Σουηδία, όταν υπέστη έκρηξη στην δεξαμενή Νο 8, στον πυθμένα της οποίας βρέθηκε από τα σωστικά συνεργεία ο νεκρός μηχανικός του πλοίου. Το υπόλοιπο πλήρωμα αερομεταφέρθηκε από σωστικά ελικόπτερα στην ξηρά ενώ το πλοίο ρυμουλκήθηκε για επισκευές στο Ρότερνταμ. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τις αναφορές των σωστικών αρχών που προσέτρεξαν στο κινδυνεύον πλοίο, οι προσπάθειές τους δυσκολεύθηκαν από την κακή ποιότητα των αγγλικών που χρησιμοποιούσε το πλήρωμα.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Προβλήματα στο θυγατρικό νηολόγιο

Την σφοδρή αντίδραση της Φινλανδικής Ένωσης Εφοπλιστών συνάντησαν οι προσπάθειες του Υπουργείου Συγκοινωνιών και του Υπουργείου Οικονομικών της χώρας να μειώσει σημαντικά τις αποζημιώσεις των ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία που είναι νηολογημένα στο πρόσφατα ιδρυθέν θυγατρικό νηολόγιο της Φινλανδίας.

Το σχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών είναι να περικόψει το ποσόν των 13,4 εκατ. δολλ. που είχε καθορίσει φέτος για πληρωμές αποζημιώσεων, σε μία προσπάθεια χαλιναγώγησης του ελλείματος του προϋπολογισμού. Όμως η Ένωση Εφοπλιστών προειδοποιεί ότι αν εφαρμοσθούν οι περικοπές, το δεύτερο νηολόγιο θα καταρρεύσει και οι πλοιοκτήτες θα υποχρεθούν να καταφύγουν σε ξένες σημαίες. Σύμφωνα με το ιδρυτικό σχέδιο του θυγατρικού νηολογίου η κυβέρνηση θα προσέφερε περί τα 80 εκατ. φιορίνια για μείωση των φορολογικών εισφορών των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία αυτά. Η κυβέρνηση της χώρας επιθυμεί τώρα την μείωση του ποσού αυτού στα 30 εκατ. φιορίνια.

Αγορές Ρωσικών ρυμουλκών από τον Όμιλο Τσαβλίρη



Σε μία κίνηση που προκάλεσε αίσθηση στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, ο Όμιλος Τσαβλίρη αγόρασε δύο ισχυρά ρυμουλκά Ρωσικής πλοιοκτησίας, μεταξύ των οποίων και το ρυμουλκό του πρώην Σοβιετικού Πολεμικού Ναυτικού «Fortiy Krylon» που θεωρείται από τα μεγαλύτερα και πλέον εξελιγμένα ρυμουλκά του παγκόσμιου στόλου.

Οι αγορές αυτές περιλαμβάνονται στο σχέδιο ανανέωσης και επέκτασης του στόλου της ελληνικής εταιρίας και της βελτίωσης της ικανότητά της για άμεση αντίδραση σε καταστάσεις ανάγκης με την τοποθέτηση διαφόρων μονάδων σε κατάσταση ετοιμότητας σε διάφορα στρατηγικά σημεία του κόσμου.

Η κίνηση αυτή θεωρείται ως μία πρόκληση της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας προς τους άλλους μεγάλους διεθνείς ναυαγοσώστες της Διεθνούς Ένωσης Ναυαγιαίρε-

σιών, οι οποίοι υποστηρίζουν την άποψη ότι η αγορά των ναυαγιαίρεσεων και των ρυμουλκών διανύει κρίση και χρειάζεται μεγάλες επιχορηγήσεις για να διατηρήσει μία αποδεκτή ικανότητα αντίδρασης σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης.

Το πρώην «Fortiy Krylon» που μετονομάστηκε σε «Tsavlis Giant» είναι ισχύος 40.000 HP, είναι πλήρως εφοδιασμένο με συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών και είναι ένα από τα δύο γιγαντιαία ρυμουλκά που ναυπηγήθηκαν στον Φινλανδικό ναυπηγείο Hollming Ltd για λογαριασμό της Sudoim-port το 1989 με κόστος ναυπήγησης ανά σκάφος περί τα 45 εκατ. δολλ. Διαθέτει ελκτική ισχύ άνω των 250 τόννων καθώς και πλατφόρμα προσονήσεως ελικοπτερου για την οποία ο Όμιλος Τσαβλίρη αναζητά να αγοράσει το κατάλληλο ελικόπτερο.

Σύμφωνα με τον Όμιλο Τσαβλί-

ρη, το σκάφος είναι το όνειρο ενός ναυαγοσώστη, αλλά είναι απίθανο ότι ρυμουλκά παρομοίου μεγέθους θα ναυπηγηθούν ξανά. Το σκάφος θα συνεχίσει να είναι επανδρωμένο με Ρώσους ναυτικούς αλλά το πλήρωμα θα μειωθεί από 42 σε 26 άτομα.

Η δεύτερη μονάδα που αγοράστηκε είναι το ρυμουλκό «SB 409» ισχύος 13.000 HP που ναυπηγήθηκε από την Rauma-Repola το 1984 και μετονομάστηκε σε «Tsavlis Challenger» και θα λειτουργεί με έδρα το Κολόμπο.

Και τα δύο ρυμουλκά έφεραν την σημαία της Μάλτας καθώς οι Ρώσοι πλοιοκτήτες τους προσπαθούσαν να διαθέσουν πρώην Σοβιετικά πλοία στην διεθνή αγορά απασχόλησης και σύμφωνα με τον Όμιλο Τσαβλίρη θα διατηρήσουν επί του παρόντος την σημαία αυτή.

Ήδη το «Tsavlis Giant» ολοκλήρωσε την πρώτη διάσωσή του, αυτή του μικτού σκάφους «Λέρος Σαν» ανοικτά της Ινδίας, υπό την νέα ιδιοκτησία και με το νέο όνομά του.

Η ελληνική ναυαγοσωστική εταιρία επιβεβαίωσε ότι αναζητά και άλλες μονάδες για να επεκτείνει τις ικανότητες του στόλου των ρυμουλκών της. Επίσης ανέφερε ότι στράφηκε σε αγορές Ρωσικών σκαφών, και κοινές επιχειρήσεις διαχείρισης Ρωσικών ρυμουλκών, όπως το «Leopard» για το οποίο η συμφωνία με τους Ρώσους πλοιοκτήτες ολοκληρώθηκε πέρυσι, λόγω της άρνησης άλλων δυτικών ναυαγιαίρετών να της πωλήσουν ρυμουλκά που ήταν διαθέσιμα για πώληση.

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Το Συμφωνητικό για την Συλλογική Σύμβαση 1993

Στις 17 Μαρτίου, υπεγράφη στα γραφεία της ΕΕΕ, μεταξύ του προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Γκούμα και του προέδρου της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Γιάννη Χαλά, το συμφωνητικό για την κατάρτιση της νέας Συλλογικής Σύμβασης για το 1993, στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόννων d.w..

Το συμφωνητικό ορίζει τα εξής:

1) Οι βασικοί μισθοί ενεργείας που προβλέπονται από την προηγούμενη συλλογική σύμβαση εργασίας της 18ης Μαΐου 1992, αυξάνονται κατά ποσοστόν 14% (δέκα τέσσερα τοις εκατό) δια τους αξιωματικούς και δια τα κατώτερα πληρώματα.

2) Κατά το αυτό ως άνω ποσοστό αυξάνονται και όλα τα εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα καθώς και οι έξτρα εργασίες που καθορίζονται από την προηγούμενη Σ.Σ.Ε./1992.

3) Το αντίτιμον τροφής έξω από το πλοίο καθορίζεται σε δραχμές 1400 (χιλίες τετρακόσιες) την ημέρα. Ως προς το αντίτιμον τροφής που ορίζεται από την παρ. 6 του άρθρ. 13 της από 1.4.1991 Σ.Σ.Ε. παραμένει ως έχει δηλαδή δολάρια ΗΠΑ 25 την ημέρα.

4) Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι της από 18.5.1992 Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Πέλλα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Mekhnik Kharchenko» υπό κυπριακή σημαία, 22.102 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Emporio Shipping Company Limited» (κ. Αν. Κάντζος).

— «Ελβέτα», μπάλκερ, πρώην «Κέα Εξπλόρερ» υπό κυπριακή σημαία, 10.805 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του

1976, που ανήκει στην εταιρία «Aries Navigation Ltd.» (κ. Ηλ. Τσάκος).

— «Υρία», μπάλκερ, πρώην «Euria», υπό λιβερτιανή σημαία, 14.990 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Montelindo Compania Naviera S.A.» (Albamar Shipping).

— «Φουλμάρ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Kobe Spirit» υπό σημαία Μπαχάμας, 25.368 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Ariel Shipping Corporation» (κ. Γεώργ. Καραγεωργίου).

— «Άστρο Άλφα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ocean Challenger», υπό αμερικανική σημαία, 117.285 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Malbrook Navigation Ltd.» (Kristen Navigation Ltd.).

— «Άστρο Βήτα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ocean Wizard» υπό αμερικανική σημαία, 117.286 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Norwood Shipping Corporation» (Kristen Navigation).

— «Άρης», φορτηγό, πρώην «Acre» 27.012 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Meteor Navigation Ltd.» (κ. Αντ. Μερούσης).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Torm Rotna» 62.343 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1982, 34.510 τόν. γκρό, έναντι τιμής 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το ιαπωνικό πρόντακ κάρριερ «Tokyo Spirit» 39.542 τόν. d.w., 25.368 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1989, εφοδιασμένο με συστήματα COW/IGS και SBT, έναντι τιμής περί των 20,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα περιήλθε το ρωσικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Krinbass» 150.500 τόν. d.w., 88.962 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό σημαία Λιβερίας μπάλκερ κάρριερ «Ináχος» 50.947 τόν. d.w., 25.045 τόν. γκρό, ιρλανδικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 2,7 εκατ. δολλαρίων.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition
TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

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

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46
Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

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

— Έλληνες φέρονται ως αγοραστές του ισπανικού μπάλκ κάρριερ «Castillo de Atienza» 53.488 τόν. d.w., 27.312 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη με μακροχρόνια χρηματοδότηση το φορτηγό πλοίο «Anne Gro» 16.932 τόν. d.w., 12.450 τόν. γκρός, βουλγαρικής ναυπήγησης 1990, με δυνατότητα μεταφοράς 350 κοντέϊνερς, έναντι τιμής 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τα αδελφά στροβιλοκίνητα VLCC's, «Ocean Challenger» και «Ocean Wizard» 268.300 τόν. d.w., 117.285 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στις ΗΠΑ το 1976 και εφοδιασμένα με συστήματα COW/IGS/SBT, έναντι συνολικής τιμής περί των 13,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του handymax μπάλκερ «Sea Transporter» 35.340 τόν. d.w., 21.308 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, εφοδιασμένο με πέντε 15 τόν. γερανούς, έναντι τιμής περί των 12,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες επωλήθη το handymax μπάλκερ «Rimla Seretir» 37.535 τόν. d.w. 20.567 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, εφοδιασμένο με πέντε 15 τόν. γερανούς, έναντι τιμής 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «King William» 79.300 τόν. d.w., 42.236 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το ναυπηγηθέν το 1979 στην Γιουγκοσλαβία μπάλκ κάρριερ «Jablanica» 30.084 τόν. d.w., 18.392 τόν. γκρός, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό σημαία Κύπρου, αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Peter Mersk» 47.800 τόν. d.w., 27.711 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 12,5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το μικτό πλοίο «Αϊρήνς Ντέστιν» 71.013 τόν. γκρός, 26.387 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1971, αντί δολ. 155 ανά τόννο.

— Στην Ινδία επωλήθη για διάλυση το υπό ελληνική σημαία φορτηγό - ψυγείο «Χίος Πράϊντ» 6.671 τόν. γκρός, 4.184 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 154 ανά τόννο.

— Στην Κίνα κατέληξε για διάλυση το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Φλάγκ Μέρτσαντ» 12.098 τόν. γκρός, 5.128 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1966, αντί δολ. 155 ανά τόννο.

Διόρθωση

Σύμφωνα με νεότερες πληροφορίες, το δεξαμενόπλοιο «Nortank Adriatic» δεν επωλήθη τελικώς σε Έλληνες πλοιοκτήτες, όπως είχαμε σημειώσει στο προηγούμενο τεύχος μας, αλλά κατέληξε σε ξένα συμφέροντα.

Διμερής Σύμβαση με την Γκάνα

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπέγραψε με ισχύ από 1ης Μαρτίου 1993, διμερή σύμβαση με το ναυτεργατικό σωματείο της Γκάνα, επονομαζόμενο National Union of Seamen of Tug Ghana.

Αντίτυπο της συμβάσεως αυτής χορηγείται από την ΕΕΕ στα μέλη της, εφόσον υπάρχει έγγραφη εξουσιοδότη-

ση από την ενδιαφερόμενη για την απόκτησή του εταιρία - μέλος.

OPA '90 — Vessel's Response Plans

Η Αμερικανική Ακτοφυλακή, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του OPA '90, έχει εκδόσει σε ειδικό φυλλάδιο 121 σελίδων τα Interim Final Rules που αφορούν τα σχέδια αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης κατά την μεταφορά ή μεταγύγιση πετρελαίου στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επισημαίνει στα μέλη της ότι οι παρατηρήσεις τους επί των Κανονισμών πρέπει να της υποβληθούν το αργότερο μέχρι της 6 Απριλίου 1993.

Ο χειρισμός επικινδύνων φορτίων

Η εφαρμογή του Οδηγού Ασφαλείας των Χημικών Δεξαμενοπλοίων που έχει εκδοθεί από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping) δεν είναι υποχρεωτική από τον International Maritime Organisation (IMO), πλην όμως συνιστάται επειδή η τήρησή του συμβάλλει στην βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας πλοίων που μεταφέρουν επικινδύνους χημικά φορτία. Δεδομένου ότι ο ανωτέρω οδηγός είναι ογκώδης (4 τόμοι) και δεν κυκλοφορεί αντίστοιχη έκδοσή του στην ελληνική γλώσσα, η αρμοδία υπηρεσία του ΥΕΝ επέλεξε βασικά και απαραίτητα αποσπάσματα του και συνέταξε οδηγίες που εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν χρήσιμο βοήθημα για την ενημέρωση των πλοιάρχων των δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν χημικά και γενικά των απασχολούμενων με εργασίες φόρτω-

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: 27003/23867/21017/21331 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 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENI GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

σης, εκφόρτωσης, μετάγγισης και μεταφοράς επικινδύνων φορτίων.

Αντίγραφο του εγχειριδίου του YEN υπάρχουν στην διάθεση των μελών της ΕΕΕ στα γραφεία της.

1.993,8 εκατ. δολάρια το συνάλλαγμα το 1992

Αύξηση 12,4% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το 1992.

Συγκεκριμένα το συνάλλαγμα έφθασε το ποσό των 1.993,8 εκατ. δολλαρίων έναντι 1.774 εκατ. δολλαρίων του 1991.

Τον Δεκέμβριο 1992 το συνάλλαγμα έφθασε τα 202 εκατ. δολάρια έναντι 172,6 εκατ. δολλαρίων του αντιστοίχου μηνός του 1991, σημειώνοντας αύξηση 17%.

Παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στην Δημοκρατία της Αρμενίας

Σε συντονιστική συνάντηση των Κρατών Μελών της ΕΟΚ, που συγκλήθηκε από το Γραφείο Ανθρωπιστικής βοήθειας της Κοινότητας, εξετάστηκε η δυνατότητα άμεσης παροχής ανθρωπιστικής βοήθειας στην Δημοκρατία της Αρμενίας. Δεδομένου ότι η Ελλάδα προτίθεται να συμμετάσχει ενεργά στο ανωτέρω πρόγραμμα όσοι εφοπλιστές μπορούν να μεταφέρουν φορτία βοήθειας με τα πλοία τους να απευθυνθούν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων Τηλ. 4170854.

Σημειώνεται, ότι η Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στην Κοινότητα διευρευνά την δυνατότητα οι μεταφορές αυτές να χρηματοδοτηθούν από την ΕΟΚ.

Ενταξη της Σλοβενίας στον IMO

Η Σλοβενία κατέθεσε στα Ηνωμένα Έθνη έγγραφο με το οποίο αποδέχεται τους όρους της Συνθήκης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO που ασχολείται με την ναυτιλιακή ασφάλεια και την αποτροπή της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος και έγινε αποδεκτή στις 10 Φεβρουαρίου ως το 137ο μέλος του IMO.

Υπηρεσίες Πληροφόρησης

Η εταιρία Overseas Maritime Consultants που εδρεύει στον Πειραιά, ανέ-

Βραβείο Ασφαλείας για τα πληρώματα της Troodos Shipping



Το δεξαμενόπλοιο «Νέδι Ι» επιλέχθηκε μετά από κλήρωση μεταξύ των πολλών υπό διαχείριση της πλοίων που δεν παρουσίασαν κανένα, έστω και το παραμικρό ατύχημα, κατά το 1992 για την απονομή του βραβείου ασφαλείας που έχει θεσπίσει η εταιρία.

Σε ειδική εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της του Πειραιώς στις 17 Μαρτίου, πραγματοποιήθηκε ειδική κλήρωση, μεταξύ όλων των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου αυτού για την απονομή του επάθλου, που φέτος ήταν ένα αυτοκίνητο αξίας πλέον των 3 εκατ. δραχμών.

Κατά την κλήρωση τυχερός αναδείχθηκε ο υποπλοίαρχος του πλοίου κ. Αντώνης Μορτάκης.

Την κλήρωση ακολούθησε δεξίωση για το προσωπικό των γραφείων και τους ναυτικούς της εταιρίας που δεν ταξιδεύουν αυτό το διάστημα.

Η καθιέρωση του ετήσιου βραβείου ασφαλούς ναυσιπλοΐας και προστασίας περιβάλλοντος σκοπό έχει μέσα από την ευγενή άμιλλα να κάνει την ασφάλεια τρόπο ζωής των ναυτικών, ώστε να μειωθούν τα ατυχήματα και η θαλάσσια ρύπανση.

Στην φωτογραφία, ο υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρίας Troodos Shipping - κ. Ν.Α. Rafferty απονέμει το έπαθλο και συγχαίρει τον κ. Μορτάκη.

λαβε πρόσφατα την αντιπροσωπεία για την Ελλάδα και την Κύπρο της Βρετανικής SEAFACS, μιας υπηρεσίας πληροφορικής, η οποία παρέχει ταχύτατη πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα αξιόπιστων και εμπιστευτικών πηγών πληροφορίας, απαραίτητες σε περιπτώσεις δικαστικών διεκδικήσεων, ασφαλιστικών απαιτήσεων και ερευνών γενικότερα.

Το είδος πληροφόρησης που παρέχεται από την SEAFACS, αφορά:

Εμπειρογνώμονες: Η υπηρεσία Seafacs διατηρεί αρχείο εμπειρογνομώνων σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων.

Έχοντας τον κατάλληλο ειδικό σαν μάρτυρα μπορεί να κάνει την διαφορά από το να κερδηθεί ή να χαθεί μία αίτηση. Η Seafacs επομένως μπορεί να βοηθήσει στο να εντοπιστεί και να συλλέξει τον κατάλληλο ειδικό σε οποιοδήποτε πεδίο ειδικότητας ο πελάτης μπορεί να ζητήσει.

Εμπορική Πληροφόρηση: Σχετικά με τρέχουσες και ιστορικές τιμές εμπορευμάτων ή προϊόντων σε διεθνή κλίμακα, πηγές και συνθήκες αγοράς, φυσιολογικές εμπορικές και πρακτικές, στοιχεία εμπορών ή μεσιτών κλπ.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Σε δυναμική τροχιά ανάπτυξης η Celebrity Cruises

Όπως ανακοινώθηκε στην Νέα Υόρκη στις 30 Μαρτίου, η Celebrity Cruises υπέγραψε συμβόλαιο με τα Γερμανικά ναυπηγεία Τζόξ Μένιερ του Πάπενμπουργκ για την κατασκευή τριών νέων κρουαζιεροπλοίων, δυναμικότητας 1.740 επιβατών το καθένα, που θα παραδοθούν σταδιακά μεταξύ 1995-97.

Η νέα σειρά αυτών των υψηλής ποιότητας κρουαζιεροπλοίων θα φέρουν

τον διακριτικό τίτλο Century και το πρώτο, 70.000 τον. γκρόν, θα εμφανισθεί στην αγορά τον Νοέμβριο 1995, με προορισμό να εξυπηρετεί σε όλη τη διάρκεια του έτους τις γραμμές από το Φόρτ Λώτερντεϊλ προς την Ανατολική και Δυτική Καραϊβική.

Το δεύτερο και το τρίτο αδελφό σκάφος έχουν προγραμματισθεί να είναι έτοιμα το φθινόπωρο του 1996 και το φθινόπωρο του 1997 αντίστοιχα.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

«Με το νέο συμβόλαιο για τα πλοία της σειράς «Century» η Celebrity Cruises πραγματοποιεί τη δεύτερη φάση επέκτασης του στόλου της με πλοία σχεδιασμένα για εκλεκτική πελατεία» όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο κ. Γιάννης Χανδρής, πρόεδρος της εταιρίας. Ο κ. Χανδρής τόνισε ακόμη ότι το μέλλον της βιομηχανίας των κρουαζιερών και η ικανότητα ανάπτυξης της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το προϊόν που προσφέρει στην αγορά κυρίως στον τομέα της παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου».

Όπως και στην πρώτη γενιά των κρουαζιεροπλοίων της Celebrity, η γραμμή των νέων σκαφών θα έχει τη σφραγίδα του διάσημου σχεδιαστή γιγών Τζων Μπάννερπεργκ και ο προγραμματισμός των υπηρεσιών των διαφόρων γευμάτων θα γίνει με το εκλεπτισμένο γούστο και την εφευρετικότητα του περίφημου Σεφ Μισέλ Ρού, γεγονός που θα συνεχίσει τη παράδοση που έχουν δημιουργήσει ήδη τα πλοία «Meridian», «Horizon» και «Zenith».

Στο πρώτο πλοίο της νέας σειράς θα υπάρχουν 870 καμπίνες διαστάσεων 172 τετρ. ποδών από τις οποίες 561 θα είναι εξωτερικές και 53 με ιδιαίτερη βεράντα ή καθεμιά.

Θα υπάρχουν δυο προεδρικές σουίτες, οι μεγαλύτερες που έχουν εμφανισθεί ως τώρα με ιδιαίτερους χώρους έκτασης 1.076 τ.π., και δώδεκα άλλες σουίτες με πανοραμικά παράθυρα και ιδιαίτερες βεράντες. Οι τεράστιοι χώροι αναψυχής, ανάπαυσης, το θέατρο, το νυκτερινό κέντρο, τα σαλόνια, τα γυμναστήρια θα καταλαμβάνουν στο εσωτερικό του πλοίου συνολική έκταση που θα υπερβαίνει τα 120.000 τετρ. πόδια.

Η Σχολή Σωστικών Μακεδονίας

Από την Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Μακεδονίας, όπως έχει μετονομασθεί η Σχολή Νέας Μηχανιώνας, αποφοίτησαν τον Φεβρουάριο και μέχρι και το πρώτο 10ήμερο του Μαρτίου 250 ναυτικοί.

Σεμινάριο της ACTIM για την θαλάσσια ρύπανση

Η Υπηρεσία Τεχνικής, Βιομηχανικής και Εμπορικής Συνεργασίας (Agence pour la Cooperation Technique Industrielle et Commerciale — ACTIM) οργανώνει σεμινάρια πληροφόρησης και πρακτικής εξάσκησης για την προώθηση της γαλλικής τεχνολογίας στους τεχνικούς και βιομηχανικούς τομείς. «Η πρόληψη και ο αγώνας για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης» είναι ένα από τα θέματα που επελέγησαν από το ACTIM και το Υπουργείο Ναυτιλίας της Γαλλίας για το έτος 1993. Η

πραγμάτευση του θέματος θα γίνει διαδοχικά από 1 έως 11 Ιουνίου, στο Παρίσι, τη Βρέστη και τη Μασσαλία.

Προαγωγές λιμενικών αξιωματικών

Με προεδρικό διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθηκαν στο βαθμό του Υποπλοιάρχου οι ανθυποπλοίαρχοι: Α. Σαλβάνος, Π. Στρατουδάκης, Γ. Μπαλής, Γ. Βασιλείου, Π. Κοντοχρήστος, Μ. Χαδούλης, Γ. Φιλίνης, Ε. Ξανθούλης, Γ. Κολοτούρος, Γ. Ζηκίδης, και Ν. Κάπαρης.

Στον Βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου προάγονται οι σημαιοφόροι: Σ. Ζωγραφίνης, Ι. Καβάσης, Χ. Σπανός, Ε. Τερζής, Ι. Γεροβασίλης, Χ. Παντελιδάκης, Ν. Μουτζουρίδης, Χ. Τσαρούχης, Μ. Μητροσύλης, Θ. Ψυχογιός, Δ. Βουτσινάς, Ι. Φωκιανός, Ι. Τραυλός, Θ. Κάβουρας, Ε. Λουλουδάκης, Α. Γράψας, Γ. Χριστόπουλος, Γ. Υψηλάντης, Χ. Κυπραίος, Ι. Καλλιότσος, Ι. Τακτικός, Γ. Λεοντής, Σ. Αδαμίδης, Λ. Δημητρίου, Λ. Χονδρογιάννης, Ν. Κατσούλης, Γ. Σεφεριάδης, Σ. Δερβός, Φ. Πραβίτας, Κ. Σούλτος, Σ. Τσογκίδης, Ε. Φιλτικακής, Χ. Αϊβαλιώτης, Σ. Καλογεϊτονας, Α. Καούτσικης, Κ. Λεοντάρας, Χ. Φαρής, Ε. Μαργωμένος και Π. Μοίρας.

Επίσης ορκίσθηκαν και τοποθετήθηκαν στις θέσεις τους οι νέοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος: Α. Αναστασάκος στο υπολιμεναρχείο Τήνου, Α. Κεφάλας στο λιμεναρχείο Κέρκυρας, Α. Θεοφανόπουλος στο λιμεναρχείο Αίγινας, Γ. Περγικούρης στο λιμεναρχείο Σύρου, Κ. Κουράκος στο λιμεναρχείο Πειραιώς, Α. Λαγούρος στο λιμεναρχείο Σάμου, Π. Στουρνάρας στο λιμεναρχείο Μυτιλήνης, Β. Μάμης στο λιμεναρχείο Κώ, Σ. Φωτεινός στο λιμεναρχείο Καβάλας, Α. Θεοφίλου στο λιμεναρχείο Κώ, Α. Λαμπρόπουλος στο λιμεναρχείο Μυτιλήνης, Ι. Ρουσάκης στο λιμεναρχείο Σάμου, Σ. Νικολόπουλος στο λιμεναρχείο Ρόδου, Ν. Βάρθης στο λιμένα Κέρκυρας, Δ. Σούλος στο υπολιμεναρχείο Πάρου, Ι. Παπαδάκης στο λιμεναρχείο Ρόδου, Χ. Μουζάκης στο λιμεναρχείο Λέρου, Ε. Μαϊνάς στο λιμεναρχείο Καλύμνου, Σ. Κοντομάρης στο υπολιμεναρχείο Μυκόνου, Ι. Ταταράκης στο λιμεναρχείο Χίου και Κ. Λαμπρόπουλος στο λιμεναρχείο Ηγουμενίτσας.

Το «Προπέλλερ Κλάμπ» θα βραβεύσει Ελληνικά πλοία

Το Προπέλλερ Κλάμπ ανέλαβε τη διοργάνωση της παρουσίας των βραβείων AMVER 1992 σε ανώτερα διοικητικά στελέχη 43 ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών κατά τη διάρκεια επισήμου δείπνου που θα λάβει χώρα στις 28

Απριλίου 1993 στις 8.30 μ.μ. στο Ξενοδοχείο Χίλτον Αθηνών.

Ο πρόεδρος του Προπέλλερ κ. Γεώργιος Μπέζης εξέφρασε τη μεγάλη του χαρά που για μια ακόμη φορά θα φιλοξενήσει τα σπουδαία αυτά βραβεία διατηρώντας έτσι τους στενούς δεσμούς με το Πρόγραμμα Αυτόματης Αλληλοβοήθειας για τη Διάσωση Πλοίων του Λιμενικού Σώματος των Ηνωμένων Πολιτειών (U.S. Coast Guard's AMVER program).

Φέτος, το πρόγραμμα AMVER γιορτάζει τα 35 χρόνια προσφοράς στη διεθνή ναυτική κοινότητα. Ως γνωστόν ένας ηλεκτρονικός εγκέφαλος καταγράφει όλα τα πλοία που βρίσκονται εν πλώ ανά τον κόσμο, και μπορεί ανά πάσα στιγμή να εντοπίσει πλοία που βρίσκονται κοντά στο πλοίο που κινδυνεύει.

Την χρονιά αυτή η ελληνική ναυτιλία διακρίθηκε αυξάνοντας τη συμμετοχή της στο πρόγραμμα AMVER 43 ναυτιλιακές εταιρίες θα βραβεθούν, καθώς για λογαριασμό 97 πλοίων, έναντι 35 εταιριών που βραβεύθηκαν το 1991 για λογαριασμό 70 πλοίων.

Η S.S.R.S. και η Rydex υπέγραψαν την αποκλειστική αντιπροσώπευση στην Ελλάδα

H Shipping Spares Repairs and

Suppliers (SSRS) Ltd, εταιρία της Manley Hopkins Group Holdings Ltd. και η Rydex Industries Corporation, προμηθεύτρια Ναυτιλιακών Συστημάτων Τηλεπικοινωνιών από τον Καναδά, συμφώνησαν να συνεργαστούν στη ναυτιλιακή αγορά της Ελλάδος και της Κύπρου. Στα πλαίσια της συνεργασίας αυτής η S.S.R.S. ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσώπευση της Rydex Industries Corporation στον τομέα αυτό.

Η Rydex προσφέρει σήμερα στις πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρίες πλοίων, ολοκληρωμένες λύσεις, καθ' ότι πιστεύει ότι η ποιότητα των τηλεπικοινωνιών δεν θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στις εγκαταστάσεις της ξηράς αλλά και σ' αυτές της θάλασσας

Αρχαιρεσίες στο Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Κατά τις αρχαιρεσίες της 5ης Μαρτίου 1993 εξελέγησαν τα μέλη του νέου Δ.Σ. του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Το νέο Δ.Σ. συνεκροτήθη εις σώμα ως εξής:

Νίκ. Πενθερουδάκης πρόεδρος, Κων/νος Τσαλαπούρος αντιπρόεδρος, Αθαν. Λογοθέτης γεν. γραμματέας, Θωμάς Παγώνης ταμίας, Παναγ. Δασκαλάκης, Ανδρέας Γεωργάντζος, Νίκ.

Metalock BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360



Βερονίκης μέλη.

Περιβαλλοντική Εκπαίδευση από την ΕΚΟ

Η ΕΚΟ συνεχίζοντας την συμμετοχή της στις προσπάθειες αναβαθμίσεως της ποιότητας ζωής χρηματοδότησε την έκδοση των φακέλλων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης των μεγάλων αστικών κέντρων της Αθήνας και της

Θεσσαλονίκης.

Ο κάθε φάκελλος περιλαμβάνει οικολογικό χάρτη της πόλης, Οικολογικό Οδηγό με ιδέες για προγράμματα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, χάρτη με γνωστούς — άγνωστους θάμνους της Ελλάδας και χάρτη με φυτά, ζώα και βιότοπους της Ελλάδας που κινδυνεύουν.

Οι οικολογικοί χάρτες των Ελληνικών πόλεων, θα αποτελέσουν εργαλείο

συμμετοχής στην περιβαλλοντική εκπαίδευση των παιδιών της σχολικής ηλικίας.

Ο φάκελλος σχεδιάστηκε με βάση την κύρια αρχή της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, η οποία στηρίζεται στην κατανόηση των σχέσεων ανάμεσα στον άνθρωπο και το περιβάλλον του.

Οι φάκελλοι άρχισαν να παραδίδονται στα σχολεία της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΥΛΙΣ	Ελληνική	10.993	1979	Επιθεωρήθηκε στο Μπρέμερχαβεν συνεπεία πυρκαϊάς στο μηχανοστάσιο που υπέστη στις 27/2.
ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	8.766	1968	Προσάραξε έμφορτο στο Ακρωτήριο Μοράκας, στις 14/3 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών για την αποκόλληση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΚΟΝΑ	Ελληνική	30.500	1981	Κατά την φόρτωση φορτίου σόγιας στην Μομπίλ, προσάραξε στις 10/3.
ΑΤΤΙΚΟΣ	Παναμαϊκή	16.366	1976	Συγκρούσθηκε με το πλοίο εφοδιασμού «Galveston», σε θέση 29.16 Β, 89.20 Δ, στις 24/3 και κατέπλευσε στο Μπούθβιλ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΜ	Μπαχάμας	32.320	1982	Προσάραξε έμφορτο σιδήρου, στο Σουίνουσκι, στις 14/3 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	Ελληνική	29.710	1980	Προσάραξε έμφορτο σιτηρών, στον π. Μισισσιππή, στις 13/3 και δήλωσε γενική αβάρια.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	Κυπριακή	21.666	1977	Κατά το ταξίδι για Κεηπτάουν ανέφερε βλάβη στη μηχανή στις 18/3.
ΡΟΥΜΠΥ Ι	Παναμαϊκή	22.626	1973	Αγκυροβολημένο στο Σχζέσιν, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/3.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	Ελληνική	17.485	1970	Κατά το ταξίδι Κλαϊπέντα για Αμβέρσα προσάραξε στον π. Σέλντ, στις 22/3 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	Ελληνική	22.714	1986	Επιθεωρήθηκε στο Μπαϊχπορτ, συνεπεία βλάβης στη μηχανή και απώλεια της άγκυρας και της αλυσίδας που υπέστη στις 6/3.
ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΟΠΛΟΙΟ:				
ΦΙΟΝΙΑ	Χόγκ Κόγκ	20.295	1977	Επιθεωρήθηκε στη Λέ Χάβρη, στις 15/3 συνεπεία διαρροής καυσίμων σε κοντέϊνερς.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Υψηλή ζήτηση πλοίων και ανοδική εξέλιξη των ναύλων ήσαν τα βασικά γνωρίσματα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

Οι πρόσφατες ανακοινώσεις για επανάληψη των φορτώσεων σιτηρών από τον Καναδά προς την Ρωσία, καθώς και οι επανειλημμένες διαβεβαιώσεις του Προέδρου Κλίντον ότι θα υποστηρίξει οικονομικά τον Μπόρις Γιέλτσιν, ώστε να προχωρήσει στον εκδημοκρατισμό της χώρας του, έχουν γεμίσει με αισιοδοξία τους διαχειριστές μπάλκ κάρριερς που προσβλέπουν ότι και κατά τους επόμενους μήνες, τουλάχιστον μέχρι το καλοκαίρι, η πλάστιγγα θα εξακολουθήσει να γέρνει υπέρ του πλοίου.

Παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι πέρα των παραπάνω φορτίων με προορισμό την Ρωσία, που υπολογίζονται περίπου σε 2 εκατομ. τόνους, πολύ σύντομα θα εμφανισθούν στην αγορά του Ατλαντικού αρκετά νέα φορτία μεγέθους 20/25.000 τόν. και 50/60.000 τόν. με ποικιλία προορισμών, ενώ ουσιαστική αναμένεται και η συνεισφορά φορτίων από την αγορά των Μεγάλων Λιμνών που ανοίγει σύντομα.

Αρκετή δραστηριότητα παρατηρείται τις τελευταίες εβδομάδες και στον τομέα του γαιάνθρακα, με σεβαστό αριθμό ναυλώσεων και ανοδική εξέλιξη των ναύλων και στα μπάλκερς capesize.

Δυστυχώς το ίδιο δεν μπορεί να λεχθεί για τον τομέα διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος, όπου η δραστηριότης παραμένει υποτονική.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

Σιτηρά:

- 90.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Άμστερνταμ, δολ. 10,65.
- 54.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 26,00.
- 40.000 τόν. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα /Αμβούργο, δολ. 17,75.
- 34.000 τόν. Βραζιλία για Ιταλία, δολ. 21,50.
- 30.500 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Πολωνία, δολ. 21,25.
- 25.000 τόν. Σάιντ Λόρενς για Αλγερία, δολ. 26,00.
- 25.000 τόν. Τίλμπουρι για Λεμεσό, δολ. 16,25.
- 25.000 τόν. Ρίβερ Πλέϊτ και Μπ.

Άϊρες για Μπουεναβεντούρα, δολ. 32,00.

Γαιάνθρακες:

- 120.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς και Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ιαπωνία δολ. 10,90.
- 100.000 τόν. Νέα Ορλεάνη για Καοσιούγκ, δολ. 11,50.
- 100.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Καοσιούγκ, δολ. 6,50.
- 70.000 τόν. Νόρφολκ για Τερνεούζεν και Γκέντ, δολ. 7,00.
- 70.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Αμβέρσα, δολ. 8,60.
- 63.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς για Τάραντο, δολ. 9,25.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τόν. Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 5,30.
- 130.000 τόν. Σαλντάνχα Μπαϊ για Δουκέρκη, δολ. 7,25.
- 110.000 τόν. Ντάμπιερ για Ιαπωνία, δολ. 7,10.
- 95.000 τόν. Τουμπαράο για Τάραντο, δολ. 5,75.

— 95.000 τόν. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 7,10.

Λιπάσματα:

- 45.000 τόν. Τάμπα για Αμβέρσα, δολ. 11,50.
- 24.000 τόν. Γιούζνυ για δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 40,50.
- 14.000 τόν. Μάρσα ελ Μπρέγκα για δυτική ακτή Ινδίας δολ. 42,50.
- 12.000 τόν. Μαριούπολη για Κάντλα, δολ. 41,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η μικρή προσφορά πλοίων σε Δύση και Ανατολή οδήγησε σε νέα άνοδο των επιπέδων, ιδιαίτερα στα μεγέθη panamax και handymax. Πλοίο 77.000 τόν. d.w. από τον Κόλπο ΗΠΑ με επαναπαράδοση στην Ταϊβάν, συμφωνήθηκε στα δολ. 16.000 την ημέρα πλέον αμοιβής δολ. 325.000, ενώ τα κυκλικά ταξίδια των πάναμαξ στον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό κυμάνθηκαν περί τα δολ. 10.500 την ημέρα.

Αίσθηση προκάλεσε ακόμη η μίσθωση ενός 37.700 τόν. d.w. μπάλκ κάρ-



The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

ριερ, ναυπήγησης 1984 από το Κόντινεντ, μέσω Βρετανίας για Άπω Ανατολή στα δολ. 16.000 την ημέρα, ενώ ένα μικρότερο μπάλκερ 32.700 τον. d.w. ναυλώθηκε από την Αμβέρσα για την Άπω Ανατολή στα δολ. 13.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την ύπαρξη αρκετών ανοικτών πλοίων, η αγορά των δεξαμενοπλοίων στην περιοχή του Περσικού Κόλπου κατάφερε να διατηρήσει τα επίπεδα των WS 47,5, για τα φορτία μεγέθους VLCC προς την Ευρώπη.

Σημαντική η δραστηριότητα στην Μεσόγειο, ιδιαίτερα την τελευταία εβδομάδα του Μαρτίου, με τους ναύλους στα τάνκερς τύπου Άφραμαξ να κυμαίνονται μεταξύ WS 85 - 95, ανάλογα με την ζήτηση.

Σταθερότητα σημειώσαμε στην αγορά της Βορ. Θάλασσας με τα φορτία των 80.000 τον. άνω από WS 100, ενώ περιορισμένη ήταν η ροή φορτίων από την Δυτ. Αφρική, αν και οι ναύλοι των πλοίων μεγέθους Σουέζμαχ παρέμειναν σταθεροί, με χαρακτηριστική την συμφωνία μεταφοράς

130.000 τόννων προς τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS 87,5.

Η αγορά της Καραϊβικής εξασθενεί σταδιακά μετά την υψηλή ζήτηση που σημειώθηκε λόγω της πρόσφατης κακοκαιρίας που έπληξε τις Ηνωμένες Πολιτείες, με τους ναύλους των 50.000 τόννων προς την Ακτή του Ατλαντικού περί τα WS 170.

Μερικές ναυλώσεις που συμφωνήθηκαν τις τελευταίες ημέρες του Μαρτίου:

— 290.000 τον. Περσικό Κόλπο για HB /Κόντινεντ, S 47,5.

— 235.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ταϊβάν, WS 46.

— 128.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5.

— 80.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Γερμανία, WS 105.

— 80.000 τον. Λιβύη για Τριέστη, WS 91.

— 80.000 τον. Αίγυπτο για Καναδά, WS 92,5.

— 76.000 τον. Αλγερία για Τζένοβα, WS 92,5.

— 50.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 170.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ: Βέντσπιλς 35.000 τον. λιπάσματα Ινδίας, δολ. 48,50 φίο, 8.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 13-17.

ΔΙΟΜΗΔΗΣ: Ρίβερ Πλέιτ και Μπάχια Μπλάνκα 32.000 τον. περίπου σιτηρά Μομπάσα, δολ. 33 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-22.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 23.300 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 20,50 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-15.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 4,90 φίο, 3 ημέρες/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΕΩΝ: Χάμπτον Ρόουντς 120.000 τον. γαιάνθρακες Φός, δολ. 6,000 φίο, 3 ημέρες/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-27.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: Κέηπ Λάμπερτ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,25 φίο, 7 ημέρες, Μαρτίου 25 - Απριλίου 5.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Σεπετίμπα Τέρμιναλ 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμουίντεν, δολ. 5,65 φίο, 6,5 ημέρες, Μαρτίου 28 - Απριλίου 10.

ΑΦΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. σιτηρά Μάρκο, δολ. 19,50 φίο, 5 ημέρες/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ημέρες, Απριλίου 1-15.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Σαιντ Λόρενς 25.000 τον. Αλγερία, δολ. 26,50 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. εκφόρτωση, Απριλίου 5-15.

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ: Τουμπαράο 95.000 τον.

σιδηρομετάλλευμα Μισουράτε, δολ. 7,10 φίο, φόρτωση κλίμακας / 14.000 εκφόρτωση τέλη Μαρτίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ: 34.900 τον. d.w. του 1974, παράδοση Αμβέρσα Μαρτίου 17-26, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.800 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Νιού Σάουθ Γουέιλς, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: 72.073 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σέφορθ Μαρτίου 8, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.313 τον. d.w. παράδοση Ιαπωνία Μαρτίου 19-24, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.059 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σιγκαπούρη Μάρτιο, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.916 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία Μαρτίου 15-20, κυκλικό ταξίδι Νοτ. Κορέας, δολ. 9.600 την ημέρα.

ΑΝΕΜΟΣ: 71.600 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βραζιλία άμεση, επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 200.000.

ΑΚΡΟΠ: 63.883 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.850 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Καζαμπλάνκα

Μαρτίου 12-17, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΔΙΑΠΟΡΟΣ: 101.529 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ Απριλίου 1-15, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ: 53.300 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρεκαλάδα Μαρτίου 20-25, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλου υπό έρμα.

ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ: 40.647 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ντάρμπαν άμεση, ταξίδι μέσω Ανατ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ / Πασσέρο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.: 37.611 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τίλμπορι άμεση, ταξίδι μέσω Λίβερπουλ με επαναπαράδοση Μαδράς, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΑΝΘΗ Π.: 63.987 τον. d.w. του 1977, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Μαρτίου 15-25, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλου υπό έρμα.

ΜΕΝΙΤΕΣ: 61.690 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 15.750 την ημέρα.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.858 τον. d.w. του 1986, παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΕΛΙΚΩΝ: 28.234 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Απριλίου 1-10, επαναπαράδοση Αλγερία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ.: 38.723 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΣΕΝΤΟΣΑ: 26.620 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ντάρμπαν Απριλίου 10-20, ταξίδι μέσω ανατολικής ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΥΔΡΑ: 26.715 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ματαράνι Απριλίου 4, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μπίν Κουασίμ Μαρτίου 27 - Απριλίου 5, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΛΙΑ: 69.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βραζιλία Μαρτίου 20-25, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 9.750 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 200.000.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.746 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμεση περίοδος 60/120 ημερών, δολ. 7.600 την ημέρα τις πρώτες 70 ημέρες και δολ. 9.750 την ημέρα τις υπόλοιπες.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ινδονησία μέσα Μαρτίου, περίοδος 2-4 μηνών, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.788 τον. d.w. του 1990, παράδοση Άπω Ανατολή Ιούνιο, περίοδος 26-28 μηνών, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

NANI: Άντεν 28.000 τον. καθαρά Νοτ. Κορέα, WS 155, Μαρτίου 15.
 ΑΣΠΙΛΟΣ: Τζεμπέλ Ντάννα 95.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 149,75, Μαρτίου 28.
 ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Λαβέρα, WS 90, Μαρτίου 12.
 ΑΙΑΣ: Σιντί Κερίρ 255.000 τον. Μεσόγειο, WS 55, Μαρτίου 21.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Αρούμπα 77.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 95, Μαρτίου 21.
 ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 40, Μαρτίου 20.
 ΑΛΛΕΓΚΡΕ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 210, Μαρτίου 16.
 ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ: Μπανίας 83.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 95, Μαρτίου 16.
 ΑΝΑΞ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 47,5, Μαρτίου 30.
 ΣΕΗΛΟΡ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 42,5, Μαρτίου 26.
 ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Γιαμπού 29.000 τον. καθαρά Σιγκαπούρη, WS 165, Μαρτίου 15.
 ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Αρζού 76.000 τον. Γένοβα, WS 90, Μαρτίου 16.
 ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Κόντινεντ 50.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 105, Μαρτίου 12.
 ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Ανατολ. ακτή Μεξικού 30.000 τον. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 205, Μαρτίου.
 ΕΦΕΣΟΣ: Μπράς Ρίβερ 115.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 5, Μαρτίου 17.
 ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Ράμπιξ Μπαίη 85.000 τον. Αυγούστα, WS 82,5, Μαρτίου 25.
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Δυτικές οφιών, WS 35, άμεση.
 ΚΡΗΤΗ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. Μπατάαν, WS 46, Μαρτίου 27.
 ΡΑΦΟΝΤΥ: Σαλλόμ Βόε 133.000 τον. Φιλαδέλφεια, WS 86,25, Μαρτίου 24.
 ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 70.000 τον. μέρος φορτίου, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Μαρτίου 18.
 ΜΕΤΕΩΡΑ: Λα Σαλίνα 73.000 τον. Λέηκ Τσάρλς, WS 120, Μαρτίου 22.
 ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΕΛΟΥΝΤ: Τρία λιμάνια Περσικού Κόλπου 245.000 τον. Ιαπωνία, WS 45, Απριλίου 12.
 ΚΑΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5, οφιών Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 90, Απριλίου 2.
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Στούρε 67.000 τον. Μίλφροντ Χέβεν, WS 125, Απριλίου 3.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 31 Μαρτίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	85.00	168.00
Κιέλο	93.00	173.00
Αμβούργο	89.00	170.00
Χάβρη	101.00	190.00
Φάλμουθ	98.00	198.00
Γιβραλτάρ	108.00	203.00
Αυγουστα/		
Τζένοβα	96.00	196.00
Πειραιάς	94.00	185.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	95.00	220.00
Τζέντα	87.47	237.88
Ρας Τανούρα	80.27	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	89.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	211.00
--------	--------	--------

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Αρζού 80.000 τον. Βενετία, WS 87,5, Μαρτίου 27.
 ΠΩΛΙΝΑ: Καραϊβική 25.000 τον. καθαρά Χαβάη, δολ. 775.000 κατ' αποκοπή, Μαρτίου 25.
 ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 47,5, Απριλίου 3.
 ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 270.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 45, οφιών Ερυθρά Θάλασσα WS 47,5, Απριλίου 2.
 ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Αρζού 60.000 τον. Βραζιλία, WS 110, Μαρτίου 26.
 ΙΛΙΑΝΤ: Ζουεϊτίνα 75.000 τον. Τριέστη, WS 92,5, Μαρτίου 26.
 ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Αμουάυ Μπαίη 50.000 τον. Μπαχάμας, WS 160, Μαρτίου 26.
 ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 165, Μαρτίου 23.
 ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5, Απριλίου 3.
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Ρας Τανούρα

Λας Πάλμας	90.00	177.00
Θέουτα	92.00	182.00
Ντώρμπαν	83.00	205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	87.00	291.00
Σίδνεϋ	114.00	230.00
Χόγκ Κόγκ	96.00	197.00
Σιγκαπούρη	100.00	235.00
Τόκιο	101.00	238.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	110.00	205.00
Ν. Υόρκη	100.00	197.00
Χάμπτον Ρόουντς	98.00	187.00
Χιούστον	81.00	165.00
Νέα Ορλεάνη	80.00	165.00
Λος Άντζελες	84.00	200.00
Κρίστομπαλ	97.00	201.00
Ρίο Ιανέιρο	100.00	251.00
Μπουένος Άϊρες	106.00	192.00
Μοντεβιδέο	117.00	232.00

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

400.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 38,75, Απριλίου 2.
 ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 45,5, Μαρτίου 31.
 ΝΙΣΥΡΟΣ: Μπόννυ και Φορκαντός 129.000 τον. Τέξας, WS 85, Απριλίου 2.
 ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μπετζάια 80.000 τον. Λαβέρα, WS 90, Μαρτίου 29.
 ΤΟΜΙΣ ΛΙΒΕΡΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 90, Μάρτιο.

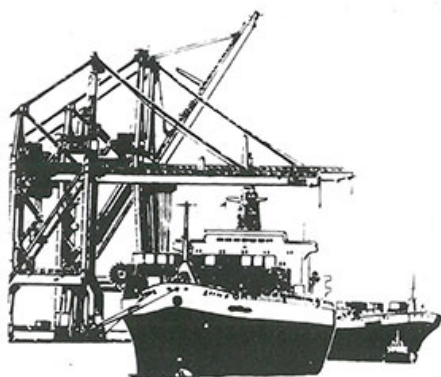
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΟΡΑΜΑ: 36.400 τον. d.w. του 1973, παράδοση αρχές Απριλίου για περίοδο 12 μηνών, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
 15 FETTER LANE
 LONDON EC4A1JJ



NAFTIKA CHRONIKA

INTERTANKO to hold meetings in Hong Kong

The International Association of Independent Tanker Owners is holding its Annual Meetings this year in Hong Kong from April 19-21.

Topics to be discussed at the meetings, which will be held in the Hong Kong Convention & Exhibition Centre and the Grand Hyatt Hong Kong, include: «The Products Tanker Market» and «Accelerated Tanker Demolition».

Andreas K.K. Ugland, Chairman of INTERTANKO, will make the Welcome Address at the Open Market Session on Wednesday, April 21st.

Francis Vallat, Chairman of Van Ommereen Tankers, will serve as the Session Chairman during the discussion on «The Product Tanker Market». Τη πανελιστ ζιλλλ ινψλθδε! Ερριψ Β. Κερτσικοφφ, Ωιψε Πρεσιδεντ, Ελετσον Ψορπορατιον, Δρ. Φερειδθν Φεσηαρακι, Διρεψτορ, Εαστ ηεστ Ψεντερ; Michael R. Naess, Chairman, PetroBulk Group; Paul Slater, Chairman, First International Group of Companies, Bermuda, and Makoto Homma, Executive Secretary, Showa Shell Sekiyu K.K., Japan.

A working luncheon, hosted by the Hong Kong Shipowners Association, will be held with guests of honour Mrs Anson Chan, Secretary for Economic Services, Hong Kong, who will give a luncheon address.

An Open Technical Session is scheduled after lunch in the Hong Kong Convention & Exhibition Centre.

Mr. Ugland will give the Welcome Address during the session on «Accelerated Tanker Demolition».

The Session Chairman will be Jim G. Danis, CBE, Chairman, International Maritime Industries Forum. The panellists will include: Dr. Frank S.B. Chao, President, Wah Kwong Shipping Agency Co. Ltd.; Kang Guangzhi, President, China Shipbreaking Corporation; Quentin Soanes, Managing Director, Braemar Shipbrokers Ltd.; Hiroyuki Sato, Deputy General Manager of Planning Division, Mitsui O.S.K. Lines Ltd., and Yasuhiko Ono, Director- Deputy Senior General Manager of Ship Group, Kawasaki Heavy Industries Ltd.

Piracy on the high seas

Piracy on the high seas has always been an occupational hazard of merchant seafaring. But for centuries it has been a problem that the shipping industry has allowed to simmer. Piracy has been placed low on the

list of priorities behind such other «dangers» as collisions, foundering and poor freight rates.

The IMB, a shipping and insurance trade organization headquartered in London, has been virtually the only maritime body that has consistently forced the shipping industry to address the problem of piracy.

But despite the decrease in pirate attacks, the IMB's Assistant Director, Kenneth Luck, warns that the maritime industry must not let its guard down; otherwise, shipowners could suffer devastating losses at the hands of murderous brigands.

Germany's Upper House passes motion on tanker safety

The Bundesrat, Germany's Upper House, has carried an all party motion on tanker safety, which had been tabled by the five coastal states.

The motion calls on the government to introduce a number of key measures, which are:

- * From 2000, European Community waters should be restricted to tankers with double-hull or comparable design under IMO rules.

- * In addition to IMO resolutions of March 1992, tanker safety should be enhanced by smaller cargo tanks, preparation for rapid discharging of cargo in the event of accidents, and measures to maintain manoeuvrability in accidents.

- * There should be «intense checks» to ensure that the STCW convention is adhered to.

- * Compulsory routes at a certain distance from the coast should be introduced for tankers, as well as traffic control systems.

- * Port state controls should be intensified and extra checks should be introduced for ships without a certificate from a recognised classification society.

German ports to change system for double-hulls

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

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

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

The Mediterranean Sea is vulnerable to oil spills

The Mediterranean Sea continues to be vulnerable to oil spills because its largely low-lying sandy coastline is the type that is most at risk from oil, according to a study by Italy's industry association, the Unione Petrolifera.

The study says that Mediterranean countries are poorly prepared to deal with a major spill and their tanker fleets are very old and probably too expensive to renew.

While Italy has an emergency action plan ready in the event of an oil-spill, other nearby countries, such as Libya, Egypt, Turkey, Algeria and Morocco, do not.

However, there are doubts about the likely effectiveness of the Italian emergency spill plan.

The study calls for the modification of international rules so that the Mediterranean, in particular, is gradually made off-limits to tankers, which lack adequate safety measures, at the same time as the ageing tanker fleet is being renewed.

Tough winter for the small cruise vessels

Renaissance Cruises has had four of its eight small cruise vessels laid up this winter, due to poor market conditions. In turn, its largest shareholder, the Italian Cameli Group, had economic problems.

Therefore, the Norwegian Bank Kreditkassen, on behalf of the Bank Trust that has financed the vessels, is now in the market for new investors.

The vessels were ordered by Fearnley & Eger, which is now in bankruptcy. About NOK700 million (about \$103 million) was invested by the Norwegian company, and about NOK550 million was a loan.

This heavy investment was one of the main reasons for the bankruptcy, in which Kreditkassen was the largest creditor.

Today, Kreditkassen has received a NOK280 million loan via a Bank Trust in Renaissance Cruises, and the Norwegian company Bulls Tankrederi of Sandefjord indirectly owns 15 percent.

After the bankruptcy of Fearnley & Eger, it was difficult to sell the small cruise liners, each with a passenger capacity of 114 guests. Some of the vessels also were seized because of insolvency.

The vessels are engaged in different cruises around the world, and Renaissance Cruises hope to have all vessels in service this Spring.

29 feared lost in sinking of Chinese cargoship

One of the worst merchant shipping casualties this year, in terms of life, occurred when a Chinese-owned general cargoship with 29 onboard sank in a storm off the coast of Japan.

All of the crewmen were feared to have drowned when the 2,866 gross tons «Cian Ren», reportedly capsized as a result of large waves off the coast of Skikoku. Seventeen bodies were recovered. Five search aircraft and eight patrol boats searched for the 12 crewmen still missing.

Japanese Coast Guard officials said a two-kilometer oil slick had been spotted near the last known location of the 27-year-old freighter, which flew the flag of St. Vincent and Grenadines.

The «Xian Ren» was part of China's massive shipping fleet, but was operated by a relatively small shipping company, Ying Kou Marine Shipping.

The ship was fully loaded with a cargo of scrap metal and was scheduled to stop off at Kogoshima before sailing for Shanghai, but she failed to show.

Stena Line seeks link with P & O

Stena Line, the world's largest ferry operator, plans to take up discussions soon with P & O to cooperate on cross-channel ferry services.

The decision was made after Stena Line achieved a turnaround in the face of recession in both its key U.K. and Scandinavian markets. Its financial position was strengthened also by the absence of prolonged strikes, technical problems and poor weather.

When Stena Line acquired Sealink from Sea Containers in April 1990, the subsidiary company had suffered considerable losses.

But the Swedish group managed to cut costs, with the result that Sealink is expected to turn a profit for 1992.

Although the Swedish economy is still in a deep recession, stock market conditions have improved sharply since Sweden floated its currency last November.

BERY

SHIPBROKERS

MARITIME INC.

CHARTERING • SALE AND PURCHASE

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE

TEL.: 4292300 - 6 - FAX: 4292097

TELEX: 21 3612-3 BERY GR.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9136
Α'Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡ'ΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993

προς Λαύμ Τσαμπάγκ 19/12
προς Κασσιούγκ 20/12
προς Ελλάδα 12/12
προς Κασσιούγκ 2/12
πρ. «Οσσε»
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 18/12
μεσογειακές μεταφορές
προς Λός 'Αντζέλες 27/11
προς Κίνα 13/12
προς Σιγκαπούρη 7/12
ε. Χόγκ Κόγκ 23/12
προς Σμύρνη 12/12
προς Μιζουσίμα 3/12
προς Ντάρ ες Σαλάμ 29/11
προς Ρότερνταμ 6/12
προς Ν. Αφρική 12/12
προς Ελλάδα 17/12
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Co-op Granel»
προς Σάντος 1/12
δ. Ντόβερ 11/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 10/12
προς Ναγκόγια 22/11
προς Ποχάγκ 19/12
στη Βερακρούζ 10/12

προς Ραβέννα 16/12
προς Αμπιζάν 19/12
ε. Τερνεουζέν 19/12
ε. Λάγος 17/12
προς Ν. Ορλεάνη 12/12
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/11
προς Ιαπωνία 13/12
προς Νταλάν 9/11
α. Τζουσίμα Τέρμ. 13/11
προς Ν. Αφρική 30/11
ε. Ρότερνταμ 21/12
ε. Άσταντ 14/12
πρ. «Orsola»
α. Κασσιούγκ 22/11
προς Αλγκεθίρας 13/12
προς Σ. Μπράντς Μπ. 7/12
ε. Πειραιά 9/7
αργεί Πειραιά
ε. Ντουμπάι 20/12
στο Καράτσι 22/12
προς Μπαγκκόγκ 9/12
ε. Χόγκ Κόγκ 18/12
προς Σιδνέϊ 11/12
προς Κόστα Ρίκα 5/12
προς Νοβόροσκι 13/12
ε. Τάμα 11/12
προς Κήλαγκ 17/12
ε. Ντάρμπαϊν 15/12
ε. Μαυρίκι 18/12
επισκ. Πειραιά 3/12
προς Μπουλόν 18/12
προς Οδησσό 14/12
προς Τάραντα 17/12
προς Ισραήλ 6/12
προς Σαν Νικόλας 30/11
προς Τζακάρτα 20/12
προς Αίγυπτο 4/12

προς Νουακτσότ 12/12
ε. Μαμόντα 9/11
προς Τζενεράλ Σαν Μαρτίν 26/11
ε. Ταμπίκο 8/12
ε. Ραβέννα 16/12
προς Σακόντε 7/12
ε. Παλδό 12/12
α. Μορμουγκάο 22/12
α. Χιούστον 18/12
προς 'Ακαμα 16/12
προς Κασσιούγκ 23/11
προς Βιεντόμ 19/12
α. Γλασκώβη 6/12
α. Μασσαλία 14/12
α. Διλιγκέλες 10/12
προς Χαζίρα 22/12
α. Χιούστον 15/12
προς Ρότερνταμ 23/12
ε. Νιούκαστλ 10/12
α. Βανκούβερ 17/12
α. Σιγκαπούρη 1/12
ε. Δουκέρκη 20/12
προς Μακίνο 12/12
προς Γιοκχάμα 4/12
προς Καζαμπλάνκα 5/12
προς Μπαρλί 23/12
ε. Νιούκαστλ 1/12

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

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

ΑΡΕΤΗ	73	13631
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
ΑΡΩΣ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

BANKOYBER	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛ	76	11802
ΒΑΡΚΙΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599

α. 'Ακαμα 21/12
προς Ιστανμπούλ 16/12
ε. Κάντλα 12/11
προς Ν. Ορλεάνη 16/12
προς Σουρία 7/12
προς Τέμα 30/11
προς Τάιτσογκ 14/11
προς Τάιβαν 7/12
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/12
προς Ν. Ορλεάνη 22/12
προς Φιλαδέλφεια 21/12
προς Κασσιούγκ 9/12
ε. Γκνάνοκ 8/12
προς Γιοκχάμα 4/12
προς Χιούστον 6/12
προς Κουανγιάγκ 11/11
προς Σιγκαπούρη 21/10
α. Ρας Τανούρα 7/12
α. Χιούστον 8/12
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/12

προς Περισκό 7/12
ε. Πασαγιές 20/12
προς Κινούρα 12/12
προς Ν. Αφρική 29/11
ε. Λομπίτο 17/12
επισκ. Ραβέννα 24/12
α. Ντάρμπαϊν 22/11
προς Πακιστάν 28/11
α. Ν. Ορλεάνη 15/12
α. Κοτονού 6/12
ε. Αμβέρσα 22/12
α. Σιγκαπούρη 16/12
υπό ναυπήγηση
α. Μπωμόντ 6/12
προς Νιούκαστλ 9/12
προς Λάγος 12/12
προς Τάιβαν 20/11
προς Λούι Τέρμιναλ 21/11
ε. Νιούκαστλ 18/12
προς Χάργκ 19/11
προς Χάμπτον 10/12
προς Μπούλεν Μπαϊ 11/12
α. Βέτσπλις 11/12
α. Μασούτο 12/11
προς Βομβάϊ 26/11

προς Μπαγκκόγκ 14/12
προς Κουανγιάγκ 15/11
ε. Άντεν 1/11
ε. Πειραιά 18/12
ε. Λάγος 7/12
ε. Ν. Ορλεάνη 20/12
μεταφορές Ρεθύμνου
προς Χονολουλού 25/11
προς Κινούρα 20/12
ε. Χάστινγκς 22/12
προς Κέρτς 15/11
προς Κίνα 5/12
υπό ναυπήγηση
προς Κουίνχουαγκάτο 13/12

προς Ρας Γκαρίμπ 20/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/11
προς Κουανγιάγκ 10/11
προς Μπέρτα 14/12
ε. Γκουανιακούλ 18/12
προς Τζακάρτα 29/11
α. Ν. Ορλεάνη 21/12
α. Κεητόουν 27/11
προς Αλεξάνδρεια 19/12
προς Κιουρασάο 13/12
προς Βενεζουέλα 22/12

ε. Φουτζέιρα 28/11
α. Αραού 17/12
ε. Λος Άντζελες 19/12
προς Τάιβαν 28/11
ε. Γιοκαίτο 16/12
α. Ν. Ορλεάνη 18/12
προς Κασίμα 8/12
προς Ραβέννα 28/10
ε. Γένοβα 18/12
προς Μπ. Αμπάς 15/12
προς Ασσόμ 7/12
α. Πόρτ Χάρκουρι 11/12
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάνη 25/11

προς Καράτσι 28/11
προς Μπ. Αμπάς 17/12
προς Θεσσαλονίκη 12/12
α. Πειραιά 9/12
α. Ρότερνταμ 22/12

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII (δ.)	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVI (δ.)	69	1561
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ I...	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

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

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΡΕ'ΙΣ	71	14687
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.1	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

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

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΑΛΕΜΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.)	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502

προς Πειραιά 20/12
προς Πειρία 3/12
υπό ναυπήγηση Ελσάν
προς Μπουεναβεντούρα 10/12
πρ. «Βερντοα»
ε. Ν. Ορλεάνη 9/12
προς Βεγγάζη 25/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άσντοντ 27/11
ε. Τακόμα 19/12
αργεί Πειραιά

μεσογειακές μεταφορές
προς Ν. Κορέα 8/12
προς Νακόντκα 6/11
προς Ραβέννα 23/12
προς Τουντσία 11/12
προς Ριόν 19/12
δ. Γιβραλτάρ 5/10
προς Ντορτούλ 19/12

προς ΗΠΑ 11/12
προς Σαγκάη 19/12
προς Χάμπτον 12/12
ε. Τέμα 26/10
προς Π. Λίξας 30/11
α. Ν. Ορλεάνη 11/12
α. Ν. Ορλεάνη 17/12
ε. Λα Γκουαίρα 1/12
προς Τέξας Σίτυ 16/12
ε. Λός Άντζελες 22/12
α. Χιούστον 17/12
α. Χιούστον 21/12
α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ε. Ν. Ορλεάνη 18/12
α. Μπωμόντ 8/12
μετ. «Attica» (μ.)
προς Μπούλεν Μπρί 2/12
αργεί Πειραιά
προς Ποχάγκ 19/11
ε. Όγκινς 20/12
ε. Γιοκοχάμα 22/12
προς Σιγκαπούρη 19/12
προς Φλόσσινγκ 17/12
α. Χόγκ Κόγκ 11/12
προς Τσιτσόουκ 20/12
ε. Γκεμλίκ 25/11
προς Κίνα 19/12
προς Κίνα 23/12
προς Τσιβάν 17/11
προς Χουάμπου 10/12
προς Ινδία 25/11
α. Μουάσα 26/11
προς Φρημάντλ 1/12
προς Ιαπωνία 24/11
προς Βομβή 18/12
προς Ρότερνταμ 14/12
προς Αλγκεθίρας 18/12
προς Αμβέρσα 19/12
ε. Σελχόβεν 22/12
α. Τζουαίμα 19/12

ε. Χάργκ Άϊλαντ 6/11
μεσογειακές μεταφορές
προς Πόρτλαντ 15/12
προς Μεξικό 19/12
α. Πειραιά 15/12
πρ. Ίμνιγκχαμ 22/12
α. Άκαμπα 14/12
ε. Γιούροπορτ 20/12
ε. Ν. Υόρκη 22/12
προς Τσιβάν 8/12
ε. Σάο Σεμπαστιάς 8/12
προς Σαλντάν Μπρί 28/12
προς Τζέντα 23/8
προς Μπαγκλαντές 10/12
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπ. Αμπάς 20/12
προς Ιαπωνία 17/12
προς Μπ. Χομίνι 9/12
προς Μπ. Αμπάς 15/12

αργεί Βασίρα
ε. Σχέτσιν 21/12
α. Τζουαίμα Τέμα 29/10
προς Κόλπο ΗΠΑ 3/12
ε. Μουμπί 21/12
προς Ρότερνταμ 19/12
προς Σάλλου Βόε 17/12
προς Τσιβάν 11/12
προς Γκάνδη 15/12
ε. Μαριουπόλ 5/12
ε. Πειραιά 20/12
επισκ. Πειραιά 10/10
ε. Λεμεσός 21/12
προς Σαν Χουάν 17/12
αργεί Πειραιά
α. Τζουαίμα 26/10

α. Τζουαίμα 14/11
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 25/11
ε. Κολούμπια 14/12
προς Γιοκοχάμα 17/12
προς Μακτίο 15/12
ε. Πειραιά 20/12
επισκ. Πειραιά 18/11
προς Ουλσάν 26/11

ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΗΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693
ΙΦΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	78	18215
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087
ΚΑΡΕΝΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543

προς Μαυρίκιο 10/12
προς Πειραιά 20/12
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
προς Μπ. Αμπάς 11/11
ε. Λισαβώνα 12/12
ε. Μπαγκκόκ 21/10
προς Ρίτσαρντς Μπρί 8/12
προς Φορταλέα 13/12
προς Κορέα 17/12
ε. Μαπούτο 18/11
πρ. «Diego»
α. Σιγκαπούρη 11/12
προς Κήλαγκ 22/11
προς Δ. Αφρική 29/11
προς Ινδία 15/12

επιπλήθη αλλοδαπούς
ε. Ροζάριο 21/12
α. Βανκούβερ 4/12
α. Χάιφα 21/12
προς Σιγκαπούρη 24/12
προς Θεσσαλονίκη 14/12
ε. Χάιφα 22/12
ε. Χάιφα 20/12
προς Κήλαγκ 24/12
ε. Κίγκστον 18/12
ε. Πειραιά 18/12
προς Κούβα 13/12
α. Βανκούβερ 24/11
προς Μπαθναγκάρ 16/12
προς Ουαλέντ 29/11
προς Πόρτ ντε Μπούκ 16/12
προς Πόρτ Τάμπουρ 19/12
προς Πειρία 21/12
προς Άμποτ Πόιντ 20/12
προς Σαμπίνα 10/12
προς Μπιζέρτα 11/12
προς Σιγκαντίγκ 8/12
προς Μπλάφ 15/12
προς Ιράν 23/5
προς Σιγκαπούρη 7/10
δ. Ντόβερ 21/12
προς Οδησσό 16/12
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Πειραιά
ε. Λάγος 1/12
δ. Πόρτ Σάιτ 13/12
προς Οδησσό 18/12
προς Πόρτλαντ 9/12
ε. Βαγκαρέϊ 20/12
ε. Μπέρτα 19/10
ε. Ήστ Λόντον 20/11
αργεί Πειραιά
προς Ρότερνταμ 30/11

α. Μόντρεαλ 15/12
προς Ρίο Ιανέιρο 9/12
προς Μουμπάσα 19/11
προς Τζακάρα 21/12
α. Άμστερνταμ 27/11
α. Ταρραγκόνα 9/12
προς Χιούστον 17/12
προς Κέντλτον 22/12
προς Λε Χάβρη 20/12
προς Ρουέν 11/12
προς Σορέλ 28/11
προς Κόμπε 3/12
προς Κόλπο ΗΠΑ 23/10
προς Τζουαίμα 18/11
προς Ρουμανία 10/12
προς Πόρτο Καμπέλλο 12/12
προς Βανκούβερ 25/11
ε. Τζουαίμα 21/12
α. Τζουαίμα 30/10
πρ. «Alexita»
ε. Ν. Ορλεάνη 22/12

προς Χάργκ 18/12
προς Τσιβάν 6/11
ε. Κόμπε 23/12
προς Μπαγκκόκ 28/11
προς Παναμά 4/12
προς Φρημάντλ 15/12
προς Σουέζ 7/12
προς Φρημάντλ 15/12
προς Πειραιά 7/12
ε. Σάντος 10/12
ε. Κολούμπια Ρίβερ 17/12
προς Ντάρ ες Σαλβάς 13/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Τέξας Σίτυ 2/12
α. Ν. Ορλεάνη 17/12
ε. Φιλαδέλφεια 21/12
ε. Ούμ Σάιτ 21/12
ε. Σεβίλλη 23/12
ε. Αμβέρσα 19/12
προς Δ. Αφρική 5/12

αργεί Πειραιά
α. Μπιλμπάο 7/11
α. Ντουμπάϊ 10/11
προς Μπ. Αμπάς 6/12
ε. Τζέντα 30/11
προς Μπέρτα 11/12
προς Φρημάντλ 7/12
προς Νοβοροσίσκ 6/12
προς Φρημάντλ 10/12
προς Μανίλα 28/11
αργεί Φουτζέιρα

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Λούλεα 17/12	ΜΑΤΟΥΜΠΑ.....	74	19916	προς Μαντράς 25/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	11	38820	προς Σουηδία 18/12	ΜΕΙΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	προς Μαντράς 27/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.....	68	22836	προς Κορέα 15/12	ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715	ε. Χιούστον 20/12
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	80	19982	α. Κόρπους Κρίστι 4/12	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	προς Βόλο 22/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000	α. Ρας Τανούρα 19/12	ΜΕΟΝΙΑ.....	72	20325	προς Μπουσάν 17/12
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	69	1579	ε. Πειραιά 17/12	ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	προς Ρίτσαρντς Μπρί 7/12
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720	προς Ρόττερταμ 4/12	ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ.....	77	13620	α. Σαιν Τζων 19/12
ΚΡΑΟΥΝ (δ.).....	76	88886	α. Μπιλμπάο 19/12	ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	προς Αμβέρσα 1/12
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	74	18744	προς Μπ. Αίρες 6/12	ΜΗΛΟΣ (δ.).....	68	39530	προς Τουάμπε 18/12
ΚΡΕΩΝ.....	70	18164	ε. Σάντος 8/12				
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	73	116104	προς Γαλλία 13/11	ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345	ε. Λίβερπουλ 21/12
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	α. Ταρραγκόνα 16/12	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.).....	75	60406	προς Νοβοροσίσκ 19/12	ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ.....	71	1598	προς Αϊτή 17/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	ε. Φόρ 19/12	ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ.....	72	1563	προς Τέξας Σίτυ 16/12
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	ε. Βηρυττό 14/12	ΜΙΝΙ ΛΑΤ'Τ.....	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.).....	72	17506	πρ. «Copaotoga»	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591	προς Μεξικό 15/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.).....	74	42470	προς Νοβοροσίσκ 3/12	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.....	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 16/12
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	προς Αγ. Θεόδωρος 28/11	ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	προς Αγκουαντούλα 1/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874	προς Αλγκί 16/12	ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	α. Νάπολη 19/12	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	α. Βαλέντσια 16/12	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΜΠΟΡ.....	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	προς Βενεζουέλα 1/12	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'Σ.....	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.).....	73	18843	πρ. «Sequoya»	ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	προς Περσικό 19/12	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 13/12
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054	α. Φουτζέιρα 11/12	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588	προς Πόρτο Καμπίλλο 16/12
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	ε. Πειραιά 19/12	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	προς ΗΠΑ 19/12
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	προς Γαλλία 14/12	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	ε. Σ. Άννα Μπρί 29/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΘΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	στο Λάγος 15/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563	α. Πόρτ Κάιζερ 4/12
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101	ε. Πειραιά 8/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ.....	71	1598	ε. Ν. Ορλεάνη 21/12
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	ε. Άγκρα ντο Ρέις 16/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	71	1584	α. Ν. Ορλεάνη 20/12
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.).....	80	19882	προς Ρόττερταμ 16/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ.....	70	1587	ε. Σ. Άννα Μπρί 26/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	προς ΗΠΑ 7/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	προς Γκούαντα 6/12
ΚΥΘΗΡΑ (δ.).....	74	67289	προς Ρας Τανούρα 12/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	προς Αγκουαντούλα 11/12
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355	προς Ζαβία Τέρμ. 15/12	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587	προς Σουρινάμ 20/11
ΚΩΣ (δ.).....	76	43681	προς Περσικό 21/11	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 16/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Χιούστον 12/12	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	προς ΗΠΑ 20/12
				ΜΙΝΟΣ.....	75	28082	προς Γιβραλτάρ 22/12
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	προς Ραμπίχ 19/12	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	προς Αίγυπτο 1/12
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643	προς Δρέπανον 19/12	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ.....	74	28082	α. Χιούστον 15/12
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	επισκ. Μπρεμερχόβεν 21/10	ΜΙΧΑΝΑ (δ.).....	76	51977	προς Χιούστον 28/11
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.).....	60	13623	προς Αλβέρ 16/12	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	ε. Ν. Ορλεάνη 15/12
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	προς Γιοκοχάμα 8/12	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	προς Αργεντινή 12/12
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	προς Παρανάγουα 20/12	ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239	ε. Ν. Ορλεάνη 16/12
ΛΑΡΡΥ Λ.....	72	16306	προς Σιγκαπούρη 24/11	ΜΟΝΤΕΡΕΥ.....	74	42825	προς Νοβοροσίσκ 21/12
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΝΤ.....	70	14769	στον Πειραιά 4/12	ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	προς Πειραιά 18/12
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	18799	στον Πειραιά 4/12	ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	78	8874	προς Φουτζέιρα 11/12
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	72	11076	στον Πειραιά 4/12	ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	προς Ν. Αφρική 22/11
ΛΕΝΙ (δ.).....	75	79249	προς Ιράν 15/11	ΜΠΑΝΤΡΥ.....	77	35282	α. Γκάνδη 10/12
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830	αργεί Πειραιά	ΜΠΑΛΛΗΣ.....	61	963	ε. Βαλλέττα 8/12
ΛΕΩΝ.....	73	70931	προς Σιγκαπούρη 6/12	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ' Γ.....	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212	προς Τζακάρτα 23/12	ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	προς Ιαπωνία 28/11
ΛΗΝΤΕΡ.....	84	20494	προς Ταϊπέι 26/11	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	ε. Κόρπους Κρίστι 6/12
ΛΗΤΩ.....	77	11264	ε. Ιλκούς 16/12	ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536	προς Βραζιλία 2/12
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	προς Ταϊβάν 5/11	ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633	προς Μπ. Αίρες 20/12
ΛΙΚΑ.....	76	61615	θέση 59.18 Β, 05.37 Α 24/12				
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	68	9505	προς Χάιφα 22/12				
ΛΙΝΑΜΠΟΛ ΣΟΥΚΡΕ.....	84	13911	προς Σ. Βισέντε 5/12				
ΛΙΣΜΠΟΑ.....	71	2557	αργεί Πειραιά				
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	στη Βασιόρα				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	13	63287	προς Ινδία 16/12				
ΛΥΔΙ.....	70	14878	α. Μπαντχόλ 15/12				
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740	α. Άσντον 20/12				
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	προς Σουίτσουσκ 6/12	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	προς Παναμά 16/12
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΣΕΙΡΑΣ.....	77	38991	ε. Χόγκ Κόγκ 23/12	ΝΑΝΗ.....	78	14651	προς Λός Άντζελες 30/11
ΜΑΖΑΛΑ II (δ.).....	65	2676	προς Κλαίπεδα 16/12	ΝΑΞΟΣ.....	70	9865	προς Χοντζέντα 7/12
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	προς Ίμνιγκχαμ 18/12	ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915	α. Μπουεναβεντούρα 11/12
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.).....	81	23000	προς Πασκάγκουλα 4/12	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	προς Περσικό 29/11
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Βάρνα 10/11	ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653	προς Πειραιά 20/12
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22246	προς Ιαπωνία 30/11	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	ε. Βομβή 16/12
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577	προς Κοσσουόγκ 21/12	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	προς Ντουμπάι 18/12
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297	προς Σουγκί Πανκινίγκ 27/11	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	ναυπηγήθηκε Αϊόι
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	προς Ινδία 30/10	ΝΕΔΗ.....	81	19425	πρ. «Yartsevo»
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.).....	63	1848	ε. Πειραιά 22/12	ΝΕΝΑ.....	74	39866	ε. Δαμπίττα 8/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	74	83517	προς Μαδρίδα 22/12	ΝΕΝΤΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ.....	78	21121	ε. Σιγκαπούρη 18/11
ΜΑΛΛΕΚΟ.....	80	11584	προς Μπ. Αίρες 8/12	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ.....	67	1598	α. Μασσαλία 18/12
ΜΑΝΑ.....	77	30263	ε. Ν. Ορλεάνη 9/12	ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	προς Βλαδίστοκ 4/12
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	α. Ντάρμπαμ 17/11	ΝΕΜΕΛΙΑ (δ.).....	75	64738	πρ. «Ocean Ranger»
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	ε. Λουάντα 17/12	ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	ε. Αμπερνάρα 17/12
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169	ε. Αμβούργο 23/12	ΝΗΡΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	προς Σιντ Κερ 15/12
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951	προς Σαλίνα Κρούς 10/12	ΝΗΡΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.).....	78	40570	προς Άρζου 21/12
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	α. Χιούστον 20/12	ΝΗΡΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	προς Νοβοροσίσκ 15/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	προς Ιαπωνία 12/12	ΝΗΡΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.).....	79	54577	προς Σιντ Κερ 19/12
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.....	73	20032	προς Ταϊβάν 16/12	ΝΗΡΟΣ ΙΟΥ (δ.).....	73	18494	προς Βενεζουέλα 4/12
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	ε. Γένοβα 14/12	ΝΗΡΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	προς Οδησσό 19/12
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761	ε. Τόραντα 10/12	ΝΗΡΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/12	ΝΗΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	προς Γιάννου 7/12
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800	στο Καράσι 19/12	ΝΗΡΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240	προς Βενεζουέλα 5/12
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592	επισκ. Πειραιά 16/12	ΝΗΡΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.).....	78	40894	πρ. «Cairo»
ΜΑΡΙΑ Φ.....	80	14060	προς Μπαγκκόκ 22/12	ΝΗΡΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.).....	78	40894	προς Μπράς 5/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	προς Γαλλία 22/12	ΝΙΚΗ (δ.).....	77	65104	επισκ. Σιγκαπούρη 17/12
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411	προς Ραμπίχ 19/7	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56980	α. Μπιλμπάο 4/12
ΜΑΡΙΑΝΤ.....	70	30890	ε. Άσντον 18/12	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).....	83	30684	προς Δ. Αφρική 20/12
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	ε. Φιλαδέλφεια 18/12	ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	ε. Ν. Υόρκη 20/12
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938	προς Σαν Φραντσίσκο 26/11	ΝΟΡΦ ΒΑ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	α. Ν. Ορλεάνη 23/11
ΜΑΡΙΚΑ.....	72	18055	προς Αγγλία 14/11	ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	87	36543	προς Τζακάρτα 4/12
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	64948	αργεί Πειραιά	ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	86	36600	προς Ιαπωνία 10/12
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	προς Σάο Φραντρίσκο 14/12	ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300	προς Κολούμπια Ρίβερ 18/12
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	88	30831	ε. Χαλδία 22/12	ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	προς Φλάσσικ 19/12
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).....	76	34075	προς Σάο Φραντρίσκο 27/11	ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	προς Αίγυπτο 14/12
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	προς Τζέντα 27/11	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	προς Σουρία 15/12
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ.....	80	1599	προς Μασσαλία 18/12	ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.).....	69	44926	α. Δεμεράρα 14/12
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ.....	75	1599	προς Μασσαλία 18/12	ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	ε. Τέμα 11/12
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	προς Τζέντα 7/12	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	ε. Ρίο Γκράντε 20/12
ΜΑΡΚΕΣΑ.....	77	33509	προς Σαντάντερ 22/12				
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 14/12				
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	προς Σιγκαπούρη 22/12				
ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	83	22073	προς Ρίτσαρντς Μπρί 5/12				
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	ε. Φουτζέιρα 22/12				
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	προς Σιγκαπούρη 21/12				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Γιβραλτάρ 7/12				
				ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	121165	ε. Γιούροπορτ 20/12
				ΟΒΟΝΗ (δ.).....	71	17355	ε. Σουώνση 23/12
				ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....			
				ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.....	86	35600	προς Ταϊβάν 16/12
				ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	α. Κοσσουόγκ 4/12
				ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	86	35600	προς Ιαπωνία 11/12
				ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	ε. Μπουσάν 22/11
				ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	προς Ιαπωνία 6/12
				ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808	ε. Πειραιά 23/11
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.).....	75	128234	προς Χάργκ Άιλαντ 30/10
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.).....	82	35417	προς Καμάρ 12/12
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ.....	80	29710	ε. Πόρτ Ελίζαμπε 29/11

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ.....	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΞ (δ.).....	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).....	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.).....	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ.....	80	29710
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ.....	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.).....	71	29749
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ.....	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ.....	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.....	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ.....	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ.....	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΟΝ.....	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ.....	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ.....	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ.....	78	24941
ΠΑΝΔΑΣΙΑ.....	82	34395
ΠΑΘΕΑ.....	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ.....	82	34447
ΠΑΞΟΙ.....	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.....	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	79	10274
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	71	14686
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297
ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ.....	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ.....	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ.....	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ.....	87	39766
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ.....	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΤΕΡ.....	82	2477
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ.....	72	16704
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ.....	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.).....	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368
ΠΗΤΕΡ Λ.....	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ.....	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΙΣΤΙΣ.....	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ.....	72	57102
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ.....	70	16670
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ.....	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ.....	73	4737
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	82	12824
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.....	74	15976
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	73	19564
ΠΟΠΗ.....	77	10558
ΠΟΠΗ Π.....	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ.....	58	11048
ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.).....	76	40632
ΠΡΕΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΛΟΣ.....	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΑΦΕΛΛΟ.....	68	5169
ΡΕΑ.....	78	16726
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ.....	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588
ΡΟΔΟΣ.....	77	70282

προς Οράν 17/11	
προς Κασσιόυκ 29/11	
προς Νιουφάουλντλαντ 14/12	
ε. Μόντρεαλ 19/12	
προς Χάρκ 28/11	
προς Γιβραλτάρ 12/12	
α. Κόρπους Κρίστι 6/12	
προς Αίγυπτο 5/12	
προς Γιβραλτάρ 5/12	
α. Μπρέμεν 9/12	
α. Λέικ Τσάρλς 9/12	
προς Μαπούτο 16/12	
προς Καναδά 17/11	
προς Φλώριδα 3/12	
προς Γκαρούπα 9/12	
προς Μαρόκο 4/12	
προς Λύττελτον 29/11	
προς Μομπάσα 15/12	
προς Υμούιντεν 23/12	
ε. Κονακρύ 9/12	
προς Μπαντάρ Χορμίνι 16/11	
ε. Αϊδί 4/12	
προς Πρέβεζα 19/12	
προς Ραμπίχ 17/12	
προς Ν. Αφρική 4/12	
στο Νααντάλι 7/11	
ε. Ν. Ορλέαν 15/12	
προς Σιγκάκ 18/12	
ε. Σιγκαπούρη 9/11	
ε. Ν. Ορλέαν 19/12	
μετ. «Indomitable» (κ.)	
προς Ρουέν 27/11	
προς Μπελέν 29/11	
προς Ινδία 22/12	
α. Ρίο Γκράντε 25/10	
προς Χονιάρα 14/12	
υπό ναυπήγηση	
ε. Σιγκαπούρη 19/12	
προς Άνω Ανατολή 29/11	
α. Λιζδες 11/12	
προς Ντουμπάι 29/11	
προς Ιράν 16/11	
α. Σάρροχ 18/11	
προς Πόρτο Κορτές 20/12	
πρ. «Ανναμά Απλόλο»	
προς Βανκούβερ 16/12	
επισκ. Πειραιά 9/11/92	
προς Μπέρτα 9/12	
προς Λούπη Τέρμιναλ 16/9	
α. Νάντη 13/11	
προς Αγ. Θεοδώρους 19/12	
πρ. «Jimbolia»	
πρ. «Belejo»	
πρ. «Carei»	
πρ. «Bircsa»	
προς Λουάντα 10/12	
ε. Πόρτ Κέλαχ 12/12	
ε. Κων/πολη 16/12	
προς Μερσίνη 19/12	
ε. Κων/πολη 19/12	
α. Αλεξάνδρεια 19/12	
προς Ραβέννα 18/12	
στο Ρίβε Φά 19/11	
ε. Πειραιά 12/12	
προς Ευρώπη 3/12	
προς Φέλιξτρου 22/12	
προς Πακιστάν 4/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Περισκό 30/11	
α. Κασσιόυκ 3/12	
προς Ιντσόν 3/12	
προς Κορούνα 28/11	
προς Αμπτζάν 9/12	
προς Μπάνμπουρι 18/12	
στο Λομπότο	
α. Αλεξάνδρεια 4/12	
ε. Ν. Ορλέαν 15/11	
α. Μπρεμερχάβεν 20/12	
προς Λέ Χάβρη 22/12	
ε. Βενετία 21/12	
ε. Οζάκα 14/12	
προς Βρέμη 19/12	
προς Βιέννη 14/12	
α. Ν. Ορλέαν 19/12	
προς Θεσσαλονίκη 21/12	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
προς Βαρκελώνη 21/12	
επισκ. Πειραιά 2/10	
προς Αμουά Μπαί 8/12	
ε. Φουτζέιρα 9/12	
προς Βιέννη 22/12	
ε. Ν. Ορλέαν 17/12	
προς Μιλάκι 16/12	
προς Βόρνα 3/12	
επισκ. Πειραιά 8/12	
ε. Πειραιά 19/12	
προς Θεσσαλονίκη 20/12	
προς Ελλάδα 19/12	
προς Αίγυπτο 20/12	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ν. Μαγκάλωρ 31/10	
προς Νικολάγιερ 9/12	
προς Κίνα 12/11	
ε. Πορμπαντάρ 24/9	
α. Φόξ 17/12	

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611
ΡΟΜΠΙΝ.....	80	17495
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.).....	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).....	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.).....	81	26938
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	82	26937
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.).....	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).....	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ.....	74	8901
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.).....	74	997
ΣΕΚΑΒΙΝ V (δ.).....	66	1966
ΣΕΝΤΟΡ (δ.).....	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	77	38514
ΣΗ ΓΟΥ'ΝΤ.....	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ.....	76	9589
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ.....	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	5477
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.).....	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).....	86	41776
ΣΙΛΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ.....	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ.....	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	74	12222
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	70	1567
ΣΚΥΡΟΣ (δ.).....	93	38792
ΣΟΠΕΝ (δ.).....	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.).....	75	20342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ.....	78	34485
ΣΟΥΒΑΚ.....	78	15364
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.).....	93	39265
ΣΠΥΡΟΣ Μ.....	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.).....	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	12	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	85	24653
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	85	22271
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.).....	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837
ΣΥΡΑ (δ.).....	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.).....	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323
ΤΑΝΤΑ.....	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591
ΤΖΙΝΙ.....	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.....	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Λ.....	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ.....	17	11348
ΤΗΝΟΣ.....	73	77377
ΤΙΓΡΗΣ.....	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΡΑ.....	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.).....	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΙΜΠΕΡΤΥ (δ.).....	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.).....	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211
ΤΟΠΑΞ.....	85	28000
ΤΟΠΑΞ.....	77	15284
ΤΟΞΑΝΑ.....	76	36204
ΤΡΑΤ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΤ'ΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ.....	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ.....	84	10511
ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	77	14059
ΥΔΡΑ.....	79	12775
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΙΔΕ.....	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.).....	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ.....	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.).....	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ.....	72	41133
ΦΑΛΣΤΡΙΑ.....	71	20325

α. Ντάρμπαν 9/12	
προς Βραζιλία 14/12	
ε. Μπρισμπαίν 20/12	
α. Ταχοράντι 9/12	
ε. Σαλβαντόρ 15/12	
προς Γιβραλτάρ 22/12	
προς Ν. Ορλέαν 20/12	
ε. Καλκούτα 18/12	
προς Αφρική 15/12	
προς Σίνες 13/12	
ε. Ντάρμπαν 22/12	
προς Γιβραλτάρ 17/12	
α. Χιούστον 6/12	
προς Κασσιόυκ 13/12	
προς Καράτσι 10/12	
προς Λευκάδι 8/12	
προς Ναμικάτα 10/12	
προς Ντουμπάι 6/12	
προς Ρόττερνταμ 7/12	
α. Πειραιά 17/12	
προς Σιγκαπούρη 17/12	
προς Πειραιά 12/12	
ακυρώθηκε	
προς Νιγηρία 12/12	
ε. Λομπότο 4/12	
ε. Πειραιά 19/12	
προς Βόλο 16/12	
προς Ρίτσαρντ Μπαί 6/12	
δ. Παναμά 11/12	
προς Αλγερία 18/12	
πρ. «Μυρίθα	
προς Ιταλία 20/12	
επισκ. Πειραιά 18/10	
προς Πειραιά 22/12	
προς Καναδά 15/11	
προς Σάρροχ 14/12	
προς Χάρκ 17/11	
α. Βαλέντια 18/12	
α. Αμβέρσα 14/12	
προς Βλαδίστακ 7/11	
προς Άκαμα 20/12	
στη Μόγκλα 3/12	
αργεί Πειραιά	
προς Ευρώπη 6/12	
πρ. «River Shannon»	
υπό ναυπήγηση	
πρ. «ΑΒΤ Ρασα»	

ΦΑΝΗ - ANNA.....	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (Δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (Δ.).....	75	128555
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (Δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (Δ.).....	74	118215
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (Δ.).....	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (Δ.).....	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (Δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (Δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΤΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΓΜΟΝΤ.....	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (Δ.).....	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.....	79	15379
ΦΟΙΝΙΕ.....	77	64971

α. Ν. Ορλεάνη 26/11	
προς Σ. Τζών 20/12	
προς Λε Χάρρη 17/11	
ε. Μαντράς 17/12	
προς Αρούμπα 21/12	
προς Ζέιτ Μπαϊν Τέρμ. 19/12	
προς Γιοκοχάμα 13/12	
προς Μπαγκόκ 20/12	
ε. Βανκούβερ 11/12	
α. Βανκούβερ 18/12	
ε. Πόρτ Κάιζερ 21/12	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. Ορλεάνη 7/12	
προς Μπαχάμας 9/12	
προς Σ. Κρουά 17/12	
προς Κουμαρόμπα 3/11	
προς Τζέντα 11/12	
προς Αλεξάνδρεττα 27/11	
προς Πότι 25/11	
ε. Βενετία 18/12	
ε. Χόγκ Κόγκ 23/12	
προς Ανκόντα 20/12	
προς Ρουέν 28/11	
ε. Οδησσό 20/11	
προς Ιταλία 19/12	
α. Ν. Ορλεάνη 13/12	
ε. Νάπολη 19/12	
προς Μπαχραϊν 23/11	
προς Τέξας 6/12	
προς Υμένι 10/12	
α. Ν. Ορλεάνη 9/12	

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ.....	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (Δ.).....	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΤΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (Δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (Δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (Δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΙΟΥΜΣΙΠ Α. (Δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
ΧΑΛΚΗ (Δ.).....	89	27500
ΧΑΝΙΑ (Δ.).....	78	64313
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	15948
ΧΙΟΣ ΠΡΑΓΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	77	15500
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (Δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΗ (Δ.).....	73	101440
ΧΩΚ (Δ.).....	79	26973
ΨΑΡΑ (Δ.).....	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850

προς Γιάννου 22/12	
προς Ιρλανδία 12/12	
προς Γκουϊνιάς 11/12	
ε. Ταρραγκόντα 15/12	
ε. Αγ. Πετρούπολη 17/11	
προς Ν. Κορέα 3/11	
α. Καοσιούκ 30/11	
προς Σιγκαπούρη 11/12	
προς Γιοκοχάμα 16/12	
προς Μόντρεαλ 8/12	
ΕΤΑ Γκάλβεστον 15/10	
προς Νιούκασλ 19/12	
προς Σφάξ 26/11	
προς Νοβοροσίσκ 30/11	

ε. Ν. Ορλεάνη 21/12	
προς Μωχαμέντια 20/12	
προς Νικολάγιερ 12/12	
επισκ. Πειραιά 13/8	
α. Σετουμπάλ 15/12	
προς Βομβάη 26/11	
α. Σετουμπάλ 8/12	
προς Ιντσόν 14/12	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 16/12	
μεταφορές Περισκοίου	
προς Μπατάγκας 13/12	
προς Ι-ΠΑ 1/11	
δ. Παναμά 24/11	
α. Βομβάη 5/12	
προς Κόρπους Κρίστι 20/12	

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

CONTACT:

★ (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56 Pandan Road, Singapore 2260

Tel: 2684338/2658933 (10 Lines) - Fax: 2684432

Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS

AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros

5641459 Steven Sim

4591586 Anthony Fong

★ (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg

287-299 Queen's Road Central - Hong Kong

Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788

Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG

AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)

W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong

Jongro-Ku Seoul, South Korea

Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970

Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL

AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee

(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Parjiran 9

81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia

Tel: (07)-516000/1 - Fax: (07)-515366

Tlx: 65238 - Cables: POSSHIP/PASIRGUDANG

AOH Tel: (07)-516710 (T. H. Wong)

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg

Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110

Tel: 2490541-2/2497198 Fax: 2497199

Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO/BANGKOK

AOH Tel: 2493706 (Capt E. Glyptis)

★ (JAPAN)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619

28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku

Yokohama 231 - Japan

Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884

Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA

AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE

(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

★ APPOINTED SURVEYORS FOR:

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



ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.).....	72	11702
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.).....	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.).....	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑΞ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.).....	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.).....	70	8917
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.).....	73	14986
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.).....	75	43806
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.).....	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΗΣ (μ.).....	77	15592
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.).....	77	60886
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	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
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙΤΩΛΙΑ (κ.).....	72	16235
ΑΙΤΩΛΙΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΙΤΩΛΙΑ ΝΤΑΓΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙΤΩΛΙΑ ΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤΩΛΙΑ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.).....	76	9388
ΑΙΤΩΛΙΑ ΚΡΕΙΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤΩΛΙΑ ΜΠΡΗΖ (κ.).....	77	9128
ΑΙΤΩΛΙΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).....	68	11023
ΑΙΤΩΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤΩΛΙΑ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΑΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΕΛΑ (μ.).....	73	8681
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΣΑΡΙΑ II (δ. Αιγ.).....	74	37196
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.).....	72	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.Μηχ.).....	75	93108
ΑΛΒΙΚ (κ.).....	77	8976
ΑΛΒΙΩΝ I (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ I. (κ.).....	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	16	9784
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΗΣ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I. (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ.).....	73	58650
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.).....	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....	72	5150
ΑΛΚΙΜΙΝΑ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.).....	75	9631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΞ (Μηχ.).....	79	17996
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.).....	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.).....	72	10410

προς Γιβραλτάρ 12/2
προς Παρί Γκουντάγκ 29/1
προς Κοτονού 6/2
προς Ιορδάνια 26/12
α. Ν. Ορλέανη 28/1
προς Π. Σεντράλ 13/2
προς Γκρεσί 9/1
α. Ν. Ορλέανη 18/2
προς Βερακρούξ 15/1
α. Αμπενρά 31/1
α. Μπωμόν 6/2
προς Μαλαισία 21/1
προς Παράναγουα 7/2
προς Οδησσό 17/1
προς Ινδία 21/1
προς Κιουρασάο 28/1
ε. Μασσαλία 14/2
ε. Ρότερνταμ 9/2
ε. Μπορντώ 13/2
επισκ. Πειραιά 29/12
προς Ολλανδία 12/2
επισκ. Μομπάι 11/1
προς Χόγκ Κόγκ 13/2
προς Ντόρ ες Σάλαμ 10/2
προς Χό Τσι Μίνχ Σίτυ 17/12
προς Σιενφουέγκος 15/1
προς Μπαγκόκ 6/2
ε. Γκουαγιακούλ 26/1
ε. Λίβερπουλ 27/1
πρ. «Chevron Meteor»
προς Σουδάν 2/2

προς Κάντλα 15/2
ε. Καστέλλον 14/2
προς Φουτζέιρα 12/2
επισκ. Σιγκαπούρη 11/2
προς Κόλντομ 10/2
ε. Φουτζέιρα 10/2
ε. Μομπάσα 31/1
ε. Βιζακαπτανάμ 31/1
προς Φουτζέιρα 8/1
προς Βατούμ 9/10
α. Βιζακαπτανάμ 21/1
διάλυση Κίνα
επισκ. Μαγκάλια 11/1
προς Παλόςια 5/2
πρ. «Tallia»
προς Τούρκο 12/2
προς Φλάσινγκ 19/2
πρ. Πακιστάν 10/2
αργεί Λας Πάλμας
μετ. «Νεμέα» λ.
προς Ραμπίχ 30/1
προς Γαλλία 16/2
προς Λονδίνο 4/2
πρ. Αλγέρι 2/1
ε. Ν. Ορλέανη 8/2
προς Καρατί 4/2
προς Σουέζ 23/12
αργεί Ραβέννα
πρ. Αμστερνταμ 15/2
πρ. Τουμπάρσο 29/1
α. Γκαίμης 1/2
πρ. Ολλανδία 6/2
πρ. Μαλαισία 9/2
πρ. Αλγερία 16/1
ε. Φόρτ ντε Φράνς 11/2
πρ. Σιγκαπούρη 1/2
μετ. «Λας Μπολίνιας» (π.7
στη Ραβέννα 1/12
στο Βανκούβερ 3/2
πρ. Μορμυγκάο 28/1
ε. Σουέζ 1/12
ε. Γιάννου 17/1
πρ. Ιντσόν 2/2
πρ. Μ. Μαγκανούϊ 28/1
επισκ. αλλοδαπούς
πρ. Μορμυγκάο 9/2
ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 12/1
αργεί Πειραιά
πρ. Κούβα 24/11
α. Σιγκαπούρη 15/2
ε. Χιότσον 15/2
α. Βανκούβερ 14/2
ε. Ν. Ορλέανη 15/2
πρ. Σίδνεϊ 8/2
πρ. Τάμπα 13/2
ε. Ν. Ορλέανη 14/2
πρ. Νοβοροσίσκ 31/12
α. Πειραιά 19/1
πρ. Τζακάρα 2/2
πρ. Σιγκαπούρη 16/2
α. Χιότσον 11/2
ε. Γιόννα 11/2
πρ. Τσιτάκχ 9/2

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	78	21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.).....	78	9485
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ.).....	76	38602
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.).....	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.).....	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΕΝ (μ.).....	71	19510
ΑΝΤΖΕΛ II (π.).....	74	14324
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ N. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΔΟΥΚ. (κ.).....	75	35354
ΔΙΠΛΑ (Μηχ.).....	74	16006
ΔΙΠΛΑ 2 (π.).....	77	11559
ΔΙΠΛΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (κ.).....	77	1599
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (μ.).....	71	11055
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	77	8767
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	67914
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	76	17977
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	70	23597
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	88	22000
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	12290
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	150960
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	118197
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	78	12774
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	82	32224
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	70	8898
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	70	11041
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	13265
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	78	20700
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	86	19602
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	71	1594
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	41978
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	82	9112
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	12834
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	89566
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	71	6678
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	78	6414
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	81	9387
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	17355
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	77	1598
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	79	23193
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	16349
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	82	20537
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	76	56003
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	16378
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	74	119527
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	74	133035
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	77	29871
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	72	18829
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	85	25525
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	68	14691
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	76	9281
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	77	11159
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	81	40134
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	78	38467
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	9195
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	69	10625
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	81	14644
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	82	14644
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	76	16366
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	69	14446
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	69	38780
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	75	7494
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	73	75763
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	78	17656
ΔΙΠΛΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ II (κ.).....	76	8705

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

μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαβάννα 16/2
α. Χιότσον 28/1
στο Κάμπος Φόλντ (αποθήκη)
πρ. Ποχάγκ 24/12
α. Μπλμπάο 15/12
πρ. Γκεμλί 11/2

α. Όκλαντ 14/2
α. Γιούροπορτ 6/2
πρ. Νασσάου 17/2
πρ. Τσιτάκχ 2/12
πρ. Γιοκοχάμα 5/2
πρ. Χό-Τσι - Μίνχ Σίτυ 30/1
πρ. Σουέζ 5/2
πρ. Όννε 28/1
α. Μανίλα 13/2
α. Ραζάριο 9/2
πρ. «Star United»
πρ. Ρεσίφ 6/2

πρ. Βραζιλία 21/1
ε. Γιβραλτάρ 17/2
μετ. «Μακφρέντσι» (κ.)
πρ. Σιρία 11/2
πρ. Βανκούβερ 5/2
ε. Βομβέ 22/1
ε. Αμμούργα 20/2
πρ. Πειραιά 13/2
δ. Κων/πολη 10/2
ε. Φλάσινγκ 14/1
στη Θεσσαλονίκη 4/1
πρ. Βενεζουέλα 25/1
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/1
πρ. Ντουμάι 23/1
πρ. Κόρπους Κρίστι 4/2
ε. Ρίο Ιανέιρο 9/1
ε. Λας Πάλμας 15/2
α. Τζουσίμα Τέρμ. 21/1
α. Τζουσίμα Τέρμ. 6/11
πρ. Γκουαγιακούλ 4/2
α. Ν. Ορλέανη 17/2
ε. Ρεσίφ 21/1
ε. Βάρνα 29/1
πρ. Ν. Ορλέανη 15/2
πρ. Ινδία 5/1
πρ. Ιαπωνία 30/1
ε. Πειραιά 13/2
πρ. Γκάνδη 9/2
πρ. «Lloyd Houston»
ε. Άντεν 6/1
πρ. Πόιντ Σεντράλ 9/2
αργεί Πειραιά
αργεί Μπρεμερχάβεν
ε. Γκάνδη 18/2
α. Μομπάσα 7/1
πρ. Κόρινθο 12/2
πρ. Τσιτάκχ 8/1
ε. Τσιτάκχ 24/12
πρ. Κασσιόγκ 7/2
ε. Τσιτάκχ 11/2
ε. Κεπτάουν 13/2
α. Φουτζέιρα 18/1
πρ. Ιράν 29/1
πρ. Ιαπωνία 7/1
ε. Καβάλα 5/2
ε. Λα Παλις 15/2
μετ. «Colmena» (ΑΒ)
ε. Κάντλα 12/1
πρ. Βραζιλία 3/2
πρ. Άρζου 24/1
ε. Σιγκαπούρη 11/2
πρ. Νάπολη 11/1
πρ. Ντουμπάι 16/2
στο Βανκούβερ 7/2
πρ. Κουβέιτ 5/2
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/1
ε. Μπαγκόκ 13/2
διάλυση Ινδία
ε. Λουάντα 13/2
πρ. Αλεξανδρέττα 2/2
πρ. Αλγερία 12/2
α. Καζαμπάνκα 27/1

ε. Λάρνακα 17/2
πρ. Ταρρακόντα 6/2
αργεί Πειραιά
μεταφορές Πάτρας
ε. Λάγος 7/1
αργεί Πειραιά

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	ε. Άμστερνταμ 9/2	ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Χουάτσο 26/12
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	ε. Κάντα 11/2	ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΒΑΣΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Αλγερία 20/1	ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Χάιφας 12/2
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	προς Σιγκαπούρη 31/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Χόγκ Κόγκ 17/2
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	ύψωση Ελληνική	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Μπουσάν 29/1
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	προς Αλγερία 12/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ			
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	προς Μπαχάμας 1/2	(δ.κ.)	73	2219	ε. Κίγκστον 4/1
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	ε. Καρατάι 14/2	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Σαν Λορέντζο 12/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Οκρίκα 3/2	ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Πειραιά 23/1				
ΒΗΤΑΚΡΑΙΝΗ (κ.)	73	15683	ε. Βιζακαποντάν 12/2	ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Ντάρμπαν 14/2
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Ντούρες 22/1	ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712	ε. Ιντσόν 9/2
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (κ.)	71	12222	ε. Ρουέν 13/2	ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	προς Ρεσίφ 8/2
ΒΗΤΑΤΖΟΥ'Υ (κ.)	71	16917	ε. Μασσαόνα 18/1	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	πρ. «Αδελ»
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	διαγράφεται	ΔΕΛΦΟΙ (δ.κ.)	59	11841	προς Οκρίκα 9/12
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Ν. Χάβεν 12/2	ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κολόμπο 30/7
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Κούβα 13/1	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	ε. Μπρίντζ 8/2
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	ε. Ριγέκα 12/2	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	προς Μπέρτα 21/11
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Τσιτακόγκ 11/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	α. Δαμιάτα 1752
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Αλεξάνδρεια 13/2	ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Σιγκαπούρη 5/2
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	διαγράφεται	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ (κ.)	78	15080	προς Κόμπε 14/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	πρ. «Σάμουελ Φράντσι»	ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	προς Χοντζίνα 29/1
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12360	ε. Τακοράντι 30/1	ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς Βραζιλία 26/1
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	ε. Σιγκαπούρη 3/1	ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Αβέρτο 9/2
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	ε. Άαρχους 19/2	ΔΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Κουίνγκντά 20/2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Καζαμπλάνκα 11/2	ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Λιανουσγκάγκ 25/1
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Βατούμ 1/2				
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Σάντος 1/2	ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879	προς Μπανγιούλ 752
ΒΥΡΩΝ	77	11582	μετ. «Κόσμος» (κ.)	ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Σιντί Κερρί 26/1
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874	α. Σιγκαπούρη 14/2	ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.κ.)	67	2445	μεταφορές Περισκο
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	α. Γιβραλτάρ 29/1	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Λομπότο 14/12
				ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	α. Χόγκ Κόγκ 5/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	ε. Σαβόννα 17/2	ΕΛΕΝΑ Ν. (κ.)	73	20713	ε. Δαμιάτα 13/2
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	προς Πόρτο Καμπέλλο 1/6	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Οδίσσος 5/2
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (κ.)	68	4085	στον Περισκο	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (κ.)	75	11441	α. Ντάρμπαν 5/2
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	επισκ. Πειραιά 16/12	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Μπαλκισπάν 19/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	προς Σκίνα 12/2	ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	προς ΗΠΑ 26/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	προς Ιαπωνία 2/2	ΕΛΙΝΑ	75	8788	προς Κολόμπο 11/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	επισκευές Σιγκαπούρη 16/12	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	στη Λας Πάλμας 9/5/1991
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	δ. Κων/πολή 24/1	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	83	7983	πρ. «Brage»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 5/2	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μηχ.)	72	51227	προς Κουβέιτ 16/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρ. «Manhattan Princess»	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	α. Ρας Τανούρα 28/8/92
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	76	10185	ε. Κασσιόγκ 30/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	διάλυση Κίνα
ΓΙΑΝΝΙΝΑΣ (κ.)	78	9236	ε. Τζέντα 8/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	προς Φουτζέιρα 6/2
ΓΙΑΝΝΙΝΑΣ Ι. (κ.)	73	9868	ε. Καρατάι 3/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	προς Ν. Κορέα 19/1
ΓΙΑΝΝΙΝΑΣ ΙΙ (κ.)	76	11049	προς Γκαμπόν 28/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788	προς Τζουσίμα 27/12
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	74	9059	προς Φλόσσινγκ 15/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Χιούστον 11/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	69	10152	προς Ντιλσάκλεσι 28/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	73	58821	προς Ν. Ορλεάνη 18/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	α. Φουτζέιρα 23/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (κ.)	65	2724	ε. Πειραιά 15/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ον.)	74	15855	α. Σ. Τζών 18/2	(δ.ΝΜ)	77	173086	α. Φουτζέιρα 24/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	71	54610	α. Ν. Ορλεάνη 23/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	72	14315	ε. Μπαράγκουλα 14/2	(δ.κ.)	75	42813	προς Ν. Κορέα 27/1
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	71	12256	προς Βενετία 1/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Άντεν 29/1
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	29897	προς Κίνα 5/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Μομπάσα 30/1
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	69	25084	ε. Κουίνουαγκντά 8/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Ορλεάνη 11/2
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.κ.)	70	1973	προς Βηρύτο 17/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Άντεν 16/2
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.κ.)	69	6482	προς Μολαίσια 2/2	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Πειραιά 11/2
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.κ.)	80	49866	πρ. «Lansovet»	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155	ολική απώλεια
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.κ.)	65	3311	προς Φουτζέιρα 29/1	ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΣ (μ.)	78	14983	ε. Λάγος 31/1
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.κ.)	70	3909	πρ. «Luigi Galvani»	ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307	α. Τζέντα 3/2
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.κ.)	65	3476	ε. Φουτζέιρα 11/2	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.7)	77	14274	ε. Αγ. Πετρούπολη 1/2
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	81	5640	ε. Ταραγκόν 10/2	ΕΛΠΙΔΑ Π. (κ.)	68	39826	υπεστείλε ελληνική
ΓΚΑΖ ΛΑ'ΟΝ (δ.κ.)	72	9327	πρ. «Maersk Cadet»	ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	προς Μερσίνη 11/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (κ.)	80	3040	πρ. «Maersk Cadet»	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	προς Κωνσταντίνα 16/2
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.κ.)	68	12870	πρ. «Nyhavn»	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	πρ. Αφρική 11/2
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.κ.)	79	13760	πρ. Γιάννου 1052	ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'Σ ΣΚΑ'Υ	68	35487	ε. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.κ.)	76	9445	πρ. «Maersk Commander»	ΕΞΟΝΗ (κ.)	72	15871	προς Κωνσταντίνα 15/2
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.κ.)	85	23508	πρ. Λιβύη 16/2	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Μπουργκά 4/2
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.κ.)	81	4764	πρ. Ιαπωνία 16/2	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρ. Σαν Αντόνιο 19/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.κ.)	79	49866	πρ. «Mossosvet»	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. Πόρτο Ορντάζ 6/2
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (κ.)	81	3040	ε. Λιμά 14/2	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρ. Τζέντα 17/2
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.κ.)	77	3999	πρ. «Gaz Caribbean»	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	ε. Σιγκαπούρη 16/2
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.κ.)	66	24696	α. Σιγκαπούρη 15/1	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Ιντσόν 31/1
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.κ.)	86	8997	πρ. «Gaz Symphony»	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	πρ. Βαγκαρέϊ 13/2
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.κ.)	66	7992	πρ. Ινδία 8/2	ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)	70	12916	πρ. Κίνα 21/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΝΕΣΤ (δ.κ.)	87	8903	ε. Βομβάη 11/2	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (κ.)	68	19044	πρ. Ν. Κορέα 14/2
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	81	2.635	πρ. Μωχαμέντ 14/2	ΕΡΩΤΑΣ (ΑΒ)	72	11066	πρ. «Frontasantow»
ΓΚΑΛΖΗΣ (Ον.)	69	998	πρ. Τεϊνμάου 18/2	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (κ.)	81	9111	πρ. Καλλάο 19/1
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989	πρ. Μήλο 16/2	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Μπαγκόγκ 7/1
ΓΚΑΛΤ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρ. Μπαγκόγκ 29/1	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	ε. Βανκούβερ 14/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	ε. Βηρυττό 4/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Βενετία 13/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Μάλαγκα 7/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (κ.)	71	16815	πρ. Βάλβις Μπαϊ 5/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	α. Άκαμπα 16/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)	73	15438	πρ. Αυστραλία 6/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγιο 22/1
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Χιούστον 13/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	ε. Γόνινα 14/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (κ.)	83	24843	πρ. Κήλαγκ 6/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Ακαγιούτα 6/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	71	12959	πρ. Καζαμπλάνκα 13/2	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	πρ. Τυνήσια 30/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (κ.)	84	24850	πρ. Σιγκαπούρη 14/2	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	πρ. Αρεσίφ 28/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ				ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	πρ. Δ. Αφρική 26/3
(δ.κ.)	78	3405	πρ. Σιγκαπούρη 14/2	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	πρ. Χιούστον 3/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	76	13027	πρ. Νιτερόϊ 29/12	ΕΥΔΗΛΟΣ (κ.)	67	1220	πρ. Ντουάλα 15/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (κ.)	84	21193	πρ. Σαγκάη 19/12	ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Βιζακαποντάν 14/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Ν. Ορλεάνη 17/2	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 8/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	75	16169	α. Ν. Ορλεάνη 14/2	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (κ.)	80	13035	πρ. Μπαγκόγκ 15/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	α. Σαίντ Τζών 3/2	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (κ.)	76	9651	πρ. Κισιάντα 2751
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρ. Χό Τσί Μινχ Στρίτ 27/12	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (κ.)	77	15356	πρ. Κασσιόγκ 5/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (κ.)	77	14531	ε. Λα Γκουέτ 9/2	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (κ.)	77	15355	ε. Κωνσταντίνα 15/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (κ.)	85	21193	πρ. Ριγέκα 15/2	ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Πάλαμος 12/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρ. Κασσιόγκ 25/1
(κ.)	79	13005	πρ. Μπαγκόγκ 6/1	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	α. Ν. Ορλεάνη 25/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (κ.)	72	12959	ε. Λεμεσό 13/2	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	α. Άκαμπα 17/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	πρ. Μπ. Άϊρες 23/1				
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	α. Μιμινγκ 7/2	ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366	ε. Πειραιά 11/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737	ε. Χόγκ Κόγκ 15/2	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρ. Φουτζέιρα 28/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡ'ΙΤ (κ.)	72	9784	πρ. Λα Γκουέιρα 9/2	ΖΕΑ (κ.)	69	48154	επισκ. Πειραιά 30/1
ΓΚΡΕ'ΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	πρ. Μπ. Άϊρες 10/2	ΖΕΡΒΟΣ (κ.)	81	9123	α. Σιγκαπούρη 20/1
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Ορλεάνη 9/2	ΖΕΥΣ Ι (κ.)	60	17447	στη Σαφάγκα (οποθήκη)
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (κ.)	81	11503	πρ. Καλλάο 17/2				
ΓΟΥΑ'Υ ΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164717	ε. ΤΑ Άιν Σούκνα 2/2	ΗΒΗ	79	16379	ε. Αγ. Βικέντιο 23/1
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (κ.)	68	9067	πρ. Λουάντα 6/2	ΗΡΑ *	79	16390	α. Ν. Γουέστμινστερ 18/2

ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Σουέζ 14/2
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348	προς Τζέν. Σάντος 10/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Χόγκ Κόγκ 12/2
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Φιλίππινες 4/2
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	στη Μάλτα 14/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Χόγκ Κόγκ 10/2
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ.)	72	22798	πρ. «Groditz»
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	ε. Ν. Ορλέαντ 17/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Νοβοροσίσκ 10/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 9/1
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Λιβύη 24/9
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	προς Ακαμπα 15/2
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	προς Γκαίμπς 14/2
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Αγαδάρ 27/1
ΘΗΤΑ ΤΡΙΤΩΝ (δ.μ.)	75	21296	μετ. «Ρατρίστ» (π.)
ΘΗΤΑ ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.μ.)	76	20572	προς Κήλαγκ 11/1
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	ε. Δουνκέρκη 14/2
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Τζόρτζ Λασφόρ 3/2
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Πειραιά 5/2
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΤΟΝ (Μηχ.)	75	1241	προς Κων/πολη 3/2
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	προς Βενγκάζη 2/2
ΙΛΙΩΝ (κ.)	72	8016	προς Βενεζουέλα 16/1
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Πειραιά 2/2
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	επισκ. Σιγκαπούρη 15/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588	ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 12/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. Τζέμπελ Άλι 14/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Α. Ανατολή 3/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Ιαπωνία 3/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Ιαπωνία 1751
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	ε. Γιοκταϊ 29/1
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Σασέμπο 25/1
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Χιούστον 4/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Χιούστον 3/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	στη Βενετία 21/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (π.)	74	16023	προς Ταϊβάν 15/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	15207	προς Οδησσό 21/1
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ταϊτσούγκ 9/1
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	ε. Λέγκχορν 6/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	πρ. «Weimar»
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272	επισκ. Βαζέστη 23/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Καβάλλα 10/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Φορμάντλ 15/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979	ε. Νταλιάν 30/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15979	προς Κίνα 12/1
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Μίλφροντ Χάβεν 17/2
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	διάλυση Κίνα
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Ρεσιφ 19/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Κεηπτάουν 11/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Δ. Ακτή ΗΠΑ 12/2
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	προς Βομβάη 13/2
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	α. Μοντεβιδέο 16/2
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Σουνγκέι Ρατζάγκ 16/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	προς Μιζουσίμα 6/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Μαρόκο 18/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Λονδίνο 15/2
CGM ΚΛΕΜΠΕΡ (κ.)	78	15086	μετ. «Θερμαϊκό II» (κ.)
CMB ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	δ. Σουέζ 26/3
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	ε. Λειζές 4/2
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/1
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	προς Λέγκχορν 14/2
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	προς Γιοκοχάμα 16/2
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Πολωνία 9/2
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	ε. Γκάλατς 14/2
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Νοβοροσίσκ 29/1
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	στην Κωνσταντινού 30/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Σαντάν 17/1
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπριντζι
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	ε. Χιούστον 13/2
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	ε. Γιούροπορτ 3/2
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Βέλγιο 4/2
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	προς Πράγα Μόλε 4/1
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Αλεξάνδρεια 25/1
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	(1)	1658	επωλήθη
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688	προς Ντουάλα 11/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	προς Χάιφόνγκ 6/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	ε. Σάο Φραντίσκο 11/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	ε. Σιγκαπούρη 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	προς Βαλτιμόρη 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	προς Γιβραλτάρ 27/1
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	α. Κάρατς 14/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	α. Φουτζέιρα 17/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	ε. Καλλό 5/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	προς Νιουχάβεν 12/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Ρουαίξ 16/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Κίνα 29/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	ε. Μουμπάσα 2/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Φουτζέιρα 12/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	προς Κίνα 25/12
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Λειζές 15/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	ε. Πρίνς Ρούμπερτ 12/2
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Ιταλία 15/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ύψωση σημαία Μπαχάμας
ΚΑΡΙΝΙΟΥ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	προς Άντεν 7/2
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Τουρκία 11/2
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	προς Σιντ Κερύ 12/2
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	προς Νοβοροσίσκ 18/2
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	προς Γιοκοχάμα 7/1
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Ίμμιγκχομ 10/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Λιβύη 17/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Νιγηρία 12/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Μπουρναμπουέλ 15/2
ΚΑΤΥΑ V(κ.)	74	26316	επισκ. Βαρκελώνη 13/2
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	επωλήθη Έλλινες

ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Πότυ 7/2
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	προς Μπ. Αμπάς 20/12
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	προς Νοβοροσίσκ 21/1
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	διάλυση Κίνα
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Μασσαλία 9/2
ΚΕΝ ΑΤΛΑΝΤ	81	9909	ε. Μπαγκόγκ 3/2
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Κοζίν 14/2
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	προς Νταμμάμ 16/2
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Πόιντ Νουάρ 13/2
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Μπουρκάς 13/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Σιντ Κερύ 25/1
ΚΙΓΚ ΜΙΝΤΟΣ (δ.μ.)	72	55878	προς Ες Σιντέρ 13/2
ΚΙΓΚ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	76	20486	προς Σαβάννα 14/2
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Νοβοροσίσκ 25/12
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ΕΤΑ Σαλβαντόρ 22/2
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	86	6995	διάλυση Κίνα
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Καναδά 28/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Ιντσόν 14/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/2
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	α. Χιούστον 4/2
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Αγ. Πετρούπολη 6/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	ε. Ρίο Ιανέιρο 8/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΪΑΝΣ (κ.)	77	10407	προς Δουνκέρκη 12/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	προς Σαλβαντόρ 19/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	προς Τρίπολη 17/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Λατβία 14/1
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.)	74	82786	α. Πόρτ Χέντλαντ 17/1
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Τζέμπελ Άλι 17/2
ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976	προς Μωρήν Φλάντ 13/2
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Γαλλία 5/2
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (κ.)	72	9806	προς Νταλιάν 4/1
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Οδησσό 17/1
ΚΟΡΑΛ (κ.)	76	10804	προς Σφός 11/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	ε. Μπαγκόγκ 26/3
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	ε. Λόγος 16/1
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Γιβραλτάρ 5/2
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	προς Ρότερνταμ
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Άμστερνταμ 7/2
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	προς Ν. Αμερική 12/2
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Σιγκαπούρη 14/2
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Της 12/2
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	ε. Κάρατς 15/2
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	στον Πειραιά 14/11
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρέϊ 15/2
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρέϊ 10/2
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Μερσίν 13/2
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	προς Κουαντάν 14/2
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	προς Πόρτο Μπαλβάρ 5/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	στη Φουτζέιρα 22/2
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Πόρτ Νογκάρο 13/2
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Περού 5/2
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Ρίο Ιανέιρο 9/2
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ν. Ορλέαντ 9/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Κάρατς 9/2
ΚΥΜΑ (ΑΒ.)	70	1437	ε. Αλγκεθίρας 27/1
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Σιγκαπούρη 17/1
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Νάντη 16/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	προς Σαγκάη 26/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Ορλέαντ 9/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Ρωσία 11/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλέαντ 11/2
ΚΩΣ ΑΤΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	ε. Πειραιά 5/2
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201	επισκ. Πειραιά 19/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Μιζουράτα 13/2
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. Φός 16/2
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	72	83714	πρ. «Λαίδη Σκάμ»
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	επισκ. Πειραιά 9/2
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	προς Πόκο 28/1
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Ταρτούξ 26/1
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Γιβραλτάρ 7/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	δ. Παναμά 22/3
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	ε. Ροστόκ 15/2
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	δ. Παναμά 8/12
ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	προς Σάντος 14/2
ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ε. Γκάλβεστον 8/1
ΛΕΝΤΣ (κ.)	69	2656	μετ. «Κάππα 1» (μ.)
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΣ (κ.)	72	17914	α. Καλλό 7/2
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Πειραιά 12/1
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. «Shimone»
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Υμέντι 24/1
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	προς Τζέντα 14/2
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	προς Σουραμπάνγια 2851
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	αναμένει Φουτζέιρα 3/2
ΛΕΩΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	προς Πόρτο Μπαλβάρ 5/2
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	ε. Αλεξάνδρεια 4/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	δ. Γιβραλτάρ 16/2
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	προς Άντεν 9/2
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	α. Χιούστον 12/2
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Γιβραλτάρ 24/1
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Κολόμπο 5/2
ΛΙΝΚ (Ον.)	74	1490	προς Αλγέρι 5/2
ΛΙΠΑΡΙ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766	επωλήθη Τούρκους
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Λός Άντζελες 17/2
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.Βρ.)	83	30479	πρ. «Νέστωρ»
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Σαν Φραντίσκο 12/2
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.)	77	15407	προς Φλάσινγκ 13/1
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	ε. Φουτζέιρα 15/2
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 29/1
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	α. Βενετία 9/2
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Σεβαστούπολη 14/2
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	ε. Λα Σπέζια 8/2
MSC MARINA (Μηχ.)	70	7958	επωλήθη αλλοδαπούς
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	στη Σαγκάη 26/3

ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ.	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΑΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑΪΪΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΝΤΑΦΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Δ. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΔΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΑΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΝΤΑΝΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΝ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΙΣΚΑΪ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (κ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΡΟΥΪΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΪΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789

προς Πειραιά 5/2	
€ Πόρτο Βλαυε 2/2	
προς Σάντος 17/2	
€ Φός 16/2	
προς Βηρυτό 9/2	
α. Κεληπόνο 14/2	
€ Πειραιά 14/2	
μετ. «Macwarrior» (κ.)	
πρ. «Πάν Μόπλ»	
πρ. «Petalouda»	
στη Σιγκαπούρη 19/12	
€ Ρίτσαρντς Μπαίη 14/2	
προς Αλικάντε 15/2	
€ Γιβραλτάρ 23/1	
€ Ντάρμπαμ 4/2	
προς ΗΠΑ 4/2	
προς Βραζιλία 2/2	
προς Πόρτι 20/1	
€ Ρεσίφ 24/1	
€ Λάγος 10/1	
προς Πόρτι Κέλαγκ 17/2	
πρ. «Ατλας Πράιντ»	
πρ. «Skaw Princess»	
α. Ν. Ορλεάνη 29/1	
€ Κωνσταντία 4/2	
προς Θεσσαλονίκη 5/2	
πρ. Ινδία 3/2	
€ Μπουενοςαιτούρα 4/2	
προς Μπιλμάδο 16/2	
πρ. Γκαλάτς 752	
€ Σιλκάντ 3/2	
πρ. Χαϊκού 12/1	
πρ. Ιταλία 6/2	
πρ. Βιτόρια 22/1	
πρ. Φός 11/2	
στον Πειραιά 24/3/92	
επισκ. Σιγκαπούρη 4/1	
πρ. Γκαρούα 30/12	
€ Μπρίστολ 16/2	
α. Τζουάμα Τέρμ. 14/2	
πρ. Αλγέρη 22/12	
€ Βρέμν 9/2	
α. Καρατί 4/1	
δ. Παναμά 26/12	
πρ. Σαγκάη 16/1	
πρ. Μπουσάν 18/1	
α. Βανκούβερ 7/2	
επισκ. Πειραιά 28/12	
πρ. Κέι Γουότς 5/2	
μεταφορές Περσικού	
€ Ινστάιν 3/2	
πρ. Άντεν 4/2	
στο Γιβραλτάρ 22/1	
€ Βάρνα 28/1	
πρ. Ρίο Ιανέιρο 27/1	
€ Πόρτ Εβερκεϊτς 27/1	
πρ. Βιτόρια 8/2	
€ Ρίο Γκράντε 1/2	
αναμένει Φουτζέιρα 1/10	
πρ. Τρινιντάντ 13/2	
€ Μάλτα 11/2	
διάλυση Ινδία	
πρ. Γκνάντακ 12/2	
€ Αμβέρσα 20/2	
πρ. Τσιβάν 11/2	
πρ. Ν. Ορλεάνη 14/2	
πρ. Σιγκάγκ 8/1	
πρ. Αλγέρη 14/2	
α. Ν. Ορλεάνη 24/10	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Daisyeverett» (Λ.)	

πρ. Ν. Αφρική 952	
στον Πειραιά 3/11	
πρ. Μομπάσα 6/2	
πρ. Λουάντα 11/2	
πρ. Γιβραλτάρ 22/1	
μετ. «Leblon Reefers»	
πρ. Λάγος 16/2	
€ Φουτζέιρα 7/2	
αργεί Κολούμπια	
€ Σιγκαπούρη 1/2	
αργεί Μπρεμμερχάβεν	
€ Τακοράντι 5/2	
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
€ Σαν Λορέντζο 11/2	
πρ. Κούβα 15/1	
πρ. ΗΠΑ 2/2	
πρ. Κούβα 5/2	
πρ. Πειραιά 17/1	
πρ. Γκαρούα 12/2	
πρ. Βλαδίστακ 14/1	
πρ. Τζέιντα 8/2	
πρ. Αβάν 30/1	
€ Πειραιά 9/1	
πρ. Βάρι 15/1	
€ Μπαγκδάν 2/2	
€ Πειραιά 23/1	
πρ. Αλμυράντε 7/2	
πρ. Λισαβώνα 18/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
πρ. Βραζιλία 26/1	
πρ. Τσιβάν 7/2	
πρ. Αβάν 23/1	
€ Λάγος 9/2	
πρ. Πειραιά 26/1	

ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)*	72	1480
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΓΚΑ (π.)	69	36982
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ Δ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΓΚΟΖΙΕΪΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΣΣΙ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΖΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΪ	71	29198
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΪΤΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2066
ΟΛΥΜΠΟΣ (π.)	71	112306
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ)	70	1595
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΝΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΡΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΡΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΡΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΡΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΡΣΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (κ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΑΜΟΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113

στο Κάμπος Φήλντ (Αποθήκη)	
πρ. Νταμμά 6/2	
πρ. Τσιβάν 21/1	
πρ. Κίνα 29/1	
πρ. Χάρκ 12/11	
€ Πειραιά 10/2	
€ Μπανιερμασίν 25/1	
α. Φιλαδέλφεια 9/2	
διαγράφεται	
πρ. Σέκου 13/2	
α. Άμστερνταμ 16/1	
πρ. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/1	
πρ. Μπερντινόνκ 29/1	
πρ. Καλλάο 3/2	
α. Ν. Ορλεάνη 12/2	
επισκ. Πειραιά 16/12	
πρ. Χάμπτον 7/2	
πρ. Πασίρ Γκουτάνγκ 2/2	
μεταφορές Αγκόλας	
α. Φλάσινγκ 9/1	
πρ. Πειραιά 16/2	
πρ. Ηράκλειον 14/2	
πρ. Λευκάδι 14/2	
πρ. Ν. Αμερική 30/1	
πρ. Πόρτο Σαντίνο 25/1	
αργεί Μπρεμμερχάβεν	
€ Γουίλμινγκτον 18/2	
πρ. Βενεζουέλα 4/2	
πρ. Μπερντινόνκ 14/2	
α. Λάγος 6/2	
α. Λάγος 16/1	
πρ. Βραζιλία 3/2	
€ Σάο Σεμπαστιάο 10/2	
πρ. Τουμποράο 10/2	
α. Μπωμόν 6/2	
πρ. Δ. Αφρική 20/1	
α. Αβίλις 10/2	
στο Λάγος 6/11	
€ Ραβέννα 16/2	

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

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑΓΓΙΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤ'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΤ'Μ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΤ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1986
ΠΡΑΤ'Μ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (μ)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166

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

στο Χουάγκου 4/2		
προς Βραζιλία 30/1		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/2		
προς Ινδία 7/1		
προς Ιαπωνία 15/2		
ε. Μοντεβιδέο 23/1		
προς Σαν Πέντρο 6/2		
προς Βεγκάλη 3/2		
προς Ρεϊνιόν 14/2		
ε. Ντάρμπαν 2/2		
ε. Πειραιά 8/2		
προς Νταλιάν 30/1		
ύψωσε σημαία Μάλτας		
στον Πειραιά		
πρ. «Surgey»		
προς Άκωμα 5/2		
στον Κρότωνα 7/2/1992		
προς Άντεν 29/1		
προς Κόλπο ΗΠΑ 27/1		
προς Δακάρ 13/2		
προς Ιράν 18/1		
ε. Σιγκαπούρη 3/2		
ε. Πειραιά 13/2		

προς Βηρυτό 2/2		
προς Σαλίνα Κρούζ 18/1		
ε. Ν. Ορλεάνη 17/2		
δ. Γιβραλτάρ 17/1		
προς Ρίτσαρντ Μπαί 24/1		
προς Αμπόν 17/2		
αργεί Πειραιά		
προς Άντεν 30/1		
προς Μοσαγκανέμ 13/2		
ε. Ντουμπάι 13/2		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Ορλεάνη 13/2		
α. Φουτζέιρα 11/2		
ε. Γκουαγιακουίλ 14/2		
προς Δουβλίνο 10/2		
ε. Βηρυτό 12/2		
α. Ρας Τανούρα 27/1		
προς Μπέντι 18/1		
προς Τζέντα 9/2		
ε. Φουτζέιρα 23/1		
ε. Σούσα 5/2		
α. Τέμα 12/1		
προς Βραζιλία 30/1		
ε. Χάμπτον 11/2		
προς Νοβοροσίσκ 21/1		
μετ. «Μοντέγκο» (ε.)		
ε. Γιβραλτάρ 17/2		
προς Μπουσάδ 10/2		
προς Νασιμία 6/2		
προς Ν. Κορέα 5/2		
προς Φρήπορτ 10/2		
ε. Μαπούτο 10/12		
προς Μπ. Αμπάς 15/2		
α. Σάντος 9/12		
ε. Πόρτ Μωχ, μπιν Κασίμ 29/1		
προς Σαλβαντόρ 1/2		
προς Λιμασόλ 16/2		
προς Θεσσαλονίκη 15/2		
προς Σιράχα 27/1		
προς Ρας Τανούρα 13/2		
πρ. «Sea King»		
ε. Ανάπολις 17/2		
προς Οδησσό 14/2		
α. Χιούστον 23/1		
προς Δ. ΗΠΑ 26/1		
προς Νιγηρία 18/1		
προς Ινδία 9/2		
ε. Ρίο Ιανέιρο 13/2		
προς Τόκιο 6/2		
ε. Ντάρμπαν 14/2		
μετ. «Tenedos» (κ.)		
πρ. «Ανδρέας Α.»		
πρ. «Loyd Mandu»		
βυθίσθηκε 3/2		
προς Βραζιλία 26/1		
προς Γιοκχάμα 1/2		
προς Νοβοροσίσκ 8/1		
ε. Μπουενοβεντούρα 14/2		
προς Ελλάδα 18/1		
ε. Χόγκ Κόγκ 5/2		
α. Ν. Ορλεάνη 12/2		
προς Ιαπωνία 18/1		
ε. Χάμπτον 10/2		

α. Ν. Ορλεάνη 15/2		
πρ. «Kupres»		
α. Μολέττα 11/2		
προς Βιτόρια 25/1		
προς Ρουέν 28/1		
προς Σάντος 4/2		
αργεί Πειραιά		
προς Βενεζουέλα 22/1		
ε. Ρίο Ιανέιρο 15/2		
πρ. Βιάνα Καστέλο 13/2		
αργεί Πειραιά		
ε. Σαλβαντόρ 3/2		
α. Βανκούβερ 8/2		
α. Μαύλα 2/2		
α. Μαπούτο 29/12		
προς Τουμπάρο 30/1		
ε. Μαπούτο 31/12		
στο Γκιζάν (αποθήκη)		
προς Σουέζ 1/2		
α. Σό Σερμαστίνο 23/12		
ε. Κωνσταντίνα 13/2		
προς Αμβούργο 27/1		
προς Μορντνίτς 12/2		

Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΙΤ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΤ'Ν ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΤ'Ν ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΤ'Ν ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΤ'Ν ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΓΓΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΓ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΓ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΓ' (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΣΙΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298
ΣΗ ΕΚΟΥΑΓ'Ρ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (κ.)	76	4123
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (μ.)	78	15490
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
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
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III(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
ΣΗΜΠΙΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΡΝ III (δ.μ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΤΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΤ'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΟΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑ'Υ ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989

διαγράφεται		
προς Κόμπε 20/1		
στο Χάρκ		
α. Βέντσιλις 26/1		
α. Ντουμπάι 29/11		
προς Ίμνιγκχαμ 19/2		
ε. Μπαγκόκ 16/1		
πρ. Σαγκάη 20/2		
ε. Κωνσταντίνα 28/1		
ε. Οδησσό 21/1		
προς Ρότερνταμ 2/2		

ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (μ.)	69	9609
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΑΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΤΡΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΣΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖ ΕΝΤ ΝΤ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.π.)	71	1205
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'ΙΘ (μ.)	87	39500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΦΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ (κ.)	73	15963
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644

προς Ποχάγκ 10/2	
προς Αρούμπα 18/1	
προς Γιοκχόμα 14/1	
προς Ευρώπη 5/2	
προς Βοστώνη 4/2	
στη Σεμόγκα (αποθήκη)	
στον π. Ορινόκο	
€ Πειραιά 14/2	
€ Κόρπους Κρίστι 5/2	
€ Φρητάουν 30/1	
€ Αγ. Πετρούπολη 4/2	
προς Σαλέρνο 8/2	
€ Λάγος 6/2	
προς Αγαδρί 28/1	
προς Μαρόκο 11/2	
προς Μακίε 28/1	
α. Λάρνακα 2/2	
προς Γκάνδη 15/2	
€ Σάρζα 21/1	
στο Κάργκ (αποθήκη)	
€ Σάρζα 28/9	
προς Τύνιδα 15/2	
προς Μπαγιόν 15/2	
προς Λα Πλάτα 10/2	
προς Ντέρινς 12/2	
προς Σόγιο 24/1	
προς Ντάρμαν 8/2	
προς Ντάρμαν 8/1	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/2	
€ Πειραιά 6/2	
προς Φόρ 17/2	
προς Ντάρμαν 7/2	
προς Μακίε 8/2	
προς Μπαγκλαντές 10/2	
διάλυση Ινδία	
€ Σιγκαπούρη 11/2	
προς Χουάγκου 26/1	
α. Ν. Ορλεάν 18/2	
προς Κουίνγκντό 29/1	
€ Καμπεντέλο 3/2	
€ Μομπάσα 1/2	
€ Λουανσουγκάγκ 24/12	
στο Κάμπες Φόλντ (αποθήκη)	
στη Ν. Ορλεάν 17/12	
€ Ν. Ορλεάν 10/2	
€ Ιντσόν 29/1	
προς Βρέμη 18/2	
προς Χουάγκου 11/2	
α. Σιγκαπούρη 5/2	
€ Χόγκ Κόγκ 14/2	
δ. Πωλίνα 6/2	
αργεί Πειραιά	
€ Ν. Υόρκη 16/2	
προς Μομπάσα 12/2	
προς Ρένι 28/12	
προς Σέτε 16/2	
στο Μπαντάρ Αμπάς 20/2	
προς Κούβα 2/1	
προς Ρόττερνταμ 29/1	
μετ. «He Xin» (ΑΒ)	
προς Διλιγκέσι 5/2	
€ Παρανάγουα 6/2	
προς Κουβέιτ 1/1	
€ Ντάρμαν 19/1	
€ Βηρυτό 4/2	
προς Ραζίν 9/1	
προς Λάγος 1752	
μετ. «Black Sea T.» (μ.)	
προς Ν. Κορέα 5/2	
προς Μπέρτα 14/1	
€ Τσιμπότε 31/1	
αργεί Πειραιά	
προς Τσιβάν 31/1	
προς Σάο Σεμπαστιάν 19/1	
πρ. «Arges»	
αργεί Πειραιά	
προς Τομακομάι 12/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
€ Γκάνδη 15/2	
προς Μπανανασαίν 15/2	
προς Μαδαγασκάρη 15/2	
€ Χόγκ Κόγκ 18/2	
α. Ρόττερνταμ 11/2	
προς Κήλαγκ 19/1	
προς Ινδία 25/1	
προς Καζαμπλάνκα 17/1	
προς Σρι Λάνκα 8/2	
α. Βανκούβερ 16/2	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 7/2	
προς Πόρτο Πράια 22/1	
προς Ντάρμαν 7/2	
προς Σαγκάη 7/12	
προς Βραζιλία 11/2	
προς Γκίον 6/2	
πρ. Περου 27/1	
€ Φουτζέιρα 28/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
στη Σαγκάη 2/2	
α. Κάδιξ 23/12	
προς Ματαράνι 7/2	
προς Ν. Κορέα 20/1	
προς Ιταλία 14/2	

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

πρ. «Japan Stork»
προς Σιγκαπούρη 4/2
α. Σιλικάπ 28/1
προς Μπουργκάς 16/2
μετ. «Argo Reefer»
μετ. «Υπάνεμα» (κ.)
€. Σιγκαπούρη 13/2
€. Μπέρτα 23/12
προς Αλεξάνδρεια 15/2
προς Τσινχάε 23/1
προς Κοτονού 11/1
προς Ελλάδα 14/2
πρ. «Imitea»
προς Γκάνδη 18/2
στο Σάντος 8/1
προς Μονρόβια 11/2
προς Κονακαλέ 25/1
€. Ανκόνα 9/2
προς Αγ. Πετρούπολη 31/1
θέση 10.58 Β, 51.10 Α 1/7/92
προς Χάμπτον 11/2
€. Καλλάο 6/2
προς Μπαγκόγκ 4/1
προς Καζαμπλάνκα 26/1
α. Ποντιανάκ 27/1
€. Ν. Ορλεάν 17/2
α. Ν. Ορλεάν 28/1
προς Αμβέρσα 4/2
€. Αμβέρσα 14/2
επισκ. Ντάρμαν 5/2
προς Πόρτο Ορντάζ 27/1
προς Ντάρμαν 13/1
α. Ρόττερνταμ 19/2
προς Μπατάγκος 23/1
πρ. «Ακουάριους»
μετ. «Πλατύτερα» (μ.)
€. Αμβούργο 18/2
προς Στανλεϊ 17/2
α. Άσντον 12/2
€. Λας Πάλμας 6/2
επισκ. Ρόττερνταμ 12/1
α. Ρίο Ιανέιρο 13/2
€. Μπαγκόγκ 5/2
προς Πόρτ Χάρκουρτ 1/2
α. Σιγκαπούρη 20/1
α. Σευέλλες 30/1
προς Τούρμπο 1/2
€. Ουλαπούλ 14/2
προς Κούβα 28/1
προς Κεπτάουν 4/2
προς Αγαδρί 10/2
€. Λας Πάλμας 1/2
προς Νατάλ 10/2
€. Τόκιο 11/2
προς Νικόσια 10/2
€. Μπαγκόγκ 5/12
προς Σιγκαπούρη 25/12
διάλυση Ινδία
α. Λας Πάλμας 28/1
διαγράφεται
πρ Μπαγκόγκ 24/1
€. Λάγος 28/1
προς Διέπη 10/2
προς Κουβέιτ 16/2
επισκ. Λας Πάλμας 23/1
προς Αμπιτζάν 19/1
προς Αγαδρί 18/2
προς Ντάτς Χάρμπορ 12/1
α. Ρόττερνταμ 27/1
€. Φουτζέιρα 31/1
α. Νταρ ες Σαλάμ 14/1
€. Σαβόνα 18/2
πρ. «Boka»
προς Σάφι 6/2
α. Φουτζέιρα 11/2
α. Ν. Ορλεάν 26/1
€. Βόλο 4/2
μετ. «Peng Hai» (ΑΒ)
α. Ντουμπάι 24/1
προς Κίνα 27/12
προς Δαμιάττα 20/1
προς Μαδράς 9/2
€. Πόρτ ντε Μπουκ 16/2
€. Βάρνα 31/12
προς Αδριατική 4/2
€. Σαβόνα 15/2
πρ Καλδέρα 2/2
€. Ν. Ορλεάν 15/2
α. Ν. Ορλεάν 7/2
α. Ν. Ορλεάν 5/2
προς Πόρτ Σουδάν 14/2
€. Φουτζέιρα 23/12
πρς Ν. Υόρκη 22/1
€. Σουραμπάγια 22/1
πρς Ν. Ορλεάν 29/1
διάλυση Κίνα
πρς Λίβερπουλ 18/2
πρς Ιταλία 6/2
πρς Αρίκα 29/1
πρς Τρίπολη 9/2
€. Καραάτι 1/2
€. Νιούπορτ 12/2
€. Μπαθναγκάρ 15/1
πρς Τάμα 12/1
πρς Μπένιν 8/2
€. Άμστερνταμ 9/2
€. Κονακρύ 30/1



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

INTERMARINE LTD.

46, FILONOS STREET

Tel.: 4111375, 4173172,
4172232, 4172201

Telexes: 21-2845, 21-1178, 21-2742,
21-1067 INMA GR

Cables: INTERMARINE

Fax: 4172268

YEMEN OFFICE:

SEIF BIN THIAZEN STR. NR 31

ABDALA EL RAKEE BLDG.

RAKEE BLDG, NR 7, BOX 11982

SANAA YEMEN 272388

Tel.: 01-2721281

Fax: 274146

Tlx: 3334

Attn: Mr. N. PEPPE

NEW YORK OFFICE:

DAC ASSOCIATES SHIPPING

33 RECTOR STREET

NEW YORK 10006 - U.S.A

Tel.: 7859410/7859413

Tlx: 420913

Fax: 3631286

Attn: Mr. M. SALLIVAN

AT MOZAMBIQUE:

C/O ANFRENA - Telex: 6-258 FRENA MO

Cables: ANFRENA

**GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC**



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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

