

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1991

Αρ. Φύλλου 1038/1096



# NAYTIKA XPONIKA

With  
English  
Supplement

APIO. 1038 / 1096  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1991  
ΔΡΧ. 300

---

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

# Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

## ΕΛΜΕΣ

# 60 χρόνια πείρα και παράδοση



**HELLENIC MEDITERRANEAN LINES**  
F E R R I E S

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



The Shipping Agency  
at Your Service at all Italian Ports

## NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



**45 YEARS OF EXPERIENCE**

**NATIONAL NETWORK OF AGENCIES**

**SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF**

**PASSENGER HANDLING  
AND SHORE EXCURSIONS**





# POINT TO POINT



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

#### U.S.A.

Seatramp USA Inc.  
641 Lexington Avenue  
24th Floor  
NEW YORK N.Y. 10022  
Telephone: 212 838 3300  
Telex: 451884 SEATRAMP USA  
Fax: 212 838 2929

#### GREECE

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

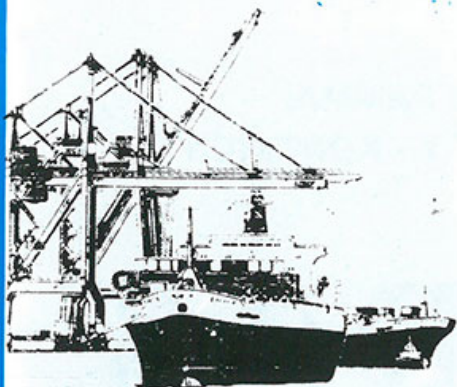
#### LONDON

Seatramp (UK) Limited  
"Tradewinds"  
190 Vauxhall Bridge Road  
London SW1V 1DX  
Telephone: (071) 828 9992  
Telex: 8958128 SEAT  
Cables: SEAT LONDON  
Fax: (071) 828 9197





# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1991  
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1038/1096**

**ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:** Δημ. Ρήγας-Κωττάκης  
**ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ:** Δημ. Χ. Τσαπραλής  
**ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ:** Ξεν. Α. Αντωνιάδης  
Γεώργ. Μπάνος

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ  
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**  
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς  
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95  
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year  
Issue No. 1038/1096 March 1st, 1991**

**FOUNDER: D.N. COTTAKIS  
EDITOR: D. Rigas - Cottakis  
EDITING & PRINTING OFFICES:**  
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus  
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95  
Cables: CHRONIKA - Piraeus  
Telex: 21 2845  
Fax: (01) 417 2268

## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11** Ό κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης νέος Πρόεδρος της HELMEPA.
- 14** ΑΣΔΕΝ — Στόχος ή ολοκληρωμένη Έκπαίδευση Του επίτιμου Αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη.
- 19** Λίγα από Όλα Του κ. Δημήτρη Χ. Τσαπραλή.
- 22** Τό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους γνωμοδοτεί για την «κομπίνα» του La Palma.
- 25** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τόν Φεβρουάριο Από την Overseas Agency Ltd.
- 27** Ό σωστός τρόπος αγοράς καυσίμων Ναυτιλίας. Του χημικού κ. Δημήτρη Σταματόπουλου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**  
**9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**  
**29 Ο ΛΕΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**  
**33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**  
**36 ΤΑ ΝΕΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ**  
**39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**  
**40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**  
**43 ENGLISH SUPPLEMENT**  
**47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**





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

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



## Επιμένουμε στη μόνη λύση

Λυπούμεθα, αλλά διαφωνούμε ριζικά με τις εκτιμήσεις αλλά και τις προσδοκίες του Υπουργού μας κ. Άριστ. Παυλίδη για την αποδοτικότητα των μέτρων που έχουν ληφθεί και αποβλέπουν στην προσέλκυση των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

Διότι, απλούστατα, αυτά τα μέτρα:

Όχι μόνον δέν εξασφαλίζουν στο ελληνόκτητο πλοίο τη δυνατότητα να έχει και υπό την Ελληνική σημαία τό όριακό κόστος διαχειρίσεως που χρειάζεται για να κινείται και υπό τις πλέον αντίξοες συνθήκες που δημιουργούν έκαστοτε είτε η ύφεση της διεθνούς οικονομίας, είτε οι διεθνείς πολιτικές εξελίξεις, όπως λόγου χάρη η πρόσφατη κρίση και ο πόλεμος στον Κόλπο.

Αλλά ούτε και αποτρέπουν πρακτικές και δουλείες που ταλαιπώρησαν στο παρελθόν (και εξακολουθούν να ταλαιπωρούν και σήμερα) τό πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση — πρό ήμερών, λόγου χάρη, εκλήθη σέ απολογία πλοίαρχος ελληνόκτητου πλοίου επειδή παρά την απαγόρευση απόπλου που είχε επιβληθεί για έλλειψεις στο σύστημα διαχωρισμού πετρελαίου και ύδατος μεθόρμησε (χωρίς την άδεια της υπηρεσίας!) από τη ράδα του Πειραιά στο λιμάνι για να έκφορτώσει, μέ τη συνοδεία, βεβαίως, ρυμουλκού!

Αναφέρουμε τό περιστατικό — άσχετα αν έκ των ύστερων έτρεχαν άνθρωποι που καταλαβαίνουν τί θα πεί Ναυτιλία και ξέρουν τί είναι τό πλοίο να απαλύνουν τις έντυπώσεις που είχε δημιουργήσει ή απολύτως άστοχη ενέργεια κάποιων που νομίζουν ότι ή Ελληνική Ναυτιλία υπάρχει για να έχουν αυτοί άρμοδιότητες και να παριστάνουν τούς άστυνόμους — γιατί είναι ένδεικτικό μιάς νοοτροπίας που έβλαψε πολύ στο παρελθόν και εξακολουθεί να φοβίζει πολύ περισσότερο τώρα που υπάρχει ή συνήθεια της έλευθεριότητας ή όποια άποκτήθηκε από τις λύσεις στις όποιες αναγκάσθηκε να καταφύγει στο πολύ πρόσφατο παρελθόν τό ελληνόκτητο πλοίο για να επιζηήσει.

Φυσικά δέν είναι μόνον οι ενέργειες σάν την άνωτέρω (αυτή είναι άπειροελάχιστο) που έμποδίζουν την έπιστροφή των πλοίων.

Εμείς (έννοούμε ή Ελληνική Πολιτεία), παρά την κο-

σμογονία που έχει συντελεσθεί διεθνώς στον χώρο της Ναυτιλίας, και όταν ακόμη και οι δυσκίνητοι Σοβιετικοί και Κινέζοι, αλλά και άλλοι, από τούς λεγομένους μέχρι πρόσφατα Ανατολικούς, έχουν προχωρήσει σέ λύσεις που έχει καθιερώσει ή ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, εξακολουθούμε να διατηρούμε έναν πανάρχαιο έσωτερικό κανονισμό και ρυθμίσεις (όπως, λόγου χάρη, ή διαφορετική αποζημίωση λόγω απολύσεως) που δέν έχουν καμμία σχέση μέ τη σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα αλλά και μιά συλλογική σύμβαση που δέν άπαντάται πουθενά.

Μέ δυό λόγια, δέν μπορέσαμε (δέν μπόρεσε ή Ελληνική Πολιτεία) αλλά φαίνεται και ούτε μπορούμε να προχωρήσουμε στην επιβαλλομένη έκ των πραγμάτων προσαρμογή στη σημερινή διεθνή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Γι' αυτό διαφωνούμε ριζικά μέ τις εκτιμήσεις αλλά και τις προσδοκίες του Υπουργού μας, εκτιμήσεις και προσδοκίες που έχουν καλλιεργηθεί από άσχετους ανθρώπους, οι όποιοι δέν έχουν καμμία σχέση και έπαφή μέ τη ναυτιλιακή πραγματικότητα. Και επειδή βλέπουμε τά προβλήματα να μεγαλώνουν και κυρίως να χάνουμε τη μάχη για την επάρκεια και την ποιότητα του στελεχιακού δυναμικού που χρειάζεται ή Ελληνική Ναυτιλία — όπως και να τό κάνουμε, τά 700 - 800 καράβια άνω των 1.000 τον. γκρός του έθνικού νηολογίου δέν μπορούν να μάς εξασφαλίζουν τούς αξιωματικούς που χρειαζόμαστε — προτείναμε τη λύση του επαναπατρισμού διά του NAT, ή όποια έκτός από τά άμεσα όφέλη που θα έχει για τό ίδιο τό Ταμείο και κατ' επέκταση και για τόν κρατικό προϋπολογισμό αλλά και για την έθνική οικονομία, θα μάς δώσει τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε γρήγορα τό στελεχιακό δυναμικό τό όποιο χρειάζεται ή Ελληνική Ναυτιλία για να υπάρχει.

Στη λύση αυτή επιμένουμε γιατί πιστεύουμε ότι είναι ή μόνη που μπορεί υπό τις σημερινές περιστάσεις να μάς βγάλει από τό τέλμα στο όποιο βυθιζόμαστε και θα πνιγούμε στά θολά νερά του αν δέν αντιδράσουμε άμέσως.

και εξέφρασθη ή αίσιοδοξία ότι ο ρυθμός έπιστροφής των πλοίων στην κυανόλευκο θα αύξηθεί πολύ περισσότερο μετά τη λήξη του πολέμου στον Κόλπο.

### ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ Η ΠΗΓΗ

Θά μάς τρελάνουν οι βουλευτές της αντιπολιτεύσεως μέ τις γκάφες τους που όφείλονται αποκλειστικά στο γεγονός ότι δέν σκύβουν τό κεφάλι να διαβάσουν και λίγο για να ξέρουν μερικά πράγματα από πρώτο χέρι και να μήν άνοίγουν διάπλατα τό στόμα τους σέ όσα έμφανίζει για δικά του ό περί τά πάντα τυρβάζων Πρόεδρος των Ναυτών κ. Άντ. Νταλακογεώργος.

Άς τά πάρουμε, όμως, τά πράγματα μέ τη σειρά: Ό κ. Νταλακογεώργος, λοιπόν, έντρύφησε στά στοιχεία της ειδικής έκδόσεως των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης Ιανουαρίου για τά ναυτικά άτυχήματα και

τά παρουσίασε μέ μία ανακοίνωσή του σάν στοιχεία της Ένώσεως Ναυτών! Και βουλευτές της αντιπολιτεύσεως έσπευσαν να υποβάλουν έρώτηση στη Βουλή αποδίδοντας τά στοιχεία στον κ. Νταλακογιώργο — φαύλος κύκλος, δηλαδή, που έκθέτει και τόν πρώτο (αναφέρονται κατά σειρά οικειοποιήσεως των στοιχείων) και τούς δεύτερους.

Γιά μιά ακόμη φορά υπογραμμίζουμε ότι δέν έχουμε την παραμικρή αντίρρηση να χρησιμοποιούνται τά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» από οίονδήποτε, υπό την προϋπόθεση, βεβαίως ότι θα γίνεται αναφορά στην πηγή — άς τό έχουν, λοιπόν, ύπ' όψει τους οι αντιγραφείς, γιατί κάθε φορά που θα έντοπίζεται ή λαθροχειρία τους θα κατονομάζονται, στο κάτω κάτω της γραφής για να μήν κάνουν και τόν έξυπνο.

Έν πάση περιπτώσει, και για να καταδει-

### ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η νέα διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών έπισκέφθηκε στις 20 Φεβρουαρίου τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη και, όπως ανακοινώθηκε, στη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στο Πολιτικό Γραφείο συζητήθηκαν θέματα της Ελληνικής Ναυτιλίας, ένόψει και του πολέμου στον Περσικό Κόλπο.

Μέ την εύκαιρία, τό προεδρείο της Ε.Ε.Ε διαβεβαίωσε τόν Πρωθυπουργό ότι οι Έλληνες έφοπλιστές συμπάρισταν στην προσπάθεια της κυβερνήσεως.

Έξ άλλου, όπως ανακοινώθηκε, από την πλευρά των πλοιοκτητών έπισημάνθηκε ότι υπάρχουν ήδη τά πρώτα ένθαρρυντικά δείγματα έπιστροφής στην ελληνική σημαία ελληνόκτητων πλοίων



χθεί για μία ακόμη φορά πόσο νυχτωμένοι και πόσο μακριά από την πραγματικότητα είναι όρισμένοι από τους συνδικαλιστάδες του χώρου, καταχωρούμε και τις προτάσεις που διατύπωσε με την ευκαιρία της χρησιμοποίησης των στοιχείων των «Ναυτικών Χρονικών» ή «Ένωση Ναυτών και ό κ. Νταλακογιώργος « για την αναβάθμιση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» και «τή μείωση των ναυτικών ατυχημάτων» — αξίζει τον κόπο ή ανάγνωση για να γελάσει κανείς.

Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων ή «Ένωση Ναυτών προτείνει, λοιπόν, να γίνουν τα εξής:

- Έπικύρωση των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών για την ασφαλεία και κανονισμών για την ασφαλεία των πλοίων, με ταυτόχρονο εκσυγχρονισμό της ισχύουσας ελληνικής νομοθεσίας.
- Νά αναθεωρηθεί ή νομοθεσία όσον αφορά τις διατάξεις για την πρόληψη των ατυχημάτων.
- Νά αναπροσαρμοσθεί τό επίπεδο των οργανικών συνθέσεων, τό όποιο αποτελεί πηγή ναυτικών ατυχημάτων.
- Νά επεκταθεί και στην εμπορική ναυτιλία ό νόμος για την υγιεινή και ασφάλεια.
- Νά αναδιοργανωθεί ή ύπηρεσία του YEN πού αφορά στις επιθεωρήσεις εμπορικών πλοίων.
- Νά κατοχυρωθεί ό ρόλος του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και νά αποκτήσει ευθύνη και αρμοδιότητες στους ελέγχους επί θεμάτων ασφαλείας στά πλοία.
- Νά προστατεύονται οι ναυτικοί πού καταγγέλλουν στις αρχές προβλήματα ασφαλείας των πλοίων και άλλα κακώς κείμενα.
- Νά θεσπισθούν ειδικά μέτρα τόσο σέ επίπεδο διεθνών οργανισμών και όργανων, όσο και από την Ελλάδα για τά πλοία πού φέρουν σημαία ευκαιρίας.
- Τό «ΑΣΝΑ» νά δίνει στη δημοσιότητα τά πορίσματα όλων των ναυτικών ατυχημάτων και τέλους.
- Νά καθορισθεί χρονικό όριο για την είσοδο των πλοίων στην ελληνική σημαία.

Κάπου άλλοι στό σημερινό τεύχος μιλάμε για πρακτικές και δουλείες και για νοοτροπίες και συνήθειες πού έβλαψαν στό παρελθόν και συνεχίζουν νά βλάπτουν γιατί φοβίζονται και πού δυστυχώς επιβεβαιώνονται απόλυτως από τό ανωτέρω κείμενο των προτάσεων της διοίκησης της Ένωσης Ναυτών ή όποια μέ τά τερτίπια της έδιωξε τούς ναύτες από τά ποντοπόρα πλοία.

### ΘΥΣΙΑ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΙΑ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗ

Είναι τραγικό αυτό πού συμβαίνει σ' αυτόν τον τόπο αναφορικά με την αντιμετώπιση προβλημάτων της Ναυτιλίας και των πλοίων από τά μέσα ενημέρωσης και κυρίως από τις εφημερίδες. Δέν διατάζουν ακόμη και κυβερνητικές, εκάστοτε, εφημερίδες νά χρησιμοποιούν, κατά τό δοκούν και κατά τά επί μέρους ευκαιρικά συμφέροντα θέματα πού αφορούν τή Ναυτιλία και τά πλοία για νά ... αντιπολιτεύονται τήν εκάστοτε αντιπολίτευση.

Τό φαινόμενο έχει παρατηρηθεί κατ' επανάληψη και στό παρελθόν, αλλά και τώρα. Όπως πρό ήμερων μέ ένα δημοσίευμα της στήλης «Ανάδελφος» της εφημερίδας «Έλευθερος Τύπος».

Στίς 12 Φεβρουαρίου, λοιπόν, υπό τον

τίτλο «Τί σχέση έχει ή 'Εκάλη μ' αυτή τή φοβερή υπόθεση», ή εφημερίδα έγραψε τά εξής φοβερά:

«Τό '89, οι 'Αρχές της Βρεταννίας έπιασαν στό ελληνικό καράβι «Πάλα Φάλλον» 20 κιλά κοκαΐνη (!). Μέ πολλούς δικαστικούς άγώνες, σχεδόν «τή γλίτωσε» ό πλοιοκτήτης του μόνο μέ 2.900 λίρες πρόστιμο ! (Δικαιολογήθηκαν ότι τό κιβώτιο μέ τά ναρκωτικά ήταν κρεμασμένο έξω από τό πλοίο κλπ. κλπ.).

Πρίν από μία εβδομάδα — τήν Κυριακή 3 Φεβρουαρίου 1991 — τό ίδιο πλοίο, τό «Πάλα Φάλλον» ξαναπιάστηκε, στην 'Ισπανία αυτή τή φορά, μέ 140 (!) κιλά κοκαΐνη! (Φοβερή ποσότητα, δηλαδή, για ένα τέτοιο ναρκοπλοίο).

Οι 'Αρχές της 'Ισπανίας, καθώς και ή INTERPOL, έχουν κινητοποιηθεί γιατί πιστεύουν ότι έχουν νά κάνουν μέ ένα πολύ μεγάλο δίκτυο, μέ τρίγωνο 'Ελλάδα — 'Ισπανία — Κολομβία.

Και φτάνουμε στό «ψητό» αυτής περιέργης ιστορίας: Ό Ιδιοκτήτης του πλοίου αυτού και της 'εταιρίας «Σκουέρ Λ.» (Σημ. Συντ. «Ναυτικών Χρονικών»: τό «Λ.» υποθέτουμε ότι αφορά τό LTD του τίτλου της 'εταιρίας), στην όποια άνήκει, είναι τό διακεκριμένο στέλεχος του ΠΑΣΟΚ, ό άνθρωπος του 'Ανδρέα Παπανδρέου και ούσιαστικός κουμανταδόρος — ως σύμβουλος — του ύπουργείου Ναυτιλίας, κατά τήν πασοκική όκταετία, ό κ. Παν. Καλής.

Ό όποιος από άπλός σύμβουλος, βρέθηκε έφοπλιστής!

Μήπως θά μπορεί τό ΠΑΣΟΚ, ό ίδιος ό 'Ανδρέας Παπανδρέου, νά δώσουν κάποιες εξηγήσεις περί τίνος πρόκειται πρίν σκάσει ή μεγάλη βόμβα;»

Τί νά πρωτοπεί κανείς για όλα αυτά τά φοβερά;

«Ότι όταν δέν έχεις ύπ' όψει σου όλα τά στοιχεία πού συνθέτουν ένα περιστατικό δέν μπορείς νά πεις τό παραμικρό;

«Ότι δέν μπορεί κανένας, σέ καμιά περίπτωση, νά έπισωπεύσει προβλήματα σέ ήδη υπάρχοντα μέ παρόμοια δημοσιεύματα;

«Ότι, επί τέλους, δέν μπορεί νά ευθύνεται ό διαχειριστής ή ό πλοιοκτήτης για τά συμβαίνοντα σέ πλοίο του πού βρίσκεται εκτός της έδρας της επιχειρήσεώς του;

«Ότι δέν πρέπει νά προσφέρουν τις ύπηρεσίες τους στην Πολιτεία εκείνοι πού, επί τέλους, γνωρίζουν;

Μπορούμε όμως νά πούμε και κάτι άλλο, ότι δηλαδή ή ευρύτερη ναυτιλιακή μας κοινότητα πού ξέρει πρόσωπα και πράγματα άπορρίπτει παρόμοιες επιθέσεις, μ' όποιο πρόσχημα ή πρόθεση κι άν γίνονται. Και ταυτόχρονα νά εκφράσουμε τήν πλήρη συμπάραστασή μας προς τον κ. Παν. Καλή για τήν επίθεση πού υπέστη.

### Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

«Η ανάγκη νά ξέρουμε πόσοι πραγματικά είναι οι έν ενεργεία αξιωματικοί του Έμπορικού Ναυτικού, είχε κατά καιρούς οδηγήσει στην προσπάθεια μιάς πλήρους στατιστικής παρακολουθήσεως, ή όποια δέν νομίζουμε ότι κατάφερε ποτέ νά ολοκληρωθεί. Όπως είναι γνωστό, ούτε ό αριθμός των άποφοιτούντων από τις Ναυτικές Σχολές ούτε ό αριθμός των χορηγουμένων έτησίως διπλωμάτων, άρκοουν ν' αποτελέσουν σημείο αναφοράς για κάθε μελέτη ή έρευνα, άφού δέν λαμβάνουν ύπόψη τις ένδιάμεσες διαρροές και άποχωρήσεις από τό έπάγγελμα.

Ός προς τήν απόδοση των Ναυτικών

Σχολών, ή διαφορά μεταξύ κατατασσομένων και άποφοιτούντων είναι εύκολότατο νά διαπιστωθεί. Τό πρόβλημα αρχίζει από τούς άποφοίτους. Γιατί σημαντικός αριθμός έγκαταλείπει τό έπάγγελμα πρίν καν φθάσει στό δίπλωμα γ' τάξεως, ενώ πάρα πολλοί δέν φθάνουν στά περαιτέρω προαγωγικά διπλώματα. Μέ μία όμως έπιστημονική στατιστική είναι δυνατή ή άτομική παρακολούθηση της εξέλιξεως από τήν άποφοίτηση ή από τό γ' δίπλωμα μέχρι τήν άπόκτηση του α' διπλώματος και τήν συνταξιοδότηση. Έτσι ώστε νά είμαστε σέ θέση νά βρίσκουμε ανά πάσα στιγμή τον ακριβή αριθμό των έν ενεργεία αξιωματικών κάθε κλάδου και βαθμού.

Σήμερα μέ τά σύγχρονα μέσα πληροφορικής ή στατιστική έρευνα δέν παρουσιάζει τις δυσκολίες του παρελθόντος. Διερυνόμεθα όμως άν έχει αναληφθεί πράγματι τέτοια προσπάθεια και άν ναι σέ ποιό σημείο βρίσκεται.

### ΘΕΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Όρισμένοι ύποστηρίζουν ότι συνεχώς γκρινιάζουμε για τά κακώς κείμενα. Δέν έχουν δίκαιο — δέν κάνουμε τό παραμικρό για προσωπικό όφελος και εκείνο πού μάς ενδιαφέρει πάντοτε είναι τό καλό της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της. Στα πλαίσια αυτού του ενδιαφέροντος — της συνεχούς μάχης, θά μπορούσε νά πεί κανείς — υπάρχουν και άυστηρές κρίσεις. Άλλά ποτέ δέν λείπει από τις στήλες αυτές ό καλός λόγος όταν διαπιστώνονται θετικές και έποικοδομητικές πρωτοβουλίες.

Σάν αυτήν του λιμεναρχείου Πειραιώς, λόγω χάρη, πού αφορά τήν παροχή συμβουλών προς τά πληρώματα των νεοαγοραζομένων πλοίων πού καταπλέουν στό λιμάνι για τή βελτίωση των επιπέδων των πλοίων.

Υπογραμμίζει σέ σχετική εγκύκλιό του ό λιμενάρχης Πειραιώς αρχιπλοίαρχος κ. Νίκος Τζελέπης:

1. Πρός ένίσχυση της συλλογικής προσπάθειας πού καταβάλλεται από τό YEN για τον επαναπαρισμό των εμπορικών πλοίων στην 'Ελληνική σημαία κρίνεται σκόπιμο όπως ή 'Υπηρεσία μας, ούσιωδώς προσφέρει τή βοήθειά της μέσα στό πνεύμα καλής συνεργασίας έφοπλισμού και κράτους.

2. Υπό τό πνεύμα αυτό και στό προληπτικό στάδιο άρμοδιότητάς μας όμα κατάπλου στην περιοχή μας τέτοιων πλοίων, οργανώσατε κλιμάκιο και επιθεωρήσατε αυτά συστήνοντας στους πλοιάρχους τους:

α) τά απαραίτητα εφόδια, έξαρτήματα και μέσα ώστε τά πλοία νά συμμορφώνονται έγκαιρα μέ απαιτήσεις MARPOL και SOLAS προς άποφυγή επιβαρύνσεων τους από ένδεχόμενες διοικητικές ποινές.

β) προσφέρετε τις απαραίτητες στους άρμόδιους αξιωματικούς γνώσεις για σωστή λειτουργία τους και σωστή τήρηση βιβλίων πετρελαίου και

γ) ένεργήσατε γυμνάσια και δοκιμές από κοινού μέ προσωπικό πλοίου ώστε αυτό νά μπορεί νά ανταπεξέρχεται πλήρως στις απαιτήσεις διεθνών κανονισμών και ελέγχους Λιμενικών 'Αρχών προσέγγισής του.

3. Αναφέρατε περιστατικά προς περαιτέρω εξέταση και βελτίωση προσφερομένων ύπηρεσιών.

Παραθέσαμε τήν εγκύκλιο του κ. Τζελέπη όχι μόνον για νά πούμε τον καλό λόγο



γι' αυτή την ιδιαίτερα θετική πρωτοβουλία του αλλά και για να επιστήσουμε την προσοχή και των πλοιοκτητών εταιριών αλλά και των πληρωμάτων των νεοαγοραζόμενων πλοίων ώστε να επιζητούν αυτή τη βοήθεια και για να επιτυγχάνεται χωρίς προβλήματα η βελτίωση των επιπέδων των πλοίων και για την αποφυγή διοικητικών και πειθαρχικών ποινών που επιβαρύνουν και το πλοίο και τους ναυτικούς μας.

## ΚΑΙ Ο ΚΑΝΑΔΑΣ ΣΤΟ ΧΟΡΟ

Με αλλαγή της φορολογικής νομοθεσίας προσπαθεί η Καναδική κυβέρνηση να προσελκύσει τον διεθνή έφοπλισμό να εγκαταστήσει γραφεία του στο Βανκούβερ. "Αν το σχέδιο επιτύχει, το διεθνές ναυτιλιακό κέντρο του Βανκούβερ θα επιφέρει στην οικονομία της χώρας ένα πολύ σημαντικό ποσό σε συνάλλαγα έτησίως, 1.600 θέσεις εργασίας στους τομείς της διαχείρισης πλοίων, τράπεζες, νομικούς και διάφορες ναυτιλιακές υπηρεσίες στην περιοχή του Βανκούβερ, ενώ μέχρι το 2000 οι θέσεις εργασίας σε όλοκληρο τον Καναδά θα αυξηθούν κατά 10.000.

Ο νέος φορολογικός νόμος που πρόκειται να τεθεί σύντομα σε εφαρμογή, θα επιτρέπει στους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες να εγκαθιστούν γραφεία στον Καναδά χωρίς να φορολογούνται επί των περιουσιών τους στο εξωτερικό.

"Ωδη, ενδιαφέρον για την μετεγκατάσταση εξέφρασαν μεγάλοι πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ και λέγεται ότι μέχρι την ανάληψη της κυριαρχίας από την Κίνα το 1997, άρκετοι πλοιοκτήτες του κρατιδίου θα μετεγκατασταθούν στο Βανκούβερ.

"Όλοι, ακόμη και όσοι δεν διαθέτουν εθνικούς στόλους, προσπαθούν να κερδίσουν — και φυσικά κερδίζουν — από τη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Και εμείς που έχουμε στη διάθεσή μας μία πολύ παχιά αγγελάδα επιτρέπουν να την τρυγούν πρώτα όλοι οι άλλοι και περιορίζουμε σ' αυτά που μας αφήνουν.

## ΑΠΟ ΤΗΝ ΨΥΧΗ ΜΑΣ

Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η συγκριτική μελέτη για τα οικογενειακά επιδόματα που καταβάλλονται στις χώρες - μέλη της ΕΟΚ, την οποία κατήρτισε ο Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. στα πλαίσια των προσπαθειών που καταβάλει για τη βελτίωση των παροχών προς τους ναυτικούς μας.

Περισσότερο ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, το γεγονός ότι ο "Οργανισμός αυτός ευτύχησε να διοικείται από έναν ιδιαίτερο ευαίσθητο άνθρωπο, τον καλό φίλο Θωμά Ζαφείρα, που έχει προσφέρει άθροισμα — και εξακολουθεί να προσφέρει — πολλά στους ναυτικούς μας.

Οι γραμμές αυτές αποτελούν αφιέρωμα στην ευγενική ψυχή του από την ψυχή μας.

## Η ΜΑΧΗ ΠΡΕΠΕΙ ΤΩΡΑ ΝΑ ΔΟΘΕΙ

Ο πόλεμος στον Περσικό τελείωσε με την απόλυτη επικράτηση των συμμαχικών δυνάμεων και τον αποδεκατισμό της πολεμικής μηχανής του Ιράκ.

Πρέπει, άμέσως τώρα, να σημάνει ο εθνικός συναγερμός με στόχο να ελαχιστοποιήσουμε τις απώλειες του Τουρισμού κατά τη προσεχή θερινή περίοδο, αλλά και για τον επόμενο χρόνο.

Οι ποικίλες υποσχέσεις για τη καμπάνια ενημέρωσης της διεθνούς κοινής γνώμης για τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η Ελλάδα πρέπει να υλοποιηθούν άμέσως, με τη παράλληλη δραστηριοποίηση της διπλωματικής μηχανής προκειμένου να ανακληθούν οι γνωστές ταξιδιωτικές οδηγίες οι οποίες, δυστυχώς, εξαγγέλλονται με μεγάλο θόρυβο και αποσύρονται σχεδόν άθόρυβα.

Επιπλέον πρέπει να τεθεί με έπιταση στην ΕΟΚ η ανάγκη ενίσχυσης των επι-

χειρηματιών θαλάσσιου τουρισμού της χώρας μας, δεδομένου ότι ο θαλάσσιος τουρισμός επλήγη άμεσα από τα γεγονότα που διαδραματίστηκαν τους τελευταίους μήνες στην Ανατολική Μεσόγειο, και να τονισθεί ότι είναι οξύμωρο να ενισχύονται από την Κοινότητα τρίτες χώρες, όπως παραδείγματος χάριν η Αίγυπτος και όχι η Ελλάδα.

Τέλος, αναμένουμε από τη Πολιτεία τη λήψη δέσμης μέτρων που θα ανακουφίσουν για ένα χρονικό διάστημα τις επιχειρήσεις των κρουαζιεροπλοίων, των φέρρυς και του Yachting, έπισημαίνοντας ότι πρέπει με κάθε τρόπο να διατηρηθεί αλώβητη η σημαντική θαλάσσια τουριστική υποδομή που έχει δημιουργηθεί στο τόπο μας με τόσο μόχθο και πολύχρονες προσπάθειες.

Δ.Ρ.—Κ.

## ΧΘΕΣ ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΣΗΜΕΡΑ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Μέσα από απόφαση, του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών, την οποία θα δημοσιεύσουν στο προσεχές τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά», βλέπει κανείς ανάγλυφα πώς αφήσαμε να φυλλορροήσει εκείνη η πρωτόφαντη προσπάθεια που μετέτρεψε τους ταρσανάδες του Περάματος σε ναυπηγεία, τα οποία ναυπήγησαν σκάφη που δεν έχουν τίποτε να ζηλέψουν από τις κατασκευές ονομαστών, διεθνώς, ναυπηγείων.

Γιατί να πρωτομιλήσει κανείς; Για τις ενέργειες ή τις παραλείψεις οργάνων της Διοικήσεως που οδήγησαν στην έξουθενωση και την οικονομική καταστροφή έντιμων επιχειρηματιών που πίστεψαν εις μάτην, ως δεδομένη την αξιοπιστία του ελληνικού Κράτους;

Για τις ανακολουθίες τους; Για την αναληψία τους απέναντι σε ανθρώπους που πρόσφεραν τα πάντα στον βωμό της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και τελικά βρήκαν και τον πελά τους;

Ευτυχώς, η Ελληνική Δικαιοσύνη, με μία ιστορική της απόφαση, τους ξαναφέρει κοντά μας άκεραίους, όπως υπήρξαν σε όλοκληρη τη ζωή τους και αποκαθιστά την δεινώς τρωθείσα τιμή τους. Και αυτό είναι το μεγάλο κέρδος.

## ΣΤΕΡΕΙΤΑΙ ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ

Ο νέος αμερικανικός νόμος για τη ρύπανση της θάλασσας (Oil Pollution Act) θα σημαίνει ότι ο έφοπλιστής που στέλνει τα πλοία του προς τις Ήν. Πολιτείες θα τα εκθέτει στον κίνδυνο της απειρίστης ευθύνης σε οποιαδήποτε περίπτωση διαχύσεως πετρελαιοειδών.

Η επιβάρυνση που δημιουργεί ο νέος νόμος για τον έφοπλιστή εκφράζεται με δρακόντειες χρηματικές ποινές της τάξεως των 1.000 δολλαρίων ανά βαρέλι ή ακόμα και 3.000 δολλαρίων σε περίπτωση που θα κριθεί ότι προέρχεται από βαρεία αμέλεια ή δόλια ενέργεια. Προβλέπονται ακόμα και άλλες ποινικές διατάξεις πολύπλοκες και συγκεχυμένες από τις οποίες το μόνο βέβαιο είναι ότι στο μέλλον ο έφοπλιστής και το Club του θα πρέπει να εξασφαλίζουν τις υπηρεσίες ενός καλού ποινολόγου μόλις συμβεί ατύχημα που μπορεί να προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση. Είναι βέβαιο εξάλλου ότι για να αντιμετωπίσουν τη συμπληρωματική αυτή κάλυψη, τα ασφαλιστρα θα αυξηθούν σε σημείο που να αμφιβάλλει κανείς αν τον συμφέρει να διακινδυνεύσει την αποστολή πετρελαιοφόρου στις Η.Π.Α.

Πιστεύεται πάντως ότι η αμερικανική αυτή νομοθεσία στερείται σε πολλά σημεία ρεαλισμού, όπως π.χ. στην περίπτωση που επιβάλει σε όλα τα πετρελαιοφόρα που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ να διαθέτουν πλάνο ένδεικτικό της ικανότητας του πλοιοκτήτη να εξαλείψει «μέχρι του πρακτικώς ανωτάτου όριου» και τη χειρότερη ακόμα περίπτωση διασποράς πετρελαίου.

Απομένει βέβαια να δούμε πώς θα έρμηνευθούν στην πράξη όλες αυτές οι προθέσεις, δεδομένου ότι κατά πάσα πιθανότητα θα βρεθούμε μπροστά σε ένα γραφειοκρατικό κυκλώνα και σε μία αλυσίδα διαταγών και εντολών που δεν έγγυώνται τίποτα το αποτελεσματικό.

## ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ

Ο Ευρωπαϊκός έφοπλισμός δεν φαίνεται να προσέχει όσο πρέπει την ανάπτυξη των στόλων του άλλοτε ανατολικού μπλόκ και κυρίως τις συνέπειες που μπορεί να έχουν



επί της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών τα θεαματικά γεγονότα που συνέβησαν στις χώρες της Ανατολικής Εύρωπης στα τέλη του 1989.

Συνήθως μιλούμε μόνο για τη Σοβιετική Ένωση, η οποία με το μέγεθός της, τις μεταφορικές της ανάγκες και τον εμπορικό στόλο της, παίζει καθοριστικό ρόλο στην περιοχή. Ωστόσο δεν πρέπει αυτό να μας κάνει να υποτιμούμε τις ναυτιλιακές σχέσεις μεταξύ της ΕΟΚ και των άλλων χωρών του πρώην παραπετάσματος.

Είναι αλήθεια ότι ενώ η ΕΟΚ είναι η πρώτη εμπορική δύναμη του κόσμου, η συμμετοχή των Ανατολικών χωρών στις διεθνείς συναλλαγές είναι σχετικά μέτρια. Πράγματι κατά τις στατιστικές των Ην. Εθνών, η αξία των διεθνών συναλλαγών ξεφθασε το 1989 τα 3.026 δισεκ. δολλ. και επί του συνόλου αυτού οι χώρες του κρατικού εμπορίου αντιπροσωπεύουν μόνο 267 δισεκ. ενώ η ΕΟΚ αντιπροσωπεύει 1.135 δισεκατομμύρια.

Ως προς την δύναμη του στόλου σημειώνεται ότι δλιακή εταιρία ή οιοσδήποτε ιδιώτης.

#### ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Εντυπωσιακή, όπως συνήθως, η σφαιρική παρουσίαση της κινήσεως όλων των λιμένων του κόσμου, η οποία περιέχεται στην ετήσια έκθεση της γαλλικής συναδέλφου Journal de la Marine Marchande.

Σύμφωνα με τα παρεχόμενα αναλυτικά στοιχεία 269 λιμένων που ανήκουν σε 80 χώρες του κόσμου, τη μεγαλύτερη συνολική κίνηση (είσαγωγές - εξαγωγές) παρουσιάζει το Ρόττερταμ με 291.871.000 τόννους. Ακολουθούν σε απόσταση η Σιγκαπούρη με 173.298.000 και η Σίμπα της Ιαπωνίας με 164.181.952 τόννους.

Στη δεύτερη κλάση των 70-100 εκατομμ. τόννων έρχονται οι λιμένες της Αμβέρσας με 95.400.469 τόννους, η Μασσαλία με 93.419.437, το Χόγκ Κόγκ με 85.394.698, το Καοσιούγκ της Φορμόζας με 78.146.902 και η Φιλαδέλφεια με 71.757.558. Και στην τρίτη κλάση των 50-70 εκατ. τόννων εμφανίζονται κατά

σειρά τα αμερικανικά λιμάνια Κόρπους Κρίστι (69 εκατ.) και Χιούστον (65), η Γιοκοχάμα της Ιαπωνίας (64,3), το Βανκούβερ του Καναδά (64), τα αμερικανικά Γκάλβεστον και Λόγκ Μπήτς (62), το Άμστερνταμ (57), το Ρίτσαρντς Μπαίη της Ν. Αφρικής (55), το Λονδίνο (54), η Τάμπα στη Φλόριντα (53) και η Χάβρη (52).

Διαφορετική είναι η εικόνα στον τομέα της κινήσεως των επιβατών. Περισσότερους του 1 εκατ. επιβατών παρουσιάζουν 31 λιμάνια της Εύρωπης και μόνο πέντε λιμάνια του υπόλοιπου κόσμου. Άνω των τριών εκατ. επιβατών παρουσιάζουν 13 λιμάνια του κόσμου: Χόγκ Κόγκ (15,3 εκατ. επιβατών), Ντόβερ (15), Καλαί (10,5), Φιλίππινες (9,9), Στοκχόλμη (7,2), Πειραιάς (6,5), Λας Πάλμας (4,6), Μάλμο (4,8), Γκόττεμποργκ (4,3), Ελσίνκι (3,3), Μαϊάμι (3,2), Λυβέκη (3,1) και Κοπεγχάγη (3).

#### ΠΟΣΤ - ΠΑΝΑΜΑΞ

Ιστορικά η εξέλιξη των πλοίων - κοντέινερ πέρασε από τέσσερις κύριες φάσεις.

Συγκριτικά με τα δεξαμενόπλοια η ανάπτυξη της χωρητικότητας των πλοίων - κοντέινερ υπήρξε αρκετά βραδύτερη, λόγω των περιορισμών του Παναμά, λόγω της έμμονής στην αντίληψη του «γύρου του κόσμου» και λόγω του λιμενικού εξοπλισμού. Στην εποχή όμως των πόστ-παναμαξ οι λόγοι αυτοί έπαυσαν να ισχύουν, αφού η διάβαση του Παναμά δεν είναι απαραίτητη σε γραμμές διακεκομμένες όπως είναι της Εύρωπης - Άπω Ανατολής και της Δυτικής ακτής ΗΠΑ - Άπω Ανατολής σε συνδυασμό με χειραία μεταφορά διά μέσου της αμερικανικής ήπειρου. Εξάλλου αντίστοιχη προσαρμογή παρουσίασε και ο εξοπλισμός χειρισμού όλων των μεγάλων λιμένων.

Σήμερα πιστεύεται ότι το σταθερό κόστος μεταφοράς ενός EVP με πλοία πόστ-παναμαξ είναι κατά 20% χαμηλότερο από το μεταφερόμενο με πλοία παναμαξ. Εξάλλου τα πόστ - παναμαξ παρουσιάζουν και οικονομία καυσίμων, δεδομένου ότι λόγω της μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητάς τους ή κατά EVP κατανάλωση υπολογίζεται περίπου 12% χαμηλότερη

## ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Όπως στο παρελθόν η στροφή προς τις σημαίες ευκαιρίας είχε πάρει επιδημική μορφή, έτσι και τώρα κοντεύει να γίνει μέτα Bis νηολόγια. Το μέγα προβάδισμα του περιφημου πιά NIS, χάρη στο οποίο η Νορβηγία είδε και πάλι το στόλο της να ανεβαίνει στις πρώτες βαθμίδες της παγκόσμιας κλίμακας, έδωσε το πράσινο φως για μία σειρά μεταδοτικών μιμήσεων που εκφράστηκαν με τα δεύτερα νηολόγια της Δανίας, Γερμανίας κ.λ.π. Ως τελευταίο παράδειγμα αναφέρεται η Ινδία, η οποία ετοιμάζεται να εφαρμόσει ένα διεθνές νηολόγιο, με την ελπίδα ότι θα έχει ευνοϊκές επιπτώσεις για τη ναυτιλία και το εμπόριο της χώρας.

Κατά τις απόψεις Ινδοῦ ναυτιλιακού παράγοντος, το εν λόγω νηολόγιο θα πρέπει να αναφέρεται σε πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές Ινδούς υπηκόους και να επιτρέπει τη ναυτολόγηση ξένων ναυτικών εκτός των βασικών αξιωματικών. Θα πρέπει επίσης να εξασφαλίζει εύκολη, ταχεία και ολιγοδάπανη διαδικασία τόσο για την έγγραφη και διαγραφική του πλοίου όσο και για τις επ'αυτού υποθήκες. Τέλος θα πρέπει να αποκλειστούν οι κρατικές επιδοτήσεις αγοράς πλοίων και τα συστήματα επιφυλάξεως και προτιμήσεως φορτίων και να αναγνωρισθεί η διεθνής ναυτική νομοθεσία, η διεθνής διαιτησία και η διεθνής χρηματοδότηση.

Με τα δεδομένα αυτά πιστεύουν οι Ινδοί ότι η χώρα τους εκτός από τις γνωστές ιερές αγελάδες θα αποκτήσει και μία αποδοτική αγελάδα προς απομάστευση, την οποία θα εκφράζει ένας σύγχρονος εμπορικός στόλος με όλα τα εξ'αυτού πλεονεκτήματα, όπως είναι τα δικαιώματα έγγραφης και τοννάξ, οι τραπεζτικές υπηρεσίες, οι αδελφοί συναλλαγματικοί πόροι κ.λ.π.

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**  
**ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

**MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.**

**MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS**  
DIRECTOR

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

**ADAMSON PHIL. INC.**



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



## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τά γεγονότα του Κόλπου συνέχισαν να επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα όλες τις χώρες του κόσμου και παρά τις ανοδικές τάσεις την τελευταία εβδομάδα στα διεθνή χρηματιστήρια, οι τιμές των μετοχών βρίσκονται 20% με 30% κάτω από τα επίπεδα της 31ης Ιουλίου 1990, πλην του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης, όπου οι τιμές επανήλθαν σε επίπεδα ρεκόρ.

Οι τιμές πετρελαίου στις 21 Φεβρουαρίου έφθασαν σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, 17.15 δολλ. τιμή σπότε για το Μπρέντ Βορ. Θάλασσας και 16.75 δολλ. τό βαρέλι για παραδόσεις Μαΐου.

Η δεύτερη φάση της Ευρωπαϊκής Νομισματικής Ένοποίησης προβλέπεται να τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1994.

### Δολλάριο ΗΠΑ

Η πτώση της τιμής του δολλαρίου, χρειάστηκε τη συνεχή παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών, καθώς η αύξηση των επιτοκίων από την Bundesbank σε συνδυασμό με την μείωση των Αμερικανικών επιτοκίων από την Fed στις 11 Φεβρουαρίου από 6.5% σε 6% έφεραν το Αμερικανικό νόμισμα στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών με 1.4435 Γερμ. μάρκα και 1.2345 Έλβετ. φράγκα.

Η αντίδραση του χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης στη μείωση των επιτοκίων ήταν μία κατακόρυφη άνοδος, που έφερε τον δείκτη Dow Jones στις 2934.7 μονάδες (ύψηλότερο επίπεδο από τις 20.7.90 δηλαδή μία εβδομάδα πριν τις 2.8.90) έναντι 2772.3 στην αρχή του μήνα (άνοδος 5.8%).

Η εξασθένιση του δολλαρίου προκάλεσε στις 13 Φεβρουαρίου τη δήλωση του Charles Dallara, αναπληρωτού Υπουργού Οικονομικών ότι τα επιτόκια πρέπει να μειωθούν διεθνώς, για να καταπολεμηθεί η ύφεση και αργότερα η δήλωση του Michael Boskin οικονομικού συμβούλου του προέδρου Bush και του κ. Greenspan προέδρου της Fed, ότι το δολλάριο είναι υποτιμημένο, βοήθησαν την σταθεροποίηση και αργότερα την άνοδο των τιμών του δολλαρίου που από 1.4660 μάρκα στις αρχές Φεβρουαρίου και 1.4470 στις 11 Φεβρουαρίου, ξεπέρασε τα 1.508 μάρκα στις 22/2. Έναντι του ECU από 1.4070 στις 11 Φεβρουαρίου βελτιώθηκε και έφθασε στα 1.3742 δολλ. στις 22 Φεβρουαρίου.

### Μάρκο Γερμανίας

Η αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου από την Bundesbank στις 31 Ιανουαρίου από 6% σε 6.5% και του Lombard Rate από 8.5% σε 9% βρήκε πολλούς επικριτές, τόσο μέσα στην Γερμανία όσο και στην ΕΟΚ, ΗΠΑ και Ιαπωνία. Σ' αυτό το μέτρο προέβει η Κεντρική Τράπεζα για συγκράτηση του πληθωρισμού, που αν και κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα (κάτω του 3% σε ετήσια βάση), παρουσιάζει τάσεις άνοδου, που οφείλονται στις ηύξημένες καταναλωτικές ανάγκες της ένοποιημένης Γερμανίας.

Ηδη τό Δημόσιο χρέος τό 1990 αύξηθηκε κατά 120 δισεκ. μάρκα σε 1.2 τρισεκατομ. ενώ για τό 1991 προβλέπεται ό προϋπολογισμός να παρουσιάσει έλλειμμα

της τάξεως των 140 δισεκ. μάρκων.

Όσον αφορά τις χρηματιστηριακές αξίες, ό δείκτης DAX της Φραγκφούρτης από 1435.0 μονάδες στις αρχές Φεβρουαρίου, ξεπέρασε τις 1.500 μονάδες στις 15 Φεβρουαρίου κι έφθασε τις 1582.5 μονάδες στις 22 Φεβρουαρίου (άνοδος 147 μονάδων ή 10.5%).

### Λίρα Άγγλίας

Η πορεία της Βρεταννικής οικονομίας συνεχίζει να παρουσιάζει δυσμενή στοιχεία.

Τό Έμπορικό Ίσοζύγιο για τό 1990 έκλεισε έλλειμματικό κατά 17.5 δισεκ. λίρες και τό Ίσοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών κατά 16 δισεκ. λίρες.

Εξάλλου ό δείκτης τιμών καταναλωτού, παρουσίασε άνοδο στό τέλος του 1990 κατά 9.5% (ύψηλότερος της Κοινής Αγοράς έκτός της Ελλάδος) έναντι 7.8% τό 1989.

Ό δείκτης ανεργίας αν και από τούς χαμηλότερους της ΕΟΚ, αύξήθηκε από 6.5% τόν Δεκέμβριο του 1990, σε 6.6% τόν Ιανουάριο και τέλος τό ΑΕΠ παρουσίασε άνοδο μόνο 1% για τό 1990.

Στά πλαίσια αυτά η Τράπεζα της Άγγλίας αποφάσισε τη μείωση των βασικών επιτοκίων κατά 1/2 μονάδα, από 14% σε 13 1/2%. Τό μέτρο αυτό όπως και η μείωση των επιτοκίων στις ΗΠΑ προκάλεσαν την άνοδο των τιμών στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου που από 2172 μονάδες στις αρχές Φεβρουαρίου ξεπέρασε τις 2314 μονάδες στις 22/2. (άνοδος 142 μονάδων ή 6.5%). Η λίρα που είχε άγγξει τα 2 δολλ. στις 11 Φεβρουαρίου υποχώρησε και έπεσε στα 1.9440 δολλ. στις 22 Φεβρουαρίου.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467

(Switch Board): 4524245 · 4523691/2 · 4523444

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

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





## Με θάρρος και ρεαλισμό

### Του Θανάση Βαρίνου

Τά τελευταία όκτώ χρόνια που μετέχω ενεργά στον Ναυτεργατικό συνδικαλισμό, είχα την «εύτυχία» να συναντηθώ με όκτώ Υπουργούς Έμπορικης Ναυτιλίας, οι οποίοι ανεξάρτητα σε πιά Κυβέρνηση μετείχαν μās δήλωναν ότι έπαιρναν μέτρα και έδιναν κίνητρα για την επιστροφή των πλοίων στην Έλληνική σημαία.

Η αλήθεια είναι ότι από τό 1983 μέχρι σήμερα, τά μέτρα και τά κίνητρα αντί να προσελκύουν τά Έλληνικά πλοία τά έδιωχναν, μέ αποτέλεσμα τή δραματική συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου. Έτσι, σήμερα οι θέσεις δουλειάς στα πλοία δέν υπερβαίνουν τις 24.000 έναντι 92.000 περίπου που καταμετρήθηκαν τό 1980.

Μ' άλλα λόγια «οί φιλότιμες» προσπάθειες του ΥΕΝ για τήν επιστροφή των Έλληνικών πλοίων «δικαιώθηκαν» αφού ο στόλος και τό ναυτεργατικό δυναμικό περιορίστηκε στο 1/4 τής δύναμής του...!!!

Έπειδή τελευταία ακούγονται περίπου τά ίδια πράγματα που άκουγα τό 1986, αισθάνομαι τήν ανάγκη νά τονίσω ότι κανένας δέν μπορεί νά όμιλεί για μέτρα, προκειμένου νά επιστρέψουν τά πλοία στην Έλληνική σημαία δίχως νά θεσμοθετεί κίνητρα για τήν προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό έπάγγελμα.

Είμαι ύποχρεωμένος νά πώ ότι για μία άκόμα φορά τό Υ.Ε.Ν. παίρνει λειψά μέτρα. Μετά τήν άρχική ίκανοποίηση στην Άκτή Μιαούλη (τό ίδιο συνέβη στα 1986-87) τώρα διαπιστώνεται ότι ή ανταγωνιστικότητα του υπό Έλληνική σημαία πλοίου είναι πολύ μακριά από τό κυριότερο άν επιστρέψουν 50-100 πλοία δέν υπάρχουν Έλληνες Άξιωματικοί νά τά έπανδρώσουν.

Είναι ανάγκη έστω και καθυστερημένα νά θεσμοθετηθούν ουσιαστικά μέτρα στήριξης του υπό Έλληνική σημαία πλοίου, τά όποια για νά αποτελέσουν ίσχυρά κίνητρα για τήν επιστροφή των πλοίων θά πρέπει νά περιλαμβάνουν σημαντικά μέτρα για τήν προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό έπάγγελμα, αφού ο Έλληνες ναυτικός είναι ή ψυχή του Έλληνικού πλοίου.

### Τό Ίαπωνικό Γιέν

Η Ίαπωνία συνεχίζει νά διατηρεί τά πρωτεία στην διεθνή οικονομία, παρουσιάζοντας:

— άνοδο 5.9% του ΑΕΠ, τό ύψηλότερο των 7 Μεγάλων.

— άνοδο τιμών καταναλωτού κατά 3.1%.

— Πλεόνασμα στο Έμπορικό Ίσοζύγιο και τό Ίσοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, 62 δισεκ. δολάρια και 35 δισεκ. δολάρια αντίστοιχα.

Στά πλαίσια αυτά τό γιέν, παρέμεινε σταθερό, έναντι του δολλαρίου, στα 131.60 στις άρχές Φεβρουαρίου και 132 γιέν στις 22/2, ενώ στο Χρηματιστήριο του Τόκιο ο δείκτης Νικκεί, παρουσίασε άνοδο 2610 μονάδων (11.1%) από 23287 στις άρχές του μήνα στις 25903 μονάδες στις 22 Φεβρουαρίου.

### Η Δραχμή

Η διολίσθηση τής δραχμής συνεχίστηκε μέ ταχύτερο ρυθμό. Ο Σ.Ε.Β. θά προτιμούσε μία ύποτίμηση που θά βοηθούσε τις εξαγωγές και θά μείωνε τις εισαγωγές αύξάνοντας τήν έσωτερική κατανάλωση. Για τήν ώρα ή Κυβέρνηση και ή Τράπεζα τής Ελλάδος φοβούνται μία ύποτίμηση που θά ύποδαύιζε τόν πληθωρισμό. Έτσι συνεχίζεται ή διολίσθηση, ή όποια τις τελευταίες ήμέρες του Φεβρουαρίου έχει έπιβραδυνθεί. Έτσι στις 22 Φεβρουαρίου ή μέση διολίσθηση έπεσε στο 0.7% (ECU) μέ μικρότερη έναντι του γιέν 0.2% και μεγαλύτερη έναντι τής Βρετ. λίρας 0.9%. Η άνοδος τής δραχμής έναντι του Έλβετ. φράγκου είναι διορθωτική για τήν άποφυγή arbitrages.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1

#### Τιμές Δραχμής Fixing Τράπεζα Ελλάδος

|           | 25.1.91 | 22.2.91 | Διαφ. % |
|-----------|---------|---------|---------|
| Δολλ. ΗΠΑ | 158.440 | 159.690 | + 0.8   |

|            |         |         |       |
|------------|---------|---------|-------|
| Μαρ. Γερμ. | 106.612 | 107.400 | + 0.7 |
| Φρ. Έλβετ. | 126.270 | 125.670 | - 0.5 |
| Λίρ. Άγγλ. | 310.700 | 313.390 | + 0.9 |
| Φρ. Γαλλ.  | 31.370  | 31.540  | + 0.5 |
| Γιέν Ίαπ.  |         |         |       |
| (100)      | 120.020 | 122.100 | + 0.2 |
| ECU        | 219.490 | 221.082 | + 0.7 |

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2

|            | 24.1.90 | 22.2.91 | Διαφ. % |
|------------|---------|---------|---------|
| ECU        | 1.3806  | 1.3742  | + 0.5   |
| Δραχμή     | 158.440 | 159.690 | + 0.8   |
| Μαρ. Γερμ. | 1.4865  | 1.5050  | + 1.2   |
| Λίρ. Άγγλ. | 1.9560  | 1.9440  | + 0.6   |
| Φρ. Έλβετ. | 1.2572  | 1.2918  | + 2.8   |
| Φρ. Γαλλ.  | 5.0535  | 5.1215  | + 1.3   |
| Γιέν Ίαπ.  | 132.30  | 132.00  | - 0.3   |

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3

#### E.C.U.

|            | 24.1.91 | 22.2.91 | Διαφ. % |
|------------|---------|---------|---------|
| Δραχμή     | 218.432 | 220.056 | + 0.7   |
| Δολλ. ΗΠΑ  | 1.3806  | 1.3742  | - 0.5   |
| Μαρ. Γερ.  | 2.0488  | 2.0501  | + 0.1   |
| Λίρ. Άγγλ. | 1.4239  | 1.4182  | - 0.4   |
| Φρ. Έλβετ. | 1.7298  | 1.7528  | + 1.3   |
| Φρ. Γαλλ.  | 6.9629  | 6.9763  | + 0.2   |
| Γιέν Ίαπ.  | 181.820 | 180.506 | - 0.7   |

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4

#### Κυριότερα Χρηματιστήρια

|                    | 24.1.91 | 22.2.91 | Διαφ. % |
|--------------------|---------|---------|---------|
| Dow Jones (N.Y.)   | 2646.0  | 2889.4  | + 9.2   |
| Fin. Times (Λονδ.) | 2099.3  | 2314.3  | + 10.2  |
| DAX (Φραγκ.)       | 1375.2  | 1582.5  | + 15.1  |
| CAC (Παρίσι)       | 410.8   | 463.0   | + 12.7  |
| SMI (Ζυρίχη)       | 517.1   | 592.3   | + 14.5  |
| Nikkei (Τόκιο)     | 23269   | 25904   | + 11.3  |
| Άθηνών             | 896.3   | 1223.6  | + 36.5  |

## KP J. KOUIMANIS D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD

NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

25 YEARS  
IN PIRAEUS

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



# Ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης νέος Πρόεδρος της HELMEPA

Κατά την ένατη τακτική γενική Συνέλευση των Μελών της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, η οποία πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά στις 21 Φεβρουαρίου 1991, νέος Πρόεδρος της HELMEPA εξελέγη ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, ενώ το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης που συγκροτήθηκε σε σώμα απαρτίζουν οι κ.κ. Ματθαίος Δ. Λώς, αντιπρόεδρος, Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος, γεν. γραμματέας, Γιάννης κ. Λύρας ειδικός γραμματέας, Μιλτιάδης Σ. Λαζαρίμος ταμίας, και Κων/νος Α. Δρακόπουλος, Παύλος Ι. Ίωαννίδης, Γιώργος Α. Παπαδάκης, Άνδρέας Α. Ποταμιάνος, Νίκος Α. Τσαβλέρης, Νίκος Π. Τσάκος μέλη.

Πρίν την έναρξη των εργασιών της συνέλευσης, χαιρετισμό απηύθυνε ο νεοεκλεγείς Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Γιάννης Γκούμας, ο οποίος είναι από τα ιδρυτικά στελέχη της HELMEPA και διατέλεσε αντιπρόεδρος της επί σειρά ετών.

Ο κ. Γκούμας τόνισε στον χαιρετισμό του τα εξής:

«Υπήρξαν πράγματι οι Έλληνες πρωτοπόροι, αλλά και μοναδικοί, μιά και ουδείς μέχρι σήμερα κατόρθωσε να ακολουθήσει ή να μιμηθεί αυτήν την πρωτοβουλία της έθελοντικής στρατεύσεως για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος». Αποδίδω προσωπικά την επιτυχία της HELMEPA στο γεγονός ότι η όλη προσπά-



θεια βασίστηκε και βασίζεται στην αρμονική συνεργασία των επιχειρηματιών αλλά και των ναυτικών μας. Στην αγάπη και τον σεβασμό, των περισσοτέρων τουλάχιστον, απέναντι στο ύγρο στοιχείο που είναι άλλωστε πηγή πλούτου και ισχύος για τον τόπο μας.

Όμως, θά τό θεωρούσα παράλειψη, εάν δέν αναφερόμουν και στον άνθρωπο ο οποίος, όχι μόνον αρχικά συνέλαβε την ιδέα, αλλά και εργάστηκε, θά έλεγε κανείς μέ πάθος, για την προώθηση και καταξίωσή της στον Έλλαδικό και άκόμα περισσότερο και σημαντικότερο, στο διεθνή χώρο. Ο αγαπητός μας φίλος και φίλος όλων μας Γιώργος Λιβανός, πρέπει άσφαλώς νά αισθάνεται υπερήφανος για τό έργο τό όποιο υπό την άξια προεδρία του έπετέλεσε ή HELMEPA. Του άξίζουν τόσο τά συγχαρητήρια όσο και ή

εϋγνωμοσύνη της ναυτιλίας μας». Και ο κ. Γκούμας κατέληξε λέγοντας «Επιθυμώ νά κλείσω τόν σύντομο αυτό χαιρετισμό μέ τή διαβεβαίωση ότι ή Ένωσή μας, όπως ελπίζω και όλες οι άλλες έφοπλιστικές ενώσεις, τό σύνολο του ναυτεργατικού κόσμου της χώρας αλλά και ή Πολιτεία, θά βρίσκονται κοντά στή προσπάθεια αυτή, που μέ τό έργο της τιμά και έξυψώνει τήν ελληνική έμπορική ναυτιλία».

Στή συνέχεια, ο Πρόεδρος της Γεν. Συνέλευσης, κ. Γ.Π. Λιβανός, ο όποιος δέν είχε υποβάλει υποψηφιότητα σ' αυτές τίς άρχαιρεσίες, δήλωσε «Δέν διεκδικώ θέση στό Δ.Σ. της HELMEPA, γιατί πιστεύω ότι αυτή είναι μιά ελληνική ιδέα που δέν ανήκει σε μένα ή σε κανένα από μäs, αλλά στον ελληνικό λαό και τήν ελληνική ναυτιλία, και προήλθε από τήν αγάπη του Έλληνα ναυτικού για τή θάλασσα.

Αποδείξαμε ότι αντικρούοντας τίς δυσφημιστικές κατηγορίες εναντίον του Έλληνα ναυτικού, που έξαπολούνταν για επιχειρηματικούς και μόνο λόγους από ξένους ανταγωνιστές μας, μπορούμε νά ανταπεξέλθουμε δυναμικά και σωστά σε άδικες αιτιάσεις και νά είμαστε στήν πρωτοπορία. Μέ τή HELMEPA δείξαμε ότι είμαστε ήγετική φυλή, που μπορεί νά κάνει θαύματα. Πρέπει όλοι μας νά συμπαραστεκόμαστε στή HELMEPA και νά προωθούμε τήν Έλληνική Ναυτιλία και τόν ελληνισμό. Έγώ θά βρίσκομαι στό πλευρό της, καθώς και της Έλληνικής Ναυτι-

## at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS  
SHIPBROKERS  
STEVEDORING  
REPAIRS - SURVEYS  
BUNKERING  
OFFSHORE SALVAGE

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE



λίας.

Ἡ ἐθελοντική προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος, ὅπως ἐφαρμόζεται ἀπὸ τὴ HELMEPA, εἶναι ἔργο ἱερό, πού ὄχι μόνον ὑπηρετεῖ τὰ ἐλληνικά ἰδανικά, ἀλλὰ δίνει τό καλό παράδειγμα γιά λύση τῶν προβλημάτων μέ διάλογο, ἐνότητα καί συνεργασία. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἴδια ἡ λέξη «Ἐνωση» σημαίνει «ἐνότητα». Καί κατέληξε ὁ κ. Λιβανός ἐκφράζοντας τίς εὐχαριστίες του πρὸς ὅλους ὅσοι συνέβαλαν καί συμβάλλουν ἀπὸ τὴν ἰδρυση τῆς Ἐνωσης στήν προώθηση τῶν σκοπῶν της. Τέλος, ἔκλεισε ἐπαναλαμβάνοντας «ἡ HELMEPA ἀνήκει στήν Ἑλλάδα καί τό ἐλληνικό φιλότιμο, ἀνήκει σέ ὅλους μας. Μαζί τὴ δημιουργήσαμε καί μαζί θά τὴν ἐξυψώσουμε, ὥστε νά προστατεύει τό μέλλον τῆς ἀνθρωπότητας καί τὰ ἰδανικά πού ἐμεῖς, σάν Ἕλληνες, ξέρουμε νά ἐκτιμοῦμε. Τόσο ἐγώ προσωπικά ὅσο καί ἡ ἐταιρία ΣΕΡΕΣ εἶ-

μαστε στή διάθεση τῆς HELMEPA».

Ὁ κ. Παῦλος Ἰωαννίδης, μέλος τοῦ ἀπερχομένου Δ.Σ., ἐξαίροντας τὴ στήριξη τῆς HELMEPA ἀπὸ τόν κ. Γ. Λιβανό καί τὴν προσωπικότητά του, πρότεινε στή γενική Συνέλευση νά τοῦ ἀπονεμηθεῖ ἰσοβίως ὁ τιμητικός τίτλος τοῦ Ἐπιτίμου Προέδρου τῆς HELMEPA καί νά τοῦ ἀπονεμηθεῖ χρυσό μετάλλιο τῆς Ἐνωσης. Ἡ πρότασή του ἐγίνε δεκτὴ παμψηφεί καί διά βοῆς.

Τέλος ὁ γεν. γραμματέας τῆς ΠΝΟ, κ. Μιχάλης Ζενζεφύλλης, πῆρε τό λόγο καί ἀπηύθυνε χαιρετισμό στή γεν. Συνέλευση τονίζοντας τὴ σημασία τῆς δυναμικῆς παρουσίας τοῦ κ. Λιβανοῦ στή δημιουργία τῆς HELMEPA, ἀλλὰ καί στή συνεχή ἀνοδική της πορεία. «Ἐμεῖς, οἱ ναυτικοί», ὑπογράμμισε, «εἴμαστε ἰδιαίτερα εὐαίσθητοποιημένοι στήν προστασία τῆς θάλασσας, μέσα ἀπὸ τὴν παραδοσιακή μας ἀγάπη

γί' αὐτή. Γι' αὐτό καί ἡ ὑποστήριξη αὐτῆς τῆς πρωτοποριακῆς καί μοναδικῆς προσπάθειας τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογένειας ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. ὑπῆρξε ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ἀμέριστη καί ὁλοπλευρῆ». Ἀναφέρθηκε σχετικὰ στήν τεράστια οἰκολογικὴ καταστροφή πού συντελεῖται στὸν Περσικὸ Κόλπο, μέ τὴν εὐχὴ σύντομα νά ἀποκατασταθεῖ ἡ εἰρήνη. Καί ἔκλεισε λέγοντας «ἐμεῖς στήν Π.Ν.Ο. μέ λύπη μας βλέπουμε νά μὴ συμμετέχει ὁ κ. Λιβανός στό νέο Δ.Σ., εὐχόμεστε ὁμως νά εἶναι πάντοτε κοντά μας μέ τόν ἴδιο ἐνθουσιασμό».

Ἡ πρώτη πανηγυρικὴ συνεδρίαση τοῦ νέου διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς HELMEPA μέ τὴν παρουσία καί τοῦ ἐπιτίμου Προέδρου θά πραγματοποιηθεῖ στίς 8 Μαρτίου 1991, στό ἀμφιθέατρο τῆς Ἐταιρίας ΣΕΡΕΣ, σύμφωνα μέ τὴ μέχρι σήμερ α ἐννεάχρονη παράδοση.

## INTERKAT A. E. B. E.

### ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τὴν κατασκευὴν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα  
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193



# ΕΛΛΗΝΟΓΑΛΛΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε.



**ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16



## Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΠΟΡΤΟ ΛΕΟΝΕ) ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΕΙ ΤΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΤΟΥ

**Δεν είναι απλά μια ακόμη Τράπεζα ...  
Οι πελάτες μας το ξέρουν.  
Ελάτε να μας γνωρίσετε.**



# ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ Ε.Ν.

## ΣΤΟΧΟΣ Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΚΕΠΤΟΜΕΝΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ

Του επιτίμου άρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Γιά τό θέμα τής άναβάθμισης τής ναυτικής εκπαίδευσης έχουν τόν τελευταίο καιρό δεί τό φώς τής δημοσιότητας μελέτες, άρθρα, ύπομνήματα καί γενικά αυτό έχει άποτελέσει άντικείμενο σοβαρού προβληματισμού.

Όμως άνεξάρτητα από τά παραπάνω ύπάρχει καί ή πραγματικότητα, δηλαδή πώς λειτουργούν έσωτερικά σήμερα οί ΑΔΣΕΝ από πλευράς παιδείας, τό εκπαιδευτικό τους προσωπικό, καί άκόμη ποιά ή στάση τών φορέων τής ναυτιλίας, όπως καταγράφεται στήν καθημερινή πρακτική, γιά τή πολυθρόνη άναβάθμιση τών ναυτικών σπουδών στήν χώρα μας.

Κρίνεται άπαραίτητο νά διευκρινιστεί ότι τό θέμα τής παροχής ευρύτερης ναυτικής παιδείας — σέ επίπεδο προβληματισμού, από τίς ΑΔΣΕΝ, μέ κανένα τρόπο καί μέ κανένα κριτήριο άντιστρατεύεται τόν είδικό χαρακτήρα τών Σχολών πού παράλληλα πρós τήν παιδεία οφείλουν νά εφαρμόζουν καί ένα πρόγραμμα έσωτερικής λειτουργίας τους, μέ τό όποιο θά έθίζονται οί σπουδαστές στόν τρόπο έσωτερικής λειτουργίας του πλοίου. Άκόμη δέ καί τής άσκησης μιās διοίκησης στήν όποία, ό σεβασμός τής Ιεραρχίας καί τής ναυτικής πρακτικής καί δεοντολογίας, όπως μακροχρόνια έχει διαμορφωθεί διεθνώς, άποτελεί ουσιαστικό στοιχείο τής όμαλης λειτουργίας του πλοίου καί τής όμαλης διαβίωσης μέσα στήν μικρή κοινότητα του.

Η διευκρίνιση αυτή θεωρείται άναγκαία προκειμένου νά άποφεύγεται ή σκόπιμη σύγχυση πού προκαλείται γύρω από τό θέμα αυτό από ανθρώπους πού δέν ταξίδεψαν αλλά καί από άλλους πού δέν είναι στίς προθέσεις τους νά γίνουν επαγγελματίες ναυτικοί συγχέοντες γιά τό λόγο αυτό τόν εργασιακό χώρο κάποιου εργοστασίου ή επιχειρήσεως τής ξηράς μέ τό πλοίο καί τήν ναυτική ζωή.

Ουσιαστικότερη ναυτική παιδεία καί πειθαρχημένο περιβάλλον άποτελούν δυνάμεις όχι μόνο παράλληλες καί όμόρροπες αλλά καί άλληλοσυμπληρώμενες γιά τήν παραγωγή ολοκληρωμένων ναυτικών στελεχών.

Άλλωστε τό μοντέλο είναι δοκιμασμένο σέ Άνατολή καί Δύση μέ από-

λυτη επιτυχία.

### Διοίκηση — Καθηγηταί — Πρόγραμμα

Όπως είναι γνωστό ή καλή διοικητική όργάνωση τών Σχολών δέν άποτελεί άυτοσκοπό. Είναι ή άφεταιρία, ή βάση ώστε τό εκπαιδευτικό έργο τής Σχολής νά προχωρεί χωρίς προβλήματα.

Όμως οί σπουδαστές μιās καλά ώργανωμένης Σχολής βιώνοντας ένα πειθαρχημένο περιβάλλον άποκτούν έμπειρία διοίκησης, άποκτούν γνώσεις καί βιώνουν τά καλά άποτελέσματα ενός λειτουργικού σχήματος του όποίου οί άρχές θά μπορούν νά άποτελούν για τους κατευθυντήρες γραμμές στήν μελλοντική τους σταδιοδρομία.

Υπό τό πνεύμα αυτό ή άνάθεση τής Διοίκησης τών Σχολών σέ ύψηλόβαθμους Λιμενικούς Άξιωματικούς άποτελεί όργανική άνάγκη τής καθ' όλου λειτουργίας καί του κύρους των Σχολών.

Όμως τό είδικό βάρος τών Σχολών χωρίς άμφιβολία τό δίδει τό πρόγραμμα τών Σπουδών δηλαδή ή ευρύτητα καί τό βάθος τής γνωστικής ύλης πού καλύπτει αυτό αλλά καί ή προσωπικότητα καί τό είδικό βάρος τών καθηγητών.

Τό πρόγραμμα σπουδών όπως αυτό προβλέπεται από τήν αναλυτική ύλη του κάθε μαθήματος, παρά τίς όποιες διαφοροποιήσεις πού ύπάρχουν, χωρίς άμφιβολία είναι ένα πρόγραμμα πού καλύπτει ίκανοποιητικά τό γνωστικό άντικείμενο. Άλλωστε γίνονται συνεχείς βελτιώσεις καί προσαρμογές του σύμφωνα μέ προτάσεις καί του ίδιου του καθηγητικού προσωπικού αλλά καί τής Διοίκησης του Υπουργείου.

Συγκριτικά πάντως μέ τά κρατούντα πρότυπα άλλων χωρών στίς όποιες οί Σχολές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου, δέν φαίνεται νά ύπάρχουν σημαντικές διαφορές.

Όμως τό πρόγραμμα καί μόνο δέν έγγυάται τήν ολοκληρωμένη σπουδή τής γνωστικής ύλης. Τήν σπουδή καί τήν άφομείωση τών γνώσεων τήν εγυώνται περισσότερο οί γνώσεις, σέ

βάθος καί ευρύτητα τών καθηγητού πάνω στό διδασκόμενο θέμα.

Η άγάπη του καί τό ενδιαφέρον του γιά τήν επαγωγικότερη διδασκαλία καί τήν καλύτερη τεκμηρίωσή της ώστε νά άφομοιωθεί περισσότερο από τόν σπουδαστή. Τό ενδιαφέρον του γιά τήν συνεχή διεύρυνση του γνωστικού πεδίου καί άκόμη τό ενδιαφέρον του γιά τήν συνεχή ενημέρωσή του μέσα από διάφορες διαδικασίες πάνω στίς σημειούμενες έξελίξεις (π.χ. παρακολούθηση βιβλιογραφίας, σεμιναρίων, συγγραφή κλπ.).

Άνεξάρτητα πρós τά παραπάνω καί ό ένθουσιασμός του γιά τό έργο πού επιτελεί καί ό από αυτόν άντίκτυπος του στους σπουδαστές γιά συμμετοχική δουλειά μέ πρωτοβουλίες καί δημιουργίας πνεύματος συνεργασίας.

Η άγάπη του τέλος γιά τήν Σχολή καί τό κύρος της καί τήν προβολή τής προσωπικότητάς της.

Οί Σχολές σήμερα άνήκουν στήν Άνωτέρα εκπαίδευση δηλαδή στό επίπεδο τών ΤΕΙ πού σημαίνει ότι καί τό προσωπικό τους πρέπει νά διαθέτει τά άντίστοιχα προσόντα. Αυτή ή προϋπόθεση πρέπει νά εφαρμοστεί καί στίς ΑΔΣΕΝ κατά τό δυνατόν σέ μεγαλύτερη κλίμακα.

Είναι γνωστό ότι κενά καθηγητών ύπάρχουν καί στά ΤΕΙ αλλά καί στά περιφερειακά πανεπιστήμια άκόμη περισσότερο. Όμως χρόνο μέ τό χρόνο ή κατάσταση διορθώνεται. Κατά συνέπεια πρέπει νά άναζητηθούν καί οί προσοντούχοι γιά νά ένταχθούν στήν ναυτική εκπαίδευση. Εάν όμως παρά τίς συνεχείς προσπάθειες δέν βρίσκονται ή ναυτική εκπαίδευση οφείλει νά τους δημιουργήσει μέσα από δικά της της στελέχη. Είδικά γιά τους προερχόμενους από τό Έμπορικό Ναυτικό είναι άνάγκη αυτοί νά προσαρμοστούν στά καθήκοντα καί τήν εκπαιδευτική δεοντολογία καί νοοτροπία: Έδώ οικοδομούν τήν γνώση καί διαμορφώνουν χαρακτηρισες. Χώρος δηλαδή πολύ διαφορετικός από τήν προηγούμενη επαγγελματική άπασχόλησή τους. Άκόμη δέ είναι άνάγκη νά διευρύνουν τήν γνώσεις τους μέ ένα δίπλωμα Master στό γνωστικό άντικείμενό τους.



Πρό όλίγων έτων είχε άρχίσει μία σωστή πρακτική τής άποστολής τέτοιων καθηγητών στο έξωτερικό. Ήδη υπάρχουν καθηγηταί μέ Masters από τό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο, τό Πανεπιστήμιο τής Ουαλλίας, ένω υπάρχουν καί άλλοι από Άμερικανικά Πανεπιστήμια. Ό θεσμός πρέπει νά διευρυνθεϊ καί ακόμη νά γενικευθεϊ. Άλλά ακόμη καί άτομα άλλων ειδικοτήτων όπως ναυπηγοί, μηχανολόγοι, ηλεκτρονικοί, φυσικοί, μαθηματικοί, μετεωρολόγοι, χημικοί. Γιατί όχι καί αυτοί νά ένθαρυνθοϋν στην άπόκτηση αύξημένων προσόντων **προσανατολισμένων βεβαίως πάντοτε στό χώρο τής ναυτικής εκπαίδεϋσεως.**

Ή πρόσ τήν σωστή κατεύθυνση ένέργεια του Ύπουργού Ε.Ν. κ. Άριστ. Παυλίδη νά περιορίσει τόν αριθμό των Σχολών γιά λόγους καί αναβάθμισης αλλά καί περιστολής δαπανών είναι άνάγκη νά συμπληρωθεϊ μέ τήν αναβάθμιση καί του εκπαιδευτικού προσωπικού καί κυρίως μέ τήν άποστολή τους στό έξωτερικό.

Είναι βέβαιο ότι ή μετεκπαίδευση άποτελεϊ μακρόχρονη επένδυση ή όποία άξίζει τόν κόπο γιατί θέτει πραγματικά στέρα θεμέλια στό οικοδόμημα τής ναυτικής εκπαίδεϋσης.

Όμως όφείλουμε νά επισημάνουμε ότι ή δημιουργία εκπαιδευτικής συνείδησης καί ολοκληρωτικής αφιέρωσης στό εκπαιδευτικό έργο των Ναυτικών Σχολών έξαρτάται επίσης καί από τήν βεβαιότητα τής μελλοντικής άπασχόλησης πού πρέπει νά εξασφαλισθεϊ στό εκπαιδευτικό προσωπικό καθώς καί τά θέματα των άποδοχών τους. Είναι πραγματικά σοβαρά θέματα καί είμαστε βέβαιοι ότι δέν διαλάθουν τής προσοχής του κ. Ύπουργού.

#### **Μία προσέγγιση του επιτελούμενου εκπαιδευτικού έργου στις ΑΔΣΕΝ**

Όπως είναι γνωστό λόγω τής ευρύτητας τής γνωστικής ύλης πού καλύπτει τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα στις

ΑΔΣΕΝ παρέχουν τς υπηρεσίες τους καθηγηταί διαφόρων ειδικοτήτων καί από διαφόρους χώρους προερχόμενοι.

Άναντίρρητα αυτό άποτελεϊ ένα σοβαρό πρόβλημα που δυσχεραίνει τήν ομαδοποίηση των περιπτώσεων μέ άποτέλεσμα τήν δημιουργία πολλές φορές δικαιολογημένων παράπονων.

Όμως ό χώρος τής ναυτικής εκπαίδευσης είναι πολύ ευαίσθητος καί δέν είναι δυνατόν νά γίνεται άποδεκτό ότι σ αυτές τς δικαιολογημένα κατά τά άλλα, καταστάσεις, νά έχουμε σαν ένδεχόμενο άποτέλεσμα είτε τήν άδιαφορία γιά τό εκπαιδευτικό έργο είτε ακόμη καί σχόλια πού θίγουν τό κύρος τής ναυτικής εκπαίδευσης, τής Σχολής αλλά καί αυτής τής ναυτικής σταδιοδρομίας γενικώτερα.

Άν λάβουμε υπόψη μας ότι ή γνώμη των καθηγητών επηρεάζει πολύ σοβαρά τούς σπουδαστές τότε είναι φανερό ότι σχόλια του τύπου: «τί έπάγγελμα είναι αυτό πού ακολουθήσατε» ή «έσύ άξίζεις καλύτερη τύχη από τήν θάλασσα» καί άλλες τέτοιες έφράσεις χωρίς άμφιβολία άπογοητεύουν τούς σπουδαστές στις σπουδές τους καθώς καί γιά τήν μελλοντική τους σταδιοδρομία δημιουργούν γενικά άρνητικό κλίμα καί κυρίως προκαλούν τήν άδιαφορία των σπουδαστών γιά τά μαθήματά τους καί προάγουν άτυχώς τό κλίμα τής «ήσσονος προσπαθείας».

Άντίθετα θετική στάση των καθηγητών γιά τς ναυτικές σπουδές, τήν Σχολή καί τήν ναυτική σταδιοδρομία δημιουργεί καί γιά τούς σπουδαστές θετική εικόνα καί γιά τήν κοινωνία καί ακόμη γιά τήν σπουδάζουσα στή μέση εκπαίδευση νεολαία από όπου άντλείται τό σπουδαστικό δυναμικό τους.

Θά μπορούσε νά διατυπωθεϊ ή άποψη ότι παρατηρεϊται «μία έσωστρέφεια καί κλείσιμο κάθε Σχολής στον έαυτό της». Ή διστακτικότητα αυτή νά προβάλλει πρόσ τά έξω τό επιτελούμε-

νο έργο της, έχει παίξει άρνητικό ρόλο, άφού οί Σχολές έμφανίζονται σαν άπομονωμένες από τό ευρύτερο πνευματικό γίγνεσθαι.

Θά πρέπει όμως νά διευκρινισθεϊ ότι ή πνευματική προβολή είναι έργο κυρίως των ιδίων των καθηγητών καί δευτερευόντως άλλων συντελεστών.

Ό χώρος τής ναυτικής τεχνολογίας, ό λειτουργικός χώρος του πλοίου από πλευράς διοίκησης καί ό τομέας τής οικονομικής λειτουργίας του τόσο σε έπίπεδο πλοίων όσο καί σε έπίπεδο ναυτιλίας παρουσιάζει μία δυναμική πού δέν άπαντάται σε άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Είναι φανερό λοιπόν ότι γιά όλο αυτό τό χώρο τής εξέλιξης οί καθηγηταί πρέπει νά ένημερώνονται συστηματικά προκειμένου μέσα από τήν εκπαιδευτική διαδικασία νά μεταδώσουν τό ύλικό αυτό στους σπουδαστές.

Χωρίς άμφιβολία ή διαδικασία αυτή απαιτεϊ κόπο καί χρόνο καί ακόμη άνάπτυξη ενός συστήματος πληροφόρησης. Ή άναζήτηση βιβλιογραφίας ή δημοσίευση δικών τους άρθρων καί μελετών καί ή συμμετοχή τους σε ήμερίδες ή διημερίδες, διαλέξεις καί σεμινάρια άποτελούν προσπάθειες οί όποιες προάγουν καί τήν έρευνα αλλά καί τήν καλύτερη τεκμηρίωση των διασκομένων θεμάτων.

Μέ αυτό τό σκεπτικό εκτιμάται ότι τό εκπαιδευτικό έπιτελείο τής κάθε Σχολής θά πρέπει νά άποτελέσει ξεχωριστό πυρήνα έπιστημονικού καί επαγγελματικού δυναμικού μέ δικό του έργο καί μέ δική του ταυτότητα ή όποία πρέπει νά προβληθεϊ καί νά πάρει ευρεία δημοσιότητα.

Νά είναι βέβαιοι οί καθηγητές ότι μέ τέτοια προσπάθεια καί προσφορά τό έργο τους θά άναγνωρισθεϊ όχι μόνο από τούς ίδιους τούς σπουδαστές τους — πράγμα πού άποτελεϊ καί τήν μεγαλύτερή τους καταξίωση καί από τήν ναυτιλία γενικώτερα.

Ή παθητική θεώρηση του θέματος μέ τό δικαιολογητικό ότι τό ΥΕΝ πρέ-

## **ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.**

12, Akti Possidonos  
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17  
TELEFAX: 4179660  
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.



πει να δώσει προηγουμένως κίνητρα, βιβλία κλπ. έχει βέβαια κάποια βάση, όχι όμως τέτοια που να δικαιολογεί την αδιαφορία και την αδράνεια. Την πνευματική εργασία της Σχολής δεν μπορεί να την υποκαταστήσει το 'Υπουργείο ή άλλοι φορείς. 'Εμείς θεωρούμε ότι μέσα στην ναυτική εκπαίδευση υπάρχουν αξιόλογοι καθηγητές όλων των κλάδων. Χρειάζεται ο ενθουσιασμός και η συστηματοποίηση των ενεργειών τους για παραγωγή σημαντικού και πρωτότυπου πνευματικού έργου.

### Η αναβάθμιση έχει ανάγκη συμπαράστασης

Έχει επανειλημμένα τονιστεί ότι όλοι οι φορείς της Έλληνικής Ναυτιλίας καταβάλλουν ειλικρινή προσπάθεια για αναβάθμιση της ναυτικής παιδείας στην Ελλάδα. Και αυτό γιατί πλέον έχει αποδειχθεί ότι για να λειτουργήσουν αποτελεσματικά τα ελληνικά πλοία χρειάζονται πολύ καλά εκπαιδευμένα ναυτικά στελέχη με ευρύτερη κατανόηση ολοκλήρου του ναυτιλιακού κυκλώματος.

Όμως για πολλούς ακόμη αυτή η διαπιστωμένη ανάγκη αναβάθμισης έχει παραμείνει σχηματικά μετέωρη ως προς την ουσία των ναυτικών σπουδών και ακόμη για πολλούς η προσέγγιση του χώρου της ναυτικής εκπαίδευσης παραμένει απλή διακήρυξη. Ουσιαστικά δηλαδή οι ΑΔΣΕΝ που παραμένουν ο κορμός της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής παιδείας γενικότερα στην Ελλάδα αντιμετωπίζονται «αποστασιοποιημένα» από πολλές κατευθύνσεις μη εξαιρουμένης και μερίδας του ίδιου του ναυτικού κόσμου.

Και η στάση τους αυτή μπορεί να έρμηνευθεί ως αποστασιοποίηση ή και αδιαφορία από το γεγονός ότι ενώ με ειλικρίνεια έπιζητούν την αναβάθμιση, στην καθημερινή πράξη με όρισμένες ενέργειες ή παραλείψεις ουσιαστικά αποκόπτουν την επικοινωνία με αυτόν τον χώρο αγνοώντας την ύπαρξή του, αγνοώντας ότι αναβάθμιση σημαίνει προβληματισμό, σημαίνει κατάκτηση γνώσεων σε πνευματικό επίπεδο, γιατί τέτοιος είναι ο χώρος της σύγχρονης ναυτικής και λειτουργικής τεχνολογίας και εξέλιξης στο πλοίο που πρέπει να κατανοηθεί και να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Και όταν πραγματικά όμιλούμε για αποστασιοποίηση ή αδιαφορία αυτή συναντάται ακριβώς στην «μή σύζευξη» της ανα-

βάθμισης με την πνευματικότητα.

Και εδώ συναντάται το όλως περίεργο ότι κατά βάθος οι φορείς της ναυτιλίας, αλλά και αυτή ακόμη η πνευματική ζωή του τόπου — και τί ειρωνεία! αφού είναι αυτός ο τόπος ή ναυσίβιος Έλλάς — διέπονται από την περίεργη «ελίτικη αντίληψη» κατά την οποία εδώ στην Ελλάδα — ναί στην Ελλάδα των 4.000 πλοίων και των πολλών δεκάδων χιλιάδων ναυτικών — η ναυτική εκπαίδευση και η ναυτική παιδεία γενικότερα, δεν μπορεί να διεκδικεί θέση στην πνευματικότητα, θέση στον Έλληνικό Πανεπιστημιακό χώρο. Και να σκεφθεί κανείς ότι κατέχει τέτοια θέση ακόμη στην Αίγυπτο των 100 πλοίων, στην Γκάνα των 10 πλοίων και του Ντουμπάι των 5 πλοίων χωρίς βέβαια να τολμήσει να αναφερθεί κανείς στις ΗΠΑ, Ρωσία, Ιαπωνία κλπ.

Εδώ στην Ελλάδα ή Ελληνική επισημονική κοινότητα πεισματικά επιμένει ότι Ναυτιλία αποτελούν οι «παντόφλες» και τα έναπομείναντα καϊκια της κούλουρ - λαΐν.

Για την αρνητική αυτή θέση όταν ανακινείται το θέμα κατά καιρούς ακούγονται και διαφορετικές έρμηνειες. Όρισμένοι δίνουν την έρμηνεία ότι ενδεχόμενα θα μειωθεί το έπιστημονικό κύρος ή ο επαγγελματικός χώρος απασχόλησης κάποιας άλλης στεργιανής ειδικότητας. Και ως προς τό έπιστημονικό κύρος είναι παράλογο να γίνεται σκέψη γιατί όπως δεν θίγεται τό έπιστημονικό κύρος του Δικηγόρου έπειδή διδάσκεται στην ΑΣΟΕΕ τό μάθημα του Έμπορικού Δικαίου ή στην Πάττειο στοιχεία Ποινικού Δικαίου ή αντίθετα δεν θίγεται τό κύρος του Οικονομολόγου έπειδή διδάσκεται στην Νομική Δημόσια και Ίδιωτική Οικονομία.

Και έπίσης παράλογο είναι να γίνεται λόγος για περιορισμό του επαγγελματικού πεδίου απασχόλησης αφού ο πλοίαρχος σε τέτοια περίπτωση ούτε Δικηγόρος είναι, ούτε Οικονομολόγος.

Κατά συνέπεια δεν τίθεται ούτε θέμα μείωσης έπιστημονικού κύρους σε οποιαδήποτε έπιστήμη ούτε έπίσης τίθεται θέμα περιορισμού των επαγγελματικών δικαιωμάτων κάποιας τάξης εργαζομένων.

Αυτό τό όποιο διεκδικεί η ναυτική παιδεία και στην Ελλάδα είναι η δική της πνευματικότητα, τό δικό της έπιστημονικό κύρος στο δικό της χώρο, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες.

Όμως από πολλούς ακόμη χρησιμο-

ποιείται τό έπιχείρημα ότι θά στερηθεί ή ναυτιλία από έμπειρα στελέχη. Όμως ο φόβος αυτός τό έλάχιστο πού μπορεί να χαρακτηριστεί είναι άδικοιολόγητος γιατί στελέχη σε ηλικία περίπου 35 χρονών με υποχρεώσεις και μία έτοιμη καριέρα και μάλιστα στην φάση αυτή πού έχουν πάρει τό Άνώτερο Δίπλωμα Ε.Ν. δεν εγκαταλείπουν εύκολα τή θάλασσα. Δηλαδή διαρροή δεν θά έχουμε περισσότερο από ότι έχουμε σήμερα.

Αντίθετα οι για τόν φόβο όμιλούντες έπιμελώς αποκρύπτουν να όμιλήσουν για τή πραγματική αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών και τήν προσέλκυση πολύ μεγαλύτερου αριθμού στελεχών στην ναυτική σταδιοδρομία: «Όπερ και τό ζητούμενο».

Και για να επανέλθουμε στο θέμα της αποστασιοποίησης των φορέων της ναυτιλίας για τήν ουσία των ναυτικών σπουδών δεν φαίνεται να υπάρχει μία βαθύτερη προσέγγιση του τί ακριβώς διδάσκεται, σε τί επίπεδο και αν ακριβώς καλύπτει και κατά ποιό τρόπο όλόκληρο τό κύκλωμα της ναυτιλίας.

Για πολλούς αυτή ή μή ουσιαστική προσέγγιση των φορέων γίνεται — έστω και να μην συνειδητοποιείται — με κάποια σκοπιμότητα, με τήν έννοια ότι οι εκπροσωπούντες τους διάφορους φορείς ξεκινούν με κάποια προκατάληψη υποκειμενικής προέλευσης.

Μέ αυτό νοείται κυρίως ότι εάν τήν γνώμη του φορέα τήν εκφράζει ένα συμβούλιο πού ένας πιθανόν να είναι δικηγόρος, άλλος ναυπηγός, άλλος μηχανολόγος, άλλος οικονομολόγος κλπ. κλπ. τότε υπερισχύει όπως φαίνεται στην εκφραση της γνώμης τό υποκειμενικό στοιχείο. Αυτό σημαίνει ότι εάν πρόκειται να καλυφθούν θέματα νομικής φύσεως ο νομικός έχει άμφιβολίες γιατί πρέπει να διδαχθούν στις ΑΔΣΕΝ σε βάθος π.χ. ώρισμένα κεφάλαια των γενικών αρχών του Διοικητικού Δικαίου ή και Ποινικής Δικονομίας ή Ναυτικού Δικαίου, ο οικονομολόγος γιατί πρέπει να διδαχθούν βασικά στοιχεία Λογιστικής ή Ίδιωτικής οικονομίας ή Προγραμματισμού ή Διεθνών οικονομικών σχέσεων ή και Ναυτιλιακής Πολιτικής, ο ναυπηγός γιατί να διδαχθούν βαθύτερα θέματα ναυπηγικής, ή ευστάθιας πλοίων ή και φορτώσεων κλπ., κλπ.

Εάν αυτό συμβαίνει πραγματικά τότε από τήν μία σκοπιά είναι άδικοιολόγητο όπως αναφερθήκαμε παραπάνω με λεπτομέρειες (δηλαδή δεν υπάρχει θέμα επαγγελματικής επικάλυψης) και



από τήν άλλη σκοπιά είναι καταστροφικό για τήν ναυτιλία γιατί ουσιαστικά τορπιλλίζει κάθε έννοια αναβάθμισης αλλά και κάθε ελπίδα των Έλλήνων έφοπλιστών να έχουν στα πλοία τους ολοκληρωμένους και υπεύθυνους αξιωματικούς στους οποίους θα εμπιστεύονται τα πλοία τους.

Εάν όμως πραγματικά δεν θέλει να έχει ένα τέτοιο ολοκληρωμένο αξιωματικό πού θα του εμπιστευτεί τήν τεράστια περιουσία του τότε είναι βέβαιο ότι δεν μπορεί και να τόν αντικαταστήσει πάνω στο πλοίο με όλους άθροιστικά τους παραπάνω εξειδικευμένους. Τότε άτυχώς του παραμένει μόνο μία λύση: να αφήσει τα πράγματα να εξελιχθούν «όπως πάνε». Όμως αυτό οδηγεί χωρίς άμφιβολία σε ένα άργό θάνατο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Και ό απλά ναυτικά σκεπτόμενος άνθρωπος διερωτάται. Γιατί δηλαδή να μην αναβαθμιστεί ή ναυτική παιδεία στην χώρα μας; Γιατί ή ναυτιλία να στερείται μορφωμένων και ολοκληρωμένων αξιωματικών τήν στιγμή πού ή Έλληνική νεολαία προσπαθεί να μπει σε οποιαδήποτε Άνωτάτη Σχολή και άφου τελειώσει να παιδεύεται ακόμη τόσα χρόνια για μία θέση γραφείου;

Μήπως τελικά βρισκόμαστε μπροστά σε μία στείρα κοντόφθαλμη άρνηση; Μήπως βρισκόμαστε μπροστά σε κάποια έγωϊστική άποψη για τόν Άλφα ή Βήτα λόγο. Μήπως πρέπει και αυτή ή άρνητική άποψη, όποια και νά ναι να πειστεί ότι έχει και αυτή συμφέρον να αναθεωρήσει τήν θέση της έφόνσον άποζει από τήν ναυτιλία;

Κάτω από αυτό τό πρίσμα ή μή προσέγγιση του έργου της ΑΔΣΕΝ άποτελεί άρνητική συμπεριφορά της ίδιας της ναυτιλίας προς τά αύριανά της στελέχη και τούς αύριανούς πιστούς της συνεργάτες.

Και πραγματικά αυτό τόν σύνδεσμο

των Σχολών με τούς φορείς δεν τόν βλέπουμε να εκφράζεται και με διαφορετικούς τρόπους πού να άποδεικνύουν πραγματικά τό ενδιαφέρον της για τίς ναυτικές σπουδές αλλά και κατά τρόπο πού να κεντρίζει τό ενδιαφέρον της κοινωνίας για τίς ναυτικές σπουδές.

Για παράδειγμα δεν βλέπουμε οι ΑΔΣΕΝ να χρησιμοποιούνται από φορείς της ναυτιλίας για σεμινάρια, για μία διημερίδα; ή ήμερίδα ή ακόμη και για διαλέξεις με ευρύτερη συμμετοχή κυρίως των τοπικών παραγόντων της ναυτιλίας, της γενικής εκπαίδευσης, της τοπικής διανόησης και των καθιονδήποτε τρόπων σχέση έχόντων με τήν ναυτιλία.

Τέτοιες πνευματικές εκδηλώσεις σωστά προετοιμαζόμενες με τήν σύμπραξη της Σχολής και των καθηγητών της όχι μόνο στό καθαρά ουσιαστικό μέρος αλλά και στό κοινωνικό (π.χ. κλείσιμο εκδήλωσης με μία δεξίωση στους χώρους της Σχολής κλπ.) είναι βέβαιο ότι θα άποτελέσει τό γεγονός της Σχολής της Ναυτιλίας και της κοινωνίας σε τοπικό επίπεδο. Πραγματικά ή πνευματική αυτή εκδήλωση θα άνυσώσει τό κύρος των καθηγητών της, θα γνωρίσει καλύτερα ή τοπική κοινωνία τό έργο της Σχολής, τήν προσφορά της καθώς και τό έργο της ναυτικής εκπαίδευσης, ή δέ σπουδάζουσα νεολαία των Λυκείων της περιοχής θα ένημερωθεί με άμεσότητα για τίς τιροοπτικές μιάς ναυτικής σταδιοδρομίας. Και ακόμη θα γνωρίσει τήν Έλληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα σάν χώρο και σάν προσφορά και μαζί με αυτό και τό δέσιμό της με τήν Σχολή, για τήν όποία ή Σχολή άποτελεί τό ιερό της τέμενος άφου εκεί εκπαιδεύονται και γαλουχούνται τά ναυτικά της στελέχη.

Άς αναλογιστούμε όλοι μας τά πολλαπλά ώφέλη πού θα προκύψουν για τήν Έλληνική Ναυτιλία με τέτοιες

έμπρακτες άποδείξεις — πού δεν είναι αυτές και μόνο — οι όποιες προσεγγίζουν τήν ναυτιλία και τήν ναυτική εκπαίδευση, από μία άλλη κατεύθυνση. **Τήν κατεύθυνση της πνευματικής καταξίωσης.** Αυτή συγκινεί και προσελκύει τήν νεολαία της περιοχής πού άλλοτε ίσως να συγκινείτο με τούς γλάρους στην τηλεόραση και με τό σλόγκαν «για να γυρίσετε δωρεά τόν κόσμο». Είναι ό μοναδικός σήμερα τρόπος να τούς ευαισθητοποιήσουμε ότι εκεί στην περιοχή τους, στην γειτονεία τους λειτουργεί ένα πνευματικό Ίδρυμα στό όποιο ό νέος μπορεί να σπουδάσει «σπουδές καταξιωμένες» για μία φιλόδοξη ναυτική σταδιοδρομία ή όποια μπορεί να του προσφέρει σημαντικά στή θάλασσα αλλά και μετά από χρόνια άργότερα όταν για όποιοδήποτε λόγο θελήσει ή άναγκαστεί να άσχοληθεί και στην στεριά οι ναυτικές του σπουδές μέχρι τήν άπόκτηση του άνωτέρου ναυτικού διπλώματος μαζί με τήν πολύχρονη θαλάσσια έμπειρία του θα άποτελούν και τότε ύπολογισιμα προσόντα τά όποια σοβαρά θα λαμβάνονται ύπόψει.

Άλλά ακόμη θα λέγαμε μία τέτοια εκδήλωση σε έπαρχιακή Σχολή και με τήν παρουσία μία μέρα του ίδιου του Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας ή του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ είτε είναι στα Χανιά ή τήν Χίο ή τήν Σύρο κλπ. θα δώσει και τήν βαρύτητα και τό στίγμα της σημασίας πού έχει για τήν Ναυτιλία και τό Υπουργείο ή Σχολή αυτή.

Κύριε Υπουργέ είναι γνωστό ότι πιάνετε τά μηνύματα των καιρών, αλλά και ή ταχύτητα των μετακινήσεών σας είναι επίσης γνωστή.

Η ναυτιλία πάντοτε έπασχε στην Ελλάδα — και είναι τό παράπονό της — ότι δεν κατανοεί τόν ρόλο της ή Έλληνική κοινωνία, ότι δηλαδή ό μέσος Έλληνας δεν γνωρίζει τό μέγεθος της, τόν ρόλο της, τίς προοπτικές πού

**John Samonas**  
**+ Sons**

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews  
167/169 LONDON ROAD  
Kingston · Upon · Thames,  
Surrey KT2 6PT — England  
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)  
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G  
FAX: 081-547 1949  
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames



έχει για τους Έλληνες αλλά και τις ανάγκες της, ότι θέλει την κατανόησή της και την υποστήριξή της. Βοηθήστε λοιπόν στην αλληλοπροσέγγιση. Ή προσέγγισή της μέσω των πνευματικών εκδηλώσεων με επίκεντρο τις ΑΔΣΕΝ κατά περιοχή αποτελεί ένα σωστό και καταξιωμένο δρόμο.

Αληθινά θα πρωτοτυπίσετε κ. Υπουργέ.

Αλλά ανεξάρτητα από τα παραπάνω υπάρχουν πολλές δυνατότητες να φέρουμε στο προσκήνιο του ναυτικού προβληματισμού τις ΑΔΣΕΝ βοηθώντας έτσι και στην αναβάθμιση του ρόλου τους.

Για παράδειγμα λειτουργούν από τους διαφόρους φορείς επιτροπές ναυτικής εκπαίδευσης οι οποίες βεβαίως απαρτίζονται από αξιόλογους ανθρώπους και χωρίς αμφιβολία παράγουν θετικό έργο.

Όμως είναι ανάγκη αυτές οι επιτροπές να κινούνται πολύ πιο κοντά στις Σχολές, να ανταλλάσσουν απόψεις με τους καθηγητές, να ενδιαφερθούν για το έργο τους και να τους συνδράμουν με βιβλιογραφικό ή πληροφοριακό υλικό ώστε το έργο των Σχολών να γίνεται ουσιαστικότερο. Και ακόμη θα υποστηρίζονταν ότι η συμμετοχή σαυτές ενός καθηγητού από την δρώσα ναυτική εκπαίδευση — με δική τους ουσιαστική φωνή εκπαιδευτικού που δεν θα ένεργε κατ' εντολήν ουδενός — θα ήταν πολύ εποικοδομητική και σε επίπεδο ουσίας αλλά και σε επίπεδο

σκοπιμότητας εφόσον η παρουσία του συνεπάγεται την συνεργασία φορέως ναυτιλίας — με την ναυτική εκπαίδευση.

Αλλά θεωρείται ακόμη ότι η πέραν από τους χώρους της ναυτικής εκπαίδευσης, η παρουσία των ΑΔΣΕΝ σε όργανα γενικότερα προβληματισμού για την ναυτιλία αναβαθμίζει τις ΑΔΣΕΝ ως πνευματικά ιδρύματα αφού είναι γνωστό για την Έλληνική Ναυτιλία ότι οι σοβαρές πολιτικές περνάνε μέσα από τον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης.

Η παραγνώρισή τους σημαίνει παραγνώριση ενός τεράστιου χώρου, ενός βασικού συντελεστού που στηρίζει τις προοπτικές υλοποίησης των προγραμμάτων ανάπτυξης της Έλληνικής Ναυτιλίας. Η παρουσία ενός καθηγητού των ΑΔΣΕΝ — και είναι βέβαιο ότι υπάρχουν αξιόλογοι καθηγητές μέσα στην δρώσα ναυτική εκπαίδευση — δεν σημαίνει αντιπαλότητα, σημαίνει την υπεύθυνη γνώμη της ναυτικής εκπαίδευσης με δικά της κριτήρια εκπαίδευσης και όχι της ναυτικής εκπαίδευσης με κριτήρια της ναυτικής πολιτικής.

Με αυτό το σκεπτικό σε πρόσφατο συνέδριο της WISTA στην Ελλάδα παραγνώριστηκε η ναυτική εκπαίδευση — και δεν αναφερόμαστε στην ναυτική εκπαίδευση ως Υπουργείο — αλλά σαν χώρο εκφραζόμενο από αρμόδιο καθηγητή των ΑΔΣΕΝ.

Αληθινά τόσο περιττή ή παράτερη ήταν η παρουσία της ευρύτερης ναυτικής εκπαίδευσης σε ναυτικό συνέδριο που όπωσδήποτε θα έχουν θιγεί και θέματα εκπαίδευσης; Και μόνο η παρουσία του θα έδινε τό «στίγμα» και θάστελνε τό μήνυμα τί σημαίνει για την Έλληνική Ναυτιλία ή ναυτική εκπαίδευση και πόσο δεμένη είναι με τό γίνεσθαι της Έλληνικής Ναυτιλίας και ακόμη τότε θά ήταν μία εμπρακτική απάντηση σε πολλούς που θεωρούν ότι: «Για την ναυτική εκπαίδευση από τό ένα χέρι ύμνουμε την αναβάθμισή της και από τό άλλο ένεργοϋμε για τή υποβάθμισή της».

Και σάν επιλογικά θά λέγαμε κλείνοντας τό άρθρο αυτό «οτι την ναυτική εκπαίδευση είναι λάθος νά την θυμόμαστε μόνο όταν συμβαίνουν ναυτικά ατυχήματα στέλνοντας μύδρους εναντίον της, όπως και λάθος είναι νά την θυμόμαστε μόνο σε εγκαίνια στέλνοντας σαυτήν εύχολόγια».

Είναι ένας χώρος δράσης ιερός, ο οποίος έχει ανάγκη της συνεχούς συμπαράστασης, ενδιαφέροντος και προπαντός ήθικης και πνευματικής στήριξης όλων μας, με πρώτους αυτούς που έχουν κάθε λόγο νά λειτουργεί κατά τις επιταγές των καιρών σε μία ναυτική χώρα όπως είναι ή Ελλάδα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ**

Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832268 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE  
15 FETTER LANE  
LONDON EC4A1JJ

## ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**



# ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ του ανθρώπινου δυναμικού της Ναυτιλίας απασχολεί όλους, γιατί όλοι γνωρίζουν ότι χωρίς "Έλληνες ναυτικούς, και στην προκειμένη περίπτωση, χωρίς "Έλληνες αξιωματικούς δεν υπάρχει, δεν μπορεί να υπάρξει μέλλον για την "Ελληνική Ναυτιλία. Υπάρχει όμως και ένας ειδικότερος προβληματισμός που επικρατεί στις ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες εξακολουθούν να διατηρούν την "Ελληνική και να επανδρώνουν τα πλοία τους με "Έλληνες. Αυτές, λοιπόν, οι εταιρίες παρακολουθούν με συνεχώς αυξανόμενη ανησυχία την «ληηλασία» στελεχών την οποία υφίστανται από τις εταιρίες που διαχειρίζονται μόνον πλοία με ξένες σημαίες και στα οποία χρησιμοποιούν συνήθως δύο (πλοίαρχο και Α' μηχανικό) ή τέσσερις "Έλληνες (πλοίαρχο και υποπλοίαρχο και Α' και Β' μηχανικό). Και όπως είναι αυτόνομο μελετούν διάφορους τρόπους για να σταματήσουν αυτή την διαρροή στελεχών, για την δημιουργία των οποίων, πέρα από τις δαπάνες σε χρήμα, έχουν καταβληθεί συστηματικές, επίμονες και πολύχρονες προσπάθειες.

Μία από τις σκέψεις που γίνονται, είναι σχέδιο που φαίνεται ότι έχει προχωρήσει πολύ και με την εφαρμογή του οποίου προσδοκείται ότι θα ανακοπεί και θα σταματήσει εντελώς ή «ληηλασία» έτοιμων και καλά καταρτισμένων στελεχών και πολλές φορές με ιδιαίτερη εξειδίκευση, προβλέπει την δημιουργία δεσμευμένων λογαριασμών στους οποίους θα κατατίθενται τα υπέρ της συλλογικής σύμβασης καταβαλλόμενα ποσά που θα αναλαμβάνονται από τους ενδιαφερόμενους όταν θα τερματίζουν οριστικώς την επαγγελματική τους σταδιοδρομία που φυσικά δεν νοείται με την συνταξιοδότησή τους από το ΝΑΤ αλλά την πλήρη αποξένωσή τους από οποιαδήποτε επαγγελματική ένασχόληση που σχετίζεται με τη Ναυτιλία — στο μεταξύ βεβαίως θα εισπράττουν τους τόκους που θα προκύπτουν από τα ποσά που θα έχουν καταβληθεί στους δεσμευμένους λογαριασμούς.

Τό σχέδιο αυτό, πέρα από τα προβλήματα που θα προκαλέσει στις εταιρίες που διαχειρίζονται μόνον πλοία με ξένες σημαίες οι οποίες εξ ορισμού

πλέον δεν θα είναι εύκολο να βρίσκουν τα στελέχη που χρειάζονται, δημιουργεί και έναν ακόμη κίνδυνο για την υπόσταση του έθνικού μας νηολογίου, δεδομένου ότι οι εταιρίες που θα τό θέσουν σε εφαρμογή θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα στελέχη τους που θα θέλουν να εργασθούν και μετά την συνταξιοδότησή τους. Και η μόνη εν προκειμένω λύση είναι η σταδιακή αλλαγή της "Ελληνικής ώστε να υπάρχει η δυνατότητα απασχολήσεως των στελεχών τους που θα συνταξιοδοτούνται.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το πρόβλημα θα πάρει σε λίγο έκρηκτικές διαστάσεις εάν εξακολουθήσουμε να παραμένουμε με τα χέρια σταυρωμένα. Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν διατυπώσει μία πρόταση με την οποία αφ' ενός θα εξασφαλισθούν πρόσθετοι πόροι στο ΝΑΤ ύψους ενός και πλέον δίσ δραχμών μηνιαίως και ανάλογο ποσόν σε συνάλλαγμα στην εθνική μας οικονομία και επί πλέον τό ανθρώπινο δυναμικό που χρειάζεται η "Ελληνική Ναυτιλία. Αυτή η ρεαλιστική πρόταση δεν υλοποιείται γιατί φαίνεται ότι ορισμένοι έχουν πείσει τον Υπουργό, και κατ' επέκταση την Κυβέρνηση, ότι πρέπει να υπάρξει και άλλη περίοδος άναμονης για να διαπιστωθεί ή απόδοση των μέτρων που αποβλέπουν στην επιστροφή των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, αλλά κανένας από τους συμβουλάτορες δεν ρωτάει και την "Ακτή Μιαούλη για να μάθει από πρώτο χέρι τί είναι εκείνο που μπορεί να γίνει, ποιά δηλαδή είναι αυτή τη στιγμή τό έφικτό.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ ναυτικοί ωθούνται από τους «πράκτορες» που τους προωθούν για εργασία σε ελληνικά πλοία να καταφεύγουν στην ΙΤΦ για να εξασφαλίζουν μέσω των έκβιαστικών μηχανισμών της όσα οι «πράκτορες» αυτοί τους παίρνουν για να τους ναυτολογήσουν!

Η συνταρακτική αποκάλυψη, που έρχεται για πρώτη φορά στο φως της δημοσιότητας από τη στήλη αυτή, έγινε πρόσφατα από εκπρόσωπο της Διεθνούς των Μεταφορών, ο οποίος μάλιστα αναφέρει συγκεκριμένα όνομα «πρακτόρων» στις Φιλιππίνες

που κάνουν αυτή την βρωμοδουλειά σε βάρος των ελληνικών πλοίων και που σε τελευταία ανάλυση καταλήγει και σε βάρος των Φιλιππινέζων ναυτικών οι οποίοι όχι μόνον χάνουν τη δουλειά τους αλλά περιλαμβάνονται και στους πίνακες εκείνων που έχουν δημιουργήσει προβλήματα με τον έναν ή τον άλλο τρόπο.

Βεβαίως, ανάλογα προβλήματα δημιουργούν σε βάρος των πλοίων και οι πράκτορες εκείνοι που δεν συνιστούν μέν σε όσους ναυτολογούν να καταφεύγουν στην ΙΤΦ αλλά τους κατακρατούν ένα σεβαστό ποσό — όπως και οι προηγούμενοι — που ξεπερνάει τα 1.000 δολάρια κατ' άτομο και για τον λόγο αυτό οι άνθρωποι φθάνουν μωτρωμένοι — τό λιγότερο — στο πλοίο και με τη σειρά τους και με κάποια υποκίνηση δημιουργούν και αυτούς προβλήματα σε βάρος του πλοίου που τους εξασφαλίζει την απασχόληση και φυσικά δεν ευθύνεται για τις βρωμοδουλειές που κάνουν οι πράκτορες στις Φιλιππίνες.

Όλοι αυτοί οι πράκτορες που κατακρατούν 1.000 και πλέον δολάρια από κάθε Φιλιππινέζο ναυτικό που ναυτολογούν είναι λίγο - πολύ γνωστοί στις ναυτιλιακές εταιρίες από τις ακριτομύθιες αυτών των δυστυχημένων ανθρώπων, όπως είναι γνωστές και οι επιχειρήσεις που δεν καταδέχονται να κατακρατήσουν από τους ναυτικούς ούτε ένα πέσο.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι υποκίνηση γίνεται στα αμερικανικά λιμάνια κυρίως από θρησκευτικές και παραθρησκευτικές οργανώσεις που συνδέονται με δίκτυα έκβιαστών δικηγόρων που για να παρασύρουν τους Φιλιππινέζους σε καταγγελίες σε βάρος των πλοίων τους δίνουν ακόμη και χρήματα για την αντιμετώπιση διαφόρων αναγκών τους — βεβαίως όλα αυτά τα τερτίπια έχουν γίνει τώρα γνωστά και είναι πλέον πολύ εύκολο να αποφεύγονται τα προβλήματα στα αμερικανικά λιμάνια.

Η ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ που δόθηκε στην απόφαση του Έφετείου Αθηνών με την οποία υποχρεούται ή CITI-BANK να καταβάλει αποζημίωση στο Συγκρότημα Τσίμπλη επειδή έκρινε ότι ή συμπεριφορά της Τράπεζας στην



πώληση έξι πλοίων του ήταν αντίθετη μέ τά χρηστά ήθη φέρνει σιγά - σιγά στην επιφάνεια ανάλογες περιπτώσεις και άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δέν τόλμησαν όμως νά προχωρήσουν σέ δικαστικούς αγώνες γιά νά διεκδικήσουν εκείνα που έχασαν από αθέμιτες πρακτικές όχι, βεβαίως των ίδιων των Τραπεζών αλλά των οργάνων τους, χωρίς αυτό νά σημαίνει ότι και οι ίδιες είναι άμοιρες ευθυνών. Και τώρα εξηγούνται άρκετά πράγματα, γιά τά όποια δέν υπήρχαν τότε έρμηνείες και οι πολλοί νόμιζαν ότι όλα, περιλαμβανομένων και των ταλαιπωριών και των ταπεινώσεων, όφείλονταν στην κακή τύχη, ενώ σέ πολλές περιπτώσεις επρόκειτο γιά πολύ καλοστημένες μεθοδεύσεις που όδηγούσαν σέ αποτέλεσματα που είχαν προδιαγραφεί μέ μαθηματική ακρίβεια.

ΑΙΣΘΗΣΗ προκάλεσε στον χώρο ή πληροφορία του «Βήματος» της 17ης Φεβρουαρίου γιά ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ΚΚΕ. Συγκεκριμένα, ή έφημερίδα έγραψε ότι «πρίν μερικά χρόνια τό ΚΚΕ μπήκε και στον χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κυρίως μέ την «Τράνς - Όριεντ Σίππινγκ Κόμπανυ», ή όποια βέβαια κινείται επιχειρηματικά και απολαμβάνει όλες τίς είδικές ρυθμίσεις που υπάρχουν στην Ελλάδα γιά την άποφυγή της καταβο-

λής φόρων. Οι συναλλαγές της ήταν κυρίως μέ τίς Ανατολικές χώρες και ιδιαίτερα μέ τή Σοβιετική Ένωση. Έν τούτοις πληροφορίες που δόθηκαν από τή Μόσχα πρός τό ΚΚΕ, πρίν από ένα χρόνο περίπου, ανέφεραν ότι ή εταιρία χρησιμοποιήθηκε γιά νά εξαχθούν από τή Σοβιετική Ένωση κεφάλαια που είχαν συγκεντρώσει άνθρωποι του μπρεζνιεφικού καθεστώτος. Τότε στην «Τράνς Όριεντ» έγιναν μερικές αλλαγές προσώπων και τό θέμα έληξε εκεί...».

Η έν λόγω εταιρία έχει μετονομαστεί ήδη σέ Transorient Overseas και ουσιαστικά πρόκειται γιά μία άμιγώς σοβιετική επιχείρηση που έχει εγκατασταθεί στην Ελλάδα, όπως όλες οι άλλες ξένες εταιρίες. Ο γράφων συνόμιλησε γιά λίγο μέ τόν πρόεδρο της εταιρίας κ. Γιώργο Χασαπόδημο, ό όποιος έφευγε γιά ταξίδι. Ο κ. Χασαπόδημος, μέ τόν όποιο θά υπάρξει και άλλη συνάντηση γιά την παροχή περισσότερων πληροφοριών είπε ότι είχε άκούσει γιά τό δημοσίευμα αλλά δέν τό είχε δει και ανέφερε ότι ή Transorient Overseas είναι ουσιαστικά θυγατρική εταιρία της μεγαλύτερης σοβιετικής ναυτιλιακής εταιρίας, της Black Sea Shipping Company, και μέ έδρα την Ελλάδα διαχειρίζεται όρισμένα πλοία μέ σημαία Μάλτας τά όποια είναι επανδρωμένα άποκλειστικά μέ Σοβιετικούς ναυτικούς που άμεί-

βονται βάσει συλλογικής συμβάσεως της Black Sea Shipping Company. Άλλά περισσότερα στό επόμενο τεύχος και υπό την προϋπόθεση φυσικά ότι θά έχει επιστρέψει από τό ταξίδι του ό κ. Χασαπόδημος.

ΑΘΩΩΘΗΚΑΝ από τό Τριμελές Έφετείο Κακουρηγμάτων Άθηνών ό ναυτικός πράκτωρ κ. Στ. Ψιακής και ό κ. Δ. Μπενάς, εκπρόσωπος της διαχειρίστριας εταιρίας του πλοίου «Άλφονσίνα» μέ τό όποιο είχε μεταφερθεί τό γιουγκοσλαβικό καλαμπόκι που έμφανίσθηκε σάν έλληνικό και δημιούργησε την γνωστή στό πανελλήνιο υπόθεση γιά την όποια υπήρξαν καταδίκες και από τό είδικό δικαστήριο αλλά και από τό ποινικό.

ΕΠΑΝΕΡΧΟΜΑΣΤΕ στό νέο βιβλίο του κ. Χρήστου Ντούνη: «Η Έλληνική Ναυτιλία κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο» επειδή υπάρχει μία ειδήση: Τό βιβλίο, παρά τό γεγονός ότι είναι γραμμένο στην Έλληνική, αγοράζεται και από ξένους!

Υπενθυμίζουμε ότι τό βιβλίο διατίθεται και από τά «Ναυτικά Χρονικά» — άρκει, επαναλαμβάνομε, ένα τηλεφώνημα στον γράφοντα ή στην γραμματεία των «Χρονικών» γιά την άποστολή των αντίτύπων που χρειάζεται κάθε ναυτιλιακή εταιρία ή οίσοδήποτε ιδιώτης.

# THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK  
MERCHANT FLEET



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



# BALKANFRACHT

*SHIPBROKERS*

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'N' and 'K' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' is formed by two vertical bars and a diagonal bar. The 'K' is formed by a vertical bar and two diagonal bars. The letters are set against a light blue background that has a wavy, torn-paper-like edge on the left side.

*35 years shipping & shipbroking experience*

Head office: 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece

TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098

TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT



## Τό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους έπιβεβαιώνει τά «Ναυτικά Χρονικά»

Δημοσιεύουμε άμέσως έν συνεχεία τήν ύπ' άριθ. 57/91 Γνωμοδότηση του Γ Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους γιά τήν γνωστή «κομπίνα» του πλοίου «La Palma».

Προηγουμένως όμως είναι άναγκαίως μερικές παρατηρήσεις:

Παρατήρηση πρώτη: Τό θέμα του πλοίου αυτού τέθηκε γιά πρώτη φορά από τά «Ναυτικά Χρονικά» τήν 1 Ιουλίου 1990, χωρίς φυσικά νά άναφερθεί τό όνομά του (μιλούσαμε τότε γιά «μία καραμπινάτη υπόθεση έξαπατήσεως τής Έλληνικής Πολιτείας» καί γιά μία επίσης «καραμπινάτη υπόθεση συναλλαγματικών παραβάσεων από άτομα πού φέρονται άναμεμειγμένα στην υπόθεση τής εικονικής — από λάθος τής φωτοσυνθέσεως είχε καταγραφεί σάν «οικονομική» — πωλήσεως» του έν λόγω πλοίου, αλλά τό Υπουργείο, παρά τό γεγονός ότι είχε ύπ' όψη του σχετικές πληροφορίες σιώπησε. Ένα μήνα ακριβώς μετά, δηλαδή τήν 1η Αύγουστου 1990, τά «Ναυτικά Χρονικά» επισήμαιναν τήν περιέργη σιωπή του Υπουργείου γύρω από τήν υπόθεση αυτή γιά τήν όποία επιδίωξαν νά ένημερωθούν — ιδιωτικώς καί χωρίς νά έκφράζουν ύπερρεσιακή βούληση, όπως μάς είχαν πεί τότε — όρισμένοι ευαίσθητοι λιμενικοί αξιωματικοί καθώς καί τήν τηλεφωνική παρέμβαση ενός νομικού, ό όποιος είχε υποσχεθεί νά μάς προσκομίσει καί στοιχεία από τά όποια, δήθεν, θά άποδεικνυόταν ότι δέν ύπήρξε έξαπάτηση τής Έλληνικής Πολιτείας.

Παρατήρηση δεύτερη: Έπειτα από όλα αυτά τό Υπουργείο άναγκάσθηκε νά κινηθεί καί τά «Ναυτικά Χρονικά» έθεσαν στη διάθεσή του τά στοιχεία πού κατείχαν καί πού ύπήρχαν καί στό ίδιο τό Υπουργείο. Επίσης τά «Ναυτικά Χρονικά» άνέφεραν πλέον στό τεύχος τής 1ης Σεπτεμβρίου 1990 ότι ή «κομπίνα» άφορούσε τό πλοίο «La Palma», τό όποιο μεταβιβάσθηκε εικονικά σέ ελληνική ναυτιλιακή εταιρία μόνον καί μόνον γιά νά παραλαμβάνει επιβάτες καί από τά ελληνικά λιμάνια καί ταυτόχρονα νά μπορεί νά προσεγγί-

### Γιά τήν «κομπίνα» του πλοίου «La Palma»

ζει καί σέ τουρκικά λιμάνια, πράγμα πού δέν επέτρεπε ή Κυπριακή σημαία πού είχε μέχρι τότε τό πλοίο. Υπογράμμιζαν ότι έπρόκειτο γιά καραμπινάτη κομπίνα. Καί τόνιζαν ότι τό Υπουργείο όφειλε νά προχωρήσει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση στην άρση τής σημαίας καί τήν παραπομπή των ύπευθύνων στη Δικαιοσύνη γιά έξαπάτηση τής Έλληνικής Πολιτείας. Στο ίδιο τεύχος τά «Ναυτικά Χρονικά» υπογράμμιζαν ότι από τά στοιχεία πού είχε θέσει στη διάθεσή τους ό προαναφερθείς νομικός όχι μόνον δέν άμφισβητήθηκε αλλά, αντίθέτως, έπιβεβαιώθηκε ή «κομπίνα» καί τόνιζαν — έπειτα επίσης από σχετική άναφορά του έν λόγω νομικού — ότι ή Τράπεζα τής Ελλάδος όφειλε νά μιλήσει γιά τό θέμα των συναλλαγματικών παραβάσεων, πλην όμως μέχρι τή στιγμή πού γράφονταν οι γραμμές αυτές έμεις δέν είχαμε δει καμμία σχετική γραφή αλλά ούτε καί είχαμε άκούσει τήν λαλιά της γι' αυτήν τήν έπιμαχη υπόθεση.

Παρατήρηση τρίτη: Μετά τήν άναφορά του όνόματος του πλοίου από τά «Ναυτικά Χρονικά» μάς κοινοποιήθηκε μέ ήμερομηνία 10.9.90 από τίς εταιρίες «Intercruise» καί «Ναυτοκρουαζιέρες» μία έξώδικη διαμαρτυρία από τήν όποία έπιβεβαιωνόταν ή κομπίνα καί επί πλέον γινόταν προσπάθεια νά θεωρηθεί ότι ό ελληνικός έφοπλισμός δέν κάνει τίποτε άλλο παρά νά επιδίδεται σέ κομπίνες, όπως οι ύπεύθυνοι τής κομπίνας του «La Palma». Παράλληλα, μίλησε επί τέλους καί τό Υπουργείο — μέ ήμερομηνία 20.9.90 μάς έστάλη μία έπιστολή του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη πού άποκάλυπτε ότι τό Υπουργείο γνώριζε τήν υπόθεση από τόν Φεβρουάριο μάλιστα του 1990 αλλά δέν έκανε τίποτε, δέν μπορούσε δηλαδή νά επέμβει γιατί ύπήρχαν δικαστικές έκκρεμότητες των άντιδίκων! Η έξώδικη δήλωση καθώς καί ή έπιστολή του Υ-

πουργού δημοσιεύθηκαν στό τεύχος τής 1η Όκτωβρίου των «Ναυτικών Χρονικών» μαζί μέ έπιστολή του νομικού κ. Γεώργ. Διακοπούλου προς τόν Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπράλη καθώς καί έπιστολή του αντιπροέδρου του Δ.Σ. καί μετόχου τής εταιρίας «Ναυτοκρουαζιέρες» κ. Άγγελου - Μάριου Λιναρδάτου.

Παρατήρηση τετάρτη: Παρ' όλα αυτά, παρά τό γεγονός ότι στό μεταξύ ύπήρξε καί μία ιδιαίτερα άποκαλυπτική έπιστολή του γνωστου ναυτιλιακού δικηγόρου κ. Π. Γαλάτη αλλά καί συνεχείς επαναλήψεις του θέματος από τά «Ναυτικά Χρονικά» στά τεύχη 15ης Όκτωβρίου, 1ης Νοεμβρίου καί 1ης Δεκεμβρίου 1990, τό Υπουργείο εξακολουθούσε νά σιωπά καί, επί τέλους, στις 13 Δεκεμβρίου 1990 άπευθύνει έρώτημα στό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, τό όποιο μέ τήν έν συνεχεία δημοσιευόμενη Γνωμοδότηση επαναλαμβάνει εκείνα πού ύποδείκνυαν έπιμόνως τά «Ναυτικά Χρονικά».

Άπό τά άνωτέρω προκύπτουν:

Πρώτον, μία άπορία: Γιά τό Υπουργείο, τό όποιο γνώριζε τήν υπόθεση από τόν Φεβρουάριο του 1990, άπευθύνθηκε στό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους μόλις στις 13 Δεκεμβρίου καί δέν τό έκανε από τήν αρχή:

Δεύτερον, μία διαπίστωση: Αύτοί πού χειρίσθηκαν τήν υπόθεση στό Υπουργείο είτε κινήθηκαν από άνικανότητα, ιδιότητα, πρόθεση ή δόλο μέ στόχο νά βλάψουν τόν ίδιο τόν Υπουργό τους είναι έπικίνδυνοι γιά τά γενικότερα συμφέροντα τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Τρίτον, ένα έρώτημα: Τί θά κάνει τώρα ό Υπουργός καί γιά τή συγκεκριμένη υπόθεση αλλά καί ποιά μέτρα θά λάβει έναντίον εκείνων πού τόν εξέθεσαν προσωπικά, είτε γιά νά παίξουν αυτοί τά παιχνίδια τους, είτε από σύγγνωστη άνικανότητα;

### Η ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

Η ύπ' άριθ. 57/91 Γνωμοδότηση του Γ Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους έχει ως έξης (ή



συζήτηση έγινε στις 30 Ιανουαρίου 1991 με την έξις σύνθεση: Αντιπρόεδρος Σ. Κωσταρόπουλος. Πάρεδροι — μέ συμβουλευτική γνώμη — Χ. Φραγκούλης, Κ. Μπακάλης, Ν. Κασιμάς, Θ. Θεοφανόπουλος και Ι. Μάσβουλας και εισηγητής ο Νομικός Σύμβουλος του ΥΕΝ κ. Μιχ. Βερκής).

Αριθ. Έρωτήματος: 1341.1403/1/90/ 13-12-90 Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας — Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, Τμήμα 50. Περί των ένεργειών της Διοικήσεως, ένόψει καταγγελιών περί εικονικότητας Ναυτικής Έταιρίας του Ν. 959/79 και εικονικής πρὸς αὐτήν μεταβιβάσεως πλοίου, πού είχε αποτέλεσμα τήν κτήση της Έλληνικής σημαίας.

Επί του άνωτέρω έρωτήματος τό Νομικό Συμβούλιο έγνωμοδότησε ως έξης:

1. Στο άρθρο 6 παρ. 1-3 του Ν. 959/1979 «Περί της Ναυτικής Έταιρίας» όρίζεται ότι «1. Άκυρος είναι ή σύστασις ναυτικής εταιρίας εάν ή περί αὐτῆς σύμβασις δέν πληροί τίς προϋποθέσεις των άρθρων 1,2 και 3 παρ. 1, του άρθρου 4 παρ. 1 και 2 και του άρθρου 5 παρ. 1, 2 και 3. Επίσης άκυρος είναι ή σύστασις ναυτικής εταιρίας, εάν οίσοσδήποτε των ίδρυτών έστερείτο της Ικανότητας πρὸς δικαιοπραξίαν κατά τόν χρόνον ύπογραφῆς της εταιρικής συμβάσεως. 2. Έπιφυλασσομένης της διατάξεως της προηγούμενης παραγράφου ή σύστασις ναυτικής εταιρίας εις οὐδένα έτερον λόγον άκυρότητος, άπολύτου ή σχετικής υπόκειται. 3. Η άκυρότης κηρύσσεται διά δικαστικής αποφάσεως επί τῇ αίτησει παντός έχοντος έννομον συμφέρον. Η περί άκυρώσεως άγωγῇ στρέφεται κατά της εταιρίας.

Στό άρθρο 53 παρ. 1 και 2 του αὐτοῦ νόμου όρίζεται ότι: «1. Επί τῇ ύποβολῇ της εταιρικής συμβάσεως ό τηρών τό μητρώον όφείλει νά καταχωρίσει τήν εταιρίαν εις τό βιβλίον μητρώου και ν' άνοίξη φάκελλον και με-

ρίδα της εταιρίας, έφ' όσον ή εταιρεία συνεστήθη νομοτύπως. 2. Εάν ό τηρών τό μητρώον άμφιβάλη διά τό νομότυπον της εταιρικής συμβάσεως δέν προβαίνει εις τήν καταχώρησιν, αλλά παραπέμπει τήν σύμβασιν εις τόν Προϊστάμενον Πρωτοδικείου Πειραιώς, είδοποιών περί τούτου έγγραφως τούς ίδρυτάς της εταιρίας. Η καταχώρησις της εταιρίας εις τήν τελευταίαν ταύτην περίπτωση γίνεται μόνον μετά πράξιν του Προϊσταμένου Πρωτοδικείου Πειραιώς. Κατ' άπορριπτικής πράξεως του Προϊσταμένου Πρωτοδικείου Πειραιώς επιτρέπεται προσφυγή εις τό Πολυμελές Πρωτοδικέον Πειραιώς, κατά τήν διαδικασίαν των άρθρων 739 και επ. του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας».

Στό δέ άρθρο 42 του ίδιου νόμου όρίζεται ότι: «Η ναυτική εταιρία λύεται δι' άποφάσεως του Μονομελοῦς Πρωτοδικείου δικάζοντας κατά τήν διαδικασίαν των άρθρων 739 και επ. του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας, αίτήσει παντός έχοντος έννομον συμφέρον ή του Υπουργού Έμπορικῆς Ναυτιλίας, εάν ή εταιρία επιδιώκη σκοπόν διάφορον του όριζομένου εις τό άρθρον 1».

II. Από τίς άνωτέρω διατάξεις προκύπτουν, πλην άλλων, τά έξης: 1) Οί λόγοι άκυρότητος της ναυτικής εταιρίας καθορίζονται περιοριστικώς υπό του νόμου και είναι α) ή άνικανότητα πρὸς δικαιοπραξία οίσοσδήποτε των ίδρυτών της και β) ή μή τήρηση των προϋποθέσεων των άρθρων 1,2,3 παρ. 1,4 παρ. 1 και 2, 5 παρ. 1,2 και 3 του Ν. 959/79. Όποιοσδήποτε άλλος λόγος άκυρότητος (ή άκυρωσίς), άπόλυτης ή σχετικής, είτε εκ του νόμου 959/79, είτε εκ του κοινού δικαίου, δέν ισχύει γιά τῇ ναυτική πορεία. 2) Ό τηρών τό μητρώον έλέγχει μόνον τό νομότυπο της συμβάσεως (καταστατικού), δηλ. άν τό καταστατικό έχει ύπογραφῆ από δύο τουλάχιστον ίδρυτές, άν φέρει θεώρησιν του γνησίου των ύπογραφών κατά τό άρθρο 50 παρ. 2 του Ν. 959/79 και άν τό

καταστατικό περιέχει τά επί ποινή άκυρότητος έλάχιστα στοιχεία του καταστατικού, κατά τό άρθρο 6 παρ. 1 του Ν. 959/79. Καί έφόσον τό καταστατικό εύρεθῇ νόμιμο, ύποχρεούται νά προβῇ στήν καταχώρησιν της εταιρίας. 3) Μετά τήν καταχώρησιν της εταιρίας στο μητρώο ναυτικών εταιριών, και αὐτή ή ύπαρξη λογου άκυρότητος από τούς άναφερομένους περιοριστικώς στο άρθρο 6 παρ 1 του Ν. 959/79, δέν επιφέρει αὐτοδικαίως άκυρότητα της εταιρίας, αλλά ή άκυρότητα άπαιτεῖται νά κηρυχθῇ διά δικαστικής αποφάσεως, κατόπιν άγωγῆς παντός έχοντος έννομο συμφέρον. 4) Η κατά τό άρθρο 42 του Ν. 959/79 λύση της εταιρίας δι' άποφάσεως του Μονομελοῦς Πρωτοδικείου, κατόπιν αίτήσεως παντός έχοντος έννομο συμφέρο ή του Υπουργού Έμπορικῆς Ναυτιλίας, χωρεῖ μόνο άν ή εταιρία κατά τῇ διάρκεια της λειτουργίας της παρεκκλίνει του σκοπού της και επιδιώκει σκοπό διάφορο του όριζομένου στο άρθρο 1 του ίδιου νόμου (κτήση κυριότητος, έκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών έμπορικῶν πλοίων), όχι δέ και όταν ή εταιρία δέν επιδιώκει ένενργῶς τόν σκοπόν της, αλλά άπλῶς διατηρεῖται σέ κατάσταση άδρανείας (βλ. και Είσηγ. Έκθεση του νόμου επί του άρθρου 42).

III. Κατά συνέπεια των άνωτέρω, στήν προκειμένη περίπτωση, και άληθῶν ύποτιθεμένων των άναφερομένων στήν έπισυναπτόμενη στο έρώτημα καταγγελία, ότι ή ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.», πού είναι καταχωρημένη στο μητρώο ναυτικών εταιριών μέ αριθμό μητρώου 1333/17.5.1988 είναι εικονική και ότι δέν έχει δημοσιεύσει ίσολογισμούς, δέν έχει συγκληθῇ Γενική Συνέλευση και Διοικητικό Συμβούλιο κλπ., ουδεμία ένέργεια της Διοικήσεως (Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας) άνακύπτει, διότι, ή μέν εικονικότητα της εταιρίας, άνεπιτρέπτως προβάλλεται, ως μή περιλαμβανομένη μεταξύ των περιοριστικώς καθορισμένων υπό του νόμου

## COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR  
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1  
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.  
TELEPHONE: 01-9307561



λόγων πού συνεπάγονται άκυρότητα τής ναυτικής έταιρίας (άρθρ. 6 παρ. 1 καί 2 Ν. 959/79). Έν πάση δέ περιπτώσει, ή άκυρότητα ναυτικής έταιρίας, πού έχει καταχωρηθεί στό μητρώο ναυτικών έταιριών, μόνο διά δικαστικής άποφάσεως δύναται σύμφωνα μέ τό άρθρο 6 παρ. 3 τοῦ Ν. 959/79 νά κηρυχθεί καί δέν μπορεί συνεπώς νά έξετασθεί παρεμπιπτόντως από τή Διοίκηση. Η δέ άδράνεια τής έταιρίας, λόγω τής μή συγκλήσεως γενικής συνελεύσεως καί διοικητικού συμβουλίου, μή δημοσιεύσεως Ισολογισμών κλπ., δέν παρέχει τό δικαίωμα στόν Υπουργός Έμπορικῆς Ναυτιλίας νά ζητήσει τή δικαστική λύση τής έταιρίας κατά τό άρθρο 42 τοῦ Ν. 959/79.

IV. Άλλως όμως έχει τό πράγμα, καθ' όσον άφορά τήν καταγγελλομένη εικονικότητα τής μεταβιβάσεως στήν άνωτέρω ναυτική έταιρία του υπό Κυπριακή σημαία πλοίου «La Palma», άποτέλεσμα τής όποιás υπήρξε ή άναγνώριση τοῦ πλοίου αὐτοῦ ως Έλληνικοῦ καί ή έγγραφή του στό Έλληνικό νηολόγιο. Διότι, σύμφωνα μέ τό άρθρο 5 παρ. 1 τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, προϋπόθεση τής άναγνώρισεως πλοίου ως Έλληνικοῦ (ή όποία συντελεῖται κατά τό άρθρο 6 τοῦ παρ. 1 ΚΑΝΔ διά τής έγγραφῆς τοῦ πλοίου στό Έλληνικό νηολόγιο) είναι ή Έλληνικότητα τοῦ πλοίου. Ότι, δηλαδή, στό πλοίο ανήκει κατά ποσοστό άνω τῶν πενήντα έκατοστῶν σέ Έλληνες υπηκόους ή σέ Έλληνικά νομικά πρόσωπα, τῶν όποίων τά κεφάλαια ανήκουν σέ Έλληνες υπηκόους κατά τό αὐτό ποσοστό. Έπομένως, αν ή μεταβίβαση τοῦ άνωτέρω πλοίου στήν Έλληνική ναυτική έταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.» — πού φέρεται ότι έγινε τήν 28.12.1988 ήταν εικονική, καί συνεπώς άκυρη (άρθρ. 138 παρ. 1 Άστι-

κοῦ Κώδικα), τό πλοίο αὐτό δέν κατέστη Έλληνικό, αλλά εξακολουθεῖ νά παραμένει στήν κυριότητα τής πωλητρίας Κυπριακῆς έταιρίας «Intercruise Ltd.» καί άρα δέν συνέτρεχαν οί όροι τοῦ νόμου (άρθρ. 5 παρ. 1 ΚΑΝΔ) γιά τήν άναγνώρισή του ως Έλληνικοῦ. Σέ μία τέτοια περίπτωση τό έν λόγω πλοίο θά πρέπει νά διαγραφεί από τό Έλληνικό νηολόγιο, κατ' έφαρμογή τοῦ άρθρου 18 τοῦ ΚΑΝΔ, τό όποιο, όρίζον ότι «Έλληνικόν πλοῖον διαγράφεται έκ τοῦ οίκείου νηολογίου α) επί άπωλείας τής Έλληνικῆς Εθνικότητος κλπ.» καί ότι ή διαγραφή γίνεται καί αὐτεπαγγέλτως «κατόπιν άποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Έμπορικῆς Ναυτιλίας, μετά σχετικήν έρευναν τῶν έπαγομένων τήν διαγραφήν περιστατικῶν», εἶναι έφαρμοστέο, όχι μόνο στήν περίπτωση πού ή προϋπάρχουσα Έλληνική έθνικότητα τοῦ πλοίου άπωλέσθη, αλλά, κατ' εὐρυτέρα λογική έρμηνεία τοῦ γράμματος τής διατάξεως «άπώλεια τής Έλληνικῆς Έθνικότητος», ή καί κατ' ανάλογο διά τήν ταυτότητα τοῦ νομικοῦ λόγου έφαρμογή της, καί όταν τό έγγεγραμμένο σέ έλληνικό νηολόγιο πλοίο οὐδέποτε υπήρξε κατά μεταγενεστέρα διαπίστωση Έλληνικό (βλ. καί γνωμ. Ν.Σ.Κ. 253/1980).

V. Σημειωτέον, ότι στήν έκδοση τής άνωτέρω ύπουργικῆς άποφάσεως, περί διαγραφῆς τοῦ πλοίου έκ τῶν Έλληνικῶν νηολογίων, δέν κωλύεται ή Διοίκηση έκ τοῦ ύφισταμένου μεταξὺ τῶν μελῶν τής ναυτικῆς έταιρίας (Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.) εκκρεμοῦς δικαστικοῦ άγῶνος, κατά τόν όποῖον έχει προβληθεῖ έκτός τῶν άλλων καί ό ισχυρισμός περί εικονικότητος τής μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου «La Palma» από τήν Κυπριακή έταιρία «Intercruise Ltd.» πρὸς τήν Έλληνική έταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.». Διότι, ή Διοίκηση, κατά τήν άσκηση τῶν άρμο-

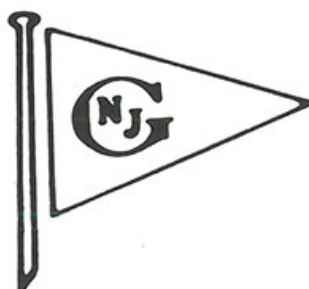
διοτήτων της, δικαιούται (καί επί όφειλομένης ένεργείας ύποχρεούται) νά έξετάζει παρεμπιπτόντως, επί τῇ βάσει τῶν εἰς τήν διάθεσή της στοιχείων, καί τά άστικῆς φύσεως ζητήματα πού άποτελοῦν πρόκριμα τής έπικειμένης διοικητικῆς ένεργείας, έκτός αν ό νόμος ρητῶς επιτάσσει τό αντίθετο ή αν ύφίσταται τελεσίδικη άπόφαση τοῦ άρμοδίου δικαστηρίου από τήν όποία προκύπτει δεδικασμένο περί τοῦ προκριματικοῦ αὐτοῦ ζητήματος (βλ. Παπαχατζῆ Διοικ. Δικ. 1983 σελ. 577 επ., Πορίσματα Νομολογίας ΣτΕ σελ. 159-160). Πράγμα πού στή συγκεκριμένη περίπτωση δέν συμβαίνει.

VI. Κατ' άκολουθίαν τῶν προεκτεθέντων, στό τιθέμενο έρώτημα προσήκει ή άπάντηση, ότι ως πρὸς τήν καταγγελλομένη εικονικότητα τής ναυτικῆς έταιρίας τοῦ Ν. 959/79 «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.» ή Διοίκηση (Υπουργεῖο Έμπορικῆς Ναυτιλίας) εἰς οὐδεμία ένέργεια δικαιούται νά προέλθει. Ός πρὸς τήν καταγγελλομένη όμως εικονικότητα τής πρὸς τήν έταιρία αὐτήν μεταβιβάσεως τοῦ υπό Κυπριακή σημαία πλοίου «La Palma», άποτέλεσμα τής όποιás υπήρξε ή άναγνώριση τοῦ πλοίου αὐτοῦ ως Έλληνικοῦ καί ή έγγραφή του στό Έλληνικό νηολόγιο, πρέπει νά διατάξει, κατ' (ανάλογο) έφαρμογή τοῦ άρθρου 18 τοῦ ΚΑΝΔ, σχετική έρευνα καί αν έξ αὐτῆς βεβαιωθεί ή εικονικότητα τής μεταβιβάσεως νά προβεῖ στήν έκδοση Υπουργικῆς άποφάσεως περί διαγραφῆς του έν λόγω πλοίου από τά Έλληνικά νηολόγια. Λόγω δέ τοῦ δυσμενοῦς χαρακτήρα τής άνωτέρω άποφάσεως, πρὸ τῆς εκδόσεως αὐτῆς, όφείλει νά προσκαλέσει τήν ένδιαφερομένη έταιρία νά άσκήσει τό Συνταγματικό δικαίωμα τής προηγουμένης άκροάσεως (άρθρο 20 παρ. 2 Συντ. 1975).

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

## **N. J. GOULANDRIS LTD.**

THE ADELPHI  
JOHN ADAM STREET  
LONDON WC2N 6AP  
ENGLAND



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



## ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Οι εξελίξεις του πολέμου στον Περσικό θεωρείται ότι είναι ένας από τους συντελεστές που επέδρασαν στην θετική εξέλιξη της αγοράς κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου.

Η συνεχιζόμενη άνοδος του BIFFEX (1.674 στις 25 Φεβρουαρίου) και η προσφορά φορτίων για Panamax και Capesizes τόνωσαν το μέχρι χθές πεσμένο ήθικό των εφοπλιστών.

Η κίνηση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα μία υπερκινητικότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων. Πολλές διαπραγματεύσεις διακόπησαν γιατί οι πωλητές θεώρησαν ότι οι τιμές που προσέφεραν τα πλοία τους ήταν χαμηλές.

Οι Έλληνες πρωταγωνιστές, όπως πάντα, σε τέτοιες αντιδράσεις έχουν αποδυθεί σε ρεκόρ επιθεωρήσεων ενδεικτικά του οποίου είναι το Sarah 19.500 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1971 που πρόσφατα πουλήθηκε άφου επιθεωρήθηκε από 32 αγοραστές.

Συνοψίζοντας, αυτό που βρίσκεται σε άνοδο είναι οι ιδέες των αγοραστών, ενώ αντίθετα οι μέχρι σήμερα πωλήσεις πραγματοποιήθηκαν σε ρεαλιστικά επίπεδα.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

| Όνομα          | TDW Έτος     | Τιμή \$    | Αγοραστές  |
|----------------|--------------|------------|------------|
| Argaman Sea    | 38.457 1969  | 2.150.000  | Έλληνες    |
| Elena          | 61.398 1974  | 5.750.000  | Ιταλοί     |
| Mare Sereno    | 51.500 1974  | 5.500.000  | Ιταλοί     |
| Oak Glory      | 64.930 1982  | 13.000.000 | Έλληνες    |
| Unique Pioneer | 117.800 1973 | 7.400.000  | Αμερικανοί |
| Combi Sarbna   | 103.328 1972 | 7.400.000  | Αμερικανοί |
| Agamemnon SB   | 49.898 1970  | 4.750.000  | Αγνωστοί   |
| Anapa          | 27.156 1972  | 2.700.000  | Έλληνες    |
| Bright Evelyn  | 26.638 1974  | 3.550.000  | Έλληνες    |
| Hyundai No. 6  | 19.400 1978  | 4.000.000  | Αγνωστοί   |
| New Cadmus     | 32.690 1976  | enblock    | Έλληνες    |
| New Diana      | 31.736 1976  | 10.200.000 | Έλληνες    |
| Pan Cedar      | 119.500 1973 | 5.200.000  | Έλληνες    |
| Rimba Kfruing  | 24.518 1976  | 4.300.000  | Έλληνες    |
| Sinan Alpdogan | 30.644 1971  | 2.300.000  | Έλληνες    |

|                 |             |            |           |
|-----------------|-------------|------------|-----------|
| Sisak           | 41.049 1967 | 2.300.000  | Γερμανοί  |
| Good Leader     | 66.509 1973 | 5.500.000  | Άγγλοι    |
| Lance lot Sea   | 21.983 1981 | 8.000.000  | Ευρωπαίοι |
| Kras            | 14.709 1968 | —          | Έλληνες   |
| Loretta V       | 27.311 1980 | 7.600.000  | Τούρκοι   |
| Bronislaw Czech | 33.700 1986 | 10.000.000 | Έλληνες   |
| Star I          | 21.950 1971 | 2.200.000  | Έλληνες   |
| Tomahawk        | 33.524 1974 | 4.000.000  | Έλληνες   |
| Dang Murni      | 17.032 1974 | 2.200.000  | Έλληνες   |

### TANKERS

|                   |              |            |            |
|-------------------|--------------|------------|------------|
| Anito             | 155.505 1976 | 17.000.000 | Ιταλοί     |
| Dona Wjima Rebeio | 10.672 1966  | 1.200.000  | Ταϊλανδοί  |
| Reina             | 6.260 1984   | 6.200.000  | Ταϊλανδοί  |
| Asterias          | 25.004 1968  | 1.900.000  | Άγνωστοι   |
| Bowlder           | 3.806 1972   | 200.000    | Έλληνες    |
| Planier           | 90.000 N.B   | 45.750.000 | Αμερικανοί |
| Antares           | 36.313 1977  | 9.000.000  | Έλληνες    |
| Wind Conquest     | 86.400 1981  | 24.000.000 | Μαλαίσιοι  |
| Malibu            | 4.230 1974   | 2.000.000  | Ταϊλανδοί  |
| Anna Paola        | 1.420 1960   | 180.000    | Έλληνες    |
| Fiona             | 2.205 1964   | 400.000    | Έλληνες    |
| Nafsika           | 2.830 1960   | 675.000    | Έλληνες    |

### ΤΟΥΗΝΤΕΚΕΡΣ:

|                     |             |           |             |
|---------------------|-------------|-----------|-------------|
| Amsterdam           | 17.240 1984 | 8.750.000 | Γερμανοί    |
| Senicoli Sierra     | 13.690 1973 | 2.500.000 | Απώ Ανατολή |
| Caroline Oldefndorf | 15.315 1960 |           |             |
| Elisabeth Oldendorf | 15.315 1969 | enblock   | Άγνωστοι    |

### ΔΙΑΦΟΡΑ:

|                 |            |           |             |
|-----------------|------------|-----------|-------------|
| Ferry Tregastel | 1.524 1971 |           | Άγγλοι      |
| Nobel           | 8.095 1974 | 2.100.000 | Έλληνες     |
| Marco Polo      | 4.400 1970 | 1.500.000 | Έλληνες     |
| Ugur Yildizi    | 5.661 1976 | 1.650.000 | Άγνωστοι    |
| RoRo St. Magnus | 937 1970   | 1.500.000 | Σκανδιναβοί |



## BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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



Ferry Wasa Prince  
Menkar  
Mykonos  
Nikos II

|       |      |           |          |
|-------|------|-----------|----------|
| 1.489 | 1974 | —         | Δανοί    |
| 4.868 | 1985 | 6.500.000 | "Ελληνες |
| 867   | 1959 | 306.250   | "Ελληνες |
| 9.099 | 1971 | 1.450.000 | Νορβηγοί |

## ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ:

| Όνομα           | TDW/LDT | Έτος | Τιμή USD/LDT     |
|-----------------|---------|------|------------------|
| Zim New York    | 24.815  | 1972 | 170 (Ταϊβανέζοι) |
| Sain Gerassimos | 13.350  | 1971 | 190 (Ινδοί)      |
| Colinda         | 16.757  | 1968 | 190 (Ινδοί)      |
| Ocean Sky       | 9.503   | 1969 | 105 (Άγνωστοι)   |
| Linge           | 13.154  | 1981 | 175 Μπαγκλαντές  |
| Kastav          | 8.575   | 1969 | — (Ινδοί)        |
| First Star      | 6.047   | 1968 | 175 (Ινδοί)      |

## ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πρίν 20 χρόνια — Φεβρουάριος 1971

| Όνομα         |    | TDW    | Έτος | Τιμή \$   |
|---------------|----|--------|------|-----------|
| Anna Presthos | TW | 16.140 | 1958 | 1.600.000 |
| Truth         | TW | 12.600 | 1958 | 1.160.000 |
| Ross Mount    | BC | 17.542 | 1962 | 2.725.000 |

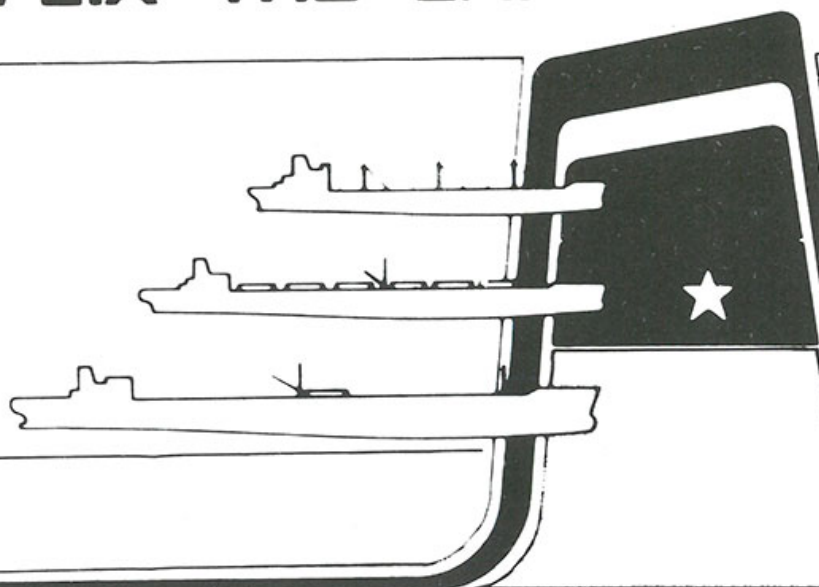
## Πρίν 10 χρόνια — Φεβρουάριος 1981

|                    |    |        |      |            |
|--------------------|----|--------|------|------------|
| Siraholm           | TW | 2.800  | 1975 | 1.900.000  |
| Caloric            | BC | 64.492 | 1976 | 21.000.000 |
| Shangri La         | BC | 33.330 | 1970 | 10.800.000 |
| Canadian Express   | BC | 16.475 | 1963 | 4.000.000  |
| Katerine Alexandra | MT | 74.480 | 1966 | 7.200.000  |
| World Promise      | MT | 31.127 | 1974 | 16.600.000 |

## Πρίν 1 χρόνο — Φεβρουάριος 1990

|                 |    |         |      |            |
|-----------------|----|---------|------|------------|
| Hanjin Hedland  | BC | 106.000 | 1972 | 8.250.000  |
| Alfa            | BC | 54.256  | 1974 | 8.500.000  |
| Hupei           | BC | 44.000  | 1984 | 18.250.000 |
| Dagomys         | BC | 31.000  | 1971 | 4.200.000  |
| Trident Venture | BC | 28.503  | 1984 | 14.200.000 |
| Nicolaos A      | BC | 28.169  | 1968 | 2.800.000  |
| Northern Cherry | BC | 26.540  | 1976 | 5.900.000  |
| Santa Esperanza | BC | 24.636  | 1972 | 4.000.000  |
| Sunny Spanker   | BC | 21.000  | 1982 | 8.700.000  |
| Valetta City    | BC | 19.007  | 1970 | 2.500.000  |
| Kappa Venture   | TW | 18.433  | 1976 | 5.500.000  |
| La Goaira       | TW | 14.275  | 1970 | 2.400.000  |
| Klio            | MT | 85.464  | 1968 | 8.200.000  |
| F. Maracaibo    | MT | 59.996  | 1981 | 23.500.000 |
| Lotte Danica    | MT | 31.000  | 1974 | 9.700.000  |
| Marianthi       | MT | 21.166  | 1965 | 2.600.000  |

## ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



# ‘Ο σωστός τρόπος αγοράς καυσίμων Ναυτιλίας

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ, χημικού, τεχνικού συμβούλου της ΕΚΟ ΑΒΕΕ

‘Ο τύπος καυσίμου που χρησιμοποιείται και οι προδιαγραφές που πρέπει να πληρεί, προσδιορίζονται από τον κατασκευαστή κάθε μηχανής. ‘Ομως είναι πρακτικά και οικονομικά αδύνατο να υπάρχουν αποθηκευτικοί χώροι στα διυλιστήρια και τις εγκαταστάσεις των εταιριών έμπορας πετρελαίου που να καλύπτουν τις απαιτήσεις των διαφόρων μηχανών.

‘Ο ευκολότερος τρόπος είναι να υπάρχουν τρία βασικά προϊόντα: τό Marine Gas Oil MGO, τό IF 180 CST (1500 Redwood) και τό IF 380 CST (3.500 Redwood). Χρησιμοποιώντας αυτά τα τρία προϊόντα σε σωστές αναλογίες, παρασκευάζουμε με ανάμιξη τό απαιτούμενο ιξώδες της κάθε μηχανής. Π.χ. τό ενδιαμέσα καύσιμα (Intermediate Fuels — IF), IF 30, IF 40, IF 60, IF 80, IF 100, IF 120, IF 150 -cst στους 50 βαθμούς κελσίου. ‘Υπάρχουν βέβαια όρισμένα προβλήματα κατά την ανάμιξη των καυσίμων στα όποια θα αναφερθώ πιό κάτω.

## Οι προδιαγραφές των καυσίμων Ναυτιλίας

‘Επικρατεί τέτοια σύγχυση, σχετικά με αυτό τό θέμα των προδιαγραφών, που σίγουρα επιβάλλεται κάποια ενημέρωση των ανθρώπων που αγοράζουν και χρησιμοποιούν καύσιμα για πλοία.

Δυστυχώς δέν έπαρκει πιά να προσδιορίζονται στην παραγγελία μόνο τό ιξώδες και ή ποσότητα του καυσίμου. Τά ελάχιστα χαρακτηριστικά του καυσίμου που είναι απαραίτητα. να γνωρίζει ό Α' μηχανικός για την καλή λειτουργία της μηχανής τους είναι: τό ιξώδες, την πυκνότητα, τό θειάφι, τό νερό, τό σημείο ανάφλεξης, τό σημείο ροής, τη συμβατότητα και τό αλουμί-νιο.

‘Ο σωστός χειρισμός του καυσίμου

ήταν πάντοτε απαραίτητος. ‘Η αύξανόμενη όμως χρήση καυσίμων προερχόμενα από σχάση (cracking), απαιτεί μιās υψηλότερης στάθμης χειρισμό (καθαρισμού του καυσίμου) και μεγαλύτερη προσοχή στην ποιότητα κατά την αγορά.

‘Ενας γενικός κανόνας για τη σωστή αγορά καυσίμου είναι ή καλή πρακτική κατά την πρώτη έπαφή με τους προμηθευτές καυσίμων. Είναι προτιμότερο να προλαβαίνεις τό κακό, παρά να τρέχεις ύστερα για τη θεραπεία του. Πρίν δίνετε παραγγελία είναι απαραίτητο να ζητάτε καύσιμα τό όποια πληρούν τις συγκεκριμένες απαιτήσεις σας. Να είναι σύμφωνα με τις ανάγκες της μηχανής του πλοίου και άνάλογα, με τον έξοπλισμό χειρισμού του πλοίου (τή μονάδα καθαρισμού), ή, με βάση κάποια διεθνή προδιαγραφή όπως π.χ. τις:

- BSI, British Standards MA 100: 1982
- ISO - F, International Organization for Standardization.
- CIMAC, International Council on Combustion Engines

Οι κατασκευαστές μηχανών ντίζελ σε συνεργασία με τις εταιρίες πετρελαίου και με την ένεργό συμμετοχή της ναυτιλίας, έχουν ιδρύσει τους τρεις διεθνείς οργανισμούς BSI, ISO-F και CIMAC. ‘Ο κάθε οργανισμός έχει θεσπίσει προδιαγραφές για τό καύσιμα ναυτιλίας με κριτήρια:

- Να εξασφαλιστεί μία σταθερή ποιότητα των καυσίμων για την παραγωγή τους από τό διυλιστήρια διεθνώς.
- ‘Ανταγωνισμού, δηλαδή τό προϊόντα αυτά να ανταποκρίνονται στη ζήτηση της διεθνούς αγοράς και ή τιμή τους να είναι προσιτή.
- Να πληρούν τό σκοπό και τη χρήση

για την όποια προορίζονται, να είναι κατάλληλα καύσιμα για τις μηχανές ντίζελ.

## Συμβατότητα (Compatibility)

‘Ενα πρόβλημα του καυσίμου που αντιμετώπιζουν τό πλοία είναι αυτό της συμβατότητας. Τά καύσιμα ναυτιλίας συνήθως αποτελούνται από αναμίξεις, δηλαδή είναι μίγματα συστατικών κλασματικής απόσταξης του πύργου Διύλισης. ‘Αμαμειγνύονται λευκά προϊόντα απόσταξης (Distillates) με μαύρα υπολείμματα (Residuals), στό απαιτούμενο ιξώδες και πυκνότητα. Τά καύσιμα αυτά θά ύποστούν και περαιτέρω ανάμιξη με marine gas oil (MGO) για ανάμιξη των ενδιαμέσα καυσίμων (IF).

‘Υπάρχει όμως ό κίνδυνος σε αυτές τις αναμίξεις τό συστατικά του καυσίμου να μην είναι συμβατά μεταξύ τους και να διαχωρισούν. Τό πλοίο έχει διπλό πρόβλημα: της σταθερότητας του καυσίμου που ύπάρχει στη δεξαμενή του και της συμβατότητας, της περαιτέρως ανάμιξης με άλλο καύσιμο από διαφορετική προέλευση, ή με MGO.

Γενικά οι δύο όροι, συμβατότητα και σταθερότητα περιγράφουν για τον Α' μηχανικό τό ίδιο πρόβλημα — τό διαχωρισμό του καυσίμου δημιουργώντας λάσπη (κατακρήμνιση των ασφαλτένιων συστατικών).

Σταθερό θεωρείται τό καύσιμο στό όποιο τό ασφαλτένια συστατικά παραμένουν διαλυμένα σε κολλοειδή μορφή στό σωμα του και δέ δείχνουν τάση διαχωρισμού και κατακρήμνισης (να πέσουν κάτω σαν λάσπη). ‘Οσο πιό άσταθές είναι τό προϊόν, τόσο πιό μεγάλη είναι ή κατακρήμνιση των ασφαλτένιων. ‘Η σταθερότητα του καυσίμου εξαρτάται από τη διαθέσιμη διαλυτότητα που έχει. ‘Οσο αυξάνεται ή άρωματικότητα (άρωματικά συστατι-

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET  
PIRAEUS

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



κά) του καυσίμου, τόσο μεγαλύτερη είναι η διαθέσιμη διαλυτότητα για τα ασφατένια τα οποία κυμαίνονται στο καύσιμο από 2-20%. Περαιτέρω ανάμιξη με ένα άλλο καύσιμο που είναι φτωχό σε άρωματικά, δημιουργεί κατακρήμνιση των ασφατένιων και έχουμε πρόβλημα συμβατότητας των δύο καυσίμων.

Όταν δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με την συμβατότητα, οι προφυλάξεις που πρέπει να παίρνει ο Α' μηχανικός είναι οι ακόλουθες:

- Νά αποφεύγει την ανάμιξη στην ίδια δεξαμενή, διαφορετικής προέλευσης καυσίμων, όπως πρωτογενούς με σχάση προπαντός όταν το ένα καύσιμο έχει υψηλό σημείο ροής (δταν έχει πολλά παραφινικά).

- Εάν πρέπει να γίνει ανάμιξη, τότε να περιορίσει την ποσότητα ενός από τα δύο καύσιμα — σε ποσοστό λιγότερο από 25%.

- Συνήθως δύο καύσιμα από προέλευση σχάσης μπορούν να αναμειχθούν, αυτό όμως δεν είναι απόλυτο.

- Νά αποφεύγει ανάμιξη δύο διαφορετικών καυσίμων διαφορετικής πυκνότητας (με μεγάλη διαφορά).

- Γενικά δύο καύσιμα με το ίδιο περίπου ιξώδες και πυκνότητα μπορούν να αναμειχθούν, χωρίς μεγάλο κίνδυνο για τη μηχανή.

- Όταν κάνετε ανάμιξη MGO με Residual, για λόγους συμβατότητας να μην αναμειγνύετε πιά πλούσιο μίγμα από IF-30 cst, δηλαδή το ποσοστό του MGO να είναι λιγότερο από 27%. Η σειρά με την οποία θα αναμειχθούν το MGO και το Residual συχνά επηρεάζει τη σταθερότητα (συμβατότητα) του μίγματος.

Ο κανόνας είναι ότι θα προσθέτουμε το MGO στο Residual και όχι το αντίθετο. Η ταυτόχρονη ανάμιξη των δύο προϊόντων επιτρέπεται. Συνιστάται θέρμανση και καλή ανακυκλοφορία για σωστή ανάμιξη.

### Τό Άλουμίνιο

Τό ποσοστό του άλουμινίου που περιέχει ένα καύσιμο έχει μεγάλη σημασία για τη μηχανή του πλοίου, γιατί υπάρχει σημαντική συσχέτιση άλουμινίου με τη συχνότητα των αναφερομένων προβλημάτων φθοράς. Με στοιχεία της Norske Veritas Petroleum Services, σε 52 περιπτώσεις προβλημάτων όπου η περιεκτικότητα σε άλουμίνιο ήταν πάνω από 30 ppm, τό 34% συσχετίζονται με τό άλουμίνιο.

Τό άλουμίνιο και πυρίτιο ( $Al_2SiO_3 + 5O_2$ ) χρησιμοποιείται ως καταλυτής στη μέθοδο σχάσης. Καταλυτική Πυρόλυση (Fluidized Catalytic Cracking — FCC). Η μέθοδος διύλισης FCC με καταλύτη τό Silica — Alumina, είναι σχεδιασμένη ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή ανάκτηση (maximum recovery of catalyst) του καταλύτη γιατί είναι πολύ ακριβός. Όμως, σωματίδια αλουμινίου - πυριτίου με διάμετρο μικρότερη από 30 μ. (microns), ξεφεύγουν προς τα βαριά κλάσματα διύλισης, στα catalytic bottoms. Τά cat bottoms, επειδή είναι πλούσια σε άρωματικά συστατικά χρησιμοποιούνται στην ανάμιξη καυσίμων ναυτιλίας ώστε να αυξηθεί η διαλυτότητα του καυσίμου. Η μεγάλη διαλυτότητα είναι αναγκαία, ώστε σε περαιτέρω ανάμιξη του καυσίμου, να μην υπάρξει περόβλημα συμβατότητας.

Μιά ομάδα εργασίας της British Institution (BSI) αποφάσισε να όρίσει μέγιστο όριο άλουμινίου τό 30 ppm. Η απόφασή της βασιζόταν στην παραδοχή ότι τά καύσιμα ναυτιλίας από σχάση περιέχουν 150 ppm, καταλύτη ( $Al_2O_3 + SiO_2$  και ότι η αναλογία του άλουμινίου στο σύνολό του είναι περίπου 5 ppm, δηλαδή  $150:5 = 30$  ppm άλουμίνιο. Αυτή η παραδοχή σήμερα είναι έσφαλμένη. Από τις αρχές του 1980, η σύσταση των καταλυτών αυτών έχει αλλάξει, έχουμε τάση στη χρήση καταλυτών με περισσότερο ά-

λουμίνιο.

Μέ αυτά τά δεδομένα πρέπει να συμφωνηθεί από τά Specifications Societies και να θεσπιστεί όριο που θά είναι πιό κοντά στην πραγματικότητα.

Συζητείται ότι η νέα προδιαγραφή που θά θεσπιστεί θά περιλαμβάνει τό άλουμίνιο και πυρίτιο μαζί (Aluminium + Silicate) με μέγιστο όριο τό 80 ppm. Δέν έχουν βέβαια καταλήξει σε αυτό τό όριο.

### Προσοχή

Έχει πιά αποδειχθεί από έρευνες που έγιναν από τούς κατασκευαστές των διαχωριστών αί από τίς εταιρίες πετρελαίου, ότι η πιό αποτελεσματική μέθοδος λειτουργίας είναι να χρησιμοποιούνται δύο διαχωριστές σε σειρά, καθαριστήρα — Διαυγαστήρα (Purifier — Clarifier). Με αυτή τη λειτουργία αφαιρούνται και τυχόν ύπολείμματα άλουμινίου.

Επίσης μή ρίχνετε καμμένα λιπαντικά από την κυρία μηχανή και από τίς ηλεκτρομηχανές, ή, άλλα λιπαντικά, στα καύσιμα. Δέν πρέπει να άδειάζετε τη λάσπη που βγαίνει από τόν διαχωριστή στο Bunker Tank, λόγω έλλειψης άλλου χώρου.

Η λάσπη, και τά μέταλλα που προέρχονται από τά λιπαντικά δέν θά αφαιρεθούν πλέον από τούς διαχωριστές λόγω αύξημένης ποσότητας και θά προκαλέσουν ραγδαία φθορά στη μηχανή κατά την καύση.

### ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

#### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- (1) Τό Έγχειρίδιο Καυσίμων και Λιπαντικών, Δημήτρης Σταματόπουλου (ένας οδηγός για την έξυπνη έμπειρη της Έμπορικης Ναυτιλίας), υπό έκδοση.
- (2) Exxon, Asphaltenes, Stability and Compatibility of Fuel Oil, MTB 83-16, March 31, 1983.
- (3) Exxon, Catalyst Fines in Marine Fuels, MTB 84-13, April 25, 1984.

**KIP**



## ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.**

**ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)**

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •**

**ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267**



## ΕΝΑ ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ

# ‘Ο Λέων του Πειραιώς

Χρειάζεται μία αφύπνιση για να ζωντανέψει η ιστορική μνήμη. Ένα πνευματικό κέντρισμα για να πάρει πνοή ο Πειραιάς, για να μην νεκρωθεί από τα χτυπήματα των νέων καιρών. Δεν πρέπει να παραδώσουμε την ιστορία μας στην λησμονιά. Δεν υπάρχει χειρότερο πράγμα από την λήθη, εκτός ίσως από την αδιαφορία, που μάς οδηγεί στην σταδιακή αποδυνάμωση της μνήμης.

Κι αυτά γράφονται γιατί αδράνησε μία πρόταση του Πειραιολάτρη Απόστολου Δόμβρου πρό διετίας για την διεκδίκηση του «Λέοντος του Πειραιώς», που βρίσκεται στριμωγμένο σε μία άκρη του Ναυστάθμου της Βενετίας. Έτσι με στίχους ύμνησε το σύμβολο του Πειραιά.

«Αθηναίοι γλύπτες σέ σμίλεσαν,  
Σαλαμινομάχοι στην είσοδο  
του λιμανιού σ' ανέστησαν,  
Βάραγγοι μισθοφόροι σέ χάραξαν  
σκλάβοι κωπηλάτες του Μοροζίνι  
στην Βενετία σέ κουβάλησαν  
καί σέ μίαν άκρη του ναύσταθμου σ' άπόθεσαν.  
Λησμονημένε δράκε, Πειραιώτη Λιόντα,  
ή Βενετσιάνικη άσημαντότητα δέν σου πρέπει  
τό Πόρτο - Λεόνε, τό λιμάνι σου,  
σέ προσμένει. 1».

Σέ προσμένει τό 'Επίνειο της 'Αθήνας, πού ή φήμη σου του'δωσε τό δνομά σου: Πόρτο Δράκο καί Πόρτο Λεόνε, από τό 1.318 μέχρι τό 1821, γιατί οί Τούρκοι τό δνόμαζαν έξ αίτίας του Λέοντος 'Ασλάν Λιμάνι.

Αυτό τό περίφημο μαρμάρινο λιοντάρι των τριών μέτρων ήταν τοποθετημένο στή είσοδο του λιμένος. Είχε τό στόμα άνοικτό πρός τό μέρος της θάλασσας καί έδιδε την έντύπωση ότι ήτο έτοιμος να έπιτεθεί κατά των εισερχομένων στό λιμάνι πλοίων. Παρέμενε άγρυπνος φρουρός στό 'Ακρωτήριον 'Αλκιμος (Ξαβέριον). Μάλιστα υποθέτουν ότι «'Αλκιμος (ισχυρός) έκαλείτο τό κολοσσιαίο άγαλμα ενός λέοντος μέ άνυψωμένην την κεφαλήν, καθισμένου επί των όπισθίων ποδών». (ULRICHS).

Υπάρχει διαφωνία ως πρός τόν χρόνο άναγέρσεως του Λέοντος. Πάντως άρκετοί έχουν την γνώμη ότι είναι «έργο της Κλασσικής περιόδου καί μάλιστα έργο του 5ου π.Χ. αιώνας από πεντελικόν μάρμαρον καί πιθανώς να έστήθη είς άνάμνησιν της νίκης του Μαραθώνος. Μερικοί υπέθεσαν ότι έστήθη μετά την ναυμαχία της Σαλαμίνας. Καί ήταν σύμβολο δυνάμεως καί πνεύματος κυριαρχίας».

Στόλιζε την είσοδο του λιμανιού καί συμβόλιζε τη δύναμη καί τό πλούτο της 'Αθηναϊκής Δημοκρατίας γιατί ο Πειραιάς ήταν «τό κλειδί της άκμής των 'Αθηνών. Διά του Πειραιώς εξέφραζον αί 'Αθηναί τας οικονομικάς των σκέψεις καί διά του Πειραιώς πάλιν είδον τό φώς οικονομικά φαινόμενα άγνωστα έως τότε2». Μάλιστα ο Περικλής μέ υπερηφάνεια έλεγε: «συρρέουσι δέ είς ήμās έκ πάσης της γής τά πάντα3» ώστε ο Δημοσθένης έθεώρει τόν λιμένα του Πειραιώς, καί τόν στόλον του ως «τό κύριον κεφάλαιον της δυνάμεως των 'Αθηναίων».

‘Ο Λέων ήταν τό σημαντικότερον

καί μεγαλύτερον μνημείον του αρχαίου Πειραιώς καί έδέσποζε άνάμεσα στά άλλα αξιόλογα δημόσια οίκοδομήματα όπως ή Σκευαθήκη του Φίλωνος, ή 'Ιπποδάμειος 'Αγορά, οί πέντε Στοές, από τό σημερινό ναό του 'Αγίου Νικολάου μέχρι της πλατείας Καραϊσκάκη, τό λεγόμενον «'Εμπόριον» πού στό κέντρο βρισκόταν τό «Δείγμα» (χρηματιστήριο 'Εμπ/των), ή Μακρά Στοά ('Αλφειόπωλις) καί οί Νεώσοικοι, όπως καί οί ναοί του Διός Σωτήρος (στόν 'Αγιο Σπυρίδωνα), τό 'Αφροδίσιον (στόν 'Αγιο Νικόλαο) καί της Μουνιχίας 'Αρτέμιδος (στην Καστέλλα), όπου υπήρχε καί τό αρχαιότερο Θέατρο του Πειραιώς, καθώς καί τό «Σηράγγειο» (στή Σπηλιά του Παρσκειού).

Αυτά τά οίκοδομήματα ώφείλοντο κυρίως στο μεγαλόπνοο πρόγραμμα του Θεμιστοκλή, όπου «τήν πόλιν έξήψε του Πειραιώς καί την γήν της θαλάσσης»4 καί «τό έμπόριον γάρ έν μέσω τή 'Ελλάδος τόν Πειραιά κατασκεύασατο»5 μέ τόν αρχιτέκτονα 'Ιππόδαμου, τόν Μιλήσιον, ο οποίος ανέλαβε την ρυμοτομία του Πειραιά πού άφησε έποχή ως κλασσικόν υπόδειγμα.

Η φήμη του Λέοντα μάς παρέσυρε στην αίγλη του Πειραιώς της έποχής εκείνης, καθότι κι άλλοι μικρότεροι λέοντες εύρέθησαν από άνασκαφές καί τοποθετήθηκαν στό Μουσείο του Πειραιά καί τουτο ως έπιβεβαίωση της άνεγέρσεως του κατά την έποχή του Θεμιστοκλή καί του Περικλή.

Τό λιοντάρι κρατούσε πιστά την φρουρά του για άρκετούς αιώνες, όταν περί τά μέσα του 11ου αιώνα πέ-

## PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

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

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

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

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

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

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

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



ρασαν από τον Πειραιά φάλαγγα των Βαράγγων της Βυζαντικής Αυτοκρατορίας και έχαραξαν επιγραφές στη ράχη του αγάλματος, που προκάλεσαν αργότερα μεγάλο θόρυβο για την ανάγνωση και έρμηνεία των. Πρώτος ο Δανός Akerblad (τό 1799) έδωσε προσοχήν στις επιγραφές και απέφάνθη ότι είναι ρουνικά και ήταν τό σημαντικότερον σημείον της ιστορίας του Λέοντος, που απασχόλησε σχεδόν όλους τους μεγάλους ιστορικούς.

Έμᾶς ὅμως τούς "Ελληνες δέν μᾶς απασχολοῦν τόσο οἱ ἐπιγραφές τῶν Βαράγγων ἀλλά ἡ ἀρπαγή του ἀπό τόν Φραγκίσκο Μοροζίνι τό Φεβρουάριο τοῦ 1688. Ὁ ναύαρχος Δόγης Φραγκίσκος Μοροζίνι στίς 11 Σεπτεμβρίου 1687 ἀγκυροβόλησε στόν Πειραιᾶ καί ὁ Ἑλληνικός πληθυσμός ἐτάχθη μέ τό μέρος τῶν Βενετσιάνων. Οἱ δέ Τοῦρκοι κλείστηκαν στό Κάστρο τῆς Ἀκροπόλεως καί ἀρχισε ἡ πολιορκία. Ἐνα βλῆμα τοῦ ἀρχιπυροβολητή Σάν Φελίτσε στίς 16/9/1687 ἔπεσε στό ἀνοιγμα τῆς ὀροφῆς τοῦ Παρθε-

νῶνα πάνω σέ πυρομαχικά μέ ἀποτέλεσμα νά τόν ἀνατινάξει, πού τόσους αἰῶνες διετεθεῖτο ἄθικτος.

Ἔτσι ὁ Μοροζίνι ἔμεινε στήν ἱστορία ὄχι ὡς ἀπελευθερωτής τῶν Ἀθηνῶν ἀλλά ὡς ἐμπρηστής τοῦ Παρθενῶνα καί ἀρπαγας πολλῶν ἀξιολόγων ἀγαλμάτων καί ἀπό τήν Ἀθήνα καί τόν Πειραιᾶ. Πολλά μάλιστα κατεστράφησαν κατά τήν μεταφοράν στά πλοῖα καί ἄλλα μέχρι τήν Βενετία (1688).

Ὁ μαρμάρινος φύλακας τοῦ Πειραιᾶ πού ἔστεκε περήφανος στήν εἴσοδο τοῦ λιμανιοῦ, ξεριζώθηκε καί μεταφέρθηκε στή Βενετία γιά νά στηθεῖ στήν εἴσοδο τοῦ Βενετσιάνικου Ναυστάθμου. Ἀφαιρέθηκε ἕνα σύμβολο καί στηθήκε ἕνα τρόπαιο. Εἶναι ζήτημα διεθνῶς ἠθικῆς ἡ ἐπιστροφή. Χρειάζεται μιά ἐκστρατεία γιά νά ξαναγυρίσει ὁ Λέων τοῦ Πειραιῶς καί νά στηθεῖ πάνω σ' ἕνα ἀντάξιο βᾶθρο στήν εἴσοδο τοῦ λιμανιοῦ. Ἡ Βενετία ἄς κατανοήσει τήν Ἑλληνική προσφορά ἀπό τήν Ἀναγέννηση μέχρι σήμερα καί

σάν πολιτισμένη Νύμφη τοῦ Ἀδρία, ἄς κάνει τήν εὐγενική καί πολιτισμένη χειρονομία αὐτή πού ἔκανε καί τό Παρίσι καί ἀπέδωσε τόν «Πτερωτό Λέοντα τοῦ Ἀγίου Μάρκου» στή Βενετία τό 1815, τόν ὁποῖον ὁ Ναπολέων Βοναπάρτης εἶχε ἀρπάξει τό 1797 (Serges Demidoff). Κι αὐτό μέ μιά ἀδελφοποίηση τῶν δύο λιμένων Βενετίας καί Πειραιῶς μέ δῶρο τήν Ἐπιστροφή τοῦ Λιονταριοῦ.

Τό αἷμα ἴσως χρειασθεῖ νά προβληθεῖ ἀπό τό πολιτιστικό τμήμα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, γιά νά δείξει τό ἀληθινό της πρόσωπο, μέ τό σεβασμό στίς Πολιτιστικές ἀξίες στά σύμβολα, στήν ἱστορική μνήμη.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. Ἀποστ. Δόμβρου: Χυτά καί σμιλεμένα (1990)
2. Χρ. Πανάγου: Ὁ Πειραιώτης
3. Θουκ. Β. 38,2.
4. Πλουτ. Θεμιστ. 19,24.
5. Ξενοφ. Πολιτεία Ἀθηναίων 3.



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215  
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602  
TELEFAX: 805 5422  
TELEPHONE: 8055042-43



## GOTAPOWER SHIPSPARES AND REPAIRS

7-9, AKTI MIAOULI  
185 35 PIRAEUS

TEL.: 4128702 - 4115973  
FAX: 4129559  
TLX: 212041 GOPS GR.

### SPARE PARTS FOR JAPANESE AND EUROPEAN:

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| MAIN ENGINES        | PURIFIERS |
| DIESEL GENERATORS   | PUMPS     |
| TURBOCHARGERS       | SIMPLEX   |
| AIR COMPRESSORS     | ANCHORS   |
| REFRIG. COMPRESSORS | CHAINS    |

### THE POWER YOU NEED

REPAIRS:  
— OVERHAULING AND  
MAINTENANCE  
— RECONDITIONING

MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT  
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



## ΑΙΓΥΠΤΟΣ

### Κερδίζει πελάτες η Διώρυγα

Η μεγαλύτερη διάρκεια του ταξιδιού από την όδο του Ακρωτηρίου καθώς και τα επείγοντα καύσιμα που είναι αναγκαία για τα πλοία που περιπλέουν την Νότιο Αφρική στο δρόμο για την Απώ Ανατολή, προκαλούν την επιστροφή στην χρήση της Διώρυγας του Σουέζ από τους πελάτες της που την είχαν εγκαταλείψει λόγω των γεγονότων του Περσικού. Ήδη το συγκρότημα Τακτικών Γραμμών της Απώ Ανατολής Ace Group στο οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες Kawasaki, NOL, και OOCL αποφάσισε συνεχίσει να δρομολογεί τα πλοία της μέσω της Διώρυγας του Σουέζ.

Μεταξύ των μειονεκτημάτων της όδοι του Ακρωτηρίου είναι η μεγαλύτερη απόσταση που θα σήμαινε την δρομολόγηση περισσότερων πλοίων στις γραμμές μεταξύ Εύρωπης και Απώ Ανατολής, η ναύλωση ή αγορά των οποίων με τις σημερινές τιμές θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη ενώ η φόρτωση των πλοίων με πρόσθετα καύσιμα θα αφαιρούσε από το φορτίο περί τα 120 κερδοφόρα εμπορευματοκιβώτια.

## ΑΛΒΑΝΙΑ

### Η λιμενική υποδομή

Αντιπροσωπεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος επισκέφθηκε τους λιμένες Δυρραχίου και Αϊλίνος της Αλβανίας γά να εξετασθεί η δυνατότητα της έναλλα-

κτικής χρησιμοποίησής τους για την μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Εύρωπης και Ελλάδος αντί της μέχρι τώρα χρησιμοποιομένης όδοι μέσω Γιουγκοσλαβίας και Τσεχοσλοβακίας. Σύμφωνα με την επιτροπή καταλληλότερος για χρησιμοποίηση ως διαμετακομιστικού σταθμού κρίνεται ο λιμένας του Δυρραχίου που είναι ο μεγαλύτερος της χώρας, είναι εξοπλισμένος με δύο προβλήτες, με σιδηροδρομικές γραμμές κανονικού εύρους, πολυάριθμους γερανούς και διαθέτει μεγάλη επιφάνεια για χρήση. Η εκτέλεση διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω Αλβανίας είναι δυνατή μόνο εφόσον η θαλάσσια γραμμή Δυρράχιο - Μπρίντιζι υπαχθεί στο νομικό καθεστώς της Σύμβασης COTIF και με την αποφασιστική παρέμβαση και βοήθεια της Ελληνικής Ναυτιλίας. Υπενθυμίζεται ότι κατά την πρόσφατη επίσκεψη του Έλληνα Πρωθυπουργού στην Αλβανία υπεγράφη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών στο ναυτιλιακό τομέα, η οποία προωθείται προς κύρωση στην Βουλή.

## ΓΑΛΛΙΑ

### Συνεργασία βαρέων μεταφορέων

Με στόχο την επιβίωση σε μία αγορά υπηλοῦ ανταγωνισμού αλλά και την προ-σφορά υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, τέσσερις μεγάλοι Γάλλοι πλοιοκτήτες συνενώ-πρωτεύουσας Louis - Dreyfus & Cie και Compagnie General Maritime. νουν τους στόλους τους που περιλαμβάνουν πλοία πολλαπλού σκοπού, βαρέων με-

ταφορών αλλά και μικρά μπάλκ κάρριερς σε μία κοινοπραξία υπό τον τίτλο France Euro - Tramp (Fret). Συγκεκριμένα οι εταιρίες Compagnie Meridionale de Navigation της Μασσαλίας, Navale Transports Vinicales Leduc του Μοντελιέρ και οι εταιρίες της Γαλλικής

## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

### Ίαπωνικά αυτοκίνητα

Παρά την αύξηση της τιμής της βενζίνης και παρά την ύφεση που έχει προκαλέσει η κρίση του Κόλπου, η πώληση ιαπωνικών αυτοκινήτων στις Ηνωμένες Πολιτείες είχε αυξηθεί στο τέλος του απειθόντος έτους κατά 9,65%.

Σύμφωνα με σχετικά δημοσιεύματα, οι έννεα ιαπωνικοί οίκοι αυτοκινήτων αύξησαν συνολικά τις πωλήσεις τους, αλλά ο κάθε ένας χωριστά είχε διαφορετική τύχη τόσο ως προς τις εξαγωγές οχημάτων προς τις ΗΠΑ όσο και ως προς τις επί τόπου κατασκευές. Έτσι, η Τογιότα παρουσίασε ετήσια αύξηση πωλήσεων κατά 13,7%, η Χόντα κατά 19,7%, η Μάξντα κατά 7,4% και η Ισούζου κατά 29,8%. Αντίθετα σημαντική πτώση παρουσίασαν οι πωλήσεις των οίκων Νισσάν, Φούτζι, Μισουμπίσι, Σουτζούκι και Νταϊχάτσου.

Στην ίδια χρονική περίοδο πάντως υπολογίστην αύξηση παρουσίασαν και οι πωλήσεις αυτοκινήτων των τοπικών αμερικανικών εταιριών κατασκευής οχημάτων. Έτσι η μέν εταιρία Φόρντ εμφανίζει αύξηση κατά 15%, η εταιρία Τζένεραλ Μότορς κατά 15,5% και η εταιρία Κράϊσλερ κατά 6,4%.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Ναυπήγηση μεγάλου κρουαζιεροπλοίου

Τό μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο που έχει ναυπηγήσει η Ίαπωνική ναυπηγοβιομηχανία κατασκευάζεται από τα ναυπηγεία της Μισουμπίσι για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρίας NYK.

Τό «Asuka» είναι σκάφος χωρητικότητας 27.000 τον. γκρός με δυνατότητα μεταφο-



金环贸易(私人)有限公司  
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE  
MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,  
LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262  
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN  
FAX: 8615433 CABLE: GAYLINTRAD

LEADING SHIPCHANDLERS  
SERVING THE GREEK FLEET  
FOR YOUR COMPLETE STORING  
IN SINGAPORE

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM. TRADING LTD.  
1, CH. TRIKOUPI STR.  
185 36 PIRAEUS  
PHONES: 4525559/4512156  
TELEX: 21 1420



ρᾶς 600 ἐπιβατῶν ἐγκατεστημένους σέ 292 καμπίνες, μεταξύ τῶν ὁποίων 14 σουΐτες, 24 πολυτελῆ διαμερίσματα, 64 δίκλινα καὶ 190 ἀπλά δωμάτια. Τό πλοῖο θά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ δύο μηχανές MAN — B&W 7L58/64 πού θά ἀποδίδουν 11.700 PS καί θά προσδίδουν στό σκάφος ταχύτητα 21 κόμβων μέ μέγιστη ἄκτινα ταξιδίου 7.500 ναυτικά μίλια.

Μετά τήν παράδοσή του στήν διαχειρίστρια ἐταιρία Yusen Cruises Co., θυγατρική τῆς NYK, τό «Asuka» θά δρομολογηθεῖ σέ τουριστικά ταξίδια στή περιοχή τοῦ Εἰρηνικοῦ.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

### Ναυπήγηση καλωδιακοῦ σκάφους

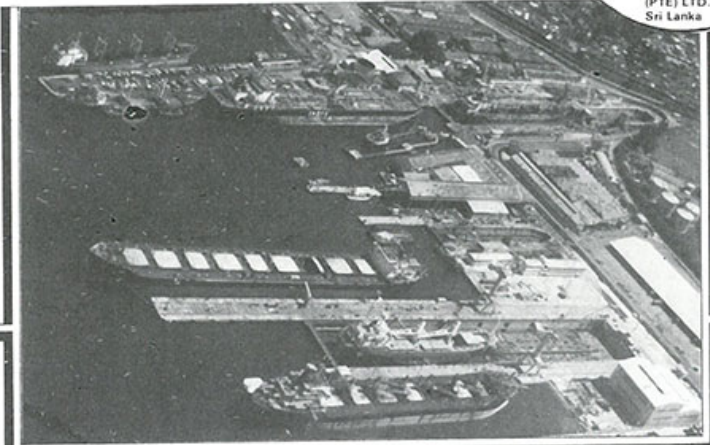
Τό κρατικό ναυπηγεῖο Barreras τοῦ Βίγο πού ἀνήκει στό συγκρότημα Astilleros Espanoles, θά ναυπηγήσει γιά λογαριασμό τῆς ἐπιχειρήσεως τηλεφωνικῆς ἐπικοινωνίας.

νίας Temasa ἓνα καλωδιακό πλοῖο. Τό συμβόλαιο ὑπεγράφη στό τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους καί ἔχει ἡμερομηνία παραδόσεως τόν Φεβρουάριο τοῦ 1993.

Τό σκάφος αὐτό προορίζεται γιά τή τοποθέτηση, συντήρηση καί ἐπισκευή ὑποβρυχίων καλωδίων στή Μεσόγειο. Εἶναι δέ τό δεύτερο πού ναυπηγεῖται στήν Ἰσπανία. Τό πρῶτο ἦταν τό πλοῖο «Atlantida» πού εἶχε κατασκευασθεῖ ἀπό τά Astilleros Espanoles (Santander) γιά λογαριασμό ἐπίσης τῆς ἐπιχειρήσεως Temasa καί εἶχε παραδοθεῖ τόν Ἰανουάριο τοῦ 1988.

Τό νέο καλωδιακό σκάφος θά κινεῖται μέ δηζελοηλεκτρική πρόωση καί θά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ ὑπερσύγχρονα μηχανήματα ποντίσεως καί ἐπισκευῆς καλωδίων καθώς καί μέ εἰδικά ὄργανα προσδιορισμοῦ θέσεως καί τηλεπικοινωνίας. Τέλος ὁ ἐξοπλισμός του θά τοῦ ἐπιτρέψει νά πραγματοποιεῖ βυθομετρήσεις καθώς καί ὡκεανογραφικές ἐρευνᾶς.

## THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities  
1225M LONG REPAIR BERTHS  
EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK  
High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

### FOREIGN REPRESENTATIVES:

**DENMARK** — Eberhardt Agencies & Shipping APS  
Phone: 1-136616 Telex: 15055  
**GREECE** — Chris Marine  
Phone: 4178181 Telex: 241015  
**HONG KONG** — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd  
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748  
**INDIA** — Ocean Span Shipping Company  
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438  
**NORWAY** — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen  
Phone: (042) 26885 Telex: 21034  
**PAKISTAN** — Marine and Industrial Consultants  
Phone: 461165 Telex: 25024  
**SINGAPORE** — Ceylon Shipping Agency  
Phone: 2219388 Telex: 34598  
**THE NETHERLANDS** — EMMA Technisch Bureau B.V.  
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547  
**UK** — Carlden Marine & Industrial Agencies  
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739  
**U.S.A.** — Penn International Marine Agencies Ltd.  
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085  
**WEST GERMANY** — Bernd Luchterhand GmbH  
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



**Colombo Dockyard (Private) Ltd**

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

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

### Ἡ κατάσταση τοῦ στόλου

Ἡ Σοβιετική ἐμπορική στόλος τό 1990 περιελάμβανε 2.800 πλοῖα 23.000.000 τόν. d.w. Αὐτό δείχνει ὅτι πρόκειται περί στόλου ἀποτελουμένου κατά μέσο ὁρο ἀπό «μικρά» πλοῖα καί ἐπιβεβαιώνεται ἀπό τό σχετικά περιορισμένο τοννάζ τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων πού φθάνει τούς 7 ἑκατ. τόννους καί τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς πού ἀνέρχεται σέ 6 ἑκατ. τόν. d.w., δηλαδή καί στίς δύο περιπτώσεις λιγότερο τοῦ 3% τοῦ παγκόσμιου στόλου.

Κατά κατηγορίες σκαφῶν ἡ παραπάνω δύναμη ἀναλύεται σέ 200 ἐπιβατηγά σκάφη, 1.100 φορτηγά, 100 πλοῖα κοντέινερ, 200 μπάλκερς, 300 πετρελαιοφόρα καί 900 σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας (300 ρυμουλκά, 50 βυθοκόρους κ.λ.π.).

Τό προσωπικό τῆς ναυτιλίας, περιλαμβανομένων καί τῶν λιμένων ἀπασχολεῖ 450.000 ἄτομα. Ὁ ἀριθμός τῶν ἐφοπιστικῶν ἐταιριῶν ἀνέρχεται σέ 16, κατανεμημένες στίς ἐπτά ἀπό τίς 15 δημοκρατίες τῆς χώρας, ἐννέα ἀπό τίς ὁποῖες βρίσκονται στή δημοκρατία τῆς Ρωσίας.

Ἀπό ποιοτική ἀποψη, ὁ μέσος ὁρος τῆς ἡλικίας τοῦ στόλου φθάνει τά 15 ἔτη.

## ΦΟΡΜΟΖΑ

### Οἱ συνέπειες τῆς κρίσεως

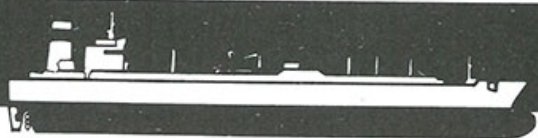
Συνεπεία τῆς κρίσεως τοῦ Κόλπου, τό ἐθνικό ναυπηγεῖο China Shipbuilding Corp. ἔπαψε νά ἔχει παραγγελίες ἀπό τόν περασμένο Σεπτέμβριο. Ὅπως δήλωσε ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ ναυπηγείου, πάρα πολλοί ἐφοπισταί, ντόπιοι καί ξένοι, καθυστεροῦν τίς παραγγελίες τους λόγω τῆς ἀβεβαιότητος πού συνδέεται μέ τήν κρίση. Σημειώνεται ὅτι τό ναυπηγεῖο ἐλπίζει νά ἰσοσκελίσει τούς λογαριασμούς του τό 1991, γιά πρώτη φορά μετά 15 χρόνια.

Τό καρνέ του στό τέλος τοῦ Νοεμβρίου εἶχε φθάσει τά 18 πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 1,34 ἑκατ. τόν. d.w. πρόκειται δέ νά παραδώσει 11 πλοῖα 1,2 ἑκατ. τόν. μεταξύ τῶν ὁποίων 7 μπάλκ κάρριερς τῶν 139.000 τόν. d.w., τρία πλοῖα - κοντέινερ τῶν 20.000 τόν. d.w. καί ἓνα πετρελαιοφόρο τῶν 152.000 τόν. d.w.

Ἡ κύκλος ἐργασιῶν του τό 1990 εἶχε φθάσει τά 15,4 δισεκ. τοπικῶν δολларίων καί γιά τό 1991 ὑπολογιζόταν στά 18,8 δισεκατομμύρια. Ἐξάλλου τό ἔλλειμά του γιά τό 1990 ἀναμενόταν γύρω στά 700 ἑκατ. δολларία καί ἀποδίδεται στήν πληρωμή ὑψηλῶν ἐπιτοκίων στίς Τράπεζες, στήν ἀποζημίωση 1.400 περίπου ὑπαλλήλων πού ἀπελύθησαν καί στίς ἀγορές ἐξαρτημάτων ἀπό τήν Ἰαπωνία, ἐνῶ οἱ τιμές τῶν πλοίων ἔχουν ὀριστεῖ σέ ἀμερικανικά δολларία. Γιά τήν ἐνίσχυση του τό Κράτος ἔχει καταβάλει ὡς τώρα 10 δισεκ. τοπικῶν δολларίων σέ δύο δόσεις τό 1989 καί 1990.



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## Σήμερα τό Γενικό Συμβούλιο τής ΠΝΟ

Στήν αίθουσα τελετών του YEN θά πραγματοποιηθεί σήμερα τό Γενικό Συμβούλιο τής ΠΝΟ στό όποιο θά γίνει άπολογισμός τών πεπραγμένων τής διοικήσεως τής Ναυτικής Όμοσπονδίας γιά τό 1990 καί προγραμματισμός δράσης γιά τό 1991, ένώ θά ληφθούν άποφάσεις γιά τόν προσδιορισμό του χρόνου συγκλήσεως του καταστατικού συνεδρίου, καθώς καί γιά τή συγκρότηση πενταμελούς αντιπροσωπευτικής επιτροπής ή όποία θά μελετήσει τόν τρόπο διαχείρισης τών οικονομικών της καί ειδικότερα του τομέα τών εσόδων, κατόπιν τής διαφοροποιήσεως τών θέσεων τής τριμελούς εξελεγκτικής επιτροπής ή όποία διενήργησε τόν έλεγχο τής οικονομικής χρήσεως 1989.

## Ό περιορισμός τής ευθύνης έπί ναυτικών άπαιτήσεων

Δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (Φ 13 Α/14.2.1991) ή Διεθνής Σύμβαση «γιά τόν περιορισμό τής ευθύνης γιά ναυτικές άπαιτήσεις» πού υπογράφηκε στό Λονδίνο στίς 19 Νοεμβρίου 1976.

## Έγκαίρως οι συντάξεις

Οι συντάξεις τών ναυτικών μας γιά τόν Μάρτιο καταβλήθηκαν αυτή τή φορά έγκαιρως. Όπως άνακοίνωσε ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, οι έπιταγές ταχυδρομήθηκαν τήν Δευτέρα 25 Φεβρουαρίου καί τήν Τρίτη 26.2 διανεμήθηκαν στους διαμένοντες στήν περιοχή Άθηνών καί Πειραιώς καί προχθές Τετάρτη 27.2 στους συνταξιούχους τών υπόλοιπων περιοχών τής χώρας.

## Υπό τήν κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου υποβλήθηκε στό Υπουργείο Ναυτιλίας, μόνο μία αίτηση γιά τήν έγγρα-

φή στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του μπάλκερ «Πόιντ Κλήαρ» πού υπέστειλε τή λιβεριανή σημαία, 57.102 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού άνήκει στήν εταιρία «Primula Compania Naviera S.A.» (κ. Γεώργ. Γιαννάτος).

## Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μπάλκερ «Argaman Sea» 38.457 τον. d.w., 22.189 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί τών 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες έπωλήθη τό μπάλκερ «Iron Kirby» 27.300 τον. d.w., 16.819 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άγνωστα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Κύπρου δεξαμενόπλοιο «Άστερίας» 25.000 τον. d.w., 14.993 τον. γκρός, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Ναυσικά» 2.830 τον. d.w., 1.598 τον. γκρός, ναυπήγησης 1960, έναντι ποσού 675.000 δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Antares» 36.313 τον. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί τών 9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι άγοραστές του μπάλκερ «Dang Murni» 17.000 τον. d.w., ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 2,2 εκατ. δολλαρίων.

## Νέος κανονισμός ρυμουλκήσεων πλοίων

Καταρτίστηκε από τό YEN σχέδιο κανονισμού λιμένος «ρυμούλκηση πλοίων», ό όποιος καθορίζει σέ 90 τόν αριθμό τών ρυμουλκών γιά τις άνάγκες τών λιμένων Πειραιώς καί Έλευσίνας καί θέτει επί νέας βάσεως τήν έκδοση άδειών λειτουργίας τών ρυμουλκών στό λιμάνια Πειραιώς καί Έ-

λευσίνας.

Τό σχέδιο του νέου κανονισμού στάλθηκε στίς έφοπλιστικές Ένώσεις γιά νά εκφράσουν τις άπόψεις τους.

## Σύσκεψη αύριο γιά τήν εκπαίδευση

Σύσκεψη γιά τή ναυτική εκπαίδευση θά πραγματοποιηθεί τό Σάββατο, υπό τήν προεδρία του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη, μέ τή συμμετοχή τών διοικητών καί διευθυντών σπουδών τών Άνώτερων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού, καθώς καί υπηρεσιακών παραγόντων του Υπουργείου.

## Έληξαν οι άρχαιρεσίες στήν Ένωση Μηχανικών

Έληξαν χθές οι άρχαιρεσίες γιά τήν εκλογή νέας διοικήσεως στήν Ένωση Μηχανικών καί από σήμερα πρόκειται νά αρχίσει ή διαλογή τών ψηφοδελτίων πού άναμένεται νά ολοκληρωθεί τήν Δευτέρα ή τό άργότερο τήν Τρίτη. Έν συνεχεία οι εκλεγέντες θά συνέλθουν έντός του πρώτου δεκαήμερου του Μαρτίου γιά νά εκλέξουν τό προεδρείο. Οι άρχαιρεσίες είχαν αρχίσει τόν περασμένο Σεπτέμβριο.

## Νέα φυλλάδια

Άπό τις άρμόδιες υπηρεσίες του YEN έκδόθηκαν τόν Ιανουάριο 325 νέα ναυτικά φυλλάδια.

## Όμιλία Μισαηλίδη στή Ναυτιλιακή Λέσχη

Στό δεύτερο κατά σειρά έφετεινό γεύμα εργασίας στή Ναυτιλιακή Λέσχη πού θά πραγματοποιηθεί τήν προσεχή Πέμπτη 7 Μαρτίου θά μιλήσει ό Υπουργός Αιγαίου κ. Γ. Μισαηλίδης μέ θέμα «Αιγαίο — Προοπτικές καί στόχοι».

Μετά τήν όμιλία θά ακολουθήσει συζήτηση στή διάρκεια τής όποιας ό κ. Μισαηλίδης θά άπαντήσει στίς έρωτήσεις τών παρευρισκομένων.

## Όρκωμοσία σηματοφόρων

Ό Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης επέδωσε τά ξίφη σέ 19 νέους σηματοφόρους του Λιμενικού Σώματος πού όρκίστηκαν στή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Οι νέοι σηματοφόροι είναι οι έξης (κατά σειρά έπιτυχίας): Νικ. Κατσούλης, Γεώργ. Σεφεριάδης, Σπύρ. Δερβός, Φώτ. Πραβιτάς, Κων. Σούλτος, Σπυρ. Τσογκίδης, Έμμ. Φιλτικάκης, Νικ. Σπανός, Έμμ. Κολυβάς, Παν. Μοίρας, Γ. Άϊβαλιώτης, Σταμ. Καλογεΐτων, Άναστ. Παγώνης, Ίωάν.

SHIPPING COMPANY REQUIRES EMPLOYEE EXPERIENCED  
IN DISBURSEMENTS AND FREIGHT COLLECTION.  
PLS CALL MR. ROZAKIS ON TEL: 4538617



Ἀργυρίου, Ἀθαν. Κλούτσικης, Κων. Λιονταράς, Δημ. Παϊζης, Χρ. Ψαρρῆς καὶ Ἑμμ. Μαργωμένος.

### Οἱ ἀδελφεὶς εἰσόδου ναυτικῶν στό Σουδάν

Οἱ διαδικασίες χορηγήσεως ἀδείας εἰσόδου (βίζας) στό Σουδάν γιά τούς Ἑλλήνες ναυτικούς, ἐπισπεύδονται ἐφ' ὅσον τηροῦνται οἱ ἀπαραίτητες προϋποθέσεις, ὅπως αὐτές καθορίζονται ἀπό τό ὑπουργεῖο Ἑξωτερικῶν.

Αὐτό ἀναφέρεται σέ ἔγγραφο τοῦ ΥΕΝ πρὸς τήν ΠΕΜΕΝ ἀπό τήν ὁποία καί ζητεῖται νά ἐνημερώσει τὰ μέλη της γιά τίς ἀνάλογες ἐνέργειές τους, ὅταν συντρέχει περίπτωση.

Ἡ διαδικασία, ἐπισημαίνει τό ΥΕΝ, ἐπισπεύδεται, ὕστερα ἀπὸ παρέμβασή του πρὸς τό ὑπουργεῖο Ἑξωτερικῶν, ὥστε νά διευκολυνθοῦν οἱ Ἑλλήνες ναυτικοί, οἱ ὁποῖοι ἀποστέλλονται σέ λιμένες τοῦ Σουδάν, πρὸς ναυτολόγησή.

### Νέα διοίκηση στήν Ἑνωση τῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν

Ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως στήν Ἑνωση Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων ἐπρόκειτο νά διεξαχθοῦν χθές ἀλλὰ τὰ ἀποτελέσματα θά τὰ δημοσιεύσουμε ἀναγκαστικά στό ἐπόμενο τεῦχος. Σύμφωνα μέ πληροφορίες ὁ μέχρι τοῦδε πρόεδρος κ. Μηνᾶς Σιγάλας δέν εἶχε θέσει ὑποψηφιότητα.

Ἐξ ἄλλου ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἀνάδειξη νέου διοικητικοῦ καί πειθαρχικοῦ συμβουλίου, θά γίνουν στή διάρκεια ἑκτακτής γε-

νικῆς συνελεύσεως, πού πραγματοποιοῦν τὰ μέλη τῆς Ἑνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἑλληνικῶν Σκαφῶν Τουρισμοῦ, στίς 17 Μαρτίου.

### 30 ἑκατομ. δολλάρια στά Ναυπηγεῖα Ἑλευσίνας Α.Ε.

Ὁμιλος Τραπεζῶν μέ ἐπικεφαλῆς τήν ἰαπωνική Mitsubishi Bank ἐνέκρινε τή χορήγηση δανείου ὕψους 30 ἑκατομ. δολλαρίων πρὸς τὰ Ναυπηγεῖα Ἑλευσίνας.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τό Ἑλληνικό Δημόσιο παρέσχε τήν ἐγγύησή του πρὸς τόν Ὁμιλο τῶν Τραπεζῶν γιά τή χρηματοδότηση αὐτή.

### Ἀνανεώθηκε ἡ θητεία τοῦ Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Θ.

Ἀνανεώθηκε γιά ἄλλα τρία χρόνια ἡ θητεία τοῦ προέδρου τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Θεσσαλονίκης κ. Δ. Πανέα, μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη.

### Τό σήριαλ

Μέ ἀποφάση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη ἐπιβλήθηκαν πρόστιμα:

- 5.000.000 δρχ. στοὺς ὑπεύθυνους τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Pegasus» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν Ναυπηγείων Ἑλευσίνας καί τῆς ράδας τῆς Ἑλευσίνας.

- 2.500.000 δρχ. στοὺς ὑπεύθυνους τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου «Havndrott» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τῆς προβλήτας τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κατὰ τήν διάρκεια μετὰγγισης πετρελαίου στό σλέπι «1014» πλοιοκτησίας τῶν Ἑλληνικῶν

Ναυπηγείων. Ἰσόποσο πρόστιμο ἐπιβλήθηκε καί στοὺς ὑπεύθυνους τῶν Ναυπηγείων.

- Τό λιμεναρχεῖο Καβάλας ἐπέβαλε πρόστιμο ὕψους 500.000 δραχμῶν στόν πλοίαρχο τοῦ κυπριακοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀχάτης» γιά ρύπανση πού προκάλεσε μέ πετρελαιοειδή στή θαλάσσια περιοχή τοῦ ὁρμου Νέας Καβάλας κοντά στίς ἐγκαταστάσεις ἐταιρίας πετρελαίων τῆς Βορείου Ἑλλάδος. Κατὰ τοῦ πλοίαρχου ἀσκήθηκε καί ποινική δίωξη καί ἡ Εἰσαγγελία Καβάλας ὄρισε τακτική δικάσιμο γιά τίς 30 Μαΐου.

- Τό λιμεναρχεῖο Πάτρας, ἐπέβαλε σέ ὁδηγό βυτιοφόρου, πρόστιμο 150.000 δραχμῶν, γιά ρύπανση μέ μαζοῦτ, πού προκάλεσε στή θαλάσσια περιοχή τοῦ λιμένα Πατρῶν.

- Τό λιμεναρχεῖο Θεσσαλονίκης ἐπέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ., στόν πλοίαρχο τοῦ Ἰταλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Atolo Rosso» γιὰ τό σκάφος ἦταν ὑπερφορτωμένο.

### Ἡ διαδικασία ἐναποθέσεως ἐφοδίων γιά τὰ πλοῖα

Μέ τήν ὑπ' ἀριθ. Π5856/58/0019Γ/5.2.91 ἀπόφαση τοῦ ὑφυπουργοῦ Οἰκονομικῶν κ. Γ. Δελμηήτσου, πού τροποποιεῖ τήν ὑπ' ἀρ. Τ3300/84 ὁμία, ἀπλοποιεῖται ἡ διαδικασία πιστώσεως τῶν παραστατικῶν ἐναποθέσεως ἐφοδίων καί ἐφοδιασμοῦ πλοίων, ἀεροσκαφῶν κλπ., καθώς καί ὁ τρόπος ἐφοδιασμοῦ μέ ἐπιδοτούμενα γεωργικά προϊόντα.

### Μέτρα προστατευτισμοῦ στήν Κίνα

Ἡ Ὁμοσπονδιακή Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή τῶν ΗΠΑ ἐρευνᾷ τήν ὑπαρξή πρακτικῶν προστατευτισμοῦ καί σχετικῶν προβλημάτων στοὺς λιμένες τῆς Κίνας, πού ἐπηρεάζουν τίς μεταφορές τῶν ὑπὸ Ἀμερικανική σημαία πλοίων. Πληροφορίες παρομίων προβλημάτων πού πιθανῶς νά ὑφίστανται σέ πλοῖα ἄλλων σημαίων στίς γραμμές αὐτές θά πρέπει νά ἀναφέρονται στήν Ἑνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

### Ἡ νέα μονάδα τοῦ Λ.Σ.

Ψηφίσθηκε τήν Τρίτη στό σύνολό του τό σχέδιο νόμου πού προβλέπει τή σύσταση μονάδος εἰδικῶν ἀποστολῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος μέ σκοπό τήν πρόληψη καί καταστολή τῶν ἐγκλημάτων στό θαλάσσιο χώρο καί στίς λιμενικές ἐγκαταστάσεις, στήν ἀντιμετώπιση κινδύνων ἀπό κάθε εἶδος ἐκρηκτικῶν μηχανισμῶν καί βομβιστικές ἀπειλές, στή συμμετοχή σέ μέτρα ἀσφαλείας κ.α.

### Σεμινάριο γιά τούς ἐφοδιασμούς

Ὁ Πανελλήνιος Σύλλογος Ἐφοδιαστῶν Πλοίων ὁργανώνει μεταξύ 5 καί 7 Μαρτίου στό Ἐμπορικό καί Βιομηχανικό Ἐπιμελητήριο Πειραιᾶ σεμινάριο στή διάρκεια τοῦ ὁποῖου θά ἀναπτυχθοῦν οἱ νέες τεχνολογικές διαδικασίες ἐφοδιασμοῦ πλοίων καί ἀε-

Θερμότατα εὐχαριστοῦμε ὅλους ὅσους μᾶς συμπαράσθθηκαν στό πένθος μας γιά τόν θάνατο τῆς λατρευτῆς μας

**ΜΑΤΘΙΛΔΗΣ (ΜΙΛΛΗΣ) ΓΡΕΓΟΥ**

Τά τέκνα: Ἀριέττα Μουργινάκη, Γεώργιος & Ρανδῶ Γρέγου - Μουργινάκη.

Ὁ ἐγγονός Εὐτύχης. Ἡ Ἀδελφή. Οἱ Ἀνηψιοί. Οἱ λοιποὶ συγγενεῖς.

Τό 40θήμερο μνημόσυνο θά γίνῃ τήν Κυριακή 17 Μαρτίου 1991 καί ὥρα 11.15 π.μ. στόν Ἱερό Ναό Ἀγίων Θεοδώρων Α' Κοιμητηρίου Ἀθηνῶν.

Εὐχαριστοῦμε θερμά ὅλους ὅσους μᾶς συμπαράσθθηκαν στό πένθος μας γιά τό θάνατο τῆς λατρευτῆς μας

**ΑΡΙΕΤΤΑΣ ΓΡΕΓΟΥ**

Ἡ κόρη της : Αἰκατερίνη Γρέγου.

Τά ἐγγόνια της: Ἀριέττα Μουργινάκη, Μαρία Βενιζέλου & Νόρμαν Γκόλντσταϊν, Ἀριέττα Βενιζέλου, Γεώργιος & Ράντη Γρέγου — Μουργινάκη, Ἑλένα Βενιζέλου & Κάρστεν Μπαργκκρή.

Τά Δισέγγοντά της. Οἱ Ἐξάδελφοι. Οἱ Ἀνηψιοί. Οἱ λοιποὶ συγγενεῖς.

Τό 40θήμερο μνημόσυνο θά γίνῃ τήν Κυριακή 17 Μαρτίου 1991 καί ὥρα 11.15 π.μ. στόν Ἱερό Ναό Ἀγίων Θεοδώρων Α' Κοιμητηρίου Ἀθηνῶν.



ροσκαφών, οι κοινοτικές επιδοτήσεις των αγροτικών προϊόντων, οι συναλλαγματικές διατυπώσεις, οι διαδικασίες απαλλαγής από Φ.Π.Α., καθώς και τα προβλήματα που ανακύπτουν από την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων, που ρυθμίζουν τα παραπάνω θέματα.

Εισηγητές του σεμιναρίου θα είναι αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες των υπουργείων Οικονομικών και Γεωργίας, καθώς και της Τράπεζας Ελλάδος.

### Τά Σεμινάρια του Ν.Ε.Ε.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο ανακοίνωσε ότι η έναρξη των προγραμματισμένων Σεμιναρίων, τα οποία απευθύνονται στα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μετατίθεται για τις 18 Μαρτίου 1991.

Τό δεύτερο μέρος των Σεμιναρίων θα διεξαχθεί στο πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου 1991.

### Θάνατος Έλληνας ναυτικού στο Τόγκο

Στις 11 Φεβρουαρίου βρέθηκε νεκρός στο λιμάνι του Λόμε στο Τόγκο, ο Έλληνας μηχανικός Ε.Ν. Χρ. Μαριόλης, ο οποίος υπηρετούσε στο φορτηγό πλοίο «Δέλτα» με σημαία Μάλτας.

Η Έλληνική πρεσβεία στο Λάγκος της Νιγηρίας γνωστοποίησε στο ΥΕΝ ότι οι συνθήκες του θανάτου παραμένουν άγνωστες.

### Η συνέλευση των μελών της Ναυτιλιακής Λέσχης

Συνεκλήθη για την προσεχή Παρασκευή 8 Μαρτίου η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ναυτιλιακής Λέσχης, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 2 το μεσημέρι στα έντευκτρία της Λέσχης. Σε περίπτωση μη επιτεύξεως απαρτίας η συνέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 21 Μαρτίου στον ίδιο χώρο και την ίδια ώρα.

### Ανεβλήθη για τον Οκτώβριο τό 5ο Δ.Ο.Σ.

Η κρίση στον Κόλπο, η γενικότερη αναταραχή στη Μέση Ανατολή και όρισμένα προληπτικά μέτρα ασφαλείας στη χώρα μας, οδήγησαν τό Δ.Σ. του Σ.Α.Κ.Α. και την Οργανωτική Επιτροπή του 5ου Διεθνούς Οικονομολογικού Συνεδρίου στην απόφαση να μεταθέσουν τό Συνέδριο και τη συναφή μουσική εκδήλωση, σε ευθετότερο χρόνο.

Ως νέα ημερομηνία ορίσθηκε η Παρασκευή και τό Σάββατο 11 & 12 Οκτωβρίου 1991, ενώ η συναυλία της Vienna Chamber Philharmonic θα γίνει την Πέμπτη 10/10/91, στο Μέγαρο των Φίλων της Μουσικής.

### Οι συνδρομές στην Ε.Ε.Ε.

Σύμφωνα με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μελών της ΕΕΕ της 6 Φεβρουαρίου αυξάνεται η συνδρομή προς την ΕΕΕ από 1ης Ιανουαρίου 1991.

Αναλυτικότερα, η ετήσια συνδρομή των μελών ορίζεται σε δρχ. 7 κατά κόρο ο-

## Γνωμοδότηση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για Κοινοπραξίες στις τακτικές θαλάσσιες γραμμές

Κατά τη 283 Σύνοδο της Όλομέλειας της παραπάνω επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων συζητήθηκε εισήγηση της κ. Άννας Μπρεδήμα - Σαββούλου σχετικά με τις Κοινοπραξίες στις τακτικές θαλάσσιες γραμμές.

Η εισήγηση της κ. Μπρεδήμα ανέφερε τά εξής:

Η παρούσα πρόταση κανονισμού αποβλέπει στο να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να κηρύσσει τις διατάξεις του άρθρου 86, παράγραφος 1, της Συνθήκης ανεφάρμοστες σε όρισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και έναρμονισμένων πρακτικών των κοινοπραξιών στις τακτικές θαλάσσιες γραμμές.

Ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιριών, συνενώθηκε σε κοινοπραξίες, σε έθνικό επίπεδο πρώτα και στη συνέχεια, σε διεθνές επίπεδο. Λόγω της αναμφισβήτητης εμπορικής αξίας των κοινοπραξιών, η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι αναγκαίο θά θεσπιστεί για τις κοινοπραξίες αυτές ένα ρυθμιστικό καθεστώς στα πλαίσια των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΟΚ, και βάσει των εξής δύο αρχών: διατήρηση μιάς αγοράς ελεύθερου ανταγωνισμού και αποφυγή, στο μέτρο του δυνατού, γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Η πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου θά επιτρέψει στην Επιτροπή να παραχω-

ρήσει εξαιρέσεις κατά κατηγορίες σύμφωνα με τό άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και προβλέπει εξαιρέσεις κατά κατηγορίες για πολυκλαδικές κοινοπραξίες οι οποίες θά καλύπτουν τις χερσαίες μεταφορές των κοινοπραξιών. Οι προϋποθέσεις και υποχρεώσεις διασφάλισης του ελεύθερου ανταγωνισμού και παραχώρησης εξαιρέσεων κατά κατηγορίες θά καθορισθούν αργότερα με κανονισμό της Επιτροπής.

Η ΟΚΕ εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής και κρίνει ότι η τελευταία θά πρέπει να διευκρινήσει περισσότερο τις προθέσεις της ως προς τούς όρους και τις προϋποθέσεις παραχώρησης εξαιρέσεων κατά κατηγορίες. Οι προϋποθέσεις αυτές θά πρέπει να διασφαλίζουν τόν ελεύθερο ανταγωνισμό σε τρία επίπεδα: στο έσωτερικό της κοινοπραξίας, στο έσωτερικό της διάσπασης και στα πλαίσια της συγκεκριμένης εμπορικής μεταφοράς. Θά πρέπει επίσης να διασφαλίζουν τη διαφάνεια. Η ΟΚΕ υποδεικνύει να υποβληθεί η νομική μεταχείριση των κοινοπραξιών σε ελέγχους και αξιολογήσεις, έτσι η πρακτική αυτή να μην ισοδυναμεί με έν λευκώ εξουσιοδότηση της Επιτροπής ή των κοινοπραξιών.

Η γνωμοδότηση αυτή υιοθετήθηκε με 82 ψήφους υπέρ, 11 κατά και 26 αποχές.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### ΤΟ «OIL»

Αφιερωμένο στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων είναι τό τεύχος Οκτωβρίου — Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου 1990 του περιοδικού που εκδίδει η εταιρία Μότορ Οϊλ (Ελλάς) Α.Ε. ενώ έκτεταμένη αναφορά με άρθρα και μελέτες γίνεται επίσης και στο μεγάλο

## Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

### ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

### ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ  
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 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΤΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ



πρόβλημα της εποχής μας, τό φαινόμενο του Θερμοκηπίου πού άπειλεί την ίδια τήν ζωή πάνω στό πλανήτη μας. Έπίσης στό τεύχος αυτό παρουσιάζεται ό επιτυχημένος τουριστικός παράδεισος του 'Αγίου Μαρτίνου της Καραϊβικής, τό παγκόσμιο περισκόπιο της πετρελαϊκής αγοράς καθώς και ό 5ος Διεθνής Μαραθώνιος Βαρδινογιάννιος δρόμος πού διοργάνωσε όπως κάθε χρόνο ό ΟΦΗ γιά νά τιμήσει τόν άείμνηστο Παύλο Βαρδινογιάννη.

#### Ο «ΓΛΑΡΟΣ»

Κυκλοφόρησε ή εξαιρετικά καλαίσθητη έκδοση «Γλάρος» πού εκδίδει ανά δίμηνο ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς και διανέμει δωρεάν στά μέλη της Λέσχης. Τό τεύχος 'Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου 1991, τό έξώφυλλο του οποίου κοσμεϊ σκίτσο παλιού ψαράδικου στή Σύμη, περιλαμβάνει αφιέρωμα στό οικολογικό πρόβλημα και τήν HELMEPA ρεπορτάζ γιά τή κακομεταχείριση πού ύφίσταται τό μνημείο τών πεσόντων ναυτικών κατά τό 2ο Παγκόσμιο Πόλεμος, τουριστικές πληροφορίες γιά ταξίδια μέ φέρρι στήν Έλλάδα καθώς και είδήσεις γιά τή δραστηριότητα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

### Οι τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Μέ τήν συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύεωσ πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύομε κατωτέρω τίς τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 27 Φεβρουαρίου, 1991.

#### ΕΥΡΩΠΗ

|           |        |        |
|-----------|--------|--------|
| Ρότερνταμ | 77.00  | 206.00 |
| Γένοα     | 92.00  | 256.00 |
| Άμβούργο  | 77.00  | 235.00 |
| Χάβρη     | 100.00 | 260.00 |
| Πειραιά   | 97.00  | 247.00 |

#### ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

|                 |        |        |
|-----------------|--------|--------|
| Πόρτ Σαΐδ       | 98.00  | 345.00 |
| Τζέντα          | 100.65 | 284.35 |
| Ράσ Τανούρα     | 100.65 | 302.78 |
| Ήν. Άρ. Έμιράτα | 82.00  | 325.00 |

#### ΑΦΡΙΚΗ

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Λάγος      | 108.00 | 273.00 |
| Ντακάρ     | 176.00 | 278.00 |
| Λάσ Πάλμας | 91.00  | 250.00 |
| Θέουτα     | 90.00  | 266.00 |

Ντώρμπαν 71.00 333.00

#### ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Κολόμπο    | 85.00  | 390.00 |
| Σίδνεϋ     | 165.00 | 342.00 |
| Χόγκ Κόγκ  | 144.00 | 328.00 |
| Σιγκαπούρη | 78.00  | 276.00 |
| Τόκιο      | 142.00 | 337.00 |

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

|                 |        |        |
|-----------------|--------|--------|
| Μόντρεαλ        | 134.00 | 290.00 |
| Νέα Υόρκη       | 81.00  | 233.00 |
| Χάμπτον Ρόουντς | 93.00  | 226.00 |
| Χιοϋστον        | 69.00  | 202.00 |
| Νέα Όρλεάνη     | 69.00  | 202.00 |
| Λός Άντζελες    | 80.00  | 232.00 |
| Κρίστομπαλ      | 118.00 | 265.00 |
| Ρίο Ίανέϊρο     | 120.00 | 375.00 |
| Μπουένος Άϊρες  | 153.00 | 298.00 |
| Μοντεβιδέο      | 138.00 | 400.00 |

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από τήν Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, Φάξ: 4138581.

### 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  
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219  
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

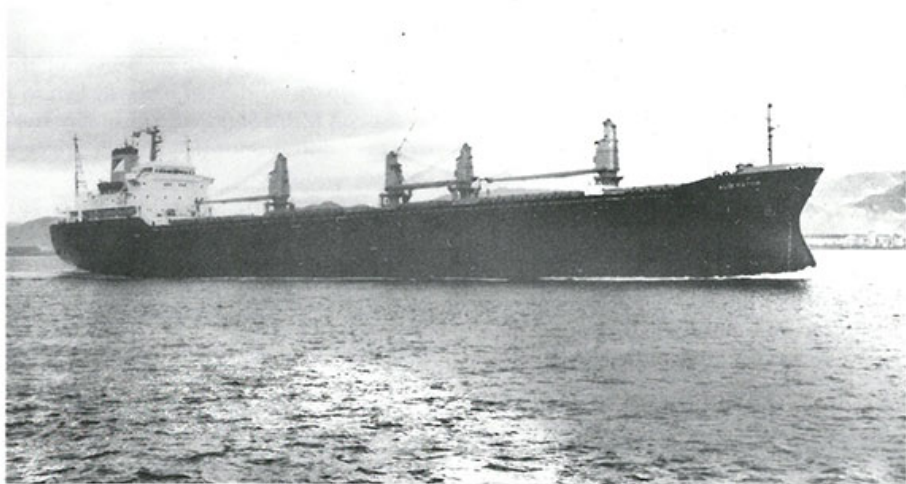


## Τά νέα τέλη διελεύσεως του Σουέζ

Με την υπ' αριθμ. 434724 εγκύκλιο ο Όργανισμός Διοίκησης της Διώρυγας του Σουέζ αναπροσάρμοσε τα τέλη διάπλου από 1 Ιανουαρίου 1991.

Με την ευκαιρία αξίζει να μνημονευθεί ότι κατά το πρώτο δίμηνο του 1991 οι απώλειες της διώρυγας λόγω του πολέμου στον Περσικό Κόλπο υπολογίζονται σε 36 εκατομ. δολάρια, καθώς τα έσοδα της μειώθηκαν κατά 30% περίπου.

Τά νέα τέλη κατά κατηγορία πλοίων, σε βάση μέτρησης Σουέζ νέτ τόννοι/ S.D.R. έχουν ως εξής:



|                           | ΠΡΩΤΟΙ<br>5.000 T. |      | ΕΠΟΜΕΝΟΙ<br>5.000 T. |      | ΕΠΟΜΕΝΟΙ<br>10.000 T. |      | ΕΠΟΜΕΝΟΙ<br>20.000 T. |      | ΕΠΟΜΕΝΟΙ<br>30.000 T. |      | ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ<br>ΠΛΟΙΑ |      |
|---------------------------|--------------------|------|----------------------|------|-----------------------|------|-----------------------|------|-----------------------|------|---------------------|------|
|                           | εμφорта            | κενά | εμφорта              | κενά | εμφорта               | κενά | εμφорта               | κενά | εμφорта               | κενά | εμφорта             | κενά |
| Δεξαμενόπλοια πετρελαίου: | 6.26               | 5.00 | 3.50                 | 2.80 | 3.18                  | 2.55 | 1.38                  | 1.11 | 1.38                  | 1.11 | 1.22                | 0.98 |
| Δεξ. καθαρών προϊόντων:   | 6.26               | 5.00 | 3.50                 | 2.80 | 3.18                  | 2.55 | 1.81                  | 1.11 | 1.81                  | 1.11 | 1.81                | 0.98 |
| Μπάλκ Κάρριερς:           | 6.14               | 4.91 | 3.44                 | 2.75 | 2.76                  | 2.21 | 0.99                  | 0.79 | 0.94                  | 0.75 | 0.94                | 0.75 |
| OBO's με πετρέλαιο:       | 6.26               | —    | 3.50                 | —    | 3.18                  | —    | 1.38                  | —    | 1.38                  | —    | 1.22                | —    |
| OBO's με προϊόντα:        | 6.26               | —    | 3.50                 | —    | 3.18                  | —    | 1.81                  | —    | 1.81                  | —    | 1.81                | —    |
| OBO's με ξηρό φορτίο:     | 6.14               | —    | 3.44                 | —    | 2.76                  | —    | 0.99                  | —    | 0.94                  | —    | 0.94                | —    |
| OBO's με δύο φορτία:      | 6.26               | —    | 3.50                 | —    | 3.18                  | —    | 1.81                  | —    | 1.81                  | —    | 1.81                | —    |
| OBO's κενά φορτίου:       | —                  | 5.00 | —                    | 2.80 | —                     | 2.55 | —                     | 1.11 | —                     | 1.11 | —                   | 0.98 |
| Λοιπά πλοία:              | 6.26               | 5.00 | 3.50                 | 2.80 | 3.18                  | 2.55 | 2.39                  | 1.91 | 2.39                  | 1.91 | 2.39                | 1.91 |



**el Greco**  
SHIPPING ENTERPRISES  
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ  
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS  
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP  
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)  
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

TLX: RCA 27321 EGE PH  
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN  
(WUI) 63329 ELLIN PN  
ITT 42018 EL GRECO PN



# η διεθνής ελληνική τράπεζα

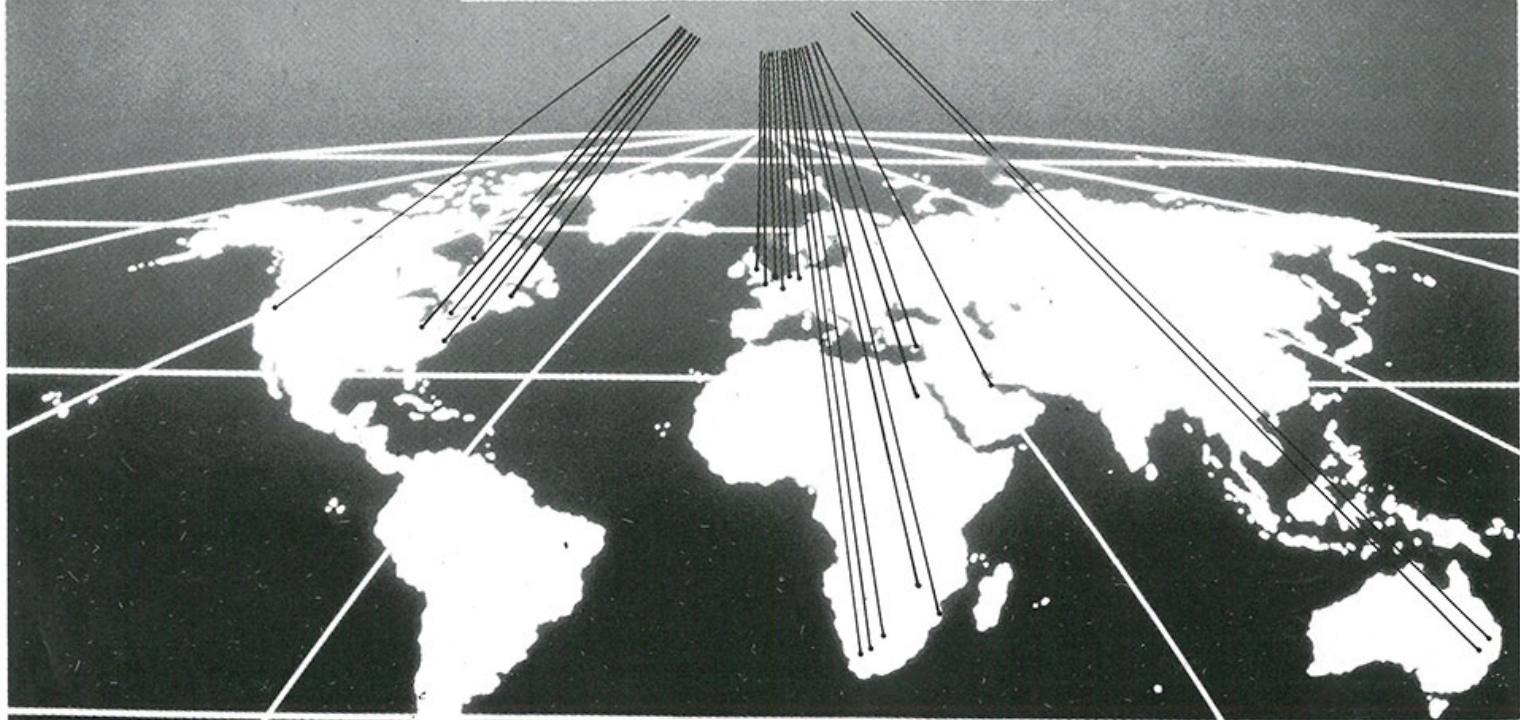
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 149 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

**Εθνική των 5 ηπείρων!**

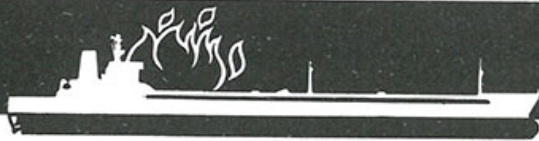


**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον



# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



| Όνομα                  | Σημαία    | Τ.Γκρός | Έτος Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                                                                                           |
|------------------------|-----------|---------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>        |           |         |              |                                                                                                                                                                                         |
| ΕΛΛΗ                   | Έλληνική  | 11.282  | 1976         | Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στις 9/1 και κατέπλευσε στην Έλευσίνα για ύδροδεξαμενισμό και επισκευές. Κατά τό ταξίδι από Μερσίνη για Γιβραλτάρ υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 15/2. |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ         | Παναμαϊκή | 9.016   | 1979         | Προσάραξε στο Βόσπορο στις 21/2.                                                                                                                                                        |
| ΝΙΚΟΣ Α.               | Κυπριακή  | 8.269   | 1968         | Προσάραξε ανοικτά του Βόλου, στις 22/2 και υπέστη κλίση.                                                                                                                                |
| ΤΖΩΝ Ν.                | Κυπριακή  | 5.907   | 1972         |                                                                                                                                                                                         |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b> |           |         |              |                                                                                                                                                                                         |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ              | Έλληνική  | 13.638  | 1972         | Κατά τόν κατάπλου στο Λόγκ Μπής στις 4/2, ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή.                                                                                                              |
| ΒΟΛΟΣ Ι.               | Έλληνική  | 10.340  | 1958         | Υπέστη πυρκαϊά στις 21/2, σέ θέση 37.10 Β, 19.35 Α.                                                                                                                                     |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ   | Έλληνική  | 19.451  | 1975         | Κατά τό ταξίδι Γιούζνυ για Κίνα, προσάραξε εμπορτο στη διώρυγα του Σουέζ, στις 16/2 και αποκολλήθηκε τήν επομένη.                                                                       |
| ΝΙΚΟΣ Ν.               | Κυπριακή  | 23.186  | 1984         | Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη στις 9-20 Ιανουαρίου.                                                                                           |
| ΣΟΥΑΝ                  | Κυπριακή  | 19.284  | 1977         | Επιθεωρήθηκε στο Καλλάο συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που υπέστη στις 27/1.                                                                                                          |
| ΦΟΙΝΙΞ                 | Έλληνική  | 64.971  | 1977         | Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Sun Cresta» στη Ναγκόγια στις 19/2.                                                                                                                         |
| ΧΙΟΣ                   | Μπαχάμας  | 14.961  | 1972         | Υπέστη απώλεια τεσσάρων εμπορευματοκιβωτίων σέ θέση 33.53 Β, 08.31.2 Δ στις 16/2.                                                                                                       |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:</b>  |           |         |              |                                                                                                                                                                                         |
| ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ              | Έλληνική  | 17.355  | 1972         | Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας κατά τό ταξίδι Ιμμιγκχαμ για Μουρμάνσκ τό Δεκέμβριο.                                                                        |
| ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ             | Έλληνική  | 17.485  | 1970         | Υπέστη απώλεια τής άγκυρας και μέρους τής άλυσίδας στη Λιβύη στις 28/1.                                                                                                                 |
| ΒΟΛΤΑΖ                 | Έλληνική  | 1.589   | 1972         | Κατά τήν άγκυροβόληση στο Λαύριο στις 24/2 προσέκρουσε σέ προβλήτα και υπέστη ρήγμα στην πρύμνη.                                                                                        |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ   | Λιβεριανή | 42.813  | 1975         | Κατά τό ταξίδι για Πόρτο Μιράντα υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 4/2.                                                                                                                      |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ              | Έλληνική  | 31.951  | 1983         | Κατά τόν διάπλου διώρυγας στη Μπαλμπόα στις 9/2, προσέκρουσε σέ τοίχωμα δεξαμενής και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.                                                                   |



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

**T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.**

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRS IN:  
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14 Skouze Str 18536 Piraeus Tel 4519266 4180593 4516195 4180916  
Tlx 241150 213207 GMS GR 213025 SSK GR  
Telefax 4182432



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με ικανοποίηση σημειώνουμε ότι όπως είχαμε προδιαγράψει στο προηγούμενο δελτίο μας, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου κινήθηκε σε έντονους ρυθμούς με άνοδική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες των πλοίων.

Αν και ήδη όρισμένοι παρατηρητές της ναυλαγοράς όμιλούν για υποχώρηση των επιπέδων τις επόμενες εβδομάδες, υπάρχουν πολλοί που υποστηρίζουν ότι ο τερματισμός του πολέμου στον Περσικό με την απελευθέρωση του Κουβέϊτ και οι άμεσες ανάγκες των μέχρι τώρα εμπολέμων χωρών σε δημητριακά και άλλες πρώτες ύλες θα σημάνει ουσιαστική άνοδο της ζήτησης μπάλκερς σε μέγεθος handymax και handy.

Πάντως οι παραπάνω προβληματισμοί δεν αγγίζουν τα πάναμαξ τα οποία και στις δύο αγορές του Ατλαντικού και του Ειρηνικού απολαμβάνουν υψηλούς ναύλους και ισχυρή ζήτηση καθώς, εκτός από τις ανάγκες των Σοβιετικών για διακινήσεις σημαντικών φορτίων εντός του Μαρτίου, υπάρχουν επίσης αρκετά φορτία δημητριακών με προορισμό το Κόντινεντ και την Άπω Ανατολή, με παράλληλη έντονη ζήτηση για μεταφορές γαιανθράκων με ποικιλία τόπων φορτώσεων και προορισμού.

Οι παρακάτω συνομολογείσεις συμφωνίες μαρτυρούν μία υγιή αγορά στις βασικότερες κατηγορίες ξηρού φορτίου:

## Δημητριακά:

- 64.000 τον. Μισισσιππί για Όλανδία, δολ. 15,0.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 26.

- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Ιαπωνία, δολ. 14,80.
- 52.000 τον. Αργεντινή για Κίνα, δολ. 43.
- 25.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Μπουένος Άϊρες για Κωνσταντζα, δολ. 38.
- 25.000 τον. Ρουέν για Συρία, δολ. 18,25.

## Γαϊάνθρακες:

- 110.000 τον. Πόρτο Μπολιβάρ για Καρμπονέρας, δολ. 10,65.
- 60.000 τον. Νιουκάστλ για Νοτ. Κορέα, δολ. 9,50.
- 60.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Μπιλμπάο, δολ. 9,50.
- 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Μπιλμπάο, δολ. 12,75.

## Λιπάσματα:

- 22.000 τον. Κπέμε για Ινδία, δολ. 31,50.
- 21.000 τον. Βανκούβερ για Ινδία, δολ. 30,75.

## Ζάχαρη:

- 13.000 τον. Τρινταντ για Αγγλία, λίρες 15.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πολύ σημαντικός και κατά τό τρέχον δεκαπενθήμερο, ο αριθμός των μπάλκ κάρριερς που με τη μέθοδο της χρονοναύλωσης κάλυψαν ένα πολύ μεγάλο μεταφορικό έργο.

Τά επίπεδα των ναύλων για τα πλοία μεγέθους capesize έφθασαν και σε όρισμένες περιπτώσεις ξεπέρασαν τα δολ. 15.000 την ημέρα, ενώ στα επίπεδα των δολ. 11-15.000 την ημέρα κινήθηκαν τα πάναμαξ σε Ανατολή και Δύση.

Η άπουσία πολλών μπάλκ κάρριερς στα

μεγέθη άνω των 50.000 τον. d.w. για άμεσες φορτώσεις σε συνδυασμό με την υπάρχουσα ζήτηση για κάλυψη άμεσων μεταφορικών αναγκών επιτρέπει τη πρόβλεψη για διατήρηση τουλάχιστον των σημειωμένων επιπέδων στα πλοία αυτά κατά τον Μάρτιο, με παράλληλη άνοδική εξέλιξη των ναύλων των handymax.

Μερικές χαρακτηριστικές χρονοναυλώσεις:

- 114.000 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Ινδίας, δολ. 15.500.
- 79.700 τον. d.w. από Τζέντα για Ιαπωνία, δολ. 13.500.
- 65.800 τον. d.w. από Ρόττερνταμ μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 16.300.
- 64.900 τον. d.w. από Λίβερπουλ μέσω Ροστόκ για Πάσσερο, δολ. 13.475.
- 64.900 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.500.
- 53.500 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής για Κόντινεντ, δολ. 11.000.
- 40.000 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 7.600.
- 39.900 τον. d.w. από Σκώ δύο κυκλικά ταξίδια Ρίβερ Πλέϊτ, δολ. 13.300.
- 29.100 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 6.000, πλέον αποζημίωση δολ. 190.000.
- 26.000 τον. d.w. από Κόντινεντ για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 5.800.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μετά κάποια στάση άναμονής που παρατηρήθηκε στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τις πρώτες ημέρες του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Φεβρουαρίου, η αγορά γρήγορα επαναδραστηριοποιήθηκε και επανήλθε στους

**International**

**T A G A R O P U L O S, S. A.**

(General Ship — Chandlers)  
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



γνώριμους υψηλούς ρυθμούς των πρώτων ημερών του Φεβρουαρίου.

Στόν Περσοαραβικό Κόλπο οι ναύλοι σταθεροί στα μεγέθη των 230-270.000 τόν. d.w. στά WS 85 πρὸς τὴ Δύση καὶ περὶ τὰ WS 100 πρὸς Ἀνατολικούς προορισμούς, ἂν καὶ ὁ ἐπικείμενος τερματισμός τοῦ Πολέμου ἀναμένεται νὰ ὁδηγήσει σὲ πτώση των ναύλων των VLCC's ἐνὸψει των ὑψηλῶν ἀποθεμάτων ἀργοῦ πετρελαίου διεθνῶς.

Τὰ πλοῖα των 80.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὴ περιοχὴ ναυλῶνονταν περὶ τὰ WS 130 ἂν καὶ ὑπῆρξαν σημεῖα κάμψης των ἐπιπέδων πρὸς τὸ τέλος τοῦ μήνα.

Ἡ Μεσόγειος ἐξακολούθησε νὰ παρουσιάζει ὑψηλὴ κινητικότητα φορτίων καὶ οἱ ἄμεσες φορτώσεις σὲ μεγέθη 80.000 τόνων κυμάνθηκαν περὶ τὰ WS 190 - 210, ἐνῶ κάποια μικρὴ κάμψη των ἐπιπέδων ἀκούσθηκε γιὰ φορτώσεις τὸν Μάρτιο. Στὰ μικρότερα πλοῖα 50 - 60.000 τόν. d.w. οἱ ναῦλοι δὲν ξεπέρασαν τὰ WS 200, μὲ ἐξαίρεση τὶς μεταφορὲς πρὸς Η.Π.Α., ὅπου πλέον τὰ ὑψηλά ἐπασφάλιστρα γιὰ κινδύνους θαλάσσιας ρύπανσης ἐπιβαρύνουν τὸ μεταφορικὸ κόστος.

Ἡ ἀγορὰ τῆς Δυτ. Ἀφρικῆς μετὰ τὴν ἐξαρση τῆς ζήτησης πού σημειώθηκε περὶ τὰ μέσα Φεβρουαρίου, ἐπανῆλθε σὲ ἡπιότερους τόνους, διατηρῶντας τοὺς ναύλους γιὰ φορτὰ τοῦ 1 ἐκατ. βαρελίων περὶ τὰ WS 130.

Ἡ Καραϊβικὴ μὲ αὐξημένη δραστηριότητα βελτίωσε τοὺς ναύλους γιὰ φορτὰ 50.000 τόνων στὰ WS 270 - 280, ἐνῶ στὰ μεγαλύτερα φορτὰ των 80.000 τόνων οἱ ναῦλοι κυμάνθηκαν περὶ τὰ WS 200.

Τέλος, ἡ ἀγορὰ των καθαρῶν φορτίων ἐξακολούθησε ἰσχυρὴ μὲ ἰδιαίτερη ἐνταση σὲ μεταφορὲς φορτίων ἀπὸ τὸν Περσικὸ καὶ τὴν Ἐρυθρὰ Θάλασσα πρὸς τὴν Ἰαπωνία σὲ ἀκόμη ὑψηλότερους ἀπὸ τοὺς ἤδη διαμορφωμένους σὲ πολὺ ἐπικερδῇ ἐπίπεδα ναύλους.

Μερικὲς χαρακτηριστικὲς ναυλώσεις:

- 290.000 τόν. Περσικὸ Κόλπο γιὰ Δύση, WS 85.
- 270.000 τόν. Γιαμπού γιὰ Νότιο Κορέα, WS 97,5.
- 80.000 τόν. Περσικὸ Κόλπο γιὰ Μομπάσα, WS 140.

— 90.000 τόν. Μαύρη Θάλασσα γιὰ Μεσόγειο, WS 197.

— 75.000 τόν. Νορβηγία γιὰ Βορ. Εὐρώπη, WS 140.

— 70.000 τόν. Συρία γιὰ Ἰταλία, WS 225.

— 50.000 τόν. Ἀνατ. Ἀκτὴ Μεξικοῦ γιὰ Βορ. Ἀμερικὴ, WS 275.

— 46.000 τόν. Καραϊβικὴ γιὰ Δυτικὴ Ἀκτὴ Καναδά, WS 280.

Στὰ καθαρὰ φορτὰ:

- 50.000 τόν. Ἐρυθρὰ Θάλασσα γιὰ Ἰαπωνία, WS 215.
- 40.000 τόν. Μαύρη Θάλασσα γιὰ Ἰνδία, WS 250.
- 40.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 2.200.000 κατ' ἀποκοπή.
- 30.000 τόν. ἐνδομεσογειακὴ μεταφορά, δολ. 1.000.000 κατ' ἀποκοπή.

## Τὰ ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

ΠΑΝΘΗΡ: Ρόττερταμ 80.000 τόν. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,40 φίο, 5 ἡμέρες, Φεβρουαρίου 13-16.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 29.000 τόν. σιτηρὰ τρία λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 17,30 φίο, 5 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 τόν. γαϊάνθρακες Φός, δολ. 8,75 φίο, 3,5 ἡμέρες/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-30.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ καὶ Νεκотсέα 30.000 τόν. γεννήματα Μπιλμπάο δολ. 25 φίο, 4.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Χάμπτον Ρόουντς 60.000 τόν. γαϊάνθρακες Μπιλμπάο, δολ. 9,50 φίο, Μαρτίου 3-9.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: Βραζιλία 24.000 τόν. σιτηρὰ τρία λιμάνια Βενεζουέλας δολ. 24,85 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαϊάνθρακες Γκιζόν, δολ. 8,10 φίο, 7 ἡμέρες, Μαρτίου 5-20.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ: Στοκχόλμη καὶ Νορκόπιγκ 25.000 τόν. κριθὰρι Στοκτον, δολ. 33 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 4-11.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΙΝΑΧΟΣ: 51.000 τόν. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἀμβέρσα/ Ἀμβούργο Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5, ταξίδι Ἀτλαντικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Πάσερο, δολ. 7.500 τὴν ἡμέρα.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: 72.000 τόν. d.w. τοῦ 1974, παράδοση Τζέντα ἄμεση, ταξίδι μὲσω Ρίτσαρντς Μπαϊ μὲ ἐπαναπαράδοση Ἀμβέρσα/ Ἀμβούργο, δολ. 9.750 τὴν ἡμέρα.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.800 τόν. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Πολωνία ἄμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Ἀτλαντικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.500 τὴν ἡμέρα.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.500 τόν. d.w. τοῦ

1975, παράδοση Κίνα ἄμεση, ταξίδι μὲσω Βορ. Εἰρηνικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Ἐρυθρὰ Θάλασσα, δολ. 9.950 τὴν ἡμέρα.

ΜΗΛΟΣ: 48.300 τόν. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Ἰαπωνία, Φεβρουαρίου 25-28, ταξίδι Βορ. Εἰρηνικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Ἀπὸ Ανατολὴ, δολ. 8.500 τὴν ἡμέρα.

ΑΝΔΡΕΑΣ: 27.600 τόν. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Ἰαπωνία Φεβρουαρίου 25-28, ταξίδι μὲσω Βορ. Εἰρηνικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Αἰγυπτιακὰ λιμάνια Μεσογείου, δολ. 5.000 τὴν ἡμέρα.

ΕΡΑΤΩ: 29.100 τόν. d.w. τοῦ 1968, παράδοση Κῆ Γουέστ ἄμεση, ταξίδι μὲσω Κόλπου ΗΠΑ μὲ ἐπαναπαράδοση Ἐκουαντόρ, δολ. 8.300 τὴν ἡμέρα.

ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ: 64.500 τόν. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Νοτ. Ἰαπωνία, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5, ταξίδι μὲσω Χέι Πόιντ μὲ ἐπαναπαράδοση Ἀνναμπα, δολ. 9.000 τὴν ἡμέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τόν. d.w. τοῦ 1987, παράδοση Ἰαπωνία Μαρτίου 10-12, ταξίδι μὲσω Αὐστραλίας μὲ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.500 τὴν ἡμέρα.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: 29.100 τόν. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Πάσερο ἄμεση, ἕνα κυκλικὸ ταξίδι Ἀτλαντικοῦ, δολ. 6.000 τὴν ἡμέρα.

ΑΝΔΡΕΑΣ Π.: 27.000 τόν. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Νότιο Ἀφρικὴ Μάρτιο, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἰαπωνία, δολ. 7.500 τὴν ἡμέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.400 τόν. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Νότιο Ἀφρικὴ Μαρτίου 1-10, ἐπαναπαράδοση Ἀμβέρσα / Ἀμβούργο, δολ. 4.750 τὴν ἡμέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.100 τόν. d.w. τοῦ 1974, παράδοση Γκέντ τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι Ἀτλαντικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Σκώ / Πάσερο, δολ. 10.500 τὴν ἡμέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 64.400 τόν. d.w. τοῦ 1987, παράδοση Ἰαπωνία Φεβρουαρίου 20-25, κυκλικὸ ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 11.500 τὴν ἡμέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. τοῦ 1981, πα-

## ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 150.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΣΤΑ ΠΟΙΟ ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΩΣΤΕ ΜΑΣ ΤΑ INQUIRIES ΣΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ  
ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΜΕ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ — ΤΙΣ ΠΙΟ ΚΑΛΕΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ PRINCESE CIA NAVIERA S.A.

ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.

ΤΗΛ.: 4825.810/13, ΤΛΧ: 21-2601, FAX: 4825.814

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟΝ ΑΡΜΟΔΙΟ κ. ΜΙΧΑΛΗ ΚΟΥΜΙΩΤΗ



ράδοση ΗΒ Φεβρουαρίου 20-26, ταξίδι μέσω Νάρβικ με επαναπαράδοση Σιγκαπύργου, δολ. 15.570 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ: 74.800 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ταραγκόνα άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.670 τον. d.w. του 1981, παράδοση Σκώ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ: 114.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Δουκέρκη Μαρτίου 12-18, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΝΕΣΣΗ: 110.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Μάρτιο, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σαγκά άμεση, ταξίδι μέσω Ίνδονησίας με επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΖΗΝΟ: 41.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Τζιμπουτί Μαρτίου 1-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΜΑΝΑ: 53.520 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πόρτ Έλίζαμπεθ Μαρτίου 1-10, ταξίδι μέσω Άνατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΐ'Ν: 53.520 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Φεβρουαρίου 28, επαναπαράδοση Βρέστη / Άμβούργο, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον δολ. 190.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΙΣΤΡΑΛ: 78.500 τον. d.w. του 1974, παράδοση Τζέντα Μαρτίου 12-30, επαναπαράδοση Άπω, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΝΑΐ'ΤΛΑΐ'Τ: 27.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ Φεβρουαρίου 18, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.200 την ημέρα.

ΕΠΤΑ: 26.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση διερχόμενο Σκώ Φεβρουαρίου 21-26, επαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Δ.: 29.150 τον. d.w. του 1968, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαρτίου 1-15, επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 27.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. ακτής Μεξικού, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.300 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρέντκαρ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Άπω, δολ. 25.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: 144.100 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άπω Φεβρουαρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Μαντράς, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 65.000 τον. d.w. 1982, παράδοση Λίβερπουλ άμεση, ταξίδι μέσω Ροστόκ καί Τζέντα με επαναπαράδοση Πάσ-

σερο, δολ. 13.475 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.100 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Δυτικής Αφρικής με επαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ: 42.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Άπω Φεβρουάριο, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ έως Φεβρουαρίου 17, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ: 53.294 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ Μαρτίου 1-10, ταξίδι Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.601 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόμπε Φεβρουαρίου 24-26, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.600 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 61.450 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ουλσάν Φεβρουαρίου 25-28, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άπω, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΛΑΚΥΜΑΝ: 27.900 τον. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Φεβρουαρίου 9-11, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 56.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 8.500 την ημέρα.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση Τογιόμα Φεβρουαρίου 25-28, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 10.500 την ημέρα.

### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΖΑΡΝΑΤΑ: Γιαμπού 120.000 τον. Έσκρα-βος, WS 140, Φεβρουαρίου 26.

ΕΒΟΐ'ΚΟΣ: Περισκό Κόλπο 130.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 135 Φεβρουάριο.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. Αφρική 160.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 160, Φεβρουαρίου 22.

ΤΡΕΐ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Μαμονάλ 47.000 τον. Πουέρτο Ρίκο, δολ. 275.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 25.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Ταρτούς 80.000 τον. Τριέστη, WS 215, Μαρτίου 5.

ΣΗ ΚΙΓΚ: Καραϊβική 68.500 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 125, Φεβρουαρίου 23.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Περισκό Κόλπο 77.000 τον. Ντάρ ες Σαλάμ, WS 190, Φεβρουάριο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Άκτ' Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 127,5, Μαρτίου 6.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 76.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 185, Φεβρουαρίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Άρούμπα 72.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 190, Μαρτίου 1.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. Μόμπιλ, WS 275, Φεβρουαρίου 26.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Μαύρη Θάλασσα 90.000 τον. Μεσόγειο, WS 197,5, Φεβρουαρίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Ταρτούς 80.000 τον. Τριέστη, WS 215, Μαρτίου 1.

ΒΑΡΚΙΖΑ: Σικελία 18.000 τον. Λαβέρα, WS 200, άμεση.

ΑΓΚΑΤΕ: Πρίνος 55.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 185, Φεβρουαρίου 21.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Άρζο 65.000 τον. μέρος φορτίου Άκτ' Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 170, Φεβρουάριο.

ΜΙΝΩΣ: Ζουεΐτινα 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 210, Φεβρουαρίου 22.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Περισκό Κόλπο 125.000 τον. Σαΐνες, WS 160, Φεβρουάριο.

ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ: Μπανίας 80.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 215, Φεβρουαρίου 23.

ΠΑΡΙΣ II: Σιντί Κερύ 65.000 τον. Λέγκχορν, WS 262,5, Φεβρουαρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Έρυθρά Θάλασσα 78.000 τον. Μεσόγειο, WS 180, Μαρτίου 3.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Κόλπο ΗΠΑ 29.000 τον. καθαρά Άπω, δολ. 2.500.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Καραϊβική 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 322,5, Φεβρουαρίου 17.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Ένδομεσογειακή μεταφορά 80.000 τον., WS 210, Φεβρουάριο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Σιντί Κερύ 95.000 τον. Γκαλφάβεν, WS 145, Φεβρουαρίου 26-28.

ΙΛΙΑΝΤ: Ράς Λανούφ 67.000 τον. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 150, Φεβρουαρίου 26.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Σαρρόκ 40.000 τον. καθαρά Λαβάν Άϊλαντ, δολ. 1.300.000 κατ' αποκοπή, άμεση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Ράς Ίσα 130.000 τον. μέρος φορτίου Άκτ' Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Φεβρουαρίου 24.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 210, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 180, Φεβρουαρίου 17.

ΣΗΓΟΥΐ'ΝΤ II: Όδησσό 55.000 τον. μέρος φορτίου Κόρπους Κρίστι, WS 175, Φεβρουαρίου 15.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Καραϊβική 70.000 τον. μέρος φορτίου Άκτ' Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 275, Φεβρουαρίου 17.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Γέμπο 230.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 120, Φεβρουαρίου 16.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Άπω, WS 130, Φεβρουάριο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Σιντί Κερύ 86.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 100, Φεβρουαρίου 16.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Γέμπο 44.000 τον. Μερίνα, WS 290, Φεβρουαρίου 16.

ΨΑΡΑ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. καθαρά Άπω, δολ. 2.200.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. Πουέρτο Μιράντα 33.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 345, Φεβρουαρίου 23.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Περισκό Κόλπο 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 130, Μαρτίου 7.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Γέμπο 250.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 97,5, Μαρτίου 1.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Ράς Τανούρα 96.000 τον. Σιράχα, WS 132,5, Μαρτίου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περισκό Κόλπο 290.000 τον. Δύση, WS 85, Μαρτίου 8.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Δύση, WS 135, Μαρτίου 18.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

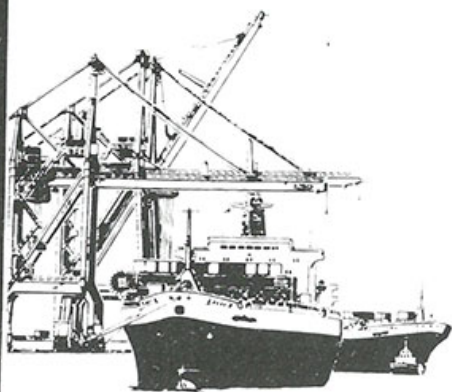
35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ ΓΡΕΕΚ / P.O BOX 80154 T.T. 185 10  
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS  
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



# NAFTIKA CHRONIKA



## EASTERN BLOC FLEETS

European shipping circles seem to have paid insufficient attention to the development of the merchant fleets of those countries which once made up the Eastern Bloc and to the effects on sea transport of the dramatic events which took place in these countries at the end of 1989.

We usually refer only to the Soviet Union which, through its size, its transport needs and its merchant fleet, plays a decisive role in the region. But this should not lead us to underestimate the maritime relations between the EC and the other countries of the former bloc.

It is true that while the EC is the leading maritime power in the world, the participation of the Eastern countries in international transport is relatively small. Indeed, according to UN statistics, of a total turnover of 3.026 billion dollars in 1989, the EC countries accounted for 1,135 billion dollars while state - controlled transporters accounted for only 267 billion.

As for the strength of the Eastern Bloc fleet, it consists of 4.035 ships totalling 30 million grt. (7.3% of world tonnage) compared to the EC's fleet of 6.020 ships totalling 55 million grt. (13.7% of world tonnage).

More specifically, the eastern fleet is made up of 3.059 Soviet ships totalling 19.3 million grt., 311 Rumanian ships of 3.7 million grt., 295 Polish ships of 3 million grt., 188 East German ships of 1.3 million grt., 142 Bulgarian ships of 1.2 million grt., 23 Czech ships of 326.000 grt. and 17 Hungarian ships of 98.000 grt.

## BASIL PAPACHRISTIDIS IS THE NEW CHAIRMAN OF HELMEPA

Mr. Basil Papachristidis has been elected the new president of HELMEPA, the Greek Association for the protection of the sea environment.

Mr. Matthew Los was elected vice-president, Mr. Basil Constantacopoulos general secretary, Mr. Yannis Lyras special secretary and Mr. Miltiades Lazarimos treasurer. The other members elected to the executive committee are Messrs. C. Dracopoulos, P. Ioannides, G. Papadakis, A. Potamianos, N. Tsavlis and N. Tsakos.

The general meeting of HELMEPA at which these officers were elected was addressed by Mr. Yannis Goumas, the new president of the Shipowners' Union, who is a founding member of HELMEPA and was its vice president for a number of years. Mr. Goumas underlined the fact that HELMEPA's success was based on the fact that owners and crews worked together to protect the element which is a source of power and wealth for our country.

## GLOBAL OCEAN CARRIERS PROCEEDS TO STRUCTURAL CHANGES

Global Ocean Carriers Ltd, announced recently that its board has approval on a preliminary basis a number of changes to its structure, including making Global a general purpose corporation with perpetual existence and increased share capital.

Global was formed in 1988 with a limited life of six years to acquire, own and sell second hand dry bulk or combination carriers.

The company said the changes also would include replacing the cash incentive for arrangements with operations manager «Sovereign Navigation Corp.» with the grant to Sovereign of options for Global Ocean shares should earnings per share targets be met.

Global will seek shareholders approvals for these moves within March 1991.

## THE OIL POLLUTION ACT

America's new Oil Pollution Act holds shipowners responsible for damage caused by oil spills with no limits to their liability.

The Act calls for fines of \$ 1000 per barrel spilt, or even \$ 3.000 per barrel spilt, if criminal negligence or an intentional act are involved. Imprisonment is also one of the penalties that can be imposed. The provisions of the law are very intricate and confusing and the only certain thing is that from now on, the owner and his Club will have to engage the services of a top lawyer as soon as an accident involving sea pollution occurs. Another certainty is that premiums will be so high as to make it unprofitable for any owner to send his tankers into American waters.

The consensus is that the Act is not very realistic in some of its points. For instance, it requires every tanker sailing into American waters to have a plan indicating the ability of the owners to clear up «to the practically maximum extent» even the worst oil spill. It remains to be seen how owners will be able to cope with this ma-

ze of red tape and instructions which do not guarantee anything that can be called effective.

## JAPANESE EXPANSION

For many years, Japan's trade surplus has been a subject of criticism by the United States, the EC and by certain countries in Asia. However, having become the main provider of aid to third world countries and the U.S.'s main creditor, it has improved its image abroad and has stopped being blamed for its trade practices. At the same time, it has not ceased to expand its investments all over the globe.

Up to September 1990 about 450 Japanese industrial units had moved into Europe with the U.K. in the fore with 130 companies, followed by Germany and France with 90 companies each. Britain was favoured from the start, because the Japanese could speak the language and because Britain encouraged them to come in. Germany was used as a launching point for the rest of Europe while France's suspicions were gradually eroded and closer contacts helped the



French to understand the Japanese philosophy and marketing strategy.

A classic example is that of Itoh France, a subsidiary of Japan's C. Itoh, which was established in 1962 with offices in Paris, Toulouse and Strasbourg. Since then, the cycle of operations has increased continuously, particularly in the field of imports of Japanese and foreign products and the export of French products to Japan such as French ready-made clothes, wines, etc.

Now, in view of 1993, an Itoh Europe is being contemplated, with headquarters in Paris, London or Brussels and with subsidiaries in Hungary and Czechoslovakia.

### SECOND REGISTRIES

In the same way that convenience flags became all the rage in past years, second registries have now become almost as popular. With NIS to the fore, by which Norway saw its fleet once more ranking high on the world scale, other second registries such as those of Denmark, Germany, etc. have gained ground. The latest addition is India which is preparing to apply an international register.

An Indian shipping man believes this new register will allow Indian owners to employ foreign crews, with easy and inexpensive registration and transfer procedures, as well as mortgages. There will be no state subsidies for the purchase of such ships and no cargo preference schemes, with recognition of international maritime law, international arbitration and international financing.

### PROSPECTS FOR GREEK CONTAINER PORTS

Speaking for the whole of the Mediterranean, somebody could definitely realise that there is an uncertainty and instability about prospects of attracting transoceanic container trade.

This may be partly attributed to the general volatility of the transshipment sector, the competitiveness of the north European ports, operational problems associated with Mediterranean container terminals and the uncertainty regarding the scope of new activities of the Eastern European countries. Nevertheless projections about the share of the Mediterranean in the world container traffic indicate that the prospects are favourable particularly on a medium term basis (1995-2000).

In this context prospects for the Greek containerports are particularly promising since there is a steady progress in the share of Med. container traffic which amounted 5,1% in 1985 and approximately 7,6% in 1989.

The port of Thessaloniki has not experienced so far a significant increase of its traffic, although the facilities of Pier 6 (Container Terminal) including mechanical equipment (a second quayside gantry will be installed in the near future), as well as its location, make it attractive regarding both transit traffic and transshipment services.

The opening up of the Eastern European countries, the new markets which have been created, the existing business ventures that have been

shaken and the extensive promotion and marketing activities for the port give Thessaloniki great possibilities to increase its share of traffic in the eastern Mediterranean both as a feeder port, as well as in terms of transit traffic.

### STATISTICS

The need to know the exact number of merchant navy officers on active service has led to efforts made on occasion to compile accurate statistics — efforts which we believe have never born fruit. As we know, neither the number of graduates from the merchant navy schools nor the number of certificates awarded every year are not an accurate guideline since they do not account for dropouts. Many even drop out before they get their third mate's ticket to their acquisition of a master's ticket while more never go beyond that stage.

It should be possible to keep track of graduates from the time they get their third mate's ticket to their acquisition of a master's ticket and their pension. We would thus be able to know exactly how many merchant navy officers are available for active service and their respective ranks.

In the computer age, such statistics should not be difficult to compile and maintain and we wonder if anyone has made a start in this direction and what progress, if any, has been made.

### THE SOVIET FLEET

The Soviet merchant fleet in 1990 consisted of 2.800 ships of 23 mil-



**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



lion dwt. This indicates that the fleet is made up mainly of small - sized vessels. Indeed, the tanker fleet amounts to only 7 million dwt. and the bulk carrier fleet to 6 million. In both cases, this is less than 3% of the world fleet.

In terms of type of ship, the fleet is made up of 200 passenger ships, 1.100 cargo ships, 100 container ships, 200 bulk carriers, 300 tankers and 900 auxiliary vessels (300 tugboats, 50 dredgers, etc.).

Shipping employs 450,000 persons, including harbour personnel. There are 16 shipping companies distributed among seven of the 15 soviet republics, of which 9 are situated in Russia.

In terms of quality, the average age of the fleet is 15 years and its technical quality is not up to modern standards.

#### POST PANAMAX

The history of containers ships has gone through four phases. Between 1970 and 1975 special container ships were built with a capacity of 1500 EVP and a speed of 20 knots. From 1975 onwards a third generation was born with a capacity of

3000 - 4000 EVP, a speed of 23 knots and dimensions that allowed them to transit the Panama Canal, which gave them the name of panamax. Four years ago, the post Panamax period began with ships that are no longer restricted by Panama Canal considerations, have a capacity of 4.400 and more EVP and run in the Pacific alone or between Europe and the Far East.

Compared to tankers the development of the capacity of container ships took longer, chiefly because of Panama Canal restrictions, the concept of round-the-world voyages and the necessity for specialised harbour installations. In the post Panamax age, however, these curbs no longer apply.

The stable cost of transporting one EVP with post panamax ships is today 20% less than that of transporting it with a panamax. With their larger capacity, also, post panaxes are more economical in terms of fuel consumption being estimated at 12% less than that of a panamax.

#### FLOATING PLATFORMS

A new market is opening up for the removal of oil platforms, worth bil-

lions of dollars to those companies ready to grasp the opportunity.

According to the estimates of Norwegian experts, removing such platforms from the North Sea alone could earn as much as 120 billion kroner.

There are about 6.000 such platforms throughout the world of which 95% must gradually be removed. The cost of the entire operation is estimated at about 200 billion kroner.

A legal committee has undertaken to set the time at which the operators of floating oil platforms on the Norwegian sea shelf must move them away. It should be noted here that sometimes the cost of maintaining a platform is less than the cost of its removal.

According to IMO, the expense of removing a platform is to be paid by the company operating the platform. It is considered doubtful, however, whether many of the companies concerned will be in a position to perform the task. For this reason, a cooperative organisation is being contemplated, formed by the state, the companies concerned and the enterprises

#### ABS ELECTS NEW OFFICERS

At a recent Board of Managers

## Safety, service, cost-effectiveness — you need Lloyd's Register

In a world increasingly full of complex regulations where time is money, you need the peace of mind that comes from being an LR customer. We can meet all your needs, from statutory certification to advice on second-hand tonnage, with a high quality, efficient — and cost effective — service.

Lloyd's Register has:

- **Most surveyors**, all working exclusively for LR. They'll visit your ship promptly, wherever you are, helping you avoid expensive delays
- **Most ships** — more than 7660 with nearly 30 per cent of merchant tonnage on order or under construction to LR Class. Our expertise comes from unrivalled experience
- **Latest technology**. As much at local level as from our world headquarters in London. LR will put its state-of-the-art technology at your disposal.

#### LR at Posidonia

We look forward to showing you the highlight of our stand, the first ever full voyage data recorder (marine 'Black Box'), a major step forward in ship safety. Other highlights include on-line computer demonstrations and displays of the many facets of LR work. Our staff will be happy to discuss your requirements and answer your questions.

**Lloyd's  
Register**

the world leader

World HQ: 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS

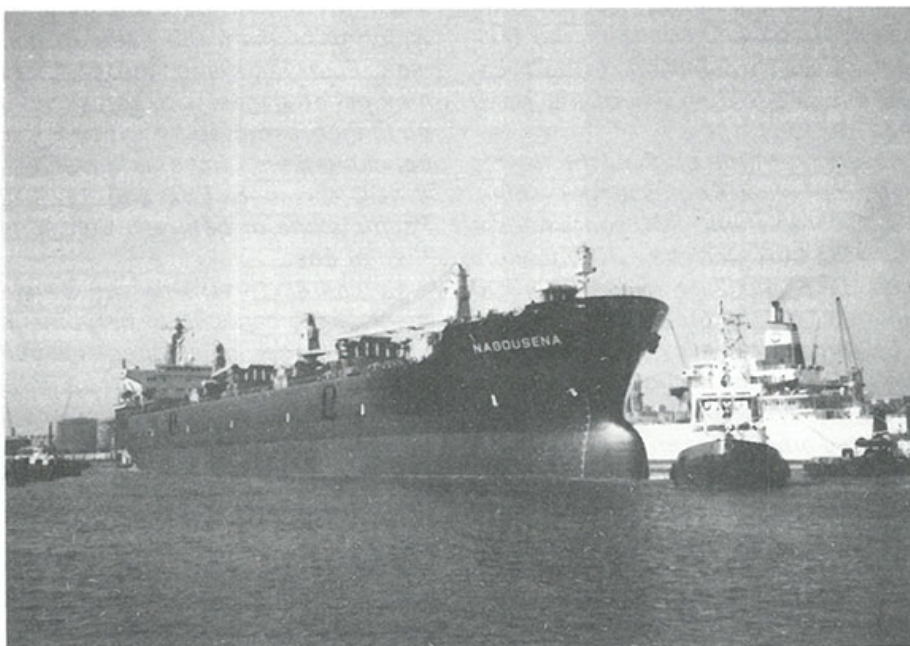
In Greece: 87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus. Tel: (01) 4523 529. Telex: 212244



meeting of the American Bureau of Shipping, four new Corporate Vice Presidents were elected: Walter Czerny, President of ABS Pacific, Vincent Roth, President of ABS Americas, Robert Somerville, President of ABS Europe, and Gary Latin, head of ABS Information Management Services.

ABS Americas, ABS Europe, and ABS Pacific are operating divisions of the American Bureau of Shipping which were recently established by ABS in a corporate restructuring plan known as ABS 2000. This plan is designed to increase the depth, efficiency, and delivery of ABS services to clients around the world.

The Board of Managers also elected Andrew De Stena Corporate Senior Vice President of the American Bureau of Shipping. He is the President of ABS Industrial Verification, Inc., the new subsidiary company formed under ABS 2000 to provide verification services for the engineering, construction, and other nonmarine industries.



## ANNOUNCEMENT

In January 1991, «Naftika Chronika» celebrated its 60th anniversary.

For sixty years it has constituted a dynamic presence in Greek shipping and made a positive contribution to its great achievements.

Under the guiding hand and imposing personality of its founder, the late mentor of the Greek shipping family, Dimitrios Cottakis, «Naftika Chronika» has reported on Greek shipping from its first tentative steps during the prewar period, through the struggle for freedom with its countless victims and finally during the postwar years which marked its spectacular growth.

The journal's 56 bulky annual volumes are full of this rich material and, indeed, the maritime epic of our country is contained in the 70,000 pages and 1,350 issues of «Naftika Chronika».

We who continue the work of the Journal's great and inimitable founder, Dimitrios Cottakis, together with a team of select contributors, have decided to epitomise the contents of the journal's sixty years, reflecting the course and development of the Greek shipping world, in one single, large and high-quality volume — a high class publication which will not only be an anthology of the parallel lives of Greek shipping and «Naftika Chronika», but a valuable reference book for anyone who wishes to study the history of Greek shipping and also a guide for those actively engaged in shipping today.

The book will also contain a detailed English supplement so that non-Greek speaking friends and associates of the Greek shipping family can appreciate its contents.

«NAFTIKA CHRONIKA»





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνεχωρησε - δ = διήλθε - ε = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ABIN O'TA TPEINTEP (δ.) | 68 | 51073  |
| AGAMEMNON               | 83 | 13800  |
| AGGELIKH                | 65 | 8374   |
| AGIA ΓΑΛΗΝΗ             | 73 | 8243   |
| AGIA ΔΥΝΑΜΙΣ            | 77 | 32508  |
| AGIA EYΘYMIΔ            | 69 | 9099   |
| AGIA ΣΟΦΙΑ              | 85 | 24500  |
| AGIA TPIC               | 74 | 16819  |
| AGIAΣ                   | 82 | 36000  |
| AGIOS MAKAPIOΣ          | 68 | 25003  |
| AGIOS NIKOΛAOC I. (δ.)  | 70 | 999    |
| AETOC                   | 72 | 3065   |
| AΘENC EEPPEC            | 69 | 6326   |
| AΘHNAI                  | 67 | 9443   |
| A'TAHT CKA'Y            | 76 | 11084  |
| A'TAHT CKIΠEP           | 84 | 16800  |
| A'TAHT TZEM             | 85 | 16800  |
| AIOIK PHΦEP             | 78 | 6933   |
| A'PHHNC EMEPAAHT        | 77 | 9136   |
| A'PHHNC NTETINY         | 71 | 78021  |
| A'PHHNC CΑΦA'I'P        | 77 | 9136   |
| AITZIAN ΓOY'INT         | 83 | 20960  |
| AITZIAN AAT'ON          | 77 | 38484  |
| AITZIAN NTOLΦIN         | 73 | 8224   |
| AITZIAN NTOLΦIN         | 83 | 35000  |
| AITZIAN CИ              | 73 | 53964  |
| AITQAOΣ (δ.)            | 69 | 1599   |
| AKMH                    | 77 | 16080  |
| AKOH                    | 74 | 55783  |
| AKPHTA                  | 78 | 13889  |
| AKPOΠ                   | 83 | 35911  |
| AKPOΠOΛIC (δ.)          | 78 | 198764 |
| AKPOΠOΛIC               | 72 | 13638  |
| AKTH                    | 77 | 14998  |
| ALEEAHPA                | 74 | 10058  |
| ALEEAHPEIA              | 75 | 22575  |
| ALEEAHPEIA              | 81 | 14641  |
| ALEEAHPOC II            | 77 | 1598   |
| ALEEAHPOC III           | 77 | 1584   |
| ALEXION XOYΠ            | 68 | 9084   |
| AIKPATOP                | 83 | 15857  |
| AIIN II                 | 69 | 10650  |
| AIKAIOC                 | 77 | 11213  |
| AIKIMOΣ                 | 85 | 24700  |
| AIKMHNH                 | 79 | 10996  |
| AIKYONIC                | 73 | 13631  |
| AIHA                    | 80 | 11584  |
| AIHPA II                | 72 | 9709   |
| AIHPETA                 | 84 | 17882  |
| AIΦA CAN (δ.)           | 72 | 52440  |
| AIΦA CTAP (δ.)          | 72 | 51818  |
| AIΦA TZOYΠITEP          | 85 | 14400  |
| AIΦA TPAAEHTZ           | 85 | 10511  |
| AIΦA ΦE'I'O             | 84 | 22000  |
| AMAZONIA                | 77 | 9328   |
| AMALIA                  | 84 | 14103  |
| AMANTEOYC               | 84 | 36958  |
| AMILLA                  | 72 | 13631  |
| AMOPOC                  | 83 | 34000  |
| AMΦION                  | 78 | 11173  |
| ANAGΓEA AΠOΛO           | 79 | 10996  |
| ANAGΓEA APΓKONAT        | 81 | 36061  |
| ANAGΓEA APH             | 80 | 10996  |
| ANAGΓEA ATAAZ           | 84 | 10511  |
| ANAGΓEA BEHTIOY         | 89 | 36781  |
| ANAGΓEA BIKTOPY         | 79 | 10996  |
| ANAGΓEA ΓKAOY           | 74 | 13633  |
| ANAGΓEA ΓOY'INTOM       | 74 | 13348  |
| ANAGΓEA EHTHBP          | 78 | 13889  |
| ANAGΓEA EETPEZ          | 82 | 29487  |
| ANAGΓEA HΓKA            | 83 | 20432  |
| ANAGΓEA ANHTEP          | 85 | 14400  |
| ANAGΓEA AIMΠEPY         | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA MA'IT           | 78 | 13889  |
| ANAGΓEA NTIΓKHITY       | 84 | 24643  |
| ANAGΓEA ONETY           | 83 | 18641  |
| ANAGΓEA ΠAOYEP          | 82 | 19343  |
| ANAGΓEA ΠI'IZ           | 74 | 13631  |
| ANAGΓEA ΠPOΓKPPEZ       | 89 | 36781  |
| ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY      | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA CAAEZ           | 84 | 24643  |
| ANAGΓEA CKA'Y           | 79 | 10993  |
| ANAGΓEA CΠPIIT          | 78 | 13889  |
| ANAGΓEA TPAT'OMΦ        | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA TCAΠΠION        | 71 | 9229   |
| ANAGΓEA ΦIHTEITY        | 79 | 13883  |
| ANAGΓEA ΦOPTEIOYH       | 74 | 13633  |
| ANAGΓEA XONOP           | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA XOYΠ            | 74 | 13633  |
| ANAGΓEA XOPAI'IZON      | 77 | 15378  |
| ANAMELI                 | 77 | 14584  |
| ANACTAZIA               | 80 | 15688  |
| ANACTAZIC (δ.)          | 75 | 69222  |
| ANAFH                   | 85 | 34400  |

|                              |  |
|------------------------------|--|
| πρός Νοβοροσίσκ 24/1         |  |
| α. Σιγκαπούρη 11/1           |  |
| πρός Βραζιλία 15/1           |  |
| μεσογειακές μεταφορές        |  |
| πρ. «Bestore»                |  |
| πρός Πολωνία 23/1            |  |
| α. Μόγκλα 6/12               |  |
| α. Μπαλμπά 18/1              |  |
| πρός Ιαπωνία 19/1            |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 18/1            |  |
| πρός Ήγουμενίτσα 22/1        |  |
| ε. Πειραιά 22/1              |  |
| μεταφορές Πάτρας             |  |
| πρός Μερσίνη 22/1            |  |
| πρός Τουρκία 19/1            |  |
| πρός Χοντίντα 23/12          |  |
| δ. Παναμά 24/1               |  |
| πρός Τουρκία 18/1            |  |
| πρός Αυστραλία 27/12         |  |
| πρός Αυστραλία 22/1          |  |
| πρός Άντεν 15/1              |  |
| δ. Παναμά 22/1               |  |
| πρός Κορέα 15/1              |  |
| ε. Πειραιά 14/10             |  |
| πρός Ιαπωνία 17/1            |  |
| πρός Βαλτιμόρη 15/1          |  |
| μεσογειακές μεταφορές        |  |
| πρός Χιουσόν 16/1            |  |
| πρός Κόλε Τέρμιντα 19/1      |  |
| α. Γουέιμα 17/1              |  |
| πρός Εύρωπη 11/1             |  |
| ε. Φουτζέιρα 1/1             |  |
| α. Λαττάκια 21/10            |  |
| ε. Λεμεσό 21/1               |  |
| πρός Πειραιά 13/1            |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 18/1            |  |
| πρός Μπέλφαστ 16/1           |  |
| ε. Πειραιά 29/4              |  |
| ε. Πειραιά 14/1              |  |
| στό Μπαντάρ Άμπας            |  |
| δ. Γιβραλτάρ 16/1            |  |
| ε. Θεσσαλονίκη 8/9           |  |
| ε. Σάντος 18/1               |  |
| δ. Παναμά 8/1                |  |
| πρός Άμβέρσα 11/1            |  |
| α. Βαλέττα 16/1              |  |
| ε. Βαλπαράϊζο 22/1           |  |
| μετ. «Agios Rafael» (μ.)     |  |
| πρός Άγγλια 20/1             |  |
| ε. Γιβραλτάρ 21/1            |  |
| πρ. «Combi Sabrina»          |  |
| πρός Λά Γουαίρα 25/1         |  |
| μετ. «Chefoo» (ε.)           |  |
| πρός Σουηδία 24/1            |  |
| πρός Μπ. Άμπας 24/11         |  |
| πρός Μπουσάν 17/1            |  |
| πρός Τουμπάρα 18/1           |  |
| ε. Τζέντα 12/1               |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/1           |  |
| ε. Ρουέν 20/1                |  |
| ε. Μίνα Καμπούς 16/1         |  |
| πρός Ματάνζας 7/1            |  |
| πρός Κασιούγκ 13/1           |  |
| πρ. «Κολόμβος Σιγκαπούρη»    |  |
| ε. Πόρτ Κορτιέρ 24/12        |  |
| δ. Παναμά 14/1               |  |
| σπίν Άμβέρσα 26/1            |  |
| ε. Κρόφον 3/12               |  |
| πρός Βανκούβερ 29/12         |  |
| πρός Μαλακία 17/1            |  |
| α. Γουίλμινγκτον 23/1        |  |
| ε. Χόγκ Κόγκ 23/1            |  |
| ε. Χοντίντα 8/1              |  |
| α. Μπιλμπά 13/12             |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 13/1            |  |
| πρός Φρημάντλ 30/12          |  |
| α. Κοτονό 24/12              |  |
| πρός Άμποτ Πόιντ 24/1        |  |
| α. Κασιούγκ 10/1             |  |
| πρός Βανκούβερ 15/1          |  |
| ε. Νταλάν 13/1               |  |
| πρός Λαττάκια 31/12          |  |
| α. Ραβέννα 17/1              |  |
| α. Τόκιο 8/12                |  |
| α. Μομπίλ 20/1               |  |
| πρός Μπουλβόν 19/1           |  |
| ε. Σάντος 15/1               |  |
| α. Πόρτ Μυχ. Μπίν Κασιμ 17/1 |  |
| πρός Τσιταγκόγκ 11/1         |  |
| πρός Βενετία 10/1            |  |
| ε. Σιγκαπούρη 22/1           |  |
| πρός Γιβραλτάρ 20/1          |  |
| α. Σιγκαπούρη 20/1           |  |

|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ANΔPEAC                | 77 | 15592  |
| ANΔPIOTHC              | 71 | 18634  |
| ANΔPOMEΔA (δ.)         | 84 | 38500  |
| ANΔPOC                 | 85 | 34500  |
| ANΔPOC APIC (μ.)       | 72 | 119505 |
| ANΔPOC ATAAZ (μ.)      | 72 | 119505 |
| ANΔPOC ΓEOPΓIOC (δ.)   | 76 | 115461 |
| ANΔPOC MEATEMI         | 73 | 32781  |
| ANΔPOC OKEAHIA         | 77 | 20676  |
| ANEMOC                 | 76 | 8376   |
| ANEMONH                | 79 | 10996  |
| ANIMAP                 | 72 | 10527  |
| ANNA (δ.)              | 69 | 46389  |
| ANNA A.                | 79 | 12214  |
| ANNITZA A.             | 83 | 35808  |
| ANNOYAA                | 71 | 9826   |
| ANTZAIK ΓKPEHC         | 71 | 30193  |
| ANTZAIK ΠAOYEP         | 87 | 25169  |
| ANTZAIK ΠPOTEKTOP      | 77 | 34130  |
| ANTZAIK CΠPIIT         | 84 | 36353  |
| ANTZAIK ΦAIHΘ          | 84 | 36353  |
| ANTZAIK XOYΠ           | 85 | 25300  |
| ANTZOYAEITTA           | 78 | 24941  |
| ANTIMHAOC (δ.)         | 72 | 17355  |
| ANTIPOLIC (δ.)         | 81 | 30622  |
| ANTONHC I. AΓΓEΛIKOYHC | 89 | 70000  |
| AOPYPA AYCTPAΛIC (δ.)  | 73 | 101439 |
| AOPYPA MΠOPEAIIC (δ.)  | 73 | 116150 |
| AOPYPA ΠEPA            | 76 | 6051   |
| AΠHAIOTHC              | 75 | 35716  |
| AΠHAIOTHC              | 75 | 34409  |
| APAKON                 | 73 | 10713  |
| APAMIC (δ.)            | 77 | 75124  |
| APAMΠEΛA               | 83 | 13508  |
| APΓKOY (δ.)            | 76 | 19016  |
| APΓONAYTHC (δ.)        | 78 | 75588  |
| APΓONHC (δ.)           | 77 | 19378  |
| APΓO EEPΛOPEP          | 78 | 20328  |
| APΓO TPEINTEP          | 78 | 20328  |
| ARETH                  | 73 | 13631  |
| AREΘOYCA II            | 72 | 20239  |
| APIANA                 | 73 | 23134  |
| APIEL                  | 70 | 7571   |
| APICTOTEΛHC            | 85 | 13600  |
| APION                  | 73 | 13633  |
| APKAΔI                 | 83 | 4097   |
| APKAΔIA (δ.)           | 82 | 30042  |
| APKAZ                  | 88 | 36309  |
| APMEHICTHC             | 81 | 16300  |
| APMONIA                | 73 | 23144  |
| APMΠEΛA                | 75 | 22575  |
| APTEMIC                | 87 | 36648  |
| APTEMIC                | 77 | 66259  |
| ΓAPOYΦAΛΛIDH (δ.)      | 65 | 8344   |
| APTEMON                | 84 | 22172  |
| APXAIΓEAOZ             | 76 | 30149  |
| APXAIΓEAOZ             | 76 | 19633  |
| APXHΓETHC              | 84 | 25063  |
| APXIMHΔHC              | 66 | 35001  |
| ACKONA                 | 81 | 30500  |
| ACLE'Y                 | 70 | 13363  |
| ACΠIAC (δ.)            | 85 | 45065  |
| ACTHP                  | 74 | 13633  |
| ACTYΠAΛAIΔI (δ.)       | 70 | 17485  |
| ACΦAANT ANHTEP (δ.)    | 76 | 18343  |
| ACΦAANT TPEINTEP (δ.)  | 62 | 18033  |
| ATEH (δ.)              | 76 | 28059  |
| ATΛANTIKAI (μ.)        | 81 | 14582  |
| ATANTIK EMΠEPOP (δ.)   | 74 | 128399 |
| ATANTIK CAN (δ.)       | 78 | 35315  |
| ATANTIK CENBOP         | 83 | 37452  |
| ATANTIK CCI'AP         | 77 | 37456  |
| ATANTIK CIOBEPI'N      | 86 | 35954  |
| ATANTIK CΠATEHTOP      | 81 | 31654  |
| ATANTIK CTHTEMAN       | 81 | 35840  |
| ATANTIC (δ.)           | 75 | 44601  |
| ATAAZ                  | 77 | 11804  |
| AYAIZ                  | 79 | 10993  |
| AFPIKAN ΓKAOY          | 77 | 6096   |
| AFPOC                  | 70 | 18328  |
| BAΛIANT                | 72 | 11076  |
| BAΛIAPA'I'ZO PHΦEP     | 72 | 5882   |
| BAPEHBEAC              | 76 | 11802  |
| BAZIEIIOC X (δ.)       | 65 | 1423   |
| BAZIEIIOC XI (δ.)      | 59 | 1599   |
| BEHETIKO               | 78 | 12238  |
| BEHOYC                 | 76 | 14540  |
| BEPOΓ (μ.)             | 72 | 57527  |
| BIBH M.                | 78 | 1600   |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| ε. Κάντα 16/1           |  |
| ε. Βαλτιμόρη 15/1       |  |
| πρός Τσίμα 19/1         |  |
| πρός Άνναμα 24/12       |  |
| πρός Τομπάτα 4/1        |  |
| πρός Γιοκαχάμα 24/12    |  |
| α. Ντότζες 14/1         |  |
| πρός Γιοκαχάμα 2/1      |  |
| πρός Μαρκό 23/12        |  |
| α. Μάρσαλοκ 22/1        |  |
| πρ. Κορέα 28/11         |  |
| πρ. Νιγηρία 16/1        |  |
| πρ. Νοβοροσίσκ 24/1     |  |
| δ. Σουέζ 8/1            |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 5/1        |  |
| α. Ματάνι 24/12         |  |
| έπισκ. Τάμα 28/1        |  |
| πρ. Λίκεν 10/1          |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 8/1        |  |
| πρ. ΗΠΑ 20/1            |  |
| ε. Χέι Πόιντ 21/1       |  |
| ε. Κάντα 23/1           |  |
| ε. Τσιγούαν 9/1         |  |
| α. Ρόττερνταμ 14/1      |  |
| πρ. Σ. Ευστάθιος 17/1   |  |
| πρ. Ούμπε 17/1          |  |
| πρ. Ιντσόν 31/12        |  |
| πρ. Μεσόνιο 18/1        |  |
| πρ. Άμπιτάν 11/12       |  |
| α. Άκαμα 18/12          |  |
| πρ. Κόλπο ΗΠΑ 24/12     |  |
| δ. Παναμά 8/1           |  |
| ε. Γιούροπορτ 29/12     |  |
| πρ. Μπ. Άμπας 22/1      |  |
| ε. Όδισσος 6/1          |  |
| πρ. Γιβραλτάρ 25/12     |  |
| πρ. «Antares»           |  |
| πρ. Μομπάσα 5/12        |  |
| πρ. Ίράν 10/1           |  |
| πρ. Βενετία 22/1        |  |
| πρ. Κόμπε 29/11         |  |
| πρ. Ρίο Ίανέιρο 6/1     |  |
| α. Πειραιά 14/1         |  |
| πρ. Οράν 14/12          |  |
| ε. Βομβά 20/12          |  |
| μεταφορές Ρεθύμνου      |  |
| πρ. Κολομβία 1/1        |  |
| ε. Ναγκόγια 21/1        |  |
| πρ. Άλγκεθρας 24/11     |  |
| ε. Φρημάντλ 17/12       |  |
| πρ. Τζακάρτα 8/1        |  |
| δ. Παναμά 18/11         |  |
| α. Φάλοουθ Μπρί 28/12   |  |
| ε. Βαλέττα 21/1         |  |
| ε. Νιούκασλ 13/1        |  |
| α. Σαντάνα 17/1         |  |
| πρ. Κίνα 7/1            |  |
| α. Ρόττερνταμ 22/1      |  |
| πρ. Σχίζι 6/1           |  |
| πρ. Άπω Άνατολή 21/1    |  |
| ε. Γουαγιακούλ 9/1      |  |
| μετ. «Neptune Dorado»   |  |
| πρ. Άρκα 23/1           |  |
| α. Ραβέννα 20/1         |  |
| πρ. «BP Energy»         |  |
| α. Ν. Όρλεάν 13/1       |  |
| πρ. Νιγκμπο 16/1        |  |
| πρ. Βρέμη 23/1          |  |
| α. Τζουέμα Τέρμιντα 6/1 |  |
| α. Ρίο Ίανέιρο 30/12    |  |
| ε. Κινούρα 13/1         |  |
| α. Ν. Όρλεάν 10/1       |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 15/1       |  |
| α. Μοντοίρ 11/1         |  |
| πρ. Ντάρμπαμ 16/12      |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 20/1       |  |
| πρ. Μπ. Άμπας 8/12      |  |
| ε. Ρουέν 20/1           |  |
| πρ. Λιβύη 9/1           |  |
| πρ. Γκουαϊάμας 17/12    |  |
| άρκεϊ Πειραιά           |  |
| δ. Παναμά 19/1          |  |
| ε. Γδύνια 19/1          |  |
| α. Πειραιά 9/1          |  |
| α. Πειραιά 22/1         |  |
| ε. Μπαντάρ Άμπας 30/12  |  |
| μεταφορές Πάτρας        |  |
| α. Ν. Όρλεάν 9/1        |  |
| α. Ριγέκα 12/1          |  |



|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΒΟΛΟΣ Ι.            | 58 | 10340 |
| ΒΟΛΑΖ (δ.)          | 72 | 1589  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)      | 67 | 35041 |

|                  |    |       |
|------------------|----|-------|
| ΓΑΛΗΝΗ.          | 58 | 1584  |
| ΓΑΛΗΝΗ.          | 77 | 39236 |
| ΓΑΡΜΠΗΣ.         | 72 | 41164 |
| ΓΕΡΟΣ (δ.)       | 73 | 30067 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) | 61 | 18796 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.      | 72 | 12204 |

|                             |    |       |
|-----------------------------|----|-------|
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-<br>ΚΟΣ | 77 | 3321  |
| ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)            | 75 | 16489 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)           | 65 | 37710 |
| ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)          | 66 | 2475  |
| ΓΚΑΖ ΣΟΥΖ (δ.)              | 65 | 1598  |
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.              | 83 | 21200 |
| ΓΚΙΚΑΖ                      | 80 | 10991 |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ               | 74 | 59995 |
| ΓΚΛΟΡΙΑ.                    | 88 | 4050  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.          | 76 | 16014 |

|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- |    |       |
| ΣΤΡΙΑ               | 73 | 16439 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ      | 76 | 13036 |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ       | 77 | 11733 |

|                            |    |        |
|----------------------------|----|--------|
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-<br>ΜΟΣ | 78 | 13005  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ          | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ             | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ        | 79 | 14530  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ           | 74 | 13036  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ          | 72 | 13179  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ              | 73 | 32624  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)          | 74 | 109693 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ              | 76 | 14592  |
| ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.                 | 71 | 16306  |
| ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)               | 58 | 12732  |
| ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ          | 72 | 19960  |
| ΓΟΥ'ΙΜΕΑ                   | 84 | 34253  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ         | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ            | 79 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ           | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ            | 79 | 19267  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ            | 72 | 19426  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΟΤ           | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ            | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ              | 74 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ           | 77 | 19265  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II       | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)       | 81 | 40650  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ             | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)     | 85 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)    | 84 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)     | 86 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)       | 84 | 17199  |

|                            |    |        |
|----------------------------|----|--------|
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ<br>(δ.) | 74 | 18204  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)       | 86 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ          | 73 | 114933 |
| ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ               | 69 | 12840  |
| ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ               | 69 | 12373  |

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)     | 75 | 19752 |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ          | 73 | 7323  |
| ΔΑΝΑΟΣ            | 84 | 14103 |
| ΔΑΦΝΗ (δ.)        | 70 | 48473 |
| ΔΑΦΝΗ             | 84 | 35746 |
| ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ       | 58 | 10586 |
| ΔΗΛΟΣ (δ.)        | 71 | 17957 |
| ΔΗΛΟΣ             | 70 | 8825  |
| ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ       | 69 | 4773  |
| ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)      | 82 | 31000 |
| ΔΗΜΗΤΡΑ           | 71 | 3909  |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.       | 83 | 35911 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.       | 73 | 45502 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ         | 76 | 62565 |
| ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ        | 68 | 15090 |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)   | 68 | 48687 |
| ΔΥΣΤΟΣ            | 72 | 3847  |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ      | 86 | 34620 |
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ     | 69 | 12705 |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ. | 85 | 21300 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΕΒΙΑ                  | 61 | 10029  |
| ΕΒΜΑΡ                 | 76 | 16398  |
| ΕΘΝΙΚ (δ.)            | 75 | 125947 |
| ΕΘΝΟΣ                 | 77 | 16726  |
| ΕΙΡΗΝΗ.               | 85 | 12811  |
| ΕΙΡΗΝΗ Α.             | 82 | 90747  |
| ΕΛ ΦΑΛΑΜΕΝΚΟ.         | 89 | 36800  |
| ΕΛΕΝ                  | 82 | 37811  |
| ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)         | 64 | 1927   |
| ΕΛΙΣ (δ.)             | 69 | 1553   |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)        | 79 | 254076 |
| ΕΛΛΗ                  | 76 | 11282  |
| ΕΛΛΗΝ                 | 82 | 19370  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.) | 76 | 47344  |
| ΕΛΠΙΔΑ.               | 63 | 1554   |
| ΕΛΠΙΣ                 | 71 | 9885   |
| ΕΛΠΙΣ                 | 84 | 37472  |
| ΕΜΕΡΑΛΔ.              | 85 | 28000  |
| ΕΜΠΡΟΣ                | 78 | 8890   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)    | 72 | 1596   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)  | 65 | 12079  |
| ΕΝΑΡΕΙΣ               | 79 | 10985  |
| ΕΝΤΕΒΟΡ               | 84 | 22208  |
| ΕΞΠΛΟΡΕΡ              | 84 | 22208  |
| ΕΞΠΡΕΣ                | 78 | 12688  |
| ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.       | 73 | 4658   |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ             | 70 | 10006  |
| ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)       | 72 | 126140 |

|                                                                                      |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| μεσογειικές μεταφορές<br>πρ. «Bowlder»<br>ἀργεί Πειραιά<br>πρὸς Κόρυμπος Κρίστι 18/1 |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

|                                                                                                                                      |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| μεσογειικές μεταφορές<br>πρὸς Γιοκχαμά 14/1<br>πρὸς Γιβραλτάρ 15/1<br>πρὸς Ἰταλία 16/1<br>μεταφορές Φουτζέιρας<br>πρὸς Τρίπολη 21/12 |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

|                                                                                                                                                                                                                           |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| ἐπισκευές Πειραιά 4/1<br>πρὸς Ἰταλία 22/1<br>στὴ Φουτζέιρα (ἀποθήκη)<br>ε. Σουζέ 26/1<br>ε. Σουζέ 20/1<br>πρὸ Παρθένους Νήσους 21/1<br>πρὸς Ἰνδικὸ Ὠκεανὸ 17/1<br>ε. Τενερίφη 22/1<br>ὕπὸ ναυπήγηση<br>α. Ν. Ὁρλεάνη 15/1 |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| α. Χιούστον 16/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| α. Φλόσσινγκ 30/12 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| α. Ν. Ὁρλεάνη 18/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| ε. Ν. Ὁρλεάνη 31/12 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| ε. Ν. Ὁρλεάνη 24/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| α. Ν. Ὁρλεάνη 11/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| ε. Ν. Ὁρλεάνη 3/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| α. Ν. Ὁρλεάνη 20/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Τζέντα 23/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Ἰλιετάρ 24/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς |  |  |
|--------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| ἐπισκ. Πειραιά 16/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| ε. Ντάρμπα 13/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| ἀργεί Πειραιά |  |  |
|---------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| ε. Ταϊτσούγκ 8/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| α. Γκάνδη 6/1 |  |  |
|---------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Σαγκάη 20/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| πρὸς Ὁζάκα 21/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| α. Χόνγκ Κόνγκ 22/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| ε. Ρίο Ἰανέιρο 16/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Καρατάι 23/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| ε. Σιγκαπούρη 22/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Καλλὰς 25/12 |  |  |
|-------------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| πρὸς Κίνα 9/1 |  |  |
|---------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| πρὸς Ὁζάκα 20/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| πρὸς Κωνσταντιῶνα 9/1 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| ε. Φρημάντλ 22/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Μαγκλά 26/12 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| ε. Πόρτ ντ' Μπουκ 23/1 |  |  |
|------------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| πρὸς Γιβραλτάρ 25/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                      |  |  |
|----------------------|--|--|
| πρὸς Πόρτο Ρίκο 19/1 |  |  |
|----------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| πρὸς Γκρέιντμους 26/1 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| πρὸς Γιβραλτάρ 11/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| α. Ταρραγόνα 19/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| ε. Ντακσόν 18/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Τζακάρα 14/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| ε. Μελβούρνη 23/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| ε. Μελίλη 24/1 |  |  |
|----------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| ἀργεί Πειραιά |  |  |
|---------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Τζακάρα 16/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| ἐπωλήθη Ἰορδανία |  |  |
|------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Οὐλσάν 21/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| ἀργεί Ἀλβέρτι |  |  |
|---------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| ε. Φαλκονάρα 10/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| δ. Πόρτ Σάι 10/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| μετ. «Νταβό Τρέιντερ» (Μπχ.) |  |  |
|------------------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| α. Χιούστον 22/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| διαγράφεται (ἐπιβατηγὸ) |  |  |
|-------------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| πρὸς Ν. Κορέα 21/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Ἰταλία 21/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| πρὸς Πράια Μόλε 11/12 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Βηρυτὸ 16/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| α. Σιγκαπούρη 5/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| μεσογειικές μεταφορές |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| πρὸς Ρίτσαρντς Μπαί 1/1 |  |  |
|-------------------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| ε. Χάλλα 16/1 |  |  |
|---------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| ε. Τουμπαρό 12/12 |  |  |
|-------------------|--|--|

|              |  |  |
|--------------|--|--|
| ἀργεί Βασίρα |  |  |
|--------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Μαδράς 13/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| α. Τζουμά Τέρμιναλ 20/1 |  |  |
|-------------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Ὁρδάν 21/12 |  |  |
|------------------|--|--|

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| πρὸς Πόρτ Κουετζά 12/1 |  |  |
|------------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Νιγηρία 12/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| α. Βαλτιμόρη 20/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| α. Τουμπαρό 6/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| ε. Βομβάη 19/1 |  |  |
|----------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| πρὸς Μάλτα 15/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| στὴν Πόρτ (ἀποθήκη) |  |  |
|---------------------|--|--|

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| πρὸς Μερκούτ Μπαί 24/1 |  |  |
|------------------------|--|--|

|                      |  |  |
|----------------------|--|--|
| πρὸς Σιγκαπούρη 22/1 |  |  |
|----------------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Σιρίχα 18/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| μεσογειικές μεταφορές |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| πρὸς Σιρία 14/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| πρὸς Οὐλσάν 16/1 |  |  |
|------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| ε. Σιγκαπούρη 5/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| ε. Ἀμβέρτα 25/1 |  |  |
|-----------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| πρὸς Θεσσαλονίκη 18/1 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| πρὸς Θεσσαλονίκη 20/1 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| πρὸς Γιβραλτάρ 24/1 |  |  |
|---------------------|--|--|

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| πρὸς Ἀμβέρτα 21/1 |  |  |
|-------------------|--|--|

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| ε. Πρίνς Ροίπερτ 23/1 |  |  |
|-----------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| πρὸς Ἀλγερίαν 23/1 |  |  |
|--------------------|--|--|

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| πρ. «Earl Graville» |  |  |
|---------------------|--|--|

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| πρὸς Ἀλγερία 16/12 |  |  |
|--------------------|--|--|

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| ἀργεί Πειραιά |  |  |
|---------------|--|--|

|                |    |       |
|----------------|----|-------|
| ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ      | 76 | 12557 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.     | 78 | 16935 |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ       | 73 | 13631 |
| ΕΥΘΥΤΗΣ        | 73 | 10006 |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)     | 84 | 24310 |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ       | 71 | 16379 |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ       | 70 | 16374 |
| ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ | 79 | 10996 |
| ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ    | 80 | 10342 |
| ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)   | 75 | 57160 |
| ΕΦΕΣΣΟΣ        | 73 | 18958 |

|               |    |       |
|---------------|----|-------|
| ZANET         | 66 | 4503  |
| ZANNHΣ        | 81 | 22857 |
| ZAPNATA (δ.)  | 77 | 69338 |
| ZEYΣ          | 71 | 87667 |
| ZEΦYPOΣ II    | 77 | 18838 |
| ZHNQ          | 81 | 23100 |
| ZIM BENEZIA   | 78 | 13941 |
| ZIM ΓIOKOXAMA | 78 | 13977 |
| ZIM KAOΣIOYΓK | 72 | 15952 |
| ZIM KOΠEP     | 79 | 13941 |
| ZIM ΛIBOPNO   | 76 | 32465 |
| ZIM MEΛMΠOYRN | 72 | 15455 |
| ZIM OZAKA     | 78 | 13941 |
| ZIM ΠOYΣAN    | 76 | 32465 |
| ZINI          | 76 | 11348 |



|                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)           | 74 | 61054 |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)       | 73 | 61054 |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)         | 73 | 42470 |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)     | 86 | 24000 |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)    | 86 | 24000 |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)      | 86 | 24900 |
| ΚΡΙΟΣ                   | 71 | 11101 |
| ΚΡΙΤΙΑΣ                 | 67 | 9549  |
| ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.) | 80 | 19882 |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | 78 | 21194 |
| ΚΥΘΝΟΣ (δ.)             | 71 | 17355 |
| ΚΥΜΟ                    | 74 | 65685 |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ       | 81 | 29710 |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)     | 74 | 60250 |
| ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)     | 77 | 18658 |
| ΛΑΚΩΝ              | 69 | 8825  |
| ΛΑΜΥΡΑ             | 83 | 36000 |
| ΛΑΡΑ Σ.            | 72 | 8848  |
| ΛΑΡΡΥ Λ.           | 70 | 16306 |
| ΛΑΣΙΘΙ             | 77 | 4965  |
| ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.     | 70 | 18799 |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ           | 77 | 65874 |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)       | 74 | 52830 |
| ΛΕΩΝ               | 73 | 70931 |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)      | 86 | 29287 |
| ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ          | 72 | 14212 |
| ΛΗΝΤΕΡ             | 84 | 20494 |
| ΛΗΤΩ               | 76 | 18104 |
| ΛΗΤΩ               | 77 | 11264 |
| ΛΙΑ (μ.)           | 78 | 33191 |
| ΛΙΚΑ               | 76 | 61615 |
| ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ     | 68 | 9505  |
| ΛΙΣΜΠΟΑ            | 71 | 2557  |
| ΛΟΓΙΑΛΤΥ           | 69 | 9045  |
| ΛΟΥ'ΣΙΑΝΑ ΡΕ'ΝΜΠΟΥ | 86 | 36600 |
| ΛΟΥΣΙΟΣ            | 73 | 63287 |
| ΛΥΔ                | 70 | 14878 |
| ΛΥΔΙΑ II.          | 74 | 8740  |

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| ΜΑΓΔΑ Π.          | 74 | 21755 |
| ΜΑΖΑΛ II (δ.)     | 65 | 2676  |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)      | 70 | 17485 |
| ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ     | 69 | 8047  |
| ΜΑΙΝΑΔΡΟΣ (δ.)    | 81 | 23000 |
| ΜΑΙΡΗ             | 68 | 22391 |
| ΜΑΙΡΗ             | 84 | 14103 |
| ΜΑΙΡΗ Λ.          | 74 | 22246 |
| ΜΑΙΡΗ Μ.          | 75 | 22577 |
| ΜΑΙΡΗ Ν.          | 76 | 22297 |
| ΜΑΙΡΗΝΗ           | 72 | 20713 |
| ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ         | 69 | 18923 |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ         | 73 | 31427 |
| ΜΑΝΑ              | 77 | 30263 |
| ΜΑΝΕΣΙ            | 70 | 11256 |
| ΜΑΝΘΟΣ            | 77 | 5874  |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ          | 70 | 9169  |
| ΜΑΝΤΩ V.          | 72 | 17432 |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ    | 80 | 33500 |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ | 78 | 10994 |
| ΜΑΡΙΑ             | 81 | 29761 |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.        | 74 | 15938 |
| ΜΑΡΙΑ Ι.Α.        | 84 | 19800 |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)     | 70 | 51602 |
| ΜΑΡΙΑ Σ.          | 70 | 1592  |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)     | 73 | 17432 |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.) | 75 | 68411 |
| ΜΑΡΙΓΓ            | 72 | 9824  |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)  | 81 | 26938 |
| ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.) | 73 | 64948 |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)       | 80 | 40000 |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ.         | 88 | 30831 |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ         | 73 | 30077 |
| ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ  | 75 | 1599  |
| ΜΑΡΚΑ Λ.          | 75 | 14785 |
| ΜΑΡΚΕΣΑ           | 77 | 33509 |
| ΜΑΡΚΙΖ            | 75 | 28082 |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ      | 83 | 21000 |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ          | 78 | 19974 |
| ΜΑΡΩ Λ.           | 85 | 25000 |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ     | 69 | 22391 |
| ΜΑΣΤΕΡ Τ.         | 82 | 20432 |
| ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΛ   | 78 | 15688 |
| ΜΕΛΕΤΗ            | 75 | 35516 |
| ΜΕΝΑΛΟΝ           | 76 | 34715 |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ  | 62 | 14483 |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ          | 75 | 28082 |
| ΜΗΛΟΣ             | 84 | 28100 |
| ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ       | 70 | 8106  |

|                |    |       |
|----------------|----|-------|
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ       | 70 | 15345 |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ   | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ  | 71 | 15998 |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ  | 72 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'     | 70 | 1585  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ      | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ       | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ       | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ    | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ | 71 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ    | 69 | 1570  |
| ΜΙΝΙ ΛΗ.       | 71 | 1557  |
| ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ   | 74 | 1588  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ   | 72 | 1562  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ    | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ      | 71 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ     | 71 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ     | 71 | 1598  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤ       | 71 | 1584  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ    | 70 | 1587  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ      | 74 | 1577  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ    | 70 | 1592  |

|                     |  |
|---------------------|--|
| ε. Τερνέστη 23/1    |  |
| α. Μελίλη 15/1      |  |
| πρός Βομβάρν 21/1   |  |
| ε. Φουτ'έιρα 26/1   |  |
| ε. Τζέντα 23/1      |  |
| ναυπηγ. Ναγκασάκι   |  |
| πρός Άσωντ 22/1     |  |
| πρός Μπορντώ 22/1   |  |
| ε. Μπρισμπαίν 24/1  |  |
| πρός Άβονμάουθ 25/1 |  |
| ε. Λάρνακα 24/1     |  |
| α. Γένοβα 5/1       |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 22/1   |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| πρός Ρίτσαρντ Μπρί 22/1  |  |
| ε. Τζέντα 22/1           |  |
| ε. Άμβέρσα 25/1          |  |
| α. Σιγκαπούρη 11/1       |  |
| πρός Καζαμπλάνκα 16/1    |  |
| ε. Άσάμ 12/1             |  |
| στον Πειραιά 29/11       |  |
| ε. Ν. Ύδρα 23/1          |  |
| α. Γιούροπορτ 9/1        |  |
| ε. Αιγόουστα 20/1        |  |
| πρός Τουμπάρσο 4/1       |  |
| στην Φορταλέζα (άποθήκη) |  |
| πρός Μπουσάν 23/1        |  |
| ε. Ιντσόν 16/1           |  |
| πρός Τουρκία 14/1        |  |
| πρός Άμβέρσα 22/1        |  |
| δ. Παναμά 22/1           |  |
| πρός Ύμουίντεν 21/1      |  |
| α. Άμβέρσα 26/1          |  |
| πρός Λιβέρ 16/1          |  |
| στη Βασιλία              |  |
| πρός Γιοκοχάμα 21/12     |  |
| α. Νιούκαστλ 7/1         |  |
| πρός Ταρραγκόνα 21/1     |  |
| πρός Χάιφα 23/1          |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| πρός Γένοβα 17/1        |  |
| πρός Ίσπανία 25/1       |  |
| πρός Ίμνιχαμ 26/1       |  |
| πρ. «Χίος Ντίγκνιτι»    |  |
| ε. Πειραιά 16/1         |  |
| α. Ν. Όρλεάν 11/1       |  |
| πρός Τζέντα 26/1        |  |
| πρός Ταϊτσούκ 11/1      |  |
| πρός Ίνδια 20/11        |  |
| α. Σιγκαπούρη 7/12      |  |
| πρός Άμστερνταμ 24/1    |  |
| ε. Ροζέριο 16/1         |  |
| δ. Ντόβερ 13/1          |  |
| πρός Κουαντάν 20/1      |  |
| επισκευές Πειραιά 26/1  |  |
| πρός Δ. Αφρική 13/1     |  |
| ε. Πειραιά 15/1         |  |
| πρός Μπίζερτα 11/1      |  |
| δ. Παναμά 27/12         |  |
| ε. Πόρτο Καρμελλό 28/12 |  |
| πρός Γιοκοχάμα 15/1     |  |
| πρός Καζαμπλάνκα 16/1   |  |
| πρός Ταϊτσούκ 19/1      |  |
| πρός Ρας Τανούρα 10/1   |  |
| στο Άμστερνταμ 4/1      |  |
| ε. Μάλμο 20/1           |  |
| μεταφορές Έρμθράς       |  |
| πρός Άλεξανδρέττα 22/1  |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 19/1       |  |
| στο Γκάλβεστον 29/12    |  |
| ε. Σιγκαπούρη 3/1       |  |
| α. Λός Άντζελες 22/1    |  |
| α. Λισαβόνα 21/1        |  |
| πρός Ελλάδα 24/1        |  |
| δ. Παναμά 23/1          |  |
| πρός Μιζουράτα 22/1     |  |
| πρός Βατούμ 19/1        |  |
| πρός Χοντίντα 23/1      |  |
| ε. Τερνέστη 22/1        |  |
| πρός Σουραμπαγία 16/1   |  |
| ε. Γάνδη 22/1           |  |
| πρός Μπ. Άμπας 26/12    |  |
| πρός Κάρτασι 16/1       |  |
| πρός Ταρραγκόνα 15/1    |  |
| πρός Ταϊβάν 9/1         |  |
| έπισκ. Χαλκίδα 11/10    |  |
| πρός Γκάνδη 15/1        |  |
| πρός ΗΠΑ 12/1           |  |
| έγκαταλείφθηκε 16/11/89 |  |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| στο Όρν 31/8              |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 18/1         |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| πρός Ν. Όρλεάν 21/1       |  |
| πρός ΗΠΑ 6/1              |  |
| α. Μπαρμπάδος 12/1        |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| πρός Μοντίνγκο Μπρί 14/12 |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| αργεί Ν. Όρλεάν           |  |
| α. Χιόστον 13/1           |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 8/1          |  |
| ε. Κόρπους Κρίστι 13/1    |  |
| πρός Τρίπολη 21/1         |  |
| πρός Γουάντα 21/11        |  |
| πρός Ραβέννα 20/1         |  |
| αργεί Πειραιά             |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 26/11        |  |
| α. Χιόστον 24/12          |  |
| α. Ν. Όρλεάν 20/1         |  |
| πρός ΗΠΑ 15/1             |  |
| πρός Μπαλμπίνα 14/1       |  |
| α. Χιόστον 8/1            |  |

|                  |    |       |
|------------------|----|-------|
| ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ        | 75 | 1587  |
| ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ        | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ     | 70 | 1580  |
| ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ     | 64 | 4575  |
| ΜΙΝΟΣ            | 75 | 28082 |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ     | 66 | 22217 |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ    | 74 | 28082 |
| ΜΙΧΑΗΛ (δ.)      | 76 | 51977 |
| ΜΙΧΑΛΛΑΚΗΣ       | 68 | 23067 |
| ΜΙΧΑΛΛΗΣ Β.      | 72 | 20715 |
| ΜΙΧΑΛΛΗΣ ΛΕΜΟΣ   | 78 | 16726 |
| ΜΙΧΑΛΛΗΣ Π.      | 82 | 32239 |
| ΜΟΝΤΑΝΑ          | 73 | 19818 |
| ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ | 69 | 8047  |
| ΜΟΡΙΑΣ           | 77 | 13357 |
| ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ        | 77 | 5785  |
| ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ | 83 | 31500 |
| ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ     | 66 | 3881  |
| ΜΠΑΤΗΣ           | 73 | 78373 |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'     | 71 | 4077  |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ      | 72 | 5580  |
| ΜΠΟΕΜ            | 72 | 17728 |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | 79 | 16935 |
| ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ      | 73 | 52831 |
| ΜΥΚΟΝΟΣ          | 67 | 12277 |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ           | 77 | 35233  |
| ΝΑ'ΓΑΝΤ              | 75 | 35561  |
| ΝΑΕΟΣ                | 70 | 9865   |
| ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ          | 71 | 6738   |
| ΝΑΤΑ                 | 77 | 9359   |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ             | 74 | 8915   |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)       | 75 | 115207 |
| ΝΑΥΣΙΚΑ              | 70 | 1653   |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)         | 60 | 1598   |
| ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ            | 78 | 16478  |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ             | 78 | 16478  |
| ΝΕΜΕΑ                | 79 | 10993  |
| ΝΕΝΑ                 | 74 | 39866  |
| ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'       | 67 | 1598   |
| ΝΕΣΤΟΡ               | 82 | 37000  |
| ΝΕΦΕΛΗ               | 83 | 39773  |
| ΝΗΡΕΥΣ               | 56 | 9942   |
| ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)   | 75 | 44605  |
| ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)      | 78 | 29972  |
| ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)       | 73 | 18494  |
| ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)    | 76 | 44689  |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)     | 75 | 44601  |
| ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.) | 80 | 33769  |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)   | 83 | 38240  |
| ΝΙΚΑΙΑ               | 73 | 19831  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)         | 74 | 56960  |
| ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)       | 83 | 30684  |
| ΝΙΜΡΟΝΤ              | 76 | 39004  |
| ΝΙΝΗ                 | 75 | 16629  |
| ΝΟΚΟΓΟΥΝΤ            | 65 | 4507   |
| ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ   | 83 | 40300  |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ         | 87 | 36543  |
| ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ       | 84 | 36300  |
| ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ         | 85 | 35854  |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)           | 73 | 67239  |
| ΝΤΕΒΟΝ               | 81 | 10076  |
| ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ       | 80 | 17100  |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ        | 72 | 9710   |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ            | 71 | 8813   |
| ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.       | 71 | 9049   |
| ΝΤΟΒΕΡ               | 81 | 13598  |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)   | 71 | 17744  |
| ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ          | 78 | 15229  |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΟΘΟΝΗ (δ.)            | 71 | 17355  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ             |    |        |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ          | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ       | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'      | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ    | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ       | 86 | 35600  |
| ΟΛΥΜΠΙΑ               | 66 | 3400   |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)  | 76 | 178808 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)  | 82 | 35417  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ        | 80 | 29710  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        | 77 | 14722  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ       | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ        | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ     | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ        | 77 | 14644  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.) | 91 | 53000  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)   | 90 | 53000  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) | 76 | 86259  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)  | 90 | 52086  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ       | 80 | 29710  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ        | 77 | 14638  |
| ΟΛΥΜΠΟΣ               | 77 | 14318  |
| ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.   | 87 | 59859  |
| ΟΡΑΜΑ (δ.)            | 73 | 20768  |
| ΟΡΛΑΝΤΟ               | 76 | 37784  |
| ΟΡΦΕΥΣ (δ.)           | 71 | 29749  |
| ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ         | 83 | 20669  |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ           | 77 | 13864  |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ          | 70 | 5438   |
| ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)        | 65 | 28133  |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ        | 77 | 16505 |
| ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ        | 80 | 14397 |
| ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ          | 82 | 8911  |
| ΠΑΛ ΝΤΡΑΚΟΝ        | 77 | 8784  |
| ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ         | 80 | 9835  |
| ΠΑΛΛΑΣ             | 71 | 7890  |
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)  | 76 | 81106 |
| ΠΑΜΙΣΟΣ            | 77 | 16237 |
| ΠΑΝΑΓΙΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ   | 73 | 8953  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.      | 82 | 35127 |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ | 72 | 39219 |
| ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ   | 70 | 23693 |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)      | 74 | 20784 |

|                        |  |
|------------------------|--|
| α. Ν. Όρλεάν 20/1      |  |
| α. Χιόστον 4/1         |  |
| πρός Ν. Όρλεάν 12/1    |  |
| πρ. «Salines»          |  |
| δ. Κων/πολη 18/1       |  |
| πρός Γκέολε 17/1       |  |
| πρός Μείκω 19/1        |  |
| α. Λέγκχορν 20/1       |  |
| πρός ΗΠΑ 13/12         |  |
| ε. Χάμπτον 21/1        |  |
| πρός Άλγερία 12/11     |  |
| πρ. «Oak Glory»        |  |
| δ. Παναμά 15/1         |  |
| ε. Χοντίντα 28/12      |  |
| ε. Πειραιά 16/1        |  |
| υπέστειλε λιβερτιανή   |  |
| πρός Ελλάδα 10/1       |  |
| πρός Λουάλε 7/1        |  |
| α. Δουνκέρκη 7/1       |  |
| μετασκευάζεται Πειραιά |  |
| ε. Άαλμπαρχ 23/1       |  |
| ε. Λάγος 15/1          |  |
| πρός Ρόττερνταμ 16/1   |  |
| πρός ΗΠΑ 17/1          |  |
| α. Μοντεβιδέο 23/1     |  |

α. Παναμά 23/1  
πρός Ρίτσαρντ Μπρί 28/12  
πρός Τζέντα 9/1  
ε. Τζέντα 21/1  
δ. Παναμά 24/1  
πρός Άλγερία 24/11  
πρός Κασσιόγκ 25/1  
πρός Θεσσαλονίκη 12/12  
ε. Πειραιά 30/10  
α. Ντάρμπαρντ 21/1  
α. Ρόττερνταμ 5/1  
πρός Άλγερία 17/1  
πρός Κοκινγκτόν 25/12  
έπισκευές Πειραιά 7/8  
πρός Μίνα άλ Φαχάλ 21/1  
πρός Ταϊβάν 27/12  
στή Δομιάττα (άποθήκη)  
α. Τεργεστή 19/1  
πρός Μιλάο 7/1  
πρός Β. Θάλασσα 19/1  
α. Καζαμπάνκα 5/1  
πρός Μπετζάνια 19/1  
πρός Γιβραλτάρ 12/1  
ε. Λός Άντζελος 20/1  
ε. Σινγκασπούρ 17/1  
πρός Δ. Άφρική 21/1  
δ. Παναμά 26/12  
πρός Κορέα 6/12  
πρός Μομπάσα 21/1  
ε. Πειραιά 23/1  
πρός Όξελκοσσούντ 21/1  
πρός Ιαπωνία 5/1  
ε. Βανκούβερ 21/1  
ε. Μπρέμερχαβεν 23/1  
πρός Δ. Άφρική 3/1  
πρός Σουρία 15/1  
δ. Παναμά 18/1  
ε. Λάγος 20/12  
πωληθή  
ε. Φρήπορτ 4/1  
πρός Μιζουράντα 11/12  
ε. Ν. Ορλεάν 13/1  
πρός Σινγκασπούρ 6/1



|                           |    |        |
|---------------------------|----|--------|
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ                  | 72 | 10104  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.               | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ        | 81 | 75545  |
| ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.            | 75 | 20797  |
| ΠΑΡΗΣ II (δ.)             | 80 | 42236  |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)             | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)                | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)                | 73 | 17355  |
| ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ         | 78 | 6298   |
| ΠΑΤΕΡΑΣ                   | 81 | 31006  |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.)               | 69 | 3585   |
| ΠΑΤΜΟΣ                    | 72 | 16406  |
| ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ              | 73 | 10094  |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)            | 77 | 125947 |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.              | 71 | 16306  |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)            | 58 | 12297  |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                   | 76 | 8376   |
| ΠΕΛΛΑ                     | 79 | 10993  |
| ΠΕΛΛΑ                     | 71 | 1594   |
| ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ                 | 70 | 1599   |
| ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ               | 78 | 1270   |
| ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ                | 78 | 2815   |
| ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ                 | 82 | 2477   |
| ΠΕΝΤΕΛΗ                   | 72 | 57802  |
| ΠΕΠΠΥ                     | 67 | 1183   |
| ΠΕΡΚΟ (δ.)                | 72 | 1597   |
| ΠΕΡΣΕΥΣ                   | 72 | 9742   |
| ΠΕΤΡΑ                     | 81 | 35921  |
| ΠΕΤΡΙΝΑ (μ.)              | 81 | 31624  |
| ΠΕΤΡΙΝΑ                   | 77 | 31368  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30                | 56 | 2796   |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)           | 66 | 43399  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40                | 58 | 1781   |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80                | 71 | 1599   |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 142               | 44 | 1594   |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 143               | 44 | 1594   |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)         | 77 | 45755  |
| ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ                | 78 | 31368  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ                   | 73 | 9749   |
| ΠΗΓΑΣΟΣ                   | 75 | 13275  |
| ΠΗΤΕΡ Α.                  | 84 | 35808  |
| ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  |
| ΠΙΣΤΙΣ                    | 73 | 13631  |
| ΠΙΣΤΙΣ                    | 55 | 3768   |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)            | 76 | 43681  |
| ΠΛΑΤΩΝ                    | 77 | 9674   |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                   | 73 | 4737   |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)             | 65 | 31768  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                | 74 | 15976  |
| ΠΟΠΗ                      | 67 | 11002  |
| ΠΟΠΗ                      | 73 | 19564  |
| ΠΟΠΗ Π.                   | 77 | 10558  |
| ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ               | 61 | 963    |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ                  | 68 | 10691  |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ                  | 63 | 3292   |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8                | 58 | 11048  |
| ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  |
| ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ                 | 73 | 18025  |
| ΠΡΕΤΣΙΖ (δ.)              | 76 | 40632  |
| ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  |
| ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)            | 71 | 60929  |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ                | 70 | 9865   |
| ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ                | 72 | 3166   |
| ΠΥΡΓΟΣ                    | 78 | 1592   |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)            | 57 | 12875  |
| ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)         | 77 | 18325  |
| ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)       | 79 | 32023  |
| ΡΑΜΠΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)       | 78 | 69016  |
| ΡΕΑ ΣΗ.                   | 69 | 2995   |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ                  | 77 | 1573   |
| ΡΕΝΕΙ                     | 70 | 11716  |
| ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ                 | 67 | 3999   |
| ΡΗΛΑ'ΤΑΝΤ                 | 77 | 9774   |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ             | 65 | 8021   |
| ΡΟΔΑΝΘ                    | 69 | 16588  |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ            | 73 | 11160  |
| ΡΟΛΛΟΝ                    | 73 | 38611  |
| ΡΟΣΑΝΑ                    | 78 | 11348  |
| ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ           | 71 | 9644   |
| ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)             | 91 | 29900  |
| ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)            | 88 | 25000  |
| ΣΑΜΟΣ                     | 74 | 13633  |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ           | 85 | 35490  |
| ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)          | 81 | 4036   |
| ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)              | 77 | 19742  |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 84 | 6471   |
| ΣΑΝ Π.                    | 81 | 35522  |
| ΣΑΝΝΥ                     | 77 | 3482   |
| ΣΑΝΤΒΙΚ                   | 76 | 1598   |
| ΣΑΡΛΑ                     | 77 | 15533  |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ                 | 74 | 8901   |
| ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ                | 72 | 1583   |
| ΣΕΝ ΤΖΩΝ                  | 77 | 11168  |
| ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ           | 73 | 9619   |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ                  | 78 | 10995  |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)             | 76 | 81438  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ                   | 67 | 12228  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)              | 67 | 988    |
| ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ               | 77 | 38514  |
| ΣΗ ΚΕΗ                    | 75 | 15223  |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ                  | 71 | 9767   |
| ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ                | 73 | 13631  |
| ΣΗΓΟΥΕΝΒ                  | 65 | 1503   |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ                  | 74 | 36465  |
| ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ            | 76 | 11866  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ             | 84 | 16800  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ           | 84 | 13911  |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ                 | 76 | 9123   |
| ΣΙΦΝΟΣ                    | 66 | 10663  |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| πρός 'Αμβέρσα 7/1               |  |
| € Πόρταγκρον 22/1               |  |
| πρός 'Ατπνία 3/1                |  |
| πρός Κουσαντάν 8/1              |  |
| πρ. «Παρασκευή»                 |  |
| πρός Πάχη 10/1                  |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 13/12            |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 1/1              |  |
| α. 'Ιμνιγκχα 21/1               |  |
| πρός Πόρτ 'Εβερκλίτς 21/1       |  |
| πρός Βανκούβερ 12/1             |  |
| πρός Κρήτη 23/1                 |  |
| € Ν. 'Ορλεάν 11/1               |  |
| μετ. «'Εκουαντόρ Τρέιντερ» (€.) |  |
| πρός Ρόττερνταμ 6/1             |  |
| α. 'Νοτ Λόντον 9/1              |  |
| πρός 'Αγ. Θεόδωρος 21/1         |  |
| πρός Βικτόρια 10/1              |  |
| € 'Ημαθαβέν 21/1                |  |
| € Πειραιά 12/1                  |  |
| πρ. «Marco Polo No. 1»          |  |
| € Πειραιά 20/1                  |  |
| πρός Ραβέννα 19/1               |  |
| πρός Θεσσαλονίκη 21/1           |  |
| α. Μπλμπόρ 9/1                  |  |
| πρός Γκαρούστα 23/1             |  |
| α. Θέουτα 18/1                  |  |
| πρός Ειρήνικ 12/1               |  |
| α. Κασσιόγκ 25/12               |  |
| α. Γκάνδη 13/1                  |  |
| πρός 'Οίτα 11/1                 |  |
| αργεί Πειραιά                   |  |
| € Πειραιά 4/1                   |  |
| αργεί Πειραιά                   |  |
| αργεί Πειραιά                   |  |
| αργεί Πειραιά                   |  |
| αργεί Πειραιά                   |  |
| στην Β. 'Αραβική Θάλασσα 25/1   |  |
| πρός Ρίτσαρντς Μπαί 10/1        |  |
| πρός Γιβραλτάρ 15/1             |  |
| α. 'Αντίκουα 23/1               |  |
| πρός Νιούκασλ 23/1              |  |
| πρός Γιοκχάμα 18/12             |  |
| α. Νουατσάτ 10/1                |  |
| στό Λομπίτο                     |  |
| πρός Μομπάσα 6/1                |  |
| πρός Κορέα 11/1                 |  |
| έπωληθη                         |  |
| στην Τέμα 16/1                  |  |
| πρός Ταρτούζ 19/1               |  |
| στό Μοντεβιδέο 9/11             |  |
| € Βαλτιμόρη 17/1                |  |
| πρός Ουάσαν 19/1                |  |
| πρός Μήλο 17/1                  |  |
| μετ. «Special» (AB)             |  |
| πρός 'Ηράκλειο 14/1             |  |
| στό Σουέζ (άποθήκη)             |  |
| δ. Παναμά 14/1                  |  |
| € Χόγκ Κόγκ 23/1                |  |
| πρός Γιβραλτάρ 17/10            |  |
| πρός 'Αμυόρνο 26/1              |  |
| πρός Περσικό 14/1               |  |
| α. Γόυνια 9/1                   |  |
| δ. Παναμά 5/1                   |  |
| € Βόλο 14/1                     |  |
| πρός Ραβέννα 8/1                |  |
| πρός 'Ελλάδα 31/12              |  |
| € Πειραιά 14/1                  |  |
| € Πειραιά 19/1                  |  |
| πρός Γάνηπου 25/1               |  |
| α. Λάγος 4/1                    |  |
| α. Πειραιά 22/1                 |  |
| πρός 'Ιρλανδία 8/1              |  |
| πρός Πειραιά 21/1               |  |
| € Νάντη 2/1                     |  |
| πρός 'Αγκόλα 7/12               |  |
| € Ραβέννα 19/1                  |  |
| πρός Καλλάο 1851                |  |
| έπισκ. Γκντάνσκ 25/1            |  |
| πρός 'Ουαυέτο 9/1               |  |
| διάλυση 'Ινδία                  |  |
| υπό ναυπήγηση                   |  |
| πρός Χιλή 11/1                  |  |
| α. Ν. 'Ορλεάν 17/1              |  |
| πρός Βραζιλία 24/1              |  |
| € Σιγκαπούρη 16/1               |  |
| € Θεσσαλονίκη 31/12             |  |
| πρ. «Stainless Spray»           |  |
| πρός Βανκούβερ 16/1             |  |
| πρός Λευκάδι 22/1               |  |
| α. Μπάρ 5/1                     |  |
| € 'Οζόκα 23/1                   |  |
| α. 'Αμυόρνο 25/1                |  |
| α. Μπλμπόρ 22/1                 |  |
| πρός Γιβραλτάρ 19/1             |  |
| έπωληθη 'Αμυ 'Ανατολή           |  |
| πρός 'Αγκόλα 26/1               |  |
| € Πειραιά 4/1                   |  |
| πρός Βραζιλία 2/1               |  |
| πρός Ρίο Πλέιτ 6/1              |  |
| πρός Γκάνδη 19/1                |  |
| € Τάιν 18/1                     |  |
| € Σάντος 21/1                   |  |
| € Νταβόα 16/1                   |  |
| € Πειραιά 23/1                  |  |
| € Σιγκαπούρη 21/1               |  |
| πρός Γιοκχάμα 19/12             |  |
| πρός 'Οράν 22/12                |  |
| α. Πόρτο Καμέλλο 27/12          |  |
| € 'Ιντσόν 19/1                  |  |
| πρός Σάντος 9/1                 |  |

|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ          | 70 | 6702   |
| ΣΚΥΡΩΝ (δ.)            | 74 | 67239  |
| ΣΟΠΕΝ (δ.)             | 75 | 20495  |
| ΣΟΥΒΕΤΤΑ               | 84 | 22342  |
| ΣΟΦΙΑ Κ.               | 78 | 15364  |
| ΣΟΦΟΥΛΑ                | 76 | 3814   |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ               | 78 | 12517  |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)            | 65 | 31296  |
| ΣΤΑΔΙΟΝ                | 75 | 18701  |
| ΣΤΑΜΟΣ                 | 85 | 35835  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.) | 73 | 32510  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ      | 72 | 31334  |
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ          | 77 | 19886  |
| ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II           | 71 | 1584   |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)      | 76 | 163810 |
| ΣΤΕΛΛΑ                 | 74 | 13036  |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ               | 78 | 9837   |
| ΣΥΝΕΤΟΣ                | 67 | 72576  |
| ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)        | 90 | 27500  |
| ΣΩΤΗΡΑΣ                | 82 | 31323  |
| ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ            | 78 | 12688  |
| ΤΑΝΤΑ                  | 73 | 16997  |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α.             | 75 | 14785  |
| ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ              | 77 | 14607  |
| ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ              | 79 | 8957   |
| ΤΕΤΙΕΝ                 | 85 | 25000  |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ           | 72 | 9081   |
| ΤΖΕΤ II (δ.)           | 62 | 1591   |
| ΤΖΙΝΙ II               | 69 | 16229  |
| ΤΖΟΥ                   | 76 | 10801  |
| ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)          | 63 | 9143   |
| ΤΖΩΡΤΖ Α.              | 75 | 14786  |
| ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ              | 77 | 11348  |
| ΤΙΓΡΗΣ (μ.)            | 73 | 67904  |
| ΤΙΝΑ (δ.)              | 76 | 163810 |
| ΤΙΤΑΝ (δ.)             | 71 | 51281  |
| ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)          | 69 | 53829  |
| ΤΟΝ ΧΙΛΛ               | 78 | 19211  |
| ΤΟΠΑΣ                  | 85 | 28000  |
| ΤΟΣΚΑΝΑ                | 76 | 36204  |
| ΤΡΑ'ΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ        | 84 | 17210  |
| ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1       | 68 | 2760   |
| ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ        | 81 | 16500  |
| ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ        | 74 | 13639  |
| ΤΡΙΑΙΝΑ                | 64 | 999    |
| ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ              | 75 | 5595   |
| ΤΣΕΡΡΥ                 | 76 | 13663  |
| ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ         | 77 | 13663  |
| ΤΥΧΗ                   | 70 | 10886  |
| ΥΠΕΡΙΩΝ                | 64 | 2167   |
| ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ            | 59 | 2910   |
| ΦΑΙΔΡΑ                 | 74 | 12519  |
| ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ              | 73 | 15162  |
| ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)        | 74 | 23123  |
| ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)        | 75 | 138255 |
| ΦΑΣΣΑ (δ.)             | 74 | 60352  |
| ΦΕΙΔΙΑΣ                | 73 | 19747  |
| ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)        | 84 | 31411  |
| ΦΕΛΛΟΖΙΠ Α. (δ.)       | 74 | 118215 |
| ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ         | 54 | 2174   |
| ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)      | 87 | 25000  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I             | 83 | 17217  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II            | 84 | 19049  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III           | 84 | 19049  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV            | 84 | 19049  |
| ΦΙΛΙΑ                  | 71 | 7201   |
| ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)        | 76 | 41330  |
| ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)           | 68 | 48682  |
| ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)          | 75 | 24614  |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)      | 83 | 31321  |
| ΦΙΝΤΙΑΣ                | 72 | 55842  |
| ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ          | 68 | 11384  |
| ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ       | 62 | 19974  |
| ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ         | 67 | 15621  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ             | 66 | 21374  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ              | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ           | 72 | 20713  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ           | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ         | 66 | 12098  |
| ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ            | 71 | 18570  |
| ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ           | 78 | 6585   |
| ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ              | 74 | 20513  |
| ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ             | 70 | 14786  |
| ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)          | 85 | 38626  |
| ΦΛΩΡΑ Κ.               | 78 | 15364  |
| ΦΟΙΝΙΞ                 | 77 | 64971  |
| ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ         | 76 | 18933  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ         | 77 | 35713  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ         | 72 | 40568  |
| ΦΟΡΤΣΙΟΥΣΙΠ Α. (δ.)    | 75 | 118216 |
| ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.        | 84 | 22000  |
| ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)     | 87 | 25000  |
| ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)       | 76 | 122945 |
| ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ            | 79 | 9418   |
| ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)     | 75 | 146309 |
| ΦΡΙΝΤΟΝ                | 78 | 14584  |
| ΦΡΟΝΗΣΙΣ               | 71 | 9885   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Φ              | 68 | 2928   |
| ΧΣΚ ΓΚΛΟΥΡΥ            | 89 | 36438  |
| ΧΑΛΚΗ (δ.)             | 89 | 27500  |
| ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ           | 73 | 6680   |
| ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ           | 72 | 6671   |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ              | 68 | 5527   |
| ΧΛΩΝ                   | 82 | 36202  |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.            | 78 | 16935  |
| ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)          | 61 | 13360  |
| ΨΑΡΑ (δ.)              | 89 | 27500  |
| ΩΚΕΑΝΙΣ                | 75 | 9753   |
| ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.      | 86 | 59850  |

πρός 'Οράν 14/1  
πρός Νιγηρία 29/12  
στόν Πειραιά 22/12  
πρ. «Moleson»  
πρός Ματάνζας 15/1  
δ. 'Ελαινόρη 21/1  
πρός Λονδίνο 5/1  
πρός 'Αρτζόλ Τέρμιναλ 13/1  
€ Ν. 'Ορλεάν 13/1  
€ Ταρραγκόνα 17/1  
πρός Ν. 'Αμερική 4/1  
α. Γένοβα 12/1  
€ Ρουέν 15/1  
πρός Λάγος 13/1  
α. Λούι Τέρμιναλ 9/1  
α. Ν. 'Ορλεάν 14/1  
πρός Λά Γκουαίρα 16/1  
πρός Γαλλία 20/1  
πρός Βενεζουέλα 30/12  
€ 'Ιντσόν 6/1  
πρός Κασσιόγκ 21/1  
πρός Τζέντα 21/1  
δ. Γιβραλτάρ 11/1  
α. Βενετία 20/1  
€ Ντάρμπαρντ 21/12  
α. Βανκούβερ 13/1  
πρός Νταμμάμ 11/1  
μεσογειοεικές μεταφορές  
πρός Σιγκαπούρη 12/1  
πρός Μαπούτο 21/12  
πρός Βενεζουέλα 27/12  
€ Βιζακαπατάν 13/1  
α. Ντουέλα 3/1  
πρός Κασίμα 15/1  
πρ. 'Ινδικό 14/1  
στό Γκιζάν (άποθήκη)  
πρός Φουτζέιρα 10/1  
πρός Πράια Μόλε 6/1  
€ 'Ιντσόν 12/1  
πρός Καζαμπλάνκα 18/1  
πρός Μπουανό 10/1  
αργεί Πειραιά  
α. Κπέρ 20/1  
€ Κολόμπο 16/1  
€ Σεβίλλη 21/1  
πρός Λάγος 29/12  
α. Κολόμπο 18/12  
€ 'Αβουμαουθ 20/1

€ Χοντίντα 16/1  
πρός 'Ηράκλειο 19/1

πρ. «Konkad»  
μεσογειοεικές μεταφορές  
πρός Λά Γκουαίρα 12/12  
πρός Βενεζουέλα 8/1  
πρός Σίντι Κερπ 12/1  
πρός Μεξικό 24/1  
πρός Ρόττερνταμ 6/1  
πρός Σ. 'Αραβία 6/1  
πρός Περισκό 2/1  
μεσογειοεικές μεταφορές  
πρός Κόλπο ΗΠΑ 9/1  
€ Σακάι 18/1  
πρός Μερσίνη 13/1  
δ. Παναμά 17/1  
πρός Γιοχοχάμα 6/11  
€ Βενετία 22/1  
πρός Αυγουστά 23/1  
πρός Γιάνμπαμ 21/1  
πρός Κασσιόγκ 30/12  
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 7/1  
α. Γιούρπορτ 31/12  
πρός Λός 'Αντζελος 17/1  
α. Λός 'Αντζελος 19/1  
πρός Βενεζουέλα 7/1  
πρός Ροστόκ 9/12  
πρός Καζαμπλάνκα 21/1  
πρός 'Ινδονησία 16/1  
πρός 'Ισπανία 23/1  
πρός 'Ιταλία 21/1  
α. Πλάσε 15/1  
€ Φρήπορτ 7/1  
πρός 'Ιταλία 7/12  
πρός Γκρήντ 25/1  
πρός Ρόμπαχ 24/1  
πρός Ματάνζας 28/12  
πρ Γκάδτασσον 3/1  
α. 'Αμβέρσα 26/1  
πρός 'Ισπανία 12/1  
α. Γένοβα 17/1  
€ Σουέζ 19/11  
πρός Παγκάλον Μπαίχ 23/12  
πρς Γκλάντατσόν 10/1  
πρς Περισκό 5/1  
πρς Βραζιλία 1/1  
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/12  
α. Κολούμπια 23/1  
€ Κοτονού 18/1  
πρς 'Ελλάδα 18/1

α. Πόρτ Γουώλκοτ 22/1  
α. Φόβ 16/1  
πρς Παναμά 16/1  
δ. Παναμά 17/1  
σπν 'Αμβέρσα 29/12  
πρς Σαγκά 2/1  
πρς Μπράουνσβιλ 19/1  
μεταφορές Περισκό  
α. Ροβέννα 7/1  
€ Γιβραλτάρ 16/12  
πρς Γιβραλτάρ 24/1





# ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή  
π = παναμαϊκή  
Μ = Μέλιτας  
Λβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας  
Φιλ = φιλιππινών  
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας  
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας  
δ = δεξαμενόπλοιο  
α = άνεχώρησε  
ε = έφτασε

δ = διήλθε  
πρ. = προηγούμενο όνομα  
μετ. = μετονομάστηκε σε ...  
\* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

|                                    |    |        |
|------------------------------------|----|--------|
| ΑΒΑΝΤΙ (π.)                        | 71 | 9132   |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)                | 76 | 22685  |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)                  | 70 | 2824   |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)                 | 70 | 17180  |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)                    | 78 | 15825  |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)                 | 72 | 14777  |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)            | 73 | 17355  |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)              | 70 | 3056   |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)                 | 69 | 5997   |
| ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)               | 80 | 5386   |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)                | 76 | 11281  |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)              | 73 | 15478  |
| ΑΔΑΜΑΣ                             | 83 | 45300  |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)                     | 75 | 16191  |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.)                        | 77 | 9833   |
| ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)                       | 76 | 9077   |
| ΑΖΑΛΕΑ (κ.)                        | 76 | 15954  |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)                   | 69 | 11621  |
| ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)                     | 76 | 9325   |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)                   | 69 | 10373  |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*                 | 67 | 4507   |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)             | 81 | 18495  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                            |    |        |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*                   | 82 | 18500  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)              | 83 | 18509  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*            | 81 | 18500  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*           | 80 | 18495  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)               | 83 | 18509  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)           | 85 | 18350  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*            | 70 | 17485  |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.)                        | 72 | 122936 |
| ΑΤΨΩΡΥ (κ.)                        | 71 | 19747  |
| ΑΤΛΑΣ                              | 72 | 16235  |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)                 | 69 | 9066   |
| ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)                  | 76 | 12376  |
| ΑΙΤΝΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)                 | 63 | 22181  |
| ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)             | 81 | 10720  |
| ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)                 | 68 | 50817  |
| ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)                   | 74 | 60930  |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)                  | 69 | 5694   |
| ΑΚΟΗ                               | 74 | 68596  |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)                    | 72 | 9943   |
| ΑΚΟΥΡ II (κ.)                      | 73 | 8824   |
| ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)                     | 78 | 13889  |
| ΑΚΡΟΝ *                            | 72 | 62701  |
| ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)                    | 73 | 14765  |
| ΑΚΤΗ (κ.)                          | 74 | 15756  |
| ΑΛ ΤΑΤΦ (μ.)                       | 71 | 24956  |
| ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)                    | 70 | 24956  |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*                   | 72 | 18724  |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*                | 75 | 93108  |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.)                         | 72 | 16134  |
| ΑΛΓΚΡΕ (π.)                        | 75 | 8896   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)                     | 69 | 7993   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)                   | 76 | 9784   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)               | 75 | 40633  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)                     | 72 | 9964   |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)             | 70 | 12578  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)            | 77 | 14856  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)                 | 73 | 14364  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)              | 77 | 16356  |
| ΑΛΕΞΗΣ (κ.)                        | 74 | 15205  |
| ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)                  | 77 | 9875   |
| ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)                    | 65 | 29196  |
| ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)                        | 71 | 19375  |
| ΑΛΙΣ (ΑΒ)                          | 63 | 9404   |
| ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)                      | 72 | 5150   |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)                      | 76 | 30277  |
| ΑΛΜΑΣ (κ.)                         | 79 | 12775  |
| ΑΛΠΙΝ (π.)                         | 65 | 5060   |
| ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)                    | 72 | 113287 |
| ΑΛΤΑΝΑ (κ.)                        | 72 | 9824   |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)                     | 78 | 12598  |
| ΑΛΦΑ (κ.)                          | 74 | 28640  |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                            | 81 | 30747  |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                            | 84 | 35209  |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)                   | 83 | 14069  |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)                     | 72 | 43243  |
| ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)                      | 75 | 20879  |
| ΑΝΑΣ (δ.κ.)                        | 72 | 122936 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)                  | 77 | 4713   |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)                       | 89 | 16681  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-<br>ΚΟΣ (π.) | 69 | 3826   |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)                | 73 | 115135 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)                  | 74 | 129796 |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)                       | 77 | 6597   |
| ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)                      | 78 | 9485   |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)                | 78 | 1123   |
| ΑΝΘΩΣΤ' (Μπχ.)                     | 79 | 10998  |

πρός Τρίπολη 7/12  
έπληλθη Έλληνες  
μετ. «Marco Polo» (Ονδ.)  
ε. Άσπντον 21/12  
ε. Γκάλβστον 5/12  
πρός Βενεζουέλα 14/12  
πρός Σουάπε 23/12  
πρός Τζέντα 1/1  
πρός ηΠΑ 31/12  
πρός Κωνσταντίνα 16/12  
πρός Νταμπόμ 18/12  
πρός Νταμπόμ 22/11  
α. Λέ Χόβρη 31/12  
ε. Βομβή 19/12  
πρός Μπαντάρ Άμπας 11/10  
ε. Ν. Υόρκη 2/1  
πρός Άμβέρσα 23/12  
πρός Κορτά 1/12  
ε. Ταμπόμ 28/12  
α. Ν. Όρλεάνη 30/11  
δ. Κων/πολη 2/1  
ε. Ρόττερνταμ 5/1

α. Φιουμτσίνο 18/12 \*  
πρός Καράτσι 30/12  
α. Ταρρακόντα 24/12  
ε. Μορμουγκάο 28/12  
α. Ούλσάν 31/12  
α. Σουέζ 1/1  
δ. Κων/πολη 26/12  
μεταφορέ Περασκού  
πρός Άβονα 17/12  
ε. Ρεσίφ 19/12  
ε. Κουνσάν 11/11  
στόν Γκνάνσκα 14/11  
στόν Πειραιά 5/12  
πρός Ντρά ες Σαλάμ 30/12  
πρός Χόγκ Κόγκ 20/12  
πρός Νιγηρία 29/11  
ε. Μίνα Καμπούς 1/1  
ύψωσε ελληνική  
στό Καράτσι 6/12  
ε. Ματάνι 1/12  
ύψωσε ελληνική  
πρός Ρίτσαρντ Μπαί 30/11  
πρός Κωνσταντίνα 14/12  
δ. Σουέζ 2/1  
πρός Ναγκόνια 23/12  
μετ. «Φάδχ Φάκον» (μ.)  
στό Χορμούζ  
πρός Φιλίππίνες 21/12  
πρός Όρν 27/12  
ε. Βρέμη 27/12  
πρός Μοντεβιδέο 27/12  
ε. Ρίο Τανέιρο 5/1  
ε. Γουίλερσχαβεν 2/1  
πρός Βιεντόμ 14/12  
πρός Τενερόφ 16/12  
α. Τζουμπάι 30/11  
πρός Μπαντάρ Άμπας 22/12  
πρός Διλασκέσι 27/12  
πρός Μόντρεαλ 3/12  
πρός Άμπιτζάν 4/12  
πρός Ρίο Τανέιρο 1/12  
πρός Σαγκά 8/12  
ε. Βαλένσια 18/12  
πρός Ιταλία 10/12  
πρός Κίνα 28/11  
πρός Χιότσον 28/12  
άργει Πειραιά  
ε. Φουκουγιόμα 23/12  
πρός Μοζαμβίκη 2/11  
δ. Σουέζ 29/11  
α. Τζέντα 8/12  
α. Μπιμπό 19/12  
πρός Γιοκχάμα 16/12  
α. Άμβέρσα 2/1  
α. Ν. Όρλεάνη 31/12  
ε. Σαντόνα 23/12  
ύψωσε λιβερτιανή  
ε. Μπαουεναβεντούρα 8/12  
πρός Δακά 21/12  
μεσογεικές μεταφορές  
ε. Σινγκαπούρη 20/12  
πρός Σ. Άραβία 20/12  
πρός Άμπιτζάν 22/12  
πρός Μομπάσα 18/12  
α. Μαϊόμ 2/1  
α. Γουίλμινγκτον 19/12

ANNA (κ.) 76 15111  
ANNA X. (μ.) 71 1594  
ANNA SIERRA (κ.) 71 7402  
ANNIKA N. (κ.) 84 26132  
ANTEL (μ.) 71 17975  
ANTZELIKA (μ.) 75 11461  
ANTZELINA ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ  
N.(κ.) 86 22273  
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.) 70 16258  
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.) 76 15934  
ΑΞΩΝ (δ.) 72 98905  
ΑΠΙΛ (Μπχ.) 74 16006  
ΑΠΜΑΝ 2 (π.) 77 11559  
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.) 70 1520  
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.) 77 3827  
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.) 77 1599  
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.) 77 6522  
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ) 82 24597  
ΑΠΤΕΡΑ (κ.) 70 23597  
ΑΡΑΜΗΣ (κ.) 88 22000  
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.) 83 13589  
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.) 78 12774  
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.) 70 71080  
ΑΡΓΟΛΙΣ 82 32224  
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα) 70 8898  
ΑΡΓΩ (κ.) 70 11041  
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.) 73 13265  
ΑΡΙΩΝ I (μ.) 64 1221  
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.) 73 12834  
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.) 71 6678  
ΑΡΚΤΟΣ (κ.) 77 11559  
ΑΡΜΑ (Μ.) 81 9387  
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.) 66 30647  
ΑΡΟ (κ.) \* 68 2571  
ΑΡΟΣΑ (κ.) 75 17355  
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.) 77 1598  
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ) \* 72 3908  
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.) 79 23193  
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.) 77 11989  
ΑΡΧΩΝ (μ.) 73 16349  
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.) 82 20537  
ΑΣΠΙΣ (κ.) 75 16378  
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.) 68 14993  
ΑΣΤΟΡ (κ.) 77 29871  
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.) 72 18829  
ΑΣΤΡΟΝ (μ.) 68 14691  
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.) 68 1804  
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.) 77 11159  
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ 78 38467  
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.) 75 9195  
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.) 81 14644  
ΑΤΛΑΣ (κ.) 82 14644  
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) 82 22587  
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ 73 112306  
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ) 61 1354  
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.) 76 16366  
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.) 67 10973  
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.) 69 14446  
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.) 69 38780  
ΑΦΟΡΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.) 70 10618  
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.) 66 2335  
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.) 66 36522

BA'IN (δ.π.) 65 13408  
BAKHIS T. (κ.) 71 25232  
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.) 68 8766  
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) 72 3822  
ΒΑΛΗ Π. (κ.) 74 8925  
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.) \* 85 16623  
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.) 68 12588  
ΒΑΣΙΠ (κ.) 70 12578  
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.) 70 14871  
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.) 67 34951  
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.) 81 42048  
ΒΕΝΤΣΙΟΥΠΕΡ (δ.κ.) 72 17890  
ΒΕΡΜΑ (κ.) 75 9632  
ΒΗΤΑΓΚΑΙΗΝ (κ.) 73 15683  
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.) 72 16334  
ΒΗΤΑΖΚΑΪ (π.) 71 12222  
ΒΗΤΑΖΟΥΪ (κ.) 71 16917  
ΒΙΓΚΟΡ (κ.) 76 11321  
ΒΙΓΚΟΡΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.) 76 17161  
ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.) 78 10411  
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)  
BINTA (Μπχ.) 78 26409  
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.) 77 9767  
ΒΙΤΑΛΙΟΝ ΜΠΡΗΖ (π.) 69 12360  
ΒΙΣΠΟΡΟΣ (κ.) 75 10136  
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.) 75 15113

πρός Ίαπωνία 21/11  
πρός Σάουδα 14/12  
α. Άμβέρσα 13/12  
πρός Πόρτμπορου 9/12  
πρός Τακορντι 21/12  
πρός Σ. Τόμας ντε Κόσπια 27/12  
δ. Παναμά 26/12  
πρός Καζαμπλάνκα 22/12  
πρός Κήλαγκ 18/12  
α. Ντουμπάι 11/10  
πρός Μαυρίκιο 17/12  
δ. Σουέζ 3/1  
πρός Στυλίσια 22/12  
πρός Στυλίσια 15/12  
πρός Άλγίρι 13/12  
ε. Πειραιά 27/12  
έπληλθη Κινέζους  
α. Λειψός 29/12  
πρός Νιούκαστλ 31/12  
ύψωσε ελληνική  
πρός Τζέντα 20/12  
στό Χορμούζ  
ε. Ν. Όρλεάνη 21/12  
πρός Αίγυπτο 21/12  
πρός Άλγερία 2/12  
πρός Γκουαϊάμας 1/12  
α. Κάδιξ 28/12  
πρός Π. Καμπέλλο 13/12  
πρ. «Arctic C»  
πρός Ίαπωνία 22/12  
πρός Θεσσαλονίκη 29/12  
πρός Σάο Σεμπασιάν 19/12  
πρός Βόλο 14/12  
ε. Γκάνσκα 5/12  
πρός Μοτρίλ 24/12  
πρός Μπαγιόν 29/12  
πρός Μπαγκκόμ 30/12  
πρός Άμβέρσα 8/12  
α. Μομπάσα 8/11  
πρός Ίαπωνία 8/12  
ε. Ρόττερνταμ 28/12  
μεταφορέ Περασκού  
ε. Κομύ Μπαί 5/12  
πρός Γιούζυ 25/12  
πρός Περασκού 19/12  
πρός Σουέζ 17/12  
πρός Τζέντα 16/12  
πρός Ν. Όρλεάνη 28/12  
πρός Μπ. Άμπας 13/8  
ε. Ν. Όρλεάνη 1/1  
πρός Άμπιτζάν 28/11  
πρός Γιοσού 25/12  
πρός Τουμπάρδο 6/12  
ε. Μείλι Άιλαντ 3/12  
ε. Χιότσον 30/12  
ε. Φουτζέιρα 22/8  
πρός Έλλάδα 15/12  
δ. Κων/πολη 2/1  
α. Θέουα 23/12  
άργει Πειραιά  
ε. Πειραιά 9/11  
πρός Βενετία 29/12  
πρός Ταρτούζ 26/11  
ε. Σορέλ 27/11  
μεταφορές Πάτρας  
πρός Λουάντα 6/12  
πρός Σουηδία 14/12  
δ. Κων/πολη 1/1  
ε. Ζανζάιρ 26/10  
ε. Ρίο Τανέιρο 17/12  
α. Ν. Όρλεάνη 10/12  
ε. Ν. Όρλεάνη 31/12  
πρός Όκρίκα 18/12  
ε. Σετσουμπά 1/1  
πρός Γαλλία 27/12  
ε. Ντάρμπα 3/1  
πρός Ιταλία 21/12  
πρός Σουρία 29/12  
πρός Γιοκχάμα 21/12  
πρός Μορμυράν 24/12  
πρός Μπ. Χομπίν 14/12  
α. Ρουέν 4/1  
ε. Σινγκάπ 18/12  
α. Άμβούργο 4/1  
πρός Γιοκχάμα 7/12  
α. Τορόντο 10/11  
ε. Μόντρεαλ 18/12



|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)                | 72 | 9284   |
| ΒΡΥΣΗ (κ.)                  | 74 | 8915   |
| Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)          | 76 | 1599   |
| ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)           | 68 | 4085   |
| ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)             | 72 | 17309  |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)               | 71 | 14915  |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)             | 69 | 1434   |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)            | 77 | 9178   |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)            | 70 | 8868   |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)            | 71 | 18170  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)                | 76 | 11049  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)           | 74 | 9059   |
| ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)                | 73 | 11541  |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)                | 81 | 1064   |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)             | 73 | 58821  |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)         | 74 | 15855  |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΙΟΣ              | 72 | 14315  |
| ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)          | 71 | 12256  |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ                    | 71 | 54610  |
| ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)        | 70 | 1973   |
| ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)         | 69 | 6482   |
| ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)       | 65 | 3311   |
| ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)          | 65 | 3476   |
| ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)           | 81 | 5640   |
| ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)           | 80 | 3040   |
| ΓΚΑΣ ΜΕΙΤΤΟΡ (δ.π.)         | 79 | 13760  |
| ΓΚΑΣ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.)          | 81 | 4764   |
| ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)            | 81 | 3040   |
| ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΑΤΕΡ (δ.π.)        | 66 | 24696  |
| ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)         | 66 | 7992   |
| ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)          | 87 | 8903   |
| ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)       | 81 | 2.635  |
| ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ                 | 65 | 1222   |
| ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)             | 72 | 20654  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ              | 71 | 54996  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ            | 73 | 30450  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)         | 72 | 31935  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)           | 70 | 14756  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)        | 71 | 16815  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)        | 73 | 15438  |
| ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)              | 70 | 54134  |
| ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)           | 77 | 10460  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)        | 83 | 24843  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)        | 71 | 12959  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)     | 84 | 24850  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)       | 76 | 13027  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)         | 84 | 21193  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)       | 76 | 13024  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ               | 75 | 12291  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)          | 75 | 17355  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)       | 68 | 9417   |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)        | 77 | 14531  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)       | 85 | 21193  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)   | 79 | 13005  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)       | 72 | 12959  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ             | 83 | 24843  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)     | 77 | 11733  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)         | 77 | 9130   |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)       | 77 | 14531  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.)     | 75 | 13036  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)             | 77 | 21737  |
| ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)        | 74 | 60399  |
| ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)          | 81 | 11503  |
| ΓΟΥΕ'ΙΤΒ ΚΡΕΣΤ (π.)         | 68 | 9067   |
| ΓΟΥΞΕΤΜΑΝ (κ.)              | 79 | 12214  |
| ΓΟΥΤ'ΝΝΕΡ (κ.)              | 75 | 16421  |
| ΓΟΥΤ'ΝΤΦΩΛ (μ.)*            | 70 | 3384   |
| ΓΟΥΤ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)            | 72 | 106266 |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*         | 83 | 24500  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ              | 83 | 28268  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)          | 77 | 20604  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)         | 80 | 40551  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)         | 81 | 40357  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.) | 73 | 2219   |
| ΓΟΥΡΑΝΤ                     |    |        |
| ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*            | 70 | 56799  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*       | 71 | 56800  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)       | 73 | 114933 |
| ΓΟΥΡΦΟΥ (δ.κ.)              | 66 | 39042  |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)            | 76 | 23938  |
| ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ                   | 71 | 37115  |
| ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)                 | 69 | 16229  |
| ΔΑΜΩΝ                       | 74 | 20712  |
| ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)          | 75 | 8884   |
| ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)               | 59 | 11841  |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)               | 70 | 32758  |
| ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)        | 74 | 6514   |
| ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)             | 69 | 16819  |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)            | 74 | 6614   |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)          | 68 | 19644  |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)              | 77 | 12590  |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)         | 63 | 22862  |
| ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)          | 59 | 6785   |
| ΔΟΛΙΧΙ (κ.)                 | 75 | 1559   |
| ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)           | 78 | 16885  |

|                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
| πρός Μίνα Καμπούς 30/12    |  |  |
| πρός Άνναμα 19/12          |  |  |
| ε. Πόρτ Χάρκουρτ 14/12     |  |  |
| πρός Π. Ντομλικο 25/9      |  |  |
| πρός Μπ. Άμπας 17/9        |  |  |
| πρός Άλγέρι 20/12          |  |  |
| πρός Γαλλία 23/12          |  |  |
| α. Σιγκαπούρη 20/12        |  |  |
| ε. Σάρζα 20/12             |  |  |
| πρός Β. Θάλασσα 16/12      |  |  |
| ε. Κακούτα 20/12           |  |  |
| ε. Ρίο Χάινα 3/12          |  |  |
| δύλωση 'Ινδία              |  |  |
| α. Άμβέρσα 5/1             |  |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 31/12       |  |  |
| πρός Κίνα 25/11            |  |  |
| πρός Βραζιλία 19/12        |  |  |
| ε. Ντάρμαν 3/1             |  |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 2/1           |  |  |
| ε. Λάρνακα 3/1             |  |  |
| πρός Ρός Τανούρα 30/12     |  |  |
| α. Άλεξάνδρεια 18/12       |  |  |
| πρός Χοντίντα 9/12         |  |  |
| πρός Άλεξάνδρεια 30/12     |  |  |
| α. Ρός Σουκχέρ 13/12       |  |  |
| πρός Ρός Τανούρα 24/12     |  |  |
| α. Σιγκαπούρη 21/12        |  |  |
| ε. Ταραγκόνα 29/12         |  |  |
| πρός Πύλο 23/12            |  |  |
| ε. Βομβά 20/12             |  |  |
| α. Μαχαράν 5/1             |  |  |
| πρός Σιρία 19/12           |  |  |
| μυσοεισικές μεταφορές      |  |  |
| πρός Χόρμπτον 6/12         |  |  |
| πρός Σέβεν Άιλαντς 30/12   |  |  |
| ε. Τάιμα 21/12             |  |  |
| πρός Μπούμπουρι 26/12      |  |  |
| πρός Γιοζ'νυ 24/12         |  |  |
| ε. Λάγος 18/12             |  |  |
| πρός Μπ. Χομίνι 21/12      |  |  |
| α. Ρός Τανούρα 4/11        |  |  |
| πρός Σιγκαπούρη 25/11      |  |  |
| πρός Αυστραλία 11/12       |  |  |
| δ. Παναμά 19/12            |  |  |
| δ. Παναμά 28/12            |  |  |
| πρός 'Ινδία 28/11          |  |  |
| α. Μπερίκ 6/12             |  |  |
| ε. Τερνούνζεν 26/12        |  |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 21/12         |  |  |
| πρός 'Ιρλανδία 20/12       |  |  |
| πρός Ελλάδα 23/12          |  |  |
| ε. Πόρτ Έσκουίβελ 29/12    |  |  |
| α. Λός άντςζελς 22/12      |  |  |
| στο Βανκούβερ 30/12        |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 9/12          |  |  |
| δ. Παναμά 31/12            |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 25/12         |  |  |
| πρός Βανκούβερ 29/12       |  |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 2/1           |  |  |
| πρός Άκαγιούτλα 2/1        |  |  |
| πρός Κίνα 27/11            |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 27/11         |  |  |
| ε. Μπιλμπό 28/12           |  |  |
| ε. Χιούστον 16/12          |  |  |
| ε. Σετσουμπά 1/1           |  |  |
| ε. Καρατάι 24/12           |  |  |
| σημεία 'Αγ. Βικεντίου      |  |  |
| πρός Περαϊκό 21/12         |  |  |
| α. Ντάρμαν 2/1             |  |  |
| πρός Ρίο 'Ιανέιρο 23/12    |  |  |
| ε. Βανκούβερ 27/12         |  |  |
| πρός Ρός Τανούρα 10/12     |  |  |
| ύψωσε ελληνική             |  |  |
| πρός Κίγκστον 30/9         |  |  |
| πρός Παχάγκ 13/12          |  |  |
| πρός Σουμπίλ Μπαί 3/11     |  |  |
| ύψωσε ελληνική             |  |  |
| α. Καρατάι 7/12            |  |  |
| πρός Άτσι Άνατολή 7/12     |  |  |
| α. Βενετία 21/12           |  |  |
| α. Ραβέννα 24/12           |  |  |
| ε. Κων/πολη 13/12          |  |  |
| ε. Λός Παλς 4/1            |  |  |
| πρός Μπάνου 22/1/90        |  |  |
| πρός Γιουγκοσλαβία 6/12    |  |  |
| βυθίσθηκε Όρν              |  |  |
| ε. 'Ιντσόν 25/11           |  |  |
| πρός Κουϊγκντά 19/12       |  |  |
| πρός Σινγκάπ 11/12         |  |  |
| πρός Ούλσαν 27/12          |  |  |
| στή Φουτζέιρα 20/12        |  |  |
| α. Μομπάσα 10/12           |  |  |
| πρός Μιζουράτα 27/12       |  |  |
| πρός Σουέζ 29/10           |  |  |
| πρός Πύλο 22/12*           |  |  |
| πρός Άγγλία 22/12          |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 28/12       |  |  |
| ε. Πειραιά 13/12           |  |  |
| πρός 'Ινδία 22/12          |  |  |
| πρός Ντάρ ές Σαλάμ 15/12   |  |  |
| πρός Νταμύμ 28/12          |  |  |
| πρός Λαττάκια 8/12         |  |  |
| έπληθη 'Ελληνες            |  |  |
| πρός Αλγυμτ 23/12          |  |  |
| στή Λός Πάμους 5/9         |  |  |
| α. Γκντάσκ 25/12           |  |  |
| πρός Χιούστον 1/12         |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 31/12       |  |  |
| δ. Θέραντζ 'Αϊλαντ 24/12   |  |  |
| α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 1/12  |  |  |
| α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 11/11 |  |  |

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)      | 67 | 47344  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)     | 76 | 188634 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)       | 75 | 45000  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)     | 74 | 44589  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)     | 75 | 146263 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)  | 77 | 173086 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)  | 75 | 146263 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.) | 75 | 42813  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)       | 76 | 39995  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)       | 73 | 53321  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)     | 74 | 43441  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)        | 68 | 41965  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)        | 74 | 51501  |
| ΕΛΛΗ (ΑΒ)                   | 70 | 1437   |
| ΕΛΛΗ (μ.)                   | 69 | 22915  |
| ΕΛΛΗΝΑ III (μ.7)            | 77 | 14274  |
| ΕΛΛΗΝΑ IV                   | 76 | 23980  |
| ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)          | 73 | 20913  |
| ΕΛΠΙΔΑ (π.)                 | 71 | 15723  |
| ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)          | 76 | 6981   |
| ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)              | 73 | 104150 |
| ΕΜΙΛ Σ. (κ.)                | 75 | 9438   |
| ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)             | 68 | 15252  |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)          | 74 | 13687  |
| ΕΣΠΟΡΙΤΑΣ (κ.)              | 74 | 10250  |
| ΕΠΟΣ (κ.)                   | 75 | 16247  |
| ΕΠΤΑ (δ.)                   | 81 | 14699  |
| ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ                   | 78 | 39814  |
| ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)                | 68 | 14569  |
| ΕΡΑΤΩ (μ.)                  | 68 | 16978  |
| ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)       | 86 | 15952  |
| ΕΡΥΘΙΝΗ*                    | 68 | 19044  |
| ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)               | 68 | 11434  |
| ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)          | 84 | 22629  |
| ΕΣΠΕΡΙΤ (κ.)                | 69 | 9985   |
| ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)        | 67 | 11199  |
| ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)             | 72 | 129216 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)            | 73 | 1598   |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)           | 76 | 1595   |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)          | 73 | 10058  |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)           | 76 | 17308  |
| ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)            | 77 | 68783  |
| ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)                | 67 | 1220   |
| ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)             | 69 | 1473   |
| ΕΥΑΙΜΕΝΗ*                   | 79 | 29875  |
| ΕΥΝΙΚΗ                      | 77 | 29875  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)             | 80 | 13035  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)            | 76 | 9651   |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)            | 77 | 15356  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)             | 77 | 15355  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)         | 79 | 9016   |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)              | 72 | 30930  |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)               | 76 | 20546  |
| ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)                | 70 | 18734  |
| ΖΑΡΑ (Α.)                   | 77 | 16366  |
| ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)              | 75 | 176008 |
| ΖΕΡΒΟΣ (π.)                 | 81 | 9123   |
| ΖΕΥΣ I (π.)                 | 60 | 17447  |
| ΖΕΦΥΡΟΣ II                  | 77 | 18838  |
| ΖΩΗ Χ. (π.)                 | 68 | 10182  |
| ΗΒΗ                         | 79 | 16379  |
| ΗΡΑ *                       | 79 | 16390  |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)                | 57 | 2875   |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)         | 85 | 25076  |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)         | 84 | 25063  |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ              | 78 | 11003  |
| ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)           | 64 | 3904   |
| ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)               | 74 | 35540  |
| ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)           | 66 | 1588   |
| ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)           | 72 | 28021  |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)            | 75 | 65055  |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)           | 64 | 1579   |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)             | 70 | 55032  |
| ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)          | 78 | 15086  |
| ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)    | 72 | 2934   |
| ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)           | 74 | 20322  |
| ΘΗΤΑ ΑΛΛΑΣ (δ.π.)           | 77 | 995    |
| ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)         | 73 | 4937   |
| ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)         | 73 | 1272   |
| ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)           | 77 | 997    |
| ΙΛΙΟΝ (κ.)                  | 72 | 8016   |
| ΙΝΑΧΟΣ                      | 73 | 25045  |
| ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)            | 77 | 140277 |
| ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)              | 74 | 9192   |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)         | 82 | 16472  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)         | 82 | 41962  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)         | 80 | 19256  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)          | 78 | 29991  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡ (κ.)          | 78 | 20436  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΕΡΣ (Βα.)         | 82 | 11849  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)          | 82 | 4796   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)          | 68 | 16588  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)           | 77 | 11488  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)       | 77 | 6901   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)           | 83 | 24681  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (π.)        | 77 | 11884  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)              | 78 | 3489   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)    | 72 | 17697  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)*        | 67 | 5293   |
| ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)              | 70 | 23230  |
| ΙΡΙΣ (κ.)*                  | 70 | 5278   |
| ΙΣΙΣ (κ.)                   | 70 | 11248  |
| ΙΣΜΕΝΙΟΣ                    | 72 | 25035  |
| ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)               | 76 | 8372   |
| ΙΣΤΡΙΑ                      | 81 | 31000  |
| ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΕΡΣ (Βα.)        | 83 | 11849  |
| ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)          | 64 | 7995   |
| ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)              | 76 | 15608  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)             | 78 | 35944  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)             | 77 | 12772  |
| ΙΩΝΙΑ (μ.)                  | 68 | 14808  |

|    |        |
|----|--------|
| 76 | 47344  |
| 76 | 188634 |
| 75 | 45000  |
| 74 | 44589  |
| 75 | 146263 |
| 77 | 173086 |
| 75 | 146263 |
| 75 | 42813  |
| 76 | 39995  |
| 73 | 53321  |
| 74 | 43441  |
| 68 | 41965  |
| 74 | 51501  |
| 70 | 1437   |
| 69 | 22915  |
| 77 | 14274  |
| 76 | 23988  |
| 73 | 20911  |
| 71 | 15722  |
| 76 | 6981   |
| 73 | 104150 |
| 75 | 9438   |
| 68 | 15252  |
| 74 | 13687  |
| 74 | 10250  |
| 75 | 16247  |
| 81 | 14699  |
| 78 | 39814  |
| 68 | 14569  |
| 68 | 16978  |
| 86 | 15952  |
| 68 | 19044  |
| 84 | 11434  |
| 84 | 22629  |
| 69 | 9985   |
| 67 | 1199   |
| 72 | 129216 |
| 73 | 1598   |
| 76 | 1595   |
| 73 | 10058  |
| 77 | 17308  |
| 76 | 68783  |
| 67 | 1220   |
| 69 | 1473   |
| 79 | 29875  |
| 77 | 29875  |
| 80 | 13035  |
| 76 | 9651   |
| 77 | 15356  |
| 77 | 15355  |
| 79 | 9016   |
| 72 | 30930  |
| 76 | 20546  |
| 70 | 187330 |
| 77 | 16366  |
| 75 | 176008 |
| 81 | 9123   |
| 60 | 17447  |
| 77 | 18838  |
| 68 | 10182  |
| 79 | 16379  |
| 79 | 16390  |
| 57 | 2875   |
| 85 | 25076  |
| 84 | 25063  |
| 78 | 11003  |
| 64 | 3904   |
| 74 | 35540  |
| 66 | 1588   |
| 72 | 28021  |
| 65 | 65055  |
| 64 | 1579   |
| 70 | 55032  |
| 78 | 15086  |
| 72 | 2934   |
| 72 | 20322  |
| 77 | 995    |
| 73 | 4937   |
| 73 | 1272   |
| 77 | 997    |
| 72 | 8016   |
| 73 | 25045  |
| 77 | 140277 |
| 74 | 9192   |
| 82 | 16472  |
| 82 | 41962  |
| 80 | 19256  |
| 78 | 29991  |
| 78 | 20436  |
| 82 | 11849  |
| 82 | 4796   |
| 68 | 16588  |
| 77 | 11488  |
| 77 | 6901   |
| 83 | 24681  |
| 77 | 11884  |
| 72 | 17697  |
| 67 | 5293   |
| 8  | 23230  |
| 70 | 5278   |
| 70 | 11248  |
| 72 | 25035  |
| 76 | 8372   |
| 81 | 31000  |
| 83 | 11849  |
| 64 | 7995   |
| 76 | 15608  |
| 78 | 35944  |
| 77 | 12772  |
| 68 | 14808  |
| 72 | 11171  |



|                            |    |       |
|----------------------------|----|-------|
| ΚΑΛΛΙΩ (κ.)                | 69 | 9079  |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)           | 75 | 35827 |
| ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)              | 65 | 3801  |
| ΚΑΜΑΡΙ (κ.)                | 73 | 57345 |
| ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.)               | 73 | 19476 |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)               | 77 | 21667 |
| ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)        | 61 | 1658  |
| ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)             | 77 | 10688 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)    | 67 | 16098 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)    | 76 | 16037 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)   | 73 | 63218 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ            | 71 | 31584 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)     | 73 | 62317 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)            | 68 | 26290 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)       | 69 | 34613 |
| ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)           | 77 | 9112  |
| ΚΑΡΙΚΟΡΝ (κ.)              | 73 | 11954 |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (κ.)          | 68 | 10239 |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (κ.)      | 67 | 15472 |
| ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)  | 77 | 9941  |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)    | 77 | 14349 |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)       | 68 | 13532 |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)      | 68 | 8978  |
| ΚΑΡΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) | 81 | 1800  |
| ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)      | 77 | 18073 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)           | 72 | 11954  |
| ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)    | 74 | 5379   |
| ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)          | 76 | 9996   |
| ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)         | 72 | 15028  |
| ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ονδ.)  | 65 | 1219   |
| ΚΑΣΗ (κ.)             | 75 | 76873  |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)       | 77 | 19166  |
| ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)         | 77 | 19459  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)      | 74 | 17218  |
| ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)     | 76 | 10805  |
| ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ         | 71 | 9842   |
| ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)     | 77 | 9942   |
| ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)  | 71 | 9826   |
| ΚΕ'Π ΝΟΡΟ (κ.)        | 71 | 41565  |
| ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)  | 74 | 8896   |
| ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)      | 78 | 8898   |
| ΚΕΝ Α'ΛΑΝΤ            | 81 | 9909   |
| ΚΕΝ ΚΕΤ'Α             | 79 | 11929  |
| ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (κ.)    | 76 | 18124  |
| ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ            | 78 | 11686  |
| ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)        | 73 | 22126  |
| ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ           | 80 | 12965  |
| ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)      | 77 | 8976   |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.) | 69 | 46690  |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.κ.)     | 72 | 55878  |
| ΚΙΚΑ (κ.)             | 76 | 19451  |
| ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (κ.)      | 66 | 6995   |
| ΚΙΓΣΜΠΕΡΝΤ (δ.κ.)     | 84 | 4509   |
| ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (κ.)     | 69 | 1572   |
| ΚΙΤΣΑ (κ.)            | 76 | 24800  |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (κ.)         | 76 | 15756  |
| ΚΛΕΛΙΑ (κ.)           | 73 | 10982  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.) | 86 | 10511  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.) | 79 | 10322  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)   | 83 | 10520  |
| ΚΟΜΠΕ 2 (δ.κ.)        | 84 | 3793   |
| ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.κ.)      | 83 | 4433   |
| ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)      | 71 | 101438 |
| ΚΟΝΠΟΛΙΣ              | 78 | 39814  |
| ΚΟΡΑΛ (κ.)            | 81 | 15397  |
| ΚΟΡΑΛΙ (κ.)           | 76 | 10804  |
| ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)     | 74 | 112825 |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ             | 74 | 35014  |
| ΚΟΥΡΤΟΝ (κ.)          | 75 | 17175  |
| ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)         | 77 | 14186  |
| ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)        | 77 | 15389  |
| ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.κ.)      | 74 | 15994  |
| ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)     | 75 | 16221  |
| ΚΟΥΤΥ Ι (κ.)          | 62 | 2635   |
| ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)        | 75 | 16221  |
| ΚΟΥΑΝΚΙΣ (κ.)         | 79 | 12470  |
| ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.κ.)     | 66 | 38533  |
| ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)        | 81 | 10524  |
| ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.κ.)      | 71 | 52519  |
| ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)       | 76 | 88886  |
| ΚΡΕ'Π (κ.)            | 76 | 20355  |
| ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)       | 79 | 7599   |
| ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.κ.)      | 64 | 26621  |
| ΚΡΙΣΣΑ (κ.)           | 79 | 12784  |
| ΚΥΔΩΝ (δ.κ.)          | 71 | 15522  |
| ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)          | 77 | 9634   |
| ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.) | 75 | 17875  |
| ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)          | 71 | 15951  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ          | 72 | 51403  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)  | 71 | 14757  |
| ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)    | 62 | 2201   |
| ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΕΤΑ (κ.)     | 66 | 2990   |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)    | 76 | 2834   |
| ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)     | 76 | 1575   |
| ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)      | 72 | 83714  |
| ΛΑΙΛΑΨ (κ.)           | 76 | 12166  |
| ΛΑΚΕΡΤΑ (κ.)          | 75 | 18763  |
| ΛΑΚΥ (Μηχ.)           | 68 | 8135   |
| ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)          | 80 | 16225  |
| ΛΑΚΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)      | 78 | 10698  |
| ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)         | 65 | 1600   |
| ΛΑΠΙΣ (κ.)            | 78 | 8980   |
| ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (κ.)        | 75 | 12416  |
| ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.κ.)        | 68 | 22046  |
| ΛΑΤΩ (κ.)             | 68 | 18210  |
| ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)          | 73 | 17648  |
| ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΠΤ (κ.)    | 70 | 14786  |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ              | 77 | 70983  |
| ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)        | 71 | 118865 |
| ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.κ.)        | 69 | 2656   |
| ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)         | 75 | 79249  |

πρός Χιούστον 28/12  
 κ. Σουλίουσε 2/1  
 μεταφορές Μπριντζί  
 προς Κορσε 1/12  
 προς Σίμεν 16/11  
 προς Χόγκ Κόγκ 27512  
 πρ. «Φρίο 'Ατλαντικ Ούνον»  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 9/12

πρός Κωνσταντίνα 12/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 24/11  
 κ. 'Υμουίντεν 2/1  
 κ. Λούη Τέρμιναλ 16/11  
 κ. Σεπετίμα 19/12  
 κ. Αμβέρσα 2/1  
 προς Ροσκό 8/12  
 δ. Σουέζ 24/12  
 προς Γιβραλτάρ 21/12  
 προς Ρινέκο 19/12  
 κ. 'Ασντον 1/1  
 προς Λιβύη 18/12  
 προς Χουαλίν 11/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 1/1  
 προς Κορσε 16/12

δ. Πόρτ Σάϊδ 29/12  
 προς 'Ινδία 22/12

δργεί Πειραιά  
 προς Τζέντα 30/12  
 πρ. «Σάν 'Ηρω»  
 κ. Λάρνακα 31/12  
 κ. Μάλαγα 19/12  
 προς Κορσε 6/12  
 προς Σουραμπάνια 15/12  
 κ. Τζουμπάι 1/1  
 προς Ρίο 'Ιανέιρο 21/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 17/12  
 κ. 'Αμβέρσα 3/1  
 δ. Παναμά 28/12  
 δ. Σουέζ 2/1  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 24/12  
 μετ. «San Sebastian» (κ.)  
 δ. Σουέζ 1/1  
 προς Ντουμπάϊ 7/1  
 κ. Ρίο Γραντέ 3/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 29/12  
 στη Τσιταγκόνγκ 22/12  
 κ. Μπελαγκόν 8/12  
 προς Τσιβάν 15/12  
 προς 'Αλγερία 11/12  
 προς Γιβραλτάρ 29/12  
 δ. Π. Σάϊδ 4/1  
 προς Λαζάρο Καρνέντας 19/12  
 προς Μαδρασσάκη 17/11  
 μετ. «Clirper Trinity» (κ.)  
 μεταφορές Ν. Γουίντς  
 κ. Βανκούβερ 14/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 16/12  
 προς Μπουσιρ 23/12  
 προς Ν. Ζηλανδία 19/12  
 στο Καλλόσο 15/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 3/1  
 κ. Μπαγκόνκ 8/12  
 δ. Παναμά 13/12  
 προς Γαλλία 7/11  
 προς Χάρκ 'Αϊλαντ 24/11  
 προς Τουρκία 24/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 26/10  
 στο Κόρκ (δ.κ.)  
 κ. Βαρκελώνη 27/12  
 προς 'Ιντσόν 18/11  
 προς Τζέντα 30/12  
 προς Σιγκαπούρη 16/12  
 προς Παλντο Σαμπού 28/11  
 κ. Λύττελτον 3/1  
 προς Ντρε Μόκας 29/12  
 κ. Τιμαρού 1/1  
 κ. Μ. Μαγκανού 1/1  
 διάλυση Μπαγκλαντές  
 κ. Μπαρμερσόν 3/1  
 προς Γιβραλτάρ 27/12  
 προς Καστέλλον 31/12  
 κ. Χιμπί 23/12  
 προς Δομινικανή Δημ. 29/12  
 κ. Φουτζέιρα 28/11  
 κ. Βομβά 21/12  
 προς 'Ιτακού 15/12  
 κ. 'Αμβέρσα 5/1  
 προς Σαμόγκα Μπαϊ 1/12  
 προς Τζάμπ 29/12  
 κ. Τζέντα 8/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 28/12  
 κ. Πειραιά 30/11  
 κ. Μαπούτο 29/8  
 προς Βεγκάλη 30/11  
 κ. Φόρ 18/12  
 προς Ρινέκο 9/12  
 κ. 'Ιντσόν 4/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 16/12  
 δ. Παναμά 1/1  
 προς Ούμ Σάϊδ 14/12  
 προς Μπ. 'Αμπάς 25/12  
 προς Κουελμάν 23/1  
 προς Κεπτάου 11/12  
 προς Βαλαραζό 22/12  
 προς 'Οκρίο 18/12  
 προς Σιμόνη 23/12  
 προς 'Ινδονησία 15/12  
 κ. Κω/πολη 2/1  
 ύψωση ελληνική  
 στο Κόρκ (δ.κ.)  
 πρ. «'Αθλος»  
 δ. Μάλα 22/12

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.) | 74 | 18700  |
| ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)               | 75 | 15684  |
| ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)         | 72 | 17914  |
| ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)         | 74 | 17414  |
| ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)                | 71 | 3864   |
| ΛΕΥΚΟΘΕΑ Δ. (κ.)            | 79 | 10354  |
| ΛΕΩΝ (Μηχ.)                 | 72 | 19162  |
| ΛΕΩΝ (κ.)                   | 73 | 15382  |
| ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)            | 79 | 7598   |
| ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)              | 77 | 19373  |
| ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)            | 68 | 53075  |
| ΛΙΛΥ Τ. (μ.)                | 54 | 1991   |
| ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (κ.)             | 69 | 17872  |
| ΛΙΝΑΡΔΟΣ (κ.)               | 66 | 2953   |
| ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)               | 71 | 51072  |
| ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)            | 74 | 8931   |
| ΛΙΣΣΟΣ (κ.)                 | 67 | 13881  |
| ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)               | 74 | 3256   |
| ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)      | 82 | 36865  |
| ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)       | 82 | 36865  |
| ΛΟΥΝΤΑ (δ.κ.)               | 69 | 41477  |
| ΛΥΔΙΑ (κ.)                  | 76 | 5915   |
| ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (κ.)              | 77 | 9247   |
| ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)             | 77 | 14834  |
| ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)             | 78 | 13427  |
| ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Κ                 | 75 | 34745  |
| ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)             | 74 | 30168  |
| ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)               | 76 | 8731   |
| ΜΑΚΑΡΙΣ (κ.)                | 68 | 4400   |
| ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)               | 69 | 11700  |
| ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)                | 74 | 9800   |
| ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)            | 73 | 72343  |
| ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (κ.)            | 70 | 9101   |
| ΜΑΡΜΑΠΟΥ (κ.)               | 71 | 9810   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)           | 63 | 36634  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)          | 73 | 18892  |
| ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)                | 71 | 11242  |
| ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)         | 76 | 10108  |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (κ.)               | 77 | 20502  |
| ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)               | 73 | 17327  |
| ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)           | 77 | 18604  |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.κ.)          | 65 | 13512  |
| ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.κ.)          | 70 | 17487  |
| ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)              | 74 | 30341  |
| ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.κ.)            | 64 | 28986  |
| ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)                 | 70 | 18628  |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)            | 76 | 138765 |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)                | 70 | 9077   |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)                | 68 | 21228  |
| ΜΑΡΚ Α'ΛΑΝΤ (κ.)            | 71 | 1516   |
| ΜΑΡΥΛΙ (κ.)                 | 74 | 15412  |
| ΜΑΣΤΩΡ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)      | 74 | 20715  |
| ΜΑΣΤΩΡ ΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)      | 73 | 15498  |
| ΜΑΤΘΙΛΑΔΑΚΙ (κ.)            | 76 | 21372  |
| ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)             | 71 | 16623  |
| ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)        | 67 | 13540  |
| ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)           | 67 | 21141  |
| ΜΕΡΙΤΑΝ ΣΗ (κ.)             | 76 | 9872   |
| ΜΕΡΙΤ (κ.)                  | 69 | 35284  |
| ΜΕΤΑΞΕΑ (δ.)                | 80 | 30875  |
| ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)                | 79 | 43857  |
| ΜΕΤΕΩΡΟΝ (δ.)               | 79 | 43857  |
| ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)        | 74 | 12376  |
| ΜΙΓΓΙΑΜΑ (κ.)               | 75 | 12498  |
| ΜΙΛΗΤΟΣ                     | 82 | 32506  |
| ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)           | 73 | 36330  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (κ.)              | 70 | 1781   |
| ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)             | 71 | 19061  |
| ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)             | 73 | 30930  |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)                | 74 | 39050  |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)                | 75 | 6728   |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)             | 71 | 2999   |
| ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)             | 68 | 31507  |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)             | 73 | 61183  |
| ΜΟΝΤΡΟ (κ.)                 | 72 | 9924   |
| ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)              | 74 | 65579  |
| ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)                | 72 | 35506  |
| ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ                   | 77 | 5509   |
| ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)            | 73 | 15470  |
| ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)            | 67 | 3987   |
| ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)              | 76 | 3741   |
| ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)          | 69 | 44860  |
| ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)           | 68 | 8370   |
| ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)         | 66 | 37625  |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)             | 70 | 3956   |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)            | 71 | 13867  |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.κ.)   | 72 | 1999   |
| ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)          | 68 | 9504   |
| ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)             | 81 | 10199  |
| ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)               | 73 | 16106  |
| ΜΠΟΥΣΕΝΟΣ Α'ΙΡΕΣ (κ.)       | 71 | 9603   |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)       | 75 | 7563   |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)       | 73 | 31861  |
| ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)         | 74 | 14969  |
| ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)       | 68 | 6870   |
| ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)           | 71 | 13193  |
| ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)             | 67 | 41524  |
| ΜΠΡΗΛΙΑΝΤ (δ.κ.)            | 72 | 17980  |
| ΜΠΡΙΤΟΝ (δ.κ.)              | 68 | 6789   |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)                | 71 | 18748  |
| ΜΥΡΙΝΑ (κ.)                 | 82 | 32506  |
| ΜΥΡΙΝΙΔΗ                    | 77 | 5511   |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)                | 72 | 1480   |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (κ.)    | 74 | 8915  |
| Ν. ΜΕΡΙΝΗ (κ.)     | 74 | 8558  |
| ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)   | 71 | 9646  |
| ΝΑ'ΤΑ (κ.)         | 70 | 9069  |
| ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.) | 77 | 34841 |
| ΝΑΝΗ (κ.)          | 78 | 14651 |
| ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ          | 72 | 18723 |
| ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'ΠΤ (κ.)  | 73 | 11645 |
| ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)     | 80 | 10982 |

μετ. «Tomahawk» (κ.)  
 κ. Σχέζιν 13/11  
 κ. Μόγκλα 15/12  
 κ. Πειραιά 24/12  
 προς Μπέλαφαστ 27/12  
 κ. Μπαλμπα 13/12  
 προς Κίνα 11/12  
 προς Τζάμπ 23/12  
 προς 'Ονδούρας 19/12  
 προς Μαδράς 23/12  
 κ. Πειραιά 20/12  
 προς 'Ινχαμπάν 23/11  
 κ. Ρόττερνταμ 3/1  
 κ. 'Αλεξάνδρεια 19/12  
 προς Γιβραλτάρ 24/12  
 προς Μείζικ 14/12  
 κ. Μομπά 3/1  
 δ. Παναμά 27/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 2/1  
 κ. Γένοβα 28/12  
 προς Βομβά 26/12  
 προς Μείζικ 31/12  
 κ. Κινάουρα 27/12  
 προς 'Αμβέρσα 31/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 31/12  
 προς Ρίσαρντς Μπαϊ 27/12  
 προς Γιβραλτάρ 27/12  
 προς Φλάσσινγκ 17/12  
 κ. Χάιφα 2/1  
 έπωληση Κινέζους  
 προς Σάντα Μάρτα 22/12  
 προς Ρίσαρντς Μπαϊ 13/12  
 προς Σάντα Τόμας 31/12  
 κ. Φέλιξστού 4/1  
 κ. Σάο Σεμπαστιάν 21/12  
 προς Μαρόκο 5/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 21/11  
 προς 'Αλγερία 18/12  
 κ. Ρόττερνταμ 22/12  
 προς Βραζιλία 24/12  
 δ. Παναμά 24/12  
 μεταφορές Περσικού  
 κ. Σιλκντ 7/12  
 προς Φορταλέζα 24/12  
 κ. Ρίο 'Ιανέιρο 25/12  
 κ. Κάρτα 14/12  
 προς Φουτζέιρα 6/10  
 κ. Χάμπτον 20/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 11/12  
 προς 'Ελλάδα 27/12  
 κ. Ντάρμπαν 17/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 22/12  
 έπισκ. Πειραιά 29/12  
 δ. Ντόβερ 5/12  
 κ. Σουάνν 6/12  
 προς Βικτόρια 24/12  
 κ. Μπρίξ 3/1  
 κ. Σορλ 15/12  
 προς Τέξας Σίτυ 30/12  
 κ. Φιλαδέλφεια 1/1  
 κ. Πόρτ 'Αρθουρ 15/12  
 κ. Πόρτ 'Αρθουρ 20/10  
 προς Μείζικ 30/12  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 29/12  
 προς Σηάτλ 15/12  
 στην 'Αγκρα ντρε Ρέις 3/1  
 δργεί Ν. 'Ορλέαν  
 προς Σιγκαπούρη 21/12  
 κ. Κουίχουανγκντό 28/11  
 προς Καναδά 28/12  
 προς Λός Πάμιας 23/12  
 μετ. «Cape Patricia» (κ.)  
 προς Σαλντάν Μπαϊ 25/10  
 προς Μπόρνου 23/11  
 κ. Γκάνδη 25/12  
 δ. Π. Σάϊδ 29/12  
 προς Σ. 'Αραβία 24/12  
 ύψωση ελληνική  
 προς Ντουμπάϊ 5/12  
 έπισκ. Πειραιά 12/9  
 προς Φόρτ ντε Φράνς 30/11  
 στη Σαμόγκα (δ.κ.)  
 δργεί Πειραιά  
 κ. Ρός Μπουντράν 17/12  
 προς Κάντλα 25/11  
 δ. Παναμά 31/12  
 προς Καζαμπλάνκα 29/12  
 δργεί Σετομπάλ  
 στην Βρέστη 5/1  
 στο Λός 'Αντζέλις 7/1  
 κ. Μπ. 'Αίρες 20/12  
 πρ. «Ilfis»  
 προς 'Ιντσόν 18/11  
 κ. Πόρτ Καρτίρ 28/11  
 κ. 'Ασντον 3/1  
 κ. Ν. 'Ορλέαν 1/1  
 κ. Πειραιά 13/12  
 προς 'Οκρίο 21/12  
 πρ. «



|                           |    |        |                               |                         |    |        |                               |
|---------------------------|----|--------|-------------------------------|-------------------------|----|--------|-------------------------------|
| ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)              | 76 | 14780  | α. 'Αλεξάνδρεια 20/12         | ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΡ.            | 72 | 57102  | υπέστειλε σημ. Μάλτας         |
| ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)          | 65 | 1000   | ε. Πειραιά 10/6               | ΠΟΛΛΑΥΣΕ Ι. (π.)        | 75 | 14741  | ε. Φιλαδέλφεια 1/1            |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)              | 70 | 16224  | α. Χάλα 31/12                 | ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)        | 72 | 122812 | στο Χάρκ (ἀποθήκη)            |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)        | 74 | 30340  | πρόσ Καυκάσο 3/12             | ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)           | 72 | 9481   | ε. Τεκριντάκ 17/12            |
| ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)            | 74 | 39018  | μεταφορές 'Αγκάλας            | ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)*       | 76 | 60937  | ε. Τέξας Σίτυ 27/11           |
| ΝΕΟΣ (κ.)                 | 71 | 9082   | πρόσ Μαρόκο 1/12              | ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)      | 72 | 16268  | πρόσ Ρότερνταμ 24/12          |
| ΝΕΣΗ (κ.)                 | 72 | 60414  | πρόσ 'Αμβέρσα 25/12           | ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)        | 81 | 15881  | ε. Ροστόκ 27/12               |
| ΝΕΣΤΩΡ (κ.)               | 77 | 19166  | πρόσ 'Ιρλανδία 7/1            | ΠΟΝΤΟΣ                  | 84 | 16912  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/12          |
| ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)    | 72 | 6666   | πρόσ Μερσίνη 24/12            | ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)         | 72 | 35840  | ε. Ριγίκα 13/12               |
| ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ          |    |        |                               | ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)       | 77 | 8767   | πρόσ Βενγκάλη 4/12            |
| (Μηχ.)                    | 69 | 4785   |                               | ΠΟΥΜΑ (κ.)              | 72 | 14675  | πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 31/12        |
| ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)    | 72 | 6666   | δ. Παναμά 1/1                 | ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)             | 70 | 10469  | πρόσ Ροστόκ 13/12             |
| ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)            | 71 | 12202  | ε. Λισσαβώνα 28/12            | ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)     | 76 | 1596   | ε. Λεμεσό 2/1                 |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)      | 76 | 35567  | ε. Μάλαγα 16/12               | ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)      | 75 | 1599   | πρόσ Πειραιά 27/12            |
| ΝΙΚΙ (κ.)                 | 75 | 65459  | δ. Παναμά 2/12                | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)            | 70 | 30890  | ε. Κοπερ 19/12                |
| ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)              | 75 | 11482  | α. Τενερίφη 24/12             | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)            | 77 | 15285  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/11          |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)        | 75 | 61000  | πρόσ Νταυμά 20/12             | ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)        | 67 | 40675  | ε. 'Αϊν Σούκνα 25/12          |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)              | 86 | 24843  | πρόσ Γκάλβστον 24/12          | ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ              | 68 | 10339  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1            |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.)           | 71 | 5447   | πρόσ Κορτά 19/12              | ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)         | 68 | 10722  | πρόσ Μαλαϊσία 13/12           |
| ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)             | 68 | 8269   | ε. Λόρνακα 31/12              | ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)         | 83 | 26996  | πρόσ 'Αρούμα 25/12            |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)    | 70 | 45752  | πρόσ Σουάντα 10/12            | ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)          | 76 | 11768  | πρόσ Μίνα Καμπούς 8/11        |
| ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)             | 84 | 23186  | πρόσ 'Ιαπωνία 17/12           | ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)       | 77 | 10442  | πρόσ Κανσαδά 6/12             |
| ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)       | 74 | 10089  | πρόσ Βανκούβερ 20/12          | ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)          | 73 | 11383  | πρόσ Μπ. 'Αμπάς 1/11          |
| ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)           | 72 | 13920  | πρόσ Βενγκάλη 22/10           | ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)       | 68 | 18525  | ε. Βόλο 15/12                 |
| ΝΙΣΙΜΑ (κ.)               | 73 | 6646   | διάλυση Ν. 'Αμερική           | ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)            | 79 | 11243  | ε. 'Ιταδί 17/12               |
| ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)            | 73 | 117178 | α. Λόγος 5/12                 | ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)            | 74 | 5071   | ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/12          |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)      | 70 | 62357  | πρόσ Χάρκ 'Αϊλαντ 24/10       | ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)            | 72 | 12982  | ε. Ντόχα 17/12                |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)         | 70 | 45752  | πρόσ Σόινες 30/12             | ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)            | 84 | 26959  | πρό Θεσσαλονίκη 8/12          |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)         | 77 | 1747   | πρόσ 'Ολλανδία 19/12          | ΠΥΘΙΑ (κ.)              | 73 | 65885  | α. Δουκίρκη 31/12             |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)           | 88 | 1905   | ε. Γκράντ Καϊμάν 27/12        | ΡΑΝΙΑ (μ.)              | 68 | 1599   | πρόσ Τενέ 28/12               |
| ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)           | 74 | 3764   | α. Μαϊόρι 28/12               | ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)            | 71 | 11758  | πρόσ Λουάντα 3/11             |
| ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)         | 72 | 7266   | ε. Ρότερνταμ 3/1              | ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)         | 78 | 11875  | α. Λειψός 20/12               |
| ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)      | 69 | 11148  | πρόσ Δανία 18/12              | ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)            | 75 | 6016   | πρόσ Ταρραγκόνα 28/12         |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)*               | 73 | 75049  | ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/12 | ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)     | 69 | 1573   | πρόσ Μπεϊζάνια 18/12          |
| ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)           | 79 | 16432  | υψωση ελληνική                | ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)       | 73 | 8405   | πρόσ Δ. 'Αφρική 22/12         |
| ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)         | 75 | 35764  | πρόσ Σγκαπούρη 24/12          | ΡΙΖΑΛ (κ.)              | 77 | 39562  | πρόσ Βραζιλία 25/12           |
| ΝΤΙΜΑΝ (κ.)               | 76 | 22297  | δ. Παναμά 24/12               | ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ           | 77 | 10409  | πρόσ Μπ. 'Αμπάς 25/12         |
| ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)             | 73 | 113778 | α. Ντάρμπαν 28/12             | ΡΟΖΑ (κ.)               | 68 | 24893  | πρόσ 'Αμστερνταμ 13/12        |
| ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ               | 70 | 17355  | στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)   | ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)          | 71 | 71877  | στο Γκιζάν                    |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)          | 73 | 17355  | πρόσ Σουάδα 13/12             | ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)        | 70 | 1598   | α. Σαντάν 20/12               |
| ΝΤΟΡΙΝ (μ.)               | 68 | 9003   | πρόσ Ρίο 'Αντίο 25/12         | ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)    | 67 | 37625  | πρόσ Μαρίνα ντι Καρράβα 31/12 |
| ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)     | 67 | 1599   | ε. Κασοισούκ 7/12             | ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)*      | 64 | 4824   | πρόσ Δ. 'Αφρική 18/12         |
| ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)             | 68 | 958    | μεταφορές Περακοῦ             | ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)           | 81 | 8352   | πρόσ Βραζιλία 14/12           |
| ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)           | 78 | 2491   | στο Μόζι 16/11                | ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)          | 73 | 22626  |                               |
| ΟΛΕΜΑΡΙΚ (κ.)             | 72 | 17399  | ε. Βόλο 15/12                 | Σ.Β. ΕΕΙ (κ.)           | 68 | 13546  | πρόσ 'Αγγλία 27/12            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)     | 75 | 138037 | ε. Νάντη 28/12                | Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)          | 65 | 20002  | πρόσ Κωνσταντίνα 27/11        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)       | 84 | 17879  | πρόσ Περακό 5/11              | ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)        | 66 | 39695  | πρόσ Γιουγκοσλαβία 26/12      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)        | 85 | 17879  | α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12          | ΣΑ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)    | 71 | 128929 | στο Χάρκ (ἀποθήκη)            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)        | 76 | 126990 | πρόσ Ροστόκ 24/12             | ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)       | 74 | 25765  | δ. Κων/πολη 2/1               |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*        | 79 | 59882  | α. Λέ Χάβρη 1/1               | ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.) | 74 | 25765  | πρόσ Δακάρ 17/12              |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*    | 61 | 1098   | ε. Ν. 'Υόρκη 31/12            | ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)     | 73 | 8734   | πρόσ Ταϊβάν 17/11             |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*      | 62 | 2606   | μεσογειακές μεταφορές         | ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)    | 77 | 19199  | πρόσ Ν. Κορέα 24/10           |
| ΟΜΕΡ (κ.)                 | 70 | 22912  | ε. Αυστραλία 29/11            | ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)        | 76 | 2144   | πρόσ Σεβίλλη 24/12            |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)      | 71 | 13858  | πρόσ Αλβερν 15/12             | ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)     | 75 | 29068  | πρόσ Ρουέν 28/12              |
| ΟΝΥΣ (κ.)                 | 69 | 9824   | πρόσ ΗΠΑ 26/11                | ΣΑΝ II (π.)             | 75 | 14523  | α. Ν. 'Ορλεάνη 28/12          |
| ΟΡΕΜΠΕ (δ.κ.)             | 75 | 39656  | πρόσ Πόρτ ντι Μπούκ 29/12     | ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)            | 66 | 3314   | μεσογειακές μεταφορές         |
| ΟΡΙΖΟΝ (κ.)               | 72 | 4503   | πρόσ Βηρυτό 15/12             | ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)         | 70 | 11122  | πρόσ Μεξικό 24/12             |
| ΟΡΚΑ (Α.Β.)               | 75 | 1999   | πρόσ Τρίπολη 15/12            | ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)         | 71 | 9084   | πρόσ Αϊμπου 18/8              |
| ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)          | 69 | 11434  | πρόσ Σουλίνα 26/11            | ΣΑΝΤΡΑΤ (κ.)            | 71 | 13575  | πρόσ Κίνα 21/11               |
| ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)        | 84 | 4083   | μετ. «Panam Caribe»           | ΣΑΝΤΣΕ (κ.)             | 67 | 8064   | πρόσ Κοράτσι 13/12            |
| ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΓΚ (κ.)          | 76 | 12443  | πρόσ Μπ. 'Αμπάς 5/12          | ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)          | 70 | 11329  | πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 25/12     |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)      | 73 | 13631  | ε. Βουβάη 14/12               | ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)          | 72 | 3137   | πρόσ Θεσσαλονίκη 14/12        |
| ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.)           | 79 | 3818   | δ. Σουέζ 4/1                  | ΣΑΟΥ Α'Ι'ΑΝΤ (π.)       | 75 | 12322  | πρόσ Μπ. 'Αμπάς 3/11          |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)       | 75 | 176009 | στο Χάρκ (ἀποθήκη)            | ΣΑΟΥ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)       | 74 | 12498  | πρόσ Φαντολέγκ 26/10          |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ              | 84 | 13852  | ε. 'Ιμαμπί 22/12              | ΣΑΟΥ ΣΤΑΡ (μ.)          | 71 | 43867  | πρόσ Κωνσταντίνα 30/12        |
| ΟΥΑΥΟΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)        | 69 | 1582   | μεταφορές Κιούγκα             | ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)       | 72 | 14095  | πρόσ Ταϊουάν 21/11            |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)              | 69 | 9627   | πρόσ Κίνα 11/12               | ΣΑΡΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)      | 78 | 10301  | πρόσ Λονδίνο 17/12            |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)           | 73 | 16317  | πρόσ Κούβα 25/12              | ΣΑΧΑΡΑ (δ.)             | 74 | 164758 | α. Γιούροπορτ 2/1             |
| ΠΑΛ ΗΓΚΑ (Βα.)            | 79 | 9427   | πρόσ Λά Γκούαίρα 23/12        | ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)    | 88 | 15933  | ε. Βανκούβερ 30/12            |
| ΠΑΛΟΜΑ (κ.)               | 77 | 29547  | πρόσ Σαφάγκια 16/12           | ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)          | 80 | 17798  | ε. 'Αμβούργο 5/1              |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.) | 71 | 9466   | πρ. «Artemis»                 | ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)       | 75 | 117143 | πρόσ Κόδις 28/12              |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-   |    |        |                               | ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)           | 70 | 9951   | ε. Μανφρεντόνα 17/12          |
| ΤΗΣ (κ.)                  | 71 | 41961  | πρόσ Ν. 'Αφρική 30/12         | ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ (κ.)          | 73 | 8917   | πρόσ Γκασουέτ 10/12           |
| ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)             | 75 | 8826   | πρόσ Ν. 'Αφρική 30/12         | ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ       | 75 | 51898  | ε. Σγκαπούρη 20/12            |
| ΠΑΝΘΗΡ (κ.)               | 72 | 44140  | α. Κόρπους Κρίστι 3/12        | (δ.Μηχ.)                | 79 | 14889  | ε. Κόντιφ 31/12               |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)     | 69 | 9982   | δ. Σουέζ 2/1                  | ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)           | 70 | 1598   | δ. Κων/πολη 28/12             |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)       | 72 | 11185  | επίσκ. Σαντάντερ 27/12        | ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ              | 69 | 34456  | πρόσ Καρμπονέρας 17/12        |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)           | 70 | 16128  | πρόσ Σγκαπούρη 15/12          | ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)            | 72 | 16018  | πρόσ Μπ. Χομείνι 13/10        |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)         | 73 | 79422  | πρόσ Μιζουσίμα 13/12          | ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)        | 82 | 19494  | πρόσ Περακό 14/10             |
| ΠΑΝΤΙΑΣ                   | 84 | 21426  | πρόσ Κωνσταντίνα 21/12        | ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)           | 76 | 18174  | ε. Μπείρα 24/11               |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)          | 80 | 30639  | πρόσ 'Ιαπωνία 24/12           | ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)           | 76 | 16277  | α. Λέ Χάβρη 29/12             |
| ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)           | 78 | 7623   | πρόσ Πόρτμουθ 29/12           | ΣΗ ΟΝΝΕΤ (κ.)           | 79 | 15688  | πρόσ Κολομβία 19/12           |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αβ.)           | 70 | 11489  | πρόσ Βουλγαρία 29/11          | ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)          | 71 | 48685  | ε. Λισσαβώνα 15/12            |
| ΠΑΡΟΣ (δ.π.)              | 69 | 1971   | πρόσ Βαρκελώνη 29/12          | ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)          | 70 | 15216  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/9           |
| ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ            | 84 | 22511  | πρόσ 'Ιαπωνία 31/12           | ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)      | 71 | 14130  | πρόσ Μπιλμπάο 31/12           |
| ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ              | 84 | 22100  | πρόσ Ναγκόγια 30/12           | ΣΗΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (μ.)        | 76 | 30343  | πρόσ 'Ασντον 29/12            |
| ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)       | 84 | 4085   | μετ. «Stephanie» (π.7)        | ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ III (δ.Μηχ.)  | 78 | 28025  | πρόσ Μιλάνο 14/12             |
| ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)             | 74 | 124871 | μεταφορές Περακοῦ             | ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)           | 74 | 20704  | πρόσ Φώλε 6/1                 |
| ΠΑΣΚΑΛ (μ.)               | 65 | 1598   | α. Λά Πέζια 21/12             | ΣΗΛΑΚ III (κ.)          | 77 | 15264  | πρόσ Μπ. Χομείνι 12/11        |
| ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)             | 74 | 16388  | πρόσ 'Αβόνα 15/12             | ΣΗΛΙΚ (Μαλ.)            | 74 | 18963  | πρόσ Μισασιμπή 26/12          |
| ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)         | 75 | 26301  | πρόσ 'Αργεντινή 26/12         | ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)            | 70 | 11188  | πρόσ Ρουέν 23/12              |
| ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)              | 69 | 9907   | ε. Μπουενοβεντούρα 10/12      | ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)        | 77 | 14275  | πρόσ Σγκαπούρη 12/12          |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)              | 69 | 15874  | πρόσ Μεξικό 29/11             | ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (κ.)      | 77 | 14275  | στη Σουαίμα 2/12              |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)              | 77 | 36411  | πρόσ Σαγκάη 3/12              | ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)           | 84 | 18173  | πρόσ Μπ. 'Αμπάς 2/11          |
| ΠΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.)            | 70 | 4095   | πρόσ Πειραιά 22/12            | ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)            | 74 | 33073  | δ. Γιβραλτάρ 13/12            |
| ΠΕΛΙΑΣ (κ.)               | 76 | 19166  | πρόσ 'Ιράν 29/12              | ΣΗΜΠΑΛΚ I (π.)          | 65 | 9812   | επίσκ. Πειραιά 7/10           |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)            | 77 | 21666  | πρόσ 'Αργεντινή 21/12         | ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)        | 71 | 5699   | δ. Π. Σαίδη 1/1               |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)        | 71 | 104253 | α. Τζουμαίμ Τέμρ. 9/8         | ΣΗΜΠΗΝ (κ.)             | 74 | 29827  | α. Τζουμαίμ 27/11             |
| ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)           | 70 | 4095   | πρόσ 'Αλεξάνδρεια 26/12       | ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)            | 76 | 32971  | πρόσ 'Αλγκεθίρας 13/12        |
| ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)          | 66 | 41521  | πρόσ Σίντ Κερλί 31/12         | ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)       | 74 | 17798  | πρόσ Πειραιά 17/12            |
|                           |    |        |                               | ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)            | 69 | 33328  | πρόσ Νταμύ 27/12              |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)             | 77 | 9783   | πρόσ Συρία 9/12               | ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΥ (δ.μ.7)      | 73 | 17795  | δ. Γιβραλτάρ 21/12            |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)        | 74 | 36914  | πρόσ Βανκούβερ 26/12          | ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)            | 71 | 11005  | πρόσ Μπαντάρ 14/12            |
| ΠΕΡΛΑ (κ.)                | 72 | 16402  | πρόσ Κάντλα 20/12             | ΣΗΜΠΡΗΖ II (μ.)         | 74 | 18383  | πρόσ Συρία 1/12               |
| ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)            | 62 | 1419   | πρ. «Magdalena»               | ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)          | 82 | 18709  | πρόσ Μπ. Χομείνι 14/12        |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)              | 72 | 15798  | πρόσ Μαντάντ 'Αμπάς 12/12     | ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)           | 77 | 15225  | ε. 'Αλεξάνδρεια 12/12         |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Αβ.)             | 69 | 10839  | α. Σγκαπούρη 21/9             | ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)     | 74 | 18631  | α. Σετοουά 1/1                |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)             | 65 | 25503  | α. Σάο Σαμαντάν 6/12          | ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)        | 76 | 16432  | δ. Πόρτ Σαίδη 3/1             |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)           | 79 | 11833  | πρόσ Τζορτζ 13/12             | ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)         | 77 | 30370  | ε. Γουίλμινγκτον 4/1          |
| ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)              | 75 | 109979 | α. Φουτζέιρα 1/8              | ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)        | 73 | 17310  | ε. Μερίλη 22/12               |
| ΠΙΟΝΑΡ (κ.)               | 69 | 6162   | πρόσ Σουέζ 15/11              | ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)         | 79 | 19061  | πρόσ Λατβία 7/12              |
| ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)      | 84 | 20866  | α. Μορπίλ 2/1                 | ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)         | 75 | 42619  | πρόσ Κόρπους Κρίστι 19/12     |
| ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)       | 63 | 2603   | πρόσ Γιβραλτάρ 21/11          | ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)            | 70 | 17571  | ε. Ρουέν 20/12                |
| ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)              | 74 | 8825   | πρόσ Βερακρούς 10/12          | ΣΗΣΤΑΡ II.              | 83 | 18173  | πρόσ Σάν Λορέντζο 19/11       |



|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΝ (π.)     | 71 | 11069 |
| ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.) | 72 | 15285 |
| ΣΗΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)        | 73 | 16095 |
| ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)         | 75 | 18794 |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)         | 74 | 31228 |
| ΣΗΦΕΑΡΕΡ              | 73 | 29763 |
| ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)          | 73 | 14353 |
| ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)        | 75 | 17129 |

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΣΙΕΝΝΑ (δ.)                 | 86 | 41766  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)         | 76 | 12440  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)       | 71 | 80824  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)          | 79 | 12750  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κ.)     | 76 | 20654  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)           | 85 | 13911  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)         | 80 | 24917  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)         | 76 | 12440  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)         | 75 | 13835  |
| ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)               | 75 | 16849  |
| ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)              | 80 | 14825  |
| ΣΚΑΡΟΣ (κ.)                 | 63 | 10617  |
| ΣΚΑ'Υ'ΑΛ'Ι'Ν (δ.Μ.)         | 73 | 17486  |
| ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)              | 77 | 11679  |
| ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)             | 77 | 19993  |
| ΣΚΥΡΟΣ (μ.)                 | 66 | 19920  |
| ΣΜΥΡΝΑ (κ.)                 | 74 | 20712  |
| ΣΜΥΡΝΗ (κ.)                 | 77 | 8989   |
| ΣΟΥΑΝ (κ.)                  | 77 | 19284  |
| ΣΟΥΕΡΤΕ                     | 77 | 33408  |
| ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΖ (κ.)             | 73 | 20538  |
| ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)            | 70 | 103508 |
| ΣΟΦΙΑ (κ.)                  | 68 | 2712   |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.)                 | 69 | 1595   |
| ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)                | 69 | 34054  |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)             | 63 | 31290  |
| ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)            | 71 | 17878  |
| ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)              | 70 | 11870  |
| ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)               | 72 | 19276  |
| ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)                | 69 | 13942  |
| ΣΤΑΡ (κ.)                   | 61 | 1586   |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)             | 74 | 24573  |
| ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)             | 77 | 22893  |
| ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)                | 78 | 18321  |
| ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Γ'Ον.δ.)       | 62 | 1133   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.) | 85 | 4710   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)   | 78 | 3405   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)     | 70 | 1586   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.) | 77 | 4656   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)     | 71 | 2940   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)     | 70 | 999    |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)    | 85 | 4711   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)   | 85 | 4711   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)    | 85 | 7145   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)    | 69 | 6183   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)   | 69 | 1453   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.) | 80 | 3627   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)  | 85 | 4710   |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑΙ'ΤΕΡ (δ.π.)   | 85 | 7145   |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)              | 50 | 1518   |
| ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)          | 75 | 17894  |
| ΣΤΟΡΚ (κ.)                  | 10 | 15265  |
| ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)             | 75 | 6172   |
| ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*                  | 76 | 31725  |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)               | 72 | 9076   |

πρός Κίνα 31/12  
δ. Κων/πολη 2/1  
πρός Μιζουράτα 18/12  
πρός Φουτζέιρα 17/12  
ε. Άκαμα 22/12  
πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/12  
ε. Μομπάσα 15/12  
ε. Σάο Σεμπατίδο 20/12

πρός Σούμικ Μπαίη 27/11  
πρός Ντάρ ελ Σαλάμ 19/12  
α. Ντάρ Αϊλάντ 4/1  
ε. Τζακάρτα 6/12  
πρός Ν. Όρλεάνη 29/12  
α. Φόρτ ντε Φράνς 28/12  
ε. Χάμpton 17/12  
α. Πόρτ Άρθουρ 1/1  
α. Νταλιάν 20/12  
πρός Μπαντάρ Άμπας 18/11  
στο Μπαντάρ Χομνί  
πρός Σεμαράν 9/12  
α. Βανκούβερ 25/12  
πρός Ν. Κορέα 18/12  
ε. Ίντσον 4/12  
δ. Παναμά 30/12  
α. Χιουσταν 21/12  
ε. Σαγκάη 16/12  
πρός Ν. Όρλεάνη 28/12  
δ. Παναμά 12/12  
στη Σεμάνκα (δ.π.ο.θ.κ.)  
στον Όρινόκο 28/11  
πρός Πειραιά 29/12  
πρός Ταρραγκόνα 18/12  
α. Άντεν 3/5/89  
πρός Κωνσταντίνα 26/11  
πρός Κόβαλα 19/12  
πρός Άλγερία 4/12  
α. Άμβέρσα 5/1  
πρός Άλκάντε 23/12  
πρός Γκάλβεστον 29/12  
ε. Ντάρμπαρ 13/12  
α. Νταμμύ 3/1  
ε. Τζέντα 28/12

πρός Ρίσαρτς Μπ. 7/12  
πρός Γκέμπζε 29/12  
πρός Μπαγκόνκ 27/12

πρός Τζακάρτα 28/12  
πρός Χόγκ Κόγκ 26/12  
ε. Μονόπολη 23/12  
πρός Τρινταν 6/12  
α. Ντάρμπαρ 3/1  
πρός Πόρτο Καμπέλο 19/12  
α. Ντάρμπαρ 4/12  
ε. Σαγκάη 25/12

πρός Βομβάη 20/12  
επιβλήθη  
πρός Ούλσάν 14/12  
αργεί Πειραιά  
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 28/11  
ε. Λισαβώνα 29/12  
α. Χιουσταν 21/12  
ε. Γουακαμάτου 28/12  
πρός Ίράν 10/11

α. Σέμπου 23/12  
στη Φουτζέιρα (δ.π.ο.θ.κ.)  
α. Λονδίνο 5/1  
στη Βραζιλία (δ.π.ο.θ.κ.)  
πρός Κίνα 19/11  
πρός Μπουσάν 28/12  
πρός ΗΠΑ 23/12  
α. Ντουλούβ 5/12  
ε. Ρόττερταμ 4/1  
αργεί Πειραιά  
επιβλήθη  
πρός Γένοβα 20/12  
α. Μπέρτα 12/11  
πρός Γιουνγκσάουα 6/12  
πρός Δεμεράρα 25/12  
ε. Πειραιά 22/12  
ε. Βενετία 22/12  
δ. Παναμά 3/12  
πρός Καράτσι 19/12  
πρός Βάρνα 27/12  
πρός Άμβέρσα 30/12  
πρός Τρίπολη 27/12  
δ. Πόρτ Σάις 31/12  
στη Θάουτα 31/12  
ε. Ρίο Γκράντε 28/12  
πρός Δ. Αφρική 25/12  
στην Άμβέρσα 3/1  
πρός Φουτζέιρα 24/11  
δ. Σουέζ 5/1  
πρός Βενετία 20/12  
α. Καράτσι 24/12  
πρός Ίνδία 15/12  
πρός Τζακάρτα 16/12  
πρός Ταϊτσόνγκ 27/1  
α. Κολομπία Ρίβερ 3/1  
πρός Παρί Γκουινάγκ 21/12  
α. Άμβέρσα 28/12  
πρός Περισκό 16/10  
πρός Βανκούβερ 21/12  
έπισκ. Πειραιά 18/10  
δ. Σουέζ 1/1  
ε. Βομβάη 10/12  
πρός Ν. Όρλεάνη 30/12  
πρός Περισκό 15/12

|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.) | 74 | 25394  |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)     | 70 | 63519  |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ    | 72 | 113950 |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)  | 71 | 106776 |
| ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ             | 70 | 48501  |
| ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)    | 72 | 12463  |
| ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)           | 74 | 11644  |
| ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)       | 74 | 8826   |
| ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)    | 74 | 11644  |
| ΤΣΑ'ΚΟΦΕΣΚΥ (κ.)       | 76 | 6057   |
| ΤΣΑΜΠΙΟΝ               | 70 | 52765  |
| ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)         | 75 | 47133  |
| ΤΣΟΥΝΑ (μ.)            | 68 | 15907  |
| ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)     | 74 | 10059  |
| ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)          | 82 | 15953  |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)        | 74 | 1.954  |
| ΦΑΙΓΟΥ'Ι'ΝΤ (μ.)     | 67 | 13792  |
| ΦΑΝΗΣ (π.)           | 77 | 15901  |
| ΦΑΝΗΣ (κ.)           | 77 | 20608  |
| ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)         | 76 | 9059   |
| ΦΑΣΣΑ (δ.)           | 74 | 67.202 |
| ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)      | 68 | 4080   |
| ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)         | 69 | 8767   |
| ΦΙΛΙΑ (κ.)           | 72 | 13690  |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.δ.)     | 54 | 1598   |
| ΦΙΛΟΜΕΘΟ (δ.κ.)      | 67 | 54322  |
| ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)         | 70 | 83168  |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)       | 76 | 4617   |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)       | 70 | 9243   |
| ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.) | 70 | 37310  |
| ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)      | 68 | 13580  |
| ΦΛΟΜΙΘΟ Ι. (δ.μ.)    | 65 | 12636  |
| ΦΛΕΑΡ (κ.)           | 72 | 16398  |
| ΦΛΟΡΑ V (π.)         | 81 | 8917   |
| ΦΟΙΝΕ (δ.μ.)         | 65 | 15090  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.) | 75 | 20214  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)   | 76 | 23104  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)    | 77 | 18745  |
| ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)   | 63 | 10736  |
| ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)        | 73 | 17918  |
| ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)      | 68 | 15809  |
| ΦΡΗ ΠΙ'ΓΣ (μ.)       | 69 | 15688  |
| ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)    | 69 | 15688  |
| ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)        | 63 | 26759  |
| ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)         | 73 | 29709  |
| ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)  | 68 | 8034   |
| ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)     | 68 | 9342   |
| ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)  | 69 | 8065   |
| ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)     | 70 | 1971   |
| ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)      | 75 | 8413   |
| ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (κ.)     | 68 | 1568   |
| ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.) | 68 | 5631   |
| ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)    | 77 | 6680   |
| ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)    | 88 | 4999   |
| ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)     | 90 | 5286   |
| ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)    | 89 | 4999   |
| ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)   | 75 | 3699   |
| ΦΡΙΟ ΛΑΞ ΠΑΛΜΑΣ (π.) | 68 | 2863   |
| ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)    | 90 | 5286   |
| ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)     | 68 | 5537   |
| ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)     | 68 | 5644   |
| ΦΡΙΟ ΝΑΟΥΤΟ (π.)     | 89 | 4999   |
| ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)    | 73 | 2987   |
| ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)    | 73 | 3563   |
| ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)     | 90 | 5286   |
| ΦΡΙΟ ΤΣΑΠΑΝ (κ.)     | 80 | 2222   |
| ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)       | 73 | 6863   |

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΧΑΒΑ'Α'Ν ΚΙΓΚ (δ.π.)        | 75 | 44698  |
| ΧΑΒΑ'Α'Ν ΜΟΝΑΡΚ (δ.)        | 75 | 44699  |
| ΧΑΒΑ'Α'Ν ΣΑΝ* (δ.)          | 74 | 48928  |
| ΧΑΒΕΝ (δ.)                  | 73 | 109700 |
| ΧΑΛΚΑΔΩΝ(κ.)*               | 72 | 9343   |
| ΧΑΝΤΕΡ (κ.)                 | 74 | 18694  |
| ΧΑΠΠΕΣ II (π.)              | 73 | 13687  |
| ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)               | 76 | 30000  |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)             | 72 | 14986  |
| ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)              | 72 | 33267  |
| ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)                | 73 | 8183   |
| ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)              | 68 | 12348  |
| ΧΑΦΝΙΑ (κ.)                 | 78 | 9918   |
| ΧΕΓΚ (δ.π.)                 | 79 | 5266   |
| ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)         | 71 | 4697   |
| ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.) | 84 | 4409   |
| ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)              | 75 | 19116  |
| ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)           | 70 | 12363  |
| ΧΕΡΟΝ (κ.)                  | 72 | 19407  |
| ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)               | 78 | 15981  |
| ΧΙΟΣ (Μηχ.)                 | 72 | 14961  |
| ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)          | 72 | 10194  |
| ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)             | 76 | 14760  |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)             | 71 | 6166   |
| ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)         | 72 | 13437  |
| ΧΙΟΥΠ II (π.)               | 64 | 15404  |
| ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)              | 75 | 139421 |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)              | 75 | 3668   |
| ΧΡΗΣΤΙΝΑ Σ. (π.)            | 68 | 9170   |
| ΧΡΥΣΑΝΘΩΣ (κ.)              | 71 | 1532   |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.) | 79 | 12598  |
| ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)             | 78 | 5386   |
| ΧΩΚ (κ.)                    | 74 | 19451  |

|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΩΡΟΡΑ (Μ.)          | 72 | 17674 |
| ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)    | 76 | 6744  |
| ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ    | 76 | 7049  |
| ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.) | 79 | 7366  |
| ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ          | 76 | 7049  |

πρός Μπαλά Τέρμ. 18/12  
έπισκ. Σινγκαπούρη  
πρός Φουτζέιρα 27/11  
πρός Κασσιούγκ 17/9  
πρός Πόρτ Σεντράλ 22/12  
ε. Μπρεμεράδβεν 4/1  
στο Ρόττερταμ 5/1  
ε. Γκαίμης 29/11  
ε. Άμβέρσα 3/1  
πρός Λεμεσσό 7/12  
πρός Ζουετία 29/12  
α. Λεϊζδες 19/12  
ε. Πόρτο Κουετζάλ 28/11  
αργεί Σετσουμπά  
α. Ν. Όρλεάνη 19/12

στη Καρταγένα 23/11  
δ. Πόρτο Σάις 4/1  
ε. Χόγκ Κόγκ 29/12  
δ. Παναμά 21/10  
πρός Όρν 25/11  
επισκέψη ελληνική  
ε. Κακούτα 13/11  
πρός Σαουδική Άραβία 29/12  
πρός Μπαρραγκούλα 23/12  
μεσογειακές μεταφορές  
πρός Χαϊφά 1/11  
ε. Τζέμπελ Άλκι 21/5  
πρός Πόρτο Πλάτα 25/12  
πρ. «Κώστας Η.»  
α. Ν. Όρλεάνη 31/12  
ε. Ίμνιγκχαμ 23/12  
πρός Κάλμα 1/12  
πρός Κούβα 8/11  
πρός Τενερίφη 27/12  
α. Μπαχαράιν 1/1  
πρός Ταρτούς 10/12  
πρός Πόρτο Κέλαγκ 9/12  
ε. Ν. Όρλεάνη 10/12  
ε. Χάμpton 24/12  
επισκέψη σμ. Μπαχάμας  
πρός Πειραιά 17/12  
πρός Μαρίνα ντι Καρράρα 7/5/12  
α. Λιμά 10/12  
α. Μάντρε ντε Ντέους 30/12  
στο Σάντος 2/1  
ε. Λός Πάλμας 26/12  
ε. Λόγος 18/12  
πρός Φώκλαντς 23/12  
πρός Μεράκ 3/11  
πρός Κούβα 8/12  
πρός Ούλσάν 22/12  
α. Βρέμη 22/12  
α. Μασσαλία 5/10  
πρός Ναγκόγια 26/11  
δ. Σουέζ 3/1  
πρός Ρόττερταμ 23/12  
πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/12  
α. Βάρνη 29/8  
α. Άκαμα 23/12  
α. Ήρνεκ 4/1  
πρός Τάλιν 30/12  
πρός Σ. Άραβία 14/12  
α. Λός Πάλμας 8/6  
ε. Μπαρί 10/12  
πρός Ματάνι 8/12  
πρ. «Mys Corodetskiy»  
πρός Κορίντο 29/12

ε. Λός Άντζελες 2/1  
α. Σάν Φραντσέσκο 26/11  
μετ. «Y. Mariner» (Λ.)  
ε. Σινγκαπούρη 22/12  
πρός Άβνα 31/10  
πρός Άλγκεθρας 1/12  
πρός Κεητάδου 5/12  
ε. Άλεξάνδρεια 17/12  
έπισκ. Πειραιά 30/10  
πρός Ίταλία 25/12  
πρός Καλλία 13/12  
πρός Λισαβώνα 23/12  
έπισκ. Τζάκσονβιλ 5/11  
πρός Κασσιούγκ 17/12  
πρός Ίταλία 26/12  
επιβλήθη Σκανδιναυός  
στο Παρί Γκουινάγκ 7/1  
α. Άμβέρσα 4/1  
πρός Μπέρτα 20/12  
πρός Σαμαρίνα 20/12  
πρ. «Zoe»  
πρός Πόρτο Καμπέλο 15/12  
α. Ν. Όρλεάνη 19/12  
α. Ν. Όρλεάνη 2/12  
δ. Παναμά 13/12  
α. Ρόττερταμ 15/12  
α. Τζουαίμα Τέρμ. 18/12  
πρός Πειραιά 30/12  
πρ. «Twins Beauty»  
πρός Ίσπανία 17/12

α. Φουτζέιρα 23/12  
ε. Φός 27/12  
α. Ν. Όρλεάνη 6/12

δ. Σουέζ 1/1  
πρός Πειραιά 24/12  
έπισκ. Χαλκίδα 29/12  
δ. Παναμά 20/12  
ε. Βαλέντσια 2/1

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΤΑΕΙΣΧΟΡΝ*                  | 70 | 18736  |
| ΤΑΓΓΚΕΡ (δ.μ.)              | 68 | 66113  |
| ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)                | 65 | 4027   |
| ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)             | 68 | 10964  |
| ΤΑΜΑΡΑ (μ.)                 | 74 | 18907  |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)       | 78 | 11562  |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)        | 73 | 19420  |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)             | 78 | 10372  |
| ΤΕΡΝ (κ.)                   | 73 | 19735  |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.υ.)             | 61 | 1252   |
| ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)         | 78 | 16329  |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)            | 74 | 18204  |
| ΤΖΙΟΒΙ (π.)                 | 75 | 3531   |
| ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)               | 83 | 35762  |
| ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)             | 69 | 12005  |
| ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)                | 81 | 3375   |
| ΤΖΟΥ' (Ον.)                 | 78 | 5868   |
| ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)              | 70 | 9954   |
| ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)           | 73 | 9044   |
| ΤΖΩΝ Ν. (π.)                | 72 | 5907   |
| ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)             | 78 | 15660  |
| ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)               | 70 | 10197  |
| ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)              | 75 | 12376  |
| ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ                | 83 | 21000  |
| ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)              | 69 | 5406   |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)             | 72 | 9213   |
| ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)         | 73 | 12376  |
| ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)             | 65 | 15090  |
| ΤΟΕΑ (κ.)                   | 71 | 9082   |
| ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ                 | 71 | 20670  |
| ΤΡΑΣΤ (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 ΕΝΤΕΑΒΟΡ           | 73 | 50849  |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.) | 71 | 109197 |
| 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 ΝΟΜΑΤ (κ.)         | 74 | 43867  |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)      | 72 | 79317  |



# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τον Ιανουάριο 1991, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συμπλήρωσαν 60 χρόνια ζωής. Εξήντα χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και θετικής προσφοράς στο μεγάλο της έργο.

Οι 56 ογκώδεις ετήσιοι τόμοι του περιοδικού είναι γεμάτοι από την πλούσια αυτή ύλη που καθρεφτίζει τις σκέψεις και τους αγώνες μας.

1.350 τεύχη, 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρας μας.

Την επιτομή του μεγάλου αυτού εκδοτικού έργου, μοναδικού ίσως σε συνέχεια και συνέπεια, που περιέχει τον αμητό της γνώσης και της πείρας του κόσμου της Ναυτιλίας, του Εφοπλισμού, των Ναυτικών μας και των ειδικών Επιστημόνων του κλάδου, σκεφτήκαμε οι σημερινοί συνεχιστές του έργου του σοϊδισμού Κωττάκη, να φέρουμε στο φώς της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που θα συνοψίσουν και θα επιλέξουν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της Ναυτιλίας και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

Ακόμη, το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα εμπεριέχει ένα εμπειροστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

## ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς  
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία ..... 1990

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για ..... αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ..... ΑΡ. .... TAX. ΚΩΔΙΣ .....

ΠΟΛΗ: ..... ΧΩΡΑ: .....

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ..... ΤΕΛΕΞ ..... ΤΕΛΕΦΑΞ .....

Εσρκλείεται Επιταγή: Δρχ. 20.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)  
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 20.000 - ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ / ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-



## IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

## HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG  
61 KASEMRAJ, KLONTOEY  
PRAKANONG, BANGKOK 10110  
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)  
PHONES:2490541-2 /2497198  
CABLES:NAVICO/BANGKOK  
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:  
-CAPT. JOHN A GOROS  
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS  
3931639-SOMSAK NATENIMIT

### SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS  
IMPORTERS & EXPORTERS  
WAREHOUSES & LIGHTERS  
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS  
SHIP'S REPAIRS  
SHIP'S MAINTENANCE WORKS  
LAND & SEA TRANSPORT

# Seatrader Maritime Inc.

## Shipbrokers

### SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou





# TROODOS

## Headquarters

### MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.  
1 RUE DES CITRONNIERS  
BP 215  
ANNEXE DU METROPOLE  
MC 98004 CEDEX  
MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

## Agents

### GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD  
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE  
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.  
PIRAEUS 185 35  
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795  
4112611 4526678  
4526939

### UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD  
DEXTER HOUSE  
ROYAL MINT COURT  
LONDON  
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488.0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481.4819

### USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC  
880 THIRD AVENUE  
14TH FLOOR  
NEW YORK  
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095  
640822

### PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC  
SPACE 19  
MANILA MIDTOWN ARCADE  
M. ADRIATICO  
ERMITA  
PHILIPPINES  
TLX: 40269  
TEL: -63-2-5218302  
FAX: -63-2-504976

### CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD  
64 MAKARIOU III APT 30  
PO BOX 202  
LARNACA  
CYPRUS  
TLX: 3656  
TEL: -357-4-635746  
FAX: -357-4-635894

### INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD  
DOCK VIEW BUILDING  
RED GATE  
BOMBAY -400038  
INDIA  
TLX: 1175678  
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990