

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Δεκεμβρίου 1993

Αρ. Φύλλου 1397/1156

NAYTIKA XPONIKA

With English
Supplement



ΑΡΙΘΜ. 1397/1156 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1993

ΔΡΧ. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

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



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

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

OUR FUJAIRAH OFFICE

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

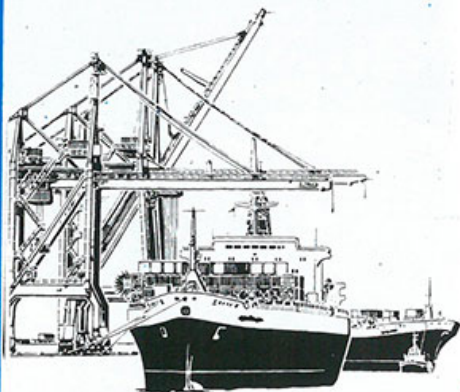
24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK



Athenian Group of Companies

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1993

ΕΤΟΣ 62ο

ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1397/1156

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

ΓΡΑΦΕΙΑ: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς

Τμήμα Διαφήμισης: Τηλ. 4122492 - Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

Εξώφυλλο: Το Ναυτιλιακό Κέντρο του Πειραιώς

Αεροφωτογραφία: Ζήσης Μαρόπουλος

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:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEWS OF SHIPPING

62nd Year Issue No. 1397/1156, December, 1993

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4122 537

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 Εντείνεται ο ανταγωνισμός στις Γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας
- 16 Η ανταμοιβή της ποιότητας
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 20 Κρίση και προοπτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
Του Ευρωβουλευτή κ. Παναγιώτη Ρουμελιώτη.
- 23 Απόψεις και Προτάσεις
Του Καπτάν Γιώργη Αμπουσελάμ.
- 27 Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή
- 32 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Νοέμβριο.
Από την Overseas Agency.
- 35 Η έξωθεν καλή μαρτυρία.
Του κ. Νίκου Χαλκιά.
- 36 Η 11η Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 42 Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1993
- 45 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 50 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 51 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 54 ENGLISH SUPPLEMENT
- 57 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 TELEK: 212880 - 212503 NIKI GR FAX: 4626268 - 4619631

Ειδική Σύμβαση για τους αλλοδαπούς

Το έχουμε διακηρύξει επανειλημμένως; Μόνιμος στόχος των "Ναυτικών Χρονικών", σύμφωνα άλλωστε και με τις επιταγές που μας κατέλιπε ο αείμνηστος ιδρυτής τους Δημήτριος Κωττάκης, είναι η ύπαρξη πλοίων στα χέρια των Ελλήνων και η κάλυψή τους υπό την προστατευτική ομπρέλα του εθνικού νηολογίου, για τον λόγο δε αυτόν είναι συνεχείς οι προσπάθειες των στηλών αυτών για τον επαναπατρισμό όλων ανεξαιρέτως των ελληνόκτητων πλοίων και την ουσιαστικότερη σύνδεσή τους με την εθνική οικονομία, ώστε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων να τρυγάει πρώτα ο τόπος και μετά όλοι οι άλλοι που έχουν επωφεληθεί από την δική μας αδυναμία και κερδίζουν ως τώρα τουλάχιστον πολύ περισσότερα από μας.

Στα πλαίσια των προσπαθειών αυτών από τα "Ναυτικά Χρονικά" έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς διάφορες προτάσεις από τις οποίες άλλες υλοποιήθηκαν και άλλες όχι. Υπήρξε λόγου χάρη, η επιβαλλομένη των πραγμάτων ρύθμιση του θέματος της οργανικής συνθέσεως των πλοίων. Και στον τομέα της ναυτικής παιδείας υπήρξαν ουσιαστικά βήματα που αποτρέπουν τη διαρροή των σπουδαστών αμέσως μετά την αποφοίτησή τους από τις Σχολές, απαλασσόμεθα εγκαίρως από εκείνους που "δεν τους σημειώνει" η θάλασσα. Εξακολουθούμε όμως να διατηρούμε απαρχαιωμένους κανονισμούς εσωτερικής υπηρεσίας διότι το νυχτωμένο Υπουργείο Ναυτιλίας δεν διαπίστωσε την ανάγκη προσαρμογής τους στα δεδομένα και τις συνθήκες των καιρών. Επίσης έχουμε αφήσει τους ξένους που χρησιμοποιούμε αναγκαστικά στα πλοία ελλείψει Ελλήνων ναυτικών να διεκδικούν - και να παίρνουν - με αποφάσεις ελληνικών και ξένων δικαστηρίων τις αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών χωρίς όμως και η παραγωγικότητά τους να είναι ίδια με την παραγωγικότητα των δικών μας ναυτικών που κάνουν τα αδύνατα δυνατά για να κερδίσει το βαπόρι.

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού και για να διευκολυνθεί ο επαναπατρισμός των πλοίων τα "Ναυτικά Χρονικά" προτείνουν να καταρτισθεί μία ειδική συλλογική σύμβαση που θα αφορά τους ξένους ναυτικούς οι οποίοι υπηρετούν στα πλοία με Ελληνική σημαία.

Προτείνουμε δηλαδή, την καθιέρωση και δεύτερης συλλογικής συμβάσεως που θα προσδιορίζει με απόλυτη σαφήνεια τους όρους αμοιβής και εργασίας όλων των ξένων, εκτός φυσικά από εκείνους που προέρχονται από τις χώρες - μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Είναι απολύτως σαφές ότι αυτή η ειδική σύμβαση, η οποία θα προβλέπει τις ελάχιστες αποδοχές που καθορίζει ο ILO θα εξαλείψει τα προβλήματα που δημιουργεί η προσφυγή των αλλοδαπών, συνήθως μετά από μεθοδευμένη υποκίνηση επιτηδίων δικηγόρων, παπάδων και αυτοκλήτων "προστατών" της ITF κλπ., στα ελληνικά και ξένα δικαστήρια για την αξίωση των αποδοχών της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως που αφορά αποκλειστικά τους Έλληνες ναυτικούς.

Οφείλουμε να προσθέσουμε ότι άλλες ναυτιλιακές χώρες έχουν επιλύσει με τον τρόπο αυτόν το πρόβλημα των αλλοδαπών που χρησιμοποιούν στα πλοία τους και είναι καιρός να τους μιμηθούμε. Εμείς σαν υπόδειγμα υποδεικνύουμε τη σχετική συλλογική σύμβαση της Κύπρου η οποία είναι και αποδεκτή από την ITF οπότε η τελευταία δεν θα μπορεί να αμφισβητήσει το κύρος της δικής μας ειδικής συλλογικής συμβάσεως για τους αλλοδαπούς.

Οφείλουμε επίσης να προσθέσουμε ότι παράγοντες της Ναυτιλίας τόσο στον Πειραιά όσο και στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη με τους οποίους έχουμε ανταλλάξει απόψεις για το θέμα αυτό εκτιμούν ότι η κατάρτιση μιας τέτοιας ειδικής συλλογικής συμβάσεως θα διευκόλυνε σημαντικά τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων.

ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έθεσε υπ' όψει του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα τα θέματα που αφορούν τον τομέα της Ναυτιλίας και η ρύθμιση των οποίων πρέπει να επιδιωχθεί κατά προτεραιότητα στη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η οποία, όπως είναι γνωστό, αρχίζει την 1 Ιανουαρίου. Στις προτεραιότητες αυτές περιλαμβάνεται:

- Η αυστηρή εφαρμογή του πακέτου των Κανονισμών 1986 της Α' φάσεως της κοινής Ναυτιλιακής

Πολιτικής στις εκκρεμείς υποθέσεις και ειδικότερα του Κανονισμού 4055/86 περί ελευθέρων παροχής υπηρεσιών δια της κινήσεως των διαδικασιών κατά των Κρατών μελών που τον παραβιάζουν.

- Η υιοθέτηση πακέτου θετικών μέτρων (positive measures) για την εμπορική ναυτιλία καθώς και του κοινοτικού νηολογίου (Euros).

- Η κατοχύρωση των φορολογικών απαλλαγών στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες για επισκευές πλοίων είτε στα πλαίσια της 8ης Οδηγίας για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυπηγήσεις είτε στα πλαίσια των θετικών μέτρων (positive measures).

Η κύρωση από τα Κράτη - Μέλη της ΕΟΚ των Διεθνών Συμβάσεων CLC 1969 και Fund 1971/Πρωτόκολλα 1992 αυτών, στις οποίες προβλέπονται αυξημένα όρια αποζημιώσεων για την πρόκληση θαλασσίας ρυπάνσεως.

- Η κύρωση από τα Κράτη - Μέλη της ΕΟΚ της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών 1957 περί λαθρεπιβατών.

- Η εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας στις διαδικασίες μεταφοράς της επισιτιστικής βοήθειας της Κοινότητας προς τις αναπτυσσόμενες χώρες με τροποποίηση των εν ισχύ διαδικασιών.

- Η κοινοτική χρηματοδότηση προς τα Κράτη-μέλη για την Ναυτική Εκ-

παίδευση/ Επανεκπαίδευση με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του εν γένει επιπέδου εκπαιδευσεως των ναυτικών επί κοινοτικών πλοίων και τη συμμόρφωση με τις τελευταίες απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών.

Η προώθηση δημιουργίας εγκαταστάσεων υποδοχής καταλοίπων πετρελαίου στους κοινοτικούς λιμένες.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Πιστεύουμε ότι οι τακτικοί αναγνώστες μας θα διαπιστώσουν αμέσως και θα ικανοποιηθούν από την ριζική ανανέωση, από αισθητικής πλευράς, των σελίδων των "Ναυτικών Χρονικών" που κρίθηκε πλέον απαραίτητη.

Με την χρησιμοποίηση των τελειότερων μεθόδων της σύγχρονης εκδοτικής τεχνολογίας θα προσπαθήσουμε να προσφέρουμε ένα περισσότερο ανανεωμένο και σύγχρονο ναυτιλιακό περιοδικό που θα διαπνέεται πάντοτε από τις παρακαταθήκες του Ιδρυτού του Δημητρίου Κωττάκη για έγκυρη ενημέρωση και συνεπή προσπάθεια των συμφερόντων της Ελληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων.

ΘΕΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Ευμενή απήχηση στους κόλπους της επιβατηγού ναυτιλίας είχε η απόφαση του ΥΕΝ κ. Γ. Κατσιφάρα να δημιουργήσει μία άτυπη επιτροπή υπό την προεδρία του γεν. γραμματέα του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Γουλιέλμου, η οποία θα ενσκήσει στα ποικίλα προβλήματα που συνδέονται με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Ελληνικής Ακτοπλοίας.

Ηδη, στην πρώτη συνεργασία της με το προεδρείο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας συζητήθηκαν τα θέματα που συνδέονται με την άρση του Καμποτάζ το 2004, η ενωρίτερα με το δικαίωμα της ελεύθερης εγκατάστασης που καθιερώνεται στην Κοινότητα, καθώς και η αναμόρφωση του υπάρχοντος επιβατηγού λιμένα στον Πειραιά.

Σημειώνεται, ότι αξίζει ιδιαίτερης μελέτης για την αποσυμφόρση

της επιβατικής κίνησης η πρόταση της Ακτοπλοίων εφοπλιστών να δημιουργηθεί νέας επιβατηγός λιμένας στην ευρύτερη περιοχή που γειτνιάζει με τον Πειραιά, με χρηματοδότηση από το δεύτερο πακέτο Ντελέρ και από τους πόρους των εθνικών αναπτυξιακών νόμων. Για το θέμα αυτό πρέπει να ασχοληθεί ενεργά και η νέα διοίκηση του ΟΛΠ, η οποία ανέλαβε ήδη τα καθήκοντά της.

ΤΟ EUROS

Στην πρόσφατη Σύνοδο των Υπουργών της Κοινότητας, συζητήθηκε και η δημιουργία του Κοινοτικού Νηολογίου (EUROS) και είναι ευχής έργο ότι ο Επίτροπος Μεταφρών κ. Ματούτες δεν ήταν ακόμη σε θέση να υποβάλλει της τελικές προτάσεις της Κομισσιόν για την προώθησή τους. Ετσι, οι τελικές προτάσεις για την δημιουργία του EUROS θα υποβληθούν μετά την ανάληψη της προεδρίας της Κοινότητας από την χώρα μας, που ελπίζουμε ότι θα δώσει την ευκαιρία στην Ελλάδα να προωθήσει μια κοινά αποδεκτή φόρμουλα, η οποία θα βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου έναντι των στόλων τρίτων χωρών.

ΚΟΜΜΙΤΗ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ: ΤΗΝ ΑΝΟΙΞΗ Η ΑΙΡΕΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Τον ερχόμενο Απρίλιο θα διεξαχθούν οι πρώτες αρχαιρεσίες στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης για την εκλογή αιρετής διοικήσεως.

Η σχετική απόφαση ελήφθη στην πρώτη τακτική γενική συνέλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 30 Νοεμβρίου στο New York Athletic Club. Στη συνέλευση αυτή ενεκρίθη το καταστατικό, το οποίο προβλέπει ότι μέλη του New York Shipping Committee μπορούν να καταστούν οι με οιονδήποτε τρόπο ασχολούμενοι με τη Ναυτιλία σε ολόκληρη την αμερικανική ήπειρο. Επίσης έγινε αναφορά στα πεπραγμένα από τον περασμένο Απρίλιο, οπότε είχε πραγματοποιηθεί η ιδρυτική συγκέντρωση, μετα-

ξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι συνεδριάσεις της προσωρινής διοικήσεως για την κατάρτιση του Καταστατικού και διάφορες εκδηλώσεις, όπως η ενημερωτική συνάντηση του προεδρείου με τον πρεσβευτή της Ελλάδος στην Ουάσιγκτον κ. Λουκά Τσίλα, ο οποίος επιδεικνύει ζωηρότατο ενδιαφέρον για τα ναυτιλιακά μας πράγματα και έχει υποσχεθεί την αμέριστη υποστήριξή του για την επίτευξη των σκοπών του Κομμίτη της Νέας Υόρκης.

Στη συνέλευση ανακοινώθηκε επίσης η κατάρτιση προγράμματος για επισκέψεις και επαφές με Αμερικανούς αρμοδίους στην Ουάσιγκτον και γενικότερα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Τέλος αποφασίσθηκε θα αποσταλούν αντίγραφα του Καταστατικού σε όλα τα μέλη και ταυτόχρονα θα προσδιορίσθηκε ότι η ετήσια συνδρομή είναι 1.000 δολάρια. Στη συνέλευση του προσηχούς Μαρτίου θα υποβληθούν και οι υποψηφιότητες για την εκλογή του πρώτου αιρετού διοικητικού συμβουλίου του Κομμίτη της Νέας Υόρκης.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Είναι πλέον σαφέστατο ότι αυτές η πολύμηνη εκστρατεία έναντι του Ελληνικού Νηογνώμονος υποκινείται αναμφισβήτητα από εκείνους που θα ήθελαν ο εθνικός Νηογνώμων - ανεξάρτητα από την επιχειρηματική μορφή που έχει - να καλύπτει μόνον τα σκάφη αναψυχής, και βία, και τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και τίποτε περισσότερο για να ωφελούνται μόνον αυτοί από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων. Δεν μπορούμε βεβαίως σε καμμία περίπτωση να μιλάμε γενικώς, παρόμοιες μεθοδεύσεις μόνον από την έλλειψη ήθους μπορούν να εκκινούν και υπό την πίεση αυτό οι δικοί μας προβολείς κατευθύνονται προς συγκεκριμένη κατεύθυνση η οποία κάπου "φωτογραφίζεται" στα περιεχόμενα του παρόντος τεύχους και θα πρέπει να κάνει "κράτει". Η προειδοποίηση είναι σαφέστατη και θέλουμε να ελπίζουμε ότι θα ληφθεί υπ' όψει και ο βρωμικός πόλεμος έναντι του Ελληνικού Νηογνώμονος θα σταματήσει αμέσως - οι δουλειές

κερδίζονται μόνον με την ποιότητα και όχι με συναλλαγές τις οποίες προς το παρόν αποφεύγουμε να χαρακτηρίσουμε.

● ΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΟΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι Υπουργοί Ναυτιλίας των 12 χωρών της Ευρώπης συμφώνησαν στην πρόσφατη Σύνοδο του συμβουλίου τους ότι οι διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), όπως ορίζονται στην Διεθνή Σύμβαση STC/78, θα έχουν πλήρη εφαρμογή στις χώρες-μέλη, έτσι ώστε να ισχύουν τα ίδια ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών στην Κοινότητα.

Παράλληλα, η αναγνώριση των πιστοποιητικών των αλλοδαπών ναυτικών θα γίνεται από τα κράτη - μέλη με βάση κριτήρια που θα υιοθετήσει προσεχώς το Συμβούλιο Υπουργών. Με στόχο τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος καθιερώθηκαν μηχανισμοί για την κατάλληλη επικοινωνία μεταξύ πλοιάρχου, αξιωματικών και κατωτέρου πληρώματος για όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Αξίζει να σημειωθεί η ορθή στάση του κράτους ο κ. Κασιφάρας ανα-

φορικά με το σχέδιο οδηγίας για τις προϋποθέσεις αναγνώρισης των νηογνώμωνων όπου ο Έλληνας Υπουργός επεσήμανε ότι ο στόχος της βελτίωσης των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων δεν επιτυγχάνεται με τα ποσοτικά κριτήρια αλλά με τα ποιοτικά κριτήρια, η εφαρμογή των οποίων προϋποθέτει την ύπαρξη σωστής οργάνωσης και εξειδικευμένου προσωπικού του νηογνώμονα και επισήμανε ότι Ελλάς δεν μπορεί να αποδεχθεί τον αποκλεισμό λόγω ποσοτικών κριτηρίων του Ελληνικού Νηογνώμονα.

● Η ΕΚΛΟΓΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ ΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Ιδιαίτερη ικανοποίηση στην Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αποτέλεσε η εκλογή του Αντιπροέδρου του Κομμίτη κ. Σπύρου Πολέμη, ως Προέδρου του Newcastle P & I Club. Η εκλογή αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία διότι είναι η πρώτη φορά που η Προεδρία ενός παρομοίου Αλληλασφαλιστικού Οργανισμού ανατίθεται σε Έλληνα.

Πέραν της εκλογής αυτής του κ. Σπ. Πολέμη ιδιαίτερη ικανοποίηση προέκλεσε επίσης η εκλογή του

κ. Αλέκου Καίρη της γνωστής εταιρίας, N. J. Goulandris Ltd., ως αντιπροέδρου του United Kingdom- P & I Association.

Η προώθηση μελών της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στη κορυφή των P & I Clubs, αλλά και σε άλλους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς είναι χαρακτηριστική της δυναμικής πλέον παρουσίας των Ελλήνων στο χώρο της ναυτιλίας γενικότερα και της διεθνούς αναγνωρίσεως της προσφοράς τους.

● ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ "ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ"

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι το "Γραφείο Πληροφοριών" του λιμεναρχείου Πειραιώς έχει εγκαταλείψει την τακτική του παρελθόντος να παρακολουθεί εφοπλιστές, ναυτικούς, πολιτικούς, δημοσιογράφους κλπ., γενικές συνελεύσεις ναυτεργατικών σωματείων και διάφορες εκδηλώσεις στις οποίες παρίστανται ή πρωταγωνιστούν άνθρωποι και παράγοντες του χώρου - εντελώς άλλη πρέπει να είναι η αποστολή του, εάν, βεβαίως, προβλέπεται από τη νομοθεσία ή ύπαρξη και η λειτουργία παρομοίου γραφείου και γι' αυτό πρέπει να υπάρξει μία συγκεκριμένη και υπεύθυνη ανακοίνωση.

Τα "Ναυτικά Χρονικά"

εύχονται

σ' όλη την μεγάλη

Ελληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια

Ευτυχισμένο & Δημιουργικό

το 1994

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι και ο διευθυντής Συντάξεως των "Ναυτικών Χρονικών" κ. Δημ. Τσαπραλής υπήρξε "θύμα" παρακολουθήσεως των ανεγκέφαλων που επάνδρωναν κατά καιρούς το εν λόγω γραφείο - εξηγήσεις, λοιπόν, εξηγήσεις σαφέστερες, διότι δεν μπορεί το κάθε παλιόπαιδο (για να μην χρησιμοποιήσουμε τον μόνον χαρακτηρισμό που αποδίδει τελείως την πραγματικότητα σε τέτοιες περιπτώσεις) να παραβιάζει ελευθερίες που κατοχυρώνονται από τό Σύνταγμα.

ΜΗΠΩΣ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΩΣ

Πληροφορίες που έφθασαν από δύο διαφορετικές πηγές στα "Ναυτικά Χρονικά", αναφέρουν ότι η κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η θαλαμηγός "Αργώ", πρώην "Χριστίνα", είναι τέτοια, που όχι μόνον εμποδίζει την πιθανή πώλησή της αλλά περικλείει σοβαρότατους κινδύνους για την ασφάλεια του σκάφους.

Για μια ακόμη φορά αποδεικνύεται ότι το Ελληνικό Κράτος δεν είναι σε θέση να διατηρήσει ούτε ακόμη και τις δωρεές που προσφέρουν σ' αυτό ορισμένοι μεγαλόψυχοι Έλληνες, όπως ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης.

Και εδώ γεννάται όμως ρνα εύλογο ερώτημα. Δεν είναι υποχρεωμέ-

νο το Κράτος, εφόσον αποδέχεται μία δωρεά, να εξασφαλίσει τουλάχιστον ότι αυτή θα διατηρηθεί τουλάχιστον στην κατάσταση που ήταν όταν παραχωρήθηκε;

Νομίζουμε ότι τον λόγο έχει ο αρμόδιος Εισαγγελέας.

ΑΡΙΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Απολύτως επιτυχημένη θεωρείται η επιλογή της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών να συμπεριλάβει στο επιτελείο των εξειδικευμένων στελεχών της του μόλις αποστρατευθέντα Επίτιμο Αρχηγό Λ.Σ. κ. Νίκο Χασιώτη.

Η μεγάλη εμπειρία του κ. Χασιώτη στα διεθνή θέματα που απασχολούν την Ναυτιλία και η επανειλημμένη παρουσία του στα διεθνή φόρα όπου συζητώνται και λαμβάνονται οι αποφάσεις θα βοηθήσει ουσιαστικά την Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε.Ε. στην οποία θα συμμετέχει ο πρώην αρχηγός του Λιμενικού Σώματος από την προσεχή Ιανουάριο.

ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΑΝΤΛΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΑ

Ολοκληρώθηκε στις 30 Νοεμβρίου, η διάθεση από την Citicorp

Securities των τίτλων πρώτης προτιμωμένης υποθήκης επί έξι πρό-ντακτ κάρριερς της Eletson Holdings Inc., μέσω των οποίων αντλήθηκαν κεφάλαια ύψους 140 εκατ. δολларίων από την Αμερικανική Κεφαλαιαγορά. Οι τίτλοι έχουν ημερομηνία λήξεως μετά 10 χρόνια και προσφέρουν ετήσιο επιτόκιο 9,25%.

Πρόκειται αναμφίβολα για την πρώτη επιτυχημένη διείσδυση ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας στην υψηλών απαιτήσεων επενδυτική αγορά των ΗΠΑ και πρέπει να επισημανθεί ότι η αρτία οργάνωση, το υψηλό επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρία στις μεταφορές προϊόντων πετρελαίου, καθώς και ο πολύ χαμηλής ηλικίας μέσος όρος του στόλου της Eletson συνέβαλαν καθοριστικά στην υπερεγγραφή επενδυτών για την απόκτηση των τίτλων αυτών.

Επίσης, δεν πρέπει να περάσει απαρατήρητη η ουσιαστική συμβολή της Citi Shipping Bank και της Citicorp Securities που με την εγνωσμένη εμπειρία τους προετοίμασαν και παρουσίασαν την σημαντική αυτή πρόταση στους επενδυτικούς κύκλους της Αμερικής.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΤΟΥ ΩΝΑΣΕΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Τις τελευταίες ημέρες διάφορα δημοσιεύματα εις τον τύπο αναφέρονται στην πιθανή ένταξη του Ωνάσειου στο ΕΣΥ πράγμα που πολλοί φοβούνται ότι θα έχει σαν αποτέλεσμα την κάθετη πτώση της στάθμης των παρεχομένων σήμερα υπηρεσιών του. Σαν μόνιμος κάτοικος εξωτερικού (Λονδίνο) και ίσως ο πρώτος που αντίθετα στο υπάρχον ρεύμα, αντί της Αγγλίας προτίμησα την Ελλάδα και συγκεκριμένα το Ωνάσειο για την αντιμετώπιση ενός καρδιακού επεισοδίου το παρελθόν θέρος, αισθάνομαι στην υποχρέωση να ενώσω και εγώ την φωνή μου, με όλους αυτούς που επιθυμούν να κρατηθεί το ίδρυμα αυτό μακράν της Κρατικής κηδεμονίας και τούτο για το καλό της χώρας μας και των κατοίκων της που σήμερα κατά δεκάδες προσφεύγουν για παρόμοιες παθήσεις στο εξωτερικό και ιδιαίτερα στην Αγγλία, με ένα τεράστιο κόστος για την εθνική μας οικονομία. Είναι δε γνωστό ότι για την εξυπηρέτηση όλων αυτών των ανθρώπων έχει δημιουργηθεί και ειδική υπηρεσία στο εδώ Προξενείο.

Η παραμονή μου στο Ωνάσειο υπήρξε δι' εμέ όχι μόνο σωτήριος αλλά και από πάσης απόψεως άνετος και ευχάριστος. Οι πάντες, από το νοσηλευτικό προσωπικό μέχρι της κορυφής της ιατρικής ιεραρχίας, παρείχον σε όλους τους ασθενείς τις υπηρεσίες τους με ενδιαφέρον και προθυμία, σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου, μέσα σε ένα περιβάλλον απαστράπτουσας καθαριότητας, συνθήκες τέτοιες που αμφιβάλλω αν μπορεί να αναζητήσει κανείς εύκολα αλλού, οπουδήποτε του κόσμου. Η συνεπεία ελλείψεως επαρκούς προσωπικού ανάγκη υπέρβασης αποκλειστικής νοσοκόμου, με το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται, είναι άγνωστος σήμερα εις το Ωνάσειο.

Οφείλω χάριτας εις τον εξαίρετον άνθρωπο και διακεκριμένο επιστήμονα, καρδιολόγον Δρ. Δημοσθένη Κατρίτση, που με την άρτια και ιδιαίτερα συντονισμένη ομάδα του προέβη σε επιτυχή αγγειοπλαστική επέμβαση, έχων εις την διάθεσή του τον πλέον σύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό που είμαι βέβαιος ότι θα εξήλευαν πολλά νοσηλευτικά κέντρα του κόσμου.

Θα πρέπει δε να τονίσω, γνωρίζοντας

την ελληνική πραγματικότητα, το γεγονός που περιποιεί τιμή σε όλους όσους προσφέρουν με οποιανδήποτε ιδιότητα τις υπηρεσίες τους στο Ωνάσειο, ότι το λεγόμενο «φακελάκι» αποτελεί αυτή τη στιγμή λέξη παντελώς άγνωστη, το δε ποσόν που τελικά καταβάλλεται είναι αυτό και μόνο που εμφανίζεται στην επίσημη εξοφλητική απόδειξη. Τίποτε πέραν αυτού.

Προσωπικά ένιωσα αισθήματα εθνικής υπερηφανείας για το Ίδρυμα αυτό και πιστεύω ότι πέραν όλων των άλλων σφυρηλατεί μία νέα εποχή ιατρικής παραδόσεως στη χώρα μας. Θα είναι κρίμα αν για την ικανοποίηση προσωπικών επιδιώξεων όλα αυτά χαθούν και ανακοπή η προσφορά του προς το κοινωνικό σύνολο, πριν ακόμη αποδώσει τους καρπούς του. Θα είναι πολύ προτιμότερο αν το κρατικό ενδιαφέρον στραφεί προς την άνοδο της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών όλων των άλλων νοσηλευτικών ιδρυμάτων που τελούν τώρα υπό τον έλεγχό του και αφήσει το Ωνάσειο σαν πρότυπο ίδρυμα, που θα κρατήσει στο τόπο τους Έλληνες ασθενείς, αλλά θα προσελκύσει και ξένους, από τις γύρω χώρες, που και αυτοί τώρα κατευθύνονται στην Αγγλία, μη έχοντες άλλη εναλλακτική λύση.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία,

Με πολύ εκτίμηση
ΠΑΝ. ΚΟΣΜΑΤΟΣ
14, Coverdale Road,
London, NW 2 4 BU

Νοέμβριος 1993

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. NICOS TSATIRIS
79-81 Filonos Str. - 185 35 Piraeus
Phone: 4117343
Fax: 4117303
AOH: 4129750



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12
 FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 - 216054
 ALL A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE

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

VIGO OFFICE

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

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

Ένας κόσμος υγιής και μορφω-
μένος. Ένας κόσμος χαρούμενος
και ξέγνοιαστος.  Ένας κόσμος

γεμάτος  χαμόγελα. Αυτός

είναι ο κόσμος που θέλει η



unicef για τα παιδιά.

Και γω έναν τέτοιο κόσμο θέλω.

Γι' αυτό αγοράζω τετράδια

unicef 

ΝΕΟ
κατάστημα UNICEF
στη Θεσ/νίκη,
Καρβουνίου 6,
Πλ. Συντριβανίου.

Τετράδια UNICEF
Θα βρείτε στις Τράπεζες:
Γενική, Αγροτική, Κρήτης,
Μακεδονίας - Θράκης, Εμπορική
και σε γραφεία της ΔΕΗ.
Όλα τα Είδη UNICEF θα τα βρείτε:
Στα καταστήματα UNICEF:
Ξενίας 1, Αθήνα
Καρβουνίου 6, Πλ. Συντριβανίου Θεσ/νίκη,
και σε όλα τα περίπτερα της UNICEF.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε
μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα
χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: _____

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: _____

ΠΟΛΗ: _____

Τ.Κ. _____

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: _____

unicef 

Ξενίας 1, Αθήνα 115 27, τηλ.: 6484.184

Εντείνεται ο ανταγωνισμός στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας

Η σημαντική παραγγελία της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρείας Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., για δύο μεγάλα και ταχύπλοα επιβατηγά - οχηματαγωγά των 23.000 τον. γκρος, συνολικής αξίας περί των 35 δισεκ. δραχμών, ήλθε να ταραξει τα νερά στις σχέσεις μεταξύ των μεγάλων ελληνικών εταιριών που διαχειρίζονται επιβατηγά και να δημιουργήσει νέες συνθήκες ανταγωνισμού στην εκμετάλλευση των προσοδοφόρων γραμμών μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας από την προσεχή τουριστική περίοδο.

Στην παραγγελία της εταιρείας Επιχειρήσεις Αττικής" την οποία ελέγχει ο όμιλος του γνωστού εφοπλιστή Περικλή Παναγόπουλου, η οποία σημειωτέον είναι η πρώτη ελληνική εταιρία που παρήγγειλε τη ναυπήγηση επιβατηγών - οχηματαγωγών σε ναυπηγεία του εξωτερικού (Γερμανία), απάντησε άμεσα η μεγάλη Κρητική εταιρία λαϊκής βάσης "Μινωικές Γραμμές", ανακοινώνοντας την τοποθέτηση παραγγελίας σε Νορβηγικά ναυπηγεία για ένα, με οψιόν και για δεύτερο ταχύπλοο επιβατηγό - οχηματαγωγό των 31.000 τον. γκρός, συνολικής αξίας και για τα δύο πλοία

της τάξεως των 38 δισεκ. δολλαρίων.

Μία ακόμη εξέλιξη που σημειώθηκε μεταξύ των μεγάλων εταιριών διαχείρισης οχηματαγωγών ήταν και η εξαγορά από την εταιρία Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., του πακέτου μετοχών ύψους

με το Πρίντζι και τέσσερις προσεγγίσεις την εβδομάδα στην Αγκώνα.

Ας δούμε όμως εν συνεχεία τα τεχνικά χαρακτηριστικά των νέων ταχύπλοων οχηματαγωγών που παραγγέλθηκαν σε ναυπηγεία του εξωτερικού με στόχο την επικράτηση στην γραμμή Πάτρας - Αγκώνας.

Τα πλοία των Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε.

Τα δύο υπερσύγχρονα οχηματαγωγά των "Επιχειρή-

σεων Αττικής" παραγγέλθηκαν στα ναυπηγεία Schichau Seebeckwerft του Μπρεμενχάβεν, με ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησης από την κρατική Γερμανική Τράπεζα KFW.

Στα δύο παραγγελθέντα και υπό ναυπήγηση πλέον σκάφη έχουν προστεθεί και άλλα δύο ως οψιόν, και τα πρώτα της σειράς αναμένεται να παραδοθούν Ανοιξη του 1995 έναντι συνολικού κόστους πλέον των 35 δισεκ. δραχμών.

Το κάθε πλοίο θα έχει μεταφορική ικανότητα 1.500 επιβατών και 830 επιβατηγών αυτοκινήτων. Τα πλοία αυτά χωρητικότητας περίπου 23.000 τον. γκρός θα έχουν τη μοναδική για το μέγεθός τους ταχύτητα των 26,5 ναυτικών μιλίων, συνδέοντας την Πάτρα με την Α-

17,61% το οποίο κατείχε η εταιρία Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.

Σύμφωνα με την επίσημη κοινή ανακοίνωση των δύο εταιριών κρίθηκε ότι μετά την στροφή των Επιχειρήσεων Αττικής στην ναυπήγηση και εκμετάλλευση κρουαζιεροπλοίων θα είναι αποδοτικότερο για τις εν λόγω επιχειρήσεις να λειτουργούν αυτόνομα.

Ηδη, η εταιρία Στρίντζη ανακοίνωσε την δημιουργία νέας γραμμής μεταξύ Ηγουμενίτσας - Πρίντζι την οποία θα εκτελεί το μεγάλο οχηματαγωγό της "Ιόνιαν Σάν" καθημερινά, από τον προσεχή Ιούνιο, με διάρκεια ταξιδιού 7 ώρες.

Με την δρομολόγηση του "Ιόνιαν Σάν" η Στρίντζη Λάινς θα προσφέρει καθημερινή σύνδεση



ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

γκώνα σε μόλις 20 ώρες και προ-σφέροντας καθημερινή αναχώρη-ση από τα δύο αυτά λιμάνια.

Τα πλοία της Minoan Lines

Μια εβδομάδα αργότερα, στις 19 Νοεμβρίου, οι "Μινωϊκές Γραμ-μές" ανακοίνωσαν τη μεγαλύτερη επένδυση που πραγματοποίησε η εταιρία αυτή μέχρι σήμερα, ύψους περί των 38 δισεκ. δραχμών, για τη ναυπήγηση δύο σούπερ φέρρυσ το καθένα της τάξεως των 31.000 τον. γκρός για ναυπηγεία Fosen της Νορβηγίας, τα οποία είναι γνωστά από τη κατασκευή οχημα-ταγωγών για την Stena Line. Τα πλοία της Μινωαν είναι εφοδια-σμένα με τέσσερις μηχανές 10.500 ίππων η καθεμία, προσδίδοντας ταχύτητα 24,7 κόμβων.

Όπως ανακοίνωσε η εταιρία τα νέα σκάφη της θα είναι κατά 20% μεγαλύτερα και με κατά 40% πε-

ρισσότερους εκμεταλλεύσιμους χώρους από το εικονιζόμενο επι-βατηγό - οχηματαγωγό "Ν. Καζα-ντζάκης", και θα έχουν τρία γκαράζ συνολικού μήκους φόρτωσης 2.300 μέτρων και ύψους 4,60 μέ-τρων.

Κάθε πλοίο θα μπορεί να μετα-φέρει 1.500 επιβάτες και η δρομο-λόγησή του πρώτου προβλέπεται επίσης την Ανοιξη του 1995.

Η οψιόν της Minoan Lines για τη ναυπήγηση του δεύτερου πλοίου θα επιβεβαιωθεί μέχρι τον Φε-βρουάριο του 1994.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σήμερα η Minoan Lines έχει στην ιδιοκτη-σία της 10 σύγχρονα φέρρυ-μπόουτς, με τα οποία και έχει ανα-πτύξει ένα ευρύτατο πρόγραμμα δρομολογίων, συνδέοντας την πα-τρίδα μας καθημερινά με την Ευ-ρώπη (Ιταλία), και εβδομαδιαία με

την Τουρκία, ενώ ταυτόχρονα εξυ-πηρετεί τις ακτοπλοϊκές συγκοινω-νίες μας στις γραμμές Πειραιά - Η-ρακλείου, Πειραιά - Χανίων, Πά-τρας - Ηρακλείου, και Κεφαλλο-νιάς - Ηρακλείου.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία το πρώτο 10μηνο του 1993 οι Μι-νωϊκές Γραμμές μετέφεραν με τα πλοία της πάνω από 1.000.000 επι-βάτες, 180.000 Ι.Χ. και 55.00 φορ-τηγά αυτοκίνητα.

Τέλος, το 1992 η εταιρία καθιέ-ρωσε, με τη δρομολόγηση του πλοίου "Ερωτόκριτος" τον νέο τρό-πο μεταφοράς των αυτοκινούμε-νων τροχόσπιτων σε ανοικτά κατα-στρώματα και με τον διεθνή όρο που καθιέρωσε "camping aboard", άνοιξε τον δρόμο για να επισκε-φθούν την Ελλάδα με τα τροχόσπι-τά τους χιλιάδες τουρίστες.

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

Michelangelo never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

ITALY'S WONDERFUL STOREHOUSE OF CULTURE PROMISES TO ENCHANT CRUISE PASSENGERS, BUT THESE DAYS EVEN MICHELANGELO NEEDS A GOOD AGENT.

YOU CAN'T ASSUME THE EXPERIENCE WILL BE PERFECT UNLESS YOUR PASSENGERS, YOUR SHIP AND EVERY OTHER ASPECT OF YOUR OPERATION ARE IN EXPERT HANDS.

MEDOV BECAME ITALY'S LEADING CRUISE SERVICES ORGANISATION BY KNOWING THE COUNTRY AND THE CRUISE INDUSTRY BETTER THAN ANYONE ELSE.

ALL OUR SERVICES ARE SPECIALLY TAILORED TO YOUR REQUIREMENTS AND COVER EVERYTHING A CRUISE LINE COULD WANT, INCLUDING SHIP AGENCY, ALL GROUND OPERATIONS, EXCURSIONS, TRANSFERS, HOSPITALITY, HOTEL BOOKINGS, CATERING AND MARKETING.

AFTER NEARLY HALF A CENTURY OF EXPERIENCE, WE'VE RAISED CARING FOR CRUISE CLIENTS TO THE LEVEL OF A FINE ART.

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

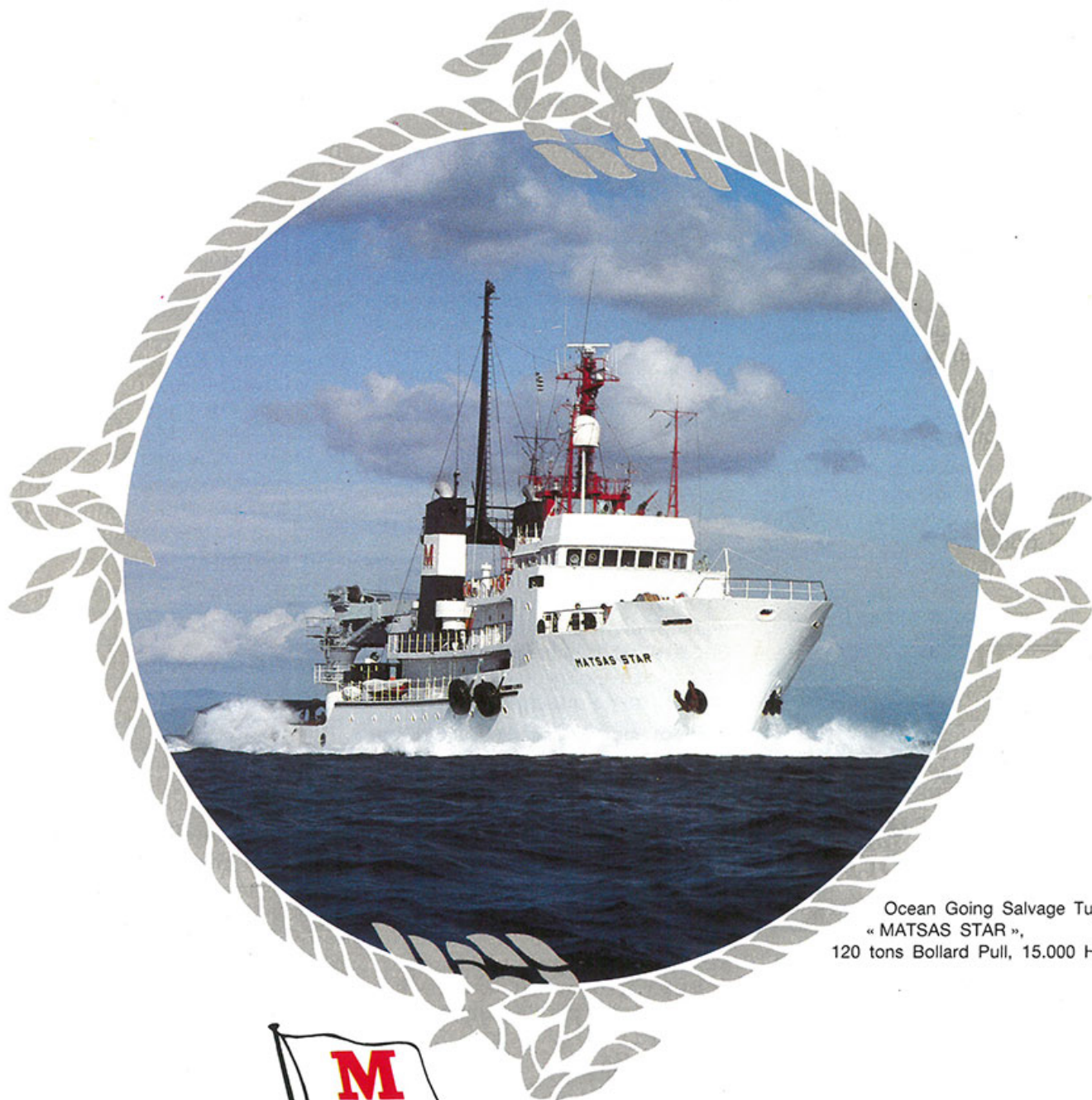
MEDOV®
ITALY'S CRUISE EXPERTS

GENOA : TEL 010-54901, FAX: 010-562050 • VENICE : TEL 041-5203600, FAX: 041-5287258
AND IN ALL ITALIAN PORTS

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

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

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

Η ΑΝΤΑΜΟΙΒΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό, τα παλαιότερα χρόνια οι ναυτασφαλιστές εφάρμοζαν πολύ απλούστερες πρακτικές στον κύκλο της ασφάλισης των πλοίων.

Τότε βασικά αρκούσαν οι ασφαλιστές το υπό ασφάλιση πλοίο να είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά που αποδείκνυαν την αξιοπλοία του σκάφους.

Ακόμη δε μπορούσαν αυτά να έχουν συμπληρωματικές πληροφορίες ως προς το ιστορικό του πλοίου από την "πιάτσα", αφού η διεθνής ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου είχε συστηματικά την έδρα της σε μερικούς γειτονικούς δρόμους του Σίτυ.

Με άλλα λόγια τότε ο ασφαλιστής δεν ασχολείτο με τεχνικά θέματα ούτε θεωρούσε ότι ήταν στην αρμοδιότητά του να ερευνά και να διαπιστώνει ο ίδιος την αξιοπλοία του σκάφους, ούτε τα προσόντα των Αξιωματικών του πλοίου ούτε του αρχιπλοίαρχου ούτε του διευθυντού, ούτε ακόμη τη δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης που διαχειρίζεται το πλοίο.

Αυτός λειτουργούσε απλά κάνοντας τον απολογισμό του στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου και εφόσον έβλεπε ότι τα ατυχήματα παρουσίασαν αύξηση καθώς και οι καταβληθείσες αποζημιώσεις τότε για να αποφύγει μια νέα ζημιογόνα περίοδο αύξανε τα ασφάλιστρα.

Σήμερα όμως το σκηνικό έχει αλλάξει. Τα μεγέθη των πλοίων έχουν πολλαπλασιαστεί, τα συστήματα πρόωσης και ναυσιπλοίας αποτελούν την τελευταία κατάκτηση της υψηλής τεχνολογίας με αποτέλεσμα η αξία τους να αντιπροσωπεύει μια τεράστια περιουσία.

Αντίθετα σήμερα ο αριθμός των μελών τττου πληρώματος έχει ελαττωθεί, η λειτουργία της πολύπλοκης τεχνολογίας απαιτεί ουσιαστικότερες και συστηματικές γνώσεις και μεγαλύτερη εξειδίκευση, τα φορτία είναι πανάκριβα, και η διαχείριση της μεταφοράς τους απαιτεί επίσης εξειδίκευση ενώ οι λειτουργικοί κίνδυνοι έχουν αυξηθεί με αποτέλεσμα η παραμικρή α-

μέλεια ή στοιχειώδης έλλειψη προσοχής, χωρίς να αναφέρουμε την συστηματική αδιαφορία, μπορεί να προκαλέσει ζημιές και ατυχήματα με τεράστιες οικονομικές συνέπειες που αναπόφευκτα καταλήγουν σε απαιτήσεις ασφαλιστικών αποζημιώσεων.

Μπροστά σ' αυτή την διαμορφωμένη νέα πραγματικότητα είναι φυσικό να έχουν διαφοροποιηθεί και οι θέσεις των ασφαλιστών που σήμερα δεν αρκούνται στα προβλεπόμενα πιστοποιητικά αλλά προχωρούν οι ίδιοι πολύ πιο πέρα για να διαπιστώνουν την πραγματική κατασκευαστική και λειτουργική κατάσταση του πλοίου, τα προσόντα των αξιωματικών και την επάρκειά τους και ακόμη προχωρούν στην ίδια την δομή της εταιρίας, για - να διπιστώσουν την δυνατότητα στην πράξη για αποτελεσματική διαχείριση του πλοίου και γενικά να σχηματίσουν οι ίδιοι "συνολική εικόνα της ποιότητας" του ασφαλιζόμενου πλοίου.

Μέχρις εδώ δεν μπορεί κανείς να επικρίνει την ανησυχία των ασφαλιστών, που το παραμικρό λάθος στο πλοίο περικλείει τον κίνδυνο της καταβολής μιας τεράστιας ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Είναι φυσικό οι άνθρωποι να προσπαθούν να διασφαλίσουν καλύτερα σε προληπτικό επίπεδο τα επαγγελματικά τους συμφέροντα.

Όμως εκεί που μπορεί να διατυπωθούν διαφορετικές απόψεις είναι στο πως και προς ποιά κατεύθυνση μπορεί να βελτιωθεί η κατάσταση ώστε και τα ατυχήματα να μειωθούν και η λειτουργική κατάσταση του σκάφους να γίνει πιο βέβαιη και πιο προβλέψιμη η εξέλιξή τους.

Και γινόμαστε σαφέστεροι.

Αφότου γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις στατιστικές τα 80-85% των ζημιών και των έχουν γενεσιουργό αιτία ατυχημάτων τον ανθρώπινο παράγοντα, είναι φυσικό ότι και η ευαισθησία της ασφαλιστικής πλευράς προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να επιδειχθεί.

Γιατί εφόσον γνωρίζει ότι η υπαιτιότητα βρίσκεται προς την Α κατεύθυνση και εσύ αναζητείς λύ-

σεις θεραπείας προς την Β κατεύθυνση επειδή διευκολύνεται είτε οικονομικά είτε διαδικαστικά τότε είναι βέβαιο ότι για την διαπιστωμένη ασθένεια δεν δίνει το σωστό φάρμακο, με αποτέλεσμα όχι μόνο να μην θεραπευτεί ο ασθενής αλλά ακόμη το άσχετο φάρμακο που χορηγείς να προκαλέσει παρενέργειες που μπορεί να χειροτερέψουν την κατάσταση.

Αλήθεια ποια είναι η στάση των ναυτασφαλιστών στο συγκεκριμένο θέμα;

Από την παρακολούθηση της επικαιρότητας πολλοί έχουν σχηματίσει την γνώμη ότι οι ασφαλιστές μάλλον ενεργούν βεβιασμένα, αψυχολόγητα και επιφανειακά χωρίς να αγγίζουν την ουσία του προβλήματος και προς τα εκεί να απαιτούν λύσεις. Με λίγα λόγια θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι ασφαλιστές εφαρμόζουν περισσότερο μία ταμειακή - εισπρακτική πολιτική παρά μια μακροπρόθεσμη οικονομική πολιτική.

Όμως υπήρξε πράγματι μια φωνή αληθινή από ένα P & I Club που ίσως δε της δόθηκε η δέουσα σημασία και βαρύτητα.

Η φωνή αυτή πολύ απλά διατύπωσε την ακόλουθη παρατήρηση που ο γράφων την θεωρεί πολύ σοβαρή:

Οι αποφοιτούντες από τα ναυτικά κολλέγια έχουν ανεπαρκή κατανόηση των επιχειρηματικών επιπτώσεων των ναυτικών ατυχημάτων και του συναφούς οφέλους από την αποφυγή των ζημιών.

Ίσως η παραπάνω διαπίστωση να φωτογραφίζει και το κύριο πρόβλημα της ναυτιλίας σήμερα, αλλά δίνει συγχρόνως και το ερέθισμα της αναζήτησης μεθόδων θεραπείας (για την οποία δεν θα ασχοληθούμε στο παρόν άρθρο).

Ατυχώς φαίνεται ότι η παραπάνω διαπίστωση που δεν είναι μόνο προϊόν μακρόχρονης εμπειρίας του Club αλλά και συγκεκριμένης στατιστικής μελέτης δεν φαίνεται να βρήκε ανταπόκριση όχι μόνο α-

πό τους ασφαλιστικούς φορείς αλλά ούτε και από την εκπαίδευση.

Αντί της αναζήτησης στερεών μακροπροθέσμων λύσεων ακούμε να ύψωνονται περιέργες φωνές αφοριστικού και αψυχολόγητου χαρακτήρα όπως αυτή του ασφαλιστού Tony Nunn να μην γίνεται δεκτική η ασφάλιση πλοίων που έχουν σημαίες ευκαιρίας, προφανώς με το αιτιολογικό ότι οι αρμόδιες αρχές των χωρών αυτών δεν έχουν στην πράξη την δυνατότητα να ασκούν αποτελεσματικό έλεγχο στα πλοία τους που κινούνται έξω από την χώρα την σημαία της οποίας φέρουν (και περί αυτού έχουμε διατυπώσει τις απόψεις σε άρθρο μας με τίτλο: "Αποκλεισμός από την ναυτασφαλιστική κάλυψη" που δημοσιεύτηκε στον Εξάντα, τεύχος Οκτωβρίου 1992).

Ακόμη δε μεταγενέστερα προβλήθηκε το Black Box πάνω στο πλοίο ως πανάκεια για την αποκατάσταση των πραγμάτων και για το οποίο η αρνητική μας θέση αιτιολογήθηκε σε άρθρο μας με τίτλο: "Το Black Box στην Ναυτιλία" που δημοσιεύτηκε στον Εξάντα, τεύχος Φεβρουαρίου 1993.

Ομως επειδή για το θέμα του Black Box ο γνωστός αρθρογράφος Michael Grey επανέρχεται φέρωντάς το στην επικαιρότητα από μία διαφορετική προσέγγιση που νομίζω θα έχει επιπτώσεις στην ναυτιλία, αισθάνομαι την ανάγκη χάρη της ευρύτερης ενημέρωσης να διατυπώσω και τις δικές μου κάπως διαφορετικές απόψεις ώστε ο αναγνώστης να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα.

Ο Michael Grey επικαλούμενος άποψη του Tony Nunn "ότι ο ασφαλιστής δεν μπορεί να ασκήσει οποιαδήποτε επιρροή για το θέμα της ποιότητας στην ναυτιλία", ο ίδιος (ο Michael Grey) θεωρεί ότι:

"Έχουμε πολύ δρόμο ακόμη να διανύσουμε μέχρι την ημέρα που ο πλοιοκτήτης ο οποίος θα τοποθετήσει στο πλοίο του Black Box θα εκπίπτει το ποσό που πλήρωσε για την αγορά του από τα ασφάλιστρα του πλοίου ενώ αντίθετα αυτά που δεν θα διαθέτουν στο πλοίο τους την συσκευή αυτή θα τιμωρούνται με την πληρωμή υψηλότερων ασφαλιστρών.

Αλλά αυτό πρόκειται να συμβεί μάλλον το συντομότερο παρά αργότερα".

Νομίζω ότι από την παραπάνω ξεκάθαρη θέση του έγκριτου αρθρογράφου του Lloyd's List μπορούν να βγουν πολλά συμπεράσματα.

Αρχικά καλλιεργείται ο μύθος για την ύπαρξη σοβαρής ανάγκης να εφοδιαστεί το πλοίο με μια συσκευή παρακολούθησης και καταγραφής όχι μόνο των λειτουργικά δεδομένων και των διαφορών συστημάτων αλλά ακόμη όλων των διαμεμβωμένων με μεθόδους φωνητικής, μορσικής, telex, fax επικοινωνίας του πλοίου με εκτός πλοίου αποδέκτες ή και μέσα στο πλοίο, στην γέφυρα και το μηχανοστάσιο προκειμένου όπως ισχυρίζονται να υπάρχει μια αξιόπιστη απεικόνιση κάθε στιγμή της πραγματικής κατάστασης.

Η κατά αντιστοιχία επίκληση της χρησιμοποίησης του Black Box και στο αεροπλάνο αφ' ενός μεν δημιουργεί ένα θετικό εφελτήριο για τους ασφαλιστές να τολμήσουν να απαιτήσουν από το ασφαλιζόμενο πλοίο την εγκατάσταση της συσκευής ενώ αντίθετα η ομολογούμενα χρήσιμη εγκατάστασή του στο αεροπλάνο θα μπορούσε να λεχθεί ότι ελαττώνει την αντίδραση του εφοπλισμού από τον φόβο μήπως εκτεθεί στην κοινή γνώμη ότι αντιδρά σε ένα βασικό παράγοντα της ασφάλειας του σκάφους.

Και είναι γεγονός ότι οι πιέζοντες για την τοποθέτηση του Black Box στο πλοίο ασκούν τις πιέσεις τους προς δύο διαφορετικές κατευθύνσεις.

Προς μεν την πλευρά της πολιτείας και της κοινής γνώμης πιέζουν με το κοινωνικά ζητούμενο στοιχείο της ασφάλειας ενώ προς την πλευρά των ασφαλιστών πιέζουν με το επιχειρηματικό στοιχείο της διαφάνειας (transparency) πάνω στο οποίο και στηρίζουν το οικοδόμημα της αξιοπιστίας του ασφαλιζόμενου.

Με άλλα λόγια ο κατασκευαστής του Black Box προσπαθεί να πείσει τον ασφαλιστή ότι για πολλά ατυχήματα δεν μπορεί να φθάσει στους πραγματικούς λόγους που τα προκάλεσαν πράγμα που σημαίνει ότι του κρύβουν την αλήθεια, του κρύβουν την πραγματικότητα.

Κατά συνέπεια έχει κάθε λόγο να απαιτήσει την τοποθέτηση μιας συσκευής που κατά τεκμήριο κα-

ταγράφοντας όλα τα προγενόμενα αλλά και προλεχθέντα μέχρι την στιγμή που συνέβη το ατύχημα θα οδηγεί ασφαλέστερα στους λόγους που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα.

Κατά συνέπεια φαίνεται μια αληθοφανής προσέγγιση του προβλήματος που βοηθά τον ασφαλιστή να επιτύχει μεγαλύτερη διαφάνεια στις σχέσεις του με τον ασφαλιζόμενο.

Ομως αυτό το οποίο τελικά απαιτεί ο ασφαλιστής δεν είναι η διαφάνεια αλλά ο τελικός του στόχος είναι η ποιότητα του ασφαλιζόμενου και σε πρακτικό επίπεδο η συνεχής ελάττωση των Claims. Η παράμετρος δηλαδή που μεταφράζεται σε ελάττωση των προκαλούμενων ζημιών, ελάττωση των ατυχημάτων πάνω στο πλοίο. Αυτό είναι το ζητούμενο.

Και αντί να του υποδείξουμε τρόπους να επιτύχει την ποιότητα του υποδεικνύουμε κάτι πολύ επικίνδυνο.

Πείθουμε τον ασφαλιστή ότι ο ασφαλιζόμενος εφοπλιστής δεν είναι ειλικρινής μαζί του και ότι χρησιμοποιεί αδιαφανείς μεθόδους για να κερδίσει τα ζητούμενα Claims.

Και έτσι δημιουργώντας στον ασφαλιστή αυτή την εικόνα της αδιαφάνειας ερχόμαστε και του προσφέρουμε το Black Box δηλαδή το εργαλείο με το ποίο "θα πιάσουμε στα πράσσα" τον ανειλικρινή ασφαλιζόμενο, ταυτίζοντας πλέον - και εδώ είναι το απατηλό επιχείρημα - την διαφάνεια με την επιθυμητή ποιότητα.

Δηλαδή του πουλάμε εργαλείο για να μας προφυλάξει από την δήθεν αδιαφάνεια ως εργαλείο για να επιτύχουμε την ποιότητα.

Ετσι λοιπόν σύμφωνα με τα γραφόμενα του Michael Grey όποιος εφοπλιστής αγοράσει το Black Box θα έχει αποκτήσει το πολυπόθητο "πιστοποιητικό ποιότητας" από τον ασφαλιστή του και θα ανταμειμθεί γιαυτό με την έκπτωση στα ασφάλιστρά του κατά ποσό της γενομένης δαπάνης. Και κατά αντιδιαστολή ο κακός πλοιοκτήτης που δεν θα αγοράσει την συσκευή, αυτός θα τιμωρηθεί πληρώνοντας υψηλότερα ασφάλιστρα και χωρίς βέβαια να αποκτήσει και "πιστοποιητικό ποιότητας".

Κατά συνέπεια τοποθετώντας Black Box κάποιοι θα είναι ευχαριστημένοι κάποιοι άλλοι δυσαρεστημένοι αλλά με βεβαιότητα αυτός που θα είναι ωφελημένος θα είναι ο κατασκευαστής του Black Box.

Και εάν ως "ποιότητα" ασφαλιζόμενου θεωρήσαμε την συνεχή προσπάθειά του να ελαχιστοποιήσει τις ζημιές και τα ατυχήματα στα πλοία, στόχο τον οποίο μπορεί να επιτυγχάνει με μια συνολική προσπάθεια σε όλους τους τομείς και σε όλα τα επίπεδα του πλοίου και της επιχείρησης, διερωτάται κανείς γιατί σ' αυτή την προσπάθεια να μην υπάρχει "ανταμοιβή της ποιότητας" με έκπτωση στα ασφάλιστρα;

Και προκαλεί κατάπληξη το γεγονός ότι στην μία περίπτωση ανταμείβουμε το μέσο το οποίο θα μας προφυλάξει από την δήθεν αδιαφάνεια θεωρώντας και ταυτίζοντας την συσκευή με την ποιότητα ενώ στην δεύτερη περίπτωση του συνετού εφοπλιστή, του νοικοκύρη, του παραδοσιακού επαγγελματία που προσπαθεί να δημιουργήσει με την συνολική συμπεριφορά του την εικόνα του αξιόπιστου - και αποδεικνύεται αξιόπιστος στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου, - σ' αυτόν δεν θέλουμε να ανταμείψουμε την ποιότητα.

Με άλλα λόγια στην πρώτη περίπτωση ανταμείβουμε το μέσο (Black box) που δήθεν εγγυάται την ποιότητα και στην δεύτερη περίπτωση αρνούμεθα να ανταμείψουμε την ίδια την ποιότητα που

μετά από σκληρές προσπάθειες επιτύχαμε.

Και ίσως κανείς να ισχυριστεί ότι η αρνητική θέση ως προς το Black Box σημαίνει άρνηση αποδοχής της τεχνολογίας και του εκσυγχρονισμού.

Ομως δεν πρόκειται περί αυτού. Εάν ο πλοιοκτήτης αξιολογήσει ο ίδιος ότι ένα Black Box η όποια παρόμοια συσκευή αυτόματης παρακολούθησης της λειτουργίας ενός συστήματος του είναι αναγκαία και για λόγους ασφάλειας αλλά και περιστολής δαπανών είμαστε όλοι βέβαιοι ότι ο ίδιος θα το αποκτήσει και ουδείς χρειάζεται να του το υποδείξει.

Ομως αυτή η προσέγγιση απέχει παρά παρασάγκες από το να του επιβάλλουν μια συσκευή που να παρακολουθεί την συνολική λειτουργία του πλοίου ώστε σε δεδομένη στιγμή που θα δημιουργηθεί το ατύχημα για οποιοδήποτε λόγο και θα ανακινηθεί θέμα Claims να χρησιμοποιηθούν οι καταγραφές της συσκευής αυτής για να επιβεβαιώσουν ή όχι τα επικαλούμενα από τον πλοιοκτήτη στοιχεία που τεκμηριώνουν την συγκεκριμένη απαίτηση.

Και αυτό εμείς θεωρούμε ότι δεν είναι αποδεκτό από την ηθική των ναυτιλιακών συναλλαγών.

Και όμως αυτή η ηθική έγινε αποδεκτή από τον Michael Grey όταν για την περίπτωση του ελληνικού "Aegean Sea" στην Ισπανία έγραφε: "εάν υπήρχε η συσκευή Black Box στο πλοίο θα είχαμε την απάντηση τι ήταν αυτό που έκανε

τον πλοίαρχο νύχτα και με ισχυρό κυματισμό και με ανεπαρκή ορατότητα να ξεκινήσει από το αγκυροβόλιό του και χωρίς τον πλοηγό να εισέλθει στο λιμάνι". Για να συνεχίσει "εάν ήταν μια περίπτωση εφαρμογής του Black Box αυτή ήταν του "Aegean Sea".

Σαφής ο υπαινιγμός.

Ομως δεν μπορεί κανείς να μην σχολιάσει ότι με το Black Box χωρίς αμφιβολία θα εδραιώσουμε ακόμη περισσότερο τον παράγοντα της καχυποψίας μεταξύ ασφαλιστού και ασφαλιζομένου.

Με άλλα λόγια το Black Box θα επιβεβαιώσει ότι η σχέση τους από σχέση εμπιστοσύνης που ήταν (και αυτό δεν μεταβάλλεται έστω και εάν κατά καιρούς υπήρξαν ατυχή περιστατικά) θα μεταβληθεί σε σχέση καχυποψίας. Και αυτό είναι πολύ επικίνδυνο ενδεχόμενο αφού θα εισάγει στις μεταξύ τους σχέσεις νέες πρακτικές και νέα τεχνικά μέσα που θα καλούνται να επιβεβαιώνουν - διασταυρώνουν την ειλικρίνεια και την αξιοπιστία που πρέπει να τις διακρίνει.

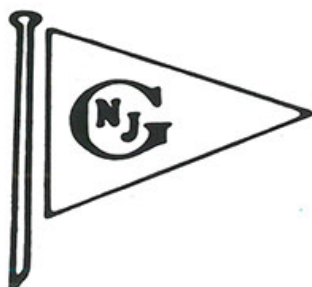
Ομως το Black Box δεν μπορεί να επιτύχει την ποιότητα. Η ποιότητα θέλει μια συνολική προσπάθεια, μια πίστη, μια συνεχή επιμονή, αλλά και καταξίωση. Και η καταξίωση της ασφαλιστικής συμπεριφοράς του ασφαλισμένου είναι η "ανταμοιβή της ποιότητας" με ασφαλιστική έκπτωση στα ασφάλιστρα.

Αυτή είναι η καταξίωση, αυτό και το κίνητρό της.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

N. J. GOULANDRIS LTD.

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



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

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
Monte Carlo

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London
SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
Piraeus

— **ONASSIS GROUP** —

Κρίση και προοπτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Του Ευρωβουλευτή κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση περνάει σήμερα μια βαθιά κρίση. Η κρίση αυτή έχει δύο πτυχές. Μία καθαρά οικονομική και μία κρίση αξιοπιστίας της οικονομικής πολιτικής και εμπιστοσύνης στο μέλλον.

Η οικονομική κρίση παίρνει την μορφή της διόγκωσης όχι μόνο της συγκυριακής, αλλά και, το χειρότερο, της διαρθρωτικής ανεργίας.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομία αντιμετωπίζει δυσκολίες προσαρμογής του παραγωγικού της ιστού στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Η παραγωγή μεταφέρεται σιγά-σιγά έξω από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κάτω από το βάρος πιέσεων στο Γύρο της Ουρουγουάης για απελευθέρωση του εμπορίου, αλλά και των απωλειών ευημερίας για τον καταναλωτή του συνεπάγονται οι παντός είδους επιδοτήσεις στον αγροτικό τομέα της οικονομίας, η σταδιακή εγκατάλειψη της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής σημαίνει στην ουσία σταδιακή υποκατάσταση της Ευρωπαϊκής αγροτικής παραγωγής από εισαγωγές. Η διαδικασία αυτή αναμένεται να ενταθεί με την αποκατάσταση κανονικών εμπορικών σχέσεων με τις χώρες του πρώην υπαρκτού σοσιαλισμού, και όχι μόνον όσον αφορά αγροτικά προϊόντα. Αργά αλλά σταθερά πραγματοποιείται επίσης η μεταφορά της μεταποιητικής παραγωγής προς τα Ανατολικά (Ανατολική Ευρώπη, πρώην Σοβιετική Ένωση, και, κυρίως, Ασία). Από την άλλη πλευρά, οι υπηρεσίες δεν είναι σε θέση να αναπληρώσουν, ποσοτικά και ποιοτικά, τις διαρθρωτικές απώλειες θέσεων εργασίας που σημειώνονται. Σιγά-σιγά χάνονται οι αγρότες και οι βιομηχανικοί εργάτες και μαζί τους και η εργασία πλήρους απασχόλησης.

Στο πλαίσιο αυτό έρχεται να προστεθεί και η συγκυριακή ανεργία. Η ύφεση που επικρατεί από τις αρχές της δεκαετίας που διανύουμε είναι κατά κάποιο τρόπο διορθωτική της έξαρσης της οικο-

νομικής δραστηριότητας που πραγματοποιήθηκε στο δεύτερο ήμισιο της προηγούμενης δεκαετίας. Η μεγέθυνση που σημειώθηκε τότε ήταν μη βιώσιμη διότι στηρίχθηκε κυρίως στην διαθεσιμότητα δανειακών κεφαλαίων χαμηλού κόστους που δημιουργήσε η απελευθέρωση των χρηματοπιστωτικών αγορών, και, στην συνεχή μείωση του πραγματικού κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος (αύξηση του μεριδίου των κερδών στο εισόδημα) που επιτεύχθηκε με την εφαρμογή από την αρχή της δεκαετίας του 1980 μιας μεσοπρόθεσμης μακροοικονομικής στρατηγικής σταθερότητας τιμών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την εκτίναξη της ανεργίας σε ιστορικά υψηλά επίπεδα στα μέσα της δεκαετίας του 1980 και την συνακόλουθη πειθάρχηση των εργαζομένων και συγκράτηση των μισθών.

Η ανεργία σήμερα οδεύει προς τα υψηλά επίπεδα των μέσων της δεκαετίας του 1980 (λίγο κάτω από 11% το 1985) και αναμένεται να υπερβεί το όριο του 11% το 1994 και 1995. Η περαιτέρω αύξηση της ανεργίας θα οδηγήσει από μόνη της σε κάποια ανάκαμψη χωρίς να μπορεί να προσδιορισθεί η ταχύτητα και ο χρονικός ορίζοντας της ανάκαμψης. Το πιθανότερο είναι η διαδικασία να είναι παρατεταμένη, με την ανεργία να παραμένει σε υψηλά επίπεδα και την φτώχεια να κάνει δειλά-δειλά την εμφάνισή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μείωση της ανεργίας στο μισό μέχρι το 2000 είναι ανέφικτη, επειδή τα μέσα πολιτικής που προτείνει δεν διαφέρουν από αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν και μας έχουν οδηγήσει στην σημερινή κρίση.

Το περιβάλλον, λοιπόν, στο οποίο λειτουργεί η οικονομία είναι αρνητικό. Κορυφαία εμφάνιση της κατάστασης αυτής αποτελεί η νομισματική/συναλλαγματική κρίση που σιγόβραζε για χρόνια και εκ-

δηλώθηκε έντονα τους τελευταίους 15 μήνες στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα. Εάν θέλει κάποιος να αναζητήσει την βαθύτερη αιτία της κρίσης δεν μπορεί να αποφύγει το θέμα της ανεργίας. Όταν η Ευρωπαϊκή οικονομία, στις αρχές της δεκαετίας που διανύουμε, εισήλθε σε μια περίοδο αυξανόμενης ύφεσης, όλες οι κυβερνήσεις λίγο-πολύ προσπάθησαν να αντισταθμίσουν τα αποτελέσματα της ύφεσης (την ανεργία, δηλαδή) και όχι να αντιμετωπίσουν τα διαρθρωτικά αίτια της κρίσης. Από τα παραδοσιακά όπλα που διέθεταν, μόνον η δημοσιονομική πολιτική ήταν διαθέσιμη μιας και η νομισματική πολιτική στην πραγματικότητα καθορίζεται από την Bundesbank. Αφησαν, λοιπόν, οι κυβερνήσεις τους λεγόμενους αυτόματους σταθεροποιητές να δημιουργήσουν ελλείμματα έτσι ώστε να τονωθεί η ζήτηση και να μετριασθεί η ανεργία. Την ίδια ώρα, όμως, που εγκατέλειπαν συγκυριακά (δηλ. προσωρινά) την δημοσιονομική πειθαρχία, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα βρισκόταν στην διαδικασία διαπραγμάτευσης της συνθήκης του Μάαστριχτ και, μετέπειτα, στην πρώτη φάση της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης, όπου η σύγκλιση των οικονομιών (διάβαζε δημοσιονομική πειθαρχία) αναδεικνυόταν σαν το υπέρτατο αγαθό άσκησης οικονομικής πολιτικής. Έτσι, οι κυβερνήσεις άρχισαν να παίζουν με την ιδέα της χαλάρωσης της νομισματικής πολιτικής και να ζητούν από την Γερμανία να επιδείξει κάποια ευελιξία όσον αφορά την μείωση των επιτοκίων. Η Γερμανία, όμως, βρισκόταν στην διαδικασία ενσωμάτωσης της Ανατολικής Γερμανίας στην οικονομία της αγοράς. Η τεράστια μεταφορά πόρων προς την Ανατολική Γερμανία είχε διογκώσει τα δημοσιονομικά ελλείμματα και η Bundesbank αγωνιζόταν με τα υψηλά επιτόκια να περιορίσει τις πληθωριστικές πιέσεις. Συνεπώς, και εφόσον οι

χώρες του Μηχανισμού Συναλλαγματικών Ισοτιμιών (ΜΣΙ) ήθελαν να διτηρήσουν πάση θυσία αμετάβλητες τις ισοτιμίες με το γερμανικό μάρκο, δεν υπήρχε άλλη διέξοδος από το να βαθύνει η ύφεση παντού. Και έτσι έγινε.

Στην πορεία αυτή, οι αγορές διέγνωναν τις αμφιταλαντεύσεις ορισμένων κυβερνήσεων όσον αφορά την προσήλωσή τους στις σταθερές ισοτιμίες στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν την ύφεση, και με αφορμή τις αβεβαιότητες στην διαδικασία επικύρωσης της Συνθήκης του Μάαστριχτ (Δανικό και Γαλλικό Δημοψήφισμα), άρχισαν τις κερδοσκοπικές επιθέσεις.

Για πολλούς μήνες είχαμε συνεχείς επανευθυγραμμίσεις ισοτιμιών, δύο νομίσματα αποσύρθηκαν από το ΜΣΙ, και τέλος στις αρχές Αυγούστου 1993, το κανονικό εύρος διακύμανσης του συστήματος προσδιορίστηκε σε + 15% από 2.25% που ήταν προηγουμένως. Σαν αποτέλεσμα, οι κερδοσκοπικές επιθέσεις έπαψαν. Το σύστημα, όμως έχασε την αξιοπιστία του. Στην ουσία βρισκόμαστε σε μια μεταβατική περίοδο. Το τι θα προκύψει θα εξαρτηθεί από την προσήλωση των μεγάλων κυρίως κρατών - μελών στην ιδέα της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης.

Η de facto εγκατάλειψη του ΜΣΙ έχει αποδυναμώσει τον συντονισμό της οικονομικής πολιτικής των κρατών-μελών, παρόλο που δεν είδαμε μετά τον Αύγουστο ούτε μεγάλες υποτιμήσεις ούτε μεγάλες μειώσεις στα επιτόκια. Βέβαια, από τότε μέχρι σήμερα τα Γερμανικά επιτόκια έπεσαν αρκετά με την εμβάθυνση της ύφεσης στην Γερμανία και την αντιπληθωριστική πολιτική που ακολουθείται, όπως αντανακλάται στην προσπάθεια δημοσιονομικής εξυγίανσης και στον μετριασμό των μισθολογικών αναπροσαρμογών που επιτεύχθηκε. Όχι μόνο τα δημοσιονομικά ελλείμματα στην Κοινότητα είναι σήμερα σχεδόν στο διπλάσιο επίπεδο από αυτό που προβλέπει η σύγκλιση των οικονομικών επιδόσεων της Συνθήκης του Μάαστριχτ, αλλά, δυστυχώς, έχει απωλεσθεί και ο κύριος μηχανισμός συντονισμού οικονομικής πολιτικής και νομισματικής και συναλλαγματικής σταθερότητας που διέθετε το σύστημα.

Εδώ, θα πρέπει να θυμίσουμε ίσως ότι η μετάβαση στην τελική φάση της ΟΝΕ, που θα γίνει είτε μέχρι την 1/1/1997 ή, το αργότερο, μέχρι την 1/1/1999, απαιτεί όπως τα κράτη-μέλη, που θα προχωρήσουν στην τρίτη φάση, έχουν ελλείμματα που δεν υπερβαίνουν το 3% του ΑΕΠ (έναντι 6% του ΑΕΠ σήμερα κατά μέσο όρο) και το νόμισμα τους έχει παραμένει στο κανονικό όριο διακύμανσης (+2.25%) για δύο τουλάχιστον χρόνια χωρίς να έχει σημειωθεί επανευθυγράμμιση της ισοτιμίας τους με δικιά τους πρωτοβουλία. Είναι προφανές ότι οι σημερινές επιδόσεις είναι μακριά από τα κριτήρια σύγκλισης της Συνθήκης του Μάαστριχτ, αλλά, το κυριότερο, δεν υπάρχουν αποτελεσματικοί μηχανισμοί που να οδηγούν στην σύγκλιση.

Με βάση τα ανωτέρω, μπορεί κανείς να πει ότι οι πιθανότητες να πάμε στην ΟΝΕ την 1/1/97 είναι ελάχιστες χωρίς όμως να αυξάνονται ουσιαστικά στο διάστημα μέχρι 1/1/99. Το πιθανότερο είναι ότι ορισμένες χώρες θα κάνουν το μεγάλο βήμα μόνες τους και η Ευρωπαϊκή Ένωση ή θα διαλυθεί ή θα υπάρξει επανομαδοποίηση, περιλαμβανομένων και χωρών που δεν είναι σήμερα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν δεν αποκατασταθούν γρήγορα συνθήκες βιώσιμης μη πληθωριστικής ανάπτυξης, η συνοχή της Κοινότητας θα τεθεί σε μεγάλη δοκιμασία. Στον σημερινό κόσμο των εμπορικών ομαδοποιήσεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση εμφανίζεται διχασμένη, χωρίς σταθερό προσανατολισμό και όραμα, και με μικρές πιθανότητες να υιοθετήσει το κοινό νόμισμα. Χωρίς, όμως, κοινό νόμισμα η παρουσία της στον κόσμο θα είναι εξασθενημένη. Δεν θα μπορεί να συμμετέχει σαν ίσος προς ίσο με την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ στην δημιουργία ζωνών εμπορικής και χρηματοπιστωτικής επιρροής, και, εν γένει, δεν θα μπορεί να ασκήσει αποτελεσματικά οικονομική εξωτερική πολιτική.

Η παρουσία της στους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς θα είναι υποδεέστερη εκείνης των άλλων μεγάλων οικονομικών δυνάμεων έτσι, δεν θα μπορεί να ελέγχει τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς συντονισμού και οικονομικής συνεργασίας, και, σε τελευ-

ταία ανάλυση, τις νομισματικές και συναλλαγματικές εξελίξεις.

Μια ισχυρή Ευρωπαϊκή Ένωση προϋποθέτει ισχυρή οικονομία και ενιαίο νόμισμα. Οι διαδικασίες για την δημιουργία μιας ισχυρής Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να επιταχυνθούν. Η Ευρώπη θα πρέπει να βγει από τέλμα των μικροεθνικών υπολογισμών και να αποκτήσει ένα πρόγραμμα πνοής για την ανασυγκρότηση της οικονομίας. Απαιτείται ένα άλμα προς τα εμπρός και όχι βήματα προς τα πίσω.

Θέλω να κλείσω με μία αναφορά στην Ελλάδα. Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια δεν έγινε σοβαρή προσπάθεια σύγκλισης στην Ελληνική Οικονομία. Ο πληθωρισμός και τα ελλείμματα εξακολουθούν να βρίσκονται στα ίδια ουσιαστικά επίπεδα που βρισκότουσαν το 1989, με την επιπρόσθετη επιβάρυνση ενός διογκωμένου, σε επικίνδυνα επίπεδα, δημοσίου χρέους. Η σημαντική αυτή καθυστέρηση ήταν αποτέλεσμα της οικονομικής πολιτικής που ακολουθήθηκε και, σε ένα βαθμό, της δυσμενούς συγκυρίας.

Το έργο που περιμένει την νέα κυβέρνηση είναι titάνιο. Η αποκατάσταση συνθηκών μεγέθυνσης με οικονομική σταθερότητα αποτελεί το πρώτιστο μέλημα της νέας κυβέρνησης. Είναι δυνατόν η χώρα μας να προετοιμασθεί για την ΟΝΕ ή τουλάχιστον να βελτιώσει την θέση της σε σχέση με άλλες υποψήφιες χώρες ώστε να μπορέσει να παρακολουθήσει τις όποιες εξελίξεις; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό πρέπει να είναι καταφατική. Χρειάζεται εθνική αφύπνιση και συστράτευση όλων των παραγωγικών δυνάμεων για την έξοδο από την κρίση. Οτι οριακές αλλαγές μπορούσαν να γίνουν έχουν γίνει. Σήμερα χρειάζονται πλέον τομές. Και αυτό το έργο καλείται να αναλάβει η νέα κυβέρνηση.

Εάν δεν μπορέσουμε να νοικοκυρέψουμε την οικονομία μας, τότε η θέση της χώρας μας στον διεθνή στίβο θα εξασθενήσει. Η περιθωριοποίηση και η λατινοαμερικανοποίηση της οικονομίας μας και της κοινωνίας μας πρέπει να αποφευχθεί.



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



ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Του Καπτάν ΓΙΩΡΓΗ ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Αντί του 80% ή κάποια φημολογούμενης προεκλογικά αύξησης 8% στις συντάξεις NAT, μας προέκυψε μείωση λόγω του από 2% σε 3% ΚΑΑΝ και από 15% σε 20% συμμετοχής στα φάρμακα (απόφαση Αυγούστου 1993).

Για μια ακόμη φορά είμαστε άτυχτοι αφού επαναλήφθηκε η ίδια ιστορία του 1981- 1983 - 1989 - 1993 μη υλοποίησης προεκλογικών και άλλων υποσχέσεων, σταδιακής έστω του θρυλικού 80% στις συντάξεις Πλοίαρχων και Α' Μηχανικών που σήμερα είναι φτώχειας.

Των άλλων συνταξιούχων NAT που ζητάνε κι αυτοί τώρα το 80% είναι υποφτώχειας, ανθυποφτώχειας στην Ελλάδα της Ενωμένης Ευρώπης και της Συνθήκης του Μάαστριχτ: Απύθμενο ΑΙΣΧΟΣ! Συνεχής εμπαιγμός των αρμοδίων.

Σε εκδήλωση της Ε.Ε.Ε. είδαμε και ακούσαμε τον τότε Πρωθυπουργό κ. Κ. Μητσοτάκη να δηλώνει πόσο ευτυχής ήταν που υλοποιήθηκαν όλες οι προεκλογικές υποσχέσεις προς τους Εφοπλιστές. Δυστυχώς όμως δεν υλοποιήθηκαν έστω μερικώς οι προεκλογικές υποσχέσεις του προς τους συνταξιούχους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς (Χίο και Πειραιά) που παίρνουν σύνταξη φτώχειας.

Απαράδεκτη διαφοροποίηση απονομής δικαίου.

Σήμερα όμως πέρασαν ακριβώς δέκα χρόνια και επτά μήνες (31.3.83) που ο τότε και τωρινός Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας στην μεγαλειώδη συγκέντρωση των συνταξιούχων πλοίαρχων και Α' μηχανικών μπροστά στο ΥΕΝ μας έστελνε φιλιά, δίνοντας τον λόγο του ότι το καθ' όλα δίκαιο αίτημά μας του 80% θα υλοποιείτο στη Βουλή των θερινών διακοπών: Πέρασαν από τότε πολλοί χειμώνες και καλοκαίρια χωρίς την παραμικρή μέριμνα υλοποίησής του. Ολόψυχα ευχόμεθα να θεσμοθετήσει και υλοποιήσει έστω τώρα την υπόσχεσή του, χωρίς να ξαναδώσει τον λόγο του.

Το δούλεμα όμως χρόνια συνεχίζεται από τους αρμόδιους που

Τα "Ναυτικά Χρονικά" δημοσιεύουν αυτή την κραυγή απογνώσεως του Καπτάν Γιώργη Αμπουσέλαμ χωρίς την παραμικρή επέμβαση στο κείμενο, γιατί θεωρήσαμε ότι αυτή η γνήσια φωνή, που είναι άλλωστε και η φωνή όλων των συνταξιούχων μας και δημιουργών του σύγχρονου ελληνικού ναυτικού θαύματος, έπρεπε να ακουστεί χωρίς την παραμικρή αλλοίωση από όλους: Πρώτα - πρώτα από τους ενεργούς ναυτικούς μας και τους εκπροσώπους τους, εν συνεχεία από τον ελληνικό εφοπλισμό και τέλος από την Ελληνική Πολιτεία η οποία είναι συνυπεύθυνη για τα δεινά που έχουν επισωρευθεί στο NAT και οφείλει να διορθώσει τουλάχιστον την τεράστια αδικία που γίνεται επί σειρά ετών σε βάρος των συνταξιούχων πλοίαρχων και Α' μηχανικών.

πιπιλίζουν πάντα την ίδια καραμέλα των οικονομικών του NAT. Πολυλάκεις το έχουμε δηλώσει ότι δεν μας αφορούν, διότι όλοι γνωρίζουν ακόμη και οι κότες ότι για την χρεωκοπία - βούλιαγμα του NAT οι μόνοι αθώοι που δεν φέρουν την παραμικρή ευθύνη είναι οι πραγματικοί ναυτικοί συνταξιούχοι NAT

Ενοχη και μόνη υπεύθυνη ανεξαρτήτως χρώματος είναι η Πολιτεία που έκανε κοινωνική πολιτική με τα γεμάτα αρμύρα και αίμα λεφτά μας (εισφορές). Δόθηκαν ψηφορουσφετολογικές παροχές, αυξήσεις, αναδρομικά μάλιστα κ. Κατσιφάρα.

Ο σταυρός ναυτικού αγώνος σε άσχετους για να παίρνουν το επιδοματάκι. Γίνανε νόμοι και προφητείες με άρθρα που έπρεπε από καιρό να έχουν καταργηθεί. Σε όλους είναι γνωστά, αλλά κάνουν τον Γερμανό που λέμε, γιατί έτσι τους βολεύει.

Είναι και οι χιλιάδες μαϊμούδες συνταξιούχοι NAT που ροκανίζουν χρόνια το Ταμείο σε βάρος των πραγματικών χιλιοβασανισμένων συνταξιούχων ναυτικών, αφού κανείς δεν τολμά να εκκαθαρίσει τα Μητρώα του. Falta Pelotas: Λείπουν μπάλες.

Χρόνια περιμέναμε το περιβόητο νομοσχέδιο εξυγίανσης NAT που θα έβαζε μερικά πράγματα στη θέση τους. Δυστυχώς, όμως αν ποτέ υπήρξε τέτοιο νομοσχέδιο έμεινε τελικά κίτρινο γράμμα στο συρτάρι, παρά τις από καιρό δηλώσεις Υπουργών Ναυτιλίας προε-

κλογικά. Και εδώ ισχύει το Falta Pelotas.

Που και που διαβάζουμε στον τύπο για μέτρα που προτίθεται να πάρει η Πολιτεία για να προσελκύσει τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα (ειδικά αξιωματικού).

Γιατί όμως οι αρμόδιοι δεν ρωτάνε για να μάθουν τις ναυτομάνες Χίο - Ανδρο και άλλες, πόσοι απόφοιτοι Λυκείου τα τελευταία χρόνια πήγαν στη θάλασσα; Η απάντηση είναι ελάχιστοι.

Πριν μερικά χρόνια στο Βροντάδο Χίου, οι απόφοιτοι Γυμνασίου μπαρκάρανε αμέσως όλοι Δόκιμοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί. Τώρα ούτε ένας. Η αιτία γνωστή. Είναι οι συντάξεις φτώχειας που παίρνουν οι παππούδες τους, οι πατεράδες τους, οι συγγενείς τους, όλοι οι συνταξιούχοι ναυτικοί σε σύγκριση με συνταξιούχους της ξηράς, από καθαρίστριας μέχρι τραπεζικού, οδηγού λεωφορείων ΕΑΣ και πολλών άλλων που οι τσέπες τους είναι παπαδίστικες για να χωράνε οι συντάξεις τους, τα εφ' άπαξ κτλ. κτλ.

Μέτρα προσέλκυσης και πράσινα άλογα. Δώστε συντάξεις και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σύμφωνα με τις καταβληθείσες και καταβαλλόμενες μηνιαίες σε συνάλλαγμα εισφορές στο NAT που ξεπερνούν τις συντάξεις μας. Πρωτοφανές σε παγκόσμια κλίμακα ασφαλιστικό γεγονός. Απίστευτο κι όμως αληθινό.

Οικονομική Αυτοτέλεια NAT

Για να επιτευχθούν οι τρεις μαγικές λέξεις, πρέπει όχι στα λόγια να γίνουν τα εξής:

1. Ουσιαστική ένταξη του NAT στο Κρατικό Προϋπολογισμό και γιατί όχι στο δεύτερο πακέτο Ντελέρ.
2. Εξυγίανση NAT με εκκαθάριση των Μητρώων του.
3. Επανεξέταση από Υγειονομική Επιτροπή του Δημοσίου όλων των λόγων ασθενείας και ατυχημάτων συνταξιούχων NAT. Να γίνεται κάθε δύο χρόνια, ώστε να αναπροσαρμόζεται οι συντάξεις σε περί-

πτώση επιδείνωσης αναπηρίας (αλλαγή βαθμού αναπηρίας) ή ασθενείας.

4. Εκσυγχρονισμός νομοθεσίας NAT για να καταργηθούν επιτέλους αμαρτωλά άρθρα που ουδόλως τιμούν την Ελληνική Ναυτιλία. Να ισχύσουν όμως και πάλι άρθρα όπως το 23 του Ν 792/78 χωρίς την πονηρή παράγραφο εφ' όσον τα οικονομικά το επιτρέπουν.

5. Να καταβάλλουν όλοι στο NAT εισφορές ανεξάρτητα με τις κατηγορίες-κλάσεις πλοίων που υπηρετούν. Όσοι δεν αποδεχθούν το μέτρο ν' ασφαρίζονται σε θυγατρικό ταμείο του NAT από το οποίο θα λαμβάνουν την σύνταξή τους, μικρότερη φυσικά απ' αυτή των ποντοπόρων.

6. Εγκαιρή είσπραξη των υπέρ NAT πόρων και εξόφληση ναυτολογίων.

7. Σωστή εκμετάλλευση - διαχείριση και της ακίνητης περιουσίας του NAT

8. Αρτια οργάνωση - λειτουργία NAT και της μηχανογραφικής του υπηρεσίας.

Πριν λίγο καιρό διάβασα στον ναυτιλιακό τύπο σκέψεις και γνώμες της Ε.Ε.Ε. περί νέου NAT με διάφορες συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, που εμάς τους παλιούς συνταξιούχους ναυτικούς έζωσαν τα φίδια αναλογιζόμενοι τι άραγε μας επιφυλάσσει το μέλλον.

Αντί, λοιπόν, των ανωτέρω σκέψεων της Ε.Ε.Ε. και γνωρίζοντας φυσικά την ευαισθησία, την στοργή και το αμέριστο ενδιαφέρον των Εφοπλιστών για τους παλιούς συνεργάτες τους, σημερινούς συνταξιούχους NAT με τις συντάξεις φτώχειας, υποφτώχειας ανθυποκαπετάν Γιάννη Γκούμα, πρόεδρο της ΕΕΕ, σε συμφωνία με τον Κομμίτη του Λονδίνου, να ξεκινήσει σταυροφορία ανάληψης του Οίκου Ναύτου από τους εφοπλιστές χωρίς καμμία απολύτως συμμετοχή ή παρέμβαση της Πολιτείας.

Αν γίνει αυτό θα πριμοδοτηθεί το NAT με το 30% των εισφορών, ποσό σημαντικότερο που δίνεται στον Οίκο Ναύτου και που θα συμβάλλει άμεσα μαζί με τα προαναφερόμενα μέτρα στην οικονομική αυτοτέλεια του Ταμείου με όλα τα ευεργετικά συνταξιοδοτικά συνεπακόλουθα. Θα γίνει το NAT σταβέντο (υπήνεμο) λιμάνι των γηραιών μας, από ανοικτή ράδα που είναι εδώ και πολλά χρόνια.

Αν οι κ.κ. Εφοπλιστές το πάρουν ζεστά, το θελήσουν, θά γίνει στο άψε - σβήσε και θα είναι μια σούπερ ολόχρυση ανεπανάληπτη προσφορά προς τους Έλληνες ναυτικούς εν ενεργεία και συνταξιούχους.

Περιττό να αναφερθεί ότι όλη η ακίνητη περιουσία και ο εξοπλισμός του Οίκου Ναύτου θα ανήκουν στον νέο φορέα - οργανισμό. Δηλώνω δε ότι θα είμαι ο πρώτος που στον λογαριασμό για τον νέο Οργανισμό Ο.Ν. θα καταθέσω το ποσό μιας μέρας της σύνταξης

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

φτώχειας που παίρνω. Ιδού η Ρόδος ιδού και το πήδημα!

Σοβαρότατο θέμα είναι και οι εισηγήσεις συμβούλων και άλλων δήθεν ειδικών στους κ.κ. Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας - Οικονομικών και Ναυτιλίας που έχουν σχέση με τις συντάξεις ΝΑΤ. Είναι κοινό μυστικό ότι αναφερόμενοι στους συνταξιούχους πλοιάρχους και Α' μηχανικούς τους παρουσιάζουν λίγο-πολύ προνομιούχους παραλήδες, ότι δεν έχουν ανάγκη γιατί μπαρκάρουν με μισθούς πάνω από 1.000.000 δρχ.

Πόσοι και ποιοί είναι αυτοί που μπορούν;

Ελάχιστοι κ.κ. Υπουργοί σε σχέση με τους πολλούς ηλικιωμένους ανήμπορους, άρρωστους, τσακισμένους απ' την πολύχρονη σκληρή θαλασινή ζωή τους. Για να τα φέρουν βόλτα με την σύνταξη φτώχειας που παίρνουν, αναγκάζονται να υποαπασχολούνται σε εξευτελιστικές δουλειές που δεν τολμώ ν' αναφέρω. Το αυτό φυσικά ισχύει με πολλές χήρες συναδέλφων.

Για τους συνταξιούχους που αναγκάζονται και μπορούν να μπαρκάρουν σας γνωρίζω ότι πολλοί γυρίζουν πίσω με ξύλινο κουστόμι (κασόνι) ή ενταφιάζονται σε μακρινά αφιλόξενα χώματα: Αυτή είναι η ωμή τραγική αλήθεια κ.κ. Υπουργοί.

Ισως βρεθούν εξυπνάκηδες, που θα ψιθυρίσουν "Καλά, γιατί δεν κάνανε οικονομίες όταν ταξιδεύουν:

Δηλαδή να ξέρεναν το σ...ό τους, να μην σπούδαζαν και πάντρευαν τα παιδιά τους να μη ξόδευαν τα μαλλιοκέφαλά τους σε ανιάτες φοβερές αρρώστιες των ίδιων και των ανθρώπων τους, να μην αποκτούσαν ένα σπίτι, να μην έπιναν μια μπύρα στο λιμάνι που έφταναν μετά από ταξίδι που είδαν τον χάρο με τα μάτια τους. Δεν πάτε στο διάολο εξυπνάκηδες κι ακόμα πάρα πέρα.

Τι λένε όμως, ρωτώ, η Ε.Ε.Ε., η Π.Ν.Ο., η Πολιτεία, τα μαζικά μέσα ενημέρωσης, ο τύπος με ελάχιστες εξαιρέσεις. Τι να πούν; Ο,τι λένε τόσα χρόνια, θα θα και αέρα κοπανιστό.

Μας αποκαλούν όμως πρεσβυτάς της Ελλάδας στο Εξωτερικό! Φωτιά στα μπατζάκια τους και μπατζάκια μας.

Τα ναυτικά συνταξιοδικά σωματεία, ενώσεις και ομοσπονδίες με τα ανιδιοτελή ικανά Διοικητικά Συμβούλια αγωνίζονται, πασχίζουν χρόνια τώρα για την υλοποίηση των δίκαιων αιτημάτων τους, όπως είναι το 80% πλοιάρχων και Α' μηχανικών από το 1980-81 (τώρα καθολικό αίτημα όλων των συνταξιούχων ΝΑΤ). Το 70% για τις χήρες. Για την αύξηση εξόδων κηδείας που δεν είναι αρκετά σήμε-

ρα ούτε για την κάσα. Για την σωστή ιατροφαρμακευτική περίθαλψη χωρίς πλαφόν. Για την απόκτηση αυτοκινήτου με τον ευεργετικό νόμο που ισχύει για τους εν ενεργεία συναδέλφους, άσχετα με τις συντάξεις φτώχειας (άλλο Μαντάμ κι άλλο Δεσποινίς). Δεν το θέλει ούτε ο Θεός ούτε ο διάολος να παίρνει αυτοκίνητο το χθεσινό καμαροτάκι από την Κομοτηνή και όχι ο συνταξιούχος ναυτικός με πραγματική θαλάσσια υπηρεσία 20-25-30 χρόνια και βάλε.

Για την υλοποίηση των αιτημάτων μας χρειάζεται προγραμματισμένος ακοματίστος χωρίς ανάπαυλα αγώνας, με ουσιαστική και όχι υποτονική συμπαράσταση των εν ενεργεία συναδέλφων ΠΝΟ και ΓΣΕΕ. Καλές οι παραστάσεις, τα υπομνήματα και τα ψηφίσματα αλλά δεν έχουν φέρει τις ποθούμενες λύσεις.

Οι συγκεντρώσεις, οι κινητοποιήσεις μας να είναι καλά οργανωμένες, δυναμικές και δραστικές χωρίς να έχουμε ανάγκη από απεργίες.

Το ταξίδι είναι πολύ δύσκολο, θα συναντήσουμε εμπόδια όπως πάντα από εκεί που δεν περιμένουμε, αλλά ενωμένοι και αποφασισμένοι θα φτάσουμε σίγουρα στο λιμάνι της Επιτυχίας.

Με πολύ πίκρα και αγανάκτηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956
ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ
ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΓ'ΙΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΙΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ημέρες δεχθήκαμε ένα οργισμένο μεν αλλά ανανμενόμενο τηλεφώνημα - γιατί είχαν προηγηθεί και άλλα παρόμοια σε ανάλογες περιπτώσεις - για το θέμα της συμμετοχής ΟΛΩΝ των πλοίων στη Ναυτική Εκπαίδευση και στην εκστρατεία για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ποιοί είστε εσείς, μας ρώτησε ο οργισμένος κύριος, αφού πρώτα είπε το όνομα του, και με ποίο δικαίωμα επεμβαίνετε στη δική μου επιχείρηση και με προτάσεις σαν αυτές που κάνετε (μιλούμε για την πρότασή μας για ασφάλιση οκτώ ναυτικών στο NAT για κάθε ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία) επιδιώκετε να μου αυξήσετε το κόστος διαχείρισής το οποίο έχω επιτύχει για να μπορούν τα πλοία που διαχειρίζομε να αντιμετωπίσουν κάθε δυσμενή κατάσταση;

Του εξηγήσαμε, όπως άλλωστε έχουμε γράψει επανειλημμένως, ότι η σχετική πρόταση προήλθε από τον εφοπλισμό - από το Κομμίττη του Λονδίνου - που βλέπει ότι πρέπει να συνεισφέρει και να συμβάλει ουσιαστικά στη δημιουργία των στελεχών που χρειαζόμαστε και για το πλοίο και για το γραφείο και ότι η δική μας πρόταση - ή πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών" - προβλέπει δύο άτομα λιγότερα από την πρόταση του Κομμίττη - δέκα του Κομμίττη, οκτώ η δική μας, η οποία θεωρήθηκε περισσότερο ρεαλιστική. Και, προσθέτοντας ότι ήταν τραγικό λάθος του τότε Υπουργού (και νυν Υπουργού Εργασίας) κ. Ευάγγελου Γιαννόπουλου η απόρριψη της προτάσεως του Κομμίττη, ζητήσαμε από τον συνομιλήτη μας να μας πει που θα βρει στα αμέσως επόμενα χρόνια τους Έλληνες ναυτικούς που χρησιμοποιεί στο γραφείο και στα πλοία που διαχειρίζεται, αφού ο ίδιος δεν συμβάλλει στη δημιουργία νέων στελεχών και, εν πάσει περιπτώσει, από που αντλεί το δικαίωμα να χρησιμοποιεί για τη διαχείριση των πλοίων του υποδομή, η ο-

ποία κτίστηκε με δαπάνες άλλων και επίσης με ποίο δικαίωμα παίρνει και χρησιμοποιεί στελέχη τα οποία έφτιαξαν άλλοι με σημαντικό κόστος και μεγάλη προσπάθεια.

Από τη συνομιλία με τον οργισμένο κύριο προέκυψε ότι τα πλοία που διαχειρίζεται δεν έφεραν ποτέ, από την ημέρα, δηλαδή, που απέκτησε τον έλεγχό τους και μέχρι τώρα, την Ελληνική, ούτε είχαν ασφαλίσει τα πληρώματά τους στο NAT κατά συνέπεια δεν είχε εισφέρει ούτε δραχμή για τη Ναυτική Εκπαίδευση και την προσπάθεια προσελκύσεως περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Επίσης προέκυψε ότι στο γραφείο του χρησιμοποιεί επτά πεπειραμένα στελέχη και σε κάθε ένα από τα οκτώ πλοία που διαχειρίζεται 5-6 Έλληνες ναυτικούς, απαιραιτήτως πλοίαρχο και υποπλοίαρχο, Α' και Β' μηχανικό και έναν με δύο τρίτους μηχανικούς που ασχολούνται περισσότερο με τη συντήρηση των πλοίων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις προσθέτει και Έλληνα μάγειρο, έπειτα από αξίωση των Ελλήνων αξιωματικών που θέλουν να τρώνε ένα σωστό πιάτο φαγητό, στελέχη που τα παίρνει έτοιμα από άλλα γραφεία, προσφέροντας 15.000 - 25.000 δρχ., τον μήνα περισσότερα.

Επειτα από όλα αυτά τον ρωτήσαμε εάν έχει το δικαίωμα να ανταγωνίζεται τους άλλους εφοπλιστές που στεγάζονται στο ίδιο μέγαρο και που πληρώνουν πολλά για τη δημιουργία νέων στελεχών αλλά και για τη διατήρηση του NAT, αλλά αντί για απάντηση μας έκλεισε το τηλέφωνο.

Είναι αυτονόητο ότι για τη δημιουργία των στελεχών που χρειαζόμαστε πρέπει να συμβάλουν και να συνεισφέρουν όλα τα ελληνόκτητα βαπόρια, γιατί και στην περίπτωση ακομής που το πλήρωμά τους αποτελείται εξ ολοκλήρου από αλλοδαπούς, οι διαχειρίστριες εταιρίες χρησιμοποιούν στα γραφεία τους Έλληνες αξιωματικούς, που κάποτε θα χρειασθεί να τους αντικαταστήσουν οπωσδήποτε πά-

λι με Έλληνες, γιατί ασφαλώς σε καμμία περίπτωση δεν θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν Πολωνούς, Ρώσους, Ινδούς, Φιλιππινέζους ή Κινέζους αρχιπλοιάρχους και αρχιμηχανικούς.

ΕΝ ΑΝΤΙΘΕΣΕΙ με τον οργισμένο κύριο, τα "Ναυτικά Χρονικά" δέχθηκαν σωρεία συγχαρητηρίων τηλεφωνημάτων για το άρθρο του προηγούμενου τεύχους με το οποίο συνιστούσαμε να εισαχθούν φέτος στις Σχολές ΟΛΟΙ οι νέοι που επέδειξαν ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα. Εκείνο όμως που μας έκανε ιδιαίτερη εντύπωση ήταν ότι όλοι εκείνοι που τηλεφωνησαν, λες και ήταν προσυνεννοημένοι, τόνισαν ότι εν ανάγκη ας κληθεί ο εφοπλισμός να συνεισφέρει για την κάλυψη των επιπλέον δαπανών που θα χρειασθούν. Σε όλους αυτούς συστήσαμε να μεταφέρουν αυτές τις απόψεις τους στον Υπουργό κ. Γιώργο Κασιφάρα, ο οποίος αν προχωρήσει στην υλοποίηση της προτάσεως των "Ναυτικών Χρονικών", θα έχει προσφέρει μία σημαντικότερη υπηρεσία στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΔΕΝ ΠΕΡΝΑΕΙ ημέρα που να μην υπάρχει ή να μην διατυπώνεται κάποια καταγγελία για τον παραμερισμό επιχειρήσεων που σε διαγωνισμούς του δημοσίου τομέως προσφέρουν τις οικονομικότερες λύσεις. Η τελευταία σχετική περίπτωση αφορά την επιχείρηση "ΚΑΛΝΑ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΕ", θυγατρική της "ΚΑΛΝΑ ΜΟΝΩΤΙΚΑ ΟΞΥΜΑΧΑ ΕΠΕ" που είναι ειδική σε επιστρώσεις καταστροφικών εμπορικών και πολεμικών πλοίων, η οποία αν και προσέφερε τιμές που ήταν μικρότερες κατά 30% σχεδόν από τον δεύτερο μειοδότη σε σχετικό διαγωνισμό του Πολεμικού Ναυτικού, τελικώς αποκλείστηκε με διάφορες δικαιολογίες και κυρίως επειδή η αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού βρήκε τις τιμές που προσέφερε "υπερβολικά χαμηλές"! Και ανέθεσε την παραγγε-

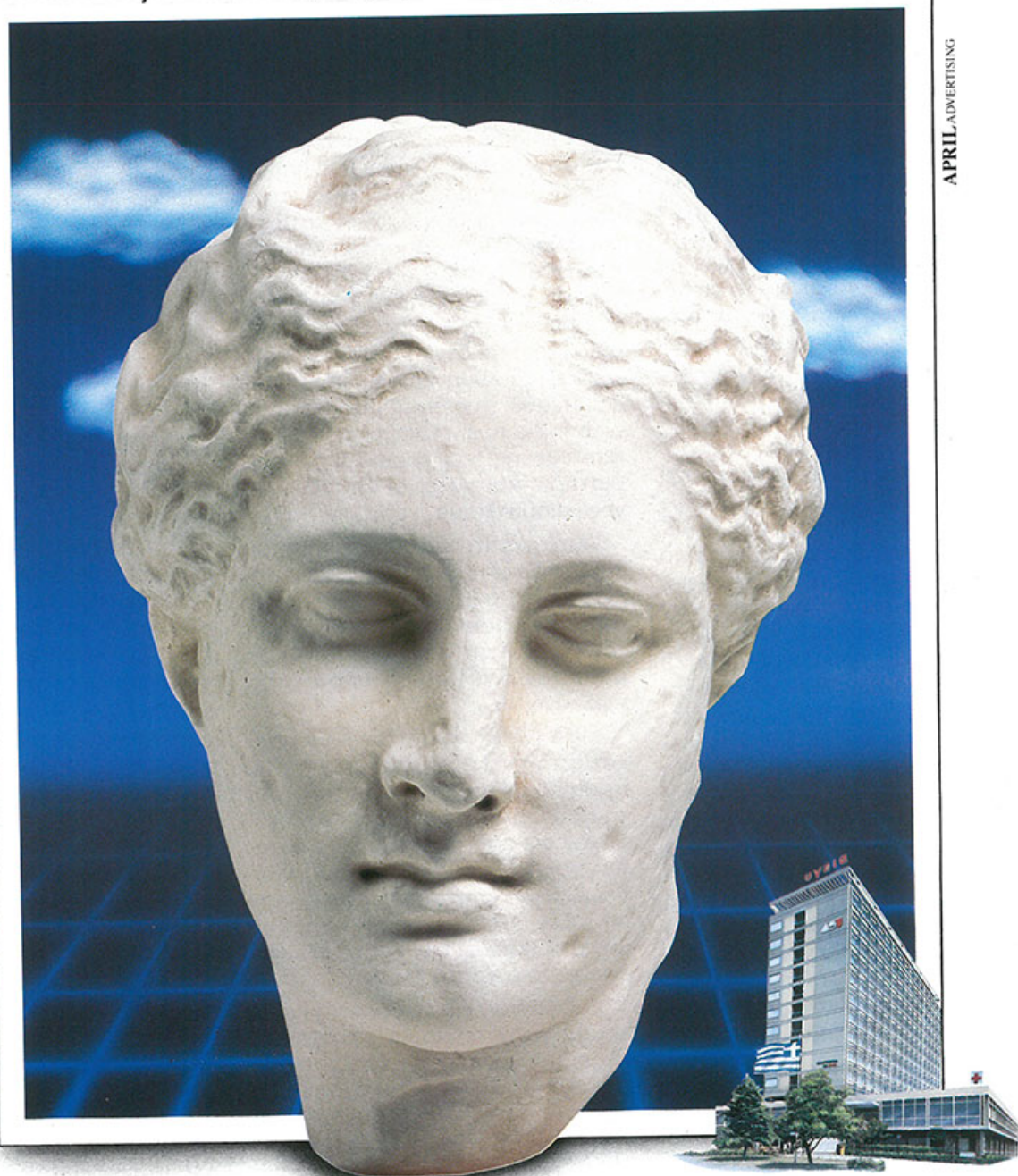
ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Με σεβασμό, στη φροντίδα 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 Hygieia (meaning Health).

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

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

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

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

λία στον Β' μειοδότη, μία γερμανική εταιρία που εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την εταιρία "Δ. Βάσιος" με μία διαφορά που φθάνει γύρω στα 150 εκατ. δραχμές!

ΝΕΑΣ ΟΡΛΕΑΝΗΣ συνέχεια: Η εκπληκτική κίνηση ελληνικών βαποριών στο Μισσισιππή απεικονίζεται στα στοιχεία που έχει συγκεντρώσει το προξενικό λιμεναρχείο, με τον ιδιαίτερα εκτιμώμενο από την ομογένεια και τους ναυτιλιακούς της πόλεως και της περιοχής προξενικό λιμενάρχη πλοίαρχο Μιχάλη Μινωτή: Το 1989 τα καταγεγραμμένα (από το προξενικό λιμεναρχείο) πλοία με Ελληνική σημαία που κινήθηκαν στον Μισσισιππή ήταν 266, το 1990 261, το 1991 231, το 1992 295 και το λήγον έτος (ως τις 15 Νοεμβρίου 240, ενώ ως το τέλος Δεκεμβρίου υπολογίζεται ο αριθμός των πλοίων να κυμανθεί μεταξύ 285 και 290. Αυτά είναι τα καταγεγραμμένα, εκείνα δηλαδή που ήρθαν σε επαφή για διάφορους λόγους με το προξενικό λιμεναρχείο, αλλά στα πλοία αυτά πρέπει να προστεθούν ακόμη εκατό κάθε χρόνο τα οποία μπήκαν στο μεγάλο ποτάμι αλλά δεν χρειάστηκε να επικοινωνήσουν με το λιμεναρχείο. Είναι αυτονόητο ότι η κίνηση των ελληνόκτητων πλοίων στον Μισσισιππή είναι πολύ μεγαλύτερη από την κίνηση των πλοίων με Ελληνικά σημαία, γενικώς δε υπολογίζεται ότι ξεπερνούν τα 1.000 τα ελληνόκτητα βαπόρια - με Ελληνική και ξένες σημαίες - που φορτώνουν στο μεγάλο ποτάμι. Ο καπτάν Λουκάς Κτιστάκης αλλά και όλοι οι Έλληνες στη Νέα Ορλεάνη που ασχολούνται με την εξυπηρέτηση των πλοίων υπογραμμίζουν ότι στο συγκεκριμένο προξενικό λιμεναρχείο πρέπει να τοποθετηθεί και δεύτερος αξιωματικός, δεδομένου ότι ο προξενικός λιμενάρχης για να επισκεφθεί ένα πλοίο σε πολλές περιπτώσεις αναγκάζεται να κάνει μία διαδρομή δύο και τριών ωρών - μόνον για να συναντήσει το πλοίο - και ανάλογη διαδρομή για να επιστρέψει στην έδρα του, ουσιαστικά, δηλαδή, τρώει μία ημέρα, στη διάρκεια της οποίας στο λιμεναρχείο υπάρχει μόνον ο υπάλληλος του ΝΑΤ, ο οποίος φυσικά δεν είναι σε θέση αλλά ούτε έχει και αρμοδιότητα να δώσει λύ-

σεις στα προβλήματα που παρουσιάζονται στα διερχόμενα πλοία, τα οποία επ' ουδενί λόγο πρέπει να καθυστερήσουν.

Εντυπωσιακές στη Νέα Ορλεάνη είναι και οι λάντζες που εξυπηρετούν τα διερχόμενα πλοία και τα πληρώματά τους. Οι λάντζες αυτές φέρουν δύο ισχυρότατες μηχανές, είναι επανδρωμένες με δύο άτομα τον κυβερνήτη και έναν βοηθό ο οποίος κρατάει τη σκάλα του βαποριού για να γίνεται ασφαλέστερα η επιβίβαση ή η αποβίβαση των ναυτικών και των επισκεπτών και διαθέτουν διπλά χειριστήρια στην καμπίνα διακυβερνήσεως και στα πλευρά τους, από τα οποία γίνονται οι χειρισμοί κατά το πλεύρισμα του βαποριού και στο σταθερό κράτημα της λάντζας, ώστε να αποφευγεί ο κίνδυνος να βρεθεί κάποιος στο νερό, όπου, όπως λέγεται δεν υπάρχει σωτηρία - είναι μία λύση που πρέπει να εφαρμοσθεί στις δικές μας λάντζες, οι οποίες πρέπει να είναι ειδικής κατασκευής, να φέρουν διπλό χειριστήριο και να είναι επανδρωμένες με δύο άτομα..

Αυτά για τη Νέα Ορλεάνη όπου επίσης δραστηριοποιείται και ο παλιός φίλος, ο Καπτάν Ηλίας Κατσάρος, τον οποίο δεν κατέστη δυνατόν να συναντήσει ο γράφων γιατί ο Καπτάν Ηλίας έλειπε από τη Νέα Ορλεάνη.

Με την ευκαιρία πρέπει να αποκατασταθούν ορισμένα σημεία του προηγούμενου σημειώματος για τη Νέα Ορλεάνη, τα οποία αλλοιώθηκαν όχι από τον δαίμονα του τυπογραφείου ή της φωτοσυνθέσεως αλλά από παραλείψεις που υπήρξαν στο φάξ με το οποίο είχαν διαβιβασθεί τα σχετικά κείμενα από τη Νέα Υόρκη.

Γράφοντας για την άριστη κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα πλοία που εκπροσωπεί το γραφείο των Αδελφών Λυγνού σημειώσαμε ότι αυτό οφείλεται κατά πρώτο λόγο στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο γραφείο ρίχνει συνεχώς το βάρος του στην ποιότητα των πλοίων και κατά δεύτερο ότι η πλειονότητα των πληρωμάτων αποτελείται από Έλληνες, στο συγκεκριμένο δε πλοίο, το "Αγιογαλούσαινα" που είχε επισκεφθεί ο γράφων, όλοι οι αξιωματικοί, εκτός από τον ασυρματιστή που είναι από την Ουρου-

γουάη και υπηρετεί στο πλοίο πέντε χρόνια, καθώς και ο μάγειρος είναι Έλληνες.

Η δεύτερη παράλειψη υπήρχε στη δημιουργία του προξενικού λιμεναρχείου της Νέας Ορλεάνης, στο οποίο πρώτος λιμενάρχης ήταν ο πολύ καλός και προσωπικός φίλος ναύαρχος Κώστας Τσαντήλας. Και η τρίτη - και τελευταία στο συγκεκριμένο θέμα γιατί υπήρξε και άλλη στο θέμα της επισκέψεως των κ.κ. Νίκου Χαλκιά, Κώστα Φραγκούση και Καπτά Κώστα Φράγκο, όπου μία ξεκάφωτη λέξη έκανε ακατανόητη την τελευταία παράγραφο - αφορούσε το κατάστημα του Βαγγέλη και της Πόλι Πανταζή στην Canal Street, το οποίο είναι το κέντρο συναντήσεως όλων των ομογενών οι οποίοι διαμένουν στην περιοχή αλλά και όλων - δεν είναι υπερβολή, σημειώσαμε - των ναυτικών, όταν τα πλοία στα οποία υπηρετούν βρίσκονται στη Νέα Ορλεάνη. Στην ερώτηση, προσθέσαμε, που θα συναντηθούμε (μετά την έξοδο και τη διασκέδαση των ναυτικών στην πόλη) όλοι απαντούν με μία φωνή "στου Βαγγέλη", στο κατάστημα, δηλαδή, του Βαγγέλη και της Πόλι Πανταζή, που το έχουν καταστήσει με το κέφι και την αγάπη που τους διακρίνει, σε κέντρο της ομογένειας και των ναυτικών μας.

Αυτά για τους καλούς φίλους στη Νέα Ορλεάνη, με μία ακόμη προσθήκη: Οτι εκτός από τις ναυτιλιακές εταιρίες που πρέπει για το δικό τους συμφέρον να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες των ναυτιλιακών μας της διασποράς, για τους ανθρώπους αυτούς πρέπει να δείξει ενδιαφέρον και η Ελληνική Πολιτεία και στη συγκεκριμένη περίπτωση το Υπουργείο Ναυτιλίας, γιατί αυτοί οι άνθρωποι κάνουν πολλά και για τη Ναυτιλία αλλά και για τον Ελληνισμό.

ΓΙΑΤΙ ΣΙΩΠΟΥΝ το Υπουργείο Ναυτιλίας και ο Πρόεδρος του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων-Μηχανικών του ΕΜΠ Καθηγητής Χαρίλαος Ψαραύτης και δεν αποκαλύπτουν το όνομα του ανωτάτου αξιωματούχου του ΥΕΝ ο οποίος αποκάλεσε "Αμερικανάκι" τον Καθηγητή τον Ιούνιο του 1992, όταν σε επίσκεψή του στο ΥΕΝ είχε αναφέρει ότι υπάρχει η τεχνογνωσία για

μία ορθολογική αντιμετώπιση του κινδύνου από πετρελαιοκηλίδες, η οποία στηρίζεται σε μοντέλο λήψης αποφάσεων που ανέπτυξαν συγκεκριμένος καθηγητής και οι συνεργάτες του στο φημισμένο Τεχνολογικό Ινστιτούτο της Μασσαχουσέτης;

ΤΟ ΜΗΛΟ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗ ΜΗΛΙΑ: Βεβαίως η Βούλα Τσεβδού, η πρωτότοκη κόρη του Καπτάν Τάκη Τσεβδού, δεν έγινε καπετάνισσα σαν τον πατέρα της. Αλλά δεν ξέφυγε από τη θάλασσα και ήδη έχει δημιουργήσει μία ιδιαίτερα επιτυχημένη επιχείρηση μπώνκερς που καλύπτει τις ανάγκες των πλοίων σε ολόκληρο τον κόσμο και έχει αποσπάσει τα συγχαρητήρια του Προέδρου της BP, που την θεωρεί από τους καλύτερους μεσίτες στον τομέα των μπώνκερς. Η Βούλα Τσεβδού άρχισε να εργάζεται από την ηλικία των 15 ετών, ακολουθώντας την ορθότατη τακτική των Αμερικανών που στέλνουν τα παιδιά τους να δουλέψουν στη διάρκεια των θερινών διακοπών. Η πρώτη της δουλειά ήταν σε μία αμερικανική εταιρία που ασχολούνταν με μπώνκερς, όπου ξαναπήγε μετά το πέρας των σπουδών της στο μάνατζμεντ και εργάστηκε από το 1984 ως το 1991, οπότε αποχώρησε και δημιούργησε τη δική της εταιρία, την Sea Bunkers Inc., η οποία εδρεύει στο Fort Lee του New Jersey, και εξυπηρετεί τις περισσότερες και σοβαρότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, καθώς επίσης αμερικανικές, σκανδιναβικές, γερμανικές, καναδικές, νοτιοαμερικανικές και της Απω Ανατολής (Χόγκ Κόγκ κλπ.). Η Sea Bunkers παρουσιάζει και μία ιδιομορφία η οποία πρέπει να αναφερθεί: Είναι στελεχωμένη μόνο με κοπέλες - ο μοναδικός άνδρας της επιχείρησης είναι ο λογιστής, ενώ η Βούλα Τσεβδού, παρά το ότι έχει γεννηθεί, μεγαλώσει και σπουδάσει στις Ηνωμένες Πολιτείες, μιλάει θαυμάσια ελληνικά που τα οφείλει στον πατέρα της και την μητέρα της οι οποίοι στο σπίτι μιλούσαν πάντοτε ελληνικά, κάτι που δυστυχώς δεν συμβαίνει σε πάρα πολλά σπίτια ομογενών.

ΤΟ ΤΙ ΑΚΟΥΕΙ ΚΑΝΕΙΣ, το τι ακούν οι δημοσιογράφοι κάθε μέρα είναι

αδύνατον να περιγραφεί. Και βεβαίως όχι μόνον στην Ακτή Μιαούλη, ούτε επίσης στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη, όπου υπάρχουν ελληνικές ναυτιλιακές κοινότητες και είναι εύλογο να κυκλοφορούν διάφορες πληροφορίες και να συζητούνται και να λέγονται πολλά και για πολλούς. Ο γράφων πάντως ομολογεί ότι δεν είναι εύκολο να πιστέψει ότι είναι δυνατόν, όπως άκουσε στη Νέα Ορλεάνη, να υπάρχει κάποιος ο οποίος δεν είναι ναυτικός αλλά σχετίζεται με τη Ναυτιλία και την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και των πλοίων καθώς και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και να έχει "μπαρκαρισμένο" φυλλάδιο και μάλιστα με τον βαθμό του ανθυποπλοιάρχου!

Εκείνος που μου έδωσε τη σχετική πληροφορία στη Νέα Ορλεάνη έσπευσε να προσθέσει: "Ψάξτο και βρές το. Εγώ σου έδωσα τον ντορό". Αλλά αρνήθηκε να πει έστω και το μικρό του όνομα.

Λοιπόν, το ψάχνω. Και αν πραγματικά υπάρχει και ίχνος έστω αληθείας στα όσα ελέγχθησαν, ο γράφων θα πάει κατ' ευθείαν στο γραφείο του αρμοδίου Εισαγγελέως. Όχι μόνον επειδή η νομοθεσία ανάγει την εικονική ναυτολόγηση σε ποινικό αδίκημα και απειλεί με ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους τον ναυτικό που φέρεται ναυτολογημένος και δεν εργάζεται επί του πλοίου (στην προκειμένη περίπτωση και σύμφωνα με την σχετική καταγγελία δεν πρόκειται για ναυτικό αλλά απλώς για τον κάτοχο ενός ναυτικού φυλλαδίου, πράγμα που πρέπει να επισύρει πολύ μεγαλύτερη ποινή, παρά το γεγονός ότι για τη συγκεκριμένη περίπτωση φαίνεται ότι υπάρχει κάποιο νομοθετικό κενό επειδή ίσως ο νομοθέτης ήταν αδύνατον να δεχθεί ότι μη ναυτικοί θα "μπαρκαρίζαν" τα φυλλάδιά τους). Η καταγγελία οδήγησε και σε άλλες σκέψεις: Πως τόλμησε - εάν βεβαίως, επαναλαμβάνω, υπάρχει και το ελάχιστο ίχνος αληθείας στα καταγγελλθέντα - με μία τόσο επικίνδυνη ενέργεια που δείχνει το λιγότερο κάποια πολύ βρώμικη (και άκρως επικίνδυνη για ανύποπτους ανθρώπους) συναλλαγή;

- Να πάρει μία ακόμη σύνταξη;

Να επωφεληθεί από τα "προνόμια" των ναυτικών μας, να αποκτήσει δηλαδή αυτοκίνητο χωρίς τους ειδικούς φόρους;

- Να εξασφαλίσει κάποια ειδική ρύθμιση για τα παιδιά του;

- Να παίρνει το οικογενειακό επίδομα που χορηγείται στους ναυτικούς από τον ΕΛΟΕΝ;

Αβυσσος βεβαίως η ψυχή του ανθρώπου. Και ουδείς άλλος εκτός τους ψυχολόγους, είναι εύκολο να προσδιορίσει τα κίνητρα που οδηγούν σε ανεξήγητες για τους άλλους ενέργειες και πράξεις.

Σ' αυτού του είδους τις καταγγελίες που καταλήγουν με την επωδό "Ψάξτο και βρές το" υπάρχει και μία άλλη διάσταση που αφορά τον δημοσιογράφο. Ο οποίος αρχίζει να προβληματίζεται, να σκέπτεται, να ψάχνει αιτίες για να βρει απαντήσεις σε ενέργειες που δεν έχουν καμία λογική, να κινδυνεύει να θίξει ανθρώπους που ενδεχομένως δεν φταίνε καθόλου και ταυτόχρονα να τον τρώει το σαρακι του "κι αν φταίνε;" Και ταυτόχρονα να διερωτάται: Και εσύ πολίτη, γιατί δεν έχεις το θάρρος να πεις ξεκάθαρα όλα όσα ξέρεις και να δώσεις και τα αναγκαία στοιχεία; Και φορτώνεις στον δημοσιογράφο τις ευθύνες και το μπλέξιμο που φοβάσαι εσύ;

"ΠΡΩΤΗ φορά είδα Αρχηγό (Λιμενικού Σώματος) να κυκλοφορεί και στα άλλα πατώματα, εκτός από το πέμπτο και τέταρτο, καθώς και στους διαδρόμους του Υπουργείου", έλεγε προ ημερών ναυτιλιακός συντάκτης αντιπολιτευόμενης την σημερινή κυβέρνηση εφημερίδος. Και έτερος δημοσιογράφος, παλαιότερος κατά πολύ του συναδέλφου που είχε κάνει την προαναφερθείσα διαπίστωση, παρατήρησε ότι ο νέος Αρχηγός έφερε νέο ήθος και ύφος στο Σώμα και στο Υπουργείο. Και είναι απολύτως εύλογη η αξίωση αυτό το νέο ήθος και το νέο ύφος να διατηρηθεί και να μην διαταραχθεί για το καλό φυσικά και του ΥΕΝ, και του Λιμενικού Σώματος, και της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της και κατ' επέκταση και για το καλό του τόπου.

ΤΑΚΤΙΚΟΣ αναγνώστης των "Ναυτικών Χρονικών", αναφερόμενος στο άρθρο του προηγούμενου τεύχους με το οποίο συνιστούσαμε να εισαχθούν εφέτος στις Σχολές όλοι οι νέοι που εξεδήλωσαν ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα, επισημαίνει μία παράπλευρο, η οποία πρέπει να προσεχθεί από όλους, γιατί κινδυνεύουμε να χάσουμε, όπως χαρακτηριστικά υπογράμμισε, και τα αυγά και τα καλάθια.

Η παράμετρος αυτή αφορά τον προγραμματισμό YEN για την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων και των γραφείων. Κατά τον αναγνώστη - και φαίνεται ότι έχει απόλυτο δίκαιο - ο σχετικός προγραμματισμός του YEN κινείται στα πλαίσια των αναγκών μόνον των υπό Ελληνική σημαία και των ελάχιστων πλοίων που έχουν ασφαλισμένα τα πληρώματα τους στο NAT. Και αυτό τη στιγμή που μόνιμη επιδίωξή μας είναι - εκτός και αν δεν είναι επειδή ίσως αυτό βολεύει μερικούς, όπως παρατηρεί - ή προσέλκυση όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Είναι μία αντίφαση, παρατηρεί ο αναγνώστης, η οποία πρέπει να εξαλειφθεί. Και προσθέτει ότι δεν μπορεί να γίνεται επίκληση του γεγονότος ότι τα πλοία με τις ξένες σημαίες - τα ανασφάλιστα - δεν συνεισφέρουν ούτε στη Ναυτική Εκπαίδευση, ούτε και στην προσπάθεια προσελκύσεως περισσοτέρων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Διότι, είτε το θέλουμε, είτε όχι, τα πλοία αυτά χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, συνήθως τέσσερις (πλοίαρχο, υποπλοίαρχο και Α' και Β' μηχανικό) αλλά και περισσότερους (8-10 σε αρκετές περιπτώσεις) ενώ δεν λείπουν και τα ελληνόκτητα πλοία με αμιγές ελληνικό πλήρωμα και πιθανώς έναν ή δύο ξένους σαν καμαροτάκια και για τη λάντζα της κουζίνας. Συνεπώς, υπογραμμίζει ο αναγνώστης, δεν πρέπει να τα αγνοούμε, όπως κάνει μέχρι σήμερα συστηματικά το YEN αλλά να τα υποχρεώσουμε να συμβάλουν και αυτά στη δημιουργία των νέων στελεχών και ταυτόχρονα στην εξυγίανση του NAT, γι αυτό και η πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών" για την ασφάλιση οκτώ

ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο πλοίο είναι απολύτως ορθή.

Ο ΓΡΑΦΩΝ αισθάνεται ιδιαίτερη ικανοποίηση για την επιτυχία που σημειώνει διεθνώς ο κάβος Κατράδης, ο οποίος δεν θεωρείται απλώς αλλά είναι πραγματικά ο καλύτερος κάβος στον κόσμο και γι αυτό προτιμάται από τους διαχειριστές μεγάλων πλοίων και όχι βεβαίως μόνον από τους Έλληνες. Η ικανοποίηση του γράφοντος οφείλεται στο γεγονός ότι η άμεση αποδοχή του κάβου Κατράδης οφείλεται εν πολλοίς και στην συστηματική παρουσίαση που έγινε από τις στήλες των "Ναυτικών Χρονικών" και του "Maritime Monitor" παρουσίαση που δεν έγινε για διαφημιστικούς λόγους αλλά επειδή στις πολύωρες συνομιλίες με τον φίλτατο Νίκο Κατράδη την περίοδο της κατασκευής του νέου εργοστασίου είχαμε αντιληφθεί το πάθος του να προσφέρει ένα πολύ καλό εργαλείο στο ελληνικό βαπόρι σε ανταγωνιστική τιμή. Το πάθος αυτό, σε συνδυασμό με την βαθύτατη γνώση του κάβου και του ρόλου που πρέπει να διαδραματίσει την κατάλληλη στιγμή, οδήγησαν στη δημιουργία του κάβου "Nikacord" στον οποίο εξέχων επιθεωρητής γνωστού νηογνώμονος έδωσε τον χαρακτηρισμό "Quality Katradis", δεδομένου ότι σε τέστ αντοχής που διενήργησε ο εν λόγω επιθεωρητής διαπίστωσε αντοχή μεγαλύτερη από 70 τόννους ενώ η εταιρία Κατράδης έδινε μόνον 57 τόννους!

Πρέπει να προστεθεί ότι γνωστότατες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες αλλά και ξένες χρησιμοποιούν για τα δεξαμενόπλοια που διαχειρίζονται αποκλειστικά κάβους Κατράδη.

ΑΠΟ ΠΟΛΛΟΥΣ ναυτικούς που φοιτούν στα ΚΕΣΕΝ διατυπώνεται παράπονα για μεγάλη αυστηρότητα στις εξετάσεις και μάλιστα δίνονται και διάφορες ερμηνείες που δεν είναι εύκολο να γίνουν αποδεκτές. Ασφαλώς χρειάζεται η αυστηρότητα στις εξετάσεις, τα στελέχη μας πρέπει να είναι πολύ καλά καταρτισμένα, αλλά για να αποφευχθούν οι διάφορες ερμηνείες που δίνονται στα συχνά "κοψίματα" σπουδαστών πρέπει να σταματήσουν οι διδάσκοντες να είναι και οι εξεταστές, να δίνουν αυτοί τα θέματα, αλλά οι εξετάσεις

να γίνονται από επιτροπή στην οποία μπορεί να μετέχει και εκπρόσωπος των διδασκόντων.

ΜΠΟΡΕΙ οι παράγοντες των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών να μην υλοποιήσουν τις προτάσεις της Αμερικανίδας ειδικού της Διεθνούς Τράπεζας για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, που είχε έρθει στην Ελλάδα για να μας υποδείξει τρόπους καταπολεμήσεως της φοροδιαφυγής, φαίνεται όμως ότι η μεθοδολογία που είχαν ακολουθήσει οι Αμερικανοί για την εξουδετέρωση του διαβόητου γκάνγκστερ Αλ Καπόνε, ο οποίος δεν συνελήφθη για τα εγκλήματά τους αλλά για φορολογικές παραβάσεις, πρόκειται να εφαρμοσθεί και σε μας για την καταπολέμηση του δουλεμπορίου που ανθεί στον Πειραιά.

Είναι εντυπωσιακό, αλλά απολύτως αληθές, ότι παρά την αυξημένη συνεχώς ζήτηση στελεχών από τα ναυτιλιακά γραφεία, πολλοί ναυτικοί, στους οποίους περιλαμβάνονται και πλοίαρχοι καθώς και Α' μηχανικοί, καταφεύγουν στους διάφορους "μεσίτες" είτε για να βρουν δουλειά, είτε για να επιλέξουν εταιρία.

Η τάση αυτή όμως έχει ένα σημαντικό και άμεσο κόστος γι αυτούς (οικονομικό) και ένα έμμεσο (ηθικό) για πολλά στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εμφανίζονται από τους "μεσίτες" ότι "λαδώνονται" για να δικαιολογηθούν οι υπερβολικές απαιτήσεις των σύγχρονων δουλεμπόρων από τους υπό ναυτολόγηση ναυτικούς. Βεβαίως ουδείς μπορεί να αποκλείσει την περίπτωση χρηματισμού ορισμένων αλλά η γενίκευση στην οποία προχωρούν οι "μεσίτες" για να δικαιολογήσουν τις υπερβολικές απαιτήσεις τους οδηγεί στη δυσφήμιση όλων γενικώς των στελεχών που είναι επιφορτισμένα με την επάνδρωση των πλοίων, δυσφήμιση η οποία θα σταματήσει μόνον με την εξουθένωση του δουλεμπορίου στην οποία πρέπει να βοηθήσουν και αυτοί αποφασιστικά, δεδομένου άλλωστε ότι, εκτός από τους ναυτικούς - θύματα των "μεσιτών" είναι οι μόνοι που γνωρίζουν πρόσνπα και πράγματα.

Για να επανέλθουμε όμως στο αρχικό μας θέμα πρέπει να αναφέ-

ρούμε ότι μετά την αποτυχία της εξουδετερώσεως του δουλεμπορίου με αστυνομικής φύσεως μέτρα διατυπώθηκε η αντίληψη ότι μπορούσε και στην περίπτωση αυτή να χρησιμοποιηθεί και μάλιστα αποτελεσματικότερα, η εφορία. Λέγεται - και φαίνεται ότι δεν απέχει καθόλου από την πραγματικότητα - ότι για τη ναυτολόγηση ενός πλοίαρχου ή Α' μηχανικού αξιώνονται ποσά που κυμαίνονται από 200.000 - 300.000 δραχμές. Στα ποσά αυτά πρέπει να προστεθούν και 30.000-40.000 δραχμές το "κε-

φάλι" που καταβάλλουν οι ναυτιλιακές εταιρείες - χωρίς βεβαίως παραστατικά - στους "μεσίτες" για την εξεύρεση του ναυτολογούμενου ναυτικού. Αν, δηλαδή, ένας "μεσίτης" ναυτολογήσει έναν πλοίαρχο και έναν μηχανικό σε μία ημέρα εισπράτει με τους μετριότερους υπολογισμούς περί τις 500.000 δραχμές που δεν φαίνονται πουθενά, αποκρύπτονται, δηλαδή, από την εφορία, στο σημείο δε αυτό εντοπίζονται και οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν για την εξάλειψη του δουλεμπορίου και

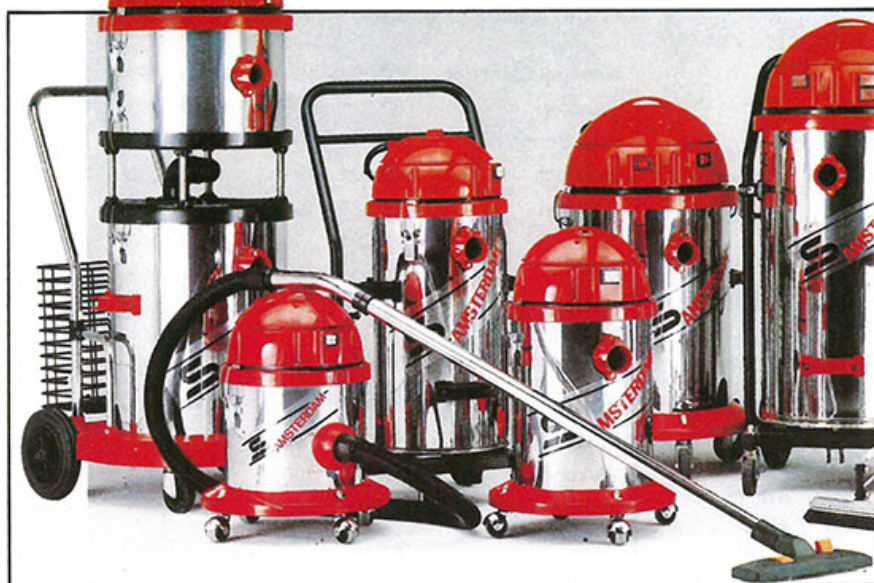
στην οποία επίσης μπορούν να βοηθήσουν και τα "θύματα" των δουλεμπόρων που μπορούν να τους κατονομάσουν ακόμη και ανωνύμως αλλά και το Υπουργείο Ναυτιλίας και οι εφοπιστικές και ναυτεργατικές οργανώσεις που οφείλουν να πουν ξεκάθαρα στους ναυτικούς μας ότι τη στιγμή που υπάρχει τόση ζήτηση είναι το λιγότερο ανοησία να πληρώνουν "μεσίτες" για να ναυτολογηθούν - ητσιμπίδα της εφορίας και η ενημέρωση θα κόψουν με το μαχαίρι το δουλεμπόριο.

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

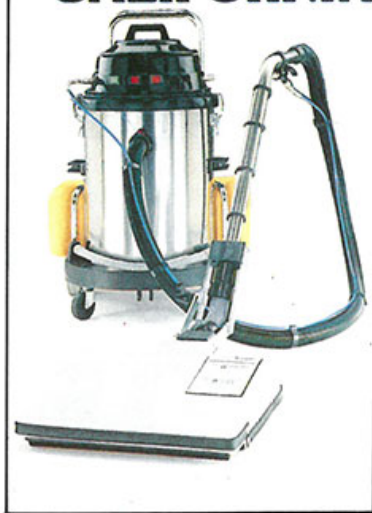
“ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ”

AMSTERDAM

Οι λύσεις... στο πρόβλημα του επαγγελματικού καθαρισμού!



CALIFORNIA



**ΗΛΕΚΤΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ
ΚΑΤΣΙΓΙΝΗΣ**

ΝΟΤΑΡΑ 73 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

4121313 - 4131513

FAX: 4110871

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΙΣ - SERVICE - ΧΗΜΙΚΑ

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Στην αγορά παρατηρείται κάποια νευρικήτητα κυρίως λόγω της συνεχούς πτώσεως των ναύλων, ενώ οι διεθνείς αναλυτές προβλέπουν μια σταθερότητα και γιατί όχι βαθμιαία άνοδο κατόπιν της επιτυχημένης έκβασης της NAFTA και κατά συνέπεια και της επιτυχίας που προδικάζεται των διαπραγματεύσεων της GATT.

Πιστεύεται οι δύο αυτές συμφωνίες θα δώσουν μεγάλη προώθηση στο διεθνές εμπόριο και την ναυτιλία.

Με το Biffex να βρίσκεται στις 1.268 μονάδες οι αγοραστές συνεχίζουν να ζητούν κάποιες λογικότερες τιμές που να αντικατοπτρίζουν τις σημερινές συνθήκες, ενώ οι πωλητές ζητούν τιμές καλοκαιριού, οπότε και δημιουργείται κάποια στασιμότητα στις πράξεις.

Δεξαμενόπλοια

VLCC's: Πολύ λίγες πωλήσεις σημειώνονται λόγω του πολύ μικρού αριθμού αξιολογών πλοίων που προσφέρονται και τα οποία αφού επιθεωρούνται, πωλούνται πολύ σύντομα κυρίως σε Έλληνες.

Suezmax/Aframax: Συνεχίζεται η άνοδος με ναύλους Μεσογείου στα WS 70 και Δ. Αφρική - Κόλπου Η-ΠΑ στα ws78, εν αντιθέσει στα aframax υπάρχει πτώση λόγω της πτωτικής αγοράς στην Καραϊβική.

Product Carriers: Συνεχίζεται η άνοδος, κυρίως στο μικρό τονάζ, απλά δεν σημειώνονται αξιολογες πωλήσεις.

Μπάλκ κάρριερς

Capesize/Panamax: Ενώ συνεχίζεται η πτώση σε όλους τους ναύλους των μεγάλων μπάλκερς, μόνη αξιοσημείωτη πώληση είναι του "Sabina" ναυπηγήσεως 1982, 145.000 τον. d.w. στον όμιλο Τσάκου στα 16,25 εκατ. δολάρια. Στα Panamax οι τιμές συνεχίζουν να είναι πτωτικές με σύγκριση το "Leopold LD" ναυπήγησης του 1982 στην Βρετανία, 77.000 τον. d.w. στα 10,5 εκατ. δολάρια.

Handymax/Handy: Παρατηρείται συνεχής πτώση των ναύλων ειδικότερα από Ατλαντικό, ενώ ο Ειρηνικός παραμένει flat. Πωλήσεις γίνονται μόνο σε υπερήλικα πλοία και σε τιμές χαμηλές, ενώ στα πλοία της 10ετίας οι τιμές παραμένουν σταθερά υψηλές.

Οι Έλληνες εφοπλιστές περιμένουν με αγωνία τις διεθνείς εξελίξεις για να επανέλθουν για ένα δεύτερο γύρο αγορών και εκμοντερνισμού του στόλου τους ελπίζοντας σε χαμηλότερες και λογικότερες τιμές.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Bright Ocean	25.759	1985	11.400.000	Lasko, USA
Celia Dan	17.382	1986	8.800.000	Ολλανδοί
Centa Dan	17.832	1986	8.800.000	Ολλανδοί
Dias	25.199	1973	2.100.00	
Federal Calumet	35.927	1977	6.400.000	Κινέζοι
Georgios L.	16.522	1977	3.600.000	Έλληνες
Naftilos	24.518	1976	5.000.000	Έλληνες
New Rainbow	23.150	1976	4.000.000	Έλληνες
Slora	17.556	1978	3.750.000	Ταυλανδοί
Leopold LD	77.300	1982	10.000.000	Έλληνες
Sabina	145.177	1982	16.500.000	Τσάκος
La Plata Maru	169.584	1977	9.000.000	Pegasus
Maersk Sebarok	63.500	1981	15.000.000	Tsangaris Bros
Samitral	75.200	1977	7.075.000	Transmed
Blue Star	93.070	1977	4.625.000	Iolcos Hellenic
Diligence Trader	26.536	1985	12.500.000	Χόγκ Κόγκ
Laurel Island	25.439	1982	8.800.000	
Leste	23.928	1979	6.250.000	Έλληνες
Bulk Star	145.057	1972	5.000.000	Iolcos Hellenic
Mandraki	24.518	1976	5.000.000	
Miguel	40.070	1974	5.250.000	Κινέζοι
Rizal	70.160	1977	7.250.000	D. Pateras
Seawave	38.927	1971	2.800.000	Έλληνες
Silvaplane	88.789	1990	26.000.000	Τούρκοι

Anangel Splendor	150.000	1993	50.700.000	Anangel Ship.
Bandak	62.021	1980	10.500.000	Νορβηγοί
G.S. Scope	17.202	1978	3.800.000	Καρνέσης
Hemlock Queen	23.991	1980	7.000.000	
Cerusa	38.830	1984	15.500.000	Τούρκοι
Sandra M	23.791	1982	9.000.000	Noble, HK
Valo	22.631	1973	2.775.000	P. Stravellakis

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Andros	12.390	1971		Καραϊβική
Jussara	16.320	1963		Καραϊβική
Mykonos	12.165	1961		Καραϊβική
Pretty Lady	94.706	1985	24.500.000	Νορβηγοί
Capahuari	25.243	1980	enbloc	Χιλιανοί
Isabel Barreto	25.243	1986	25.175.000	Χιλιανοί
Maqui	941	1970		
Panayacu	25.243	1985		
Trompeteros	25.243	1976		
Mint Prosperity	90.885	1974	4.000.000	Polembros
Dan Fring	28.542	1987	17.500.000	Δανοί
Dan Freja	28.542	1988	18.000.000	Δανοί
Zina	29.940	1989	15.900.000	Kontiki
Stena Concordia	273.616	1973	22.000.000	U.S.A.
Aramis	155.505	1977	7.800.000	Ganmount
Feliz	84.406	1986	24.500.000	Smedvig
Izurza	132.517	1976	3.250.000	Eurotankers
Pacific Leader	258.066	1975	16.000.000	Swire
Pride	36.834	1980	10.000.000	Zodiac

NAYTIKA XPONIKA

Roxanne	20.791	1982	6.750.000	Prokopiou
Sunrise	102.719	1975	5.500.000	Tsakos
Canadon Seco	30.502	1977	1.250.000	Ιταλοί
Exxon Jamestown	41.528	1957		Αμερικανοί
Medanito	30.502	1978	1.050.000	Ιταλοί
Nani	31.600	1975	3.975.000	Blue Flag
Puerto Rosales	30.384	1977	750.000	Ιταλοί
San Sebastian	8.10	1986	11.800.000	Naftomar
Far Saga	37.512	1979	7.600.000	BlueFlag

Τουήντεκερς

Ονομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Alpha Nova	16.700	1971	1.200.000	
Poppi P.	16.261	1977	4.000.000	
Lady Jane	19.529	1984	8.000.000	Ταυλάνδης

Διαφόρων κατηγοριών

Ονομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Delmas	22.351	1983	15.000.000	Unicorn
Delmas Joinville	22.351	1983	15.000.000	Unicorn
Delmas Surcouf	22.312	1983	15.000.000	Unicorn
Delmas Tourville	22.312	1985	15.000.000	Unicorn
Limonia	21.121	1989	6.300.000	Απ. Ανατολίτες
Megan Ace	12.680	1983	6.000.000	Square
Aegeon Express	Catamrn.	1989	2.150.000	Lelakis
Chartres	Ferry	1974	7.350.000	G. Agapitos
Maersk Friesland	Ro-Ro	1981	-	Κροάτες
Pride of Bilbao	Ferry	1986	78.000.000	Irish Ferries
Cembulk	3.252	1973	1.800.000	Νορβηγοί
Ace Concrod	30.714	1981	16.000.000	Med Shipping
Arabella	20.949	1975	2.500.000	Ελληνες
Tanjung Emas	7.110	1986	5.000.000	Ινδονήσιοι
Dana Scarlett	RoRo	1964	900.000	Ιταλοί
Moby Love	RoRo	1973	7.500.000	Ventouris
Capricornio	18.382	1974	1.000.0000	-
Fribourg	3.564	1978	1.300.000	-
Beeco Africa	9.292	1981	3.200.000	Ευρωπαίοι
Frisian Hope	6.025	1985	7.500.000	Χιλιανοί

Karinda	7.736	1983	-	LPL Shipping
Mercandian Duke	7.230	1984	8.000.000	-
Tramundana	6.3.92	1983	3.800.000	Eastwind

Για διάλυση

Ονομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή	USD/LDT
South Breeze	231.49	1975	154	Κινέζοι
Indiana	19.363	1967	160	Ρακιστάνοι
Central Victory	10.852	1945	80	Κινέζοι
Council Bluffs Victory	10.992	1945	80-83	Κινέζοι
Lohaina Victory	10.852	1945	80-83	Κινέζοι
Lindenwood Victory	11.090	1945	80-83	Κινέζοι
Bucknell Victory	11.032	1945	77-78	Κινέζοι
Las Vegas Victory	10.852	1945	77-78	Κινέζοι
Loyola Victory	10.852	1945	77-78	Κινέζοι
Massilon Victory	10.852	1945	77-78	Κινέζοι
Elko Victory	10.852	1944	72	-
Selma Victory	10.884	1944	72	-
Nima A	231.464	1973	150	Πακιστάνοι
Brittany	233.348	1974	154	Κινέζοι
IBN Khaldoun	11.900	1976	181	Ινδοί
Geneal Maritime				
Guemes	19.920	1967	170	Ινδοί
Ingeniero Hermite	19.920	1967	170	Ινδοί
President Van Buren	17.477	1967	154	Ινδοί
Gardenia	30.393	1972	173	Ινδοί
Shota	16.540	1970	171	Bangladesh
Kalamis I	61.255	1965	156	Κινέζοι
Ourania	16.158	1969	156	Κινέζοι
Bulkplotus	61.225	1965	156	Κινέζοι
Capetan M	42.148	1968	159	Κινέζοι
Contifortune	158.294	1972	151	Κινέζοι
Agip Lazio	254.659	1976	157.4	Bangladesh
Honam Topaz	215.529	1972	154	Κινέζοι
IBN Rochd	21.900	1977	184	Ινδοί
Alkinoe	24.490	1967	157.4	Κινέζοι
Sofia N	45.332	1969	157	Κινέζοι
Trade Quest	78.202	1973	157	Κινέζοι
Farsund Traveller	233.949	1974	153	Κινέζοι
Tottori Maru	237.377	1972	157	Κινέζοι
Acacia Tree	7.155	1969	175	Ινδοί

International TAGAROPULOS, 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

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια - Νοέμβριος 1973

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Lysholmen	BC	860	1966	428.000
Germa Lord	BC	2.745	1968	1.364.000
Ole Rinde	BC	5.738	1967	2.025.000
Vardaas	BC	46.850	1966	10.400.000
Bertha	MT	26.130	1957	7 26.000.000

Πριν 10 χρόνια - Νοέμβριος 1983

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Esso Tyne	MT	21.372	1968	3.200.000
Neptune Orion	MT	26.909	1974	8.300.000
Astro Pegasus	MT	88.450	1975	8.500.000
Elvira C	MT	132.478	1977	7.350.000
Wilstar	MT	132.700	1967	7.350.000
Helios	MT	12.060	1976	14.700.000
Isfonn	MT	18.790	1967	3.950.000
Esso Liguria	MT	41.000	1970	2.000.000
Esso Brega	MT	41.000	1969	2.200.000
El Paso Sonatrach	MT	125.00	1976	2.900.000
Bertrand Delmas	BC	15.917	1972	2.000.000
Paclady	BC	23.983	1974	4.600.000
S. A. Skukuza	BC	26.784	1974	5.750.000
Baron Pentland	BC	26.815	1976	6.150.000
Kelo	BC	30.242	1976	5.500.000
Pangueon	BC	34.574	1973	4.300.000
Salvatore D' Amico	BC	60.866	1977	8.600.000
Ocean Builder	BC	64.830	1984	15.000.000
Meynell	BC	129.390	1973	7.750.000

Πριν 1 χρόνο - Νοέμβριος 1992

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Crown Confidence	MT	39.076	1983	12.000.000
Skaw Princess	MT	57.372	1978	5.500.000
Ocean Guardian	MT	279.990	1983	87.000.000
Nokturus	MT	22.685	1986	20.000.000
Manhattan Princess	MT	82.358	1977	4.000.000

Oscro Sword	MT	31.190	1976	3.600.000
Oscro Chief	MT	39.228	1977	3.750.000
Oscro Sea	MT	32.100	1976	3.500.000
Helena	MT	132.206	1975	2.750.000
Dido	MT	88.232	1983	11.350.000
Marine Regent	MT	90.261	1986	27.000.000
Crystal Queen	BC	20.819	1979	5.100.000
Hanjin Damman	BC	21.528	1975	2.100.000
Wilhelm Schulte	BC	11.000	1978	4.800.000
Ciudad Buenaventura	BC	17.300	1983	8.000.000
Kananga	BC	15.350	1973	Bfr 27.000.000
Angol	BC	17.695	1978	3.000.000
Anakena	BC	17.695	1978	3.000.000
Evermore Bloom	BC	15.555	1977	enbloc
Evermore Ascendant	BC	15.555	1977	4.300.000
Golden Gate	BC	19.141	1972	1.500.000
Confidence Sea	BC	15.000	1977	1.940.000
Southern Island	BC	23.209	1987	11.800.000
Pantanassa	BC	29.479	1970	1.700.000
Barkald	BC	30.027	1984	13.000.000
Alexanders Unity	BC	28.676	1978	4.200.000
Moghal	BC	21.402	1977	1.800.000
Pan Maple	BC	117.800	1973	4.300.000
Fareast Glory	BC	17.107	1973	1.600.000
Consensus Wave	BC	16.613	1976	2.800.000
Birknes	BC	28.408	1977	5.300.000
Universal Trader	BC	45.888	1974	3.500.000
Shinwa Maru	BC	23.899	1979	4.500.000
Makedon	BC	68.025	1973	4.700.000
Venora	BC	133.000	1983	20.850.000
Cynthia No. 5	BC	23.898	1984	8.800.000
Pan Victoria	BC	27.532	1976	5.200.000
Sirinada	BC	26.641	1974	3.550.000
Irish Sea	BC	28.619	1971	1.600.000
Hortensia Estrelia	BC	42.837	1985	15.900.000
La Guajira	BC	27.529	1971	1.680.000
Tamar	BC	65.419	1981	10.400.000
Morning Star	BC	18.788	1976	2.600.000
Luisianna Mama	BC	37.597	1986	15.400.000
Amor Amo	BC	40.191	1986	15.400.000
Mineral Australis	BC	147.357	1990	37.000.000
Prima Duo	BC	6.505	1981	3.000.000



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 -7

TELEX: 216225 UNIM GR
217469 ARKA GR

Η ΕΞΩΘΕΝ ΚΑΛΗ ΜΑΡΤΥΡΙΑ

(Πλοίαρχοι που τιμούν τη Χίο στην ξενητειά)

Του Δικηγόρου κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Σ' ένα μακρινό χωριό της Χίου - ακριτικό θα τόλεγα, και ξεχασμένο απ' τους πολλούς, το "Αγίο Γάλα", πάνω στο βράχο είναι χτισμένο το εκκλησάκι της Παναγίας της Αγιογαλούσαινας.

Ισως να είναι αρχαιότερο από τη Νέα Μονή της Χίου. Κατά την παράδοση το έχτισε Βυζαντινός αυτοκράτορας για να ευχαριστήσει την Παναγία που εθεράπευσε την κόρη του.

Σκληρή απόφαση είχε πάρει για το παιδί του, που έπασχε από λέπρα. Και οι λεπροί στα παλιά τα χρόνια ζούσαν σε απομόνωση, για να μην μεταδίδουν την αρρώστια τους. Γνωστή η Σπιναλόγκα.

Με σφιγμένη ασφαλώς καρδιά ο πατέρας έστειλε το παιδί του και το άφησαν "στην τύχη του" στο βορειότερο άκρο της Χίου, που βλέπει προς τα Ψαρά.

Με στοματική παράδοση που έφθασε μέχρι τα χρόνια μας η κόρη του Αυτοκράτορα περιπλανήθηκε στο έρημο ακρογιάλι και πήρε το μονοπάτι για το εσωτερικό.

Εκεί, στη ριζοβουνιά, βρήκε η δύστυχη κοπέλλα μια σπηλιά και την έκαμε, όπως τα αγρίμια, φωλιά της.

Τρεφόταν, όπως μερικοί ασκητές, με χόρτα στην αρχή και αργότερα πονόψυχοι χωρικοί του πλησίον χωριού, της άφησαν φαγώσιμα στην είσοδο της σπηλιάς.

Νεράκι του Θεού έπινε από τους σταλακτίτες της σπηλιάς, που άφηναν τις άσπρες σαν γάλα σταγόνες τους να δροσίζουν το έρημο πλάσμα.

Ο αυτοκράτορας που η μοίρα του έδωσε αυτό το παιδί, όσο σκληρή κι αν ήταν η απόφασή του να το εξορίσει μακριά, άλλη τόση φαίνεται να ήταν και η αγωνία του για την τύχη του. Κυρίως όμως κυριευμένος από τις τύψεις του, απεφάσισε να στείλει μ' ένα πλεούμενο, αξιωματούχο της αυλής, ν' αναζητήσει το παιδί του.

Κι επειδή σε πολλές περιπτώσεις η πίστη σώζει το έρημο, ποιος ξέρει κάτω από ποιές συνθήκες πίστες και προσευχής, και ίσως από τις άσπρες σταγόνες που κατέληγαν τα νερά, του πάνω από τη

σπηλιά όγκου του Βουνού, να θεραπεύτηκε και ν'αγινε εντελώς καλά.

Ο αξιωματούχος που την ανεκάλυψε την πήρε στο παλάτι. Και ο πατέρας της Βυζαντινός αυτοκράτορας του οποίου δεν διατηρήθηκε το όνομα για να ευχαριστήσει τα θεία έχτισε στην πλαγιά του βράχου το εκκλησάκι που σήμερα ανακαινίζεται.

Και ανακαινίζεται από τον πλοίαρχο του Εμπορικού μας Ναυτικού και Διευθυντή των Γραφείων Λιγνού στην Νέα Υόρκη. Τον κ. Τάκη Τσεβδό. Ο κ. Τσεβδός είναι σήμερα και Πρόεδρος του Συλλόγου "Κοραής" της Νέας Υόρκης.

Ο Σύλλογος αυτός αποτελούμενος από εκλεκτούς Χιώτες, καθηγητές, δικηγόρους, επιχειρηματίες, ναυτικούς και πλοιοκτήτες, έχει πλούσια πολιτιστική και ανθρωπιστική δράση, που οι στήλες και ο περιορισμένος χώρος δεν μας επιτρέπουν να απαριθμήσουμε.

Τελευταία, το καλοκαίρι του 1992 τίμησε στη Χίο τον παλαίμαχο πολιτικό κ. Νίκο Ζορμπά για τις υπηρεσίες που προσέφερε στη Χίο και στην πατρίδα.

Ο κ. Τσεβδός έλαβε γνώση της ιστορίας της Παναγίας της Αγιογαλούσαινας και εξ ιδίων μαζί με τους αδελφούς Τάκη και Γεώργη Λυγνό ανακαινίζει, υποστηλώνει και ευπρεπίζει το εκκλησάκι που η ιστορία του χάνεται στα βυζαντινά χρόνια. Η ευλάβεια του ναυτικού σ' όλο το μεγαλείο της!

Εδώ θα πρέπει να τονίσω ότι για το σπήλαιο της Παναγίας της Αγιογαλούσαινας είχε επιδείξει ζωηρό ενδιαφέρον ο στρατηγός Γεώργιος Θεοδωρούλης όταν ήταν Πρόεδρος της Κοινότητας Βολισσού.

Είχε με έξοδα της Νομαρχίας γίνει η εξερεύνηση και χαρτογράφηση του σπηλαιού από τον σπηλαιολόγο κ. Πετροχειλού, αλλά δεν δόθηκε συνέχεια στο θέμα.

Το σπήλαιο αυτό με τους εξώστες του, είναι μοναδικότατο είδος.

Ισως ο "Κοραής" της Νέας Υόρκης θάπρεπε ν' αναλάβει την διαμόρφωση του χώρου για να γίνει και

τουριστική αξιοποίησή του με το ανακαινιζόμενο εκκλησάκι της Παναγιάς.

Στενός συνεργάτης του κ. Τσεβδό ο κ. Στέλιος Τάτσης, πλοίαρχος και αυτός του Εμπορικού Ναυτικού μας, που οι επιχειρήσεις του στη Νέα Υόρκη τον εκέρδισαν και εγκατέλειψε το ναυτικό επάγγελμα για να εξυπηρετεί τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της από άλλο πόστο. Το πόστο της τροφοδοσίας των πλοίων.

Αυτοί οι δύο καλοί Έλληνες και πατριώτες μαζί με άλλους εκλεκτούς Χιώτες είναι η ψυχή του "Κοραή".

Και δίνουν ένα ανεπανάληπτο παράδειγμα πατριωτισμού, αγάπης και νοσταλγίας προς την γη των πατέρων τους.

Το ερχόμενο καλοκαίρι σκέπτεται να τιμήσει ο "Κοραής" και άλλο παλαίμαχο πολιτικό. Δείγμα και αυτής της ενέργειάς τους, η προβολή εκείνων που προσέφεραν και προσφέρουν στα κοινά.

Τελευταία και με την ευκαιρία της 81ης επετείου από της απελευθερώσεως της Χίου, οργάνωσε ο "Κοραής" συνεστιάση στο πολυτελές Ξενοδοχείο της Νέας Υόρκης "Μάρρισι", την οποία είχαν κληθεί οι ευρισκόμενοι στη Νέα Υόρκη κύριοι Νίκος Χαλκιάς δικηγόρος, καπτάν Κώστας Φράγκος και ο δημοσιογράφος Κώστας Φραγκούλης.

Παρευρέθη, ειδικά προσκληθείς και ο διευθυντής των "Ναυτικών Χρονικών" κ. Δημήτρης Τσαπραλής.

Ο κ. Νίκος Χαλκιάς με εμπνευσμένη προλαλιά εξιστόρησε τα γεγονότα της απελευθέρωσης της Χίου, ενώ ο κ. Τσαπραλής ύμνησε τα ΠΡΩΤΕΙΑ της Ναυτιλίας των Καρδαμύλων που η Ναυτιλία τους ξεπερνά και αυτή τη Ναυτιλία της Μεγάλης Βρεαννίας!!

Οι Έλληνες της ξενητειάς, τα αδέρφια μας, έχουν νοσταλγία και αγάπη για την πατρίδα που ξεπερνά την αγάπη ημών, που την κατοικούμε.

Ετσι είναι.

Είναι μια ζωντανή Ελλάδα μέσα στη Νέα Υόρκη. Που την βλέπεις στην Αστόρια με συγκίνηση.

Η 11η Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς



Οι κυριότερες εξελίξεις της Διεθνούς Οικονομίας, η πορεία των επιτοκίων και των τιμών συναλλάγματος, οι αγορές ξηρών και υγρών φορτίων και η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας από Τράπεζες ή τις διεθνείς αγορές κεφαλαίων ήταν τα θέματα που συζητήθηκαν και αναλύθηκαν από τους διακεκριμένους τραπεζίτες και τις άλλες προσωπικότητες της διεθνούς Ναυτιλίας που πήραν μέρος στην φετινή 11η Διεθνή Συνάντηση του Πειραιώς.

Η τριμερής εκδήλωση διοργανώθηκε ως γνωστόν με μεγάλη επιτυχία από τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου.

Αναφορικά με τις κυριότερες εξελίξεις που σημειώνονται στον ελληνόκτητο στόλο υγρού και ξηρού φορτίου φοιτητές του Κέντρου Ναυτιλίας παρουσίασαν ορισμένες πολύ ενδιαφέρουσες εργασίες τους στο πλαίσιο των μεταπτυχιακών εργασιών τους.

Ειδικότερα αναφερόμενος στον ελληνόκτητο στόλο δεξαμενο-

πλοίων και στην ηλικία του, οι κ.κ. Θεόδωρος Μπελεξής και Δ. Δαισπύρος υποστήριξαν ότι το "φλέγον ζήτημα", είναι η αντικατάσταση του ελληνόκτητου στόλου των δεξαμενοπλοίων, ενώ θέματα πρώτης προτεραιότητας είναι η οικονομική διαχείριση, η λεπτομερειακή συντήρηση, καθώς και η άρτια εκπαίδευση του πληρώματος.

Το 80% της ελληνικής χωρητικότητας, ανέφεραν οι δύο ομιλητές, είναι ηλικίας 15 ετών ή και μεγαλύτερη, ενώ στην ίδια κατηγορία ανήκει μόνο το 30% της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων.

Ωστόσο οι Έλληνες πλοιοκτήτες μειώνουν σταθερά τη μέση ηλικία των πλοίων που αγοράζουν και η προώθηση της αντιρρυπαντικής νομοθεσίας των ΗΠΑ "O.P.A 90", καθώς και διάφορων άλλων νομοθετημάτων που αφορούν στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, έχουν επηρεάσει σημαντικά αυτή την πολιτική της αντικατάστασης. Οι χαμηλότερες τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, επισήμαναν, τα αποθέματα ρευστού που έχουν δημιουργηθεί και οι ορθές, χρονικά, αγοραπωλησίες

των πλοίων της κατηγορίας αυτής, καθώς και τα χαμηλά επιτόκια, επέτρεψαν την απόκτηση δεξαμενοπλοίων νεώτερης ηλικίας και την πώληση χωρητικότητας παλαιότερης ηλικίας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παραπάνω ερευνητών στις 31 Αυγούστου 1993 το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου πετρελαιοφόρων, μεγαλύτερα των 20.000 τον. d.w. περιελάμβανε 457 πλοία, χωρητικότητας 52.722.100 τον. d.w..

Κατά κατηγορίες, την παραπάνω ημερομηνία οι Έλληνες κατείχαν:

- Το 16,8% του παγκόσμιου στόλου πρόντακτ κάρριερς.
- Το 18,1% των πλοίων τύπου Αφραμαξ.
- Το 21,5% των πλοίων - τύπου Σουέζμαξ.
- Το 11,3% των παγκόσμιων στόχου VLCCs και
- Το 31,1% του παγκόσμιου ULCC's.

Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας

Δύο άλλοι μεταπτυχιακή φοιτητές, οι κ.κ. Δ. Δαλακούρας και Θ. Κοσμάτος (γιοί ο πρώτος του γνωστού εφοπλιστή Γιώργου Δαλακούρα και ο δεύτερος τον διευθυντή του Κομμίτη του Λονδίνου Παν. Κοσμάτου) παρουσίασαν τα αποτελέσματα μιας σημαντικής τους έρευνας σχετικά με τις παραμέτρους που επηρεάζουν τις πιστωτικές προτάσεις στην τραπεζική χρηματοδότηση της Ναυτιλίας.

Οι δύο μελετητές διερεύνησαν 19 Τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία, με έδρα στον Πειραιά, Λονδίνο, Βρέμη, Ρότερνταμ και Χόγκ Κόγκ και διαπίστωσαν ότι οι Τράπεζες έχουν γίνει, πολύ πιο

συντηρητικές απέναντι στη ναυτιλία. Τα λάθη της δεκαετίας του 80 τους έχουν διδάξει αρκετά για να είναι πιο απαιτητικές ως προς τις εξασφαλίσεις (υποθήκη κλπ.) που παίρνουν από τους εφοπλιστές. Επίσης είναι πιο προσεκτικές ως προς το συγχρονισμό της χρηματοδότησης της ναυτιλίας σύμφωνα με τον οικονομικό κύκλο της.

Το ποσοστό συμμετοχής σε επενδύσεις έχει μειωθεί σημαντικά και η διάρκεια των δανείων έχει επίσης μειωθεί παρέχοντας περισσότερη ελαστικότητα στον προγραμματισμό της ανακύκλωσης των κεφαλαίων.

Τα τραπεζικά συνδικάτα είναι ένας σύγχρονος τρόπος για τις τράπεζες να μειώνουν το ρίσκο τους και να ανταπεξέλθουν στα υψηλά ποσά που τους ζητούνται ιδίως για καινούργια πλοία. Κατά την πλειοψηφία των Τραπεζών, οι Έλληνες εφοπλιστές αποφεύγουν να συνεργάζονται Τραπεζικά Συνδικάτα και προτιμούν την παλιά "συνταγή" της προσωπικής επαφής με τους τραπεζίτες τους.

Η πλειοψηφία των Τραπεζών δήλωσαν ότι δεν έχουν ελλειψη



Οι κ.κ. Θ. Κοσμάτος (αριστερά) και Δ. Δαλακούρας

κεφαλαίων για τη Ναυτιλία και ότι αυτή η εικόνα έχει δοθεί στην αγορά κυρίως διότι ο ρυθμός παροχής δάνεια έχει μειωθεί αισθητά. Αυτό όμως συμβαίνει όχι γιατί οι Τράπεζες δεν έχουν χρήματά αλλά γιατί οι Τράπεζες είναι πιο συντηρητικές ως προς τις απαιτήσεις τους.

Ετσι, καταλήγουν οι κ.κ. Δαλακούρας και Κοσμάτος, οι τράπεζες είναι σίγουρες ότι έχουν μάθει πολλά και είναι σε θέση να χρηματοδοτούν την υγιή

ναυτιλία όπως επίσης να ανταπεξέλθουν και στις προσδοκώμενες απαιτήσεις για την ανανέωση του στόλου.

Στις σελίδες που ακολουθούν εμφανίζεται στην αγγλική μία τρίτη ενδιαφέρουσα μελέτη των κ.κ. Ελισάβετ Λουκίδη και Στεφ. Καρδαμάκη, η οποία αναφέρεται στη δημιουργία ενός οικονομετρικού μοντέλου για τους ναύλους και τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου.



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

Modelling of drycargo freight rates and secondhand ship prices

By ELIZABETH E. LOUKEDES
STEFANOS J. KARDAMAKIS

Our research is centred on modelling the drycargo market with respect to both freight rates and secondhand ship prices, as well as examining their volatility over the past 15-20 years. More specifically, we set out to examine whether freight rates and ship prices exhibit constant volatility or not. If they do not, our task will be to develop a model of how this volatility changes over time. In this context, volatility represents the risk of the shipping market.

The first step in our analysis is to define theoretically and test empirically a model of how freight rates and ship prices are determined by a set of exogenous (i.e. external to the shipping market) variables. In doing this, we have been guided by the theoretical model already developed within the International Centre for Shipping, Trade and Finance of City University Business School.

We begin by assuming an equilibrium model, where at each moment in time the freight rate is determined by the interaction of supply and demand forces in the market for freight services. We are therefore applying standard micro-economic analysis to one sector of the world economy, namely the market for sea transport services.

For our analysis, we used monthly data for the period 1973-1992 and we concluded on the following specifications for spot and timecharter rates. (Graphs 1&2) •

Spot rates are determined by:

1. World industrial product, which is the main determinant of seaborne trade and the demand for shipping services. Higher levels of industrial production result in higher demand for transport services and so in the higher spot freight rates.
2. The current size of the dry bulk fleet. The larger the size of the fleet, the lower the spot rate, since the available supply of tonnage is high and competition for cargoes is keen.
3. The price of bunkers, which affects owners' decision to lay up vessels as well as the average speed of the fleet. The last two together determine the active



Miss Elizabeth Loukedes, daughter of the well-known shipping entrepreneur E.G. Loukedes has a B.Sc. (Econ) from the L.S.E. and just recently has obtained, together with Stefanos Kardamakis, her M.Sc. in Shipping Trade and Finance from the City University Business School in London.

Below, their presentation at the 11th Piraeus Meeting on Modelling of Freight Rates and Secondhand ship prices and their volatility in the drycargo market.

supply of tonnage. The higher the price of bunkers, the more vessels are laid up and the slower they sail, so that the active supply is reduced and spot rates rise.

4. Furthermore, because our data is monthly (we have frequent observations), we found evidence that the freight rate of the previous month is also significant in determining the current rate and has a positive effect on it.

Timecharter rates are determined by what the market expects spot rates and bunker prices to be in the following month, as well as the timecharter rate that prevailed in the previous two months.

Higher expected spot rates raise today's timecharter rates to bring the expected profits from the two alternatives (spot or timecharter) in line. On the other hand, higher expected bunker prices tend to reduce today's timecharter rates. This is because shipowners can avoid bunker costs by letting their vessel on timecharter and therefore willing to accept a relatively lower timecharter rate. Since expectations (for our purposes) cannot be measured, we used the actual spot rates and bunker prices that prevailed in the following period. This means that we adopted the Rational Expectations Hypothesis according to which indi-

viduals use all available information to make the best possible predictions about the future, so that, in the absence of extraordinary events, these predictions are in general accurate.

Having arrived at the two equations that explain freight rates, we set out to examine their volatility features. The question we attempted to answer was whether the potential size of a freight rate move is constant or not over the period under examination.

In our analysis, we used models developed over the past 10 years for financial market data: exchange rates, returns on stock, etc. The original model is known as the ARCH (Auto-Regressive Conditional Heteroscedasticity) and a variation as Generalised ARCH (GARCH).

The basic assumption underlying these models is that volatility varies over time: it depends on the histori-

cal pattern of the relevant variables, it increases after unpredictable events (shocks to the system) and persists at the new high levels for a number of periods.

This means that large changes in freight rates would tend to be followed by further large changes, but of random direction. In other words, a large disturbance in freight rates in one period would increase the volatility (i.e. the potential size of a change) in the following periods.

We tested a number of different specifications for the ARCH/GARCH model and reached the following conclusions:

Both spot and timecharter rates follow a GARCH (1.1 process). This essentially means that in each period, the volatility is determined by the error term (any unpredictable event affecting the freight market) of the previous period, as well as the actual volatility (i.e. its own rule) of the previous period. In practical terms, the volatility exhibits one-period memory with respect to unpredictable events, i.e. their effect lasts for one period.

Several conclusions can be drawn from this analysis:

1. No specific trend can be established in the pattern that volatility followed over the period, i.e. volatility was at times high, at times low, but its average value did not change substantially over the period.

2. Volatility was high during and just after periods of large external shocks to the industry, e.g. during 1973-74, 1980-81 and 1986. This illustrates how the measure of volatility we have analysed captured the risk inherent in the shipping industry.

3. Timecharter rates were more volatile than spot rates throughout the period. (Graph 3) One explanation is that, because timecharter rates reflect expectations, they are more sensitive to changing perceptions of the future market.

4. When we examined the volatility of freight rates by vessel size, we found that, at different times, different vessel types were the most volatile. (Graph 4) For example, between 1983 and 1987, spot rates for a Panamax vessel (60,000 dwt) were more volatile than for a Handysize vessel (30,000 dwt), whereas the opposite was true between 1987 and 1989.

We applied a similar analysis to the market for secondhand vessels. Our results show that, on a month-to-month basis, ship prices follow a time series process, i.e. they depend on their own past values. This is the same for a general index of secondhand vessel prices as well as the specialised indices constructed for 5-year old vessels according to their size.

We should note that if we analysed prices on a yearly or even a quarterly basis we would probably find that other variables, such as scrap prices, newbuilding or interest rates would become more significant in determining secondhand prices.

Further analysis showed that volatility in secondhand prices follows a GARCH (1.1) process in a similar way to freight rates. This applies both to the general index and to the specialised indices for Capesize and Panamax vessels.

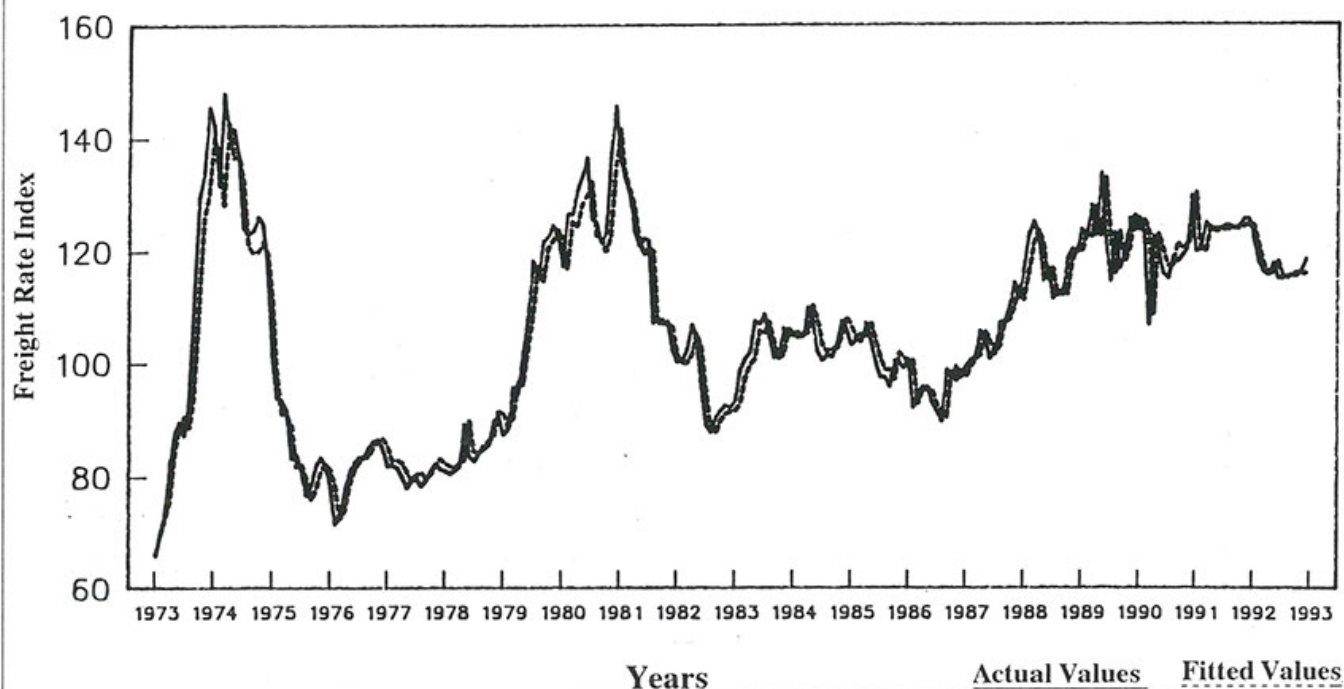
However, secondhand prices for the smaller, Handysize vessels exhibit a more or less constant volatility over the period we examined -- in effect the models of time-varying volatility do not describe this particular market accurately.

The following conclusions can be drawn:

1. At different times, different vessel types were the most volatile. However, on average, Capesize vessel prices were more volatile than Panamax prices and both were more volatile than the general price index.

2. The volatilities of Capesize and Panamax prices follow more or less the same pattern: when one is at

Graph 1: Actual vs Fitted Spot Freight Rate (Index: June '85 = 100)

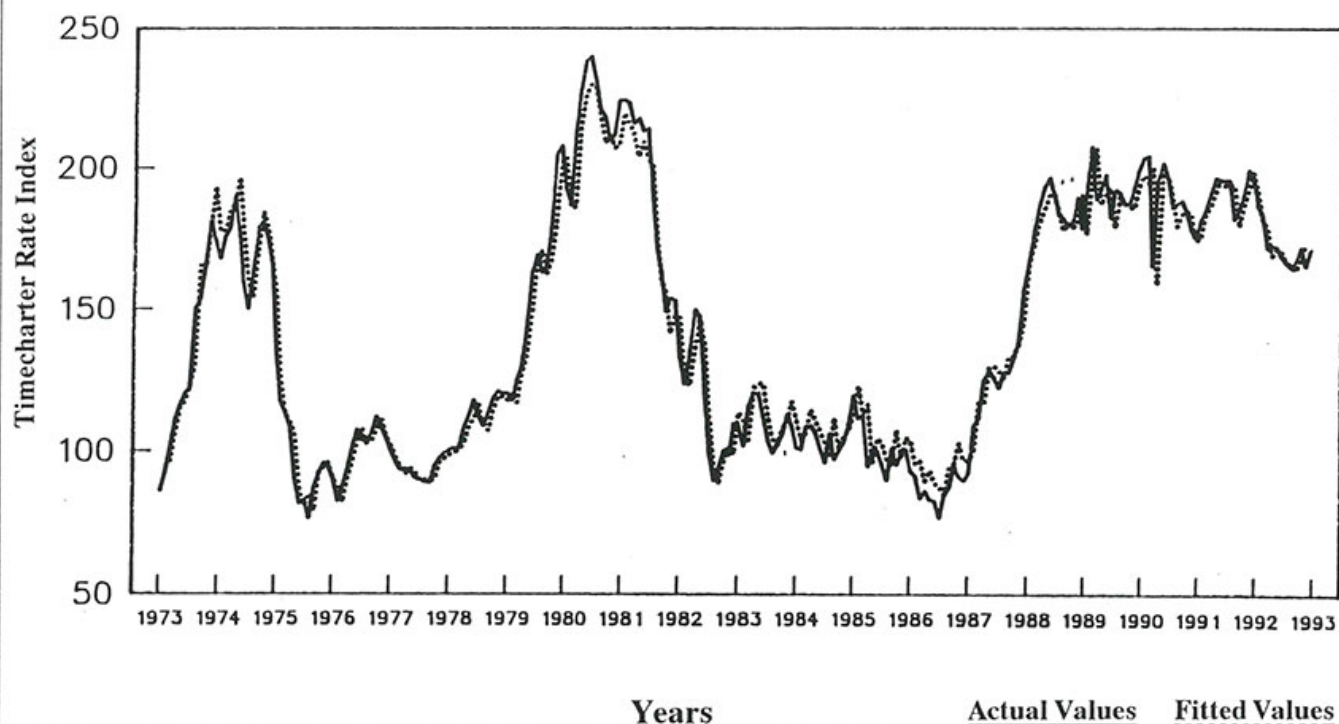


peak, so is the other. This is also observed when either is compared to the general index. This would mean that external shocks tend to affect the different market segments in roughly the same way.

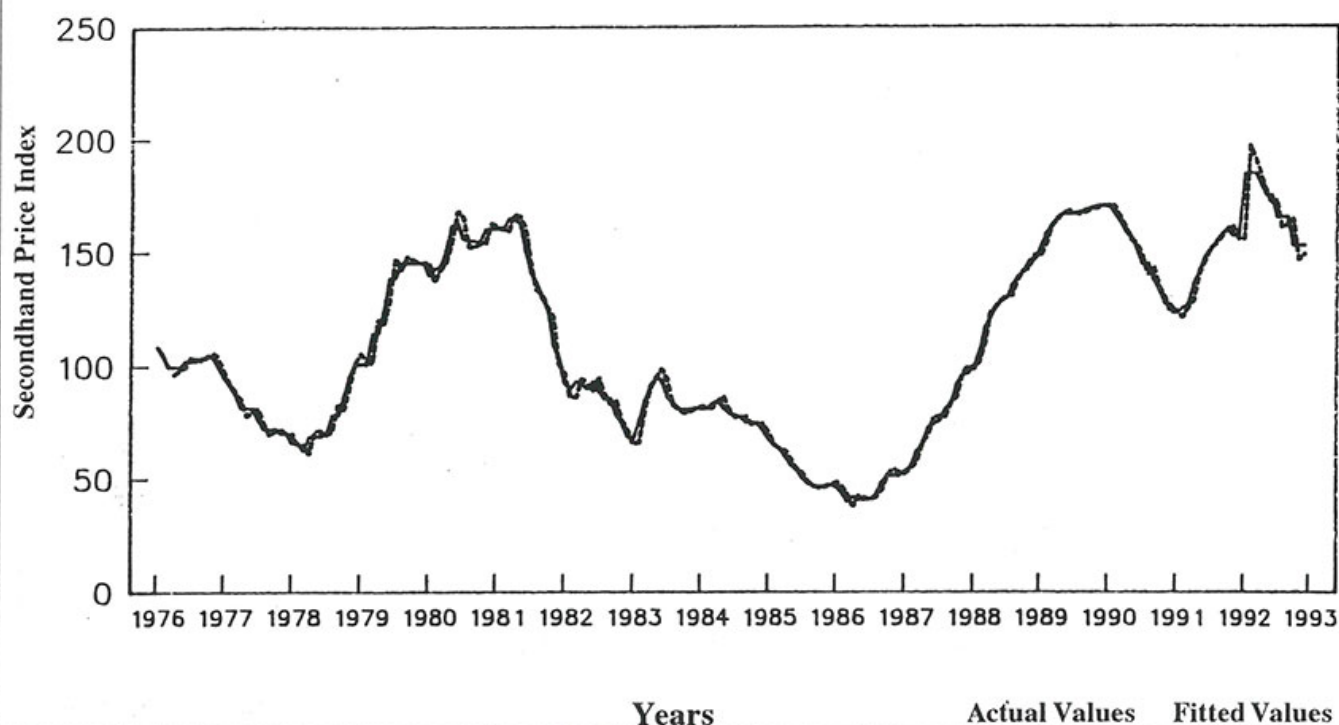
3. As a final comment, we can compare the volatility in the freight market and the ship market. Spot freight rates are more volatile than the general index for secondhand prices throughout the period, and the same is true for timecharter rates.

The main conclusion to be drawn from our study is that the risk in the shipping industry, as measured by the volatility of freight rates and ship prices, varies over time -- it can be extremely high or extremely low. The question arises whether we can predict volatility with any accuracy. The answer to that must be the subject of further research, since similar studies in the stock and foreign exchange markets show that prediction may be possible.

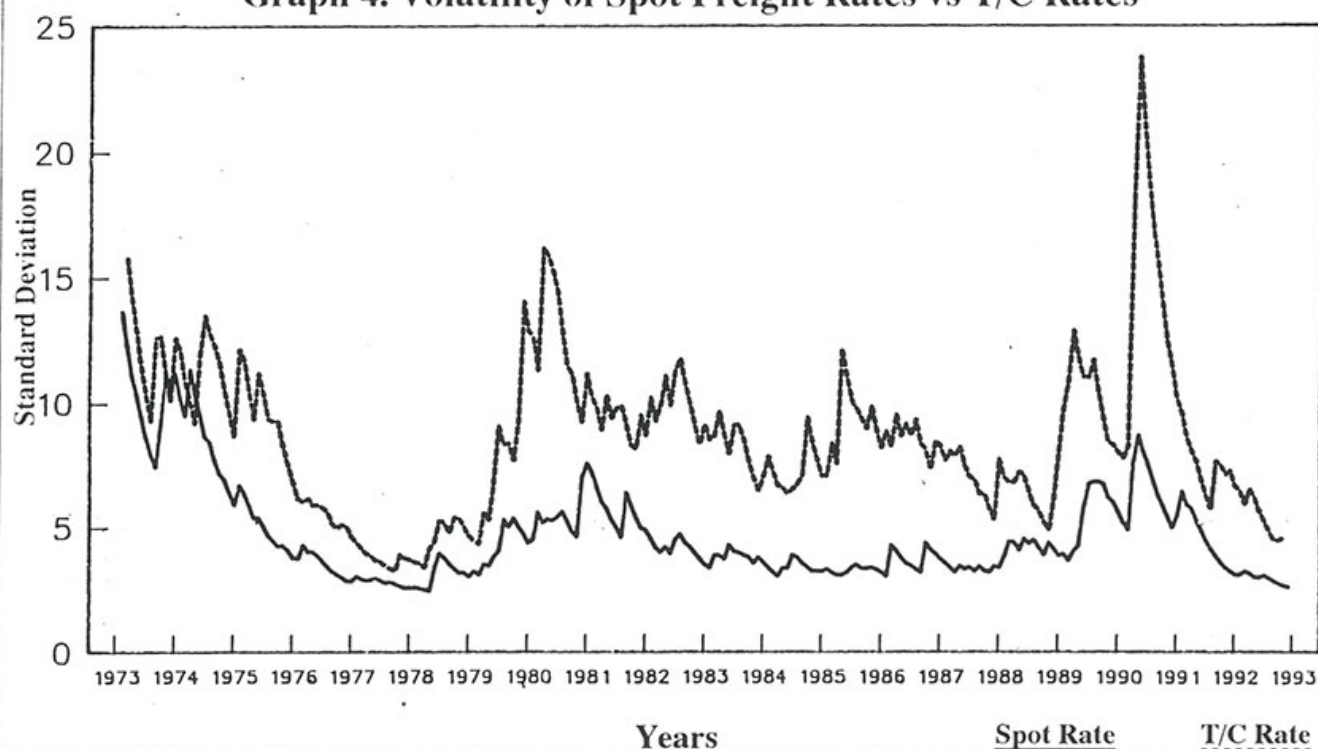
Graph 2: Actual vs Timecharter Rates (Index: June '85 = 100)



Graph 3: Actual vs Fitted Secondhand Ship Prices (Index: June '85 = 100)

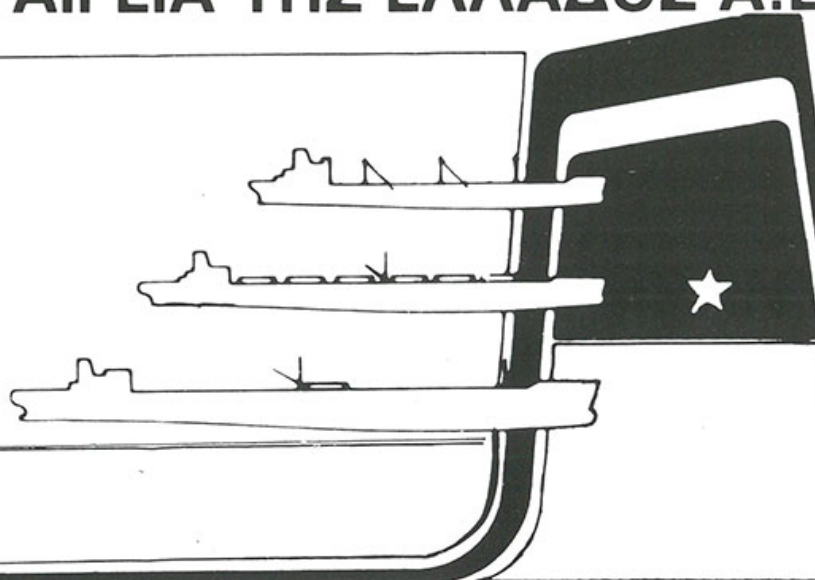


Graph 4: Volatility of Spot Freight Rates vs T/C Rates



Source: E. Loukedes & S. Kardamakis

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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1993

Οπως έχει πλέον καθιερωθεί επί μία δεκαετία,, στο τελευταίο τεύχος της χρονιάς παρουσιάζεται το ευρετήριο των άρθρων που έχουν δημοσιευθεί στα "Ναυτικά Χρονικά", από τον Ιανουάριο έως και σήμερα.

Ο κατάλογος αυτός, στον οποίο τα άρθρα παρουσιάζονται με χρονολογική σειρά δημοσίευσης, θα βοηθήσει τους αναγνώστες μας στη γρήγορη αναζήτηση εκείνων που τους ενδιαφέρουν. Τα ευυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται με το όνομα του αρθρογράφου.

Ιανουάριος 1993

Της Συντάξεως: Να λύσουμε το νέο γόρδιο δεσμό.

Η Ναυτιλία μας (Αλέξ. Παπαδόγγο).

Ουσιαστικές λύσεις στα καίρια προβλήματα (Κώστα Κομνηνού).

Το πλοίο "Ελληνική Ναυτιλία" (Γιάν. Χατζηπατέρα).

Το φυσικό περιβάλλον διαμορφώνει τώρα τις τύχες της Ναυτιλίας (Παναγ. Τσάκου).

Επιβατηγός Ναυτιλία: Στρατηγική για την Ανταγωνιστικότητα (Ανδρ. Ποταμιάνου).

Ανησυχίες από την τροποποίηση του Νόμου 27/1975 "περί φορολογίας πλοίων" (Γιώργου Δρακόπουλου).

Η Ναυτιλία θα προχωρήσει (Μιχ. Περατικού).

Ανατέλλοντας το 1993 (Γεώργ. Μ. Πατέρα).

Τα λιμάνια - 1993 QA (Βασ. Κούτση).

- Ενα σοβαρό πρόβλημα της Ναυτιλίας (Γιώργ. Καλλιμανόπουλου).

- Διαχειριστές ανησυχίες (Μαν. Παπαλέξη).

- Πρώτιστο μέλημα Εκπαίδευση (Γιάν. Κ. Χατζηπατέρα).

- Σκέψεις και προβληματισμοί (Στέλ. Κατούνη).

- Η συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στην ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου (Ματθαίου Λώ).

- Στο λιμάνι του Πειραιώς (Μαν. Βορδώνη).

- Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία (Σπύρου Μαρινάκη).

- Με θάρρος και ρεαλισμό (Θαν. Βαρίνου).

- Διαιωνίζονται τα προβλήματα του κλάδου (Νίκου Τσαβλέρη).

- Ο ανεκμετάλλετος δρόμος της αναβάθμισης και της προσέλευσης των στελεχών Ε.Ν. (Χρ. Ντούνη).

- Υψηλή η συνείδηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα (Δημ. Μητσάτσου).

- Διάλυση, αναβάθμιση προδιαγραφών, ναυπήγηση (Γιώργου Μπάνου).

- Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική (Γιώργ. Σπαρτιώτη).

- Ελληνικά Δικαστήρια τινάζουν στον αέρα τις Εταιρίες του Νόμου 89 (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Το λιμάνι της Πάτρας κατά το 1992 (Γιάννη Λιουρδή).

- Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας.

- Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών του 1992.

- Στατιστική των Ναυτικών Ατυχημάτων του 1992.

- Η Παγκόσμια Ναυτιλία.

- Σχολιασμός της Επικαιρότητας.

- Η Νέα Ναυτιλιακή Λέσχη.

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Βραβεύθηκε η ανθρωπιά των πλοιάρχων μας.

1 Φεβρουαρίου 1993

- Η Ελληνική Ναυτιλία στην ανατολή του 1993 (Μιχαήλ Λάμπρου).

- Για τη αποτελεσματική εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης στα πλοία (Χρ. Ντούνη).

- Τα 70 χρόνια της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως (Γεώργ. Τσούρη).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Προϋποθέσεις και Κριτήρια για την αναστολή εκτέλεσης πλόων.

- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιανουάριο (Overseas Agency Ltd.).

15 Φεβρουαρίου 1993

- Οι Στόχοι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για το 1993.

- Ελληνικό Κρουαζιερόπλοιο. Πραγματικότητα - Προβληματισμοί και Προοπτικές (Μιχ. Λάμπρου).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Χρήσιμες οδηγίες για την ασφαλή εκφόρτωση δεξαμενοπλοίων U/VLCC (Αντ. Γρυπαίου).

- Οι έλεγχοι στα μπάλκ κάρριερς.

1 Μαρτίου 1993

- Αφιέρωμα: Των Ελλήνων τα Λίμπερτυ (Χρ. Ντούνη).

- Το πρώτο VLCC με διπλό κέλυφος ύψωσε ελληνική σημαία.

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Φεβρουάριο (Overseas Agency Ltd.).

15 Μαρτίου 1993

- Σκέψεις με αφορμή τον ΟΡΑ '90 (Χρ. Ντούνη).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Κανονισμοί ασφαλείας της ακτοφυλακής των ΗΠΑ (Αντ. Γρυπαίου).

- Η Μάχη του Ατλαντικού (Νικ. Χαλκιά).

1 Απριλίου 1993

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

- Το όραμα της μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας γίνεται πραγματικότητα (Μιχ. Λάμπρου).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Ο Φορέας ελέγχου ρύπανσης στον Σαρωνικό (Χρ. Ντούνη).

- Οι επιπτώσεις από την τροποποίηση της Νομοθεσίας περί κατοικίας στην Βρεταννία (Fox & Gibbons Williamson Horrocks).

- Παναγιώτης Δ. Σέκερης: Ο χρυσοδωδέκατος εφοπλιστής των Φιλικών (Νικ. Κωστάρα).

- Η έξωθεν καλή μαρτυρία (Νικ. Σωτ. Χαλκιά).

- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάρτιο (Overseas Agency Ltd.).

15 Απριλίου 1993

- Το πνεύμα του Ωνάση ζει μέσα από τα επιτεύγματα του ιδρύματος "Αλέξανδρος Ωνάσης".

- Ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων (Χρ. Ντούνη).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Ναυτική Κληρονομιά: Παναγιώτης Πανταλέων (Νικ. Κωστάρα).

- Festival Cruises: Κρουαζιέρες με Ευρωπαϊκή πολυτέλεια.

1 Μαΐου 1993

- Επιβεβλημένη η ίδρυση ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κέντρου στην Ελλάδα (Παναγ. Δαβάκη).

- Η Ναυτιλιακή πρόσδοος από προμήθειες αγοραπωλησιών και ναυλώσεων (Γιώργου Μπάνου).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Απρίλιο (Overseas Agency Ltd.).

- Λουκάς Φράγκος, ο θαλασσόλυκος του Αιγαίου (Νικ. Χαλκιά).

15 Μαΐου 1993

- Κρουαζιερόπλοια - Κατάργηση του ορίου ηλικίας (Μιχ. Λάμπρου).

- Το παρόν και το μέλλον των πρόντακτ κάρριερς (Ερρ. Κέρτσι-κοφ).

- Το αλκοόλ στα πλοία (Χρ. Ντούνη).

- Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700-1864 (Νίκ. Βλασσόπουλου).

- Μεταρρυθμίσεις στους Lloyds (Νίκ. Κουλάδη).

- Τα Ναυπηγεία Περάματος Α.Ε. σε αναπτυξιακή πορεία.

- Λίγα από Ολα. (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

1 Ιουνίου 1993

- Αφιέρωμα: Στον Μεγάλο Ναυτοδόσκαλο Γεράσιμο Μηλιαρέση.

- Οφειλόμενη απάντηση (Χρ. Ντούνη).

- Η Ναυτιλία της Επτανήσου 1700-1864 (Νικ. Βλασσόπουλου).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Η Αθηναϊκή Τριήρης στο Λονδίνο για τα 2500 χρόνια της Δημοκρατίας.

- Ο ανθρώπινος παράγοντας στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάιο (Overseas Agency Ltd.).

15 Ιουνίου 1993

- Η Αμερικανική Αντιρρυστική Νομοθεσία (ΟΡΑ '90) (Επαμ. Εμπειρικού).

- Ασφαλιστική Χειραφέτηση (Δημ. Ριζιώτη).

- Decentralisation of Management (Χρ. Ντούνη).

- Η Ελληνική Ναυτιλία - Το επόμενο βήμα (Νικ. Πενθερουδάκη).

- "ΧΙΟΣ" ένα σύγχρονο οικολογικό VLCC.

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

1 Ιουλίου 1993

- Ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας επανεξελέγη Πρόεδρος του Κομμίτη.

- Η ζύγιση των αυτοκινήτων στα οχηματαγωγά (Χρ. Ντούνη).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε.Π. για το νέο νομοσχέδιο για τον Τουρισμό.

- Η Θαλασσοκρατορία των Φράγκων (Νικ. Σωτ. Χαλκιά).

- Η Κοινωνική διάσταση των "Μινωικών Γραμμών".

- Γεράσιμος Μηλιαρέσης (Περικλή Κυτριλάκη).

- Αγοραπωλησίες πλοίων το μήνα Ιούνιο (Overseas Agency Ltd.).

15 Ιουλίου - 15 Αυγούστου 1993

- Προωθείται η Ελληνορωσική ναυτιλιακή συνεργασία.

- Το προσωπικό ξενοδοχειακών καθηκόντων στην σύνθεση των επιβατηγών πλοίων (Χρ. Ντούνη).

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

- Εγκαινιάσθηκε το Σπίτι της CYMEPA

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

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

- Το Ευρωπαϊκό υπερδεξαμενό-πλοιο E-3 (Γ. Μπούγια).
- Η Δυναστεία των Στραβελάκηδων (Νικ. Σωτ. Χαλκιά).

1 Σεπτεμβρίου 1993

- Ποιοί ευθύνονται για την ταλαιπωρία που υφίστανται οι επιβάτες της Ακτοπλοίας.
- Ενόψει της ναυτολόγησης των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ (Χρ. Ντούνη).
- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

15 Σεπτεμβρίου 1993

- Η εμπιστευτικότητα δεν είναι υποκρισία. (Υποκρισία είναι η επιδιωκομένη δημοσιότητα) (Χρ. Ντούνη).
- Ελληνική Ναυτοσύνη (Βασ. Παπαγιάννη).
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Φ.Π.Α. στις ενδοκοινοτικές μεταφορές.
- Κώνστας Χατζηπαναγιώτης "Αγνωστος" μεγαλοεφοπλιστής της Τσακωνιάς (Νικ. Ι. Κωστάρα).

1 Οκτωβρίου 1993

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Ο ελεύθερος χρόνος του ναυτικού στο πλοίο (Χρ. Ντούνη).
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Αύγουστο και Σεπτέμβριο (Overseas Agency Ltd.).
- Η ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου ενημερώθηκε για το έργο της HELMEPA.
- Γιορτάστηκε η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα.
- Καθιερώνονται αυστηρότεροι κανόνες στη Βορ. Ευρώπη για την ευστάθεια των ε/γ - ο/γ πλοίων μετά από βλάβη.

15 Οκτωβρίου 1993

- Κοινή εφοπλιστική πρόταση για την ασφαλιστική κάλυψη έναντι του ΟΡΑ '90.
- Επιστημονικές της Ε.Ε.Ε.Π. για την ιθαγένεια των πλοιοκτητών που νηολογούν πλοία στην Ελλάδα.
- Η εθελοντική δέσμευση της CYMEPA για την προστασία των θαλασσών.

- Ναυτική Κύπρος 1993 (Γεωργ. Μπάνου).
- Ο ελεύθερος χρόνος του ναυτικού στο πλοίο (Χρ. Ντούνη).
- Το ποταμόπλοιο του Πηνειού και ο καπετάνιος του, μέλος της HELMEPA (Βασ. Παπαγιάννη).
- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).

1 Νοεμβρίου 1993

- Αποπροσανατολισμοί (Χρ. Ντούνη).
- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Καίριες επιστημονικές του προέδρου του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμά Ζαφείρα, με αφορμή την υποβολή της παραίτησής του.
- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Οκτώβριο (Overseas Agency Ltd.).
- Απίστευτο και όμως αληθινό (Γεωργ. Σπαρτιώτη).
- Αναγνώστης Τροχάνης: Ο Αγνωστος εφοπλιστής της Τσακωνιάς (Νικ. Ι. Κωστάρα).

15 Νοεμβρίου 1993

- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Η δημιουργία αξιόπλοου Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου στον Πειραιά.
- Ο πολύς κ. Paul Slater επιμένει (Χρήστου Ντούνη).
- Προτάσεις της ΕΕΑ για τον εκσυγχρονισμό της Ελληνικής Ακτοπλοίας.
- 20 χρόνια παρουσίας της NATWEST στην Ελλάδα.

Δεκέμβριος 1993

- Εντείνεται ο ανταγωνισμός στις Γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας.
- Η ανταμοιβή της ποιότητας (Χρήστου Ντούνη).
- Κρίση και προοπτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Παναγιώτη Ρουμελιώτη).
- Λίγα από Ολα (Δημ. Χ. Τσαπραλή).
- Η 11η Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.
- Απόψεις και Προτάσεις (Καπτάν Γιώργη Αμπουσελάμ).
- Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων τον Νοέμβριο.
- Η Αρθρογραφία του 1993

ΜΕΡΕΣ ΓΙΟΡΤΙΝΕΣ ΜΕ ΕΥΧΕΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ο Κυπριακός Νηογνώμονας εύχεται στην Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα και στον Ελληνικό λαό στο σύνολό του

ΧΑΡΟΥΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

Μ' αυτή την ευκαιρία εκφράζουμε τις θερμές μας ευχαριστίες προς την Ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση για την εκτίμηση και εμπιστοσύνη με την οποία μας περιέβαλε στη διάρκεια της χρονιάς που μας φεύγει.

Για την καινούργια χρονιά ανανεώνουμε τη δέσμευσή μας να εργαστούμε με την ίδια σταθερότητα και επιμονή για να γίνει πραγματικότητα το όραμα μιας μεγάλης, σύγχρονης και αξιόπιστης Ναυτιλίας του Ελληνισμού.

ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ
(Cyprus Bureau of Shipping)

Γραφείο Πειραιά: Οδός Σκουζέ 4
Τηλ.ά 4292524/ Φαξ: 4293076

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οι προτεραιότητες της Ναυτιλίας ενόψει της ελληνικής Προεδρίας της ΕΟΚ

Το Προεδρείο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών επισκέφθηκε στις 25 Νοεμβρίου το Υπουργείο Εξωτερικών και είχε πολύωρη συζήτηση με τον Υπουργό κ. Κάρλο Παπούλια και τον αναπληρωτή Υπουργό για θέματα της Κοινότητας Θεόδωρο Πάγκαλο για τα θέματα της Ελληνικής Ναυτιλίας, και ιδιαίτερα τις προτεραιότητες της εμπορικής ναυτιλίας στο πλαίσιο της Κοινότητας, ενόψει της ανάλη-

ψης της Προεδρίας από την Ελλάδα τον προσεχή Ιανουάριο.

Στην σύσκεψη ήταν παρών και ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας, ενώ τον Πρόεδρο της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκούμα πλαισίωσαν οι κ.κ. Παναγιώτης Τσάκος, Γιαν. Λύρας, Γιώργος Μ. Πατέρας και Νίκος Ευθυμίου.

Αν και δεν εκδόθηκε επίσημη ανακοίνωση για τα θέματα που συζητήθηκαν κατά την εποικοδομητική αυτή συνάντηση, σύμφωνα με πληροφορίες μας η αντιπροσωπεία της ΕΕΕ έμεινε απόλυτα ικανοποιημένη από την πλήρη ενημέρωση των συνομιλητών της πάνω στα ουσιαστικά θέματα που σχετίζο-

νται με την ασφάλεια και εκπαίδευση των ναυτικών, τα θετικά μέτρα για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής Ναυτιλίας και τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Νηολογίου (EUROS), και εκφράστηκε η πεποίθηση ότι με την ανάληψη της Προεδρίας της ΕΟΚ, η Ελλάς θα μπορέσει να παίξει αποφασιστικό ρόλο για την ολοκλήρωση των Κανονισμών, προς την σωστή κατεύθυνση.

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ε-ξής πλοίων:

- "Νέντλοιντ Μαρσέιγ", φορτηγό, πρ. "Nedlloyd Marseilles" υπό ολλανδική σημαία, 10.186 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Niverco Inc." (κ. Σταμ. Πολενάκης).

- "Δόρυ", μπάλκερ, πρ. "Hyundai No. 20" υπό Νοτιοκορεατική σημαία, 22.751 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία "Toxon Navigation Company S.A." (κ. Παν. Αρης Ιωαννίδης).

- "Νέντλοιντ Μαντράς", φορτηγό, πρ. "Nedlloyd Madras" υπό ολλανδική σημαία, 10.186 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Aqua Superiority S.A." (Παν. Καρβέλας).

Οι "Γαλάζιες Σημαίες" της Ευρώπης και στην Κύπρο.

Η Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (CYMEPA) έγινε αποδεκτή ως Εθνικός Χειριστής του Προγράμματος "Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης" για την Κύπρο.

Η αποδοχή της CYMEPA από το Ίδρυμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης της Ευρώπης (FEEE), το οποίο εδρεύει στην Δανία, ερμηνεύεται ως ένα πρώτο θετικό βήμα για την ισότιμη συμμετοχή της Κύπρου στις σχετιζόμενες με το περιβάλλον δραστηριότητες που έχουν θεσμοθετηθεί στην Ευρώπη των 12 κρατών - μελών.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

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

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

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

Authorized Agents

DUBAI

VRETTOSHIP S.A.
SHARJAH U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594
Tlx: 68908 VSHIPEM

HOLLAND

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

Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι η CYMEPA, αντίθετα με την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERPA), έχει στους κόλπους της αρκετά μέλη που προέρχονται από την Τουριστική Βιομηχανία της Κύπρου και αναμένεται ότι θα προσδώσει ιδιαίτερα βαρύτητα στο πρόγραμμα διαχείρισης των "Γαλάζιων Σημειών", με στόχο την ανάδειξη των περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων των ακτών της Κύπρου.

Ναυτιλιακή Σύνοδος στο Λονδίνο

Συνέρχεται στο Λονδίνο από 29%11 έως και 3.12.93 η 39η Σύνοδος της Υποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του IMO.

Κατά την σύνοδο, μεταξύ άλλων, εξετάστηκαν θέματα που έχουν σχέση με την σταδιακή νάγκη (GMDSS) και δόθηκαν διευκρινίσεις σε αμφισβητούμενες διατάξεις της Σύμβασης αναφορικά με το νέο Σύστημα.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσώπησε ο υποπλοίαρχος Α.Σ. Κ Κουνουγέρης.

Οικονομικές ενισχύσεις σε ναυτικούς

Οικονομική ενίσχυση σε ορισμένες κατηγορίες ανέργων ναυτικών για τις γιορτές των Χριστουγέννων 1993, θα δοθεί από τις 7/12 έως 31/12/93 όπως ανακοίνωσε ο Οίκος Ναύτη, σύμφωνα με Π.Δ. που

καταρτίσθηκε από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το ύψος της ενίσχυσης καθορίστηκε στις 35.000 δρχ. για τους έγγαμους ή έγγαμες ή έχοντες οικογενειακά βάρη από παιδιά και στις 25.000 δρχ. στους άγαμους ή άγαμες.

Η πληρωμή για όσους κατοικούν στην Αθήνα και Πειραιά θα γίνεται από τον ΟΝ Πειραιά και για την επαρχία από τα κατά τόπους Γραφεία του ΟΝ.

Συγχρόνως, απεστάλει στο Εθνικό Τυπογραφείο για δημοσίευση απόφαση επέκτασης της επιδότησης σπουδαστών ΚΕΣΕΝ και Δ-ΣΕΝ/MET/ΘΑΛ/ΛΩΝ και στους σπουδαστές του ειδικού τμήματος πλοιάρχων Γ' τάξης και αύξηση της επιδότησης από 1.200 δρχ. σε 1.600 δρχ. για τους έγγαμους και από 1.000 σε 1.300 δρχ. για τους άγαμους..

Δεν ισχύει η συνεργασία Στριντζη - Δ.Α.Ν.Ε.

Η εταιρία Strintzis Lines ανακοίνωσε στις 22 Νοεμβρίου, την λύση της συμφωνίας, αμοιβαία συναινέσει, με την εταιρία Δ.Α.Ν.Ε., για την προσέγγιση του ε/γ - ο/γ "Ionian Sea" στα νησιά Αστυπάλαια - Νίσυρο - Τήλο - Σύμη μία φορά την εβδομάδα.

Το f/b "Ionian Sea" θα εξακολουθήσει να προσεγγίζει μία φορά την εβδομάδα στα νησιά Αστυπάλαια - Κάλυμνο - Νίσυρο - Τήλο σύμφωνα με σχετική υποχρέωση της Εται-

ρίας προς το YEN και το επιβατικό κοινό.

Τράπεζα αίματος των ναυτικών πρακτόρων

Το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς δημιουργεί τράπεζα αίματος με στόχο την κάλυψη των αναγκών των ναυτικών πρακτόρων και των οικογενειών τους.

Ναυτιλιακή Σύνοδος στη Ρόδο

Στην Ρόδο πραγματοποιήθηκε από 16 έως 18 Νοεμβρίου, η 23η Σύνοδος της Επιτροπής για τον έλεγχο των πλοίων από τις Αρχές των λιμένων (MOU) υπό την Προεδρία του αντιπλοίαρχου Α.Σ. Πανοπούλου Ι. της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του YEN.

Την επίσημη έναρξη των εργασιών της Συνόδου κήρυξε ο Γενικός Γραμματέας του YEN κ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος ο οποίος σε ομιλία του υπογράμμισε την σπουδαιότητα του έργου της Επιτροπής, ενόψει της σημερινής επέκτασης του ελέγχου των πλοίων από τις Αρχές των λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο και τόνισε ότι το μνημόνιο των Παρισίων το οποίο είναι το πλέον δοκιμασμένο σύστημα ελέγχου πλοίων είναι απαραίτητο να παραμείνει ένα ευέλικτο όργανο.

Στην σύνοδο της Ρόδου η Επιτροπή συζήτησε την αίτηση του



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Καναδά να γίνει μέλος του ΜΟΥ καθώς επίσης και μέτρα που θα βελτιώσουν ακόμη περισσότερο την αποτελεσματικότητα του ελέγχου των πλοίων.

Οι απόψεις της Επιτροπής καταχωρήθηκαν σε κείμενο σχεδίου ψηφίσματος το οποίο θα πρέπει να υιοθετηθεί στην επόμενη συνάντηση της Επιτροπής που θα γίνει στο Δουβλίνο τον Μάιο του 1994.

Οι κ.κ. Πρασιανάκης και Στάλιας ανέλαβαν καθήκοντα στον ΟΛΠ

Παρουσία του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κατσιφάρα και του Μητροπολίτη Πειραιώς κ. Καλλίνικου, πραγματοποιήθηκε στις 22 Νοεμβρίου η ορκωμοσία και εγκατάσταση του Προέδρου και του Γεν. Διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, κ.κ. Γιώργου Πρασιανάκη και Σπύρου Στάλια.

Μιλώντας κατά την τελετή της ορκωμοσίας ο υπουργός κ. Γ. Κατσιφάρας εξήρε την προσωπικότητα και των δύο νέων επικεφαλής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και εξέφρασε τη βεβαιότητα ότι η νέα διοίκηση στηριζόμενη τόσο στη συμπαράσταση του υπουργείου, όσο και στην καλή συνεργασία με τους εργαζόμενους, τους χρήστες του λιμανιού και την Τοπική Αυτοδιοίκηση θα πετύχει στο όντως δύσκολο έργο της. Το λιμάνι του Πειραιά, είπε ο κ. Υπουργός πρέπει να καταστεί ένα από τα σπουδαιότερα διαμετακομιστικά και ναυτιλιακά κέντρα της Μεσογείου, ζήτησε δε από όλους τους εργαζόμενους κατανόηση των δυσκολιών που διέρχεται ο τόπος, εργατικότητα, εντιμότητα και έμπνευση.

Μιλώντας, στη συνέχεια, ο νέος πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Γεώργιος Πρασιανάκης ευχαρίστησε τον πρωθυπουργό, τον υπουργό Ναυτιλίας και την κυβέρνηση για την εμπιστοσύνη με την οποία τον περιέλαβε και του ανέθεσε τη συνεισφορά της διοίκησης του Οργανισμού μαζί με το νέο γενικό διευθυντή κ. Σπύρο Στάλια και τόνισε ότι οι συγκυρίες επιβάλλουν νέα αντιμετώπιση και κάτω από άλλο πρίσμα των πραγμάτων. Δημιουργήθηκαν καταστάσεις, τόνισε ο κ.

Πρασιανάκης, που απαιτούν επανεξέταση πολλών πραγμάτων και αντιμετώπισή τους με ρεαλισμό υπευθυνότητα, προσοχή και τόλμη.

Ωστόσο, είπε, παραμένει ο χαρακτήρας του Οργανισμού ως αυτόνομου, αυτοδιοικούμενου, αυτοσυντηρούμενου και αποκεντρωμένου φορέα κάτω από τη εποπτεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που θα λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Η σημασία του λιμανιού για την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη της πατρίδας μας είναι μεγάλη. Παραμένει βασικός στόχος η μετεξέλιξή του σε διεθνές σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο.

Εξάλλου, ο νέος Γενικός Διευθυντής του ΟΛΠ κ. Σπύρος Στάλιας αφού ευχαρίστησε τον πρωθυπουργό και την κυβέρνηση για την επιλογή του στην τιμητική και υπεύθυνη θέση του Προισταμένου των Υπηρεσιών του Οργανισμού, τόνισε ότι βασικός άξονας της πολιτικής που θα εφαρμόσει η νέα διοίκηση είναι η αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του Οργανισμού προς την κατεύθυνση της επιχειρηματικής δράσης και όχι της επιχειρησιακής, όπως μέχρι τώρα συνέβαινε, πράγμα που συνεπάγεται, όπως είπε, ελευθερία και ευελιξία στις ενέργειες της διοίκησης στο πλαίσιο, βέβαια, του δημοσίου ελέγχου.

Προτεραιότητα, τόνισε ο κ. Στάλιας, θα δοθεί στον επενδυτικό τομέα και ειδικότερα στην πληροφορική, στην υποδομή και στην εκπαίδευση.

Παρόντες στην τελετή ήταν και οι απελθόντες κ.κ. Βασ. Κούτσης, πρόεδρος του ΟΛΠ και Νικ. Παπαδόγγονας, γενικός διευθυντής οι οποίοι αναφέρθηκαν στο έργο που επιτελέστηκε κατά τη θητεία τους στον Οργανισμό και ευχήθηκαν η νέα διοίκηση να επιτύχει στο έργο της για το καλό του Πειραιά και της εθνικής οικονομίας.

Σημειώνεται ότι, ο κ. Στάλιας που διορίζεται για πρώτη φορά στον ΟΛΠ, είναι απόφοιτος του Πανεπιστημίου Πειραιά (Α.Β.Σ.Π.) του τμήματος Οικονομικών & Διοίκησης Επιχειρήσεων και έχει κάνει μεταπτυχιακές σπουδές (Masters, PHD) στο New School for Social

Research New York στην Οικονομία. Είναι στέλεχος της ΕΤΕΒΑ και έως πρόσφατα ήταν Διευθυντής Επενδύσεων της Διεθνικής Α.Ε. που διαχειρίζεται τα Αμοιβαία Κεφάλαια ΔΗΛΟΣ.

Καθέλκυση της πρώτης φρεγάτας στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά

Το πρωί της 9ης Δεκεμβρίου πραγματοποιήθηκε στα Ελληνικά Ναυπηγεία, στον Σκαρμαγκά, η τελετή ονομασίας και καθέλκυσης της πρώτης των τριών φρεγατών τύπου ΜΕΚΟ-200, την ναυπήγηση των οποίων έχουν αναλάβει τα ναυπηγεία για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού.

Τη εκδήλωση τίμησε με την παρουσία της η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Αμυνας και η νέα διοίκηση της ΕΤΒΑ., καθώς και ο ΥΕΝ κ. Κατσιφάρας.

Το "Azur" υπό την διαχείριση της Festival Cruises.

Εντατικές είναι οι προετοιμασίες για τη νέα καριέρα του υπερπολυτελούς κρουαζιερόπλοιου "The Azur" ως ναυαρχίδα του στόλου της Festival Cruises. Το πλοίο, που είναι ομολογουμένως ένα από τα καλύτερα κρουαζιερόπλοια της Μεσογείου, έχει δυναμικότητα 800 θέσεων και πρόσφατα επαναπαράδόθηκε στους ιδιοκτήτες και διαχειριστές του έπειτα από επιτυχημένη χρονοναύλωση ετών στον Ομίλο Χανδρή.

Με συμφωνία και των δύο πλευρών το πλοίο παραδόθηκε ενωρίτερα από την ημερομηνία που προβλεπόταν στο συμβόλαιο χρονοναύλωσης και ο διαθέσιμος αυτός χρόνος θα αξιοποιηθεί στην περαιτέρω διασκευή και βελτίωση των εγκαταστάσεων του πλοίου, ώστε να εξασφαλισθεί η τελειότερη κατάστασή του για τα δρομολόγια του 1994.

Κατά τα δύο προηγούμενα χρόνια το "Azur" είχε υποστεί εκτεταμένες μετασκευές ενώ οι εγκαταστάσεις του συνεχώς βελτιώνονται ώστε να καλύψουν απόλυτα τις επιθυμίες των επιβατών.

Από τον Απρίλιο, το πλοίο θα παρέχει ένα πλούσιο πρόγραμμα με κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, διαρκείας μεταξύ 5-13 ημερών, με αναχωρήσεις από την Γένοβα και τη Βενετία και προορισμούς τα Ελληνικά νησιά, την Αίγυπτο, το Ισραήλ, τη Τουρκία, την Ισπανία και το Μαρόκο.

Το σύστημα Safehull του ABS

Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας παρουσίασε το νέο σύστημα ασφαλείας κύτους "Safehull" την Πέμπτη 9 Δεκεμβρίου στο ξενοδοχείο Λήδρα Μάρριος της Αθήνας. Ειδική ομάδα του ABS παρουσίασε το σύστημα που είναι μία πρωτοποριακή ιδέα στην εξέλιξη της ασφαλείας του πλοίου μέσω της βελτιστοποίησης της δυναμικής σχεδίασής του. Στην παρουσίαση παρέστησαν διευθυντές και τεχνικοί προϊστάμενοι από ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της χώρας μας, πλοιοκτήτες και τεχνικοί διευθυντές των ναυτιλιακών εταιριών καθώς επίσης και ναυπηγοί και σχεδιαστές.

Προαγωγές και τοποθεσίες λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προάχθηκαν:

- Στο βαθμό του αρχιπλοιάρχου οι πλοίαρχοι Αντ. Μανωλάκος, Σπυρ. Γκόρος, Βασ. Τσανάκης, Α-

ναστ. Σπυρόπουλος, Παναγ. Σκαρμές και Κων. Χαρτοφύλλης.

- Στο βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι Νικ. Περγαμάλης, Ηλίας Γεωργουλές, Νικ. Σπυρόπουλος, Περικ. Ουσατζόπουλος, Δημ. Τσίχλης, και Δημ. Κόντης.

- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Χαρ. Σαμόλης και Νικ. Πάτσας.

- Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Ελευθ. Φερούσης, Ελευθ. Στάικος, Απόστ. Αλεξάτος, Παρασκ. Σαλίβερος, Βασ. Τσετούρας, Νικ. Χαμηλάκης και Δημ. Νεόφυτος.

- Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Γεώργ. Ζαγκλαβάρας, Νικ. Μπακιρτζής, Ευστ. Αναγιάννης, Βασ. Σιέττος, Παναγ. Πετρόπουλος, Γεώργ. Μπουμπόπουλος και Ιωάν. Μπατσολάκης.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

- Οι ανθυποπλοίαρχοι Ε. Τσάντζαλος στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του ΥΕΝ και Ιωάν. Καραγεωργόπουλος στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του ΥΕΝ

Η Σχολή Πυροσβεστικών Μακεδονίας

Τον Οκτώβριο αποφοίτησαν από τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστι-

κών Μέσων Μακεδονίας 35 ναυτικοί

Νέα τακτική γραμμή της Ρ & Ο

Από την 1η Ιανουαρίου 1994 η ναυτιλιακή εταιρία Ρ & Ο Containers θα δρομολογεί τρία κοντεινερόπλοια των 538 TEU σε νέα τακτική γραμμή Β. Ευρώπης, Αγγλίας, Ελλάδας και Τουρκίας. Η νέα γραμμή θα προσφέρει εννεαήμερες αναχωρήσεις - αφίξεις στα λιμάνια Τίλμπουρι, Ρότερνταμ, Πειραιά, Σμύρνη και Θεσσαλονίκη χωρίς μεταφόρτωση ενώ η Κωνσταντινούπολη θα εξυπηρετείται μέσω του Πειραιά με το πλοίο "Lyne Bas".

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων της ΔΑΝΕ

Η γενική συνέλευση των μετόχων της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας ΔΑΝΕ θα γίνει την Κυριακή 26 Δεκεμβρίου. Στη συνέλευση θα αποφασισθεί η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με δημόσια εγγραφή με την έκδοση 1.786.000 νέων μετόχων οι οποίες θα διατίθενται προς 1.400 η μία.

Τα δελτία καιρού και θαλασσών

Στην Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ) Ελλάδα έχει ανατεθεί από τους αρμόδιους διεθνείς Οργανισμούς η μετεωρολογική υ-

In Spain/Now also in Tarragona:

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

C./Nou de St. Pau, 5, 10, 4a
43004 TARRAGONA

Phone: 77/233 123
Fax: 77/234 223
Telex: 53513 GRECO E.
Movil: 908/891675
Cable: HELLENICA
A.O.H.: 3/33 49 279
Cpt. L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

ποστήριξη ολοκλήρου της Μεσογείου.

Στα πλαίσια του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Διάσωσης (GMDSS) η ΕΜΥ άρχισε από 26 Μαΐου 1993 τις εκπομπές των δελτίων καιρού και θαλασσών για τη ναυτιλία, μέσω του δορυφορικού συστήματος INMARSAT (Standard-C) Θερμοπυλών, παράλληλα με τις μέχρι σήμερα συμβατικές μεθόδους εκπομπής και τις εκπομπές Navtex.

Οι εκπομπές των τακτικών δελτίων καιρού για τη ναυτιλία γίνονται καθημερινά στις 09.30 και 21.30 UTC και καλύπτουν ολόκληρη τη Μεσόγειο Θάλασα, συμπεριλαμβανομένης και της Μαύρης Θάλασσας. Οι έκτακτες εκπομπές θυελλωδών ανέμων ή θύελλας καλύπτουν τις ίδιες θαλάσσιες περιοχές.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

"ΟΙ ΤΟΙΧΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΗΣ ΘΗΡΑΣ"

Κυκλοφόρησε πρόσφατα από το Ίδρυμα Θήρας - Πέτρος Μ. Νομικός, ένα ιδιαίτερα επιμελημένο βιβλίο με τίτλο "Οι τοιχογραφίες της Θήρας". Το βιβλίο εκδίδεται στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα και περιέχει όλες τις τοιχογραφίες που έχουν μέχρι τώρα ανακαλυφθεί και συντηρηθεί.

Τα κείμενα της εκδόσεως είναι του αρχαιολόγου καθηγητή Χρίστου Ντούμα και η επιμέλεια ανήκει στην Ραχήλ Μισδράχη-Καπόν.

Η αξιόλογη έκδοση διατίθεται αντί δρχ. 12.00 από τό Ίδρυμα Θήρας, Ακτή Μιαούλη 17-19 Πειραιά, τηλέφωνα 4170-895/9, 4179-295.

ΚΩΣΤΑ ΔΟΥΚΑ

"Το Μεγάλο Μυστικό του Ομήρου"

Ο αιεναύτης Οδυσσέας δεν είναι άλλος από τον ποιητή Όμηρο.

Την εντυπωσιακή αυτή θεωρία υποστηρίζει και προσπαθεί να αποδείξει ο δημοσιογράφος κ. Κων. Δούκας στη δίτομη πολυτελή έκδοση υπό τον τίτλο "Το μεγάλο μυστικό του Ομήρου".

Οι απόψεις του κ. Κ. Δούκα, που έχει μακρά θητεία στον ναυτιλιακό χώρο, διατυπώθηκαν στην αίθουσα της Ενώσεως Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών και σχολιάστηκαν ευρύτατα από τον ημερήσιο Τύπο, που αφιέρωσε εκτεννή σχολιασμό του δίτομου αυτού βιβλίου 650 σελίδων.

Για τον συγγραφέα και δημοσιογράφο μίλησαν ο νεοεκλεγείς πρόεδρος της ΕΣΗΕΑ κ. Δημ. Γκλαβάς και ο λογοτέχνης κ. Δημ. Σιατόπουλος, οι οποίοι αναφέρθηκαν στο επιτυχές δημοσιογραφικό, ζωγραφικό και συγγραφικό έργο του Κ. Δούκα, ο οποίος με την δίτομη ιστορική του έρευνα θέτει επίνεας βάσεως το Ομηρικό Ζήτημα.

Με το βιβλίο αυτό, υποστηρίζει ο συγγραφέας, αποκωδικοποιείται για πρώτη φορά το περιεχόμενο της Ιλιάδας και της Οδύσσειας, και μπορεί πλέον κανείς να έχει προσωπική εντύπωση για το τι ακριβώς λένε τα έπη και για ποιο λόγο γράφτηκαν. Απώτερος στόχος του βιβλίου, που απευθύνεται στους καλής πίστεως και χωρίς προκαταλήψεις ανθρώπους, είναι να ξαναδιαβαστούν τα έπη κάτω από μία νέα οπτική γωνία, για να γίνει αντιληπτό το μεγάλο βάθος της ελληνικής ιστορίας, που μερικοί θέλησαν να οριοθετήσουν στον 9ο αιώνα".

Το βιβλίο του κ. Δούκα διατίθεται από τις Εκδόσεις Δωδώνη.

ΜΑΝΩΛΗ ΒΛΑΧΟΥ

"Η Ελληνική Θαλασσογραφία και η Ευρωπαϊκή θαλάσσια εικόνα"

Με γενναία υποστήριξη και χορηγία του Ομίλου Επιχειρήσεων Γιάννη Λάτση και της Ευρωεπενδυτικής Τράπεζας, κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση της σπάνιας έκδοσης τέχνης με τον παραπάνω τίτλο, από τις Εκδόσεις ΟΛΚΟΣ.

Η έκδοση αυτή των 372 σελίδων έχει ως αντικείμενο την εικονογραφία της θάλασσας από την αρχαιότητα ως τις μέρες μας. Για την καλύτερη οργάνωση του υλικού και για την πληρέστερη κατανόηση, η μελέτη έχει κατανεμηθεί σε θεματικές ενότητες. Κάθε ενότητα συ-

νοδεύεται και σχολιάζεται από πλούσια εικονογράφηση με 282 ζωγραφικά έργα.

Εξετάζοντας ζητήματα που αφορούν τη δημιουργία και την προβληματική του θέματος καθώς και τις επιδράσεις που δέχτηκε η θαλάσσια απεικόνιση από την εξέλιξη της τέχνης. Επίσης συζητείται η θέση της θαλασσογραφίας στην ελληνική ζωγραφική. Το πρώτο μέρος αναφέρεται στην παράδοση της θαλασσογραφίας από την αρχαιότητα ως τον δέκατο ένατο αιώνα.

Ο συγγραφέας του έργου θεώρησε σκόπιμη την ενότητα αυτή, διότι ανάλογη εργασία στην Ελλάδα δεν υπάρχει και διότι η ελληνική θαλασσογραφία προϋποθέτει την ευρωπαϊκή παράδοση και τη συνεχίζει. Τα δύο επόμενα μέρη αφορούν: το μεν δεύτερο την ελληνική θαλασσογραφία του δέκατου ένατου αιώνα, το δε τρίτο του εικοστού.

(Διάθεση: Εκδόσεις ΟΛΚΟΣ, τηλέφ. 3254538.

ΠΕΝΘΗ

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

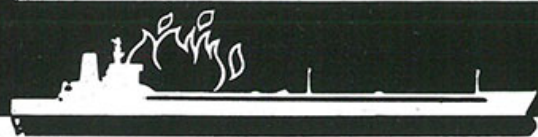
Κυριολεκτικά επί του πιεστηρίου έφθασε στα "Ναυτικά Χρονικά" η θλιβερή είδηση του θανάτου του Λουκά Γεωργίου Μάτσα, ενός αγαπητού και καταξιωμένου ανθρώπου στην ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

Η επάρατος νόσος λύγισε τον Λουκά Μάτσα στις 9 Δεκεμβρίου και με συντριβή εκατοντάδες φίλοι του τον αποχαιρέτησαν στην νεκρώσιμη ακολουθία την επομένη από τον ναό του Αγ. Νικολάου Πειραιώς.

Κατά την μακρόχρονη σταδιοδρομία του στον χώρο των ναυαγιαρειών ο εκλιπών διακρίθηκε για το ήθος του και την συνέπεια του, με τον ήπιο χαρακτήρα δημιουργήσε πολλούς αφοσιωμένους φίλους.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" εκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στην οικογένειά του και εύχονται στα παιδιά του να συνεχίσουν με τον ίδιο ζήλο την πατρική επιχείρηση.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΤΑΙΟΣ	Κυπριακή	9.428	1980	Κατά τον απόπλου από την Αμβέρσα προσάραξε στον π. Σέλντς στις 23/11 και αποκολλήθηκε αυθημερόν δι' ιδίων μέσων.
ΑΡΙΣΤΕΑ	Αγ. Βικεντίου	1.594	1971	Υπέστη ζημιές από προσάραξη στο Πόρτο Νογκάρο, στις 28/10.
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	Κυπριακή	9.942	1977	Κατά το ταξίδι Λισσαβώνα για Λειξόδες υπέστη απώλεια μέρους του φορτίου λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στις Λειξόδες στις 18/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	Ελληνική	13.633	1976	Επιθεωρήθηκε στο Λόγκγιαρμπην συνεπεία ζημιών από σύγκρουση με πάγους που υπέστη στις 8/11 κατά το ταξίδι Γιούροπορτ για Νορβηγία.
ΑΡΙΣΒΗ	Μπαχάμας	19.602	1986	Επιθεωρήθηκε στο Σουίνουσκιε συνεπεία ζημιών από σύγκρουση με το μπάλκερ «Σάρλα» στην Αμβέρσα, στις 28/10.
ΓΚΟΥΝΤΠΑΛ	Παναμαϊκή	21.737	1977	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά, στις 18/11.
ΚΑΒΟ ΦΛΩΡΑ	Κυπριακή	15.856	1976	Κατά το ταξίδι Ν. Ορλεάνη για Σαβάνα υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στις 8/11.
ΜΑΝΤΡΑΚΙ	Μάλτας	13.993	1976	Προσάραξε στο Σάουθεντ στις 14/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και συνέχισε το ταξίδι του.
ΠΟΡΟΣ	Λιβεριανή	20.670	1971	Κατά την προσέγγιση στο Νταμμάμ στις 20/11, προσάραξε. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση του σκάφους.
ΤΖΕΜΙΝΙ	Κυπριακή	28.415	1970	Προσέκρουσε σε παρόχθιες εγκαταστάσεις στον π. Χουάγκου, στις 8/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Κυπριακή	18.500	1982	Συγκρούστηκε με το πλοίο «Taurus» σε θέση 37.27.5 Β, 09.19 Δ στις 16/11 και κατέπλευσε στο Φλάσσιγκ για επιθεώρηση.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ	Ελληνική	126.900	1976	Κατά το ταξίδι Περσικό Κόλπο για Σουηδία έμφορτο αργού, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 16/11, και έμεινε ακυβέρνητο στη Β. Θάλασσα.
ΦΟΥΛΜΑΡ	Ελληνική	25.368	1989	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Marine Pride» στη Σιγκαπούρη, στις 4/11.

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

Η Ναυλαγορά

Ο ερχομός του τελευταίου μήνα του 1993, συνοδεύτηκε από την πτώση των ναύλων, στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων ξηρού φορτίου, καθώς η προσφορά ανοικτών πλοίων έγινε εντονότερη στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων, ενώ παράλληλα η ροή νέων φορτίων παρουσιάζεται αισθητά μειωμένη.

Στον Ατλαντικό οι νέοι ναύλοι των Πάναμαξ για το κλασικό ταξίδι σιτηρών προς Ιαπωνία αφού έπεσαν κάτω από τα επίπεδα των δολ. 22,00 ανά τόνο, δείχνουν να σταθεροποιούνται περί τα δολ. 22,40 για άμεσες φορτώσεις, χωρίς όμως ο όγκος των προς μεταφορά ποσοτήτων να επιτρέπει αισιοδοξία για τα κλεισίματα πέραν της 20 Δεκεμβρίου.

Κάπως πιο ευνοϊκές συνθήκες απασχόλησης εμφανίζονται στην ίδια περιοχή για τα μπαλκερς χάντσαϊζ, με ποικιλία φορτίων προς την Ευρώπη τη Μεσόγειο και τη Καραϊβική, σε επίπεδα που δείχνουν τάσεις ανακοπής της διολίσθησης των ναύλων.

Τα ίδια μεγέθους πλοία από Κόντινεντ με προορισμό την Άπω Ανατολή αναγκάζονται να συνομολογούν ναύλους αισθητά μικρότερους εκείνων προ ορισμένων εβδομάδων, ενώ στην περιοχή αυτή δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που τα φορτία ήταν δύσκολα να συγκεντρωθούν στις αρχικά οριζόμενες ημερομηνίες.

Τέλος, τα μεγάλα μπάλκερς μεγέθους κήποσσιζ εξακολουθούν να πλήττονται από τον μικρό αριθμό εντολών και οι ναύλοι τους εμφανίζουν μια σταδιακή μεν αλλά σταθερή πτωτική εξέλιξη.

Ας δούμε ορισμένες χαρακτηριστικές ναυλώσεις που συμφωνήθηκαν στα τέλη Νοεμβρίου και τις πρώτες ημέρες του μήνα.

Σιτηρά:

— 50.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 12,00, 10,00 / 7.250, Δεκεμβρίου.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 21,75 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 5-15.

— 60.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 13,50, 6 ημέρες, 5.000, Νοεμβρίου, 20 - Δεκεμβρίου 3.

— 58.000 τον. ταπίοκα Κο Σιχάνγκ για Ευρώπη, δολ. 10,00, 10.000 / 8.000, Νοεμβρίου 1-10.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 21,75, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 5-15.

— 41.000 τον. Βραζιλία για Λισαβόνα / Αμβούργο, δολ. 13,13, 12 ημέρες, Νοεμβρίου 25-30.

— 35.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Τζέντα, δολ. 735.000 κατ' αποκοπή, 16,5, την ημέρα άμεση.

Σιδηρομετάλλευμα

— 140.000 τον. Σαλντάνχα Μπαίη για Μπεϊλούκ, δολ. 7,80, φόρτωση κλίμακας /

15.00, Ιανουαρίου 1-15.

— 110.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίη για Μισουράτα, δολ. 7,00, φόρτωση κλίμακας / 14.000, Δεκεμβρίου 15.

— 110.000 τον. Νάρβικ για Χάνσαπορτ, δολ. 3,55, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-10.

— 110.000 τον. Πόντα ντα Μαδέϊρα για Κασιούγκ, δολ. 9,00, 40.000 / 38.000, Δεκεμβρίου 26 - Ιανουαρίου 6.

Γαϊάνθρακες

— 140.000 τον. Πουέρτο Μπολιάρ για Σάινες, δολ. 4,50, 40.000 / 25.000 Δεκεμβρίου 22-30.

— 140.000 τον. Τάνγιουνγκ Μπάρα για Ρόττερνταμ, δολ. 6,85 φόρτωση κλίμακας / 40.000 Δεκεμβρίου 1-10.

— 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ρόττερνταμ, δολ. 6,40 φόρτωση κλίμακας / 40.000, Δεκεμβρίου 15-25.

— 110.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Κασιούγκ δολ. 5,93, φόρτωση κλίμακας / 2.000, Ιανουαρίου 5-18.

Λιπάσματα

— 20.000 τον. Κωνσταντίνα για Δ. ακτή Ινδίας, δολ. 38,50, 3.000 / 1.200, Δεκεμβρίου 7-10.

— 15.000 τον. Μαριούπολη για ένα / δύο Ινδικά λιμάνια, δολ. 44,00, 2.000 / 1.000, τέλη Νοεμβρίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ένας μεγάλος αριθμός πλοίων δεσμεύθηκε σε συμφωνίες χρονοναύλωσης, υπό την πίεση των πλοιοκτητών να καλυφθούν ενόψει των Χριστουγεννιάτικων εορτών, γεγονός που από μόνο του δικαιολογεί τα χαμηλότερα μισθώματα που συμφωνήθηκαν σε Δύση και Ανατολή.

Στον Ατλαντικό τα Πάναμαξ μπάλκερς κλείστηκαν μεταξύ δολ. 8-12.000 την ημέρα, αναλόγως της περιοχής επαναπαράδοσης του πλοίου, ενώ στον Ειρηνικό τα κυκλικά ταξίδια συμφωνήθηκαν μεταξύ δολ. 7.700 - 8.500 την ημέρα.

Από την Ευρώπη τα χάντμαξ και τα χάντμαξ μπάλκερς αναγκάστηκαν να πέσουν στα επίπεδα των δολ. 10-11.000 για ταξίδια προς την Άπω Ανατολή, ενώ ιδιαίτερα υψηλή παρέμεινε η αγορά των shelterdeckers και αρκετά λογικοί χαρακτηρίζονται οι ναύλοι των μικρότερων μπάλκ κάρριερς έως τους 16.000 τον. d.w.

— 45.000 τον. DW, από Δυτική ακτή ΗΠΑ για Φιλιππίνες, δολ. 9.000 ημερ., δολ. 160.000, Δεκεμβρίου 2-9.

— 43.700 τον. DW, από Πράϊα Μόλε για Ν. Κορέα / Ιαπωνία, δολ. 11.700 ημερ. Δεκ. 3-10.

— 40.700 τον. DW από Σιγκαπούρη για Ν. Κορέα, δολ. 10.100 ημερ., Δεκεμβρίου 3-10.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την αυξημένη κινητικότητα που επικρατεί συνήθως αυτήν την εποχή του έτους στην αγορά αργού πετρελαίου, η υπερπροσφορά χωρητικότητας καθήλωσε τους ναύλους των μεγάλων πετρελαιοφόρων που κινούνται στο χώρο του Περσο-Αραβικού Κόλπου, κάτω από τα επίπεδα των WS 40.

Ήδη, ενώ την τελευταία εβδομάδα του Νοεμβρίου οι 260.000 τον. από τον Αραβικό Κόλπο πλήρωναν προς την Ευρώπη και τον Κόλπο ΗΠΑ περί τα WS 39, στο τέλος της πρώτης εβδομάδας του Δεκεμβρίου έπεσαν κάτω από τα WS 37, ενώ στις προς Άπω Ανατολή φορτώσεις έφθασαν τα WS 37,5, από τα WS 40 τον Νοέμβριο.

Ο μεγάλος αριθμός των ανοικτών VLCCs στην περιοχή δεν προοιωνίζει και ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών τουλάχιστον μέχρι τις αρχές Ιανουαρίου 1994.

Η δραστηριότητα των πλοίων μεταφοράς ενός εκατ. βαρελιών που δραστηριοποιούνται από την Δυτική Αφρική παρέμεινε σταθερή με τους ναύλους να κυμαίνονται μεταξύ WS 77,5-82,5 για προορισμούς στις ΗΠΑ. Ένα σκάφος με προορισμό την Ανατολική ακτή του Καναδά επέτυχε WS85.

Η βελτίωση που σημειώθηκε στα τέλη Νοεμβρίου στην περιοχή της Μεσογείου εμφάνισε σημεία κάμψης με τους 80.000 τον. που διαπλέουν την Μεσόγειο από τα υψηλά επίπεδα των WS 105 να επανέρχονται στα WS 95.

Οι πλοιοκτήτες ελπίζουν ότι με τον επερχόμενο χειμώνα, θα επανακτήσουν τα WS 100-102,5.

Οι ναύλοι για τα τάνκερς μεγέθους 'φραμαξ στην περιοχή της Καραϊβικής, συνεχίζουν να μεταβάλλονται ευρέως και το μέγεθος των 70.000 τον. κλείνεται για ταξίδια από Καραϊβική και Ανατολική ακτή Μεξικού για ΗΠΑ περί τα WS 95-105. Υπήρξε αξιόλογη ζήτηση πλοίων για υπερατλαντικά ταξίδια με WS 70 για 80.000 τον., ενώ φορτίο 120.000 τον. από την Ανατολική ακτή Μεξικού για την Ισπανία έκλεισε στα WS57,5.

Η τάση για μεγαλύτερα φορτία από την Β. Θάλασσα δεν συνεχίστηκε εκτός από μία περίπτωση όπου ένα πλοίο των 250.000 τον. κλείστηκε για τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS42,5. Τα τυπικά μεγέθη των 80.000 τον. που δρομολογούνται συνήθως στην περιοχή συνεχίζουν να κλείνονται περί WS 100/102,5 για ταξίδια με προορισμό Ευρωπαϊκούς λιμένες, ενώ ένα παρόμοιο σκάφος με προορισμό τη Μεσόγειο κλείστηκε στα WS 85.

Η αγορά καθαρών προϊόντων διατηρεί την ζωηρότητά της και μετά την συνάντηση του ΟΠΕΚ στη Βιέννη, αυξήθηκε η δραστηριότητα όσο και ο αριθμός των κλεισιμάτων και τα επίπεδα των ναύλων. Σκάφη υψηλής ποιότητας συνεχίζουν να είναι περιζήτητα σε όλες τις αγορές. Τα πλοία των 30.000 τον. προς την Άπω Ανατολή επέτυχαν σταθερούς ναύλους μεταξύ WS 230 και WS 235, ενώ στη Μεσόγειο η ζήτηση για σκάφη κατάλληλα για μεταφορά νάφθας υπερβαίνει κατά πολύ αυτής των πλοίων μεταφοράς βενζίνης.

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα

ΑΛΙΝΤΑ: Βραζιλία για περιοχή Αμβέρσας / Αμβούργου, 2,2 εκατ. κυβ. πόδια προϊόντων σίτου, στοιβάσιμα 53 ποδών, ισόποσο κατ' αποκοπή δολ. 14, φίο, βάση ένα προς ένα, 12 ημέρες, Νοεμβρίου 19-30.

ΙΩΑΝΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ για περιοχή Αμβέρσας / Αμβούργου, 45.000 τον. σιτηρά, δολ. 10,50, φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Βόρειο Ειρηνικό για Ακαμπα, 50.000 τον. κριθής, δολ. 10,50 φίο, 8.000 τον. / 3.000 τον., Δεκεμβρίου 1-10.

ΙΟΣ: Περιοχή Αμστερνταμ/Αμβούργου περιλαμβανομένου του π. Βέσσερ, για Τουρκία, 23.000 τον. σίτου, δολ. 13, φίο, 5.000 τον. / 3.000 τον., σπός.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: Νότιος Βραζιλία για περιοχή Λισσαβώνας / Αμστερνταμ εκτός και Γαλλίας, 40.000 τον. περίπου ποικιλία δημητριακών, κατ' αποκοπή δολ. 545,00 φίο, 12 ημέρες, Νοέμβριος.

ΠΑΝΘΕΑ: Κόλπο ΗΠΑ για Βαρκελώνη, 50.000 τον., δολ. 11,50 φίο, 10.000 τον. / 9.000 τον., Δεκεμβρίου 1-10.

ΑΡΟΣΑ: Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, 25.000 τον. σιτηρά, δολ. 22,75 φίο, πέντε ημέρες / 1.500 τον., άμεση.

ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Πόρτ Κέμπλα για Καοσιούγκ, 110.000 τον. γαιάνθρακες, δολ. 5,93 φίο, 38,00 τον. / 20.000 τον. Ιανουαρίου 5-18.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ: Κέηπ Λάμπερτ για Ρέντκαρ, 150.00 τον. σιδηρομεταλλεύματος, δολ. 6,75, φίο, επτά ημέρες, Δεκεμβρίου 23-30.

ΑΙΝΤΑ: Τουμπαράο για δύο λιμάνια Κίνας, 120.000 τον. σιδηρομεταλλεύματα δολ. 10,25, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον.

ΑΟΥΚ: Σαλντάντα Μπαίη για Μπουργκάς, 50.000 τον. σιδηρομεταλλεύματα, δολ. 12, φίο, 48 ώρες, / 8.500 τον., αρχές Δεκεμβρίου.

ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α: Ριγίεκα για Ινδία, 25.000 τον. ουρία χύδην, δολ. 34, 25.000 τον. / 1.200 τον., χωρίς να προσδιορίσει ημερομηνία.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Νουαντζίμπου για Αν. Δουκέρκη, 110.000 τον. σιδηρομεταλλεύματα, δολ. 4,25, φίο, πέντε ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

.000 τον., δολ. 21,25, βάση άνευ συνδυασμού ή δολ. 21,75 βάση ενός συνδυασμού, φίο, συν δολ. 25.000 ασφάλεια για λογαριασμό πλοιοκτήτη, 11 ημέρες.

ΜΠΑΝΤΡΥ: Μαρακάμπο για Υμουίντεν, 65.000 τον. γαιάνθρακες, δολ. 8,10, 20.000 τον. / 1,5 ημέρες περιλαμβανομένων αργιών, Νοεμβρίου 27 - Δεκεμβρίου 7.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαίη για Σαντάντερ, 60.000 τον. γαιάνθρακες, δολ. 8,70 φίο φόρτωση κλίμακας / 8.000 τον. εξαιρουμένων αργιών, Δεκεμβρίου 29 - Ιανουαρίου 5.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: Πόρτ Καρτιέρ για Φός, 100.000 τον. σιδηρομεταλλεύματα, δολ. 5 φίο έξι ημέρες συν αργίες, Δεκεμβρίου 1-15.

ΑΚΜΗ: Γιούζνυ για Ινδία, 24.500 τον. ουρίας, δολ. 36 φίο, 6.000 τον. / 1.200 τον. Δεκεμβρίου 1-5.

ΠΗΛΕΥΣ: Β. Ειρηνικό για Ν. Κορέα, 50.000 τον. σιτηρά, δολ. 12, φίο, 10.000 τον. / 7.250 τον., Δεκέμβριο.

ΣΚΑΥ ΔΕΛΤΑ: Παρανάγουα για περιοχή Λισσαβώνας - Αμβούργου, 39.500 τον. περίπου, κατ' αποκοπή ισόποσο δολ. 13,35, φίο, 11 ημέρες Δεκεμβρίου 10-20.

ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ: Μοντοίρ για Δαμιάττα, 50.000 τον. κριθής, δολ. 9,65 (βάση φόρτωση δύο λιμανιών / εκφόρτωση ενός λιμανιού), Δεκεμβρίου 6-9.

ΝΙΜΠΟΝΤ: Πόρτ Καρτιέρ για Αμβέρσα, 65.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος, δολ. 5,25, 25.000 τον. / 25.000 τον., Δεκεμβρίου 10-20.

ΑΘΗΝΑ: Γουέιπα για Πόρτ Βέσμε, 55.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος, δολ. 10,90 φίο, 24.000 τον. / 10.000 τον. Δεκεμβρίου 12-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. d.w. του 1983, παράδοση Περσικό Κόλπο μέσα Δεκεμβρίου για ταξίδι στη Μαλαισία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΟΚΕΑΝΟΣ: 73.650 τον. d.w. του 1993, παράδοση Ιαπωνία για ταξίδια δύο - τεσσάρων μηνών, δολ. 10.650 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: 64.235 τον. d.w. του 1987, παράδοση Α. Ανατολή, Δεκέμβριο για συνεχή απασχόληση για ταξίδια 12 μηνών, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ: 22.631 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κανάκαλε, άμεση, ταξίδι μέσω Ευξείνου Πόντου, επαναπαράδοση Α. Ανατολή, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ: 29.603 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ν. Αφρική, Δεκεμβρίου 10-15, επαναπαράδοση Ευρώπη, 5.000 δολ. την ημέρα, οψιόν επαναπαράδοση Μεσόγειο στα δολ. 5.200 την ημέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: 118.940 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη, άμεση ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Κόπερ, επαναπαράδοση ανοικτά του Πάσσερο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΑΡΚΙΖ: 54.698 τον. d.w. του 1975, παράδοση Β. Ισπανία, Νοεμβρίου 23-30, ένα, οψιόν δύο έμφορτα ταξίδια, επαναπαράδοση ανοικτά του Σκώ/ Κέηπ Πάσσερο, περί τα 6.800 τον. την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.691 τον. d.w. του 1977, παράδοση Χάμπτον Ρόουντς, Δεκεμβρίου 4-9, δύο έμφορτα ταξίδια μέσω Βραζιλίας, επαναπαράδοση ανοικτά του Σκώ/ Πάσσε-

ρο, δολ. 8.500 την ημέρα, συν δολ. 135.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ: 53.297 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ, Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Ατλαντικού, με επαναπαράδοση περιοχή Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΦΑΕΘΩΝ: 45.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία, Νοεμβρίου 30 - Δεκεμβρίου 7, ταξίδι μέσω Αυστραλίας, επαναπαράδοση ανοικτά περιοχής Σκώ/Πάσσερο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γουιλελμσχάβεν, Νοεμβρίου 22-28, υπερατλαντικό ταξίδι, επαναπαράδοση ανοικτά περιοχής Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ: 54.039 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ευρώπη, Νοεμβρίου 28 - Δεκεμβρίου 5, δύο έμφορτα ταξίδια, επαναπαράδοση ανοικτά της περιοχής Σκώ/ Κέηπ Πάσσερο, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 26.414 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σχέζιν, άμεση, ταξίδι μέσω Δ. ακτής Κεντρ. Αμερικής, με επαναπαράδοση Κριστομπάλ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κανάκαλε, άμεση, ταξίδι μέσω Ευξείνου Πόντου, επαναπαράδοση Α. Ανατολή, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗΛΟΥ II: 63.303 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ, άμεση δύο έμφορτα ταξίδια, με επαναπαράδοση ανοικτά περιοχής Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΘΑΛΕΙΑ: 64.135 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία, αρχές Δεκεμβρίου, για ταξίδια τριών ή πέντε μηνών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΛΚΙΝΟΗ: 34.142 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ιαπωνία, άμεση, δύο έμφορτα ταξίδια, επαναπαράδοση περιοχή Σιγκαπούρης/ Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΚΡΙΣΣΑ: 20.696 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, άμεση, για τοπικά ταξίδια τριών μηνών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΘΗΝΑ: 42.569 τον. d.w. του 1987, παράδοση Σιγκαπούρη, Δεκεμβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας, επαναπαράδοση ανοικτά του Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ: 39.281 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πολωνία, άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.573 τον. d.w. του 1984, παράδοση Αν. ακτή Αγγλίας/ Αμβέρσα / Σκώ, Νοεμβρίου 29- Δεκεμβρίου 3, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΜΕΝΗΤΕΣ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ειρηνικό, μέσα Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Ιαπωνία/ Ν. Κορέα, δολ. 8.000 την ημέρα συν δολ. 140.000 αμοιβή για ταξίδι κενό φορτίου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.600 τον. d.w. του 1981, παράδοση Αυστραλία, Δεκεμβρίου 5-15 για ταξίδι στη Κίνα, δολ. 8.000 την ημέρα συν δολ. 80.000 αμοιβή για ταξίδι κενό φορτίου.

ΒΙΤΑΛΙ: 62.343 τον. d.w. του 1982, παράδοση Β. Ειρηνικό, μέσα Δεκεμβρίου για ταξίδι στην Ιαπωνία, δολ. 8.500 συν δολ. 150.000 αμοιβή για ταξίδι κενό φορτίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: Καραϊβική για Κόστα Ρίκα, 30.000 τον., κατ' αποκοπή δολ. 252.500, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Αρζού για Φός, 80.000 τον., WS 97,5, Νοεμβρίου 28.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Αρζού για Λαβερά, 80.000 τον., WS 97,6, Νοεμβρίου 28.

ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ: Ταρτούς για Ιταλία, 70.000 τον., WS 117,5, Νοεμβρίου 28.

ΑΠΑΝΕΜΟ: Μπετζάγια για Λειξόες, 60.000 τον., WS 129, Νοεμβρίου 26.

ΣΥΡΑ: Κουινφουνκουένα για Βραζιλία, 105.000 τον., WS 98, Δεκεμβρίου 7.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Σάλλομ Βόε για ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, 135.000 τον. WS 83,5, Δεκεμβρίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Β. Θάλασσα για Μπαϊηγουαίη, 88.000 τον. WS 100.

ΜΑΘΡΑΚΙ: Σόλα για Λάρνε, 23.500 τον. WS 175, άμεση.

ΜΕΛΩΔΙΑ: Γκουάμ για Ν. Κορέα - Ιαπωνία, 35.000 τον., κατ' αποκοπή δολ. 300.000, Νοεμβρίου 12.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Πόρτο Λά Κρούζ για Λάς Μίνας, 50.000 τον., κατ' αποκοπή δολ. 300.000 Νοεμβρίου 12.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μπανίας για Γένοβα, 80.000 τον., WS 115, Νοεμβρίου 27.

ΚΑΛΑΜΟΣ: Κουά Ιμπόε για Κάστελ-λον, 125.000 τον. WS 85, Δεκεμβρίου 6.

ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ: Κόρυτον για Αγγλία / Ευρώπη, 25.000 τον. βενζίνης, WS 162,5, Νοεμβρίου 23.

ΣΟΠΕΝ: Κουβέιτ για Καράτσι, 38.000 τον., WS 230, Νοεμβρίου 26.

ΙΩΑΝΝΗΣ: Σίντι Κερύ για Λειξόες, 80.000 τον. WS 77,5, Δεκεμβρίου 1.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Σίντι Κερύ για Ισπανία, 135.000 τον. WS 95, Δεκεμβρίου 3.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σίντι Κερύ για Λειξόες, 80.000 τον. WS 95, Δεκεμβρίου 3.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Δ. Αφρική για Αγγλία / Ευρώπη / Μεσόγειο, 260.000 τον., WS 47,5, με οψιόν Κόλπο ΗΠΑ στα WS 45, Δεκεμβρίου 5.

ΚΥΘΗΡΑ: Γκαμπόν για Κόλπο ΗΠΑ, 125.000 τον. WS 77,5, Νοεμβρίου 26.

ΣΗΛΑΙΔΗ: Β. Γαλλία για Κόρυτον, 20.000 τον., WS 197,5, Νοεμβρίου 26-28.

ΣΙΕΝΝΑ: Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, 55.000 τον., WS 175, με οψιόν Νοτ. Κορέα στα WS 180.

ΜΙΧΑΗΛ: Σιγκαπούρη για Χόγκ Κόγκ, 30.000 τον. Βενζίνης, κατ' αποκοπή δολ. 240.000.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Ελλάδα για ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, 60.000 τον. Βενζίνης, WS 105 με οψιόν Κόλπο ΗΠΑ στα WS 100, Νοέμβριος.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ: Δ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, 130.000 τον. WS 80, Δεκεμβρίου 8.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Κουά Ιμπόε για Βραζιλία, 115.000 τον. WS 120, Νοεμβρίου 27.

ΣΟΠΕΝ: Αντεν για Καράτσι, 30.000 τον. WS 250, Δεκεμβρίου 5.

ΣΗΘΑΘ: Σίνες για Μεσόγειο, 20.000 τον., WS 250, Νοεμβρίου 29.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: Μεσόγειος για Αγγλία / Ευρώπη / Μεσόγειο, 80.000 τον., WS 95, Δεκεμβριος.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Πρίνος για Φός, 55.000 τον., WS 130, Δεκεμβρίου 3.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Σουέζ και Ερυθρά για Ιαπωνία, 55.000 τον., WS 180, Δεκεμβρίου 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ: Περσικό Κόλπο για Ερυθρά Θάλασσα, 400.000 τον., περί WS 35, Δεκεμβρίου 2.

ΑΡΟΣΑ: Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, 280.000 τον., WS 40, Δεκεμβρίου 26.

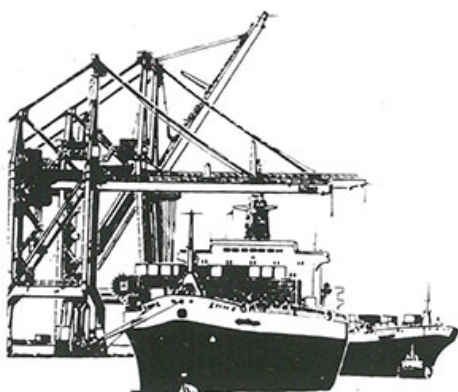
ΒΕΝΟΥΣ Ν.: Καραϊβική για Ατλαντική ακτή ΗΠΑ / Κόλπο, 76.500 τον., WS 87,5, Δεκεμβρίου 9.

ΣΠΥΡΟΣ: Ες Σιντέρ Τέρμιναλ για Ισπανία, 80.000 τον., WS 95, Δεκεμβρίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Σάλλομ Βόε για Ελλάδα, 252.000 τον., WS 42,5, Δεκεμβρίου 14.

Οι τιμές των μπώνκερς

EUROPE	IFO/380	IFO/180	MDO
Rotterdam	55	61	141
Kiel Canal	61	76	155
Hamburg	66	71	150
Great Belt	70	75	154
Le Havre	72	79	169
Falmouth	70	80	171
Augusta/Genoa	66	75	178
Piraeus	60	72	167
MIDDLE EAST			
Suez Canal	—	69	200
Jeddah	—	75	238
Ras Tanura	—	66	207
U.A.E. Off-shore	52	60	195
AFRICA			
Dakar	120	130	196
Las Palmas	62	72	166
Ceuta	63	69	167
Durban	—	58	199
FAR EAST			
Colombo	—	69	291
Sydney	—	105	215
Hong Kong	75	79	175
Singapore	52	57	155
Tokyo Bay	59	63	232
AMERICAS			
Montreal	92	97	190
New York	63	69	190
Hampton Roads	69	72	175
Houston	58	61	160
New Orleans	58	61	160
Los Angeles	62	65	210
Cristobal	67	74	176
Rio de Janeiro	70	77	235
Buenos Aires	97	100	178
Montevideo	104	116	222



NAFTIKA CHRONIKA

BIMCO supports a Mandatory Excess Insurance Facility

The Executive Committee of BIMCO met recently in Copenhagen to discuss various industry related matters under the chairmanship of Fridtjof Lorentzen, President Designate.

In a statement following the meeting BIMCO noted that the problem of obtaining certificates of financial responsibility (COFR) under OPA '90 has not yet been resolved. Concern was expressed about the possibility that the U.S. Administration may implement the OPA '90 without taking into consideration the comments and proposals that have been put forward by the international shipping community, such as the Greek / Norwegian and Swedish proposal. BIMCO supports the establishment of mandatory excess insurance facility, pointing at the same time to the need to share the liability with cargo interests.

BIMCO expressed concern on piracy and said that while only few piracy attacks have been reported from the Malacca and Singapore Straits in 1993, about 90 attacks were reported in the South China Sea and the East China Sea in the first six months of the year. No less than 75% of these reported attacks were unsuccessful, largely due to the implementation of strict security measures onboard ships trading in high-risk areas.

BIMCO will continue to monitor the problem and assist members as much as possible.

Talking about the port security BIMCO noted the lack of security in many South American and African ports. More than 50 incidents of armed assault and theft of cargo have been reported to BIMCO this year.

The Organisation has on many occasions contacted the authorities and will continue to press for solutions to the problem.

Finally examining the matter of stowaways, BIMCO noted the lack of security in many South American and African ports. More than 50 incidents of armed assault and theft of cargo have been reported to BIMCO this year.

The Organisation has on many occasions contacted the authorities and will continue to press for solutions to the problem.

Finally examining the matter of stowaways, BIMCO underlined that the number of illegal immigrants boarding and hiding, some in containers, on board ships sailing from major European ports bound for the U.S.A. and Canada, is of major concern to owners operating on this route. In 1992, the United States Immigration Authorities dealt with more than 6,500 cases of illegal immigrants from Europe and other regions.

Eletson succeeds in selling high yield bond

The sale of Eletson Holdings Inc. \$140 million First Preferred Ship Mortgage Notes at a coupon of 9.25 per annum, was successfully completed on November 30, 1993. This high bond issue which was almost exclusively placed in the U.S. capital markets is a landmark for Greek shipping and for Citibank, which worked with Eletson to introduce this high quality product tanker operator to an attractive and new capital market.

The issue received a Standard & Poor's rating of "BB" and a Moody's rating of "Ba2" a reflection of Eletson's credit standing but also the company's excellent internal organisation corporate structure. It should be noted that it is the first time that a Greek shipping company has sought a public debt rating in the United States.

The bond issue's main characteristics such as the 10 year long tenor, bullet repayment, and lack of maintenance covenants, versus traditional Bank financing, suited perfectly the company's financing needs especially in view of the very young age profile of the Eletson fleet including that of the six mortgaged vessels.

This deal is the first sole lead for Citibank in Europe and also the first sole lead for Citibank's Global Shipping Division was won against fierce competition from a reputed international investment house on the basis of the strong 27 year long relationship of Eletson with Citishipping in Piraeus. Successful completion was the result of an excellent teamwork effort between Citishipping and Citicorp Securities Inc. enhanced by the latter's outstanding professionalism and highly needed "hand holding" of this "novice" client to the U.S. investors environment.

Training video aims to reduce incidents of hatch cover leakage

A new training video aimed at reducing the number of cargo claims was caused by hatch cover leakage was presented to a large group of representatives of the Greek shipping community at the Ceres Hellenic Auditorium in Piraeus on November 29th.

The video -- aimed at ships' crews -- was produced jointly by P+I Club West of England Ship Owners Insurance Services and Videotel Marine International.

Speaking to a large audience representing all areas of the shipping and insurance industries, Mark Williams, the West of England's Loss Prevention Officer, referred to findings from the Club's analysis of major claims to highlight the extent of hatch cover leakage incidents. He reported that between 1987 and 1993, one third of all dry bulk cargo claims each with a gross value of USD 100.000 or more were caused by defective hatch covers, with vessels between 15 and 19 years of age showing a highly disproportionate number of losses.

The video establishes the vital role hatch covers play in ensuring a vessel's seaworthiness and cargoworthiness by demonstrating procedures for correct operation and highlighting the need for regular inspections and routine maintenance.

Festival Cruises takes delivery of "The Azur"

Intensive preparations are now underway to make ready "The Azur" one of the leading cruise ships in the Mediterranean for her future as flagship of Festival Cruises.

The 800-berth vessel was recently re-delivered to her owners and managers after successfully sailing for a number of years on a bareboat charter to the Chandris Group.

By amicable agreement between the two sides, Festival interests regained full control of "The Azur" several weeks earlier than provided for in the charter.

Festival Shipping and Tourist Enterprises Ltd., the vessel's managers, will exploit the additional time to recondition and enhance key aspects of the ship.

Two extensive refurbishments in the last two years have been followed by a succession of non-stop further improvements to finely tune "The Azur" for Festival's passengers.

Festival Cruises was launched as the first cruise line to have a pan-European orientation, catering for active cosmopolitan passengers.

As from April next year, the ship will perform a richly varied programme of Mediterranean cruises, varying between 5 and 13 days in duration, out of Genoa and Venice to the Greek Islands, Egypt, Israel, Turkey, Spain and Morocco.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

Sperry Marine under new ownership

Sperry Marine Inc., a major developer and manufacturer of marine electronic equipment headquartered in Charlottesville, Virginia, was recently acquired by a partnership formed by J.F. Lehman & Company of New York City, together with institutional investors.

The acquiring partnership has appointed Dr. John F. Lehman as chairman of the board and George A. Sawyer as president and chief executive officer.

For the past six years, Sperry Marine has been a subsidiary of Newport News Shipbuilding, a Tenneco company. Sperry Marine's product lines feature marine electronic and communications equipment including integrated bridge systems, gyrocompasses, autopilots, radars, speed logs and other marine equipment. The company was founded in 1910 by Elmer A. Sperry, developer of the modern gyrocompass.

Sperry Marine maintains sales and service offices at 20 sites throughout the United States and in Europe and in Asia.

Upward Adjustment of Nedlloyd's 1993 prospects

Nedlloyd achieved a positive result in the third quarter, before incidental profits and costs of restructuring. This result is more favourable than was foreseen at the time of reporting the first half-year-result of 1993, largely owing to positive developments at Nedlloyd Lines.

The cost-reduction programme aimed at a total annual saving of Dfl 250 mln to be achieved over the years 1993-1995, including Dfl 100 mln in 1993, has produced already Dfl 70 mln through the third quarter of this year.

Scamp receives ISO 9000 accreditation

Gilbraltar headquarter Scamp Ltd., the worldwide network of underwater hull cleaning, propeller polishing and in-water survey companies, has been awarded the prestigious ISO 9000 accreditation by Det norske Veritas Quality Assurance Ltd. (DNVQA).

Scamp is the first company on the Rock to achieve this important milestone.

In securing ISO 9000, Scamp Ltd. has demonstrated to both existing and potential customers that it meets the extremely high standards of service now demanded by the marine industry, particularly ship operators, Classification Societies and P&I Clubs.

Standardise ratings for Sulzer S20 engines

Sulzer S20 diesel engines are now offered at the same power and speed ratings for operation on both heavy fuel oil and marine diesel oil. Available with four, six, eight and nine cylinders, the S20 now has a maximum continuous output of 160 kW/cylinder (217.5 bhp/cylinder) at 1000 rev/min irrespective of the type of fuel used. It thus covers a power range from 460 to 1440 kW (620-1960 bhp) over a speed range of 720-1000 rev/min.

The standardised ratings thus give a ten percent increase in output on heavy fuel oil to exactly the rating already employed for installations using marine diesel oil. It is therefore anticipated that the new ratings will be particularly welcome for the marine generating set market where heavy fuel has become normal practice.



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΣ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΣ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	15073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
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
ΑΘΗΝΑ	87	24536
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΩΣ (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

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	70	15528
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ.)	75	93108
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898
ΑΛΒΕΤ	77	9083
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000
ΑΛΜΑΡ	886	33301
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΒΕΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	15181
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕΤΩ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΣΤΟΜ	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 ΠΡΑ'ΙΝΤ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	246
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993

α. Μπαγκόγκ 18/10
 € κόμπε 19/10
 στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
 προς Βανκούβερ 16/10
 € Πόρτ Ελίζαμπεθ 26/9
 α. Ν. Ορλεάνη 15/10
 μεσογειοεικές μεταφορές
 € Πειραιά 13/10
 € Ρίτσαρντ Μπρί 13/10
 € Μπουσάν 23/9
 € Χαντίντα 28/9
 € Άμστερνταμ 16/10
 € Μομπίλ 18/10
 € Σαφ 16/10
 προς Οόρσας 4/10
 € Ν. Ορλεάνη 18/10
 € Σιγκαπούρη 3/10
 μεσογειοεικές μεταφορές
 προς Γιούπορτο 18/10
 πρ. «Trans Dignity»
 προς Πειραιά 16/10
 € Λάρνακα 16/10
 αρχεί Πειραιά
 α. Τάουναβιλ 17/10
 προς Καναδά 24/9
 προς Αλγέρι 18/9 *

αρχεί Πειραιά *

προς Ουοέντα 20/9
 ύψωσε σημ. Μπαχμάς
 προς Τουρκία 9/10
 € Σιγκαπούρη 30/9
 € Χάμπτον 15/10
 € Φουτζέιρα 16/10
 α. Ν. Ορλεάνη 30/9
 μετ. «Υδρα» (ε.)
 προς Καουλούϊ 15/10
 προς Πόρτο Κουεζάλ 16/10
 € Σαφ 12/10
 πρ. «Orsola B.»
 προς Κάντα 12/10
 προς Μπρανσμπουτέλ 19/10
 € Πειραιά 30/3
 αρχεί Πειραιά
 προς Πειραιά 12/10
 προς Μιζουσίμα 28/9
 προς Χόγκ Κόγκ 8/10
 € Σαν Αντόνιο 5/10
 € «Οσκαρσάμνη 18/10
 € Σουζ 13/10
 πρ. «Hynundai No. 18»
 προς Κήλαγκ 17/10
 προς Ντάρμπαν 17/10
 προς Μαυρίκιο 13/10
 προς Λός Πάμυς 16/10
 προς Β. Ευρώπη 19/10
 προς Π. Ρίκο 29/9
 προς Πράια Μόλε 21/9
 € Άμστερνταμ 13/10
 € Αμβέρσα 20/10
 € Μπουσάν 29/9
 προς Κήλαγκ 21/10 *

€ Χώγκεσαντ 5/10 *

προς Φουτζέιρα 14/10
 α. Ζίρκου 19/10
 € Κάλουντμπορκ 4/10
 € Λός Πάμυς 2/10
 α. Πράια Μόλε 4/10
 προς Λός Άντζελς 10/10
 α. Νιούκασλ 6/10
 προς Σιγκαπούρη 5/10
 προς Ινδονησία 17/9
 προς Μπαγκόγκ 10/10
 προς Μοντεβιδέο 25/9
 προς Ιαπωνία 17/10
 προς Μπαγκόγκ 16/9
 προς Σιγκαπούρη 13/10
 προς Μπαγκόγκ 16/9
 € Χαμίνα 11/10
 προς Νιχόμα 19/10
 προς Μπαγκόγκ 5/9
 € Δουκέρν 13/10
 € Λέγχορν 15/10
 προς Ταϊπαγκόκ 4/10
 α. Μανίλα 14/10
 προς Γουάδουα 29/9
 προς Βάστο 17/10
 προς Τουμαπό 7/10
 προς Κέλητ Κουβέρ 19/10
 δ. Ντόβερ 13/10
 προς Αμβέρσα 21/9
 προς Τζουμπάιλ 10/10

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275
ΑΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΗ	78	9485
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 ΦΑΙΝΟ	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
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820
ΑΠΟΙΝΙΑ (δ.)	81	26408
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895
ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΗΣ	86	27012
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	63	3276
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΠΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922
ΑΤΕΝΙ	82	30325

ΑΤΙ	68	35986
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993

προς Ιταλία 15/10
 € Μπελαγουάν 29/9
 υπό ναυπήγηση
 προς Δ. Αφρική 16/10
 α. Άμστερνταμ 14/10
 προς Π. Λίζας 3/10
 προς Ν. Κορέα 15/9
 € Αλεξάνδρεια 12/10
 δ. Ντόβερ 4/10
 α. Πρίνς Ρούπερτ 30/9
 α. Σιγκαπούρη 2/10
 α. Τενερίφη 12/9
 € Σουίνουσκίε 10/10
 προς Ουλσάν 30/9
 προς Ιαπωνία 9/10
 προς Όιτα 18/9
 προς Υέμιν 14/10
 € Τσίμα 13/10
 α. Καζμπλάνκα 4/10 *

€ Μπουεναβεντούρα 17/10
 προς Μπαράγκουλα 30/9
 € Πειραιά 7/9
 προς Ταϊταόγκ 8/10
 προς Τζέντα 15/10
 προς Λονδίνο 2/10
 προς Ρότερνταμ 14/10
 € Ν. Ορλεάνη 18/10
 προς Κοπερ 12/10
 προς Βανκούβερ 14/10
 προς Ακίτα 5/10
 επισκευές Πειραιά 2/3
 προς Φουτζέιρα 17/10
 προς ΗΠΑ 12/10
 προς Μανζανίλο 10/10
 προς Γκλάντστον 3/10
 πρ. «Idesefix»
 ύψωσε λιβερνιάνη
 προς Χάρνκ 19/10
 πρ. «Manabi»
 α. Αλεξάνδρεια 12/10
 προς Σινε 15/10
 προς Πόρτ Κέρμλα 23/9
 προς Σιγκαπούρη 27/8
 προς Αγκόλα 7/10
 € Ρίο Ιανέιρο 12/10
 προς 'Ιμνιχάου 16/10 *

προς Ιαπωνία 8/10 *

€ Νιούπορτ 14/8
 € Λά Γκουλέτ 2/8
 προς Ρότερνταμ 4/10
 προς Γιόσου 29/9
 α. Βαγκαρέ 12/10
 προς Τενερίφη 4/10
 μεταφορές Ρεθύμνου
 προς Σαν Νικόλας Μπ. 17/10
 € Αλγκεθίρας 10/10
 πρ. «Ποσειδών»
 προς Ν. Κορέα 21/9
 προς Σιγκαπούρη 23/9
 προς Περσικό 11/10
 € Ν. Ορλεάνη 19/10 *

€ Τέξας Σιτ 26/9 *

πρ. «Golden Hawk»
 προς Μαλακία 8/10
 προς Βραζιλία 27/9
 α. Χόγκ Κόγκ 14/10
 προς Ρότερνταμ 3/10
 προς Μ. Κρίνιν 12/10
 € Ν. Ορλεάνη 24/8
 € Αλγκεθίρας 9/10
 € Φουτζέιρα 18/10
 προς Ιαπωνία 17/10
 € Πειραιά 16/9
 € Σουίνον 17/10
 προς Αμουά Μπ. 5/10
 προς Κανάριες Νήσους 11/10
 πρ. «Asphalt Champion»
 πρ. «Atenii» *

προς Πειραιά 15/10 *

προς Γιούπορτ 18/9
 α. Σάο Σεμπατιάο 26/9
 προς Πόρτ Τάμπου 20/10
 € Ν. Ορλεάνη 15/10
 προς Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 15/10
 προς Ρίτσαρντ Μπρί 2359
 προς Κορούνα 7/10
 α. Τέμα 4/10
 € Αμβέρσα 20/10

ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ.....	82	11987
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	66	2335
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ.....	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	68	12588
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.).....	80	49880
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.).....	67	1809
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.).....	69	1561
ΒΕΛΗΜΑΧΙ.....	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	91	56580
ΒΕΝΙ (δ.).....	76	89856
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	76	39349
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.).....	81	37288
ΒΙΒΗ Μ.....	78	1600
ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	81	36031
ΒΙΤΑΛΙ.....	82	34510
ΒΟΛΟΣ.....	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.).....	72	1589
ΒΟΡΗ.....	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374

ΓΑΛΗΝΗ.....	58	1584
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ.....	77	3321

ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII.....	71	1982
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΪΔΑ.....	76	38724
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΕΜΠΑ'ΤΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ.....	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΟΡΙΖΟΝ.....	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	24843
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	18288
ΓΟΡΤΥΣ.....	93	38300
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ.....	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	15	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40357
ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ 66.....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ.....	73	114933

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

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16397
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	12594
ΕΘΝΟΣ.....	77	16724
ΕΙΡΗΝΗ.....	87	
ΕΙΡΗΝΗ.....	76	1128
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ (δ.).....	70	1595
ΕΙΡΗΝΗ Β.....	78	46178
ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΒΕΤΑ.....	76	10805

προς Χαλκίδα 12/10	
προς Γιβραλτάρ 8/10	
επώληθη αλλοδαπούς	
α. Άσπτοντ 15/10	

προς ΗΠΑ 9/10	
προς Ιράν 6/9	
προς Ηράκλειο 9/10	
ύψωσε σημ. Μπαχάμας	
προς Ρόδο 15/10	
προς Γαλλία 2/10	
α. Πειραιά 5/10	
α. Πειραιά 18/10	
προς Ρουέν 10/10	
α. Σένζεν 7/10	
πρ. «Οδερ Ματ»	
προς Σάο Σερμπασιάν 26/9	
α. Μπόγια Μπλάνκα 7/10	
προς Ελλάδα 11/10	
α. Π. Μωχ. μίν Κασίμ 10/10	
α. Ν. Ορλέαν 7/10	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Αλεξανδρούπολη 10/10	
α. Σαγκανόσκι 16/9	
αργεί Πειραιά	

μεσογειακές μεταφορές	
προς Σάφι 13/10	
προς Ρίο 7/10	

ε. Βάρη 8/10	
α. Κόρπους Κρίστι 26/9	
προς Τέμα 9/10	
προς Αλγκέβρας 15/10	
προς Μπείλουν 23/9	
προς Αλγερία 28/8	
ε. Ν. Ορλέαν 5/10	
ε. Ν. Ορλέαν 11/10	
προς Σαγκά 27/7	
ε. Σάντο Ντομίνγκο 15/10	
ε. Ν. Ορλέαν 19/10	
προς Τοπολόμπα 31/8	
ε. Βερακρούζ 17/10	
προς Δομινικανή Δημ. 7/10	
ε. Ν. Ορλέαν 19/10	
προς Ταϊταγκόκ 2/10	
ε. Αλεξάνδρεια 13/10	
προς Π. Καρντόν 14/10	
υπό ναυπήγηση	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 2/10	
ε. Κασίμ 26/9	
προς Χόγκ Κόγκ 18/10	
προς Τσιβάν 19/10	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/10	
προς Ινδονησία 27/9	
α Νταμά 12/10	
α. Ν. Ορλέαν 5/10	
προς Άκαμα 6/10	
προς Νοβοροσίσκ 14/10	
ε. Ντουάλα 18/9	
ε. Σαλβαντόρ 4/10	
προς Ινδία 13/10	
προς Άντεν 18/10	
προς Κουβέιτ 11/10	
ε. Βανκούβερ 18/10	
προς Αλγερία 18/10	
προς Μάλτα 13/10	
δ. Γιβραλτάρ 20/10	
προς Φώλεϋ 19/10	
προς Πόρτ Σαϊδ 19/10	
προς Λιμά 23/9	

προς Πειραιά 10/10	
μεσογειακές μεταφορές	
στο Π. Μωχ. μίν Κασίμ 12/10	
προς Τζακάρα 28/9	
προς Ρίο 11/10	
α. Αλεξάνδρεια 12/10	
προς Ρουέν 3/10	
προς Ίμνιγκχαμ 16/10	
προς ΗΠΑ 28/9	
προς Μπουσάν 13/9	
ε. Ταϊτσόγκ 5/10	
προς Τουμπάρσα 7/10	
δ. Κων/πολη 11/10	
προς Ελλάδα 29/5	
ε. Φιλαδέλφεια 15/10	
προς Χιούστον 26/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 27/9	
προς Ιντσάν 2/10	
α. Γιβραλτάρ 9/10	

αργεί Βασίρα	
ε. Αμβέρσα 20/10	
προς Όσαο 12/10	
ε. Μόι Ράνα 12/10	
ε. Αμβέρσα 15/10	
ε. Πειραιά 18/10	
προς Τσάρλεστον 19/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σιγκαπούρη 17/9	
προς Φός 4/10	
προς Γκλάντστον 15/10	
προς Αλγερία 9/9	

ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΛΑΣ (δ.).....	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	85	22667
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.).....	76	173085
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.).....	75	146263
ΕΛΠΙΔΑ (δ.).....	65	992
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ.....	79	10985
ΕΞΠΡΕΣ.....	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.....	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ.....	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	71	16377
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.).....	80	25728
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ.....	73	18958

ZANTE (δ.).....	75	132798
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	74	13201
ΖΗΝΟ.....	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ.....	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.....	78	13977
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ.....	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ.....	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ.....	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ.....	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ.....	76	32465
ZINI.....	76	11348
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
ΘΕΛΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΛΗΣΙΣ.....	79	8905
ΘΕΟΜΗΤΩΡ.....	82	36979
ΘΕΟΤΟΚΟΣ.....	83	22076
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΘΕΤΙΣ.....	93	38891
ΙΚΑΡΟΣ (δ.).....	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.).....	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Γ'ΛΑΝΤ.....	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ.....	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	84	23646
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	77	6933
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	81	70853
ΙΟΝΙΟΝ (δ.).....	64	1169
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΓΚ.....	75	17693
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.).....	76	132107
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ.....	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ.....	73	25647
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΔΜΟΣ (δ.).....	81	33471
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.).....	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.....	77	35716
ΚΑΛΙΣΤΗ.....	77	15611
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑ.....	81	19483
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	70	28896
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΝΝΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	83	21308
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.).....	76	207987
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.).....	77	196334
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	72	60846
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ.....	75	26302

προς Ν. Κορέα 21/9	
α. Κακινόδα 2/10	
στον Πειραιά (αποθήκη)	
επώληθη διάλυση	
προς Δαμίττα 17/10	
αργεί Πειραιά	
α. Τζουσίμα 26/9	

προς Γιάννου 24/8	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ντάρμπαν 29/8	
α. Πόρτ Άντζελες 14/10	
προς Φαντσέγκ 18/8	
προς Ιαπωνία 1/9	
ε. Αμβέρσα 14/10	
αργεί Πειραιά	
προς Ντουμάι 12/10	
προς Μασσάγουα 20/10	
α. Λύττελτον 14/10	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
προς Σουέζ 16/10	
προς Πόρτ Ρίκο 8/10	
προς Φινλανδία 15/10	
ε. Ντάρμπαν 29/9	
ε. Μπιμούντ 5/10	
α. Ντάρμπαν 1/10	
προς Νιγηρία 21/9	
προς Τονιάμα 6/10	
προς Νταλν 28/9	
α. Τέζας Σίτυ 3/9	
α. Ταραγκόνα 14/10	

α. Σιγκαπούρη 14/9	
ε. Λα Γκουέτ 13/10	
προς Μπαγκόκ 5/10	
προς Γένοβα 17/10	
ε. Μπόταν Μπαϊ 19/10	
προς Γκούμα 15/10	
προς Κίγκ'τον 16/10	
προς Γένοβα 16/10	
προς Κολόμπο 9/10	
ε. Χάιφα 8/10	
α. Ουόκινγκ 25/8	
α. Καστ'ακόλκος 8/10	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ- ΝΟΣ (δ.)	76	128161	προς Χάρκ 16/9 *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	πρ. «Αργώ Τρέιντερ»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	προς Τσιβάν 16/9 *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΣΑΓΚΑ- ΡΗΣ	82	29281	προς Χάρκ 4/9 *
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Μπερντάνια 25/9
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	20316	πρ. «Αργώ Τρέιντερ»
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Τσιβάν 1/10
ΚΑΡΕΝΤΣΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Ινδονησία 4/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	ε. Φελίξτου 21/10
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Μερσίνη 13/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μανίλα 18/10
ΚΑΡΟΛΑΤΝ (δ.)	75	158475	ε. Φουτζέιρα 6/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Μπ. Αίρες 14/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λέγκορν 17/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Νταμπέρ 17/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Σουέζ 9/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειάικες μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	προς Δ. Αφρική 30/9
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900	α. Τερνέστη 15/10
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	15774	στη Τογιάμα 4/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	27970	ε. Γιούροπορτ 19/10
ΚΕΑ	69	28437	προς Αμβούργο 13/10
ΚΕΛΕΡ	76	48130	πρ. «Κεϊκο Μαγ»
ΚΕΛΕΡ	73	67239	α. Τενερίφ 13/10 *
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά *
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	ε. Γένοβα 7/10
ΚΙΡΤΕΝ (δ.)	75	158475	α. Αϊν Σουκνα 12/10
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	στο Π. Μωχ. Κασίμ 20/9
ΚΛΕΛΙΑΣ ΔΑΚ.	81	68619	επισκ. Λισσαβών 1/9
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Μονταίρ 2/10
ΚΛΗΡΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	α. Σουέζ 10/10
ΚΛΙΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Μπαγκόκ 27/8
ΚΛΙΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	υπέστειλε σημ. Μπαγκόκ
ΚΛΙΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	ε. Κασσιόκ 10/10
ΚΛΙΠΕΡ	81	34188	προς Ιαπωνία 2/10
ΚΛΙΠΕΡ	87	24584	ε. Σουέζ 28/9
ΚΛΙΠΕΡ	78	14374	ε. Ρότερνταμ 21/10
ΚΛΙΠΕΡ	71	158475	προς Καράσι 15/10
ΚΟΝΚΑΡ ΚΑΠΙΝ	73	158475	προς Κολόμπο 6/10
ΚΟΝΚΑΡ ΕΚΤΟΡ	73	39219	ε. Γκνάνσκα 28/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΝ	71	38820	ε. Αλμέρια 13/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΟΝΗΡ	68	22836	προς Ιαπωνία 16/10
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Μπλάνκο 12/10
ΚΟΝΤΟΡ (δ.)	80	26974	ε. Ν. Ορλεάν 17/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 3/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Αλγερία 9/10
ΚΟΡΩΔΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	15525	ε. Σεπετίμα 13/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Ρίο Ιανέιρο 2/10
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	ύψωσε σημ. Μπαγκόκ
ΚΡΕΣΤΒΕΝΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	ε. Μορμουγκάο 16/10
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	15528	προς Λάγος 19/10
ΚΡΕΩΝ	70	18164	ε. Πειραιά 15/10
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Κόλπο ΗΠΑ 27/9
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Ελ Παλίτο 12/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	προς Λαβάν Αϊλ. 12/10
ΚΡΗΤΗ ΠΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Σαλβαντόρ 16/10
ΚΡΗΤΗ ΠΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Γιβραλτάρ 6/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	17500	ε. Αγ. Θεοδώρου 9/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΑΜΕ (δ.)	74	42470	προς Ιταλία 13/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΚΟΠΗ (δ.)	67	14923	δ. Κων/πολη 14/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΡ (δ.)	86	24900	ε. Λάγος 12/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	73	42470	προς Οδησσό 12/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	86	24900	προς Ιταλία 11/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	86	24900	προς Ιτακού 2/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	73	18164	προς Λατβία 14/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	74	61054	προς Φουτζέιρα 16/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	73	61054	προς Μοχαμέντια 14/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	73	42470	προς Χάρκ 3/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	86	24000	προς Ν. Υόρκη 8/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΚΡΗΤΗ ΚΑΛΟΝ (δ.)	80	19982	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21794	προς Σουραμπάνγια 25/9
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67280	α. Λούπη Τέρμ. 16/10
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355	προς Ιουτίς 9/10
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μορμπα 14/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Γιοχάνα 3/10
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	επισκ. Πειραιά 18/8
ΛΑΤΩΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Π. Κουετζά 4/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Μπείχα 13/4
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 15/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ν. Ορλεάν 10/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Παράναγους 3/10
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	προς Κίνα 19/9
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ	70	14769	ε. «Φίλιππος» (μ.)
ΛΕΪΤΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΕΩΝ	73	70931	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΗΤΩ	77	11264	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΙΚΑ	76	61615	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	68	9505	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΟΥΣΙΟΣ	13	63287	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΥΔΙ	70	14878	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΥΔΙΑ Η.	74	8740	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΑΣΣΑΛΟΤ Α. (δ.)	882	7474	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΑΣΣΑΝΤ Α. (δ.)	83	24744	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Α. (δ.)	83	24744	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21750	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΕΡΕΚ ΑΛΤΖΕΣΙΑΣ	77	38991	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΕΡΕΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΖΑΛ Η (δ.)	65	2674	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΙΑΝΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10
ΜΑΙΡΗ	68	22397	πρ. «Π. Α. Λυών 11/10

ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	προς Τουρκία 5/9
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Βανκούβερ 19/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σαουθάμπτον 10/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σουδά 13/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	προς Γκιζόν 4/10
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584	ε. Μπουσάν 10/9
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Ν. Ορλεάν 16/10
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ντιώρμπαν 6/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Σάν Λορέντζο 24/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Χάιφα 18/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Βενεζουέλα 17/9
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Αλεξάνδρεια 17/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Κασίμα 5/10
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	α. Ρότερνταμ 30/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	προς Κασσιόκ 7/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Τσιβάν 30/8
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	πρ. «Γ. Αίγης» 15/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Πόρτο Βέικς 6/10
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Τσιβάν 18/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Γιβραλτάρ 10/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	πρ. Σ. Αραβία 13/10
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	α. Γιούροπορτ 7/10
ΜΑΡΙΩ	72	9824	προς Φλάσινγκ 3/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	ε. Σγκαπούρη 18/9
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	πρ. Τσέικα 11/10
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρ. Σάο Σεμπαστιάν 10/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Χιούστον 9/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075	πρ. Μπάχα Μπλάνκα 16/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	στο Βέντσπιλς 11/10
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	πρ. Μασσαλία 18/10
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599	πρ. Άσπρα Σπίτια 16/10
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ε. Μόντρεαλ 18/10
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Σάντος 15/10
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	ε. Σάν Λορέντζο 12/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Κήλαγκ 11/10
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	πρ. Ιαπωνία 5/10
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	ε. Βικτόρια 17/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρ. Τζακάρτα 30/9
ΜΑΡΟ Λ.	85	25000	πρ. Κων/πολη 16/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Καζαμπλάνκα 24/9
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	πρ. Ταυλάνδη 31/8
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	πρ. Χάρκ 21/9
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Πόρτ Ελίζαβεθ 17/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Γιβραλτάρ 9/10
ΜΕΝΗΤΣ	81	30826	ε. Γουακαμάτσου 17/10
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Οριστάνο 18/9
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 19/9
ΜΕΣΙΤΕΡΙΑ	77	13620	πρ. Μαρακάιμπο 13/9
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σαν Φραντσκο 28/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρ. Ινδία 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	1598	πρ. Γουατεμάλα 10/10
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΣ	72	1563	α. Ακαγιούτα 7/10
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρ. Ν. Ορλεάν 2/10
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Ορλεάν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Ορλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρ. Αϊτή 9/9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Γκουαγιακούλ 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρ. Πόρτο Ρίκο 12/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρ. Ν. Ορλεάν 8/10
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	πρ. Χιούστον 11/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598	πρ. Ακουατούλας 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	ε. Ν. Ορλεάν 5/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587	ε. Ν. Ορλεάν 12/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 12/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	πρ. Π. Αϊός 1/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	75	1587	α. Ν. Ορλεάν 6/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάν 10/9
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	πρ. Ν. Ορλεάν 6/9
ΜΙΝΟΣ	75	28082	επισκ. Πειραιά 6/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. Ορλεάν 25/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Παράναγους 13/10
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρ. Δ. Αφρική 24/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρ. Βατούμ 11/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρ. Μπαγκόκ 29/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	πρ. Σινεύ 28/9
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	ε. Σγκαπούρη 16/10
ΜΟΝΤΕΡΕΪ	74	42825	ε. Χάρκ 4/9
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρ. Βιτόρια 4/10
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	πρ. Γκουαγιακούλ 15/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Τάραντα 13/10
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	πρ. Τρομπέτα 13/10
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	πρ. «Maersk Seletar»
ΜΠΙΛΙΑΝ	61	963	πρ. Ελλάδα 7/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρ. Τέμα 1/10
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	πρ. Κασσιόκ 15/10
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	πρ. Σάντος 1/10
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Ν. Ορλεάν 15/10
ΝΑΝΗ	78	14651	πρ. Ν. Ορλεάν 15/10
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Μπερκεχάβεν 17/10
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρ. Μπουεναβεντούρα 16/10
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρ. Ν. Κορί 13/9
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρ. Νάξο 11/10
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	884	17882	πρ. Ρίτσαρντ Μπαί 13/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρ. Γκόντεμποργκ 20/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρ. Χάμιλτον 30/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	πρ. Αρούμα 6/10
ΝΕΔΗ	81	19425	πρ. Τζακάρτα 3/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Αλεξάνδρεια 14/10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	πρ. Σγκαπούρη 16/10
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ	67	1598	πρ. Σινιά 6/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρ. Ιαπωνία 5/10
ΝΗΜΕΛΙΑ (δ.)	75	64738	ε. Φλαδέρια 18/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Σολίντε Ανκοράτς 17/10

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Μνητζάνια 16/10
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	δ. Κων/πολη 15/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Βενεζουέλα 22/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	α. Φως 10/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Φως 14/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Φως 10/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Φως 7/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Φως 3/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Φως 3/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φως 9/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φως 9/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ	66	3610	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Φως 8/10
ΝΙΚΗ (δ.)	77	65104	α. Φως 3/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Φως 14/10
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	α. Φως 14/10
ΝΙΜΡΟΝ	76	39004	α. Φως 14/10
ΝΟΡΟ ΒΑΓΙΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300	α. Φως 14/10
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543	α. Φως 12/10
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΣ	86	36600	α. Φως 13/10
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Φως 2/9
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Φως 8/10
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Φως Μιζουράτα 23/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Φως Καλομάρ 14/10
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	α. Τακοράνι 25/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Μαυρίκιο 15/10
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Κουβερουγκιάντο 22/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	στο Μοντεβιδέο 20/10●

ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	121165
ΘΩΝΗ (δ.).....	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ.....		
ΝΑΒΙΓΕΪΤ'ΟΡ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΓΚΩ.....	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.).....	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΑΔΕΥ (μ.).....	82	3541
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΣ.....	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ.....	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).....	76	126900
ΟΛΥΜΠΙΚ SERENITY (δ.).....	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.).....	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΜΠΥ.....	80	29710
ΟΜΙΚΡΩΝΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.....	87	59859
ΟΟΥΞΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ.....	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.).....	71	29749
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	23646
ΟΞΕΑΝΟΣ.....	93	38891
ΟΣΤΡΑΚΟ.....	81	68619
ΟΥΑΤ'Ι ΟΠΑΛ.....	77	13864
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ.....	79	12214
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.....	81	18576
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ.....	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΝ.....	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	28738
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ.....	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ.....	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ.....	83	34253
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ.....	83	36768
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	83	22076
ΠΑΝΟΡΙΑ.....	82	34447
ΠΑΩΙ.....	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	93	38792
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.....	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	79	10274
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	12594

ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΚΑΛΙΑ	88	58520
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ (Δ.)	84	22102
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1559
ΠΕΑΜΠΟΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096
ΠΕΦΦΛΑ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050

προς Μπετζάγια 16/10
 δ. Κων/πολη 15/10
 προς Βενιζουλα 22/9
 α. Φος 10/10
 προς 14/10
 10
 13
 39
 31
 59 130
 31
 35 39
 44 14/10
 11/10
 προς Κουρ/νη 12/10
 προς Κασαμπά 13/10
 προς 2/9
 προς Κύρη 8/10
 προς Μιζουράτα 23/9
 προς Καλαμπάρι 14/10
 ε. Τακωρόντι 25/7
 ε. Μαυρίκιο 15/10
 προς Κουίνχουγκντά 22/9
 στο Μοντεβιδέο 20/10●

προς Χάρκ 28/9 •
 προς Ρότερνταμ 17/10 •
 προς Ρόμπερτς Μπάν 12/10
 προς Ν. Ορλεάνη 6/10
 α. Χόγκ Κόγκ 12/10
 προς Γκάνδη 2/10
 α. Ναγκόνια 13/10
 διαγράφεται
 προς Χάρκ 3/10
 προς Ν. Ορλεάνη 7/10
 α. Ν. Ορλεάνη 1/10
 α. Ντουλούθ 27/9
 α. Άκρη 30/9
 προς Θάιντ Μπαι 7/10
 προς Μαράκιμπο 30/9
 προς Χάρκ 23/9
 προς Τέξας 1/10
 προς Παλάου Σαμπού 2/10
 α. Κορούνα 19/10
 προς Μοντεβιδέο 13/9
 προς Μπαλμπόα 8/10
 προς Κόρπους Κρίστι 9/9
 προς Φεντερικόχαβεν 27/6
 προς Πειραιά 3/9
 προς Ινδονησία 26/9
 α. Λάγος 5/10
 α. Λάγος 1/10
 α. Ντομπόμ 17/10
 πρ. «Tricula»
 α. Ν. Ορλεάνη 23/9
 προς Βανκούβερ 17/10
 ε. Μομπάσα 4/10
 προς Κομπνίνα 13/10
 προς Μαυρίκι 20/9
 ε. Παρανάγουα 13/10
 ε. Πειραιά 11/10
 προς Αυστραλία 25/8
 επιβλήθη αλλοδαπούς
 προς Γιβραλτάρ 5/10
 προς Ινσάν 29/9
 προς Ταϊβάν 15/10
 προς Πόρτο Βέιντε 11/10
 προς Ν. Χάβεν 17/10
 προς Ιαπωνία 7/10
 προς Ταϊβάν 30/9
 προς Κορύ Μπαι 2/10
 προς Χόγκ Κόγκ 6/10
 προς Πειραιά 2/10
 ε. Σακά 13/10
 υπό υπαφήληση
 προς Μπ. Άιρες 11/10
 α. Σαν Φραντσκο 7/9
 ε. Φός 2/10
 α. Λέ Χάβερ 28/9
 ε. Φουτζέιρα 15/10
 προς Μιλάδο 15/10
 ε. Μαϊμί 14/10
 προς Μπαράγκουίλα 10/9
 προς ΗΠΑ 25/9
 ε. Μπρίστολ 20/10
 προς Σουζέ 10/10 •

πρ. «Jimbolia» *
 πρ. «Bleioi»
 πρ. «Carei»
 πρ. «Bircă»
 € Αμβέρσα 9/10
 α. Ν. Ορλεάνη 3/10
 € Κων/πολη 14/10
 € Κων/πολη 15/10
 προς Ρόδο 18/10
 € Πειραιά 6/10
 προς Ραβέννα 16/10
 προς Δαμιάττα 16/10
 προς Τρίπολη 17/10

ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	4575
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΗ Α.	84	35808
ΠΙΓΓΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670
ΠΟΛ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	70	16670
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΙΣ	72	12964
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	16994
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΓ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	18215
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716
ΡΕΕ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200
ΡΗΛΑΓ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΜΠΛΗ	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ	76	15533

ΣΑΒΟΤ' (δ.).	74	60930
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ.	79	7098
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.7.)	91	29506
ΣΑΜΘΡΑΚΗ (δ.).	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).	77	19742
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.).	88	8003
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.).	88	800
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.).	81	26939
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	84	6471
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	82	26937
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΠΙΕΤΡΟ (δ.).	88	8005
ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.).	87	8002
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.).	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).	86	22714
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ I	73	11801
ΣΑΝΤΒΙΚ.	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΝΤΟΡ (δ.).	75	40633
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).	78	10995
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	77	38515
ΣΗ ΓΟΥΛΗΒ.	76	8376
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	76	8376
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ.	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.).	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41776
ΣΙΕΡΡΑ ΕΣΠΕΣ	77	29790
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.	84	16800
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΚΙΑΘΟΣ.	77	18805
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).	74	122222
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).	70	1567
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.).	93	38792
ΣΚΥΡΟΣ (δ.).	76	149991
ΣΟΠΕΝ (δ.).	75	20342
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	78	34485
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.).	93	39265
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
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 ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22400

ε. Πόρτ Μωχ, μπιν Κασίμ 8/10
 προς Μπουσάν 4/10
 ε. Λός 'Αντζελες 15/10
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς Ταϊβάν 16/9
 ε. Καοσιούγκ 5/10
 δ. Θερνάντε 'Αϊλάντ 15/10
 α. Ν. Ορλεάν 12/10
 α. Χόγκ Κόγκ 30/8
 στο Λομπτό
 προς Ισπανία 16/10
 προς Λάγος 10/10
 ε. Γκνάνσκι 10/10
 προς Μαϊάμι 19/10
 προς Ραβέννα 17/10
 ε. Μπάγκλνγκ 12/9
 προς Χιούστον 18/10
 προς Κολούμπια Ρίβερ 13/10
 πρ. «Tourmaline»
 ε. Θάντερ Μπαι 14/10
 προς Πόρτο Ρίκο 12/10
 επωλήθη αλλοδαπούς
 στο Σουέζ (αποθήκη)
 προς Ρότερνταμ 10/10
 προς Νταμμάρ 2/10
 προς Σκίντα 1/10
 προς Κόμπε 4/10
 προς Κουανγκιάγκ 23/9
 προς Μαπούτο 19/9
 ε. Ν. Υόρκη 20/10
 προς Βόλο 13/10
 ε. Σγκαπούρη 15/10
 προς Θεσσαλονίκη 9/10
 προς Ραμπίχ 18/10
 προς Ραμπίχ 13/10
 ε. Πειραιά 18/10
 μεταφορές Γιόττας
 προς Χάμιλτον 5/10
 ε. Μπεντί 12/9
 α. Ταϊτσούγκ 6/10
 ε. Σάντος 14/10
 ε. Ρίγα 29/6
 α. Σίνες 2/10
 ε. Βέντσπιλς 4/10
 προς Σγκαπούρη 11/10
 προς Ουόκεντ 1/9
 προς Χο Τάι Μινχ Σιτ 6/10

προς Τομπρούκ 13/10
 προς Τζέντα 28/9
 προς Αμπτζάν 2/10
 προς Ν. Υόρκη 6/10
 προς Ινδονησία 15/10
 προς Ρίτσαρντς Μπαιν 9/10
 προς Μακίεο 10/10
 ε. Νιούπορτ 13/10
 προς Ευρώπη 8/10
 προς Καλλάο 5/10
 ε. Σγκαπούρη 15/10
 προς Γκουανιάμας 21/8
 ε. Σγκαπούρη 14/10
 προς ΗΠΑ 15/10
 προς Κασσιούκ 18/10
 πρ. «Vasilij Merkurjev»
 ε. Τρόντρεχτ 20/10
 α. Βερακούζ 11/10
 ε. Βρέμη 21/10
 προς Βαλπαράϊσο 5/10
 δ. Γιβραλτάρ 14/10
 α. Ραβέννα 13/10
 προς Ρεϊνίν 14/10
 επισκ. Λισαβώνα 24/9
 προς Ν. Ορλεάν 9/10
 μεταφορές Ερυθράς
 προς Αλεξανδρούπολη 4/10
 προς Ιζαμπέλ 3/10
 προς Μαϊάμι 15/10
 προς Τζάκσονβιλ 12/10
 ε. Παράνγιοβα 6/10
 προς Ραβέννα 6/10
 προς Χίο 16/10
 προς Λισαβώνα 15/9
 ε. Φόξ 1/10
 προς Άντεν 13/10
 προς Άμστερνταν 14/10
 προς Ρίτσαρντς Μπαιν 6/10
 α. Ν. Ορλεάν 13/10
 προς Ρωσία 12/9
 προς Ιταλία 10/10
 α. Αγ. Ευστάθιο 15/9
 προς Βάρνα 5/9
 υπό ναυπήγηση
 προς Φουτζέιρα 29/9
 προς Κόντινεντ 15/10
 προς Κόλπο ΗΠΑ 17/10
 α. Ν. Ορλεάν 4/10
 προς Ναμικάτα 13/10
 ε. Λονδίνο 20/10
 προς Γιβραλτάρ 29/9
 προς Γκάνδη 8/10
 ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 18/10
 μετ. «Evgenia D.» (x.)
 προς Βραζιλία 18/10
 ε. Χόνκ Κόγκ 20/10
 προς Μπ. Χομπίν 20/9

ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500

ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ	77	14638
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	74	21992
ΤΖΩΡΤΖ	84	41726
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	17	11348
ΤΙΓΡΗΣ	13	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΠΑΖ	77	15284
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΓ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΓ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	69	1491
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΓ'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΔΡΑ	75	93108
ΥΠΕΡΙΟΝ	64	2167
ΥΡΙΑ	77	14990

ΦΑΕΘΩΝ	84	25956
ΦΑΙΔΑ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΔΡΑ	74	12511
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26972
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	4711
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	73	1511
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. Δ.	74	
ΦΑΡΟΥΣΙ Α. Δ.	71	
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	

ε. Πειραιά 14/10
α. Τζουσίμα 16/10
α. Ν. Ορλέανη 15/10
προς Μασσαλία 16/10
προς Χώρ Φακάν 15/10
δ. Γιβραλτάρ 23/9
δ. Παναμά 20/9

προς Κίνα 5/10
διαγράφεται
προς Τσιταγκόνγκ 6/10
προς Κοντρέορ 29/9
προς Τοκάτι 5/10
ε. Γκρήνοκ 20/10
μεσογειοακές μεταφορές
προς Τοκοπίλλα 22/9
προς Μαρακάμπο 9/10
μεταφορές Καραϊβικής
προς ΗΠΑ 5/9
προς Α. Ανατολή 10/10
α. Κολόμπο 17/10
προς Ντουάλα 19/9
προς Σαγκάη 14/10
ε. Φουτζέιρα 30/9
στο Γκιζόν (αποθήκη)
προς Πόρτ Άρθουρ 5/10
α. Τερνέστη 17/10
προς Κορούνα 19/10
ε. Στοκχόλμη 14/10
προς Ρότερνταμ 16/9
προς Σάντος 9/10
προς Κήλαγκ 8/10
προς Μιζουσίμα 8/9
προς Κουρασάο 12/10
επωλήθη αλλοδαπούς
α. Σιγκάγκ 9/9
ε. Γκουγιακούϊλ 14/10
προς Κόρινθο 18/10
προς ΗΠΑ 26/9
ε. Νταμμά 4/9
προς Ραμπλω 12/10
μετ. «Ranjay Tithi» (ΑΒ)

προς Βαλπαράϊζο 12/10 *
ε. Ίμινγκχαμ 18/10
προς Ηράκλειο 4/10
προς Αμβούργο 16/10 *

ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/10 *
επισκ. Πειραιά 9/2/92
μεσογειοακές μεταφορές
προς Μπ. Άϊρες 12/10
προς Πιομπόνο 3/10
ε. Ρεσίφ 18/10
προς Βενεζουέλα 16/10
προς Άιν Σούκνα 27/8
α. Σαν Φραντίσκο 7/10

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31323
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118216
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	15027
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17211
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41336
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24611
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31323
ΦΛΑΒΙΑ	85	34111
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11364
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΤ	72	62879
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ	73	62233
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΤΕΡ	78	31368
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓ'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368
ΦΡΑΓΚΣΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122948
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	86	12408
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΙΟΝ	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 Καρίμπο 25/9
προς Περσικό 23/9
πρ. «Mayfair»
α. Λέ Χάβρη 16/10
προς Ν. Κορέα 31/8
προς Ν. Ορλέανη 16/10
ε. Κολομβία Ρίβερ 15/10
ε. Φουκουγιόμα 9/10
α. Κασσιούγκ 3/4
προς Σαλβαντόρ 14/9
προς Ν. Υόρκη 15/10
προς Σαν Νικόλας Μπαϊ 17/10
προς Ιαπωνία 11/10
προς Βενεζουέλα 13/10
προς Κανάκαλε 23/9
α. Ν. Ορλέανη 6/10
προς Πειραιά 8/10
α. Μομπίλ 12/10
προς Σαγκάη 19/8
προς Ρουέν 10/10
ε. Σάντος 16/10
προς Ιταλία 20/10
προς Ρότερνταμ 26/9
πρ. «Manila Grain»
ε. Βαλτιμόρη 15/10
προς Ιαπωνία 17/9
α. Τέμα 12/10
προς Χοντνέινα 15/10
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/10
προς Μιζουράτα 24/8
ε. Λάγος 29/9
προς Τζέντα 13/10
προς Γιβραλτάρ 23/9
α. Άμστερνταμ 13/10
ε. Φόρ 11/10
προς Ντουμάι 7/10
α. Γουέβα 12/10
ε. Τσιτσούγκ 10/10
επισκ. Πειραιά /9
προς Κούβα 13/9
προς Χώρ Φακάν 10/9
προς Μπαγκλαντές 28/9
ε. ΝοΒοροσία 10/10 *

ε. Γιβραλτάρ 19/10 *
πρ. «Rentershaagen»
ε. Δακάρ 24/8
ναυπηγήθηκε Κορέα
α. Ν. Ορλέανη 2/10
ε. Βίγκο 18/10
προς Μπουργκάς 28/9
α. Άκαμπα 20/9
προς Ν. Κορέα 11/10
ε. Λάγος 5/10
στον Περσικό (αποθήκη)
ε. Λουί Τέρμιναλ 11/10
προς Δ. Αφρική 17/10
προς Σιγκαπούρη 28/9 *
προς Σάντος 13/10 *
προς Σάλλομ Βόκ 14/10

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ – ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ – ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ – ΠΛΟΙΩΝ

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82428 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

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

24ΩΡΟ

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



Α. ΒΑΡΔΑΣ (μ.)	77	15592	προς Ειγκάνκ 12/6	ΑΝΔΡΙΑ (μ.)	71	40572	α. Χόγκ Κόγκ 2/8
ΑΒΑΝΤΙ (μ.)	71	9132	προς Σιέρρα Λεόνε 24/7	ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	δ. Π. Σαϊδ 2/8	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς Χόγκ 4/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	προς Ικούκε 24/6	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ρας Τανούρα 23/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634	προς Πόρτο Καμπέλο 10/8	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Γκάλβεστον 26/7
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Γιβραλτάρ 11/8				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	στον Πειραιά 23/7				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Βενετία 8/8				
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	ε. Αλμέρια 9/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	προς Κούβα 18/7	ΑΝΘΡΟΠ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	ε. Μαϊάμι 9/8
ΑΓΙΑΣ (μ.)	71	73652	προς Βραζιλία 29/7	ΑΝΘΡ Π. (κ.)	77	31076	προς Ν. Κορέα 28/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΕΝΑ (μ.)	72	14777	ε. Προγκρέσσος 27/7	ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σαν Λορέντζο 16/7	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Βεγκάζη 29/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	ε. Χόγκ Κόγκ 22/7	ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	προς Κολόμπο 30/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	α. Χόγκ Κόγκ 10/7	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Κωνσταντία 25/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	πρ. «Φιντέλιτο»	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Κόρπους Κρίστι 24/6
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	προς Τάμπα 3/8	ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9524	προς Ινδονησία 8/6
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (κ.)	72	9689	α. Μπίρα 14/7	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Ούμ Σαϊδ 8/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	76	11281	προς Κίνα 28/7	ΑΝΤΒΕΝΤΟΥΡ (μ.)	71	34890	ε. Ούμ Σαϊδ 8/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Πόρτο Νουάβρ 10/8	ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	προς Ιταλία 11/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	ε. Λάγος 13/7	ΑΝΤΕΛΑ II (μ.)	74	14324	ε. Χιουσόν 4/8
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	στο Τσιουάν 28/7	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Ντάρμπαν 27/7
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Τουρκία 23/7	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608	προς Μπαγκόγκ 6/8	N.(κ.)	86	22273	προς Βραζιλία 14/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σγκαπούρη 9/8	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	προς Βιεννά 20/7
ΑΔΩΝΙΣ (μ.)	77	9833	ε. Ν. Ορλεάνη 10/8	ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077	προς Τασμασία 28/7	ΑΙΩΝΟΧΕΤΙΝ (μ.)	76	14591	προς Ντουμπάι 7/8
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Ρωσία 25/7	ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Σαν Νικόλας 20/7
ΑΝΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Κορέα 19/7	ΑΠΙΔ (Μηχ.)	74	16006	ε. Λ. Τσάρλς 24/7
ΑΝΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Ορλεάνη 2/8	ΑΠΜΑΝ 2 (μ.)	77	11559	ε. Ντάρμπαν 4/8
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	πρ. «Γιαγιάμαρια»	ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 11/8
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	77	60886	πρ. Ν. Κορέα 18/6	ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΑΪΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Μπλιμπό 28/7
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	ε. Μπρουνομπουτε 11/8	ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	πρ. Ντακάρ 26/7
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	πρ. Τέξας 4/8	ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Ραβέννα 4/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρ. Φιουμπατσί 6/8	ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	ε. Μπάχια Μπλάνκα 7/8
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	α. Ρότερνταμ 11/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Πόρτ Ντε Μπούκ 8/8	ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	ε. Σιλιάκ 3/88
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Φός 25/7	ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρ. Γερμανία 22/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Γουλιεμοχάβεν 8/8	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρ. Ντουμπάι 8/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	πρ. Ινδία 11/8	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	ε. Ντάρς Σαλάρα 7/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λά Πλάτα 3/8	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	προς Αλεξάνδρεια 4/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρ. Φός 31/7	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.7.)	75	150960	πρ. Φουτζέιρα 26/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	7485	πρ. Γιάνμπο 2/8	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/7
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	πρ. Δ. Αφρική 7/7	ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρ. Μπαγκόγκ 15/7
ΑΤΨΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρ. Μανίλα 20/7	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρ. Ν. Ορλεάνη 12/8
ΑΤΛΑΣ	72	16235	πρ. Αμπιτζάν 26/6	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Πειραιά 8/8
ΑΤΡΗΝΣ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρ. Φορταλέζα 24/7	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βαλ.)	70	8898	πρ. Σουδάν 23/7
ΑΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	πρ. Βενεζουέλα 24/7	ΑΡΓΥ (κ.)	70	11041	πρ. ΝοΒοροσία 2/7
ΑΤΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	επισκ. Πειραιά 13/5	ΑΡΓΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	74	9996	ε. Ιταζά 25/7
ΑΤΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	75	8423	επισκ. Μοντοίρ 10/7	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρ. Ναυπλίο 3/8
ΑΤΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	ε. Ρίβερ Φόλδ 23/7	ΑΡΗΣ (μ.)	73	14670	επισκ. Πειραιά 16/5
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.μ.)	68	11023	επισκ. Πειραιά 18/6	ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	πρ. Λάος 'Αντζελές 6/8
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	72	9710	αργεί Λας Πάλμας	ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	πρ. Σάουδα 7/8
ΑΙΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	ε. Φουτζέιρα 21/7	ΑΡΙΞΒΗ (Μηχ.)	86	19602	πρ. Σαν Αντόνιο 5/8
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694	διάδουση Ινδία	ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	πρ. Μουδανιά 8/8
ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	πρ. «Pisco»	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	πρ. ΗΠΑ 16/7	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Μπέντι 5/7
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Αμβέρσα 9/7	ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	πρ. Αβάνα 13/7
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρ. Ιαπωνία 6/7	ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	ε. Μπουλών 4/8
ΑΚΤΗ	71	21620	πρ. «Cielo di Venezia»	ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (μ.)	73	89566	πρ. Τουμπάρδο 22/7
ΑΔ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθρός	ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414	αργεί Μπρεμερχάβεν
ΑΔ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα	ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρ. Πειραιά 13/8
ΑΔΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	πρ. Βατούμ 10/7	ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	ε. Νταμμά 14/8
ΑΔΒΙΚ (κ.)	77	8976	ε. Λάγος 7/8	ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	α. Σαρακούσες 5/8
ΑΔΓΚΑ (λ.)	72	16134	ε. Παραντίπ 18/7	ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ)	79	23193	πρ. Κορέα 28/6
ΑΔΕΓΚΡΕ (μ.)	75	8896	πρ. Λάγος 10/8	ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ε. 'Ακαμα 9/8
ΑΔΕΣΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	16	9784	πρ. Φλόρια 23/7	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	ε. Σαγκάι 16/7
ΑΔΕΣΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΤ'ΤΖ (μ.)	70	12578	αργεί Πειραιά	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	πρ. Μαρόκο 29/7
ΑΔΕΣΗΣ (μ.)	84	15904	πρ. Σάντος 28/7	ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Βρέμ 11/8
ΑΔΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	ε. Πόρτο Καμπέλο 23/7	ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	πρ. 'Αιν Σαούν 23/6
ΑΔΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	πρ. Βραζιλία 6/7	ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 13/8
ΑΔΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρ. Λός 'Αντζελές 27/7	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Νίκμπο 30/6
ΑΔΚΙΝΟΗ (Μηχ.)	86	19602	πρ. Ζανζιμπάρ 24/7	ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	πρ. Γκνάνγκ 14/8
ΑΔΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Λάγος 15/7	ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	πρ. Τάιτσουγκ 9/7
ΑΔΚΜΙΝΗ Α. (μ.)	69	20819	ε. Σακά 6/8	ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	ε. Αμπιτζάν 14/7
ΑΔΚΥΟΝΙΣ (μ.)	76	30277	πρ. Σάντος 4/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΙΑΥ (κ.)	77	11159	ε. Παρανάγιο 1/8
ΑΔΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (μ.)	81	40134	πρ. Αγγλία 27/7
ΑΔΦΑ (κ.)	74	28640	πρ. Ν. Κορέα 5/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	πρ. Σαγκάη 10/7
ΑΔΦΕΙΟΣ	81	30747	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7	ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Καζαμπλάνκα 9/7
ΑΔΦΕΙΟΣ	84	35209	πρ. Πόρτο Βέσμε 20/7	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	πρ. Σορέλ 27/7
ΑΔΑΜΗ (κ.)	75	22656	πρ. Κορούνα 2/8	ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρ. Αμπιτζάν 27/7
ΑΔΕΡΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	πρ. Αυστραλία 31/7	ΑΤΛΑΣ II (δ.μ.)	74	20322	πρ. 'Οθτα 'Ατλας
ΑΔΕΡΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	ε. Μπωμόν 4/8	ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14687	πρ. Μουρμάνσκ 15/7
ΑΔΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	πρ. Ινδονησία 14/7	ΑΤΤΙΚΟΣ (μ.)	76	16366	α. Ν. Ορλεάνη 13/7
ΑΔΥΝΑ (δ.Αιγ.)	73	35315	πρ. Αρακάτου 29/5	ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρ. Ζανζιμπάρ 17/7
ΑΝΑΣ (Μηχ.)	79	17996	α. Τέξας Σίτυ 7/7ε	ΑΥΡΗΛΙΑ ΣΑΝ (κ.)	75	7494.	ε. Λάγος 8/8
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.μ.)	81	2856	ε. Σγκαπούρη 15/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	πρ. Σάνες 20/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570	πρ. Μοντεβιδέο 31/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	78	17656	πρ. Ουαυόν 9/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (μ.)	77	4713	πρ. Ιαπωνία 18/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	ε. Κωνσταντία 9/8
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Σάο Σερμπατίστο 29/7				
ΑΝΔΡΕΑΣ V (μ.)	72	10410	πρ. Πόρτ Σουδάν 4/8				
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (μ.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	πρ. «Γαλιλαίος»
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	α. Αλχεθίρας 25/7	ΒΑΪΤ'Ν (δ.κ.)	65	13408	υπεστήλειε παναμαϊκή
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	πρ. Γκάνδη 27/7	ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	ε. Ταϊβανέσια 19/7
				ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (η.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΣΣΙΑΝΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (η.)	71	12222
ΒΗΤΑΣΤΑΡ (κ.)	76	37700
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	71161
ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑ'Υ' (ΑΒ)	74	14887
ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (η.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΕΙΟΥΣ ΗΠΕΙΡΟΣ ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733
ΒΟΡΓΙΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60821

Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Οv.).	68	1588
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.β.).	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.).	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.).	68	39869
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.).	77	42501
ΓΙΑΝΝΠΑΣ (κ.).	76	10185
ΓΙΑΝΝΠΑΣ I. (μ.).	78	9236
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049
ΓΙΑΣΕΝΑ (Οv.).	78	9236
ΓΙΟΥΝΑΤ'ΕΝΤ (κ.).	74	12458
ΓΙΟΥΝΑΤ'ΕΝΤ V (κ.).	75	40967
ΓΙΟΥΝΑΤ'ΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.).	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (μ.).	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΟΥΠ (Οv.).	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ.	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256
ΓΙΩΡΗΣ Κ. (Μηx.).	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084
ΚΑΣ ΔΑΡΙΑΤΙΚΙ (δ.μ.).	70	1973
ΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.μ.).	80	45082
ΚΑΣ ΓΙΒΡΑΤΑΡ (δ.μ.).	65	3311
ΚΑΣ ΙΟΝΙΑΝ (δ.μ.).	70	3909
ΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.μ.).	65	3476
ΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.).	81	5640
ΚΑΣ ΛΑΤΟΝ (δ.μ.).	72	9327
ΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (μ.).	80	3040
ΚΑΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.μ.).	68	12870
ΚΑΣ ΜΕΪΤΤΟΡ (δ.μ.).	79	13760
ΚΑΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.μ.).	76	9445
ΚΑΣ ΝΟΡΠΤΣ (δ.μ.).	85	23508
ΚΑΣ ΠΑΣΦΙΚ (δ.μ.).	81	4764
ΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.μ.).	79	49866
ΚΑΣ ΡΕΝΤΣ (μ.).	81	3040
ΚΑΣ ΣΑΥΜΕΝΤΣΙΣ (δ.μ.).	77	3999
ΚΑΣ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.μ.).	86	8997
ΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.).	66	7992
ΚΑΣ ΦΑΡΕΤΣ (δ.μ.).	87	8903
ΚΑΣ ΦΙΝΕΛΙΤΥ (δ.μ.).	81	2635
ΚΑΣ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821
ΚΑΛΗΣΗΣ (Οv.).	69	998
ΚΑΛ'ΕΝΤΕΡ (κ.).	72	20654
ΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935
ΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (μ.).	71	16815
ΚΑΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.).	73	15438
ΚΑΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΛΟΔΡ (μ.).	83	24843
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (μ.).	71	12959
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.).	90	23272
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (μ.).	84	24850
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (μ.).	78	3405
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (μ.).	76	13027
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (μ.).	84	21193
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.).	76	13024
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.).	75	16169
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	12291
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟΥ (μ.).	77	14531
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (μ.).	85	21193
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (μ.).	79	13005
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (μ.).	72	12959
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	77	11733
ΚΟΛΑΤ'ΦΙΝΤΣ (μ.).	78	9379
ΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.).	77	18017
ΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (μ.).	77	21737
ΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	72	9784
ΚΡΕΪΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.).	72	38889
ΚΡΕΪΤ'ΕΝ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.).	77	14317
ΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.).	77	14523
ΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399
ΟΥΑ'Υ ΟΜΙΓΚ (δ.).	75	16471

μεταφορές Πάτρας
 προς Ρότενταμ 6/7
 αργεί Πειραιά
 € Λάγος 9/8
 προς Μιζούρατα 20/7
 μεσογειανές μεταφορές
 € Σάρτα 21/7
 α. Χιούστον 10/8
 προς Σφάτ 28/7
 α. Λάγος 5/8
 προς Ν. Κορέα 16/6
 € Κονακρύ 9/7
 € Πειραιά 15/6
 α. Κπέμε 2/8
 στο Ρίο Γκράντε 23/7
 € Άαντοντ 20/7
 πρ. «Navios Enterprise»
 € Ρίο Γκράντε 4/8
 προς Ιντσόν 24/7
 πρ. «Αγία Τριάς»
 προς Λός Άντζελες 10/8
 προς Νιγηρία 2/8
 προς Τακοράνι 18/7
 προς Ιορδανία 22/7
 προς Ρουέν 2/8
 προς Ζανζιβάχ 4/7
 προς Σόγκλα 23/2
 α. Τενερίφη 7/8
 προς Ντουλά 12/8
 προς Τζακάρτα 26/7
 € Ντάρμπατ 7/8
 € Λουάντα 14/7
 προς Λάγος 11/7

προς Μπέλφαστ 13/8
 προς Πειραιά
 προς Ρόττερταμ 29/7
 προς Μορίλι 3/8
 προς Σενζάκι 22/6
 προς Σουζέ 30/6
 προς Πειραιά 11/6
 προς Ν. Μαγκαλιόρ 11/6
 προς Μάντρε ντε Ντίουσι 4/8
 προς Ελληνες
 προς Καλλάο 29/7
 προς Σγκαπούρη 18/7
 προς Κακινάδα 7/8
 πρ. «Τιρόλ».
 πρ. «United Venture»
 προς Λάγος 27/7
 προς Βραζιλία 4/7
 προς Αλγερία 7/8
 προς Βραζιλία 15/7
 προς Σαν Λορέντζο 6/8
 προς Καλλάο 30/7
 προς Ιντσόν 27/6
 επέστειλε κυπριακή
 Τσίμα 4/8
 Μελλήν 7/8
 προς Ιαπωνία 22/7
 προς Κασσιούκ 22/6
 προς Μπανίας 13/8
 προς Μπατάγκας 24/7
 προς Τριινιδάδ 12/8
 προς Κασσιούκ 3/7
 προς Λισαβώνα 12/8
 προς Πασίρ Γκουντάνγκ 15/7
 προς Ελλάδα 12/8
 προς Πασίρ Γκουντάνγκ 24/7
 προς Λιβύη 11/8
 προς Μορόκο 10/8
 προς Σγκαπούρη 16/7
 προς Τζουμπάι 14/7
 προς Ρεύινον 2/8
 Βομβή 10/8
 προς Ινδία 9/8
 Λισβύ 14/7
 Λισαβώνα 23/7
 προς Ελλάδα 8/8
 Αλεξάνδρεια 5/8
 Ρόττερταμ 14/8
 Παναγούνα 2/8
 προς Ν. Ορλεάν 30/6
 προς Βάβης Μπάλι 30/7
 προς Νταλάν 4/6
 προς Αφρική 2/8
 προς Σαγκάι 27/7
 Προγκρέσσο 31/7
 προς Βραζιλία 23/6
 προς Μ. Μαγκαλιόρ 2/8
 προς Μπαγκλόκ 8/8
 προς Π. Κουεζάλ 7/8
 προς Κουάρα 17/7
 Πουέρτο Καμπέλλο 26/7
 Ντουλού 20/7
 προς Ν. Ορλεάν 3/8
 Βερακρούξ 16/7
 Ν. Ορλεάν 3/8
 προς Αλγέρι 13/7
 προς Πόρτο Πλάτα 2/8
 προς Σόντα Μάρτα 8/8
 προς Καζαμπλάνκα 24/7
 προς Ίμνιγκαν 11/8
 προς Μπουσάν 6/8
 Ν. Ορλεάν 8/8
 προς Ολλανδία 30/7
 προς Ασάμ 3/8
 προς Ινδία 31/7
 προς Βραζιλία 10/7
 Ρουτζέιρα 21/6

ΓΟΥΕ'Β ΚΡΕΣΤ (m.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	79	9371
ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΙΛΤΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (M.)	69	16229
ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ (Mηx.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ (π.)	72	19107
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΩΝ (κ.)	78	14834
ΔΣ ΤΑ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΡΗΝΗ Π. (κ.).	70	11879
ΕΚΟΥΕΓΓΙΟΡ (δ.μ.).	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.).	81	30741
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.).	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976
ΕΛΕΝ Ν. (π.).	73	14129
ΕΛΕΝΑ V (μ.).	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510
ΕΛΙΚΙ (κ.).	75	14412
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.).	68	39826
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μηχ.).	83	7983
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (κ.).	77	10999
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΑΡΤΙΣΤ (δ.).	76	59353
ΕΛΛΕΠ. ΓΚΑΝΤ (δ.ΝΜ.).	76	183099
ΕΛΛΕΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.).	76	209789
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.).	67	47344
ΕΛΛΕΠ. ΚΑΡΕΓΓΙΤΣ (δ.).	75	45000
ΕΛΛΕΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.).	75	146263
ΕΛΛΕΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΤ (δ.ΝΜ.).	77	173086
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813
ΕΛΛΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	68	41965
ΕΛΛΕΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501
ΕΛΛΗ	79	18392
ΕΛΛΗ Μ. (Π.).	71	12387
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΣ (μ.).	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.).	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7.).	77	14274
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	14957
ΕΛΠΙΔΑ (μ.).	71	1516
ΕΛΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).	76	6981
ΕΛΙΑ Σ. (κ.).	75	9438
ΕΛΙ Σ. II (κ.).	75	9440
ΕΛΙΝΕΝΣ (δ.Μηχ.).	81	27771
ΕΛΙΠΕΡΡΑΓΓΙΤΣ ΣΚΑΥΥ.	68	35487
ΕΛΙΩΝ (μ.).	72	15871
ΕΛΠΟΡΕΡ (μ.).	74	10074
ΕΛΙΟΣ (κ.).	75	16247
ΕΛΙΤΑ (κ.).	81	14699
ΕΛΛΑΟΦΟΣ.	78	39814
ΕΛΛΑΟΦΟΣ (μ.).	82	19370
ΕΛΑΤΙΝΙ (μ.).	68	14569
ΕΛΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΓΒ (κ.).	86	15952
ΕΛΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	12916
ΕΛΜΗΣ (κ.).	76	38995
ΕΛΕΡΑΝΖΑ III (π.).	81	9111
ΕΛΕΡΟΣ (Μηχ.).	73	31814
ΕΛΡΙΤ (κ.).	69	9985
ΕΛΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199
ΕΛΥΑΛ (κ.).	90	12450
ΕΛΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598
ΕΛΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595
ΕΛΓΕΛΙΑ III (κ.).	83	2641
ΕΛΓΕΛΙΑ Ν. (μ.).	74	3256
ΕΛΓΕΛΙΑ Τ. (κ.).	74	31228
ΕΛΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058
ΕΛΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308
ΕΛΘΙΑ (μ.).	77	9448
ΕΘΓΓΙΚΟΣ (δ.κ.).	77	68783
ΕΝΙΚΙΟΣ (δ.κ.).	85	12030
ΕΝΙΜΕΝΣ (κ.).	67	1220
ΕΛΛΕΝΗ*	79	29875
ΕΛΙΚΗ	77	29875
ΕΛΛΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035
ΕΛΛΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651
ΕΛΛΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356
ΕΛΛΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355
ΕΛΛΑΛ (μ.).	69	16229
ΕΛΔΙΚΗ (κ.).	76	20546
ΕΛΥΕΔΩΝ (κ.).	78	23019
ΕΛΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.).	68	10204

προς Φλάσιγκ 30/7
 επισκ. Χανολιού 24/7
 ε. Νικόσια 26/7
 προς Τζέντα 6/8
 α. Ν. Ορλεάν 8/8
 ε. Σγκαπούρη 7/8
 προς Ιντσόν 3/8
 προς Κράμπι 9/7

 προς Σαν Χουάν 26/7
 α. Σαγκάη 22/7
 αργεί Πειραιά

 προς Ραβέννα 7/8
 α. Λ. Ταράλ 25/7
 προς Ντάρμπαν 3/7
 προς Νιγηρία 7/8
 α. Κολόμπο 30/7/92
 προς Κοπέρ 9/3
 α. Κακινόδα 5/7
 προς Μπαγκόχ 18/7
 ε. Ρίτσαρντ Μπαι 7/8
 π. «New Era» (μ.)
 α. Καλλάο 19/6
 α. Άντεν 1/8
 ε. Φούνες 11/8
 προς Μιζουράτα 13/7
 προς Τουρκία 6/8
 προς Σιγκάγκ 11/7
 προς Τζέντα 30/7

 ε. Λουάντα 8/7
 π. Σαντ Ντίν Κερίρ 9/8
 π. «Maersk Sentisa»
 μεταφορές Περακοί
 προς Λουάντα 5/8
 προς Χακοντάντε 7/7
 προς Σαγκάη 2/9
 π. Νοβοροσίσκ 1/7
 α. Λας Πάλμας 30/7
 προς Παχάγκ 24/7
 Καρατί 31/7
 προς Σγκαπούρη 28/7
 π. Γκάβεστον 30/6
 η. Λας Πάλμας
 Ν. Ορλεάν 28/7
 Πειραιά 23/7
 εκ. Βόλβις Μπαι 3/8
 π. «Επίπορος» (ληβ.)
 Φουτζέιρα 8/8
 Λούπη Τέρνιναλ 2/7
 προς Σαντάν Τέρμ. 8/8
 ος Ν. Καληδονία 22/7
 ος Φουτζέιρα 10/7

 ος Αϊν Σούκνα 31/7

 προς Μίνα αλ Φαχάλ 3/8
 Τζουμπάι 9/8
 Σγκαπούρη 27/7
 Ν. Ορλεάν 3/8
 ταφορές Ινδονησίας
 ος Κόμπο ΗΠΑ 6/8
 Τάμπα 8/8
 ος Κούβα 5/7
 ος Παράναγνα 24/7
 ος Πειραιά 25/7
 Χοντάντε 22/7
 ος Πειραιά 7/6
 γει Πειραιά
 ος Λα Γκουαίρα 6/8
 ος Μομπίλ 4/8
 Σουζέ 19/7
 Σαν Λορέντζο 29/7
 Νουακσότ 6/8
 Κωνσταντίνα 5/8
 ος Μπ. Αίρες 24/7
 Ανακότες 8/8
 ος Τζέντα 4/8
 ος Γερμανία 21/7
 Νταλίν 23/7
 α. Μαλίβα 9/8
 ος Ασάμπι 11/8
 ος Περσικό 6/8
 Τέρα 7/8
 ος Βαρκελώνη 22/7
 ος Φιλιππίνες 13/2
 η. Ντάρμπαν
 Μπαγκόχ 10/8
 π. Μαλό 7/8
 ος Βεγκάζη 22/7
 Ιερουό 9/8
 Σόγιο 22/1
 ος Τσιβάν 13/7
 ος Καλδέρα 31/7
 Πειραιά 26/7
 ος Ουσάν 3/8
 ος Τεργέστη 13/8
 Ιουσσάν 10/8
 ος Αϊβάνο 11/8
 ος Ιντσόν 4/8
 οίκινητό 23/6
 ος Νορβηγία 12/8
 η. Ταράλ 23/7
 ος Ιντσόν 11/7
 Ιανανά 29/7
 οίλιο 29/7
 φλάσιγκ 3/8
 ος Ρόττερταμ 25/7
 ος Στανκόβ 24/7 •

ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492
ΖΑΡΑ (Δ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΑ (π.)	69	48154
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045

ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	73	7348

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073

2		
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934

ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΪΟΝ (Μηχ.)	75	1241
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Ον.)	67	12588
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.Βα.)	81	2971
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)	73	15382
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	69	173272
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	11694
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	78	15979
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΪΝΤ (δ.π.)	75	7297
ΙΟΣ (π.)	68	15474
ΙΩΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

CMB ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470
CMB ΕΝΣΑΪΝ (κ.)	79	11844
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	1171
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056

ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643
ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	64	4673
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997

προς Ν. Αμερική 13/7 •
προς Καρατά 26/6
α. Ντουμπά 24/4
προς Καρμπονέρας 30/7
α. Νταμμά 2/7
στη Σαφάγκ (αποθήκη)
α. Νταλιάν 18/7 •

€ Κρηττάουν 29/7 •
προς ΗΠΑ 13/7
α. Σουέζ 3/3
€ Κόμπε 7/8 •

€ Κακογκάβα 11/8 •
προς Χουάγκου 28/7
πρ. «Παλμειρ» •

προς Ιταλία 12/7 •
προς Μαρόκο 25/7
α. Αμβούργο 3/7
€ Πειραιά 14/6
€ Γέλλα 8/8
μεταφορές Λιβύης •

επισκ. Πειραιά 27/5 •
προς Βραζιλία 30/7
προς Σουέζ 20/7
α. Ματάνι 2/7
προς Βακαμόντε 4/6
προς Βερακρούξ 23/7
€ Σαν Αντόνιο 19/7
€ Φουτζέιρα 8/8
προς Περίκο 29/7
προς Πόρτ Κάιξερ 2/8
α. Ν. Ορλεάνη 8/7
προς Λός Άντζελες 30/5
προς Γιβραλτάρ 28/7
δ. Ντόμπερ 1/7
α. Αλεξάνδρεια 5/8
προς Παράναγουα 27/7
αγορά από αλλοδαπούς
€ Βιζακαπάντα 24/7
προς Λάζαρο Καρντένας 9/8
προς Καβάλλα 10/8
€ Βερακρούξ 27/7
α. Άκαμπα 4/8
προς Κορέα 9/8
προς Ντουμπά 24/7
προς Τρίπολη 21/7
€ Οζάκα 11/8
προς Σινγκάπ 6/7
προς Βέντσαπλις 3/8
€ Χάρτλπουλ 8/8
€ Σινγκαπούρη 14/7
αργεί Πειραιά
προς Νικολάγιφ 26/7
€ Κόμπε 3/8
προς Χόγκ Κόγκ 11/8
προς Σάφι 2/8
προς Βραζιλία 1/7
€ Π. Σαίδη 5/8
προς Πειραιά 6/8
προς Ιντσόν 21/6 •

προς Ντόρ ες Σαλάμ 23/7 •
προς Μουμπάσα 12/7
προς Κούβα 11/6
α. Γιούροπορτ 30/7
προς Βραζιλία 27/7
προς Λίβερπουλ 13/8
€ Βιζακαπάντα 7/8
€ Νοβοροσίσκ 2/7
€ Σαν Λορέντσο 10/8
€ Ντάρμπαν 27/7
€ Φιλαδέλφεια 10/8
προς Ν. Ατλαντικό 1/8
προς Μπουναμπούλε 31/7
μεταφορές Μπρίντιζ
προς Μαριόπολη 23/7
προς Βραζιλία 25/7
€ Κωνσταντίνε 27/7
προς Ν. Αμερική 27/7
προς Αίγυπτο 7/8
προς Ταλχαουάνο 25/7 •

προς Χόγκ Κόγκ 22/3 •
προς Τρομπέτας 27/7
€ Δουνκέρκη 11/8
διάλυση Κίνα
α. Άμστερνταμ 14/8
προς Σίρκου Αϊλάντ 6/8
μεταφορές Άμπτζαν
αργεί Πειραιά
α. Λα Γκουλέτ 9/8
α. Βανκούβερ 23/7
€ Ν. Ορλεάνη 27/7
προς Τζακάρτα 8/8
€ Ρότερνταμ 13/8
α. Αλεξάνδρεια 4/8
€ Πειραιά 28/7
€ Άντεν 5/8
€ Νταβά 7/9
πρ. «Βεργύ»
πρ. «Πόλιντ Κλήαρ» •

προς Αυστραλία 2/8 •
α. Ρότερνταμ 28/7
€ Αλεξανδρέττα 12/8

ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α. (κ.)	78	10245
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.)	74	26316
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΪΠ ΓΚΕΪΛ	79	11929
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μηχ.)	77	76547
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (κ.)	77	10407
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μηχ.)	86	10771
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (μ.)	86	12510
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (μ.)	75	9903
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9.573
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ)	79	16100
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΟΣ Ι. (π.)	71	1594
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5650

ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833
ΛΕΪΤΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17934
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611
ΛΕΥΚΟΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090
ΛΙΝΚΑ (Ον.)	74	1490
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865

αργεί Πειραιά
€ Κουβέιτ 8/6
προς Μπαγκόγκ 11/7
υπέστειλε παναμαϊκή
προς Μπαμπάδα 7/8
προς Χόγκ Κόγκ 10/7
€ Κάντλα 24/7
προς Αλεξάνδρεια 31/7
πρ. «Rotsdam»
μεταφορές Ιβάν
α. Πόρτ Χάρκουρτ 2/7
προς Κοζίν 10/8
προς Τζέντα 4/8
προς Χερσάνα 5/8
€ Ασσάμ 31/7
προς Γκουαγιακούιλ 28/7
€ Πειραιά 16/7
προς Καγκανιάν ντε Όρο 19/7
προς Μαλίλα 7/7
προς Μπαντίρμα 8/8
€ Λομ 16/7
€ Σάρροχ 2/8
προς Δακόρ 6/8
πρ. Ν. Κορέα 19/7
επισκ. Πειραιά 7/7
πρ. «Chevron Sun»
μεταφορές Ν. Γουίνεας
προς Ινδονησία 30/7
€ Παράναγουα 31/7
στο Κήλαγκ 31/7 •

€ Αδελαΐδα 11/8 •
προς Ν. Ορλεάνη 8/8
€ Βανκούβερ 30/7
α. Ν. Ορλεάνη 27/7
προς Μοντεβιδέο 1/8
προς Σαγκάι 16/7
προς Κίνα 7/7
προς Ισπανία 10/8
€ Βηρυτό 9/8
προς Ιταλία 7/8
προς Ντουάλα 7/8
πρ. «Άστρον» •

προς Πόντα Μαδέιρα 5/8
α. Ν. Ορλεάνη 4/8
προς Σινγκαπούρη 8/6
προς Ιντσόν 21/7
αργεί Πειραιά
€ Γίγκου 17/7
επιπλήθη αλλοδαπούς
προς Ντάρμπαν 7/8
πρ. Δ. Αφρική 4/8
προς Γιβραλτάρ 31/7
€ Σινγκαπούρη 22/7
€ Σάντος 3/7
πρ. Χουάγκου 6/8
α. Ν. Ορλεάνη 9/8
πρ. Ρότερνταμ 8/8
πρ. Νανζίνγκ 18/7
πρ. Γιβραλτάρ 10/8
πρ. Ν. Πόλυμους 5/8
€ Γκίσμπαρν 9/8
πρ. Κριστομπαλ 6/8
πρ. Λ. Άντζελες 1/8
€ Αμβέρσα 29/6
επισκ. Φουτζέιρα 11/8
€ Κοπέ 10/8
πρ. Τούλας 13/6
€ Μελλίλη 8/8
πρ. Ταρτούζ 4/8
€ Καθσάκι 4/8
πρ. Μαδράς 4/8
πρ. Βηρυτό 4/6
€ Μαριόπολη 12/8
πρ. Δανία 3/8
στον Πειραιά 30/7
€ Νταμμά 9/8
πρ. Βανκούβερ 26/7
υπέστειλε κυπριακή
πρ. Ταρτούζ 29/7 •

€ Βηρυτό 7/8 •
α. Πειραιά 11/8
πρ. Μουδανιά 7/8
πρ. Αγγλία 5/8
πρ. Μαυρίκιο 24/7
πρ. ΗΠΑ 24/7
πρ. Αρούμπα 5/8
€ Πόρτο Καμπέλλο 26/7
υπέστειλε σμ. Μάλτας
πρ. Βατούμ 23/7
πρ. Βραζιλία 11/7
πρ. Κριστομπαλ 13/8
πρ. Φλόρσις 13/8
πρ. Σινγκαπούρη 10/8
α. Χάφα 11/8
πρ. Άκαμπα 13/8
πρ. Κων/πολη 16/7
α. Ρίο Ιανέιρο 9/8
πρ. Σ. Αραβία 27/6
πρ. Μίλφροντ Χάβερ 10/8
€ Αμβέρσα 4/8
πρ. Χουάγκου 6/8
πρ. Κασσιούγκ 20/7
πρ. Πόρτ Σουδάν 10/8
επισκ. Σινγκαπούρη 4/8
στον π. Ορίντο 26/7
€ Φρητάουν 8/7
α. Παλέρμ 9/8
πρ. Μανζανίλο 31/7 •

ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.βρ.)	83	30479
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.βρ.)	82	36865
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416
ΛΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299

ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040
ΜΑΙΡΗ (δ.κ.)	75	29120
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΓΟΥΡΙΟΡ (κ.)	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28265
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708
ΜΑΚΑΝΤΕΡ (κ.)	73	53326
ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΤ (κ.)	74	34789
ΜΑΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	74	39050
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704
ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996
ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849
ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	78	33185
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΟΣ (μ.)	83	32100
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873
ΜΑΡΙΑ Δ. (κ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798
ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΖΑ (Μηχ.)	81	15177
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732
ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΝΕΡ Ι. (δ.π.)	71	1887
ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΚΩΤ (κ.)	70	12592
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΑ'Υ ΣΤΑΡ (μ.)	74	19724
ΜΕΛΟΥΤ	76	22297
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μηχ.)	70	23081
ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΞΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΚΟΥΕΛ (μ.)	74	20712
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	74	4967
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΡ ΠΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΣΗΣ (κ.)	17	36411
ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	80	63443
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886

προς Κιουρασάο 24/7 *
προς Πασαγκούλα 5/8
προς Μπαγκόγκ 12/8
α. Τζουσίμα Τέρμ. 12/8
στον Πειραιά 15/5
προς Αμπιτζάν 26/7
ε. Γκάλατς 8/8
προς Σικάγο 29/7

προς Χακάτα 10/8
προς Βραζιλία 30/7
προς Πόρτο Μπαρίος 28/8
πρ. «Mare Venetum»
ε. Σ. Λορέντζο 11/8
προς Μεξικό 21/7
προς Μόντρεαλ 11/6
ε. Νάντη 6/8
προς Φαντάινγκ 3/8
προς Πειραιά 24/7
προς Αγ. Πετρούπολη 3/7
πρ. «K Challenger»
προς Κολομβία 19/9
προς Καναδά 30/6
προς Ευρώπη 29/7
ε. Γιούροπορτ 12/8
προς Ν. Κορέα 29/7
ε. Πασαγιές 5/8
προς Φλάσινγκ 30/7
ε. Φουτζέιρα 30/5
προς Ισπανία 28/7
προς Γδύνια 24/7
προς Κίνα 29/7
α. Ν. Ορλεάνη 10/8
α. Τέμα 4/8
α. Βάλβις Μπαϊλ 17/6
προς Μπερντίνιακ 26/7
προς Πότι 15/7
προς Βραζιλία 11/8
ε. Αμοσού Μπαϊλ 29/6
προς Χόγκ Κόγκ 3/7
προς Βάρνα 4/8
προς Κωνσταντία 21/7
προς Ν. Κορέα 25/7
προς Μπαγκόγκ 16/6
ε. Σιγκαπούρη 20/7
α. Βανκούβερ 21/6
προς Σανκάν 2/6
προς Παλάου Σαμπού 5/8
ε. Κήλαγκ 17/7
προς Βραζιλία 28/7
προς Βενετία 4/8
ε. Φόρ 16/7
προς Μπαννιούλ 4/8
α. Ντομμάμ 13/8
α. Κολόμπο 1/8
προς Φουτζέιρα 8/6
προς Σιγκαπούρη 26/7
προς Αλεξάνδρεια 12/8
πρ. «Σή Κίγκ»
προς Κίνα 4/6
προς Μπουρναγκός 19/3
ε. Κοπέρ 10/8
επισκ. Ντεκέρ 11/8
επιπλήθη Έλληνες
προς Ν. Κορέα 18/6
προς Κωνσταντία 3/8
πρ. Ναντόρ 5/8
προς Ν. Ορλεάνη 1/8
μεταφορές Περισκοίου
προς Κίνα 29/5
προς Λομέ 9/8
πρ. «Μαίρη Ν.»
προς Ιταλία 5/8
προς Αβόνα 1/7
προς Κούβα 25/7
προς Γιβραλτάρ 4/8
πρ. «Μεντο»
πρ. Δ. Μεξικό 1/8
πρ. Ντουμάι 12/8
προς Γιαμπούκα 9/8
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
προς Βενεζουέλα 5/8
α. Ν. Ορλεάνη 31/7
πρ. «Δάμω»
ε. Καέν 7/8
προς Μπαγκόγκ 24/7
προς Άμστερνταμ 9/7
προς Οζάκο 23/6
ε. Πασαγιές 5/8
πρ. «Bright Eagle»
μεταφορές Μπαχάμας *

στη Κλαϊπέδα 5/8 *
στον Πειραιά 24/5
ε. Ασσόμπ 10/7
προς Λας Πάλας 25/6
πρ. «Θήτα Μιστράλ»
ε. Φιλαδέλφεια 5/8
μετ. «Leblon Reefer» (μ.)
προς Βούγκ Τάου 6/8
ε. Τζέντα 24/7
αργεί Κολούμια
πρ. «Comtrade»
αργεί Μπερμεράδεν
πρ. «Πέλαγος»
αγορά από αλλοδαπούς
ε. Σέτε 4/8
στη Σεμόγκα (αποθήκη)
δ. Σουέζ 11/8
προς Κούβα 1/4

ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ- ΤΣΟΥ'Σ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΙΤΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΑΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ Δ. (κ.7)	77	9111
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670
ΝΑΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΕΠΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΚΟΖΙΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	73	11291
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	22226
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592
ΝΕΞΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΞΤΟΣ (δ.)	80	25728
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΝΗΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΗ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟ ΣΚΑ'Υ	71	29198
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (κ.)	79	10225
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (κ.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750
ΝΤΑ'ΙΤΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784
ΝΤΕ'ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μηχ.)	84	35453
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (Μηχ.)	82	32320
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491

ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891
ΟΔΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400

προς Ελλάδα 1/8
α. Φουτζέιρα 1/1
προς Κούβα 7/7
πρ. Ν. Αφρική 2/8
πρ. Σάν Μαρκος 26/7
πρ. Κορέα 27/7
αργεί Πειραιά *

ε. Γκρέηντμσθ 11/8 *
πρ. Κόκο 15/7 *

πρ. Λάγος 27/7 *

ε. Μπουσάν 31/7 *
ε. Κισάο 6/7
αργεί Πειραιά
πρ. Γκεμλίκ 6/8 *

αργεί Πειραιά *

αργεί Πειραιά
ε. Ντόχα 27/7
α. Πασίρ Γκουιντάνγκ 25/6
ε. Χάιφας 20/7
πρ. Μπένου 10/8
πρ. Κούβα 31/7
στο Καμπος Φίλντ (αποθήκη)
πρ. Τζέντα 28/7
α. Σάντος 6/8
πρ. Γιοκχάμα 13/7
α. Πειραιά 13/7 *

πρ. Γίγκον 8/6 *

πρ. Βενεζουέλα 10/8
πρ. Μπαγκόγκ 9/7
πρ. Ν. Αμερική 29/7
ε. Ξαμίν 15/7
ε. Κοπέρ 28/7
ε. Ρόττερνταμ 15/8
α. Ρας Τανούρα 8/8
πρ. Ντενρίν 3/8
πρ. Γιβραλτάρ 11/7
πρ. Κίνα 15/4
πρ. Αγκόλα 30/7
μεταφορές Αγκόλας
α. Μαντράς 7/8
α. Άσντον 8/8
πρ. Τυνήσια 7/8
πρ. Καβάλα 23/7
πρ. Γιβραλτάρ 8/8
α. Χιούστον 7/8
πρ. Κό Σιάγκ 5/8
ε. Μαυρίκιο 15/7
ε. Ξαμίν 23/7
πρ. Μπουσάν 7/8
πρ. Βραζιλία 3/8
ε. Πειραιά 28/7
α. Άμστερνταμ 29/7
δ. Ντόβερ 28/7
πρ. Ζανζίβάρ 11/6
πρ. Κολόμπο 7/8
πρ. Δ. Αφρική 13/7
πρ. «Cottbus»
ε. Κάρτασι 28/7
στο Λάγος 6/11/92
ε. Πειραιά 11/8
πρ. Ποχάγκ 6/8
πρ. Ποχάγκ 2/8
μετ. «Κάππα Στάρ» (κ.)
πρ. Μαντράς 11/8
α. Τέμα 8/7
α. Ρας Τανούρα 19/7 *

α. Νάντη 26/7 *

ε. Μαϊάμι 9/8
ε. Γκράντ Καυμάν 6/8
πρ. Ματάνι 16/8
μετ. «Φρήντομ Κ. (π.)
αργεί Πειραιά
πρ. «Κατερίνα Δρακοπούλου»
ε. Αμβέρσα 5/8
στο Χόγκ (αποθήκη)
πρ. Σουγκέι Πακλίνγκ 31/7
πρ. Γκρεσίκο 30/7
πρ. Παράγουα 29/7
πρ. Κίνα 1/8
αργεί Πειραιά
πρ. Πειραιά 6/8
ε. Οδησσό 6/8
πρ. Βρέμη 23/7
πρ. Γιβραλτάρ 20/7
επισκ. Πειραιά 29/5
πρ. Ιράν 8/8
πρ. Ιντόν 6/8
πρ. «Κώστα Κ.»
αργεί Πειραιά
α. Τέρας Σίτυ 25/7
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ε. Μάντρε ντε Ντέους 10/8
ε. Αλεξάνδρεια 11/8 *

πρ. Σάο Σεμπασιάνο 29/7 *

ε. Πειραιά 16/7
ε. Ραβέννα 30/7
ε. Ρουέν 19/7
α. Ν. Ορλεάνη 9/8
υπεστείλε ελληνική
ε. Σιγκαπούρη 6/8
πρ. Νιγηρία 30/7
πρ. Πόχη 9/8

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595
ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64335
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΣΕΑΝ ΛΕΓΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.π.)	80	3323
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901
ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	83	9755
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΤΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΡΕΙΝΜΠΟΥ II	84	13881
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΟ (κ.)	73	15391

ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΛΑΣ (Μηχ.)	71	7890
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	78	10113

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΚΟΝ (κ.)	73	10713
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	71	6682
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711
ΠΑΤΡΙΟΥΤ (δ.π.)	75	21296
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΑΥΦΙΝ (μ.)	68	8648

ΠΕΛΑΓ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΑΑ (μ.)	71	14686
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΝΕΡ (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 (Αβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ.)	72	18349
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΟΣ	71	20670
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΓ'Μ ΒΕΛΑΒΕΤ (π.)	80	999
ΠΡΑΓ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΑΓ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΓ'Μ ΒΙΟΥ (π.)	79	1599
ΠΡΑΓ'Μ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.μ.)	74	44989
ΠΡΑΓ'Μ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966
ΠΡΙΚΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52862
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754

μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8		
€ Πειραιά 9/8		
προς Μεξικό 7/8		
€ Πόρτο Κορτές 5/8		
αργεί Θεσσαλονίκη		
στο Κολόμπο 1/7		
δ. Μάλτα 9/8		
προς Ρένι 3/8		
προς Ρότερνταμ 29/7		
€ Πόρτο Σάντα Μαρία 2/8		
€ Ριγίκα 10/8		
α. Βαρκελώνη 6/8		
δ. Γιβραλτάρ 26/7		
προς Περσικό 7/8		
προς Κουϊνγκντά 22/5		
€ Ρίο Ιανέιρο 16/9		
πρ. «Ocean Hope»		
€ Σ. Γκερόν 25/6		
πρ. «Δημοκρατικός»		
€ Καστ'ακόλινος 11/9		
προς Δακάρ 5/8		
προς Ρουέν 25/7		
αργεί Φουτζέιρα		
αγορά από αλλοδαπούς		
€ Μαριούπολη 6/8		
α. Γκάνδη 6/8 *		

προς Μπ. Αμπάς 18/7 *		
δ. Ντόβερ 6/8		
€ Λόγος 7/7		
€ Λα Νουβέλ 8/7		
€ Βομβάη 18/7		
προς Ουαυέντο 11/7		
α. Άκαμα 29/7		
προς Ινδία 24/7		

προς Χάμπτον 8/8		
προς Σάντος 16/7		
δ. Κων/πολη 5/7		
€ Αμβέρσα 25/6		
προς Φινλανδία 6/8		
α. Πόρτο Νογάρ 28/7		
προς Κονσταν 7/8		
α. Τζουμπάιλ 4/8		
€ Πειραιά 12/5		
€ Κήλαγκ 13/7		
προς Μασάν 2/8		
προς Πόρτλαντ 2/8		
α. Σαγκάη 14/7		
προς Βραζιλία 4/8		
€ Κάντλα 17/7		
πρ. «Λόκυ Γκρήκ»		

προς Βαλέντσια 7/8		
πρ. «Πατρίστια»		
προς Τερνεουζέν 30/7		
στη Σιγκαπούρη 30/4		
προς Βαρκελώνη 11/8 *		

α. Ν. Ορλεάνη 10/8 *		
προς Γουατεμάλα 1/6		
€ Ροστόκ 8/8		
προς Αλεξάνδρεια 23/7		
προς Τάμπα 28/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
€ Σιγκαπούρη 18/7		
προς Αλγέρι 19/7		
προς Ιταλία 31/7		
αργεί Πειραιά		
€ Μπαρρακούλα 23/7		
στο Μπάρ 29/3		
€ Σαν Αντόνιο 1/8		
€ Κουίνχουαγκντά 12/7		
προς Χαλκίδα 20/7		
α. Τζεμπέλ Άκι 24/4		
€ Κολούμπα Ρίβερ 9/8		
προς Ρας Σουκχέιρ 4/8		
α. Οζμίς 21/7		
πρ. «Βουσεα»		
α. Ντάρμαν 16/9		
α. Ντάρμαν 29/7		
α. Λισαβόνα 7/8		
προς Γιβραλτάρ 14/78		
προς Καρατί 28/7		
α. Ταρραγκόνα 30/7		
α. Ειγκάκ 18/7		
προς Χόγκ Κόκ 10/7		
€ Άντεν 7/7		
α. Αμυδούργο 10/7		
πρ. Μπάγια Μπλάνκα 10/8		
πρ. Μπαγκόνγκ 18/7		
€ Σιγκαπούρη 21/7		
πρ. Θεσσαλονίκη 8/8		
προς Κων/πολη 8/8		
προς Λεμεσό 11/8		
προς Πειραιά 12/8		
α. Ταρραγκόνα 8/8		
επισκ. Σετσουμπάλ 12/4		
€ Νουέβα Παλμίρα 6/8		
€ Άιλ όφ Γκράιν 11/8		
€ Σιγκαπούρη 26/7		
α. Αλγκεθίρας 26/7		
α. Ν. Ορλεάνη 5/8		
προς Λέ Χόβερ 2/8		
€ Λόγος 8/8		

ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ 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
ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166
ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592
ΡΑΙ'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
ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716
ΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.)	65	1600
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702
ΡΟΜΠΙΝ Λ. (κ.)	76	35706
ΡΟΥΣΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΣΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΣΑΛΙΤ (δ.)	69	38714
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589

ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	81	33471
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΛΒΑΝΤΟΡΙ Ι. (π.)	74	16023
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΕΡΑΛΤ (μ.)	70	30039
ΣΑΝΤΕΡΑΛΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297
ΣΑΝΤΕΡΑΛΤ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	76	10297
ΣΑΝΤΕΡΑΛΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	75	10297
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΕ (Βα.)	83	8739
ΣΑΟΥΘ Α'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΤΣ (π.)	74	10761
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	84	3793
ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΥ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΥ'ΑΜΑΝ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΥ'ΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΙ' (μ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932
ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑ'ΤΡ (κ.)	68	11413
ΣΗ ΗΓΚΑ (μ.)	68	14674
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (κ.)	73	3717
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΑ' ΜΟΝΤ (π.)	72	12779
ΣΗ ΝΤΑ' ΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	72	13192
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	15490
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕΙΤΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173

€ Ν. Υόρκη 7/8
€ Καλλάο 28/7
€ Τακοράντι 26/7
€ Λαουουγκάγκ 16/7
€ Σάντος 5/8
προς Κήλαγκ 10/8
α. Ν. Ορλεάνη 2/8
€ Καρταγένα 30/7
προς Μπαλμπόνα 20/7
προς Μπεϊχάν 10/7
προς Αρούμπα 7/8
στην Άγκρα ντόρ Ρέις 11/8
πρ. «White Stork»
προς Λάσορ Καρτίντας 3/8
πρ. «King William»
προς Ιταλία 29/7
προς Καλλάο 3/8
προς Μανίλα 9/8
πρ. Άνναμπα 27/4
προς Περού 26/7
α. Σαλντάν Μπαίη 17/7
πρ. Ν. Ορλεάνη 29/7
αργεί Πειραιά
προς Κεχτσάουιν 6/8
α. Νταλιάν 20/7
α. Τζέντα 14/7
προς Κασσιούγκ 3/7
επιμήθηθ' Ἑλλήνων
πρ. «Θερμαϊκός II»
πρ. Ποντιανὰς 5/8
πρ. Κουεϊμάνε 13/5
α. Σεπετζίνα Τέρμ. 4/8
πρ. Ινσάν 10/7
αγορά από αλλοδαπούς
στο Γκιζάν (αποθήκη)
πρ. Βαντί Φεϊράν 31/7
πρ. Σάο Σεμπαστιάο 3/7
πρ. Φουκουγιόνα 31/7
πρ. Πειραιά 30/7
επισκ. Μπρεμερεχάιν 9/8 ●

ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ Ι. (μ.)	74	25892
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑ'ΓΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777
ΣΗΡΑ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	78	15275

ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663
ΣΚΑ'Υ' ΔΕΛΤΑ (Μηχ.)	74	24559
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.κ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΕ'ΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002
ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟ (ΑΒ)	66	8374
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΛ (π.)	73	22126
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179
ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	69	24330
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1546
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831
ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.π.)	70	12098
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076

ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442
ΤΕΑΣΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233

στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)
 € Οριστό 4/7
 προς Μιλκί 16/7
 προς Κασσιούγκ 6/7
 € Βενετία 9/8
 προς Κλαϊπέδα 11/8
 δ. Κων/πολη 8/8
 προς Ινδία 3/8
 προς Κούβα 20/4
 προς Τουάπσε 10/8
 προς Ιταλία 5/8
 προς Τυνησία 2/8
 € Μπιλμπάο 9/8
 προς Νεμρούτ Μπαϊ 11/8
 α. Φός 5/8
 προς Οδησσό 9/8
 € Νοβοροσίσκ 24/7
 α. Ντάρμαν 2/7
 προς Κασσιούγκ 22/7
 προς Τουάπσε 16/7
 προς Κίνα 27/7
 προς Μπανιάς 25/7
 € Νοβοροσίσκ 2/8
 προς Κίνα 29/6
 επισκ. Χαλκίδα 21/6/91
 α. Τέμα 1/8
 δ. Ντόβερ 30/5
 προς Κίνα 7/7
 προς Ρόττερνταμ 6/8
 α. Σάρροχ 4/8
 € Αλεξάνδρεια 9/8
 προς Μαντράς 11/8
 € Βανκούβερ 7/8
 προς Πειραιά 7/8 *

προς Κόστα Ρίκα 5/8*
 προς Μπ. 'Αϊρες 24/7
 προς Γιβραλτάρ 15/8
 προς Μπουσάν 11/8
 α. Κεητάουν 6/7
 προς Λάος 6/8
 προς Κήλαγκ 11/8
 προς Ταιτσούγκ 9/8
 € Τζουμπάι 6/8
 προς Αγγλία 27/7
 € Ντάρμαν 31/7
 α. Βενετία 28/7
 υπεστείλε σημ. Μάλτας
 € Μακείο 1/8
 € Νταβά 25/7
 προς Πειραιά 11/8
 α. Βανκούβερ 24/6
 πρ. «Αγγλική»
 προς Μπουσάν 24/7
 προς Ιλιτσέβσκ 8/8
 € Σιγκαπούρη 23/7
 προς Βενεζουέλα 22/7
 α. Βανκούβερ 11/7
 α. Ν. Ορλεάν 27/7
 προς Χοντίντο 17/7
 πρ. «Front Rharsod»
 στη Σεμόγκα (αποθήκη)
 προς Αφρική 3/8
 διάλυση Κίνα
 € Πειραιά 26/7
 προς Κουϊνγκτάο 17/7
 προς Πόρτο Λιμόν 5/8
 πρ. «Thorild»
 € Θρή Ρίβερς 24/7
 προς Νοβοροσίσκ 3/8
 προς Παλέρνο 10/8
 προς Αμπιτάν 11/7
 προς Τύνιδα 6/8
 € Βηρυτό 24/7
 προς π. Βέζερ 17/7
 προς Μανίλα 9/8
 στο Κάργκ (αποθήκη)
 αργεί Πειραιά
 στη Σάρζα 24/6
 € Πειραιά 14/7 *

προς Τουρκία 7/8*
 προς Κασσιούγκ 11/8
 προς Τύνιδα 9/8
 προς Κορέα 16/7
 προς Ντάρμαν 3/8
 προς Ντάρμαν 9/8
 προς Ντάρμαν 28/7*
 προς Ινδία 11/8*
 προς Παρντίπ 7/8
 προς Ντάρμαν 31/7
 προς Αφρική 24/7
 € Σάντος 10/8
 προς Φρεντερίκα 17/7
 € Καλουντμπαρκ 10/8
 προς Βιτόρια 28/7
 προς Κουαν 28/6
 προς Κουϊνχουανγκάο 7/8
 € Σάουβεντ Ανκοράτζ 14/8
 προς Ινδία 25/7 *

προς Ρόττερνταμ 15/7*
 στο Κάμπο Φλάντ (αποθήκη)
 στη Ν. Ορλεάν 17/12/92
 προς ΗΠΑ 18/7
 € Χακάτα 8/8
 € Ντάρμαν 8/8
 προς Πασίρ Γκουντάγκ 7/8
 προς Κασσιούγκ 4/8
 πρ. «Προϊκόνσας»
 προς Βραζιλία 25/7

ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΕΡΝΟΖΑ (Φιλ.)	83	20658
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5888
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166
ΤΗΝΟΣ Α'ΤΑΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μηχ.)	90	24248
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΕ (δ.Μηχ.)	92	24248
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μηχ.)	88	24248
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537
ΤΟΜΙΣ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	87	39.500
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΟ (δ.Μηχ.)	77	63285
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΑΤ (δ.κ.)	76	19867
ΤΡΑΤΣ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΣ (π.)	79	15979
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344

ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953

ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295
ΦΙΣΚΑΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12877
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	1562
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	3731
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	1639
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959
ΦΡΑΝΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗΝΤΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500

προς Μουδανιά 7/8
 αγορά από αλλοδαπούς
 προς Νοβοροσίσκ 1/8
 αργεί Πειραιά
 προς Σαγκάι 17/7
 πρ. «Equator Eminence»
 προς Φαντσέγκ 9/7
 προς Ισπανία 28/7
 προς Γκενλίκ 18/7
 δ. Κων/πολη 29/7
 προς Ρουέν 11/8
 προς Τρίπολη 4/8
 προς Πειραιά 27/7
 € Μπαγκόγκ 14/6
 προς Κασσιούγκ 3/7
 α. Τάκκα 7/8
 α. Σιγκαπούρη 24/6
 προς Χόγκ Χόγκ 5/8
 προς Μεξικό 2/8
 α. Μακείο 1/8
 πρ. «San Juan De Gaztelugatxe»
 α. Γλασκώβη 14/8
 αργεί Πειραιά
 υπεστείλε σημ. Μάλτας
 προς Σάο Σεμπαστιάν 14/6
 προς Αυστραλία 20/7
 αργεί Πειραιά
 α. Ρόσ Τανούρα 7/8
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς ΗΠΑ 7/8
 προς Κίνα 12/8
 προς Καζαμπλάνκα 1/8
 € Νοβοροσίσκ 6/8
 προς Γιβραλτάρ 15/7
 προς Κόμπο ΗΠΑ 24/7
 προς Αμπιτάν 16/6
 προς Τσιβάν 28/7
 € Ντάρμαν 6/8
 € Ροζάριο 1/8
 προς Μπουσάν 17/7
 € Σιγκαπούρη 3/8
 € Χόγκ Χόγκ 4/8
 προς Ν. Κορέα 10/7
 προς Μεξικό 10/7
 διάλυση Κίνα
 προς ΗΠΑ 29/7
 προς Πόρτ Σουδάν 9/7
 προς Βραζιλία 29/7
 προς Κουανγκάι 7/7
 προς Καρταγένα 31/7
 € Πειραιά 5/8
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 προς Ντάρμαν 22/7
 € Τακοράντι 16/7
 € Κόμπε 11/8
 πρ. «Ιόνιαν Στάρ»
 € Μπουρκάς 4/8
 α. Τζουμπάι 15/7
 προς Ουλσάν 2/8
 προς Νοβοροσίσκ 3/8
 προς Σάντος 24/7*
 προς Γιβραλτάρ 27/7*
 επισκ. Ρίο Ιανέιρο 29/7 *

πρ. «Παντοκράτωρ Κορφού»*
 προς Σιγκάγκ 5/6
 προς Ιντσόν 16/7
 πρ. «MSC Fenter'ika»
 € Κολ'ομπο 22/7
 € San Lor'ento 10/8
 α. «Akampa 25/7»
 πρ. «Argus Traveller»
 α. Δομιέττα 8/8
 προς Ρόττερνταμ 29/7
 προς Σέκου 27/6
 προς Π. Νουάρ 5/8
 πρ. «Miyata»
 προς Κανάδα 26/7
 € Ρίο Γκράντε 7/8
 προς Βραζιλία 26/7
 προς Καλλιά 21/7
 προς Σαγκάι 6/8
 προς Τζινγκόγκ 5/8
 προς Ν. Κορέα 15/5
 δ. Ντόβερ 6/8
 € Σάντος 2/8
 € Λίβερπουλ 9/8
 προς Ταϊλάνδη 30/7
 προς Τσάουρτσιλ 13/7
 α. Λορέντ 21/7
 προς Μανζανίλο 12/8
 € Σιγκαπούρη 19/7
 στη Κωνσταντινού 8/8
 € Βρέμη 2/8
 προς Ταρτσό 3/8
 προς Κούβα 27/7
 προς Ταϊλάνδη 21/7
 αργεί Ρίβερ Φάιλ
 προς Τριντιντάντ 20/7
 προς Αλεξάνδρεια 11/8
 προς Μαρόκο 29/6
 € Σιγκαπούρη 16/7
 € Αμβέρσα 9/8
 προς Λας Πάλμας 30/7
 α. Μπερκελίου Σάουντ 21/7
 προς Τράκ 'Αϊλαντς 4/8
 € Ρεσίφ 2/8

ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5288
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΝΤΥ ΛΗΝΤΕΡ (Φιλ.)	83	19146
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392

προς Κύμπε 27/7
προς Λός Πάλμας 3/8
ε. Μπερκέλι Σάουντ 17/7
προς Βιενάμ 8/7
υπό ναυπήγηση
προς Ιαπωνία 17/7
ε. Βίγκο 9/8
ε. Ν. Ορλεάνη 7/8
ε. Σαλέρνο 10/8
ε. Χάτσινοχ 13/7
προς Ιαπωνία 18/7
α. Μπερκέλι Σάουντ 13/7
επισκ. Λός Πάλμας 23/1/93
προς Τεργέστη 1/8
προς Κασσιούγκ 11/7
α. Μπουσάν 30/6
ε. Πειραιά 11/8
προς Φουτζέιρα 17/7
προς Γιάνμπο 14/7
ε. Καβάλα 3/7
ε. Χόγκ Κόγκ 12/8
προς Καράτσι 5/8
αγορά από αλλοδαπούς
ε. Μπ. Άιρες 7/8
προς Βιτόρια 31/7
ε. Οδησσό 21/7
στη Σίκα 4/8

ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΓ'ΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331
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 ΣΤΑΡ (κ.)	74	5794
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	160
ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5
ΧΩΚ (κ.)	74	1
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	1
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	1
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	1
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΤΜΟΝΤ	76	1
ΩΡΟΡΑ ΤΣΕ'ΙΝΤ (π.)	79	1
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	1

προς Νουακτσότ 31/7
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 6/8
προς Σάν Νικόλας 17/7
προς Μαρόκο 6/8
ε. Πειραιά 7/7
προς Άνω Ανατολή 18/7
ε. Ν. Ορλεάνη 28/7
προς Καλδέρα 3/8
προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8
ε. Τζέντα 29/7
ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
α. Χιούστον 7/8
στη Τζέντα (αποθήκη)
δ. Ντόβερ 31/7
ε. Βρέστη 4/8
προς Ταϊσούγκ 11/8
προς Ιταλία 23/7
προς Οριστάνο 30/7
α. Λουάντα 5/8
προς Μήλο 4/8
ε. Ζανζάγκ 15/6
προς Τσίβαν 5/8
ε. Λός Άντζελος 9/8
προς Αμπιζάν 3/8
ε. Λίβερπουλ 12/8
ε. Τσιμπότ 25/7
προς Ντρίνς 20/6

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 Panjiran 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

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



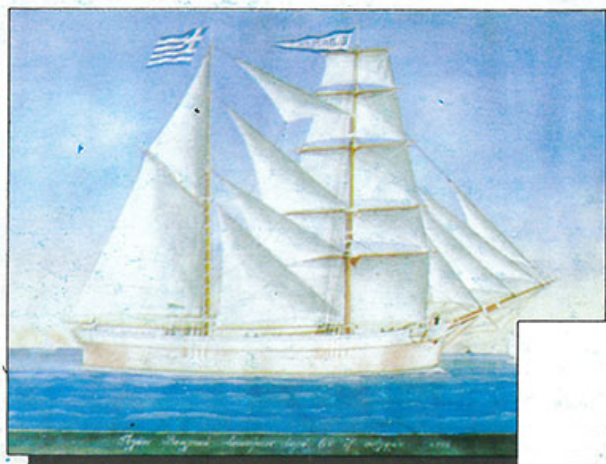
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022