

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1351/1110



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘΜ. 1351 / 1110
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 400



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

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
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

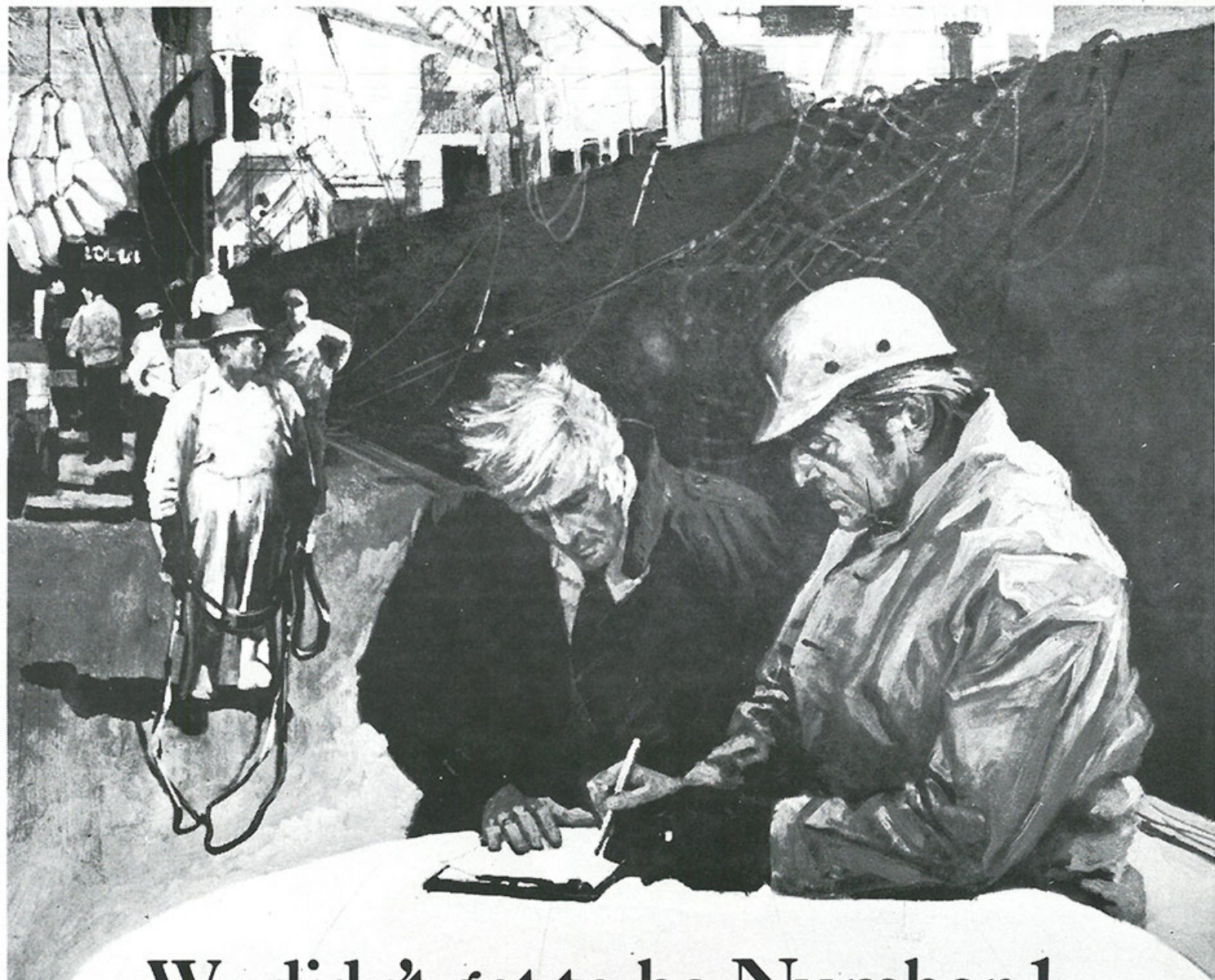
GREECE

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: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197





We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

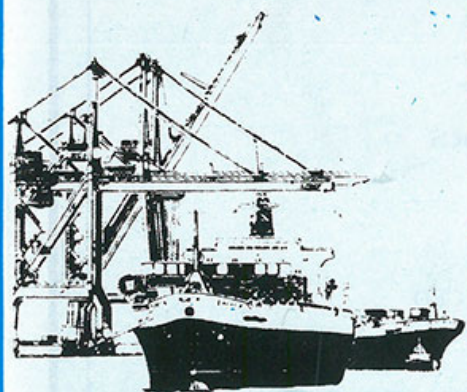
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1351/1110**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. 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 και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1351/1110 October 15th, 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** Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
-
- 14** Ναυτική Κύπρος 1991.
Τό τριήμερο ναυτιλιακό σεμινάριο.
-
- 15** Σχολή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
Μία πρόταση από τον κ. Χρήστο Ντούνη.
-
- 19** Δόξα και τιμή και προσκύνηση στον
Έλληνα ναυτικό.
Μία αληθινή Ιστορία από τον κ. Νίκο Σ. Χαλκιό.
-
- 23** Νομικά θέματα.
Άσκηση δικαιώματος έπισχέσεως (Lien)
επί του φορτίου.
-

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΠΟΙΟΙ ΕΙΣΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ Ε.Ν.
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ENGLISH SUPPLEMENT
43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



TROODOS SHIPPING CO LTD

INVITES APPLICATIONS FROM
DECK AND ENGINE OFFICERS

TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED

**OFFICE
FAMILIARISATION SCHEME
FOR SEAGOING STAFF**

THE SUCCESSFUL CANDIDATES WILL BE HOLDERS OF A GREEK
LICENSE OF ANY RANK, MAXIMUM AGE 40 YEARS,
WITH A GOOD COMMAND OF THE ENGLISH LANGUAGE.

THEY WILL HAVE EXPERIENCE IN TANKERS AND BE
AMBITIOUS TO EMBARK UPON A CAREER THAT COULD LEAD TO THE
HIGHEST MANAGERIAL POSITION WITHIN THE PIREAUS BASED
OFFICE STRUCTURE.

THE MAIN PURPOSE OF THE SCHEME IS TO PROMOTE A
BETTER UNDERSTANDING BETWEEN OFFICE AND SHIPBOARD
OPERATIONS AND PERSONNEL, IMPROVE THE OFFICERS
QUALITY AND PREPARE THEM FOR A SHORE BASED CAREER
AFTER A SUCCESSFUL CAREER AT SEA.

EXCELLENT PAY FOR THE TIME IN THE OFFICE AND
SEA SERVICE ON NAT-CONTRACTED TANKERS.

FOR MORE INFORMATION
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT
(FOR DECK OFFICERS)
OR
EVANGELOS NOMICOS
TECHNICAL MANAGER
(FOR ENGINEERS)

AT: TROODOS SHIPPING CO LTD
12 DEFTERAS MERARCHIAS STR. PIREAUS
TEL: 4180001

Ἡ ἐπάνδρωση, τό καίριο πρόβλημα

Ἐχουμε γίνει κουραστικοί μέ τίς ἐπαναλήψεις, ἀλλά τά πράγματα καί κυρίως τά ἐπείγοντα καί φλέγοντα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας καί τῶν ἀνθρώπων τῆς κα-
θώς καί τοῦ τόπου μᾶς ἀναγκάζουν νά ἐπανερχόμαστε καί νά ἐπαναλαμβάνουμε θέσεις καί ἀντιλήψεις πού εἶ-
ναι κοινός τόπος πλέον στήν Ἀκτὴ Μιαοῦλη ἀλλά καί
στό Λονδίνο, ἀγνοοῦνται ὅμως συστηματικά, θά μπο-
ροῦσε νά πεί κανεὶς, ἀπὸ ἐκείνους πού, κατὰ τὴν ταπει-
νὴ μας ἀντίληψη, πρέπει νά ἔχουν συνεχῶς τεντωμένο
τό ἀφτί τους γιὰ νά ἀφουγκράζονται τοὺς προβληματι-
σμούς καί τίς προσδοκίες τῆς Ναυτιλίας.

Ἐπαναλαμβάνουμε, λοιπόν, γιὰ μία ἀκόμη φορά, ὅτι ἡ
ἐπάνδρωση τῶν πλοίων δὲν εἶναι ἀπλῶς τό κυριότερο
πρόβλημα πού ἀντιμετωπίζει ἡ Ναυτιλία μας. Εἶναι κυ-
ριολεκτικά πρόβλημα ζωῆς καί θανάτου.

Εἶναι πρόβλημα συνυφασμένο μέ τὴν ἴδια τὴν ὑπό-
στασή της. Εἶναι συνεπῶς τό πρόβλημα πού ἔπρεπε νά
μᾶς ἀπασχολεῖ συνεχῶς, ἡμέρα καί νύκτα, καί νά ἀπορ-
ροφᾷ τό σύνολο τῆς δραστηριότητάς μας.

Ἀντί γι' αὐτό ἐμεῖς περιοριστήκαμε στὰ σάντουιτς
κόρσες, τὰ ὁποῖα εἶναι βέβαια καλὰ γιατί ἔτσι ξεκαθαρί-
ζονται ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ἐκεῖνοι πού θά μείνουν τελικὰ στό
ναυτικό ἐπάγγελμα καί ἐπειδὴ ἡ ἐπάλληλη ἐκπαίδευση
τῶν σπουδαστῶν — σχολή, πλοῖο, σχολή — εἶναι πε-
ρισσότερο ἀποτελεσματική καί δίνει ἐτοιμοὺς ἀξιωματι-
κούς γιὰ ὑπεύθυνη ἐργασία πλέον στό πλοῖο. Δέν λύ-
νουν ὅμως τὰ σάντουιτς κόρσες κανένα ἀπὸ τὰ ἄλλα
προβλήματα πού ἀναφέρονται στήν ἐπάρκεια (ἀριθμη-
τική καί ποιοτική) τῶν στελεχῶν πού χρειαζόμαστε γιὰ
τὴν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων (καί τῶν γραφείων).

Γιὰ νά ἀντιμετωπισθοῦν καί νά λυθοῦν αὐτὰ τὰ προ-
βλήματα χρειάζεται:

Πρῶτο, ἡ παροχὴ τῆς δυνατότητας στοὺς ναυτικούς
μας πού ἀνήκουν στήν κατηγορία τῶν κατωτέρων πλη-
ρωμάτων νά προχωρήσουν σὲ θέσεις ἀξιωματικῶν φυ-
λακῆς.

Δεύτερο, ἡ καθιέρωση τοῦ βαθμοῦ τοῦ δοκίμου γιὰ
τοὺς μὴ προερχομένους ἀπὸ τίς σχολές πού θά ἐξελίσ-
σονται σὲ ἀξιωματικούς φυλακῆς ἢ σὲ προϊσταμένους
τομέων τοῦ λεγομένου ξενοδοχειακοῦ προσωπικοῦ.

Τρίτο, ἡ ἀναγνώριση τῆς ὑπηρεσίας σὲ πλοῖα μέ ξέ-
νες σημαίες γιὰ τὴν ἀπόκτηση προαγωγικῶν διπλωμά-
των.

Τέταρτο, ἡ ἔνταξη τῶν ναυτικῶν σχολῶν στήν κατη-
γορία τῶν ἀνωτάτων ἐκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων καί ἡ ἐ-
πιλογή (ἀριθμητική καί ποιοτική) τῶν σπουδαστῶν διὰ
τοῦ συστήματος τῶν γενικῶν εἰσαγωγικῶν ἐξετάσεων.

Πέμπτο, ἡ καθιέρωση κοινοῦ διπλώματος πλοίαρχου
/ μηχανικοῦ.

Ἐκτο, ἡ ὀριστική ρύθμιση τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλή-
ματος καί ἡ παροχὴ διαφόρων οὐσιαστικῶν κινήτρων

γιὰ τὴν προσέλκυση προσοντούχων νέων στὶς ναυτι-
κὲς σχολές καί στό ναυτικό ἐπάγγελμα.

Εἶναι αὐτονόητο ὅτι γιὰ τὴν ἐπίτευξη τῶν ἀνωτέρω
χρειάζονται καί ἀνάλογοι πόροι, πού ὅπως ἔχουμε κα-
ταντήσει δὲν ὑπάρχουν — γιὰ τὴ Ναυτική Ἐκπαίδευση,
λόγου χάρι, εἰσφέρουν μόνον τὰ 800 περίπου ποντο-
πόρο πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τόν. γκρός, τὰ ἐπιβατηγὰ
καί τὰ κρουαζιερόπλοια καί τὰ ποστάλια καθὼς ἐπίσης
καί τὰ 160 περίπου συμβεβλημένα ἀσφαλιστικῶς μέ τό
NAT. Δηλαδή ὁ κύριος ὄγκος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας
δὲν εἰσφέρει οὔτε δραχμὴ γιὰ τό Κεφάλαιο Ναυτικῆς
Ἐκπαίδευσης ἀπὸ τό ὁποῖο καταβάλλονται καί οἱ δα-
πάνες πού γίνονται γιὰ τὴν προσέλκυση νέων στό ναυ-
τικό ἐπάγγελμα.

Γιὰ τὸν λόγο αὐτὸν ἀλλὰ καί γιὰ νά ὑπάρξουν ἔσοδα
ὑπὲρ τοῦ NAT καθὼς καί πολῦτιμο συνάλλαγμα γιὰ τὴν
ἐνίσχυση τῶν συναλλαγματικῶν ἀποθεμάτων τῆς χῆ-
ρας τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν προτείνει τὴν ἀσφάλι-
ση στό NAT ὁκτῶ ναυτικῶν μας (τῶν τριῶν ἀξιωματι-
κῶν τῆς γέφυρας καί τῶν τριῶν τῆς μηχανῆς καθὼς καί
δύο δοκίμων) γιὰ κάθε ἐλληνόκτητο πλοῖο. Ἡ πρόταση
αὐτὴ πού δὲν εἶναι βεβαίως ξεκάρφωτη ἀλλὰ προέρχε-
ται ἀπὸ τὴ θέληση τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ νά συνει-
σφέρει καί στό NAT, καί στὸν τόπο ἀλλὰ καί γιὰ νά ὑ-
πάρχουν οἱ ἀναγκαῖοι πόροι γιὰ τὴν προσέλκυση καί
προετοιμασία τῶν στελεχῶν πού χρειαζόμαστε γιὰ τὴν
ἐπάνδρωση τῶν πλοίων εἶναι αὐτονόητο ὅτι μπορεῖ νά
περπατήσει παράλληλα μέ τὴν προσέλκυση πλοίων
στό ἐθνικὸ νηολόγιο. Ἡ ἀκόμη, νά ἀποτελέσει τὴν ἀφε-
τηρία τοῦ ἐπαναπατισμοῦ τῶν πλοίων διὰ τοῦ NAT, ὅ-
πως ἄλλωστε ἐγίνε στό πρόσφατο παρελθόν. Δέν ὑλο-
ποιήθηκε ὅμως ἀκόμη: Τὴν ψάχνουν, λένε, στό Ὑπουρ-
γεῖο, τὴν μυρίζουν ἀπὸ δῶ, τὴ μυρίζουν ἀπὸ ἐκεῖ, ἀλλὰ
τίποτε ἄλλο. Ἴσως φαίνεται ὅτι ἐπικρατεῖ ἡ ἀνεδαφική
ἀντίληψη τοῦ ἄσε νά δοῦμε τί θά γίνει μέ τὰ μέτρα πού
ἔχουμε πάρει καί τί θά ἀποδώσουν, σπεύδοντας ταυτό-
χρονα νά καμαρώνουμε ὅτι ἡ χωρητικότητα τοῦ ὑπὸ
Ἑλληνικὴ σημαία στόλου αὐξήθηκε χωρὶς νά μετᾶμε
ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰσφερόντων πλοίων παραμένει σχε-
δὸν στό ἴδιο ἐπίπεδο ἀπὸ τότε πού ἔχει διατυπωθεῖ ἡ
πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί πού πάλι τότε
περιμέναμε νά δοῦμε τὴν ἀπήχηση καί τὴν ἀπόδοση
τῶν μέτρων.

Γίναμε γιὰ μία ἀκόμη φορά κουραστικοί, παρ' ὅλα αὐ-
τὰ ὅμως δὲν θά σταματήσουμε: Θά ἐπαναλαμβάνουμε
σὲ κάθε εὐκαιρία — σὲ κάθε τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν
Χρονικῶν» — αὐτὲς τίς θέσεις καί τίς ἀντιλήψεις μας
προσδοκῶντας, ὅχι βεβαίως γιὰ ἴδιον ὄφελος — ἐμεῖς
δὲν προσδοκοῦμε οὔτε γαλόνια, οὔτε θέσεις — ἀλλὰ
γιὰ τό καλὸ τῆς Ναυτιλίας καί τοῦ τόπου, ὅτι θά βροῦν
τὴν ἀπήχηση πού πρέπει.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ NAT

Κατατέθηκε στό Ὑπουργεῖο καί ἡ με-
λέτη τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπι-
στῶν γιὰ τὴν ἀναδιοργάνωση καί ἐξυ-
γίανση τοῦ NAT — ὑπάρχουν ἀνάλογες
προτάσεις καί ἀπὸ τὴν ΠΝΟ καί ἀπὸ τό
NAT — καί μία πρώτη παρατήρηση ἀφο-

ρᾷ τίς κατηγορίες τῶν συνταξιούχων
πού πρέπει νά ἀπομακρυνθοῦν ἀπὸ τό
NAT.

Ἡ πρόταση τῆς Ε.Ε.Ε. περιορίζεται μόνον
σ' αὐτοὺς πού ἔχουν συνταξιοδοτηθεῖ μέ
τὸν θεσμό τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως
ἐνῶ πρέπει νά ἀπομακρυνθοῦν ὅλοι ὅσοι
ἔχουν λάβει σύνταξη ἀπὸ τό NAT χωρὶς
νά ἔχουν εἰσφέρει οὔτε δραχμὴ. Καί αὐ-

τοὶ εἶναι πρῶτα πρῶτα οἱ Δωδεκανήσιοι,
ἀκολουθοῦν οἱ ὁμογενεῖς ἐξ Αἰγύπτου —
ὅλοι, ὅπως οἱ ὁμογενεῖς τοῦ Ζαῖρ «χρή-
σθηκαν» αὐτοκινητιστὲς γιὰ νά πάρουν
ἐδῶ ἀδειες αὐτοκινήτων δημοσίας χρή-
σεως, ἐμφανίσθηκαν σάν «ναυτικοί»
πού ἐργάζονταν στὴ διώρυγα — τῆς
Κωνσταντινουπόλεως καί τῆς Ρουμα-
νίας, ἀκόμη καί οἱ συνταξιούχοι ἄλλων

διατάξεων που η Έλληνική Πολιτεία «φόρτωσε» κατά καιρούς στις πλάτες των ναυτικών μας.

Πρέπει να προστεθεί ότι η γνωστοποίηση της προτάσεως για αύξηση του όριου ηλικίας για συνταξιοδότηση οδηγεί σε νέο κύμα φυγής από το ναυτικό επάγγελμα καθώς εκείνοι που θεωρούν ότι θίγονται σπεύδουν να υποβάλουν αιτήσεις συνταξιοδότησεως.

Εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, οι κυριότερες προτάσεις της μελέτης της Ε.Ε.Ε. προβλέπουν:

- Αύξηση του όριου ηλικίας για τη συνταξιοδότηση από 506 στο 556 έτος.
- Κατάργηση της συνθετικής υπηρεσίας (δηλ. των συντελεστών).
- Περιορισμό σε 30 ημέρες του χρόνου αδείας για κάθε στοιχειοθέτηση του συντάξιμου χρόνου.
- Τροποποίηση των προϋποθέσεων για την εφαρμογή της διαδοχικής ασφάλισης.
- Απομάκρυνση από το ΝΑΤ όλων εκείνων που έχουν συνταξιοδοτηθεί με το θεσμό της διαδοχικής ασφάλισης.
- Διατήρηση στα σημερινά ποσοστά των έφοπλιστικών εισφορών.
- Εφαρμογή της αρχής της ανταποδοτικότητας.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ ΤΟ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Η ρητή δήλωση του Υπουργού κ. Αρ. Παυλίδη ότι η Ελλάδα θεωρεί «απαράδεκτο» το ολλανδικό σχέδιο για το καμποτάζ τοποθετεί το θέμα στην όρθη διάσταση, ορθότατα δέ διευκρινίσθηκε ότι η ολλανδική πρόταση σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί βάση για συζήτηση στη σύνοδο των Υπουργών Ναυτιλίας των χωρών της ΕΟΚ τον Δεκέμβριο. Έτσι, μόνον αν υπάρχουν οι επιβαλλόμενες αλλαγές στο ολλανδικό σχέδιο θα δημιουργη-

θούν οι προϋποθέσεις για συζήτηση στη σύνοδο του Δεκεμβρίου — αλλιώς το θέμα θα αναλάβει πλέον από την 1 Ιανουαρίου 1992 η πορτογαλική προεδρία.

• Για τις απαράδεκτες προτάσεις του ολλανδικού σχεδίου για το καμποτάζ εξέφρασε τις απόψεις της και η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, τα κυριότερα σημεία των οποίων δημοσιεύονται στη σελίδα 9 του παρόντος τεύχους.

ΔΕΚΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ

Χρειάστηκε να βρεθεί στη θέση του Προέδρου του ΟΛΠ ένας άνθρωπος της Ναυτιλίας για να γίνει επί τέλους κάτι και για τον έπισκευαστικό μύλο της Δραπετσώνας, ή υποδομή και οι συνθήκες λειτουργίας του οποίου θα βελτιωθούν με διάφορα έργα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η επέκταση του δικτύου υδρεύσεως, η απομάκρυνση από την περιοχή αντικειμένων που δημιουργούν κυκλοφορικά προβλήματα, η διευκόλυνση της σταθμεύσεως των αυτοκινήτων των έπισκευαστικών συνεργείων καθώς και η αποκατάσταση του τμήματος του μύλου που είχε υποστεί ζημίες από τον μεγάλο σεισμό του σωτηρίου έτους 1981!

Σχετικές αποφάσεις ελήφθησαν έπειτα από επίτοπια έπίσκεψη που πραγματοποιήσαν πρόσφατα ο Πρόεδρος του ΟΛΠ Βασίλης Κούτσης, ο γεν. διευθυντής κ. Νικ. Παπαδόγγωνας και οι αρμόδιοι έπηρεσικοί παράγοντες του Όργανισμού.

Η ΔΥΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Είπε πολλά και πολύ ένδιαφέροντα χθές το μεσημέρι στη διάρκεια συνεντεύξεως τύπου στο πλοίο «Ροδάνθη» ο Καπτάν Γεράσιμος Άγουδης και για την Άκτοπλοία γενικότερα αλλά και για τα τερτίπια του Υπουργείου γύρω από την χορήγηση

αδείας σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση του πέμπτου πλοίου του στην Άκτοπλοία, του «Μαρίνα», το οποίο μετασκευάζεται στο Πέραμα, όπως και τα τέσσερα προηγούμενα — «Μιλένα», «Νταλιάν», «Ροδάνθη», και «Δήμητρα». Τερτίπια που συνιστούν δυσμενή, άνιση και άδικη μεταχείριση σε βάρος του αν μάλιστα ληφθεί υπ' όψιν ότι για όλα αυτά τα πλοία που έφεραν κυριολεκτικά μία νέα έποχή στην Άκτοπλοία πλήρωσε από την τσέπη του και δεν κατέφυγε στις διάφορες έλληνικές Τράπεζες για διάφορα θαλασσοδάνεια. Άλλά περί όλων αυτών στο έπόμενο τεύχος — δυστυχώς ο χρόνος δεν έπαρκει για περισσότερα.

Η ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΣΟΥΡΙΔΗ

Οι αντίθεσεις που χώριζαν τον είδικό σύμβουλο επί ναυτιλιακών θεμάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Ζήνωνα Κατσουρίδη με τον ύπουργό Συγκοινωνιών και Έργων κ. Παύλο Σαββίδη, γύρω από την όργανωση της διαχείρισης του Κυπριακού νηολογίου, ύπήρξε ο βασικός λόγος της παραίτησης του πρώτου από το άξιωμα που κατείχε από το 1988.

Σύμφωνα με τις μέχρι σήμερα γνωστές πληροφορίες, ο κ. Σαββίδης έπρότεινε στον πρόεδρο της Κύπρου κ. Γ. Βασιλείου ή διαχείριση του νηολογίου να όργανωθεί στη βάση μιας ίδιωτικής εταιρίας, ενώ αντίθετα ο κ. Κατσουρίδης πιστεύει ότι το κυπριακό νηολόγιο πρέπει να είναι τμήμα του κρατικού μηχανισμού, έλεγχομένο από ένα σοβαρό σώμα έπιθεωρητών, ώστε να χείρει της απαιτούμενης έμπιστοσύνης.

Η θητεία του κ. Κατσουρίδη σημάδεψε τη ραγδαία ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου τη τελευταία τριετία, αν και από αρκετό χρόνο ήταν γνωστές οι αντίθεσεις του με τον κ. Σαββίδη, ο οποίος στο παρελθόν ύπήρξε διευθυντικό στέλεχος της εταιρίας διαχείρισεως πλοίων Columbia Shipmanagement και είχε διαφορετικές από-

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

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

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιοκτητες νταλικες
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}

σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιας
Τηλ. 4516.363, 4520.088, 4535.608, 4280.076, 4280.077
Fax: 4522.574, Telex: 222700 FIMI GR.

Ζητείστε πληροφορίες για τη Χρυσή Έγγυηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
 - Συμφέρουσες Ανταλλαγες
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}

σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιας
Τηλ. 4138.194, 4171.815, 4171.998, Fax: 4176.249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

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

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

ψεις για τη ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου.

ΤΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ

Ο φίλατος Πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμάς Ζαφείρας προχώρησε στην υλοποίηση των εξαγγελιών του για την άμεση καταβολή του οικογενειακού επιδόματος στους δικαιούχους ναυτικούς. Έτσι, το οικογενειακό επίδομα του 1991 θα καταβληθεί τους πρώτους μήνες του 1992 και αυτό θα επιτευχθεί με την ακόλουθη διαδικασία:

Πρώτο, στους δικαιούχους που έλαβαν το οικογενειακό επίδομα του 1990, το οποίο χορηγήθηκε το τρέχον έτος, θα αποσταλεί ταχυδρομικώς έντυπο αίτησης συμπληρωμένο από το μηχανογραφικό τμήμα του ΕΛΟΕΝ και οι παραλήπτες θα συμπληρώσουν μόνον όσα στοιχεία είναι έλλιπη ή έχουν αλλάξει.

Δεύτερο, οι δικαιούχοι που δεν θα λάβουν έντυπο αίτησης θα μπορούν να το προμηθευθούν από τις κατά τόπους λιμενικές και προξενικές αρχές, ενώ σε περίπτωση αδυναμίας εύρεσης έντυπου θα συντάσσουν την αίτησή τους σε συνηθισμένη κόλλα αναφοράς.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι στους δικαιούχους που κατοικούν στο λεκανοπέδιο της Αττικής και θα προσέρχονται αυτοπροσώπως στον ΕΛΟΕΝ σε ήμερομηνία και ώρα που θα έχει προσδιορισθεί από τον ηλεκτρονικό υπολογιστή και θα αναγράφεται στο επάνω δεξί μέρος της αίτησης, η καταβολή του οικογενειακού επιδόματος θα είναι άμεση, ενώ οι διαμένοντες στην επαρχία θα εξυπηρετούνται κανονικά όπως γινόταν μέχρι τώρα.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ, Η ΑΤΑ

Οι συνταξιούχοι μας, μαζί με τη σύνταξη του Νοεμβρίου, θα πάρουν και την ΑΤΑ για το τρέχον έτος. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη, στη σύνταξη που είχε διαμορφωθεί στις 31.12.90 θα υπολογισθεί ή καθυστερούμενη αύξηση 4% της ΑΤΑ του πρώτου εξαμήνου και στη σύνταξη που διαμορφώνεται έτσι στις 30.6.91 θα προστεθεί πρόσθετη αύξηση 4% επίσης για την ΑΤΑ του Β' εξαμήνου.

Βεβαίως η αύξηση αυτή δεν λύνει τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στους συνταξιούχους από τις συνεχείς ανατιμήσεις των πάντων, αλλά στην αναβολή καλό είναι και το χαλάει.

ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό 1990 τα πλοία που επιθεωρήθηκαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια σύμφωνα με το γνωστό Μεμοράντου των Παρισίων, ανήλθαν σε 14 χιλιάδες έναντι των 12,5 χιλιάδων που είχαν επιθεωρηθεί τό 1989. Οι επιθεωρήσεις απέκαλυψαν 22.623 παραβάσεις, παραλείψεις και ελαττώματα.

Οι κατηγορίες των παραβάσεων παραμένουν σταθερές και είναι αξιοσημείωτο ότι περίπου οι μισές εξ αυτών αφορούν τα σωτικά και πυροσβεστικά μέσα και κυρίως τα πρώτα. Τό ποσοστό τους επί του συνόλου φθάνει τό 42%. Έξάλλου το μεγαλύτερο ποσοστό των παραβάσεων αυτών όφειλε-

ται σε έλλιπή ή ανεπαρκή συντήρηση. Είναι αυτόνομο τό ότι οι έλλείψεις αυτές επηρεάζουν άμέσως την ασφάλεια του πληρώματος.

Επικεφαλής του πίνακος βρίσκονται οι σημαίες εύκολίας. Πάντως και αρκετές έθνικές σημαίες παρουσιάζουν ύψηλό ποσοστό ύποσυντήρητων πλοίων. Επί συνόλου 441 πλοίων των όποιων απαγορεύθηκε ό απόπλους, τά 234, δηλαδή ποσοστό 53%, έπλεαν ύπό σημαίες εύκολίας. Έπτά από τις σημαίες αυτές αριθμούσαν άνω των 20 κατακτηθέντων πλοίων ή κάθε μία. Κατά σειρά οι σημαίες αυτές ήταν: Κύπρου, Όνδούρας, Λιβερίας, Μάλτας, Παναμά, Αγίου Βικεντίου και Γρεναδίνων νήσων. Μολονότι ή έθνική σημαία της Νορβηγίας δεν περιλαμβάνεται στον πίνακα, τά πλοία του ΝΙS έμφάνισαν ύψηλό ποσοστό συμμετοχής στις παραβάσεις. Τό μεγαλύτερο αριθμό κατακρατηθέντων πλοίων λόγω έλλείψεων και παραβάσεων παρου-

σίασαν ή Κύπρος με 49 πλοία, ή Μάλτα με 44, ό Παναμάς με 42 και ή Λιβερία με 24.

ΟΙ ΛΑΝΤΖΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Κάποιοι — και αυτός είναι ό οικείος λιμενάρχης — πρέπει νά πεί στους λαντζέρηδες της Πύλου ότι όλες οι λαντζες που υπάρχουν στην περιοχή πρέπει νά είναι σε κάθε στιγμή στη διάθεση των πλοίων που διέρχονται από εκεί όότι ή τακτική που έχουν καθιερώσει αυτόι οι κύριοι μπορεί μόν να είναι έπωφελής για τους ίδιους αλλά δεν είναι καθόλου εξυπηρετική για τά πλοία. Συγκεκριμένα, όπως μάς καταγγέλλεται από διάφορες εταιρίες, οι λαντζέρηδες της Πύλου, που διαθέτουν 13 λαντζες, ποτέ δεν βγάζουν σειρά για περισσότερες από δύο λαντζες και αυτό ανεξάρτητα από τον αριθμό των πλοίων που αναμένουν νά εξυπηρετηθούν και παρά τό γεγονός ότι άν ήταν δυνατόν θα περνούσαν από την Πύ-

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινητών 2000

κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας OPEL VECTRA.

Διαλέξτε τώρα το OPEL VECTRA σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

Διαλέξτε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού. Κινητήρας: 1.6 i, 1.8 i, 2.0 i. Εξοπλισμός: GLS. Αμάξωμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

	Co.	HC+NOx	NOx
VECTRA 1.6	3.28	1.86	1.44
VECTRA 1.8	11.42	3.19	1.70
VECTRA 2.0	11.18	0.423	0.275



OPEL

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E., ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΔΙΣΤΟΜΟΥ, 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ. 684 6512, ΤΕΛΕΞ 223180 DYNA GR.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Τό σήριαλ των «bis» και των «orphen» νηολογίων δεν φαίνεται να έχει τέλος και δεν θα μείνει τόπος ή νήσος με κάποια μορφή ανεξαρτησίας, ή οποία να μη φιλοδοξεί αν όχι τόν παράδεισο της Λιβερίας, του Παναμά ή της Κύπρου, τουλάχιστον την αϊγλη της Μάλτας ή της Βερμούδας. 'Η προτίμηση στρέφεται κυρίως προς νήσους και νησίδες, από τό Βανουάτου μέχρι τό Κεργκουελέν. 'Αλλά και οι ήπειρωτικές νέες χώρες δεν πάνε πίσω.

'Η τελευταία είδηση άφορά την Μπελίζ (Belize), μία μικρή πολιτεία της Κεντρικής 'Αμερικής, γνωστή άλλοτε ως Βρεταννική 'Ονδούρα, την οποία μία άγγλική ναυτιλιακή επιθεώρηση παρουσίασε ως «τό νηολόγιο του μηνός». Σκεφθήτε ότι υπάρχει τόση προσφορά ώστε να είναι έφικτή ή παρουσίαση ενός νέου νηολογίου κάθε μήνα. 'Η Μπελίζ λοιπόν άφού έμαθε ότι μερικοί πλοιοκτήτες ύψωσαν τή σημαία της χωρίς καμμία είδοποίηση, άπεφάσισε τόν Αύγουστο να άνοίξει έπίσημα τό δικό της ελεύθερο νηολόγιο στο όποιο ένα και μόνο πλοίο είναι νόμιμα έγγεγραμμένο. Γεγονός που ίσχύει προς τό παρόν και για τό νηολόγιο της νήσου Mauritius και για τό τρίτο (ή τέταρτο;) Πορτογαλικό νηολόγιο.

Τήν έκπληκτικότερη όμως είδηση άποτελεί ή δήλωση του άρχηγού της Maritime Administration των ΗΠΑ, ό όποιος μιλώντας στο Κογκρέσο εξέφρασε όρισμένες σκέψεις για τή σύσταση δευτέρου άμερικανικού νηολογίου. Γνωστού όντος ότι ή Μ.Α. ήταν άνέκαθεν ύπερασπιστής της έθνικής σημαίας, δείχνει ότι κάποια ουσιώδης μεταστροφή έχει σημειωθεί. Μία μεταστροφή, ή οποία μέ πρότυπο τό νορβηγικό NIS, προσπαθεί ίσως να συμβιβάσει τήν άμερικανική νομοθεσία που επιφυλάσσει τά κρατικά φορτία και τήν άκτοπλοία ύπέρ των υπό τήν άσπερόεσσα πλοίων, μέ τή συναγωνιστικότητα που θά προσφέρει στην άμερικανική πλοιοκτησία ένα δεύτερο, ελαστικότερο ασφαλώς νηολόγιο.

λο για να πάρουν και ν' άποβιβάσουν κόσμο χωρίς ούτε καν να φουντάρουν. Πρέπει, λοιπόν, να άντιληφθούν οι λαντζέρηδες — και αυτό, επαναλαμβάνουμε, είναι έργο του λιμενάρχη — ότι τά πλοία φθάνουν στην Πύλο, ένα από τά σημαντικότερα ναυτιλιακά σημεία εισόδου και έξόδου από τή χώρα, για να εξυπηρετηθούν γρήγορα, χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση, και να συνεχίσουν τό ταξίδι τους προς τόν τελικό προορισμό τους. Και γι' αυτό δεν χωρούν τερτίπια και ούτε μπορεί να κάνει ό καθένας δ,τι του καπνίσει.

ΤΟ ΤΑΝΚΕΡ ΤΥΠΟΥ Ε3

Πέντε μεγάλα εύρωπαϊκά ναυπηγεία ύπεγραψαν στο Παρίσι στις 10 Σεπτεμβρίου συμφωνία με έξι διεθνείς νηογνώμονες για τή προώθηση ενός νέου τύπου μεγάλου πετρελαιοφόρου σχεδιασμένου για τή μείωση των κινδύνων ρυπάνσεως.

Πρόκειται άφενός για τά γαλλικά ναυπηγεία του 'Ατλαντικού, τά γερμανικά Bremen Vulkan και Howaldtswerke, τό ιταλικό Φινκαντιέρι και τό Ισπανικό Astilleros Espanoles. Καί άφετέρου για τούς νηογνώμονες: Bureau Veritas, Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Registro Italiano, American Bureau και Det Norske Veritas.

'Η συμφωνία άφορά στην τεχνική ενός μεγάλου δεξαμενοπλοίου των δύο έκατομ. βαρελίων πετρελαίου, τό όποιο θά παρουσιάζει αύξημένες δυνατότητες περιορισμού στο έλάχιστο των κινδύνων ρυπάνσεως της θαλάσσης από πετρελαιοειδή. 'Η σχετική μελέτη, όφειλόμενη σε γαλλική πρωτοβουλία, είχε άρχίσει από διετίας από τά παραπάνω πέντε ναυπηγεία και κατέληξε στο σχεδιασμό ενός νέου τύπου πλοίου που όνομάσθηκε Ε-3 (Economie -Ecologie

— Europe) τό όποιο άποτελεί ένα είδος άπαντήσεως στο τάνκερ του διπλού κελύφους - διπλού πυθμένος που επέβαλε μονομερώς ό νόμος των ΗΠΑ Oil Pollution Act. 1990.

'Η τεχνική του Ε-3 βασίζεται στη δημιουργία πλευρικών δεξαμενών πλάτους έξι μέτρων, οι όποιες παραμένουν κενές και παίζουν περίπου τό ρόλο του διπλού κελύφους. Στίς κεντρικές δεξαμενές φορτίου προστίθεται όριζόντιο χώρισμα που δημιουργεί κατώτερες χωριστές δεξαμενές φορτίου ύψους έξι μέτρων από τά διπύθμενα. 'Εάν τό πλοίο προσαράξει και ύποστεί ρήγμα στον πυθμένα, τό θαλάσσιο νερό που θά εισχωρήσει θά άσκήσει μεγάλη πίεση επί του πετρελαίου των κατωτέρων χωριστών δεξαμενών, τό όποιο μέσω ειδικών άγωγών που άποτελούν τή πρωτοτυπία του Ε-3, θά όδηγηθεί προς τίς κενές πλευρικές δεξαμενές και δεν θά διαρρεύσει προς τή θάλασσα, ενώ παράλληλα οι πληρούμενες με τό θαλάσσιο νερό κατώτερες χωριστές δεξαμενές δεν θά επιτρέπουν τή προς τή θάλασσα διαρροή.

ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΤΗΣ UNCTAD

'Ο νέος Διεθνής Κώδικας Λειτουργίας των Κόνφερανς τακτικών γραμμών έγκρίθηκε από τήν UNCTAD έπειτα από τροποποιήσεις στο άρχικό κείμενο που ύπέβαλε ό πρόεδρος της κ. Ραζβάρ. Τρεις από τίς έξι τροποποιήσεις που έγιναν δεκτές άναφέρονται στο άρθρο 2 του Κώδικα Τακτικών Γραμμών που όρίζει τή συμμετοχή στο διαμετακομιστικό έμπόριο σε άναλογία 40-40-20 (όπου 20% είναι τό μερίδιο που επιφυλάσσεται για τά εκτός κόνφερανς μέρη).

Σύμφωνα με τήν πρώτη τροπολογία ένας ναυλωτής θέσεων κοντέινερς δεν πρέπει να άποκλείεται από τήν δυνατότητα να γίνει μέλος μιας κόνφερανς.

'Η δεύτερη τροπολογία δίνει έμφαση στην έφαρμογή των προϋποθέσεων συμμετοχής στο έμπόριο για τό θαλάσσιο ταξίδι των ύπηρεσιών πολυτροπικής μεταφοράς.

'Η τρίτη τροπολογία άναφέρει ότι αυτές οι προϋποθέσεις εφαρμόζονται έπίσης για φορτία που μεταφέρονται και από και προς χώρες όλοσχερώς περικλειόμενες από ξηρά.

Μία τέταρτη τροπολογία άσχολείται με τήν δυνατότητα των κυβερνήσεων να ζητήσουν συμβουλή επί θεμάτων που σχετίζονται με τήν έφαρμογή του Κώδικα. 'Η τροπολογία αυτή δίνει τό δικαίωμα στίς επιχειρήσεις και τά κράτη να λαμβάνουν όποιοδήποτε μέτρο που είναι άναγκαίο για τήν έφαρμογή του Κώδικα.

Μία πέμπτη τροπολογία επιτρέπει σε μία ομάδα όμοεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή ναυτιλιακών όργανισμών από περισ-

σότερες από μία χώρες να συμμετέχουν σε συζητήσεις σύμφωνα με τό Άρθρο 11 του Κώδικα.

Τέλος καλούνται τά μέρη της Διάσκεψης να συμβάλλουν στην έπιτυχία του Κώδικα και έπίσης καλούνται τά μέρη που είναι εκτός της Διάσκεψης να γίνουν μέλη της.

ΚΡΑΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΘΟΡΥΒΟΙ

"Όπως είναι φυσικό ή από κάθε άποψη άνεση άποτελεί παράγοντα άποφασιστικής σημασίας για τίς θαλάσσιες κρουαζιέρες. 'Η άνεση αυτή έξαρτάται ως ένα σημείο από τή διαγωγή του πλοίου στη θαλασσοταραχή, αλλά έξαρτάται και από άλλους ένδογενείς παράγοντες, όπως είναι ό βαθμός κραδασμού και ό βαθμός θορύβου στα διαμερίσματα των επιβατών.

Για τήν άνεση των πληρωμάτων στα πλοία υπάρχει διεθνής κανονισμός του IMO. Για τούς επιβάτες όμως δεν υπάρχει και έπομένως ό έφοπλιστής του ύπερκεανίου έχει κάθε δικαίωμα να απαιτήσει από τό ναυπηγείο τό πιό ύψηλό επίπεδο ήχομονώσεως στίς καμπίνες των επιβατών. Καί μέχρι πρό τινος τά ναυπηγεία που δεν διεθεταν κατάλληλη τεχνική προγνώσεως άναγκάζονταν σε κάθε περίπτωση ύπερβάσεως των άνεκτών επιπέδων θορύβου που διαπιστωνόταν στην πράξη, να προβαίνουν στη βελτίωση της μονώσεως στο τελευταίο στάδιο της ναυπηγήσεως.

Σήμερα όμως είναι σε θέση να εφαρμόζουν μοντέρνες μεθόδους προσχεδιασμού που τούς επιτρέπουν να έπαληθεύουν σε προκαταρκτικό στάδιο τίς ήχητικές επιδράσεις και να έπιτυγχάνουν τή μείωσή τους.

ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Οι μεγάλες ζημιές του 1988 που έφθασαν τα 509 εκατομ. λιρών και οι ακόμα δυσνηρότερες προβλέψεις για το 1989 και 1990, έχουν θέσει επί τάπητος αυτό του το μέλλον των Λούδς του Λονδίνου. Σημειωτέον ότι τα αποτελέσματα αυτά οφείλονται ειδικά στον ναυτιλιακό τομέα, δεδομένου ότι οι άλλοι τομείς (χερσαίος, αεροπορία, μηχανές) όχι μόνο δεν ζήμιασαν αλλά πραγματοποιήσαν και κέρδη.

Οι Lloyds of London, που δεν πρέπει να συγχέονται με το Lloyds Register (Βρετανικό Νηογνώμονα), έχουν μία ιδιόρρυθμη οργάνωση την οποία ήδη από το 1939 είχε επισημάνει ο άειμνηστος συνεργάτης μας ασφαλιστής Στεφ. Μακρυμύχιαλος με το πρωτότυπο για την εποχή του έργο: «Η νομική θέσις του Λούδς». Πράγματι οι ασφαλιστάι του Λούδς δεν αποτελούν επιχείρηση αλλά μία ασφαλιστική αγορά με οικονομική οργάνωση έντελως διαφορετική ά-

πό τις ασφαλιστικές εταιρίες. Περιλαμβάνει σήμερα 26.000 μέλη («όνόματα») τό καθένα από τα όποια οφείλει ν' αποδείξει άμεση διαθεσιμότητα τουλάχιστον 250.000 λιρών. Τα μέλη αυτά αναδέχονται άπερίοριστη άτομική ευθύνη και είναι προσωπικώς υπεύθυνα για την άποκατάσταση της καλυφθείσης ζημίας. Είναι οργανωμένα σε 430 συνδικάτα που ειδικεύονται σε όλες τις μορφές ασφάλισης. Τό κάθε μέλος μπορεί νά καλύψει περισσότερα συνδικάτα για την κατανομή του ασφαλιστικού κινδύνου. Οι εργασίες διεξάγονται υποχρεωτικά μέσω των μεσιτών των Λούδς (brokers) οι δέ ασφαλιζόμενοι δέν έχουν άπευθείας έπαφή με τόν ασφαλιστή.

Συνέπεια του συστήματος αυτού είναι ότι οι ζημιές δέν επιπίπτουν όμοιόμορφα στους ασφαλιστάς. Περίπου τό 70% των έν ενεργεία συνδικάτων παρουσίασε κέρδη τό 1988, όπως έπίσης πραγματοποιήσαν κέρδη και περί τό 10.000 μέλη.

σης, ή έναρξη ισχύος και των δύο Κανονισμών προβλέπεται από 1.1.92.

Προβλέπεται έπίσης δυνατότης εξαίρεσης των Ferry - Boats μέχρι τό 1998, χωρίς όμως νά δίδεται και ή έννοια του Ferry-Boat.

Περιορίζονται έπίσης οι Public Service Obligations για τά πλοία μόνο της 2ης φάσης και μόνο σε ότι άφορά τά τιμολόγια και τή συχνότητα παροχής υπηρεσιών, παραλειπομένης της υποχρέωσης διατηρήσεως συνεχούς υπηρεσίας καθ' όλη τή διάρκεια του έτους.

Επιδιώκεται ή κάλυψη του άμυντικού προβλήματος με τό παρεχόμενο δικαίωμα άποκλειστικής μεταφοράς στρατηγικών φορτίων (μή διευκρινιζόμενων) στα έθνικά πλοία. Αυτό διά μία άκόμη φορά καταδεικνύει τήν άδυναμία κατανοήσεως του άμυντικού μας προβλήματος. Η ΕΕΕΠ επισημαίνει τί άξία έχει τό παραπάνω πρόνόμιο όταν λόγω της άρσεως των περιορισμών του Cabotage δέν θά υπάρχουν πλέον έθνικά πλοία στην Έλλάδα για νά μεταφέρουν τά στρατηγικά φορτία.

Και ή ΕΕΕΠ καταλήγει ότι οι Όλλανδικές θέσεις δέν μπορούν νά αποτελέσουν ρεαλιστικό μοντέλλο για τήν διαμόρφωση κανονισμού επί του Cabotage και θά ήταν σωστότερο για τους Όλλανδούς νά τις άποσύρουν. Έφόσον επιθυμούν τή συζήτησή τους θά πρέπει ή Έλλάς νά εκφράσει κατ' άρχήν, γενική έπιφύλαξη και απίς κατ' άρθρο συζητήσεις νά έπισημάνει τά παραπάνω έμφανή μειονεκτήματα των προτάσεων για τό όποια εξέλλλου κατ' έπανάληψη έχουν εκφρασθεί οι θέσεις μας και ή έν προκειμενω έπιχειρηματολογία μας.

Τέλος, έπειδή οι Όλλανδικές προτάσεις οδηγούν ευθέως σε κοινωνικά προβλήματα (όπως π.χ. στην άπασχόληση των εργαζομένων κλπ.) θά πρέπει ή Έλλάδα σε περίπτωση προωθήσεως προς έγκριση του συζητούμενου κανονισμού, από τό Συμβούλιο Υπουργών, νά ζητήσει τή ψήφισή του βάσει των διαδικασιών της παραγρ. 3 του άρθρου 75 της Συνθήκης.

Πρόσθετες έπισημάνσεις της ΕΕΕΠ για τό Cabotage

Έν συνεχεία του έγγραφου που άπέστειλε ή Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων προς τόν ύπουργό Ναυτιλίας κ. Άρ. Παυλίδη στις 25 Σεπτεμβρίου, τά βασικά σημεία της όποιας δημοσιεύθηκαν στα «Ναυτικά Χρονικά» της 1ης Όκτωβρίου 1991, ή ΕΕΕΠ επανέρχεται και έπισημαίνει τους άπαράδεκτους όρους που περιέχουν οι Όλλανδικές προτάσεις για τήν άπελευθέρωση του Cabotage.

Συγκεκριμένα ή ΕΕΕΠ αναφέρει ότι ή Όλλανδία που δέν έχει θαλάσσιο Cabotage, είναι φυσικό νά μήν μπορεί νά άντιληφθεί τις διαστάσεις των κοινωνικών, οικονομικών και άμυντικών προβλημάτων που δημιουργεί στη χώρα μας ή άπελευθέρωσή του και τό ένδιαφέρον της περιορίζεται στην έπινόηση καινοφανών διατάξεων που καλύπτουν τους στόχους όρισμένων πλοιοκτητών της Βορ. Ευρώπης.

Άναφερόμενη στα μειονεκτήματα των Όλλανδικών προτάσεων ή ΕΕΕΠ σημειώνει:

Ο διαχωρισμός του Cabotage σε «διαδοχικό» και σε «έσωτερικό», άποτελεί μεθόδευση άποσκοπούσα στην έλεύθερη είσοδο στο Cabotage της Έλλάδος πλοίων άλλων κοινοτικών χωρών επανδρωμένων βάσει της νομοθεσίας της χώρας τους, με χαμηλόμισθα έξωκοινοτικά πληρώματα, χωρίς τούτο νά είναι έπιτρεπτό σε έλληνικά έπιβατηγά πλοία. Είναι χαρακτηριστικό ότι ή Όλλανδία στην αίτιολογική της έκθεση δικαιολογεί ότι ή πρότασή της είναι άναγκαία για νά καταστούν ανταγωνιστικά, όμολογώντας έμμέσως τήν πρόθεσή της νά καταστούν λιγότερο ανταγωνιστικά τά πλοία της Host State που δέν έχουν δυνατότητα χρησιμοποίησεως αναλόγων πληρωμάτων.

Η μεθόδευση του «διαδοχικού» Cabotage έπιτρέπει έλευθερία ένασκήσεως Cabotage σε όποιαδήποτε χώρα, καθ' οίανδρή-

ποτε περίοδο, που φυσικά στη πράξη δέν μπορεί νά είναι άλλη από τήν περίοδο της έπιβατικής αίχμης.

Στό «έσωτερικό» Cabotage προτείνεται δυνατότης χρησιμοποίησεως έξωκοινοτικών υπηκόων σε κατώτερο πληρώμα μέχρι 50%. Δέν διευκρινίζεται όμως ή έννοια του πληρώματος στο όποιο ως γνωστόν οι Όλλανδοί δέν περιλαμβάνουν τό βοηθητικό προσωπικό (θαλαμηπόλους, κλπ) των έπιβατηγών πλοίων.

Ο προτεινόμενος όρισμός του Κοινοτικού πλοιοκτήτη διευκολύνει άντί νά άποκλείει τήν είσοδο στο Cabotage των χωρών μελών, έξωκοινοτικών συμφερόντων.

Προτείνονται δύο σχέδια Κανονισμών, για τή πρώτη και δεύτερη φάση αντίστοιχα, αλλά παραμένει άσαφής ό χρόνος έφαρμογής έκάστου. Και μολοντί προτείνεται τριετία μεταξύ της 1ης και 2ας φά-

ΝΕΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΒΑΡΟΥΣ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΑΥΤΟΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΑ SCAN SENSE



ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΒΑΡΟΥΣ LL-100

- ιδανικοί γερανοζυγοί για εμπορικές και βιομηχανικές εταιρείες, μονάδες κατασκευών, και μεταλλεία.
- μικρά, ελαφρά, φορητά, απλά και γρήγορα στη χρήση τους
- δέν επηρεάζονται από τις καιρικές συνθήκες
- οι διάφοροι τύποι του LL-100 μπορούν νά ζυγίσουν από 1 μέχρι 150 τόνους
- έχουν ενσωματωμένη, επαναφορτιζόμενη μπαταρία (εκτός του LL-100/S)
- ακρίβεια 0,2% (πλήρη κλίμακα)
- δυνατότητα σύνδεσης με εκτυπωτή
- πρόσθετο όργανο ένδειξης βάρους από απόσταση
- το πλήρες σύστημα παραδίδεται μέσα σε ειδικό προστατευτικό βαλίστακι

Sigma
HELLAS LTD

ΦΙΛΩΝΟΣ 98Β • 18536 ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΑΧ. ΘΥΡΙΔΑ 77188 • 175 10 Π. ΦΑΛΗΡΟ
• ΤΗΛ: 4137923 4180167 • FAX: 4519020 • TELEX: 241498 SIGM GR

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

ΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΕΛΙΚΑ ΣΤΡΟΦΗ προς τους "Ελληνες ναυτικούς δέν υπάρχει μόνον από την πλευρά των "Ελλήνων πλοιοκτητών. Στο προσκήνιο εμφανίσθηκαν και οι "Ιταλοί οι οποίοι, σε συνεργασία με την ΠΕΜΕΝ, έχουν προχωρήσει ήδη στη ναυτολόγηση σε Ιταλικά πλοία 30 "Ελλήνων μηχανικών, ενώ σύμφωνα με πληροφορίες του κ. Α. "Αλαφογιώργου που δημοσιεύθηκαν πρό ημερών στο «Κέρδος» — τό θέμα σχολιάσθηκε και από τον ραδιοφωνικό σταθμό «SKY» — έχει εκδηλωθεί ένδιαφέρον από την Ιταλική πλευρά για τη ναυτολόγηση και "Ελλήνων πλοιάρχων και ασυρματιστών, καθώς και κατωτέρων ελληνικών πληρωμάτων — που νά βρεθούν; — σε Ιταλικά πλοία.

Η ΠΕΜΕΝ, πάντως, που υποκινεί, μπορεί νά πεί κανείς, την κίνηση για εργασία στα Ιταλικά πλοία, αναφέρει ότι η ναυτολόγηση "Ελλήνων στα πλοία της γείτονος χώρας είναι συμφέρουσα (για τους "Ελληνες ναυτικούς) για διάφορους λόγους ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζεται η συνέχιση της ασφαλίστως τους στο NAT δεδομένου ότι ισχύει η κοινοτική νομοθεσία και οι εισφορές τους από την εργασία στα Ιταλικά πλοία θά αποδίδονται στο NAT. Αυτό τό τελευταίο ένδεχομένως θά λύσει και τό πρόβλημα της εξελίξεως των στελεχών μας που είχαν μείνει στάσιμοι λόγω μη αναγνωρίσεως της υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία που δέν είχαν ασφαλιστική σχέση με τό NAT για τή συμμετοχή σε προαγωγικές εξετάσεις και είμαστε περίεργοι νά δοϋμε τί θά μηχανευθούν τότε εκείνοι που στέρησαν με τίς μεθοδεύσεις τους τό δικαίωμα της εξελίξεως στους ναυτικούς οι οποίοι έλλείπει πλοίων με ελληνική σημαία αναγκάσθηκαν εκ των πραγμάτων — εκείνοι δηλαδή που δέν έγιναν ταξιτζήδες ή ιδιοκτήτες «φασφουντάδικων» — νά εργασθούν σε πλοία με ξένες σημαίες. Έν πάση περιπτώσει, η ΠΕΜΕΝ, η οποία υποκινεί την κίνηση, κάνει και μία αθέλητη όμολογία που έρχεται σε αντίθεση με όσα κατά καιρούς διακηρύσσει για τή Ναυτική μας εκπαίδευση. Η ΠΕΜΕΝ, λοιπόν, περιλαμβάνει στους λόγους για τους όποιους είναι συμφέρουσα η ναυτολόγηση "Ελλήνων ναυτικών σε Ιταλικά πλοία και τό γεγονός

ότι η ελληνική Ναυτική Έκπαίδευση βρίσκεται σε σαφώς υψηλότερο επίπεδο από την εκπαίδευση των "Ιταλών ναυτικών (και ως εκ τούτου, προσθέτουμε εμείς, είναι πολύ καλύτεροι από τους "Ιταλούς συναδέλφους τους)!

ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΡΒΟΛΗ — αν δέν έχουμε τελείως χάσει τό μέτρο — νά χαρακτηρίζουμε θετικό στοιχείο για τή ναυτική εκπαίδευση, αλλά και για τή Ναυτιλία γενικότερα, τό γεγονός ότι έφέτος υποβλήθηκαν περισσότερες αιτήσεις υποψηφίων για φοίτηση στις δημόσιες ναυτικές σχολές και στα ναυτικά λύκεια από τίς προκηρυχθείσες θέσεις — 83 περισσότερες αιτήσεις για τίς ΑΔ-ΣΕΝ και 46 για τά ναυτικά λύκεια.

Και αυτό όταν: Πρώτο, χιλιάδες νέοι συνωστίζονται για μία θέση στα ανώτατα και ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα, ακόμη και στις διάφορες ιδιωτικές σχολές, που έχουν μεταβαπτισθεί σε «κολλέγια» και που βεβαίως δέν παρέχουν δωρεάν — κάθε άλλο — εκπαίδευση, ή, ακόμη, για μία κακώς αμειβομένη και με άβεβαιο πλέον μέλλον θέση στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Και, δεύτερο, η πρόσκληση για φοίτηση στις ναυτικές σχολές και στα ναυτικά λύκεια γίνεται όταν έχουν εκδοθεί πλέον και τά αποτελέσματα των εισαγωγικών εξετάσεων στις ανώτατες και ανώτερες σχολές!

ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΜΦΙΣΦΗΤΗΤΟ ότι μάς ικανοποιεί ή επιβεβαίωση από τους ανθρώπους της Ναυτιλίας του όρθου δρόμου που ακολουθούν τά «Ναυτικά Χρονικά» στα ναυτιλιακά μας πράγματα. Θεωρούμε όμως ότι δέν άρκοϋν ούτε τά μπράβο, ούτε και ή επιβεβαίωση ότι τά λέμε καλά. Χρειάζεται και ή δική τους παρέμβαση που πρέπει νά είναι συνεχής και προς κάθε κατεύθυνση και βεβαίως αυτό δέν σημαίνει — για νά μήν υπάρχουν παρερμηνείες — ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» θά σταματήσουν νά επαναλαμβάνουν σε κάθε εύκαιρία όσα θεωρούν όρθά για τή Ναυτιλία μας και τους ανθρώπους της.

ΜΙΑ ΠΡΟΣΦΑΤΗ συζήτηση στο διοικητικό συμβούλιο του NAT έπιβεβαίωσε για μία ακόμη φορά την αντί-

ληψη, όχι μόνον βεβαίως των «Ναυτικών Χρονικών», ότι την κύρια ευθύνη για τή σημερινή κατάντια του ασφαλιστικού οργανισμού των ναυτικών μας φέρει ή "Ελληνική Πολιτεία.

Συγκεκριμένα, στη συζήτηση που έγινε με άφορμή την αποκάλυψη από την οικονομική έφημερίδα «Κέρδος» ότι τό NAT ζημιώθηκε από την πώληση μετοχών της Έμπορικης Τράπεζας που κατείχε, ο προϊστάμενος της Νομικής Υπηρεσίας του Ταμείου κ. Νίκος Χαλκιάς υπογράμμισε ότι τό NAT δέν πήρε οικειοθελώς τίς μετοχές αυτές αλλά υποχρεώθηκε από την τότε Κυβέρνηση (του κ. Κων. Καραμανλή, προσθέτομε εμείς) νά πάρει μετοχές της Έμπορικης Τράπεζας για νά περιέλθει ή πλειοψηφία της Τράπεζας αυτής στο Κράτος (και νά χάσει τόν έλεγχο της και νά εκδιωχθεί εκείνος που την ανέβασε στα ύψη, δηλαδή ο αείμνηστος Στρατής Ανδρεάδης, προσθέτομε πάλι εμείς). Φυσικά πρόκειται για σταγόνα στον ώκεανό, αλλά μ' αυτές τίς σταγόνες που πρόσθεταν όλες οι κυβερνήσεις, δυστυχώς με την άνοχή των εκπροσώπων των ναυτικών που ένδιαφέρονταν μόνον για την προώθηση των δικών τους προσωπικών συμφερόντων αλλά και του έφοπλισμού, ξεχείλισε τό ποτήρι και τώρα οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας δέν πίνουν βέβαια τόν άλμυρό ιδρώτα της τόσο έπιμοχθης, από όλες τίς απόψεις, δουλειάς τους αλλά τό πικρό ποτήρι της εγκατάλειψης και της άβεβαιότητας για τό αύριο και για την ίδια την επιβίωσή τους.

ΥΠΕΡΒΟΛΗ είναι επίσης νά λέμε εκ προοιμίου ότι επίκεντρο των συνομιλιών με τόν Άμερικανό Υπουργό Έμπορίου (που έφθασε χθές Δευτέρα στην Άθήνα) θά είναι τά προβλήματα που δημιουργεί ή άμερικανική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος από τή ρύπανση με πετρελαιοειδή.

Πρώτα πρώτα ο σκοπός της έπισκέψεως του Άμερικανού Υπουργού δέν ήταν ή συζήτηση της αντιρρυσαντικής νομοθεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών αλλά ή πραγματοποίηση άμερικανικών επενδύσεων στην Ελλάδα, σύμφωνα άλλωστε με την ύπόσχεση

πού είχε δώσει ο Πρόεδρος Μπούς κατά την επίσημη επίσκεψή του στην Ελλάδα τό περασμένο καλοκαίρι. Καί ακριβώς γι' αυτό στο ταξίδι του συνοδεύονταν από ομάδα Αμερικανών επιχειρηματιών που ενδιαφέρονται για επενδύσεις στην Ελλάδα. Κατά δεύτερο λόγο, εξ ίσου ισχυρό, ο Αμερικανός Υπουργός Εμπορίου δεν είναι από εκείνους που μπορούν να έχουν λόγο σε ένα θέμα τόσης τεράστιας διεθνούς σημασίας.

Συνεπώς η επίσκεψη του Αμερικανού Υπουργού όχι άμεσα αλλά ούτε έμμεσα δεν συνδεόταν με τό θέμα της αντιρρυσαντικής νομοθεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών, όπως θέλησαν να παρουσιάσουν όρισμένοι, ένδεχομένως για να πλήξουν ακόμη μία φορά τό κύρος του Υπουργού, στο στόμα του οποίου έβαλαν όλες αυτές τις άνοησιες.

Βεβαίως έχει δίκαιο ο κ. Παυλίδης όταν υποστηρίζει ότι αυτή η αμερικανική νομοθεσία είναι ένα πολύ μεγάλο θέμα που μπορεί να αντιμετωπισθεί μόνον με τη διαμόρφωση μιας πολιτικής από τό σύνολο της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Από τό σημείο αυτό μέχρι του να γίνεται προσπάθεια να εξαντληθούν οι συνομιλίες του Αμερικανού Υπουργού στην Αθήνα γύρω από τό θέμα της αντιρρυσαντικής νομοθεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών ή απόσταση είναι τεράστια. Καί αυτό αποδεικνύεται καί από την απάντηση που έδωσε ο Αμερικανός Υπουργός — τά της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος είναι θέμα της Γερουσίας καί όχι της αμερικανικής κυβερνήσεως — κατά την ολιγόλεπτη συνομιλία που είχε με τον κ. Παυλίδη στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας λίγο πριν από τή συνάντησή του με τον ύφυπουργό κ. Σωτήρη Χατζηδάκη, παρουσία των κ.κ. Γιάννη Γκούμα, Κων. Κομνηνού καί Νίκου Εύθυμίου.

ΕΙΝΑΙ, ΤΕΛΟΣ, ΥΠΕΡΒΟΛΗ, για να τελειώνουμε σήμερα με τις υπερβολές, αυτή η συστηματική επιβολή προστίμων, ών ούκ έστι πλέον αριθμός καί ύψος συνολικού ποσού, εναντίον αυτού του δυστυχούς διαχειριστού του με σημαία Μάλτας πλοίου «Argo

Carrier» τό οποίο έχει ήμιβυθισθεί στη νότια πλευρά της Ψυττάλειας, πάντοτε με τό αιτιολογικό της προκλήσεως ρυπάνσεως από τά πετρελαιοειδή που υπάρχουν στο πλοίο — δεν τον γνωρίζουμε ούτε κατ' όψιν, αλλά εκ μέρους του καί εκ μέρους καί όλων άλλων είναι ένδεχόμενο να βρεθούν σε μία παρόμοια κατάσταση, φωνάζουμε έλεος. Άλλωστε, η επιβολή συνεχώς νέων προστίμων ούδεμία πρακτική αλλά ούτε καί ουσιαστική συνέπεια έχει, δεν διορθώνει, δηλαδή, αλλά ούτε καί εξαλείφει τό πρόβλημα. Συνεπώς πρέπει να βρεθεί άλλος τρόπος, αλλά για κάτι τέτοιο χρειάζεται φαντασία που δεν υπάρχει

Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ — καί όμόφωνη μάλιστα — έκλογή του φίλτατου Λουκά Χατζηγιάννου στην προεδρία του νεοσύστατου Έλληνικού Ίδρύματος Καρδιολογίας δεν δείχνει μόνον τό κύρος του ελληνικού έφοπλισμού στην ελληνική κοινωνία. Αποτελεί ταυτόχρονα καί έναν οδηγό για τον δρόμο που μπορεί να ακολουθηθεί για τό ξόδεμα της επί πλέον δραστηριότητας που ένυπάρχει στους δημιουργούς.

Είναι άναμφισβήτητο ότι τά καρδιακά νοσήματα εξακολουθούν να είναι η συχνότερη αίτια θανάτων στη χώρα μας. Γι' αυτό η δημιουργία ενός ακόμη Ίδρύματος που θα ασχοληθεί με την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι μία ιδιαίτερα θετική ενέργεια που τιμά εκείνους που είχαν την πρωτοβουλία για την ίδρυση του Έλληνικού Ίδρύματος Καρδιολογίας καί εκείνους που συμμετέχουν ενεργά, όπως ο φίλος Λουκάς Χατζηγιάννου, ο οποίος άνάμεσα στις τόσες άλλες φροντίδες που δημιουργεί ή διεύθυνση μιας ναυτιλιακής επιχειρήσεως σάν την ΤΡΟΟΔΟΣ, ανέλαβε καί την ευθύνη να αφιερώνει χρόνο (καί κατά τά φαινόμενα καί άνάλογα οικονομικά μέσα) για την επίτυχία της προσπάθειας αντιμετώπισεως της στεφανιαίας νόσου.

Πρέπει να προστεθεί ότι αντιπρόεδρος του Έλληνικού Ίδρύματος Καρδιολογίας εξέλέγη ο καθηγητής της Καρδιολογίας κ. Παύλος Τούτουζας, γενικός γραμματέας ο γνωστός δημοσιογράφος καί διευθυντής του «Βήμα-

τος» κ. Σταύρος Ψυχάρης καί ταμίας η κυρία Μπέττυ Κ. Γιατράκου (οί κ.κ. Τούτουζας καί Ψυχάρης είναι μαζί με τον Ιατρό κ. Εύτύχιο Βορίδη καί τά Ιδρυτικά μέλη του Έλληνικού Ίδρύματος Καρδιολογίας).

ΠΡΟΔΙΚΑΖΕΙ ή Ίονική Τράπεζα δις της Διευθύνσεως Σχεδιασμού, Μελετών καί Αναπτύξεως ότι τά καθαρά κέρδη της Δωδεκανησιακής Α.Ν.Ε. για τό 1991 θα ανέλθουν σε 764 έκατ. δραχμές, γεγονός που έκανε τον κ. Σάββα Αθανασίου να παρατηρήσει στο «Κέρδος» ότι η ανακοίνωση της Ίονικής έγινε γιατί δεν έχει καλυφθεί ακόμη η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΔΑΝΕ.

Πράγματι, έτσι έχουν τά πράγματα, μάλιστα τις τελευταίες ήμέρες δημοσιεύθηκε καί ανακοίνωση σύμφωνα με την οποία διατίθενται για πώληση δικαιώματα για συμμετοχή στην αύξηση του κεφαλαίου της ΔΑΝΕ στην προνομιακή, όπως αναφέρεται, τιμή των 1.700 δρχ. άνα μετοχή αντί των 2.000 δραχμών. Οι ένδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στην κυρία Ντέλη στα τηλέφωνα 0241/20305 καί 30.109.

Ο ΚΑΠΤΑΝ Παναγιώτης Τσάκος θα παραλάβει αύριο Τετάρτη, κατά πάσα πιθανότητα, στη Βραζιλία τό δεύτερο από τά δύο αδελφά σουπερ τάνκερ που αγόρασε πρόσφατα από την εταιρία SHELL. Πρόκειται για τό σουπερ τάνκερ «Barana», 227.412 τον. d.w., τό οποίο έχει ναυπηγηθεί τό 1973 στη Σουηδία καί ονομάσθηκε «Ιλιάδα», που κι αυτό, όπως καί τό πρώτο έχει ύψώσει την Έλληνική.

Τό πρώτο σκάφος, τό «Rimula», τό οποίο μετονομάσθηκε «Οδύσσεια», ναυπηγήθηκε τό 1974 καί παραλήφθηκε στα μέσα Σεπτεμβρίου στην Ιαπωνία από τον κ. Νίκο Π. Τσάκο ο οποίος με την ευκαιρία της ύψώσεως της Έλληνικής παρουσίας του προξενικού λιμενάρχη στο Τόκιο αντιπλοίαρχου Σ. Καρακίτσου παρέθεσε δεξίωση επί του πλοίου προς τις τοπικές άρχες.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215
151 24 AMAROUSION

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



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΥΠΡΟΣ 1991

Μέ τη συμμετοχή ενός αριθμού Έλληνων έφοπλιστών και έκδηλη τη παρουσία πολλών Εύρωπαϊων διαχειριστών πλοίων, πραγματοποιήθηκε στη Λευκωσία, μεταξύ 23-25 Σεπτεμβρίου, τό τριήμερο ναυτιλιακό συνέδριο «Ναυτική Κύπρος 1991», τό όποιο όργάνωσε τό Ύπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων τής Κύπρου.

Ίδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε ή όμιλία του Προέδρου τής Κύπρου κ. Γεωργίου Βασιλείου, ό όποιος καλωσορίζοντας τούς συνέδρους τόνισε ότι ή Κύπρος από τό 1989, έχει προχωρήσει σέ ούσιαστικές βελτιώσεις τής ύποδομής και έχει διευρύνει τό φάσμα των ύπηρεσιών πού προσφέρει στη Ναυτιλία.

Έκδηλο αποτέλεσμα ή αύξηση του κυπριακού νηολογίου πού έφθασε τούς 21 έκατ. τόννους, αλλά παρόλη τήν έκπληκτική άνοδο του έγγεγραμμένου τοννάζ, χρειάζεται άκόμη πολύ δουλειά γιά νά καλυφθούν οι άνάγκες τής συνεχώς αναπτυσσόμενης διεθνούς ναυτιλίας.

Ό κ. Βασιλείου προέβλεψε μία ούσιαστική αύξηση του διεθνώς μεταφερόμενου διά θαλάσσης όγκου φορτίων κατά τή δεκαετία πού διανύομε, μίλησε γιά ποσοστό αύξησης περί τό 6% τό χρόνο, και παράλληλα αναφέρθηκε μέ αισιοδοξία στό άνοιγμα των αγορών τής Κεντρικής και πρώην Άνατολ. Εύρώπης και στην άπελευθέρωση των οικονομιών των χωρών αυτών, μέ σταδιακές θετικές επιπτώσεις και στη διεθνή ναυτιλία.

Έπιδεικνύοντας άρκετή γνώση του θέματος, ό Κύπριος Πρόεδρος αναρωτήθηκε άν ό γηρασμένος σήμερα παγκόσμιος στόλος θά είναι σέ θέση νά ανταποκριθεί στις αυξανόμενες άνάγκες του έμπορίου και προέβλεψε μία άνοδο των ναυπηγήσεων μέ παράλληλη αύξηση του αριθμού των πλοίων πού θά βρίσκονται υπό τόν έλεγχο των γνωστών έταιριών διαχειρίσεως.

Ό πρόεδρος τής Ίντερτάνκο κ. Σέϊγκο Σουζούκι, αναφέρθηκε στη βελτίωση τής ασφάλειας των δεξαμενοπλοίων και ειδικά στη μείωση πού παρουσίασαν οι μεγάλες διαρροές πετρελαίου τά τελευταία χρόνια.

Κατά τή διάρκεια τής δεκαετίας 1980-90 οι διαρροές μειώθηκαν από

1.470.000 τον. τό χρόνο σέ 569.000 τόννους σύμφωνα μέ τις στατιστικές του ΙΜΟ. Ό κ. Σουζούκι είπε ότι χρήσιμος παράγοντας γιά τήν ύπαρξη δεξαμενοπλοίων καλής ποιότητας είναι ή δυνατότητα των ναυλωτών νά ναυλώσουν πλοία πού πληρούν όλες τις προϋποθέσεις ασφαλείας, αλλά παρά τις ύποσχέσεις πολλών ναυλωτών, μόνο σέ ελάχιστες περιπτώσεις χρονοναύλωσης ύπήρξε πρόσθετη άμοιβή γιά τή καλή ποιότητα των πλοίων πού κλείσθηκαν. Έπίσης ό κ. Σουζούκι καταφέρθηκε εναντίον τής μονομερούς ενέργειας του Κογκρέσσου των ΗΠΑ νά εφαρμόσει τήν Άντιρρुπαντική Νομοθεσία πού βαρύνει τόν πλοιοκτήτη μέ άπερίοριστη ευθύνη σέ περίπτωση ρύπανσης και ζήτησε τήν εφαρμογή ίσης ευθύνης μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, ένα μέτρο πού θά παρωτρύνει τούς ναυλωτές νά χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια καλής ποιότητας πού θά έχουν μικρότερες πιθανότητες νά ύποστούν άτύχημα.

Στήν άνάγκη συνεργασίας μεταξύ των τριών κορυφαίων έλευθέρων νηολογίων τής Λιβερίας, του Παναμά και τής Κύπρου, ώστε νά βελτιώσουν τις ύπηρεσίες τους και νά καθιερώσουν άποδεκτά πρότυπα γιά τή διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αναφέρθηκε ό πρόεδρος τής Όμοσπονδίας Άμερικανών Πλοιοκτητών, κ. Φίλιπ Λόρι. Ό Κύπρος, είπε, θά μπορούσε νά έξελιχθεί στόν καταλύτη αυτής τής προσπάθειας λόγω τής σταθερότητας και τής δυναμικής διακυβέρνησής της.

Ό προσπάθεια των έλευθέρων νηολογίων θά πρέπει νά επικεντρωθεί στη δημιουργία ενός κώδικα κανόνων ανταγωνισμού, τήν τακτική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά μέ τήν ασφάλεια των πλοίων, τις επιθεωρήσεις και τά αποτελέσματα των έρευνών των άτυχημάτων καθώς και στην αναγνώριση των ναυτικών διπλωμάτων.

Μιλώντας στη συνέχεια, ό πρόεδρος τής Troodos Shipping, κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου, αναφέρθηκε στις επιπτώσεις του τραγικού ναυαγίου του δεξαμενοπλοίου «Χέβεν» αλλά και στο πρόγραμμα βελτίωσης τής ασφάλειας των δεξαμενοπλοίων πού βασί-

ζεται στα αποτελέσματα των έρευνών γιά τά αίτια αυτού του ναυαγίου πού διεξάγονται μέ τή συνεργασία κορυφαίων νηογνομώνων.

Κύριο αποτέλεσμα αυτής τής έρευνας είναι ή τοποθέτηση συστημάτων άδρανούς αερίου και στις δεξαμενές μονίμου έρματος, άν και οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας δέν καθιστούν άναγκαία τή τοποθέτηση συστήματος άδρανούς αερίου σέ δεξαμενές μονίμου έρματος.

Έπίσης ό κ. Χατζηϊωάννου αναφέρθηκε στην άρνητική εικόνα πού παρουσιάζει ό διεθνής Τύπος όσάκις ύπάρχει κάποιο άτύχημα δεξαμενοπλοίου, μέ αποτέλεσμα τήν επιδίκαση άποζημιώσεων γιά ρύπανση ύψους δισεκατομμυρίων δολλαρίων και κάλεσε τούς πλοιοκτήτες νά συνεργαστούν γιά νά άκουστεί και ή δική τους άποψη στη διεθνή κοινή γνώμη.

Τέλος, ό κ. Ρέξ Χάρρινγκτον, υπεύθυνος των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων τής Royal Bank of Scotland παρουσίασε τή κατάσταση στό χρηματοδοτικό τομέα τής Ναυτιλίας. Όπως άνέφερε, ή άποχή από τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις των Άμερικανικών Τραπεζών, ή μειωμένη πιστωτική Ικανότητα των Ιαπωνικών και ή άνάγκη όρισμένων από τις μεγαλύτερες Σκανδιναυικές Τράπεζες νά μειώσουν τήν άνάμιξή τους σέ ναυτιλιακές δραστηριότητες λόγω χαμηλών κερδών, επιτρέπει στις Εύρωπαϊκές Τράπεζες και κυρίτερα στις Βρεταννικές, Γαλλικές, Όλλανδικές και Γερμανικές νά παίξουν πρωτεύοντα ρόλο στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις τά έπόμενα δύο έως τρία χρόνια.

Και ό Βρεταννός τραπεζίτης κατέληξε μέ τή διαπίστωση ότι ή Έλληνική ναυτιλία παρουσιάζει σήμερα, μία πρωτοφανή ρευστότητα, πού ύπολογίζεται περί τά 14 δισεκ. δολάρια, αλλά, ύπογράμμισε, ότι επειδή μέρος μόνο των κεφαλαίων αυτών θά επανεπενδυθούν στη ναυτιλία, τό τεράστιο πρόβλημα τής ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου, τό όποιο άπαιτεί κεφάλαια ύψους 200 δισεκ. δολλαρίων! παραμένει.

Σχολή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος

ΜΙΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΗ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ Ε.Ν.

Του επίτιμου αρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Όπως είναι γνωστό τό θέμα τής σωστής τήρησης του βιβλίου πετρελαίου στα ελληνικά πλοία, μέ άφορμή τις παραβάσεις που διαπιστώνονται καί από τις Έλληνικές Αρχές έσωτερικού - έξωτερικού αλλά καί από τις άλλοδαπές Λιμενικές Αρχές, αποτελεί άντικείμενο προβληματισμού. Καί αυτό όχι μόνο γιά τό γεγονός που θά διαπιστωθεί μία τυπική παράβαση έσφαλμένων έγγραφών — μέ τις όποιες γι αυτή συνέπειες — αλλά κυρίως γιά τό γεγονός ότι από μία τέτοια έγγραφη συνήθως ξεκινά έρευνα των Αρχών που ένδεχόμενα νά οδηγεί σέ άλλα συμπεράσματα που σάν πρώτη συνεπεία συνήθως έχουν τήν καθυστέρηση του απόπλου μέχρι νά αποδειχθεί ότι απλά έπρόκειτο γιά έσφαλμένη έγγραφη είτε από παραδρομή είτε καί από άγνοια. Φυσικά δέν όμιλούμε γιά δολία έγγραφη.

Όπως είναι γνωστό ή σωστή συμπλήρωση του βιβλίου πετρελαίου ενός πετρελαιοφόρου που αναφέρεται στή φόρτωση, έσωτερική μεταφορά καί εκφόρτωση φορτίου, άπόρριψη άκαθάρτου έρματος, άπόρριψη ύδάτων άπό δεξαμενές καταλοίπων, διάθεση καταλοίπων, άπόρριψη πετρελαιομιγμάτων από χώρους μηχανοστασίου, τυχαίες ή άλλες περιπτώσεις άπόρριψης πετρελαίου δέν φαίνεται νά είναι τόσο απλή ύπόθεση όπως πολλοί ένδεχόμενα νά τήν θεωρούν. Γιατί ή κάθε ένέργεια από τις παραπάνω συνδέεται αναπότρεπτα τοπικά, χρονικά καί λειτουργικά μέ τά δεδομένα του συγκεκριμένου ταξιδίου τά όποια έχουν μία λογική εξέλιξη ή όποια θά πρέπει νά ανταποκρίνεται στα μεγέθη που καταχωρούνται στό βιβλίο.

Η σωστή συμπλήρωση των βιβλίων πετρελαίου προϋποθέτει μία ευρύτερη έξοικείωση μέ τις σχετικές διατάξεις

τής MARPOL καί των σχετικών όδηγιών.

Έχουν γραφεί πολλά σχετικά καί μέ τή συμπλήρωση του βιβλίου πετρελαίου αλλά καί μέ τήν ουσιαστικότερη γνώση καί κατανόηση όλου του πλέγματος των κανόνων που διέπουν τή πρόληψη καί τήν άποφυγή τής ρύπανσης τής θάλασσας από τά πλοία.

Έν τούτοις όμως τέτοιου είδους παραβάσεις εξακολουθούν νά εμφανίζονται στα ελληνικά πλοία καί γιά τις όποιες υπάρχουν έπικριτικά δημοσιεύματα τά όποια αναφέρονται κυρίως στό γεγονός ότι οι άμεσα έμπλεκόμενοι λειτουργικά στό πλοίο άξιωματικοί δέν έχουν αποκτήσει μία συστηματική καί ολοκληρωμένη γνώση καθώς καί μία βαθύτερη κατανόηση τής προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Όμως είναι πράγματι έτσι: Νά δοϋμε λοιπόν τί έχει γίνει προς τήν κατεύθυνση αυτή.

Καί άρχικά ή Πολιτεία

Από μία πλησιέστερη όπτική των μέτρων που λαμβάνονται βλέπουμε ότι έχει γίνει καί γίνεται μία πολύ καλή δουλειά ή όποια κυρίως έπικεντρώνεται στήν βαθύτερη κατανόηση, άφομείωση καί ένταξη των μέτρων στον κορμό τής ελληνικής νομοθεσίας καί εφαρμογής της από τις ελληνικές αρχές σέ επίπεδα έλέγχου.

Οι σχετικές οδηγίες βέβαια έχουν καί ευρύτερο χαρακτήρα πράγμα που σημαίνει ότι είναι χρήσιμες καί γιά τους άξιωματικούς των πλοίων.

Όμως θά πρέπει νά όμολογηθεί ότι τό πλέγμα θαλάσσια ρύπανση από τά πλοία περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα γνωστικού άντικειμένου όπως αυτό προκύπτει μέσα από τά κείμενα των

Διεθνών Συμβάσεων, των έσωτερικών κανονισμών, των Αποφάσεων του IMO ή καί άλλων Διεθνών Όργανισμών, ώστε πραγματικά απαιτείται σοβαρή καί συστηματική δουλειά γιά νά μπορούν όλα αυτά τά κείμενα νά ένταχθούν στό Διοικητικό λειτουργικό κύκλωμα. Καί είναι γεγονός ότι καί οι ίδιες οι Έλληνικές Αρχές αντιμετώπιζουν σοβαρές δυσκολίες νά τά κατανοήσουν καί νά εφαρμόσουν σωστά πρίν παρέλθει κάποιος χρόνος έξοικείωσης.

Παρόλα αυτά παρατηρείται ότι ή συστηματική ένημέρωση παραμένει ουσιαστικά άπόκτημα ενός πολύ μικρού αριθμού στελεχών τής Διοίκησης χωρίς νά μπορούμε νά ισχυριστούμε τό ίδιο πειστικά ότι τό περιεχόμενο των πολυσέλιδων συμβάσεων, αποφάσεων, έγκυκλίων καί όδηγιών φθάνει τά άκρότατα σημεία τής ναυτικής διαχείρισης — δηλαδή στήν αίχμη του δόρατός της — που είναι τά στελέχη του πλοίου.

Καί φυσικά, δέν είναι τό θέμα νά φθάσει μία κόπια του ύλικού αυτού μέσα από πλοίο.

Τό θέμα είναι τό ύλικό αυτό νά μπορεί νά γίνει κατανοητό καί χωρίς δυσκολίες νά εφαρμοστεί όρθά μέ βεβαιότητα από αυτούς που έπωμίζονται τις σχετικές ευθύνες στό πλοίο τόσο σέ επίπεδο πρόληψης καί καταστολής όσο καί σέ επίπεδο τεκμηρίωσης μέσα από προβλεπόμενες διαδικασίες.

Ο έφοπλιστικός παράγοντας

Υπάρχει όμως καί ο δεύτερος παράγοντας ο έφοπλιστικός στήν προσπάθεια τής προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ο όποιος εκφράζεται καί σέ άτομικό έπιχειρηματικό επίπεδο αλλά καί σέ συλλογικό επίπεδο μέσω

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

ειδικού φορέα, της HELMEPA.

Καί ως προς τό άτομικό επίπεδο τόσο τό επιχειρηματικό του συμφέρον όσο καί ή κοινωνική του ευαισθησία τόν οδηγεί σέ μία προσπάθεια νά ενημερώσει τά στελέχη τών πλοίων του όσο μπορεί πιά συστηματικά. Είναι ένα πολύ σοβαρό καί επίπονο έργο πού απαιτεί κυρίως εξειδικευμένο προσωπικό στό έπιτελείο της έπιχείρησης. Όμως θά πρέπει νά γίνει παραδεκτό ότι από ένα όλιγομελές έπιτελείο μέ πολλαπλές πιεστικές τρέχουσες άπασχολήσεις δέν μπορούμε νά αναμένουμε έντυπωσιακά άποτελέσματα.

Σέ συλλογικό επίπεδο όπως είναι γνωστό ίδρύθηκε από τόν έφοπλιστή καί πρώτο πρόεδρό της Γιώργο Π. Λιβανό ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος γνωστή ως HELMEPA στην όποία μέλη της είναι γραμμένοι Έλληνες έφοπλιστές μέ σκοπό πραγματικά τήν προαγωγή τών μέτρων πού προάγουν τήν πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης καί τήν δημιουργία κοινωνικής συνείδησης. Πρόκειται γιά προσπάθεια πρωτοποριακή σέ διεθνές επίπεδο καί τό έργο της έχει αναγνωριστεί καί προβληθεί ανάλογα.

Η προσπάθεια της HELMEPA είναι πολύπλευρη χωρίς άμφιβολία. Καί έχει πραγματικά ευαισθητοποιήσει τόν ναυτιλιακό κόσμο. Όμως φαίνεται ότι περισσότερο βάρος έχει ριφθεί στην κοινωνική ναυτιλιακή θεώρηση του προβλήματος καί τήν ευαισθητοποίηση κυρίως του ναυτιλιακού επιχειρηματία. Καί σ' αυτό έχει επιτύχει τούς στόχους της. Όμως δέν μπορούμε νά πούμε ότι τό ίδιο θά έπιτευχθεί καί στό επίπεδο της επαγγελματικής ενημέρωσης τών αξιωματικών Ε.Ν. παρόλο πού κατά καιρούς διενεργεί σχετικά σεμινάρια.

Η εκπαίδευση τών στελεχών σέ θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κάτω από αυτό τό πρίσμα της οίω-νεί διπολικότητας, δηλαδή της μέν Διοίκησης νά αποφάινεται κυρίως στις δικές της υπηρεσίες καί της HELMEPA νά καλύπτει κυρίως τόν χώρο της γενικώτερης ευαισθητοποίησης, φαίνεται νά δημιουργείται άν όχι τελείως κενό τουλάχιστον μία «κοιλιά» στον χώρο της συστηματικής ενημέρωσης τών στελεχών τών πλοίων πού λειτουργικά χειρίζονται τά θέματα αυτά πάνω στό πλοίο καί οι όποιοι λογικά βαρύνονται μέ βαρείες ποινικές καί πειθα-

χικές ευθύνες.

Γιά τό θέμα της ενημέρωσης τών Αξιωματικών τών πλοίων προβλέπεται βεβαίως στην διδακτέα ύλη τών ΑΔΣΕΝ, αλλά καί τών ΚΕΣΕΝ άναφορά στη θαλάσσια ρύπανση. Όμως προσεκτική θεώρησή της δείχνει ότι άφενός ή ύλη αυτή είναι διάσπαρτη σέ διαφορετικά μαθήματα καί άφετέρου παρουσιάζει σοβαρά κενά μέ άποτέλεσμα νά άδυνατεί ο άξιωματικός νά σχηματίσει συνολική εικόνα. Άκόμη δέ καί πολλοί από τούς διδάσκοντες δέν είναι οι ίδιοι επαρκώς ένήμεροι του γνωστικού αντικειμένου στό σύνολό του, μέ άποτέλεσμα ούτε οι ίδιοι νά συνειδητοποιούν καί κατ' επέκταση νά έμβαθύνουν περισσότερο ώστε νά μεταδώσουν στους διδασκόμενους τήν όφειλόμενη επαγγελματική καί κοινωνική άνησυχία. Διευκρινίζεται ότι ο σχολιασμός δέν άφορά τις παραγράφους 17 καί 18 του μαθήματος «Μεταφορά φορτίων» του ΚΕΣΕΝ πού καλύπτουν τά πετρελαιοφόρα.

Κατά τήν άποψη μας γιά μία μεγάλη ναυτιλία, όπως ή ελληνική, στην όποία παρουσιάζονται — καί είναι φυσικό λόγω του μεγάλου άριθμού πλοίων — περιστατικά ρύπανσης, γιά τά όποια όμως μέ τή κατάλληλη προβολή τους από τόν διεθνή ναυτιλιακό τύπο προκαλείται δυσφημιστικός θόρυβος, είναι άνάγκη στό θέμα της ενημέρωσης τών αξιωματικών Ε.Ν. νά αναληφθεί μία περισσότερο ουσιαστική, συστηματική, ολοκληρωμένη καί άποτελεσματική πρωτοβουλία πού θά άποτελεί τήν άπάντηση της ναυτικής Έλλάδας στην ευαίσθητη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Προκειμένου νά καταστεί περισσότερο κατανοητή ή άνάγκη της συστηματικής ενημέρωσης τών Αξιωματικών παραθέτουμε ένδεικτικά τούς τομείς πού καλύπτει ή θαλάσσια ρύπανση από πλοία έπιφυλασσόμενοι νά πούμε ότι οι χειριστές τών θεμάτων αυτών στην άρμόδια Διεύθυνση Προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος του ΥΕΝ καί τήν Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων αλλά άκόμη καί οι άνθρωποι τών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, θά είχαν ένδεχομένως νά προσθέσουν καί άλλα εξίσου σοβαρά καί ένδιαφέροντα κεφάλαια.

α) Καταπολέμηση ρύπανσης

Συμπεριφορά πετρελαίου στό θαλάσσιο περιβάλλον. Συνέπειες ρύπανσης από πετρέλαιο, στρώμα πετρελαίου στην έπιφάνεια, πάχος, έξα-

πλωσή του. Μέσα καταπολέμησης ρύπανσης, φράγματα, συσκευές περισυλλογής, διασκορπιστικά καί άποροφητικά ύλικά καί ή χρήση τους, κατασκευή καί τύπος φραγμάτων, συμπεριφορά τους, τρόπος χρήσεως, ικανότητα έγκλωβισμού οδηγίες χρήσεως, έπιλογή καταλλήλου φράγματος, πετρελαιοσυλλέκτες, τύποι, έπιλογή, τρόπος χρήσεως. Διαρροή από τό πλοίο, σχέδιο άντιμετώπισης προκληθείσας ρύπανσης, καταπολέμηση ρύπανσης τών άκτών, μέθοδοι μέσα καί έξοπλισμοί, ειδικά σκάφη καταπολέμησης ρύπανσης, πετρελαιοκηλίδες, όψη, έντοπισμός, έξάπλωση.

β) Άπόρριψη πετρελαιοειδών στην θάλασσα.

Πλήρως άνάγεται τών Κανονισμών 9, 10, 11 του Κεφαλαίου II της MARPOL 1973/1978 πού άναφέρεται στην άπόρριψη πετρελαίου στην θάλασσα καί τά κριτήρια της άπόρριψης. Ζώνες τών 12 καί 50 μιλίων.

Ειδικές περιοχές, κριτήρια άπόρριψης μέσα καί έξω από ειδικές περιοχές, κατηγορίες πλοίων. Άπόρριψη πετρελαιοειδών από χώρους μηχανοστασίου μέσα καί έξω από ειδική περιοχή. Άπόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων από χώρους φορτίου πετρελαιοφόρων. Τρόποι άπόρριψης στην θάλασσα από πετρελαιοφόρο. Στιγμιαίος ρυθμός άπόρριψης, όλική ποσότητα άπορριπτομένου πετρελαίου, περιεκτικότητα πετρελαίου στην έξοδο (15 ppm, 100 ppm).

γ) Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (Καν. 13, 13 Α - 13 Ε)

Πλοία ύπόχρεα, θέση καί χωρητικότητα δεξαμενών. Άπαγόρευση μεταφοράς θαλασσέρματος σέ χώρους φορτίου καί πότε κατ' έξαίρεση προβλέπεται καί μέ ποιές προϋποθέσεις.

δ) Διατάξεις καί συστήματος διαχωρισμού πετρελαίου / νερού

Δεξαμενές καταλοίπων καί χωρητικότητά τους, τεχνικές διαχωρισμού, συσκευές διαχωρισμού. Έγκατάσταση, περιγραφή, λειτουργία, συντήρησης, έλεγχος. Φίλτρα καί ή λειτουργία τους. Βαθμός καθαρότητας ύδατος καί δειγματοληψία. Έπιθεώρηση συσκευών καί συστημάτων. (Σχεδιαγράμματα, εικόνες).

ε) Μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου

Χρησιμοποιούμενες τεχνικές λει-

τουργίας. Έγκατάσταση περιγραφής και λειτουργία συστήματος συντήρησης, επιθεώρηση, έλεγχος, δοκιμή. (Σχεδιαγράμματα εικόνες).

στ) Αυτόματη παρακολούθηση και έλεγχος άπορρίψεων

Έρχη λειτουργίας, διάταξη, κύριες μονάδες.

ζ) Άντλητικά συστημάτων, σωληνώσεις και εγκαταστάσεις άπορρίψεως τών πετρελαιοφόρων.

η) Έγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοίπων στη ξηρά.

θ) Άποφυγή ρύπανσης με άπορρίμματα. Σχετικές διατάξεις MARPOL.

ιβ) Βιβλίο Πετρελαίου: Πλοία ύποχρεα στην τήρησή του. Τρόπος συμπλήρωσης. Προβλήματα, παραδείγματα για ένημέρωση και έξοικείωση. Έποχρέωση Έλέγχου από τίς Έρχές, τρόπος Έλέγχου.

ια) Διεθνές πιστοποιητικό για την Άποφυγή Ρυπάνσεως.

Έποχρεα πλοία, διάρκεια ισχύος, εκδίδουσαι άρχαι, ανανέωση, περιεχόμενο, Έλεγχος.

ιβ) Παραβάσεις - κυρώσεις

Παραβάσεις για κατασκευαστικά θέματα. Μή έκδοση πιστοποιητικού. Ποινές εάν ή κατάσταση τών πλοίων δέν άνταποκρίνεται στην περιγραφόμενη από τό πιστοποιητικό. Άπαγόρευση άπόπλου.

Παραβάσεις για πρόκληση ρύπανσης. Έπιβολή προστίμου. Ποινικές και πειθαρχικές εϋθύνες ύπαιτίων ναυτικών. Άπαγόρευση άπόπλου. Περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης μέσα και έξω από τά χωρικά ύδατα μιās χώρας. Έντοπισμός, τεκμηρίωση, διαδικασίες παραπομπής.

ιγ) Άσφαλιστική κάλυψη πλοίων για πρόκληση ρύπανσης. P.I. Clubs κλπ.

Δημιουργία Διεθνούς Κεφαλαίου Άποζημιώσεων.

ιδ) Πρόστιμα έπιβαλλόμενα από διάφορες χώρες.

Έ ανάγκη τής λειτουργίας ειδικής Σχολής

Έ παραπάνω ένδεικτική παράθεση τών θεμάτων δείχνει νομίζουμε άρκετά πειστικά την εϋρύτητα του γνωστι-

κού άντικειμένου «πρόκληση ρύπανσης από τά πλοία» και τό πόσο πραγματικά θά προάγει την ίκανότητα τών Έλλήνων άξιωματικών στά θέματα αυτά αλλά και την θωράκιση τών Έλληνικών πλοίων με εκπαιδευμένους άξιωματικούς ή λειτουργία ενός τέτοιου σχολείου, τό όποιο θά παρέχει τέτοιου έπιπέδου εκπαίδευση.

Κάτω από αυτή τή συλλογιστική διερωτώμαστε μήπως είναι πλέον ώριμη ή σκέψη τής λειτουργίας ενός τέτοιου είδικοϋ σχολείου στο όποιο θά είναι δυνατή ή φοίτηση Άξιωματικών Ε.Ν. οι όποιοι θά έχουν τή δυνατότητα μέσα από τή διδασκαλία, τό παράδειγμα, με έπίδειξη ύλικού και έξοπλισμού νά άποκομίσουν τίς παραπάνω γνώσεις αλλά και παράλληλα και νά συνειδητοποιήσουν οι ίδιοι ότι όχι μόνο ή άγνοια αλλά και ή άμέλεια τί τρομακτικές περιβαλλοντικές συνέπειες μπορεί νά έχει, πέρα από τίς οικονομικές και τίς πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις.

Και έδώ ίσως θά πρέπει νά επιμείνουμε ότι τό σχολείο αυτό θά είναι λάθος νά μετατραπεί σε ένα θεωρητικό από καθέδρας μονόλογο με μορφή διαλέξεων και με ένα παθητικό άκροατήριο. Άντίθετα θά πρέπει νά αποτελεεί όλόκληρο ένα «έργαστήριο» με συμμετοχική δουλειά ώστε αυτός πού πραγματικά τελειώνει τό σχολείο αυτό νά προσαρμοστεί άμέσως τίς καταστάσεις του πλοίου με συγκεκριμένες γνώσεις και με σταθερά σημεία άναφοράς.

Έμείς θεωρούμε ότι ένα τέτοιο σχολείο θά είναι άνάλογο του Σχολείου Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων πού λειτουργεί με μεγάλη έπιτυχία για 20 χρόνια και καλύπτει όπως είναι γνωστό θέματα ασφάλειας ναυσιπλοίας.

Χωρίς άμφιβολία σήμερα ή Άσφάλεια τής Ναυσιπλοίας μαζί με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελούν τούς δύο χώρους για τούς όποιους ή κοινή γνώμη έμφανίζεται ιδιαίτερα εϋαίσθητη.

Γιά τόν χώρο τής ασφάλειας ναυσιπλοίας έχουμε δημιουργήσει μιάν πηγή παραγωγής εκπαιδευμένων στελεχών, παγιωμένη και καταξιωμένη στην Έλληνική αλλά και τή διεθνή ναυτική κοινότητα.

Έμείς θεωρούμε άναγκαία τή λειτουργία του άντίστοιχου σχολείου και για τή προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος πού θά καλύπτει τόν άντίστοιχο χώρο.

Πλέον από την ούσιαστική πλευρά

τής προαγωγής τής ναυτικής ίκανότητας τών στελεχών μας τό Σχολείο αυτό θά αποτελεεί και μιάν πρώτη άπάντηση τίς σχετικές επιθέσεις πού δέχεται ή Έλληνική ναυτιλία με άφορμή κάποιο περιστατικό ρύπανσης. Θά αποτελεεί ένα από τά βασικά άπαντητικά δπλα μας.

Ένα τέτοιο σχολείο θά μπορούσε ένδεχομένως νά λειτουργήσει στον Άσπρόπυργο σαν ξεχωριστή μονάδα και ίσως κάτω από ένιαία Διοίκηση με τό Σχολείο Σωστικών Μέσων. Τό πρόγραμμα του μπορεί νά είναι τής τάξεως τών δύο έβδομάδων και στους εϋδοκίμως περατούντες τή φοίτηση νά χορηγείται σχετικό πτυχίο.

Τό Σχολείο θά μπορούσε έπίσης νά άρχίσει τή λειτουργία του έπί έθελοντικής βάσεως και με την ένθάρρυνση τών ίδιων τών Έλλήνων έφοπλιστών και τών ένώσεων τους αλλά και τής HELMEPA.

Οι φορείς αυτοί μάλιστα θά μπορούσαν νά συνδράμουν άρχικά στον έξοπλισμό του Σχολείου με τά άναγκαία μέσα — σύμφωνα με τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα — ώστε νά άρχίσει τό Σχολείο σωστά τή λειτουργία του.

Ο κ. Έπουργός ΕΝ κ. Άρ. Παυλίδης γνωρίζει πολύ καλά ότι ή πορεία τής Ιστορίας χαράσσεται διαχρονικά από τά όράματα τών ήγετών κάθε έποχής.

Και έσείς τώρα κύριε Έπουργέ πού ξεκινάτε πάλι με ανανεωμένη την έμπιστοσύνη του Πρωθυπουργού στο πρόσωπό σας και σαν άνθρωπος πού «πιάνει τόν παλμό τών εξέλιξεων» έχετε μπροστά σας μιάν σκέψη πού μπορεί νά άποδειχθεί πολύ χρήσιμη για τή Ναυτιλία.

Σε σās έναπόκειται νά την άξιολογήσετε, έμείς εξακολουθούμε νά θεωρούμε ότι ή πρωτοβουλία αυτή θά έντυπωσιάσει τόν ΙΜΟ και θά έπιβεβαιώσει άκόμη μιάν φορά ότι ή Έλλάδα σαν παραδοσιακά ναυτική χώρα έχει αύξημένη την εϋαισθησία της όχι μόνο για θέματα ασφάλειας ναυσιπλοίας αλλά και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, συμβάλλοντας έμπράκτως σαυτό πού τόσο χαρακτηριστικά και έπιγραμματικά διακηρύσσει ο ΙΜΟ για «άσφαλή ναυσιπλοία και καθαρές θάλασσες».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ



Athenian Group of Companies

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

Δόξα καί τιμή καί προσκύνηση στόν "Έλληνα Ναυτικό

Τοῦ κ. ΝΙΚΟΥ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ, δικηγόρου, προϊσταμένου νομικῆς υπηρεσίας NAT

Ἀπ' τῆ στιγμῇ πού οἱ πρόγονοί μας, πήραν τό τρελλό θάρρος νά ἐμπιστευθοῦν τῇ ζωῇ τους, τήν τύχη τους, τὰ ἀγαθά τους, σέ σανίδια, κουτιά, κατάρτια καί πανιά στούς ἀπέραντους καί ἀπιστους ἀφρούς τῆς θάλασσας, ἡ ἱστορία μας, τὰ πλούτη μας, ἡ δύναμή μας, εἶναι ἡ ἱστορία τοῦ ναυτικοῦ μας. Γράφω ὅτι πήραν τό τρελλό θάρρος νά ἐμπιστευθοῦν τῇ ζωῇ τους στή θάλασσα, γιατί τότε, ὅταν ἔνας ἀπό τοὺς σοφοὺς τῆς ἐποχῆς — ὁ Ἀνάχαρσης ὁ Σκύθης ρωτήθηκε:

Ποιοί εἶναι οἱ περισσότεροι;

Οἱ ζωντανοί ἢ οἱ νεκροί;

ἀπάντησε: καί αὐτοὺς πού ταξιδεύουν μέ πλοῖα πού θέλεις νά τοὺς τοποθετήσουμε γιά τό μέτρημα, στοὺς ζωντανούς ἢ τοὺς νεκρούς;

Καί ἀκόμη ὅταν ρωτήθηκε ποιά πλοῖα εἶναι τὰ ἀσφαλέστερα;

Ἀπάντησε: Ἐκεῖνα πού ἔχουν τραβηχτῇ στήν ξηρά;

Ἀπό τὰ βάθη τῶν αἰώνων μέχρι σήμερα ἡ Ἑλλάδα Ταξείδευε, ἐμαχέτο, ταξιδεύει καί θά μάχεται σέ καιροὺς εἰρηνικοὺς καί σέ πολέμους, γιατί αὕτη εἶναι ἡ μοῖρα της. Καί ὅταν ἀκόμη εἶναι Ο Υ Δ Ε Τ Ε Ρ Η. Ὅπως θά διαβάσεις ἀγαπητέ ἀναγνώστη στό παρακάτω περιστατικό.

Γιατί ὅπως γράφτηκε:

Στὴν Ἑλλάδα ἔδωσε ὁ Πόντος Ποσειδῶνας τὴν Ναυτιλία, ὁ Κερδῶς Ἑρμῆς τό ἐμπόριο καὶ ὁ πολέμαρχος Ἄρης τὴν γεναιότητα. Πού ἔγιναν τὰ ἀπαρασάλευτα τοῦ Γένους θεμέλια.

Ἡ μεγαλύτερη τελευταία κρίση τῆς Ναυτιλίας μήπως δέν εἶχε τὸν τρομερό ἀντίκτυπο τῆς στήν Ἑθνική μας Οἰκονομία;

Εἶναι ἡ μοῖρα τῆς Ἑλλάδας πού τὴν θέλει νά κλυδωνίζεται, σάν τό πλοῖο μέσα στήν θάλασσα, νά πληττεται, νά συγκλονίζεται, νά κινδυνεύει, ἀλλὰ νά μὴν καταποντίζεται καί νά προσφέρεται ὀλοκαύτωμα καμμιά φορά, γιά τό μεγαλεῖο τοῦ Ἑθνους καί τὴν πανανθρώπινη λευτεριά καί ἀξιοπρέπεια, ὅπως τό 1940.

Ὁ Μινωϊκός πολιτισμός, ὁ Μυκηναϊκός Πολιτισμός καί ἡ Ἀργοναυτική Ἐκστρατεία στή θάλασσα ἐθεμελιώθησαν.

Ὁ Τρωϊκός Πόλεμος δέν ἦταν παρά μιά προσπάθεια τῶν Ἑλλήνων γιά ἐπέκταση τοῦ θαλασσεμπορίου τους.

Γράφτηκε στὸν μῦθο ὡς τό «Χρυσόμαλλο δέρας» πού ἀναζητοῦσαν οἱ Ἀργοναῦτες.

Ἀν τὸ ἀνθρώπινο γένος στὸν σημερινὸ αἰῶνα πού πλησιάζει στή δύση του βρῆκε ἐκπληκτικὰ μέσα κυριαρχίας καί καταστροφῆς πάντα μένει καί θά μένει:

ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ ὅπως τό ἐβροντοφώναξε ὁ Περικλῆς καί τό ἀπέδειξαν τὰ γεγονότα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, πού ἀπὸ τοὺς ἀπέραντους καί διάπλους θαλασσινοὺς δρόμους, πήγαν ἐκεῖ οἱ τολμηροί, οἱ δυατοί, ἀπ' τὴν ἄκρη τοῦ κόσμου. Καί ἐνίκησαν.

Σ' αὐτὸ τό μεγάλο καί ἀπέραντο θαλασσινὸ κράτος οἱ θαλασσινοί μας ποτέ δέν νικήθηκαν ἀπὸ τό ἀνήμερο θεοῖο. Τῇ θάλασσᾳ. Πάνω της ὁ ἀνθρώπος, «δέν εἶχε τὸν

καιρὸ νά δεῖ τὰ μαλλιά του ν' ἀσπρίζουν».

Ὅταν ὁ ἀέρας λυσομανᾷ μέ μιά τρομακτικὴ ἔνταση. Ὅταν βρυχᾶται ὅπως χίλια λιοντάρια καί σφυρίζει καί παρσύρει τό πλοῖο, πού πότε βαρὺ κατεβαίνει στὶς θαλασσινές ἀπὸ τὰ κύματα χαράδρες καί πότε ἐκτινάσσεται στὶς βουνοκορφές τῶν κυμάτων σάν καρυδότσουφλο, ἄλλοτε καλυπτόμενο ἀπὸ τόνους νεροῦ καί ἄλλοτε ἀνυψούμενο, χύνοντας ἀπὸ παντοῦ ποταμούς νεροῦ καί ἀφρών. Ὅταν τό βαρὺ πετρελαιοφόρο ἢ φορτηγὸ διατοιχίζεται καί προνευτίζει, βαθεῖα καί ὀρμητικὰ κάτω ἀπὸ θυελλώδεις ἀνέμους, μέ κύματα βουνά. Ε, τότε ὁ ναυτικός ἢ βυθίζεται μαζί του στὰ κρύα τῆς θάλασσας σπλάχνα ἢ ἂν ὁ Ἀη Νικόλας κάμει τό θάμα του (γιατί οἱ ναυτικοί μας ἔχουν βαθεῖα πίστη στὸν Ἅγιο, ὅπως θά διαβάσεις παραπάνω ἀγαπητέ ἀναγνώστη) καί σωθεῖ ΑΠΟΣΥΡΕΤΑΙ ἀπὸ μάχος στή στεριά γέρος πιά καί ὅπως οἱ συνάδελφοί τους ἀποτραβηγμένοι μονολογοῦν «πὺς δέν μπορούμε πιά νά ταξιδέσουμε, μά κάθε μέρα ὡς τό λιμάνι πᾶμε καί ἄεργοι ἀνώφελα καί πένθιμα σάν κάτι τὶς νά χάσαμε κυττᾶμε».

Ἀλλὰ οἱ κίνδυνοι τῶν ναυτικῶν μας δέν ὑπάρχουν μόνο στοὺς εἰρηνικοὺς καιροὺς. Ὑπάρχουν καί στοὺς πολέμους. Κι ἀκόμη ὅταν ἡ χώρα μας ἦταν ο ὕ δ ε τ ε ρ η.

Εἶχε ἀρχίσει ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1939 ὁ Β' Παγκόσμιος Πόλεμος. Ἡ Ἑλλάδα ἦταν οὐδέτερη. 577 φορτηγὰ ἢ ἐπιβατηγὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα αὐλάκωναν τοὺς ὠκεανούς καί τοὺς πόντους χωρητικότητας 1.800.000 τόννων.

Ἐνῷ τὰ ἀξονικά Κράτη στὸν πρῶτο πολεμικὸ χρόνο προσπαθοῦσαν νά πείσουν τοὺς οὐδέτερους πὺς ὁ ἀγῶνας ἦταν ἠθικός, ἐνῷ διεκήρυτταν πὺς ὁ σεβασμὸς τους πρὸς τοὺς οὐδέτερους ἦταν γι' αὐτοὺς ζήτημα τιμῆς ἀπὸ τὴν ἄλλη μεριά χτυποῦσαν ἀλύπητα ἐχθροὺς καί φίλους. Δέν ἤθελε πολὺ κούραση τό μυαλό γιά νά βγάλει κανεὶς τό συμπέρασμα πὺς ὁ πόλεμος θάφτανε στήν περιοχὴ μας.

Ἀλλὰ μήπως δέν εἶχε ἀρχίσει κι ὁλας ἡ ἐπίθεση κατὰ τοῦ ἐδάφους μας; Τί ἄλλο ἦταν ἀπὸ Ἑλληνικὸ ἔδαφος τό «Αντώνιος Χανδρῆς» καί τί ἄλλο ἦταν οἱ οὐδέτεροι Ἑλληνες ναυτικοί ἀπὸ πολῖτες οὐδέτερου κράτους πού πήγαιναν σέ οὐδέτερο κράτος τό βαπόρι τους;

Κι ὅμως τὰ ὑποβρύχια, τὰ πειρατικὰ ἐπιφανείας καί τ' ἀεροπλάνα δέν ἔκαμναν διακρίσεις. Φοβερά πλήγματα ἐδέχονταν τὰ πλοῖα μας καί οἱ ναυτικοί μας. Τορπιλλισμοί, νάρκες, βομβαρδισμοί, ἀποκλεισμοί στήν ἡμερήσια διάταξη.

Καί εἶχαμε τὰ θύματα, τοὺς ἐπιζώντας τοὺς σακάτηδες καί τοὺς ἀρρώστους.

Πέρα ἀπὸ 3.000 ναυτικοὶ ἀναπαύονται στὸν ὑγρὸ τάφο τους.

ΔΟΞΑ ΚΑΙ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΚΥΝΗΣΗ, ἀλλὰ καί εὐγνωμοσύνη στὸν ἀφανὴ καί ἀνώνυμο ἀλλὰ καί στοὺς ἐπώνυμους ναυτικούς μας. Ἀπὸ τίς ἑκατοντάδες τῶν караβιῶν μας πού χάθηκαν τό καθένα ἔχει καί τὴν θλιβερὴ ἱστορία τῆς τραγικῆς τους μοίρας.

Σήμερα φέρνουμε στό φῶς — ἔτσι γιά νά μαθαίνουν οἱ

νέοι και να αναπολούν οι παλαιοί — μία μαρτυρία από τον ΤΑΦΟ.

Μοῦ τὴν ἔστειλε ὁ γέρο θαλασσόλυκος τοῦ Βροντάδου, ὁ καπτὰ Σιδερίης Παλαιός πού κι αὐτός ναυαγός στὸν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο εἶδε τὸ καράβι πού πλοιάρχευε, τὸ «Μαρή Χανδρής» νά χάνεται.

Στὶς ἀρχές Αὐγούστου ἀναχωρήσαμε ἀπὸ τὸ Κάρντιφ τῆς Ἀγγλίας μὲ νηοπομπή καὶ μὲ φορτίο ἀπὸ κάρβουνο γιὰ ἐκφόρτωση στὸ Μπουένος Ἀίρες.

Ὅταν φθάσαμε πλάγια στὶς Ἀζόρες, πήραμε διαταγή ἀπὸ τὸν Ἀρχηγὸ τῆς Νηοπομπῆς νά συνεχίσουμε τὸν προορισμό μας ἀκολουθώντας τὴν πορεία πού μᾶς εἶχε διαταχθεῖ, σύμφωνα μὲ τὶς ὁδηγίες πού εἴχαμε λάβει.

Κατὰ τὸ σούρουπο, ἀφήσαμε τὴ νηοπομπή καὶ ἀρχίσαμε τὸ ταξίδι μας. Ἐπειτα ἀπὸ τρεῖς μέρες, συγκεκριμένα στὶς 9 Σεπτεμβρίου 1940, ἐνῶ εἴμαστε σὲ θέση πλάτους 12° βόρεια καὶ μήκους 350° δυτικά καὶ περίπου 7:30 μ.μ. ἀκούσαμε τὸν ἦχο ἐνὸς ὄπλου καὶ κάποια στιγμή τὸ σκάφος μας ἦταν φωτισμένο ἀπὸ μία λάμψη.

Μόλις ἀντιληφθήκαμε τί εἶχε συμβεῖ, σταματήσαμε τὶς μηχανές καὶ μέσα στὸ σκοτάδι εἶδαμε ἓνα πλοῖο, τὸ ὁποῖο μᾶς καλοῦσε μὲ σήματα Μόρς, ζητώντας τὸ ὄνομα τοῦ σκάφους, τὴν ἐθνικότητά του, τὸ λιμάνι φόρτωσης, τὸ εἶδος τοῦ φορτίου πού μεταφέραμε καὶ τὸν προορισμό μας.

Σ' αὐτὸ ἀπαντήσαμε:

Α/Π «Ἀντώνιος Χανδρής»

Ἑλληνικὴ Σημαία

Φορτίο ἀπὸ κάρβουνο

Λιμάνι φόρτωσης: Κάρντιφ.

Προορισμός: Μπονοζάρι

Ἐπικοινωνήσαν ξανά μας καὶ εἶπαν:

— «Ἐδῶ Βρεταννὸς Πολεμιστὴς».

— «Θέλουμε νά ἐξετάσουμε τὰ χαρτιά τοῦ πλοίου σας πού πρέπει νά μᾶς στείλετε».

Χαμηλώσαμε τὴ ναυαγοσωστικὴ λέμβο τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, καὶ ὁ Ὑποπλοίαρχος, Ἀντώνιος Σκοφάλας, μαζί μὲ ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος πήγε τὰ χαρτιά στὸ ὑποτιθέμενο Βρεταννικὸ σκάφος.

Ἐπειδὴ ὥρα ἀρκετὴ περνοῦσε χωρὶς οἱ ἄνδρες μας νά ἔχουν ἐπιστρέψει, ρωτήσαμε γιατί δέν ἐπέστρεφαν. Ἀπάντησαν ὅτι ὅλα ἦταν ἐντάξει καὶ ὅτι ὁ ὑποπλοίαρχος καὶ τὸ ὑπόλοιπο πλήρωμα θά γυρίσουν ἐν-

τός ὀλίγου.

Ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή, ὑποψιαστήκαμε, ὅτι αὐτὸ τὸ σκάφος ἦταν ἐχθρικό πλοῖο. Λίγο ἀργότερα μιά ἀπὸ τὶς βάρκες τοῦς ἔχοντας 20 ὀπλισμένους ναῦτες μὲ ὁμοίμορφη στολή καὶ ἓναν ὑπεύθυνο ἀξιωματικὸ πλησίασε τὸ πλοῖο μας.

Ὁ ὑπεύθυνος ἀξιωματικὸς ἔδωσε τὴ διαταγή «Ὅλοι οἱ ἄνδρες πάνω στὸ Κατάστρωμα». Καὶ «Ψηλά τὰ χέρια». Ἐπιβίβαστηκαν στὸ πλοῖο μας καὶ ζήτησαν τὸν πλοίαρχο, τὸν πρῶτο μηχανικό, καὶ τὸν Ράδιο -χειριστή. Πῆγα στὴ γέφυρα μαζί μὲ τὸν ἀξιωματικὸ τοῦ ἄλλου πλοίου, ὅπου μοῦ ζήτησε νά τοῦ παραδώσω τὰ ἐμπιστευτικά μας χαρτιά. Τοῦ εἶπα, ὅτι ὅλα τὰ χαρτιά εἶχαν ριχτεῖ στὴ θάλασσα, σύμφωνα μὲ τὶς ὁδηγίες, πού εἴχαμε. Τότε μοῦ εἶπε, ὅτι εἶχε στὴν κατοχή του ἄλλα χαρτιά δείχνοντας τὴν ἐμπιστευτικὴ μας πορεία. Μοῦ ἐπέτρεψε νά μαζέψω τοὺς χάρτες καὶ ἄλλα χαρτιά τοῦ πλοίου μας λέγοντάς μου, ὅτι εἶχα μόνο μιά ὥρα καιρὸ νά ἐγκαταλείψω τὸ πλοῖο, διότι εἶχαν διαταγὲς νά τὸ βυθίσουν.

Ὁ πρῶτος μηχανικός μας τὰ πήγε στὸ μηχανοστάσιο, ὅπου ἔβαλαν μιά ὥρολογιακή βόμβα.

Ἐπίσης ὁ ὑπεύθυνος ἀξιωματικὸς τοῦ ἀσφυμάτου τὰ πήγε στὸ δωμάτιό του, τὰ ὁποῖα καὶ κατέστρεψαν ἀμέσως.

Ἐκανα ἐκκλήση σ' αὐτὸν τὸν ἀξιωματικὸ νά μᾶς ἀφήσει νά στείλουμε ἓνα S.O.S. ἀλλὰ ἐκεῖνος δέν μοῦ ἐπέτρεψε, λέγοντας, ὅτι θά ἔστειλε ὁ ἴδιος S.O.S. γιὰ τὴ διάσωσή μας.

Ἐπίσης, μοῦ ἐπέτρεψε νά πάρω μαζί μου τὸν ἐξάντα μου, τὸ χρονόμετρο τοῦ πλοίου καὶ ἓνα χάρτη πιλότου.

Οἱ ὑπόλοιποι Γερμανοὶ ἦταν ἀπασχολημένοι μὲ τὸ νά παίρνουν τὰ ὑλικά, τρόφιμα καὶ ὅτιδήποτε ἄλλο μποροῦσαν νά μεταφέρουν στὴ δική τους βάρκα.

Ἐνας ἀπὸ τοὺς ναῦτες μας προσπαθοῦσε νά φέρει στὴ δική μας ναυαγοσωστικὴ λέμβο μιά τσάντα μὲ ψωμί, ἀλλὰ οἱ Γερμα-

νοὶ ἡ μαρτυρία γραμμένη μὲ τὸ χέρι τοῦ πλοίαρχου τοῦ πλοίου «Ἀντώνης Χανδρής», τοῦ μακαρίτη Γεωργίου Ἀδαμαντίου Γάφου, δίδεται στὴν δημοσιότητα ἀπὸ τὸν ἀδελφὸ του Γιάννη Ἀδαμαντίου Γάφου.

Διαβάστε τὴν.

νοὶ τὸ ἤθελαν γιὰ δική τους χρῆση ἔτσι ἀδειασαν ὅλο τὸ ψωμί ἐπάνω στὸ κατάστρωμα. Ἐπομένως τὸ ψωμί παρέμεινε ἐκεῖ. Δέν εἶχαμε καιρὸ νά τὸ μεταφέρουμε στὴ βάρκα μας.

Ἐπιπλέον, οἱ Γερμανοὶ ζήτησαν πυρότουβλα γιὰ τοὺς λέβητες, τὰ ὁποῖα καὶ πήραν. Καθὼς κατέβαινα στὴ βάρκα, ὁ Γερμανὸς ἀξιωματικὸς μοῦ εἶπε: «Καλὴ τύχη. Αὐτὸς εἶναι ὁ τρόπος, πού τὸ κέικ γίνεται ψίχουλα. Σήμερα εἶναι ἡ σειρά σου, αὐριο ἴσως εἶναι ἡ δική μου».

Πῆρα ἀπὸ τὸ δωμάτιό μου τὴ φωτογραφία τῆς γυναίκας μας καὶ αὐτὸς μοῦ ἔδωσε στὸ χέρι τὸ ρολοῖ μου. «Πᾶρε το» εἶπε, «θὰ τὸ χρειαστεῖς».

Ἦταν 10.00 μ.μ. ὅταν ἐπιβιβάστηκαμὲ στὴ ναυαγοσωστικὴ λέμβο πού βρισκόταν στὴν ἀριστερὴ πλευρά εἶχε ἀέρα (φυσοῦσε) καὶ ἔβρεχε καὶ πλεύσαμε μακριὰ ἀπὸ τὸ πλοῖο μας περιμένοντάς το νά βυθιστεῖ.

Ἐκτός ἀπὸ τὴ βάρκα πού εἴμαστε μέσα, πήραμε μαζί μας καὶ μιά πιὸ μικρὴ βάρκα, ἡ ὁποία βρισκόταν στὴ γέφυρα πρὸς τὴν ἀριστερὴ πλευρά τοῦ πλοίου μας. Αὐτὴ ἡ μικρὴ ναυαγοσωστικὴ βάρκα ἦταν φορτωμένη μὲ λίγα τρόφιμα καὶ νερό. Θὰ μπορούσαμε νά πάρουμε περισσότερα τρίφιμα ἀπὸ τὸ πλοῖο, ἀλλὰ ὁ καθένας ἀπὸ μᾶς προσπαθοῦσε νά σώσει ὅσα περισσότερα μποροῦσε ἀπὸ τὰ προσωπικά του ὑπάρχοντα.

Τοὺς παρακάλεσαμε νά μᾶς πάρουν μαζί τους, ἀλλὰ μᾶς εἶπαν, ὅτι δέν ὑπῆρχε χωρὸς ἐπάνω στὸ πλοῖο τους γιατί εἶχαν πολλοὺς αἰχμαλώτους ἀπὸ ἄλλα πλοῖα. Μετὰ ἀπ' αὐτὸ, μᾶς εὐχήθηκαν καλὴ τύχη καὶ κινηθήκαμε πιὸ μακριὰ περιμένοντας νά δοῦμε ἂν βυθίσουν τὸ πλοῖο μας ἢ ἂν τὸ κατασχέσουν.

Ἦταν μεσάνυχτα, ὅταν ἐγινε μιά ἐκρηξη στὸ μηχανοστάσιο καὶ τὸ πλοῖο μπατάρισε πρὸς τὰ ἀριστερά καὶ ἄρχισε νά βυθίζεται. Δάκρυα ἤρθαν στὰ μάτια μας, αἰσθανόμεστε σὰν νά χάνουμε ἓνα μέρος ἀπὸ τοὺς ἱδίους μας τοὺς ἑαυτοὺς.

Περιμέναμε μέχρι τὸ ἐπόμενο πρωῒ γιὰ

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel.: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

νά παρουσιαστεί ή άλλη βάρκα με τούς υπόλοιπους άνδρες μας, αλλά δυστυχώς δεν υπήρχε κανένα σημάδι από αυτούς.

Η πιά κοντινή ξηρά ήταν τό νησί Cape Verde (άκρωτήριο Βέρντε) καί τό άπόγευμα βάλαμε πορεία γιά τό νησί Saint Vincent ("Άγιος Βικέντιος).

Τό πλήρωμα άρχισε νά ρωτά σχετικά με τήν ώρα τής εκεί άφιξης μας. "Έπρεπε νά τούς πώ, ότι θά φθάναμε σέ λίγες μέρες, ώστε νά μήν άποθαρρυνθοῦν.

Καθώς προχωρούσαμε πρὸς τό Νησί, τά μελέτμια γίνονταν όλο καί πιά έντονα καί ήταν δύσκολο νά συνεχίσουμε. 'Ο Α' μηχανικός, ό Ν. Κουφοπαντελής, ήταν υπεύθυνος γιά τά τρόφιμα καί τό νερό. Είχαμε 3 βαρέλια με νερό, τίς πρώτες μέρες είχαμε τή δυνατότητα νά πίνουμε δύο φορές τή μέρα, αλλά καθώς περνούσαν οι μέρες, έπρεπε νά κάνουμε οικονομία καί έτσι, είχαμε μόνο ένα μικρό ποτήρι τήν ήμέρα. "Όσο γιά τροφή, είχαμε μπισκότα. Χωρίζαμε ένα μπισκότο σέ 8 κομμάτια. 'Ακόμα, είχαμε μία κάσα με πορτοκάλια, μία με συμπυκνωμένο γάλα καί μία με οὔζο.

"Επειτα από μία βδομάδα, έξ αίτίας τών δυνατόν αντίθετων άνέμων ηταν έξαιρετικά δύσκολο νά συνεχίσουμε τόν προορισμό μας. Προσευχόμαστε γιά καλύτερο καιρό καί γιά μία συνάντηση με κάποιο άλλο πλοίο.

Δυστυχώς, δεν γινόταν τίποτα.

Βλέποντας ότι ήταν αδύνατο νά φθάσουμε στο νησί Cape Verde αλλάξαμε πορεία πρὸς τά νοτιοδυτικά ελπίζοντας, ότι θά εἶναι πιά εύκολο νά συναντήσουμε ένα άλλο πλοίο πρὸς αὐτήν τήν κατεύθυνση.

Τό πλήρωμα άρχισε νά γίνεται πολύ άνήσυχο, κατηγορώντας έμένα, επειδή τάχα δεν ήξερα τήν πορεία, πού θά έπρεπε νά ακολουθήσουμε καί επειδή ποτέ δέ θά φθάναμε σέ ξηρά. Πράγματι, ήταν αδύνατο νά φθάσουμε σέ οποιαδήποτε ξηρά, επειδή είμαστε εκατοντάδες μίλια μακριά.

Έν τῷ μεταξύ ή έλλειψη νερού γινόταν σοβαρή.

"Όλοι οι άνδρες ζητούσαν περισσότερο νερό. 'Από τήν άνατολή τοῦ 'Ηλίου μέχρι τή δύση, ή δίψα μας ήταν δραματικά άνυπόφορη. Μερικοί από μās έπιναν νερό από τή θάλασσα πού όμως επειδή ήταν άλμυρό, μās έκανε νά διψάμε περισσότερο. "Επειτα από 15 μέρες οι άνδρες μας άρχισαν νά βλαστημοῦν Θεούς καί δαίμονες. Κοιμό-

μαστε καθιστοί, επειδή ή βάρκα μας ήταν πολύ μικρή γιά 22 άνδρες καί δεν υπήρχε άρκετός χώρος γιά νά ξαπλώσουμε κάτω.

Η μόνη ξεκούραση, πού είχαμε ήταν τήν ώρα πού βλέπαμε όνειρα. Συνήθως όνειρευόμαστε πηγές με κρύο νερό καί τραπέζια με νοστιμότητες τροφές πάνω τους.

Ρίξαμε στὸν ώκεανό τήν εἰκόνα τοῦ 'Αγίου Νικολάου, με τήν ελπίδα ότι Αὐτός πού εἶναι ό φύλακας όλων τών ναυτικών, θά μās βοηθοῦσε νά συναντήσουμε ένα άλλο πλοίο. Σέ λίγες μέρες αφήσαμε τήν εἰκόνα νά φύγει, ελπίζοντας ότι μ' αὐτόν τόν τρόπο θά ήταν πιά εύκολο γιά τόν "Αγιο νά συναντήσει ένα άλλο πλοίο στό πέλαγος.

"Όταν ό καιρός ήταν καλός καί είχαμε γαλήνια θάλασα στό ταξίδι μας, οι καρχαρίες ήταν οι μόνιμοι σύντροφοί μας. "Η μόνη φορά πού δέ μās ακολουθοῦσαν ήταν, όταν συναντούσαμε ένα δελφίني. 'Αλλά μόλις τό δελφίни έφευγε, οι καρχαρίες ξαναγύριζαν.

"Επειτα από 20 μέρες, με τό χτύπημα τών βαρελιών προκλήθηκε μόλυνση τοῦ νεροῦ. Τό πλήρωμα χρησιμοποιοῦσε κάθε είδους κόλπο με σκοπό νά εξασφαλίσει λίγο νερό. Τό πιά συνηθισμένο κόλπο ήταν, ότι υπέφεραν από πονοκεφάλους.

'Αλλά αὐτό δεν τούς βοηθοῦσε καθόλου, διότι έρχόταν ή ώρα, πού όλοι μας υποφέραμε από πονοκεφάλους καί αν πίναμε περισσότερο νερό, τότε τίποτα δεν θά μās έμενε γι' άργότερα.

Καθώς πλησιάζαμε τόν 'Ισημερινό, άρχισε νά βρέχει. Τότε σφίγγαμε τά ρούχα μας, γιά νά βγάλουμε λίγο νερό' τό πίναμε όσο μικρό καί άλμυρό κι αν ήταν.

'Ο θερμαστής Χατζηκυριάκος πρόσφερε τά χρήματά του (άγγλικές λίρες) σ' όποιον τοῦ έδινε τό νερό από τό μερίδιό του. 'Αλλά, φυσικά κανένας δεν θά τό έκανε γιά όποιοδήποτε ποσό χρημάτων. Τότε αὐτός έскиζε τά χρήματά του καί ρίχνοντάς τα στὸν ώκεανό έλεγε ότι τά χρήματά του ήταν ή καταστροφή του.

"Εχανε τά μυαλά του!!!

Κάθε πρωί καθένας από μās συζητοῦσε γιά τό όνειρο πού έβλεπε τή νύχτα. Ξανά, όλα τά όνειρα αναφέρονταν στό κρυστάλινο κρύο νερό, πού έτρεχε από τίς πηγές στά χωριά μας. "Όλο τό πλήρωμα άρχισε πάλι νά καταριέται τούς Θεούς καί ζητοῦ-

σαν τή βοήθεια τοῦ διαβόλου.

"Ο Α' μηχανικός κανόνιζε τίς βάρδιες γιά τίς βραδινές επαγρυπνήσεις. Τά βράδια καθώς κοιτάζαμε τά άστρα νά βγαίνουν, πολλές φορές νομίζαμε, ότι ένα άστρο ήταν τό φῶς βαποριοῦ. 'Αλλά, καθώς τά άστρα άνέβαιναν ψηλότερα, καί δεν μπορούσαμε νά τά δοῦμε, χάναμε τήν τελευταία μας ελπίδα.

Μερικοί από τούς άνδρες μας γίνονταν όλο καί πιά αδύνατοι καί έπρεπε νά τούς δίνουμε λίγο γάλα καί ένα πορτοκάλι. 'Ακόμα καί τά δόντια τους έπηρεάζονταν από τόν υποσιτισμό καί κουνούσαν. Μερικές φορές, οι άνδρες ήταν τόσο διψασμένοι, πού έπιναν τό οὔρο τους.

"Ενας άνδρας από τό πλήρωμά μας, πολύ γέρος, από τό νησί Αἴγινα, καθόταν στη μπροστινή πλευρά τής βάρκας καί δεν παραπονιόταν ποτέ.

'Ο υπεύθυνος άξιωματικός τοῦ άσυρμάτου μās είπε, ότι τήν προηγούμενη μέρα από τή βύθιση τοῦ πλοίου μας, είχε μιλήσει στό ραδιόφωνο με ένα άργεντινέζικο πλοίο.

Προφανώς, αὐτό ήταν τό Γερμανικό πλοίο, τό όποιο, επειδή ήταν τόσο κοντά μας, πήρε τή θέση μας καί άργότερα μās έντόπισε.

Μερικοί άλλοι από τό πλήρωμα έλεγαν άνοησίες. "Ενας Γ' μηχανικός με τό όνομα 'Ανδρέας Δρακάκης, ήταν στη χειρότερη μορφή. Πίστευε, ότι θά ήταν ό πρώτος πού θά έριχναν στη θάλασσα.

Τήν ήμέρα πρίν από τή συνάντησή μας με τό πορτογαλικό πλοίο, ό μπάρμπα 'Ανδρέας ξύπνησε τό πρωί καί μοῦ είπε:

— «Καπετάνιε, χθές βράδυ ό "Άγιος Νικόλαος μοῦ παρουσιάστηκε καί μοῦ είπε, ότι θά πρέπει νά σταματήσουμε τίς βλαστήμιες γιατί θά μās σώσει» καί συνέχισε:

— «Πίστεψέ με, δεν ήταν όνειρο, τόν είδα». Κανένας μας δεν έβγαλε ήχο' όλοι νομίσαμε ότι ό μπάρμπα 'Ανδρέας είχε χάσει τά μυαλά του.

Τό πλήρωμα άρχισε νά τόν κοροϊδεύει ρωτώντας τον τήν ώρα πού θά έρχόταν ό "Άγιος Νικόλαος. 'Αλλά ό μπάρμπα 'Ανδρέας, τούς έλεγε έντελώς σοβαρά, ότι δεν γνώριζε τήν ακριβή ώρα.

Στίς 10.00 π.μ. φάνηκε καπνός στὸν όρίζοντα. Αὐτό ήταν κάτι πολύ νέο γιά μās, καθ' όλον τό μήνα τοῦ ταξιδιοῦ.

Λίγο άργότερα, μπορέσαμε νά δοῦμε τό

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

σχήμα ενός πλοίου να έρχεται προς τη δική μας κατεύθυνση. Σταματήσαμε να αναπνέουμε από την έξαψη και τα λόγια του μπάρμπα Άνδρέα ήρθαν άμέσως στο μυαλό μας. Για μία στιγμή πιστέψαμε, ότι πράγματι μάς έσωσε γιατί ήταν ένας καλός, θρησκόσκιος άνθρωπος και ο θεός άκουσε τις προσευχές του. Όλη η δυστυχία μας ανήκε στο παρελθόν και άρχισαμε να γελάμε και να κάνουμε άστεϊα. Τό πλοίο ήταν σέ απόσταση πέντε μίλια μακριά και προφανώς μάς είχε ήδη δει.

Άρχισαμε να κωπηλατούμε όσο πιο γρήγορα μπορούσαμε προς αυτήν την κατεύθυνση, αλλά προς μεγάλη μας απογοήτευση γύρισε προς την αντίθετη κατεύθυνση και εξαφανίστηκε. Η δυστυχία μας ήταν απερίγραπτη. Στην απελπισία μας άρχισαμε να βάζουμε φωτιά στα ρούχα μας για να προσελκύσουμε την προσοχή αυτού του πλοίου.

Για κάποια στιγμή, τό πλοίο μας ήταν τόσο γεμάτο από καπνό, ώστε ήταν αδύνατο να δει ο ένας τον άλλον. Τελικά σέ λίγο τό πλοίο παρουσιάστηκε πάλι και αυτή τη φορά ήρθε πολύ κοντά μας. Σταμάτησε και μπορούσαμε να δούμε πολλούς ανθρώπους πάνω στο κατάστρωμα. Ένας απ' αυτούς άρχισε να μάς μιλάει Έλληνικά, κάνοντάς μας διάφορες έρωτήσεις. Του είπαμε την ιστορία μας και τά σχετικά μέ τά παθήματά μας, τά όποια δέν φαινόταν να τά πιστεύει.

Άφου ήρθαν προς την πλευρά του πλοίου, χαμήλωσαν τη βοηθητική τους σκάλα και μερικοί απ' αυτούς ήρθαν στη βάρκα μας, για να μάς βοηθήσουν να επιβιβαστούμε στο πλοίο τους. Όταν επιβιβαστήκαμε όλοι, σήκωσαν τη βάρκα μας και απέπλευσαν για τό Ρίο Ίανέιρο.

Έπειδή καθόμασταν τόσο πολύ καιρό και είμαστε τόσο εξαντλημένοι, δέν μπορούσαμε να τεντώσουμε τά πόδια μας και να σταθούμε όρθιοι.

Τό πρώτο πράγμα πού έκανε ο γιατρός ήταν να μάς δώσει νερό, άφου τό φαγητό θά ήταν βαρύ για τά άδεια στομάχια μας. Τότε μάς πήγε στο νοσοκομείο του πλοίου όπου πλυθήκαμε, ξυριστήκαμε και μάς έδωσαν καθαρά ρούχα για να φορέσουμε.

Τό όνομα του πλοίου ήταν «Sagra Pinto», μέ πορτογαλική σημαία. Υπήρχαν 650 έπιβάτες στο πλοίο, όλοι πρόσφυγες απ' όλη την Εύρώπη, πού πήγαιναν στη

Βραζιλία. Επίσης, οι έπιβάτες μάς πρόσφεραν ρούχα, τσιγάρα και χρήματα. Δέν δεχτήκαμε τά χρήματα.

Ο καθένας απ' αυτούς είχε μία ιστορία να διηγηθεί. Είχαμε χάσει πολλά κιλά ο καθένας, αλλά όλα είχαν ξεχαστεί και άρχισαμε να λέμε άστεϊα. Τό μόνο πράγμα πού θέλαμε, δέν ήταν τίποτα άλλο από νερό. Δέν λαχταρούσαμε φαγητό.

Μάς έσωσαν στις 8 Οκτωβρίου του 1940. Άκριβώς 29 μέρες μετά από τη βύθιση του πλοίου μας. Είχαμε κάνει 1.400 μίλια πάνω στη βάρκα μας.

Τηλεγραφήσαμε στους Ιδιοκτήτες μας καθώς και στις οικογένειές μας για τη διάσωσή μας πού είχαν όλων των ειδών τις έρωτήσεις. Επίσης, μάς ρώτησαν σχετικά μέ τους υπόλοιπους άνδρες μας. Την τύχη των όποιων δέ ξέραμε.

Φθάνοντας στο Ρίο μάθαμε, ότι οι υπόλοιποι από τό πλήρωμά μας, πού και εκείνοι έπλεαν μέ ναυαγοσωστική βάρκα, σώθηκαν από ένα βρετανικό πλοίο τό «Erin de Larinaya» και μεταφέρθηκαν στο Μπουένος Άϊρες.

Υπέφεραν όπως και έμείς.

Οι βραζιλιάνικες άρχές δέν επέτρεψαν στο πλήρωμα να ξεμπαρκάρει από τό πλοίο. Μέ εξαίρεση τόν Α' μηχανικό και τόν πλοίαρχο είχαν διατάξει φρουρούς για τό πλήρωμα, αλλά ο Α' μηχανικός προτίμησε να παραμείνει μέ τό πλήρωμα.

Τό πλήρωμα δέν ήξερε ότι τους κρατούσε τό Immigration νόμιζαν ότι ο μόνος λόγος για τους φρουρούς ήταν να έμποδίσουν τη διαφυγή τους.

Παραμείναμε στο Ρίο περίπου όκτώ μέρες. Έπιστρέψαμε στη Λισσαβώνα μέ τό ίδιο πλοίο και στην επιστροφή οι άρχές μάς έδωσαν παράταση στην άδεια παραμονής. Έδωσα στον υποπλοίαρχο του Sagra Pinto τό χρονόμετρο, έπειδή ήταν ο πρώτος πού μάς είδε.

Τόσο ο πλοίαρχος όσο και τό πλήρωμα του «Sagra Pinto», προσπάθησαν να μάς βοηθήσουν, όσο μπορούσαν. Όταν τους αφήσαμε, τους ευχαριστήσαμε πάρα πολύ και δέν τους ξεχάσαμε ποτέ.

Ήταν οι σωτήρες μας.

Όταν τό πλήρωμα πληρώθηκε μέ χρήματα από την Ασφάλεια, και άφου πήραν τά μεροκάματά τους, άρχισαν να φεύγουν μέ άλλα πλοία. Στη Λισσαβώνα υπήρχαν πολλά πλοία πού ζητούσαν πλήρωμα.

Δέν μπορούσαμε να πάμε στην Ελλάδα, γιατί η Χώρα είχε κατακτηθεί από τους Ιταλούς και τους Γερμανούς. Στο Lisbon υπήρχαν πολλοί Έλληνες ναυτικοί και κάθε μέρα πήγαιναν όλο και περισσότεροι.

Έπειτα από έξι μήνες παραμονής στη Λισσαβώνα μπαρκάρισα ως υποπλοίαρχος σ' ένα πλοίο πού μετέφερε φορτίο για λογαριασμό της Έλβετικής Κυβέρνησης μ' αυτό τό πλοίο επέστρεψα στη Ν. Υόρκη. Έφυγα από τη Ν. Υόρκη και άποφάσισε να μήν ξαναμπαρκάρω.

Μετά από λίγους μήνες, οι ΗΠΑ είχαν έμπλακεί στον Πόλεμο. Πήγα στο στρατό και σάν ναυτικός, υπηρέτησα στο Έμπορικό Ναυτικό ως υποπλοίαρχος. Ταξίδευα κατά τη διάρκεια του πολέμου μέ άμερικανικά πλοία.

Όταν ο πόλεμος σταμάτησε, ξαναμπαρκάρισα ως πλοίαρχος σέ πλοία μέ Έλληνική σημαία. Πήγα στην Ελλάδα. Έφερα την οικογένειά μου στις ΗΠΑ, όπου ζούν από τότε και εν τώ μεταξύ έγιναν Άμερικανοί πολίτες.

Ο υποπλοίαρχος Αντώνιος Σκούφαλος, είχε ξεμπαρκάρει στο Μπουένος Άϊρες και είχε μείνει εκεί. Όταν τόν συνάντησα, έπειτα από τόσα πολλά χρόνια, μου είπε ότι, όταν αυτός και τά άλλα μέλη του πληρώματος είχαν επιβιβαστεί στο Γερμανικό πλοίο, οι Γερμανοί είχαν καλύψει τά μάτια του και τόν είχαν κλειδώσει σ' ένα δωμάτιο.

Έπειτα από τη βύθιση του πλοίου μας, οι Γερμανοί ρυμούλκησαν τη βάρκα, και έπειτα από μιάς μέρας ταξίδι, έδωσαν διαταγή στο Σκούφαλο και στά άλλα μέλη του πληρώματος να επιβιβαστούν στη ναυαγοσωστική βάρκα.

Τους άφησαν στη βάρκα περίπου 200 μίλια μακριά για να μή μπορούν να μάς συναντήσουν.

Τό Γερμανικό πλοίο φαινόταν σάν φορηγό πλοίο, μέ ξένη σημαία, αλλά ήταν πολεμικό. Υπέφεραν από έλλειψη νερού, τροφή κλπ. όπως κι έμείς.

Ποτέ δέ συνάντησα τόν πλοίαρχο του Γερμανικού καταδρομικού και ποτέ δέ μίλησα μαζί του. Οι ναύτες πού υπέφεραν από νευρική κρίση, ήταν από τη δική μας βάρκα, αλλά όλοι είχαν σωθεί και γιατρευτεί.

Πλοίαρχος ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΑΦΟΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΙΘ. 2097/1991
ΜΟΜΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Διαδικασία Ασφαλ. Μέτρων

Πρόεδρος: Πλαστήρας Αναστασά-
κης
Δικηγόρος: Πάνος Μαυρογιάννης

Άσκηση δικαιώματος (LIEN) (έπι-
σχέσεως) του Άγγλικού Δικαίου επί
του φορτίου για καθυστέρηση πλη-
ρωμής του ναύλου. Έπιτρεπτή και
μέ παρακράτηση του φορτίου εντός
του πλοίου. Δεκτή η άσκηση αυτή
σέ Έλληνικό λιμένα ως προσωρινή
ρύθμιση καταστάσεως έφ'όσον η
σχέση διέπεται από τό Άγγλικό Δί-
καιο».

Μέ την αίτηση ζητείται, στο πλαίσιο
της προσωρινής ρυθμίσεως της κατα-
στάσεως, να έπιτραπεί στην αίτουσα
νά προβεί σέ έπίσχεση του μεταφερο-
μένου μέ τό πλοίο της «Altair» φορ-
τίου 25.104,64 μετρικών τόννων ζά-
χαρης προκειμένου να εξασφαλισθεί η
απαίτηση της καταβολής του ναύλου,
τόν όποιο η καθ' ης η αίτηση (ναυλώ-
τρια) ώφειλε να καταβάλει κατά ποσο-
στό 90% μέσα σέ έπτά (7) εργάσιμες
ήμερες από της παραδόσεως των
φορτωτικών σ' αυτήν (29.8.1991),
τόν δέ υπόλοιπο μαζί μέ την τακτοποί-
ηση της αποζημιώσεως, υπεραναμο-
νής η έπιταχύνσεως (δρος 20 του
ναυλοσυμφώνου), ύποκείμενης άλ-
λως στο δικαίωμα έπισχέσεως (LIEN)
της αίτουσας (έκναυλωτριάς — πλοιο-
κτήτριας), σύμφωνα μέ τόν δρο 34
του, ναυλοσυμφώνου, στόν όποιο ρη-
τώς προσδιορίζεται η έννοια του δρου

αυτού (LIEN) ως δικαιώματος έπισχέ-
σεως του φορτωμένου φορτίου ά-
σκουμένου και πρό της άφίξεως του
πλοίου στο λιμένα έκφορτώσεως, έν-
ω περαιτέρω όρίζεται στο ίδιο ναυλο-
σύμφωνο (δρος 45) ότι πάσα διαφορά
πού προκύπτει από αυτό παραπέμπε-
ται σέ διαιτησία στο Λονδίνο και θα έ-
πιλύεται σύμφωνα μέ τό νόμο και τη
διαδικασία που ισχύουν εκεί.

Η αίτηση άρμοδίως εισάγεται στο
Δικαστήριο τουτο (άρθρ. 683 παρ. 1
Κ.Πολ.Δ.7 και, μέ τό πιδό πάνω περιε-
χόμενο και αίτημα είναι νόμιμη, στηρι-
ζόμενη στις σχετικές διατάξεις του
Άγγλικού νόμου, ό όποιος ρητώς
συμφωνήθηκε ως έφαρμοστέο δικαίο
για τίς διαφορές που προκύπτουν από
τήν προκείμενη σύμβαση ναυλώσεως
και σύμφωνα μέ τό όποιο ό πλοιοκτή-
της δύναται: α) να έκφορτώσει τό
φορτίο σέ αποθήκη, η όποια δέν θα ά-
νήκει στόν κύριο του φορτίου η δέν
θα είναι υπό τόν έλεγχό του η β) να
κρατήσει τό φορτίο επί του πλοίου μέ-
χρις ότου τό δικαίωμα του LIEN (έπί-
σχεση) ίκανοποιηθεί (είτε μέ πληρω-
μή, είτε μέ παροχή έγγυήσεως, ανάλο-
γα μέ την περίπτωση) ένόψει και της
ρητώς προσδιοριζόμενης στο ναυλο-
σύμφωνο (δρος 34) και τη φορτωτική
(δρος 12) έννοιας του δρου LIEN (έπι-
σχέσεως), έμπιπτούσης στην πιδό πά-
νω διάταξη του Άγγλικού Νόμου (βλ.
προσκομιζόμενη από 12.9.1991
γνωμοδότηση των άγγλων δικηγόρων
Hill Taylor Dickinson σχετικά μέ την έν-
νοια του δρου LIEN κατά τόν Άγγλικό
Νόμο).

Έπομένως η αίτηση πρέπει να έρευ-
νηθεί περαιτέρω από ουσιαστική άπο-
ψη και έν άπουσία της καθ' ης η αίτη-

ση η όποια κλήθηκε νομίμως και έμ-
προθέσμως διά της έπιδόσεως άντι-
γράφου της αίτησεως στην ένταύθα
άντιπρόσωπό της πράκτορα και άντί-
κλητο της «Seachart Corporation» (η
όποια υπέγραψε και τό ναυλοσύμφω-
νο), πλήν όμως δέν προσήλθε κατά τη
συζήτηση της αίτησεως, δικαζόμενη
ως να ήταν παρούσα (βλ. σχετ. ύπ' ά-
ριθ. 612/18.9.1991 έκθεση έπιδόσε-
ως της δικαστικής Έπιμελήτριας του
Πρωτοδικείου Πειραιώς Σοφίας Έμμα-
νουηλίδη — Γιαζάκου).

Από τά έγγραφα που προσκομίζον-
ται, την κατάθεση του μάρτυρα Γεωρ-
γίου Χαρημή, που έξετάσθηκε ένόρ-
κως στο άκροατήριο και δλη γενικά τη
διαδικασία πιθανολογήθηκαν, κατά
τήν κρίση του Δικαστηρίου τά άκό-
λουθα πραγματικά περιστατικά: Δυνάμει
του από 1.8.1991 ναυλοσυμφώνου
ζακχάρως από Κούβα τύπου «Cuba-
sugar» που ύπογράφηκε στόν Πειραιά
μεταξύ της αίτουσας και της καθ' ης η
αίτηση άντιπροσωπευμένων από τίς
έταιρίες «Athens Coast Compania Na-
viera S.A.» και «Sea Chart Corpora-
tion» άντιστοίχως, η αίτούσα έξεναύ-
λωσε στην καθ' ης η αίτηση τό υπό
σημαία Κύπρου Ιδιόκτητο πλοίο της
«Altair» κοχ. 17.174 και κκχ. 11.523
για τη μεταφορά 26.000 μετρικών
τόνων ζακχάρως, 10% πλέον η έ-
λαττον κατ' έπιλογή των πλοιοκτη-
τών, από λιμένες της Κούβας σέ ρωσι-
κό λιμένα η λιμένες της Βαλτικής η του
Εύξεινου Πόντου κατ' έπιλογή της
καθ' ης η αίτηση μέ τούς άκόλουθους
δρους και συμφωνίες: α) Ός ναύλος
για τη μεταφορά αυτή συμφωνήθηκε
τελικά C πρόσθετο σύμφωνο της
3.9.1991) τό ποσό των 29,30 δολ-
λαρίων Η.Π.Α. ανά μ.τ. προκειμένου
περί έκφορτώσεως σέ λιμένα του Εύ-
ξεινου Πόντου και τό ποσό των 28,30
δολλαρίων ΗΠΑ προκειμένου περί έκ-
φορτώσεως σέ λιμένα της Βαλτικής
θάλασσας. β) Ό ναύλος αυτός συμ-
φωνήθηκε να είναι καταβλητέος κατά
90% έντός έπτά (7) εργάσιμων τρα-
πεζικών ημερών από της παραδόσεως
των φορτωτικών (στό φορτωτή) τό δέ
υπόλοιπο 10% μαζί μέ την τακτοποίη-
ση της αποζημιώσεως υπεραναμονής
η έπιταχύνσεως, γ) οι πλοιοκτήτρες έ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

πιφύλαξαν, σ' αυτούς τό δικαίωμα επι-
σχέσεως του φορτωμένου φορτίου
γιά την πληρωμή του ναύλου, νεκρού
ναύλου, υπερανάμνησης καί όλων των
λοιπών παροχών (δρος 34), τό δι-
καίωμα δέ αυτό θά δικαιούται νά ά-
σκήσουν, σέ περίπτωση μή πληρωμής
του ναύλου καί πριν από την άφιξη
του πλοίου στο λιμένα έκφορτώσεως
δ) κάθε διαφορά πού προκύπτει από
τό σύμφωνο θά επιλύεται μέ διαιτησία
στο Λονδίνο σύμφωνα μέ τον Άγγλι-
κό Νόμο (δροι 24 καί 45). Σέ έκτέλε-
ση της συμβάσεως αυτής τό πιά πάνω
πλοίο της αϊτούσης προσήγγισε στις
21. 8.1991 στο λιμένα Guayaquil της
Κούβας άπ' όπου εφόρτωσε συνολικά
25.104,64 μ.τ. ζακχάρεως από τη
φορτωτρία εταιρία «Cubasugar». Για
τή φόρτωση αυτή έκδόθηκε ή από
29.8.1991 φορτωτική στην όποία ά-
ναφέρεται ή φορτωθείσα αυτή ποσό-
τητα ζακχάρεως, μέ λιμένα προορι-
σμού τό Νοβοροσίσκ Ρωσίας (Εύξει-
νος Πόντος). Η φορτωτική αυτή πα-
ραδόθηκε αύθημερόν, δηλαδή στις
29.8.1991 στην φορτωτρία εταιρία
καί τό πλοίο αναχώρησε την ίδια μέρα
γιά την έκτέλεση της συμφωνηθείσης
μεταφοράς.

Όμως, παρά τη συμφωνία, ή καθ' ής
δέν κατέβαλε στην αϊτούσα τό 90%
του ναύλου έντός της προθεσμίας των
επτά (7) εργάσιμων τραπεζικών ήμε-
ρων από της παραδόσεως της φορτω-
τικής, ή όποία (προθεσμία) έληξε στις
9 Σεπτεμβρίου 1991, παρά τις όχλή-
σεις της. Ό ναύλος αυτός άνέρχεται
στο ποσό των δολλαρίων ΗΠΑ
735.565,95 (25.104,64 μ.τ. Χ δολ.
29,30) μέϊον ποσοστό 6,5% ή δολ-
λάρια 45.972,87 γιά προμήθειες των
μεσιτών πού μεσολάβησαν =
689.592,48 δολλάρια ΗΠΑ, τό 90%
του όποιου είναι δολλάρια ΗΠΑ
620.632. Συντρέχει επομένως νόμι-

μη περίπτωση άσκήσεως έκ μέρους
της αϊτούσης - ένναυλωτριάς του δι-
καιώματος επισχέσεως (LIEN) κατά τό
έφαρμοστέο έν προκειμένω άγγλικό
δίκαιο, σύμφωνα μέ όσα έκτέθηκαν
παραπάνω. Νά σημειωθεί ότι ή διάτα-
ξη του άρθρου 152 του ΚΙΝΔ (Έλλη-
νικού) σύμφωνα μέ την όποία ό ένναυ-
λωτής δέν δικαιούται εις παρακράτη-
ση των έμπορευμάτων, άποτελεί έν-
δοτικό δίκαιο, δέν άπαγορεύεται δη-
λαδή άντίθετη συμφωνία μέ την όποία
θά συνομολογείται τό δικαίωμα επι-
σχέσεως γιά την πληρωμή του ναύλου
(βλ. Ν. Δελούκα: Ναυτικό Δίκαιο παρ.
228, Δ. Καμβύση: Ίδιωτικό Ναυτικό
Δάκιο κάτω από τό άρθρο 152 σημ. 3
Μ.Π.Π. 738/86 ΕΝΔ 1.14 σελ. 213).
Περαιτέρω πιθανολογήθηκε ότι συν-
τρέχει έν προκειμένω επείγουσα περί-
πτωση καί επικείμενος κίνδυνος πού
δικαιολογούν τη λήψη άσφαλιστικών
μέτρων γιά την προστασία του δικαιώ-
ματος της αϊτούσης προς καταβολή
του ναύλου, ή προθεσμία προς κατα-
βολή του όποιου κατά ποσοστό 90%
έξέπνευσε πρό πολλού πιθανολογεί-
ται δέ ότι ή άπαίτηση της αϊτούσης
κινδυνεύει καί ως προς τό υπόλοιπο
ποσοστό του (10%). Επομένως πρέ-
πει νά γίνει δεκτή ή αίτηση καί νά επι-
τραπεί στην αϊτούσα, στο πλαίσιο της
προσωρινής ρυθμίσεως της καταστά-
σεως (άρθρ. 731 επ. Κ.Πολ.Δ.), νά
προβεί σέ έπίσχεση του διά του
πλοίου της «Altair» μεταφερομένου
φορτίου 25.104,64 μ.τ. ζακχάρεως,
άμα τη άφίξει του πλοίου στον Πειραιά
(ένδιάμεσο λιμένα) γιά την εξασφάλι-
ση της άπαιτήσεως κατά της καθ' ής
προς καταβολή του ναύλου, ό όποιος
δπως έκτέθηκε άνέρχεται σέ
689.582,48 δολλάρια. Στην καθ' ής
πρέπει, σύμφωνα καί μέ τον δρο 34
του ναυλοσυμφώνου, νά παρασχεθεί
ή εύχέρεια νά άντικαταστήσει την έπί-

σχεση μέ Ισόποση προς την άπαίτηση
έγγυοδοσία ύπέρ της αϊτούσης κατα-
θέτοντας στή Γραμματεία του Δικα-
στηρίου τούτου Ισης άξίας έγγυητική
έπιστολή αξιόχρεης στην Έλλάδα
Τράπεζας. Η καθ' ής ή αίτηση, λόγω
της ήττας της, πρέπει νά καταδικασθεί
στή δικαστική δαπάνη της αϊτούσης
(άρθρ. 176 Κ.Πολ.Δ.).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζοντας έρήμην της καθ' ής ή αίτη-
ση.

Δέχεται την αίτηση.

Επιτρέπει στην αϊτούσα, στο πλαί-
σιο της προσωρινής ρυθμίσεως της
καταστάσεως, νά προβεί στην έπίσχε-
ση, κατά τούς όρους του Άγγλικού
νόμου, του μεταφερομένου μέ τό
πλοίο της «Altair» φορτίου
25.104,64 μ.τ. ζακχάρεως τό όποιο
έχει φορτωθεί την 29.8.1991 στο λι-
μένα Guayaquil της Κούβας κι έχει
προορισμό τό λιμάνι Νοβοροσίσκ της
Σοβιετικής Ένώσεως καί γιά τό όποιο
έχει έκδοθεί ή από 29.8.1991 φορ-
τωτική (ύπ' αριθ. 1) μέχρι νά καταβλη-
θεί σ' αυτήν ό όφειλόμενος ναύλος έκ
δολ. ΗΠΑ 689.592,48.

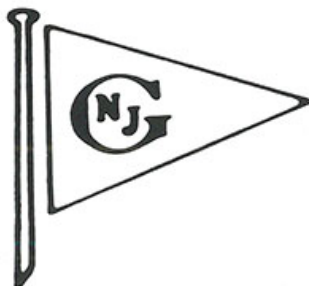
Παρέχει στην καθ' ής την εύχέρεια
νά άντικαταστήσει την έπίσχεση αυτή
του φορτίου μέ Ισόποση έγγυοδοσία
ύπέρ της αϊτούσης, καταθέτοντας στή
Γραμματεία του Δικαστηρίου τούτου Ι-
σης άξίας μέ τό άνω ποσό έγγυητική έ-
πιστολή αξιόχρεης στην Έλλάδα Τρά-
πεζας. Καί

Καταδικάζει την καθ' ής τη δικαστι-
κή δαπάνη της αϊτούσας έκ δραχμών
δέκα έξ χιλιάδων (16.000).

Κρίθηκε, άποφασίστηκε καί δημο-
σιεύτηκε στον Πειραιά, στις 25 Σε-
πτεμβρίου 1991, σέ έκτακτη καί δη-
μόσια συνεδρίαση, μέ την παρουσία
καί του Γραμματέα Παναγιώτη Σφήκα.

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΑΝΙΑ

Επεκτείνεται ο ABS

Ο Άμερικανικός Νηογνώμονας εγκαινιάσει τα νέα του γραφεία στη Δανία, με αρχιεπιθεωρητή τον κ. Λάρς Λέαντερ, ο οποίος έχει δωδεκαετή προϋπηρεσία στο Ναυτιλιακό Διευθυντήριο της Δανίας.

Τα νέα γραφεία του ABS θα παρέχουν βελτιωμένες υπηρεσίες στη περιοχή της Νότιας Γιουτλάνδης που περιλαμβάνει τμήματα της Δανίας, της Γερμανίας και του δανέζικου νησιού Φύν, όπου υπάρχουν έκτακτες ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Τα τοπικά γραφεία του ABS θα παρέχουν πιστοποιητικά επιθεωρήσεως πλοίων, καθώς επίσης θα διαχειρίζεται τις υπηρεσίες των θυγατρικών εταιριών του Άμερικανικού Νηογνώμονα, ABS Industrial Verification και ABS Quality Evaluation.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οι ναυλώσεις του πολέμου

Ύστερα από τις επερωτήσεις που έγιναν στη βρετανική κυβέρνηση για τους ναύλους που πληρώθηκαν στις βρετανικές ναυτικές εταιρίες κατά τη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου, τώρα με τη σειρά της και η αρμόδια αμερικανική υπηρεσία θαλασσίων στρατιωτικών μεταφορών Military Sealift Command διερωτάται για τους ναύλους που καταβλήθηκαν στην εταιρία Sea Land για την επιστροφή των εμποροκιβωτίων προς τις Η.Π.Α.

Πράγματι από σχετική έρευνα απεκαλύφθη ότι ο ναύλος της Sea Land για κάθε εμποροκιβώτιο των 20' για γενικά εμπορεύματα μή προσδιοριζόμενα, ανήλθε σε 4.692 δολλ. έναντι κανονικής τιμής 2.120

δολλ. Σημειώνεται ότι ο περί προτιμήσεως φορτίων νόμος του 1904 επιφυλάσσει μόνον τα κρατικά φορτία υπέρ των εθνικών πλοίων αλλά με τις τιμές που ισχύουν στις ιδιωτικές μεταφορές.

Από της πλευράς της η Sea Land ισχυρίζεται ότι οι ανωτέρω αιτιάσεις οφείλονται σε ανεπίτρεπτη σύγκριση μεταξύ των ναύλων που ισχύουν για μεταφορά από λιμένας σε λιμένας και των τιμών για μεταφορά από πόρτα σε πόρτα. Πάντως εντός του μηνός οι εκπρόσωποι της MSF και της Sea Land θα συναντηθούν για να ξεκαθαρίσουν την υπόθεση ή οποία δεν θα είναι εύκολη δεδομένου ότι μέχρι τώρα η Sea Land έχει μεταφέρει άνω των 10 χιλιάδων εμποροκιβωτίων.

Αντιδράσεις των Κλάμπς στον ΟΡΑ '90

Οι αντιδράσεις των αλληλασφαλιστικών οργανισμών προστέθηκαν στην όγκουμένη δυσφορία της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας για την εφαρμογή του ΟΡΑ '90. Οι τελευταίες προτάσεις της Άμερικανικής Άκτοφυλακής αφορούν το ύψος της έγδυτης επιστολής που θα εκδίδουν τα Ρ & Ι Κλάμπς και στη δυνατότητα της Άκτοφυλακής να απαιτεί την πληρωμή της σε περίπτωση άτυχηματος απ' ευθείας από τα Ρ & Ι Κλάμπς.

Τό σημειώνεται πιστοποιητικό έγδυται την πληρωμή από το Ρ & Ι Κλάμπ των εξόδων καθαρισμού της πετρελαιοκηλίδας για ποσό 150 δολλ. ανά τόννο ολικής χωρητικότητας του υπεύθυνου πλοίου. Με τις νέες προτάσεις της Άκτοφυλακής το ποσό αυξάνεται στα 1.500 δολλ. ανά τόννο, αλλά συγχρόνως η έγδυση επεκτείνεται προς τις πολιτικές αρχές, σε επιχειρήσεις αλλά και σε ιδιώτες.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέα ενισχυμένα τάνκερς για τη Chevron

Δύο ακόμα δεξαμενόπλοια με ενισχυμένα τοιχώματα προσθέτει στο στόλο της η ναυτιλιακή εταιρία Chevron Shipping. Τα ναυπηγεία της Μισουϊ θα ναυπηγήσουν ένα δεξαμενόπλοιο των 148.800 τόν. d.w. με ημερομηνία παράδοσης τον Μάρτιο του 1993, ενώ ένα δεξαμενόπλοιο των 132.000 τόν. d.w. θα ναυπηγήσει το ναυπηγείο Ishibras με τεχνική βοήθεια από την Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Η Ishibras ναυπηγεί ήδη δύο δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα για λογαριασμό της Chevron βάσει ενός συμβολαίου της Μισουμπίσι.

Τα νέα αυτά σκάφη θα ναυπηγηθούν σύμφωνα με τα σχέδια της Άμερικανικής εταιρίας που διαχωρίζει τον κενό χώρο μεταξύ των δύο τοιχωμάτων σε διαμερίσματα που βοηθούν στον έλεγχο της πλευστότητας και της ευστάθειας του σκάφους. Η σχεδίαση των σκαφών δίνει προτεραιότητα στην εύκολη επιθεώρησης και συντήρησης, στην ασφάλεια του προσωπικού και στην πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο.

ΙΤΑΛΙΑ

Η κατέλκυση του «Lyra»

Κατελκύστηκε στα ναυπηγεία Φινκαντιέρι του Μονφαλκόνε το μπάλκ κάρριερ των 260.000 τόν. d.w. «Lyra». Το σκάφος ναυπηγήθηκε γοά λογαριασμό της Sidermar και είναι δίδυμο του «Auriga», για τη κατασκευή του οποίου εργάσθηκαν πολλά ναυπηγεία της Φινκαντιέρι. Το Μονφαλκόνε για το πρόσθιο τμήμα, το Μαργκέρα της Βενετίας για το κεντρικό τμήμα, η Άνκονα για τις υπερκατασκευές και η Τεργέστη για τα λοιπά.

Το «Lyra» έχει μήκος 323 μ., πλάτος 50,24 μ. και εμπορικό βύθισμα 20,50 μ, θα προωθείται με συγκρότημα ντίζελ Φινκαντιέρι - Σουλτσερ 19.000 ίππων που θα προσδίδει ταχύτητα 13 κόμβων. Το πλοίο θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο. Για τη ναυπήγηση του εργάσθηκαν 450 άτομα και χρησιμοποιήθηκαν 30.500 τόν. χάλυβος για τη γάστρα και 2.500 τόν. για τον εξοπλισμό του.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Ιδιωτικοποίηση λιμένων**

Υστερα από διαπραγματεύσεις που κράτησαν 18 μήνες η εταιρία *First Corporate Shipping* αγόρασε από το Δημοτικό Συμβούλιο το λιμάνι του Μπρίστολ.

Τυπικά η μεταβίβαση έγινε με συμβόλαιο μισθώσεως 150 ετών, αντί μισθώματος 11 εκατ. λιρών και εξόφληση του χρέους των 25 εκατ. λιρών της δεξαμενής του *Royal Portbury*. Ένας άλλος σημαντικός όρος του συμβολαίου είναι η αναληψη υποχρεώσεως εκ μέρους της μισθώτριας εταιρίας για νέες επενδύσεις μεταξύ των οποίων η κατασκευή νέου τέρμιναλ για ταχύτητα φορτία στο *Portbury*. Το τέρμιναλ αυτό θα είναι το τρίτο σε ολόκληρη τη Μ. Βρετανία, ενώ τα άλλα δύο βρίσκονται στο *Thamesport* και στο *Immingham*.

Την εκμετάλλευση του λιμένος του Μπρίστολ θα αναλάβει η εταιρία *Bristol Port Company*, θυγατρική της *First Corporate*, ανώτερο στέλεχος της οποίας όρισε ο Διευθυντής της εταιρίας του λιμένος.

Εγνώσθη εξάλλου ότι η Διεύθυνση του λιμενικού συγκροτήματος *Middlesbrough* και *Hartlepool* στις εκβολές του ποταμού *Tees* απεφάσισε να προχωρήσει το δυνατό ταχύτερο στη μεταβίβαση στον ιδιωτικό τομέα του λιμένος *Tees - Hartlepool* σε εκτέλεση του νόμου *Ports Act* του 1991.

Πρός τοῦτο όλες οι υπηρεσίες του λιμένος θα μεταφερθούν σε μία νέα επιχείρηση ή οποία στη συνέχεια θα πωληθεί σε πλειοδοτικό διαγωνισμό.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Έληξε η διαμάχη Μπέργκεσεν και Λέξμαρ**

Η μακρόχρονη διαμάχη μεταξύ της νορβηγικής εταιρίας *Μπέργκεσεν* και της αμερικανικής εταιρίας του *Κοννέκτικατ Λεχμαρ Corporation*, με αίτια την ακύρωση της χρονοναύλωσης τριών υπερδεξαμενοπλοίων, έληξε μετά από αμοιβαίες υποχωρήσεις των δύο αντιδίκων. Ήδη η *Μπέργκεσεν* χρονοναύλωσε τα τρία υπερδεξαμενόπλοια με ήμερησιο ναύλο υψηλότερο από αυτόν που

είχε συμφωνηθεί με την *Lexmar*. Τα δύο VLCC ναυλώθηκαν από την εταιρία *Marc Rich* που ανήκει στον πρώην πρόεδρο της *Lexmar*, κ. Μόρτεν Κρίστανσεν, ενώ το τρίτο σκάφος ναυλώθηκε από την Εθνική Ιρανική Εταιρία Πετρελαίου.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ**Επεκτείνεται ο στόλος**

Η εθνική ναυτιλιακή εταιρία της Σαουδικής Αραβίας *Vela*, θυγατρική του κρατικού οργανισμού πετρελαίου, επιζητεί την σύναψη δανείου ύψους 300 εκατομ. δολλαρίων για την επέκταση του στόλου της με ναυπηγήσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων τύπου *V/ULCC*. Κύριος ανάδοχος του δανείου, που θα έχει διάρκεια 13 ετών, θα είναι η *National Commercial Bank (NCB)* της Σαουδικής Αραβίας, ενώ αναμένεται μεγάλη συμμετοχή και των υπόλοιπων Τραπεζών της χώρας, καθώς υπάρχει υψηλή διαθεσιμότητα κεφαλαίων και οι σχετικές ευκαιρίες για χρηματοδότηση σε εντόπιες επιχειρήσεις είναι ελάχιστες. Τα υπερδεξαμενόπλοια που θα ναυπηγηθούν θα ανήκουν σε εταιρίες εγκατεστημένες στο εξωτερικό που θα υποχρεωνοαυλώσουν τα πλοία στην *Vela*.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**Οι εξαγωγές πετρελαίου**

Το τελευταίο πραξικόπημα στη Σοβιετική Ένωση δεν φαίνεται να προκάλεσε αισθητές διαταραχές στις εξαγωγές σοβιετικού πετρελαίου. Ωστόσο θεωρείται βέβαιο ότι η κρατούσα αβεβαιότητα θα επιδράσει επί των πωλήσεων μέσα στους επόμενους μήνες. Η αβεβαιότητα αυτή, οφειλόμενη στα πρόσφατα πολιτικά γεγονότα και στην πιθανή επέκταση της αποκεντρώσεως της πετρελαϊκής βιομηχανίας, αναφέρεται τόσο στον όγκο όσο και στη σύνθεση των εξαγωγών.

Στο διάστημα των τελευταίων εβδομάδων η εξαγωγή σοβιετικού πετρελαίου ανήλθε σε 2,3 - 2,4 εκατομ. βαρελίων ημερησίως, στα οποία περιλαμβάνονται 1,4 - 1,5 βαρέλια ακαθάρτου πετρελαίου, ενώ το πρώτο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου οι ε-

ξαγωγές από τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας παρουσίασε σημαντική πτώση. Το πρώτο εξάμηνο του 1991 οι σοβιετικές πετρελαϊκές εξαγωγές μειώθηκαν κατά 26% ή 0,8 εκατομ. βαρελίων ημερησίως έναντι της ίδιας περιόδου του προηγούμενου έτους και σταθεροποιήθηκαν στα 2,3 εκατ. βαρ. την ημέρα. Το ένα εκατομμύριο μέσω Μαύρης Θαλάσσης, τό 0,6 εκατομ. μέσω Βαλτικής και τό 0,7 εκατομ. μέσω πετρελαιογαλίων.

Ειδικότερα κατά περιοχή προορισμού, οι σοβιετικές πωλήσεις μειώθηκαν κατά 6,5% ως προς τις χώρες του ΟΟΣΑ, κατά 2% ως προς τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και κατά 0,9% ως προς τις υπό ανάπτυξη χώρες. Τέλος η σοβιετική παραγωγή ακαθάρτου πετρελαίου μειώθηκε το πρώτο εξάμηνο του 1991 κατά 1,1 εκατομ. βαρ. την ημέρα.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ**Ξένα πληρώματα**

Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών της Φινλανδίας προωθεί νομοσχέδιο με το οποίο θα επιτραπεί στους Φινλανδούς εφοπλιστές να προσλαμβάνουν ξένους ναυτικούς στα υπό την εθνική σημαία πλοία με το μισθολόγιο των χωρών καταγωγής τους. Το νομοσχέδιο προβλέπεται να συζητηθεί κατά την ψήφιση του κρατικού προϋπολογισμού του 1992. Κατά το σχέδιο αυτό, οι συμφωνίες μεταξύ των ξένων ναυτικών και των Φινλανδικών εφοπλιστικών εταιριών θα έχουν «προσωπικό» χαρακτήρα και θα αγνοούν όλους τους Φινλανδικούς νόμους που αφορούν τις ώρες εργασίας, τις άδειες και την κοινωνική ασφάλιση.

Όπως ήταν φυσικό και τα τέσσερα ναυτεργατικά σωματεία της χώρας αντετάχθησαν επίμονα στις ανωτέρω προτάσεις, τις οποίες θεωρούν ως αποκάλυψη παραβίαση των κεκτημένων δικαιωμάτων περί αμοιβών και συνθηκών εργασίας των Φινλανδών ναυτικών. Και εξέφρασαν την πεποίθησή τους ότι αν το νομοσχέδιο αυτό περάσει από το Κοινοβούλιο, θα σημαίνει ότι όλοι οι Φινλανδοί ναυτικοί που υπηρετούν στα εθνικά πλοία, θα αντικατασταθούν με ξένα χαμηλόμισθα πληρώματα.

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

ΟΙ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΙ ΣΤΙΣ ΑΔΣΕΝ

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τὰ ὀνόματα δ-
λων τῶν νέων πού εἰσάγονται ἐφέτος στίς
ἀνώτερες δημόσιες σχολές πλοίαρχων καί
μηχανικῶν καθώς καί τὰ ὀνόματα τῶν ἐπι-
λαχόντων ὀρισμένοι ἀπό τούς ὁποίους ἦ
καί ὅλοι θά κληθοῦν νά φοιτήσουν ἐφ' ὅ-
σον δέν παρουσιασθεῖ ἀντίστοιχος ἀριθ-
μός εἰσαγομένων:

Οἱ εἰσαγόμενοι κατά σχολές εἶναι οἱ ἑξῆς:

Σχολές Πλοίαρχων

Ἀσπροπύργου: (ἄνδρες) Ἀλέξ. Γερο-
κούνας, Γερ. Δρίβας, Ἀντ. Καρακάρης, Βί-
κτωρ Καραβίας, Παν. Μπάρκας, Εὐάγ.
Μπέκος, Ἀλέξ. Σκούρτης, Γεώργ. Τζου-
μέρκας, Παν. Ἀγγέλικας, Γεώργ. Ἀγγελό-
πουλος, Γεώργ. Ἀθανασάκης, Δημ. Ἀθα-
νασάκος, Θωμᾶς Ἀναγνώστου, Ἰωάν. Ἀ-
ναγνώστου, Θεόδ. Ἀνδριανόπουλος, Μάρκ.
Ἀντώναρως, Παύλ. Ἀντωνίνης, Γεώργ.
Βασιλείου, Γεώργ. Βέκος, Σπυρ. Βήτας,
Μάρκ. Βλάχος, Δημ. Βολιώτης, Διον. Βου-
τσινᾶς, Ἀντ. Γαβαλάς, Γεώργ. Γάλλος,
Θεολ. Γκαμπιερᾶκης, Ἡλ. Γεραρ-
δῆς, Γεώργ. Γιάκας, Μιχ. Δαμδημόπουλος,
Νικ. Δαρζέντας, Γεώργ. Δελλῆς, Στ. Δημά-
κης, Μιχ. Δούκας, Γεώργ. Δούρος, Κων.
Δρούγας, Ἀναστ. Εὐγενίδης, Γεώργ. Εὐ-
δαίμων, Ἀντ. Εὐσταθίου, Ἰωάν. Ζάκκας,
Εὐάγ. Κακλαμάνος, Χρ. Καλαθᾶς, Ἀναστ.
Καλανταρίδης, Ἰωάν. Καλλιώρας, Ἀντ.
Καλιγιαννάκης, Ἐμμ. Κανάκης, Κων. Κα-
νιαδάκης, Δημ. Καπέλλας, Ἡρακλ. Καρα-
γιάννης, Νικ. Καραγιάννης, Γεώργ. Καραν-
τώνης, Ἰωάν. Κατεργιαννάκης, Δημ. Κα-
τσαράς, Ἀριστ. Κατσαρομήτσος, Εὐάγ.
Κατσαρός, Νικ. Κατσῆς, Ἰωάν. Κεφάλας,
Σταμ. Κεφάλας, Δημ. Κλῆς, Θεόδ. Κοκώ-
νης, Πέτρος Κολιολίδς, Παν. Κοτρόζος,
Στ. Κοτρωνάκης, Βασ. Κοτσίνης, Κων.
Κουλούκας, Νικ. Κουνούγας, Δημ. Κου-
τσουμπάκης, Γεώργ. Κυραμάργιος, Ἀνδρ.
Κωνσταντινίδης, Κων. Λαμπρινός, Φώτ.
Λαμπρινός, Ἀργ. Λαμπροθανάσης, Γε-
ώργ. Λεκανίδης, Ἀντ. Λιανός, Εὐάγ. Λου-
κᾶς, Δημ. Μαθιουδάκης, Γεώργ. Μακατα-
ζῆς, Εὐστρ. Μακρῆς, Γεράσ. Μανδήλας,
Παναγ. Μανιάτης, Ἰωάν. Μανίκας, Σωτ.
Μανωλάτος, Δημ. Μαργέτης, Κων. Μαρί-
νης, Ἰωάν. Ματσούκας, Στυλ. Μηνογιάν-
νης, Γερ. Μιχελῆς, Ἰωάν. Μοσχοβάκος,
Γρηγ. Μουτσάκας, Χρῆστος Μπαχτῆς,
Εὐάγ. Μπενετάτος, Βασ. Μπικάκης, Δημ.
Μπότσης, Δημ. Μπρέντας, Ἄρτ. Μυλω-
νᾶς, Ἰωάν. Μωραΐτης, Κων. Νιάρχος, Ἀ-
λέξ. Νίκας, Χρ. Νικολαΐδης, Μάριος Νικο-
λάου, Συμ. Ντόλας, Σπύρος Ὁρφανός,
Ἀνδρ. Παπαγεωργίου, Κων. Παπαπαδό-
πουλος, Παντ. Παπαπάνου, Ἐμμ. Πετσά-
λης, Θεοφ. Πολυχρόνης, Παναγ. Προκο-
πίου, Πέτρος Πρόκος, Μιχ. Προῦζος, Ἀ-
θαν. Ραΐσης, Νικ. Ρουφάνης, Κων. Ρώτας,
Θωμᾶς Σαμαράς, Λεονάρδος Σαρδῆς, Βλά-
σης Σαρλῆς, Παῦλος Σημαντήρας, Παν. Σι-

δέρης, Μιχ. Σίμος, Μιχ. Σκαμνιώτης, Γε-
ώργ. Σουέρες, Κων. Σουρῆς, Δημ. Σπανός,
Σπυρ. Σπύρου, Ποθ. Σταματιάδης, Ἀντ.
Σταυρόπουλος, Παν. Σταυρόπουλος, Βασ.
Ταβουλάρης, Βασ. Τακίδης, Βασ. Ταλαβέ-
ρος, Νεκτ. Τζάνος, Γεώργ. Τζικάκος, Γε-
ώργ. Τομάρας, Ἀπόστ. Τριβλίδης, Νικ.
Τσοῦσας, Γεώργ. Τσάκαλης, Μαρ. Τσε-
ρεγκούνης, Νικ. Τσιαντούκας, Δημ. Τσιμ-
πίδης, Ἀνάργ. Τσιρογιάννης, Χαρ. Τσολά-
κος, Λάμπρος Φακός, Γεώργ. Φίλιππης,
Κων. Φουρκιώτης, Γεώργ. Φρονιμάκης,
Γεώργ. Χαλαστάνης, Σώζων Χαλδαιάκης,
Γεώργ. Χατζηγεωργίου, Κων. Χριστόπου-
λος, Σπυρ. Χριστοφοράτος καί Χρ. Χρονό-
πουλος.

(Γυναικες): Ἀγγ. Δαλιάνη, Μαρία Ζερ-
βοχωρίτου, Αἰμιλία Κουτρομπή, Αἰκ. Μα-
νιατάκη, Θεόδ. Παξινοῦ, Μαρία Παπαγε-
ωργίου, Ἐλένη Σαββιδάκη, Βιργ. Σαλού-
στρου, Ἀγγ. Σωτηράκη, Δέσπ. Χατζηνικο-
λάου.

Ν. Μηχανιώνας: Γεώργ. Μπαλλᾶς,
Σωτ. Ἀγγέλου, Κων. Ἀναγνωστούλης,
Ὁρέστ. Ἀντωνόπουλος, Δημ. Ἀσημακό-
πουλος, Δημ. Βασιθιάνος, Ἀθ. Γιανναρί-
δης, Γεώργ. Γούλας, Νικ. Δεσιμόνε, Ἰωάν.
Δημακουλέας, Χρ. Ζῶτος, Γεώργ. Θεοδο-
ρίδης, Παν. Ἰωαννίδης, Νικ. Καντάνας, Ἀ-
θαν. Καραμπίνης, Ἀθ. Καρέκας, Νικ. Κα-
σαπίδης, Ἰωάν. Κονταράτος, Χρ. Κοχίλας,
Δημ. Κωστιάνης, Ἀγγ. Μαυρογιάννης,
Γρηγ. Μίλης, Νικ. Μόνος, Δημ. Μουρτζά-
κης, Νικ. Μπερμπεράκης, Ἀντ. Μπιλιού-
σης, Ἀλέξ. Μπουχαρέλης Πέτρας, Κοσμ.
Νοταράς, Ἰωάν. Οἰκονομόπουλος, Νικ.
Ὁρφανός, Ἀντ. Παναγόπουλος, Γεώργ.
Παπαδοῦλης, Ἡλίας Παπανικολάου, Ἀνα-
στ. Παπαγυρόπουλος, Σπυρ. Πένας,
Ἀνδρ. Πετροπουλέας, Νικήτας Πουλιέζος,
Γεώργ. Ρίγγας, Δημ. Σαραλίδης, Νικ. Στρα-
γάλας, Ἰωάν. Στρατῆς, Παν. Ταφανίδης,
Κων. Τσαμίδης, Στέργιος Τσεκούρας, Θω-
μᾶς Τσιδάκας Ντόνας, Ἰωάν. Τσοῦκης,
Διογ. Τσώνης, Κων. Φετσαφτισίδης καί Ἀ-
πόστ. Χρυσός.

Οἶνουσῶν: Πέτρος Ἀμαργιωτάκης,
Θεόδ. Ἀρμένης, Βασ. Βινσεντζάνος, Ἀντ.
Βλαντενίδης, Ἀχιλ. Γαλᾶς, Κων. Γεομέ-
λος, Ἰωάν. Γεωργόπουλος, Νικ. Γκόλιας,
Σταμ. Δασκαλάκης, Σταῦρος Δελημανώ-
λης, Παν. Δημακόπουλος, Εὐάγγ. Ζαροδη-
μητράκης, Ἀνδρέας Ζαφτῆς, Νικ. Θώδης,
Δημ. Κιρκινέζης, Κων. Κουζούπης, Διον.
Κυβέτος, Νικ. Λαζάρου, Ἀν. Μαλατιδῆς,
Βάιος Μάργαρης, Θωμᾶς Μάργαρης, Παν.
Ματτές, Νικ. Μιχαηλίδης, Μηνᾶς Μουτά-
φης, Κων. Μπαξεβάνης, Παν. Μπίκας,
Σωτ. Μπούτσης, Βαρθ. Παυλῆς, Στεφ. Πε-
λάντης, Μιχ. Πέππας, Μιχ. Παναγιώτη,
Ἰωάν. Σάκαλης, Παν. Γαρδέλης, Γεώργ.
Σμυρνιός, Νικ. Σταυρουλάκης, Βασ. Στό-
λης, Μιχ. Συμιακάκης, Κων. Τσαπέτας,
Νικ. Τσιριγωτάκης, Κων. Τσουχλῆς, Νικ.
Φουντουλάκης, Ἀντ. Φύσσας, Ἰωάν. Χατ-

ζαντωνάκης, Χρῆστος Χρυσανθόπουλος
καί Θεόφ. Χρυσάφης.

Πρεβέζης: Νικ. Καππάτος, Νικ. Μαλα-
βούνης, Νικ. Παπανικολάου, Γεώργ. Ἀλε-
ξίου, Ἀγγ. Ἀρβανίτης, Γεώργ. Βασιλό-
πουλος, Παν. Βλάχος, Παν. Γιαννιώτης,
Ζαχ. Γιοχάλας, Χρῆσ. Γκίκας, Λεάνδρ.
Γκιόκας, Διον. Δελάκας, Ἀνδρ. Δελφός,
Χαρ. Διαματάρης, Δημ. Ἐκταρίδης, Σωκρ.
Ἐλευθεριάδης, Ἰωάν. Ζυγομάλας, Ἡλίας
Καϊντάσης, Δην. Καπότης, Ἀμφ. Κεφα-
λούδης, Γεώργ. Κραβαριώτης, Ἡλίας Λι-
νάρδος, Βασ. Λούζης, Γεώργ. Λύχνος, Ἡ-
λίας Μάκος, Ἀγγ. Μακρῆς, Ἀριστ. Μα-
κρῆς, Παντ. Μανιάς, Ἀντ. Μανώλης,
Κων. Μαυρομάτης, Σταῦρος Μπαλλίνης,
Κοσμᾶς Μπαρμπαγιάννης, Δημ. Μπρεζέ-
τος, Εὐάγγ. Ντόκος, Παντ. Παπαδημη-
τρίου, Κων. Πλωμαρίτης, Ἰωάν. Πολυκρέ-
της, Διον. Πολυχρονόπουλος, Κων. Ρόγ-
κας, Θεόδ. Ροντογιάννης, Κυρ. Σάσσαρης,
Σπυρ. Σκαφτοῦρος, Ἀθ. Σπάθης, Σωκρ.
Στεφανάτος, Παν. Σωτηρόπουλος, Γεώργ.
Τσεμπερούλης, Γεώργ. Χαράμης, Ἰωάν.
Χαρίτος, Διον. Χριστόπουλος καί Παῦλος
Χρυσάφιδης.

Σύρου: Χρ. Θεοδοσιάδης, Γεώργ. Μεν-
δρινός, Ἰωάν. Φλυτζάνης, Ἐλευθ. Ἀλιβᾶ-
νογλου, Παν. Ἀρῶνης, Γεώργ. Βακόν-
διος, Κων. Γραμματικόπουλος, Χρ. Ζερ-
βός, Ἀλέξ. Καλιβρούσης, Μικές Καμπού-
ρης, Δημ. Κατραβάς, Δημ. Κοντογιάννης,
Ἀνδρ. Κυριακόπουλος, Σταῦρος Μιχαήλ,
Ἰωάν. Μπέης, Κων. Μπελημπασάκης, Ἀ-
λέξ. Ροθυθάκης, Σάββας Σαββιδῆς, Εὐστ.
Σκαλίμης, Μάριος Συναγρίδης, Δημ. Τα-
λούμης, Πέτρος Τζανετουλάκος, Παῦλος
Φαντάκης, Νικ. Φωτιάδης καί Δημ. Χατζό-
πουλος.

Υδρας: Παν. Βροντανίτης, Λάζ. Κεχαγί-
δης, Ἀλέξ. Κυπραῖος, Ἀλέξ. Μπούφης,
Σπυρ. Ἀγγελόπουλος, Ἀλέξιος Βλασσό-
πουλος, Νικ. Γαβαλάς, Σωτήρης Διγενῆς,
Εὐστρ. Δρακούλης, Σταῦρος Καλιότσος,
Εὐθ. Κατσούλης, Ἡλίας Καττιδένης, Παν.
Κολλιόγυλος, Ἀνδρέας Κορμπάκης,
Μάρκος Μαλερμπᾶς, Νικ. Μαυράκης, Γερ.
Μαυρογιάννης, Ἀν. Μπεληγιάννης, Πολ.
Μπουρδανιώτης, Κων. Ντάτσης, Ἰωάν.
Σακαλέρος, Διον. Τρίμης, Γεώργ. Τσακνά-
κης, Δημ. Φανουργιάκης καί Πλάτων Χαλ-
δαῖος.

Χανίων: Τηλ. Καραβίας, Ἐμμ. Μαρᾶκης,
Μάρκος Πολομαρκάκης, Κων. Ἀγγελό-
πουλος, Γεώργ. Ἀθανασιάδης, Παναγ. Ἀ-
θανασίου, Ἰωάν. Ἀλιπραντῆς, Λουκάς
Βενιέρης, Χρ. Δελῆς, Θεοφ. Ζέλεπος,
Σπυρ. Καποκάκης, Ἐλ. Καραγιάννης, Σπ.
Καράμπατος, Εὐάγ. Καρτσωνάκης, Νεκτ.
Κονταράτος, Λεων. Λεμπιδάκης, Ματ-
θαῖος Μαυρογιαννάκης, Γεώργ. Μίχος,
Ἰωάν. Μπεκύρας, Στ. Νικολάκης, Ζαχ. Νι-
κολουδάκης, Ἀλ. Παπαγεωργόπουλος,
Ἰωάν. Περιδικάρης, Νικ. Πονήρης, Σακελ.
Σισάης, Χριστ. Σκαμάγκας, Ἐμμ. Σωμαρά-

κης, Γεώργ. Ταμπακάκης, Έμμ. Τσικαλάκης καί Γεώργ. Φανουράκης.

Έπιλαχόντες: (άνδρες): Βλάχος Σπυρίδων, Άλάμαγκος Μιχαήλ, Ντάσιος Άλέξανδρος, Ζαφειρόπουλος Θεόδωρος, Κυβέλος Έπαμεινώνδας, Κυριαζής Κυριάκος, Κωνσταντίνου Σταύρος, Κουτής Κων/νος, Ζιάνας Γεώργιος, Άργύρης Δημήτριος, Μπισμπίκος Γεώργιος, Βασιλείου Νικόλαος, Καραμανής Κων/νος, Καγραβέλος Θεόδωρος, Καρτσάκλας Μιχαήλ, Μαστοράκης Βασίλειος, Κεχαγιιάς Χαράλαμπος, Γρατσίνης Γεώργιος, Φάζος Ίωάννης, Γιαγτζέλης Δημήτριος, Μιχαλάκης Έμμανουήλ, Μουρελάτος Άντώνιος, Καγιαυτάκης Άντώνιος, Σκουρλέτος Δαρείος, Σταρουλάκης Έμμανουήλ, Λαγογιάννης Βασίλειος, Ζεγάτος Εύαγγελος, Κορκουσούρας Στυλιανός, Γαύλου Εύαγγελος, Νταφάλης Θεόδωρος, Μαστρογιάννης Μιχαήλ, Μαλωνάς Γεώργιος, Όρφανίδης Άθανάσιος, Μπερδούσης Ήλίας, Μορφονιός Δημήτριος, Χαλαλάμπους Θωμάς, Πεταλάς Νικόλαος, Μαλάκης Ήλίας, Μαγκανός Άνδρέας, Παπαϊωάννου Άπόστολος, Τζανετουλάκος Ήλίας, Μάρδας Γεώργιος, Μανώλης Ίωάννης, Σκουλάκης Ίωάννης, Κόλλιας Σπυρίδων, Καζούρης Εύαγγελος, Ζώης Φώτιος, Βλαντίδης Άνδρέας, Λυκούδης Θεόδωρος, Νικολάου Κων/νος, Τσαγκαράκης Έμμανουήλ, Δάσκολιας Κων/νος, Λεκατσάς Γεράσιμος, Άναστασίου Ίωάννης, Ζαρογιάννης Γεώργιος, Πετρανέλλης Νικόλαος, Ντίνας Εύθύμιος, Κυριάκης Κων/νος, Παπαθανασίου Θωμάς, Κλωνάρης Ίωάννης, Καβάζης Δημήτριος, Μπουμπούλης Δημήτριος, Άγάθος Δημήτριος, Στυλιανέλης Έλευθέριος, Κοτσιφάκης Θρασύβουλος, Παπαγεωργίου Νεκτάριος, Μπέρμπερης Νικόλαος, Μπιστάκης Προκόπιος, Τομάζος Νικόλαος, Τζενετίδης Κων/νος, Καστραντάς Χρήστος.

(Γυναίκες): Τσάκωνα Βασιλική, Καουδάκη Εύαγγελία, Τζουραμάνη Γεωργία, Μίμου Μαρία, Παναγιώτου Δέσποινα, Κυζουρίδου Ειρήνη, Γαϊτάνη Μαρία, Χατζηλάρη Νίκη, Άγριοτζιόμπανου Εύαγγελία, Ζδράγκα Καλλιόπη, Ράλλη Παναγιώτα, Μανιάκη Διαμάντω, Λοΐζου Άσπασία, Κασσωτάκη Έλενη, Κόμη Αικατερίνη, Άραβαντινού Άθηνά, Κουτίβα Σταυρούλα, Μπαρμπεράκη Μαρία, Τσεκούρα Δήμητρα, Άποστολάκη Έλενη, Σακελλαρίου Άθηνά, Άνυφαντή Εύαγγελία, Μπλέτσα Γεωργία, Μούζη Άννα, Γερογιάννη Εύαγγελία, Ντιβέρη Έλευθερία, Τσίφρηκα Μαρία, Κράλη Κλεάνθη, Τσατσούλη Δέσποινα, Παπανικολουδάκη Ειρήνη, Πατέρα Κοντσέτα, Αύγερινου Κυριακή, Δούφη Δήμητρα, Κιούπη Κρυσταλ., Σπέγκου Λευκοθέα, Ρήνα

Τριαντ., Σφακιανή Ροδάνθη, Χαλκιαδάκη Μαρίνα.

Σχολές Μηχανικών

Άσπροπύργου (άνδρες): Νικ. Άβοκάτης, Σταμ. Άγγελίκας, Δημ. Άδάμ, Νικ. Άκουμιανάκης, Κων. Άναγνωστόπουλος, Παν. Άνδρονικίδης, Δημ. Άρώνης, Ίωάν. Βάρλας, Παν. Βασιλόπουλος, Χρ. Βασιλόπουλος, Βασ. Βεντούρης, Εύθ. Βετσίκας, Δημ. Βλάμης, Χαρ. Βλασέρος, Σωτ. Βλάχος, Ίωάν. Βούλγαρης, Σταύρος Βούλγαρης, Ίωάν. Βουρέλιας, Παν. Γαβάθας, Παρ. Γαροφαλλίδης, Ίωάν. Γερογιάννης, Άντ. Γιαννόπουλος, Νικ. Γκέκας, Γεώργ. Γουρνιάς, Παρ. Γραγιός, Ίωάν. Δαούτης, Κων. Δείκτας, Γεώργ. Δημακάκος, Εύστ. Δημητράκος, Εύστ. Δημόπουλος, Γεώργ. Δρακάκης, Άναστ. Ζήμης, Άνδρ. Ζώχιος, Σωτ. Θεοδωράτος, Κων. Καλλές, Τιμ. Καμνίτσας, Κων. Καπαρέλης, Ίωακ. Καραγιώρης, Άνδρ. Καρακώντης, Έλευθ. Καρύδης, Νικ. Κατσούλης, Θεόδ. Κικίδας, Γεώργ. Κοζανίτης, Έμμ. Κορτέσης, Κων. Κοτσώνης, Εύαγγ. Κουβάτσος, Θεόδ. Κουλούρης, Σταύρος Κουρτάλης, Λάμπρος Κουτρομάνος, Παν. Κράλης, Ίωάν. Κρανιδιώτης, Νικ. Κρέτσης, Νικ. Κυπαρίσης, Διον. Κυπριώτης, Χρ. Λαούδης, Διον. Λιβέρης, Θεόδ. Λύρας, Εύστ. Μαμουζέλος, Εύστρ. Μαμουρέλης, Στέφ. Μαρκόπουλος, Γεώργ. Ματθαίος, Μιχ. Μελίδης, Όμηρος Μερμινγκίδης, Ίωάν. Μηνογιάννης, Γεώργ. Μόσχος, Δημ. Μοσχούτης, Ήλ. Μουρίκης, Κων. Μουστάκας, Γεώργ. Μουτσογεωργός, Κων. Μπάλης, Άντ. Μπαχτής, Θεόδ. Μπίμπης, Δημ. Μπραϊκος, Άναστ. Νιάνιος, Άλέξ. Νικητόπουλος, Βασ. Ξάνθης, Γεώργ. Ξένος, Μιχ. Ξυδέρης, Βασ. Παναγιωτίδης, Σταύρος Πάντης, Άνδρ. Παπαγεωργίου, Κων. Παπαδόπουλος, Στέφ. Παπαθεοχάρης, Παντ. Παρασκευάς, Δημ. Παριανός, Άνδρ. Πασταλτζής, Μάρκος Περάκης, Άντ. Πλέντης, Ίωάν. Πλέσιος, Θεόδ. Πλιάκας, Εύστ. Ποϋτος, Έλευθ. Πράσιнос, Άν. Πρέκας, Έμμ. Προβαΐας, Άθ. Ρούτης, Νικ. Σαλαπατάρας, Ίωάν. Σβορώνος, Πέτρος Σουκούλης, Ίάκ. Σπέρτος, Άν. Σπηλιωτόπουλος, Χαρ. Συλιβάνης, Βασ. Τζιούρης, Γεώργ. Τζωρτζής, Νικ. Τόγιας, Θεοχ. Τουλουμτζής, Άθξ. Τραγουδάρας, Ήλίας Τριανταφυλλίδης, Κων. Τρόβας, Κων. Τσατσαφυνάκης, Γεώργ. Τσίγκος, Κοσμάς Τσιγκούνης, Κων. Φασουράκης, Νικ. Φουρνάρης, Κων. Φραγκογιάννης, Γεώργ. Φράγκος, Ίωάν. Φραγκούλης, Σπυρ. Χαλικιάς, Άν. Χραμπάνης, Δημ. Χριστογιάννης, Παν. Χριστοδουλάκος.

(Γυναίκες): Παν. Γιοβανάκη, Σταμ. Νικο-

λοπούλου, Ειρήνη Πλατή, Εύαγγ. Σαπουντζή, Ζαχ. Σκουλά, Μαρία Σωτηράκη, Άρχ. Τσαμασφύρα.

Ν. Μηχανιών: Σάββας Άνανιάδης, Άνδρ. Άνδρεάδης, Άντ. Άντωνίου, Κων. Βακρατσάς, Ίωάν. Βελισσαρίδης, Κων. Γεωργίου, Άθαν. Γεωρμπαλίδης, Σταύρος Γλιτσός, Νικ. Γραικός, Βασ. Έλευθερίου, Χρ. Ήλιος, Άλέξ. Ίωαννίδης, Κων. Καλλιός, Μιχ. Καπητανέλλης, Βασ. Καραμπουρνιώτης, Κων. Καρανίκας, Κων. Καρλής, Νέστωρ Κοντογιάννης, Άβραμ Κυριακίδης, Θεόδ. Κωστόπουλος, Γεώργ. Λιβιτσάνης, Κων. Λίλλης, Κων. Λόφτσας, Άρμ. Μάναφης, Ήλιος Μπαγιόκας, Γεώργ. Μπαξόπουλος, Δημ. Μπεκύρας, Λεων. Μπίκος, Κων. Μπόσκος, Άλέξ. Νικολαΐδης, Ίωάν. Παναγόπουλος, Έμμ. Παντελόγλου, Σαρ. Παπαδάκος, Νικ. Παππάς, Νικ. Παχούμης, Άθ. Πλωτσίκας, Γεώργ. Ποιμενίδης, Άπόστ. Σακελλαρίου, Κων. Σπανός, Χρ. Σπύρτου, Γεώργ. Ταγάρης, Στυλ. Ταουσάνης, Περ. Τελίδης, Θεόδ. Τρύφωνος, Στυλ. Τσακανίκας, Εύαγγ. Τσίρκας, Γεώργ. Τσουρδος, Χριστ. Φίλιος, Μιχ. Χορτικίδης, Άν. Χρυσανθίδης.

Χανίων: Παύλος Άρβανιτίδης, Έμμ. Βασιλάκης, Άντ. Βουράκης, Μεν. Δαφέρμος, Μιχ. Δαφέρμος, Στυλ. Διόγος, Ήλιος Δράκος, Νεκτ. Καμπυράκης, Χρ. Κεϊμάλης, Έμμ. Κουκουράκης, Νικ. Κουμαντάκης, Ίωάν. Λακιωτάκης, Δημ. Μάμης, Άθ. Μπαρδής, Εύστ. Μπίντρας, Νικ. Μπολιουδάκης, Ίωάν. Νικολάου, Άντ. Ντουκάκης, Γεώργ. Παπαγεωργίου, Στυλ. Παρασκάκης, Δημ. Πετράκης, Ίωάν. Πούλης, Άπόστ. Σκύλλας, Έμμ. Σπυρίδης, Κων. Σταυρόπουλος, Φώτιος Σωτηρόπουλος, Νεκτ. Τσικαλάκης, Κων. Χριστόπουλος.

Χίου: Γεώργ. Μανδάλας, Εύαγγ. Άξιώτης, Δημ. Βολάκης, Νικ. Διαμιανής, Θεόδ. Δελφάκης, Ίωάν. Καβέτσος, Παντ. Καρατζάς, Χαρ. Κόκκοτας, Ίωάν. Κόκολης, Άντ. Κωστάκης, Νικ. Λεοντάρας, Παρασκ. Λουσιδής, Βασ. Λυρόπουλος, Ίάκ. Μάλης, Ίωάν. Μαρνέζης, Σταμ. Μαρτάκης, Μιχ. Μισαηλίδης, Δημ. Μιχαλόπουλος, Στυλ. Μορτάκης, Σωτ. Μοσχούρης, Έλευθ. Μπόγης, Ίωάν. Μπόης, Νικ. Νικάρης, Δημ. Πολιτάκης, Άντ. Σίμος, Ήλιος Σκηνίτης, Γεώργ. Σκυριώτης, Σταμ. Συριώδης, Άναστ. Σωτηράκης, Νικ. Τάσος, Νικ. Τριανταφυλλάκης, Ρήγας Τσακμάκης, Άνδρέας Τσούρης, Κων. Τσώκος, Πανορμ. Φασουλάρης, Νικ. Φραγκάκης, Κων. Φωνιάνης, Ίάν. Χατζηρυσάφης.

Σημ. Συντ.: Στις σχολές μηχανικών δέν ύπήρξαν έπιλαχόντες.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την έγγραφη στο ελληνικό ναυόλογο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Τρίτων», έπιβατηγό, πρώην «Sunward II» υπό σημαία Μπαχάμας, 14.155 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Γιούρο Κλάμπ Κρουίζες Ναυτική Έταιρεία» (κ. Γ. Γιαννούλης).

— «Δώρικ Κάστλ», μπάλκερ, πρώην «Sisala» υπό Νορβηγική σημαία, 37.661 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Doric Castle Corporation» (κ. Ιάσων Ευαγγελόπουλος).

— «Ιφιγένεια» μπάλκερ, πρώην «Montarik» υπό Αγγλική σημαία, 12.982 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Elka Shipping Co. S.A.» (κ. Σπυρ. Θεοδώροπουλος).

— «Ανδρολέων», μπάλκερ, πρώην «ABT Hansa» υπό Λιβεριανή σημαία, 26.274 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Sarat Compania Naviera S.A.» (κ. Νικ. Σορούλας).

— «Πετραλιά», μπάλκερ, πρώην «Black Falcon» υπό Γερμανική σημαία, 18.775 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Lighthouse Shipping Corporation» (κ. Μαρία — Χρυσ. Καρέλλα).

— «ΟΥΕΚ Ρόττερνταμ», μπάλκερ, πρώην «City of Liverpool» υπό Γερμανική σημαία, 18.576 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Sea Venture Maritime Corporation» (κ. Μαρία — Χρυσ. Καρέλλα).

Αγοραπωλησίες

— Σέ κινεζικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Παναμά μπάλκερ «Υπαπαντή» 29.554 τον. d.w., 15.963 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 12,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Romane» 29.377 τον. d.w., Ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 7,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης έπωλήθη τό

μπάλκερ «Carlomagno» 29.193 τον. d.w., Ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Sana» 268.436 τον. d.w., 118.197 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 15,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ «Εσκούαίρ» 19.300 τον. d.w., 11.413 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής 2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Ιόνιαν Πρίνς» 41.829 τον. d.w., 24.681 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των 15,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκερ «Van Hawk» 24.700 τον. d.w., Ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκερ «Van Forest» 36.9237 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1978 στον Σκαρμαγκά, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Μάστερ Τ.» 33.524 τον. d.w. 20.432 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των 14 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοου «Maersk Lorida» 152.119 τον. d.w., ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατ. δολλαρίων, βάσει συμφωνίας παράδοσης ως έχει.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε σέ μπάλκερ «Sea Hope» 33.000 τον. d.w., Ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκερ «Azur» 37.000 τον. d.w., Ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των 15,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα περιήλθε τό πλοίο γενικού φορτίου «CMB Summit» 24.815 τον. d.w., 15.284 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, μέ δυναμικότητα 628 TEU's καί έξι 25τοννα κρένια, έναντι τιμής περί των 6,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν επίσης τό νορβηγικό φορτηγό πλοίο «Mostween 4» 21.196 τον. d.w., 12.913 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, μέ δυναμικότητα 305 TEU's, έναντι τιμής περί των 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκερ «Ming Zhu» 41.051 τον. d.w., 23.226 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 8 εκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης του πλοίου μέχρι τον Απρίλιο 1992, πρός δολ. 7.500 την ημέρα.

— Κινέζοι είναι οί αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγού πλοίου «Εύπο Αγκισμόνε» 15.230 τον. d.w., 9.016 τον. γκρός, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Alandia Trader» 100.000 τον. d.w., Ισπανικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 3,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθησαν τό υπό ελληνική σημαία αδελφά μπάλκερ «Αντζέλικ Χόουπ» καί «Αντζέλικ Πάουερ» 42.200 τον. d.w., 25.300 τον. γκρός, ναυπήγησης 1985 καί 1986 αντίστοιχα, έναντι τιμής περί των 20,5 εκατομ. δολλαρίων ανά πλοίο.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκερ «Orchid Sea» 52.680 τον. d.w., σοβιετικής ναυπήγησης 1990, έναντι τιμής περί των 16,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Orduna» 111.121 τον. d.w., Ισπανικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατομ. δολλαρίων.

Αγορά έπιβατηγού

Η Ηπειρωτική Ατμοπλοία αγόρασε καί δεύτερο κρουαζιερόπλοιο, τό νορβηγικό «Southward» τής εταιρίας Kloster, 16.607 τον. γκρός, ναυπήγησης 1971.

Τό πλοίο θά μετονομασθεί «Αθήνα» καί μετά από εύρειας έκτασης ανακαίνιση, θά έχει χωρητικότητα 750 έπιβατών σέ 365 καμπίνες καί θά εκτελεί 3ήμερες καί 4ήμερες κρουαζιέρες από τον προσεχή Απρίλιο, μέ λιμάνι αναχωρήσεως τον Πειραιά.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ Ιανουαρίου καί Αυγούστου 1991, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Ολύμπικ Σερένιτυ», παναμαϊκό, 53.000 τον. γκρός, από 9.1.91, εκπρόσωπος κ. Ι. Ζιμπόπουλος.

— «Απολλωνία Β.», παναμαϊκό, 5.690 τον. γκρός, από 12.12.90, εκπρόσωπος κ. Παν. Καρβέλας.

— «Φόρουμ Τρέιντερ», κυπριακό, 31.972 τον. γκρός, από 1.2.91, εκπρό-

σωπος κ. Νικ. Κατούνης.

— «Άγιος Σπυρίδων Ι», κυπριακό, 3.687 τον. γκρός, από 18.1.91, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Μπελίτα Στάρ», μέ σημαία Μπαχάμας, 6.392 τον. γκρός, από 31.1.91, εκπρόσωπος κ. Άντ. Φαράκλας.

— «Αΐρηνς Ντάϊαμοντ», κυπριακό, 10.415 τον. γκρός, από 31.3.91, εκπρόσωπος κ. Άνασ. Κάντζος.

— «Σέμπο Μπούν», κυπριακό, 1.548 τον. γκρός, από 6.2.91, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Ρούσσος.

— «Βέγκα», κυπριακό, 2.309 τον. γκρός, από 1.1.91, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Βεντούρης.

— «Σατόρνους», κυπριακό, 1.952 τον. γκρός, από 20.12.90, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Βεντούρης.

— «Αχιλλεύς», παναμαϊκό, 17.656 τον. γκρός, από 16.4.91, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

— «Σή Βίνχα», κυπριακό, 18.225 τον. γκρός, από 1.6.91, εκπρόσωπος κ. Δημ. Β. Μπαρμπούτης.

— Σή Μπρήζ Ι, παναμαϊκό, 15.483 τον. γκρός, από 1.7.91, εκπρόσωπος κ. Άγγ. Γ. Κατσούρης.

— «Μπρήντεν», κυπριακό, 41.254 τον. γκρός, από 1.6.91, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Ίωαννίδης.

— «Τσάριος», κυπριακό, 41.133 τον. γκρός, από 1.6.91, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Ίωαννίδης.

— «Σάν Έβανς», κυπριακό, 9.584 τον.

γκρός, από 1.8.91, εκπρόσωπος κ. Κων. Λιβανός.

— «Νέπτουν Σάν», μέ σημαία Μάλτας, 1.518 τον. γκρός, από 24.4.91, εκπρόσωπος κα Κυρ. Λούκου.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Φαίργουϊντ», μέ σημαία Μάλτας, 13.792 τον. γκρός, από 31.12.90, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Τέρν», κυπριακό, 18.818 τον. γκρός, από 24.1.91, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Τραμουντάνα», λιβεριανό, 20.670 τον. γκρός, από 15.2.91, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Μπελίτα Στάρ», κυπριακό, 6.292 τον. γκρός, από 31.1.91, λόγω αλλαγής σημαίας πλοιοκτησίας.

— «Λάπτεβ Σή», παναμαϊκό, 12.416 τον. γκρός, από 15.2.91, λόγω πωλήσεως.

— «Σή Μπόρν ΙΙ», μέ σημαία, Μάλτας, 17.798 τον. γκρός, από 27.3.91, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Γιουρόπα», κυπριακό, 2.309 τον. γκρός, από 5.9.90, λόγω αλλαγής ονόματος.

— «Γιουρόπα ΙΙ», κυπριακό, 1.952 τον. γκρός, από 20.12.90, λόγω αλλαγής ονόματος.

— «Σάν Χάρις», κυπριακό, 3.138 τον. γκρός, από 23.3.91, λόγω ολικής απώ-

λειας.

— «Όλύμπικ Σερένιτυ», παναμαϊκό, 53.000 τον. γκρός, από 27.3.91, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Βαλεντίνο», κυπριακό, 3.738 τον. γκρός, από 31.3.91, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Άννα Χ.», μέ σημαία Μάλτας, 1.596 τον. γκρός, από 30.4.91, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Πόϊντ Κλήαρ», λιβεριανό, 57.102 τον. γκρός, από 6.5.91, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Ρομάνζα», παναμαϊκό, 7.538 τον. γκρός, από 6.5.91, λόγω πωλήσεως.

— «Πράϊμ Βέντσουρ», παναμαϊκό, 1.000 τον. γκρός, από 26.4.91, λόγω πωλήσεως.

— «Μυρσινίδι», λιβεριανό, 5.785 τον. γκρός, από 10.5.91, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Σπάρτα», παναμαϊκό, 1.595 τον. γκρός, από 21.5.91, λόγω πωλήσεως.

— «Μιγιάμα», παναμαϊκό, 12.376 τον. γκρός, από 21.5.91, λόγω πωλήσεως.

— «Πηνελόπη V», παναμαϊκό, 7.002 τον. γκρός, από 28.5.91, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Μάρε Ι», παναμαϊκό, 12.498 τον. γκρός, από 10.6.91, λόγω πωλήσεως.

— «Αδάμας», λιβεριανό, 45.293 τον. γκρός, από 19.7.91, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Νέπτουν Σάν», κυπριακό, 1.518 τον. γκρός, από 23.4.91, λόγω αλλαγής

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



πλοιοκτησίας και σημαίας.

— «Ατλας Μαρίνερ», λιβεριανό, 22.587 τόν. γκρός, από 10.7.91, λόγω πωλήσεως σε άλλοδαπούς.

• Στις 30.8.91 τὰ συμβεβλημένα μετὰ τὸ ΝΑΤ πλοῖα ἀνέρχονταν σὲ 159, συνολικῆς χωρητικότητος 2.375.682 τόν. γκρός.

Διαλύσεις

— Διαλυτὲς τῆς Ἰνδίας ἀγόρασαν τὸ δεξαμενόπλοιο «Αννα» 51.372 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, ἀντὶ δολ. 188 ἀνὰ τόννο ἐλαφρ. ἐκτοπίσματος.

— Μὲ προορισμὸ τῆς διάλυσης στὴ Κίνα ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ ἐλληνικὴ σημαία δεξαμενόπλοιο «Κίρκη» 44.954 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970, ἀντὶ δολ. 128 ἀνὰ τόννο μετὰ παράδοση στὴ Σιγκαπούρη.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Τὰ θερμὰ τοῦ συγχαρητήρια ἐξέφρασε ὁ Ὑπουργὸς Ἀριστ. Παυλίδης, στὸν πλοίαρχο καὶ στὸ πλήρωμά τοῦ δεξαμενοπλοίου «Σπύρος» γιὰ τὴν ἀποτελεσματικὴ τους συμβολὴ στὴν περισυλλογὴ καὶ διάσωση Ρώσου ὑπηκόου στίς 1.9.91 στὴ θαλάσσια περιοχὴ 160 μίλια νοτιοδυτικὰ τῆς Κεφαλονίδας.

Τὰ πιστοποιητικά μὴ ὀφειλῆς πλοίων στὸ ΝΑΤ

Τὰ πιστοποιητικά περὶ μὴ ὀφειλῆς πλοίων, τὰ ὁποῖα χορηγοῦνται ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικὸ Ταμεῖο, θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ χορηγοῦνται γιὰ ἰσχύ μέχρι 15 μέρες.

Αὐτὸ ἀναφέρει σὲ ἐγγραφὸ τῆς ἡ διοίκησιν τοῦ ΝΑΤ μετὰ τὸ ὁποῖο ἀπαντᾷ σὲ αἴτημα τῆς Ἑνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων, ἡ ὁποία ζητεῖ τὴν παράταση ἰσχύος τῶν πιστοποιητικῶν μὴ ὀφειλῆς πλοίων.

Ἐπίσης, στὸ ἴδιο ἐγγραφο τὸ ΝΑΤ, προσθέτει ὅτι ὅταν ζητεῖται ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερόμενους μεγαλύτερη ἰσχύ, θὰ χορηγοῦνται πιστοποιητικά ἰσχύος μέχρι καὶ ἓνα μήνα ἀπὸ τῆς ἐκδόσεώς τους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τακτοποιήσεως τῶν ὀφειλῶν τοῦ πλοίου μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἰσχύος τοῦ χορηγουμένου πιστοποιητικοῦ.

Τὸ ὄριο ἀπουσιῶν τῶν σπουδαστῶν ΑΔΣΕΝ

Μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδης τροποποιεῖται ὁ Κανονισμὸς Ἑκπαίδευσης σπουδαστῶν παλαιοῦ συστήματος τῶν Ἀνωτέρων Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὅσον ἀφορᾷ τὸ ὄριο τῶν ἀπουσιῶν καὶ ἐναρμονίζεται μετὰ τὸν ἰσχύοντα Κανονισμὸ γιὰ τοὺς σπουδαστὲς ἐναλλασσομένης διαδοχικῆς ἐκπαίδευσης ὥστε νὰ ὑπάρχει ἐνιαία ἀντιμετώπιση στὴ θεμελίωση δικαιώματος τῶν σπουδαστῶν γιὰ τὴ συμμετοχὴ στίς προαγωγικὲς καὶ ἀπολυτήριες ἐξετάσεις.

Ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸ κ. Ἀριστ. Παυλίδη ὑπεγράφη καὶ προωθήθηκε γιὰ συνυπο-

γραφὴ ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸ Παιδείας ἀπόφαση μετὰ τὴν ὁποία ρυθμίζονται θέματα ἀπολυτηρίων ἐξετάσεων τῶν μαθητῶν τῶν ἱδιωτικῶν ναυτικῶν λυκείων ποὺ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν ἐν λόγω ἀπόφαση ρυθμίζονται συγκεκριμένα θέματα συγκρότησης ἐξεταστικῶν ἐπιτροπῶν, διαδικασίας βαθμολόγησης γραπτῶν δοκιμῶν, ἐκδόσεως ἀποτελεσμάτων καὶ λοιπῶν συναφῶν θεμάτων.

Κύρωση συμβάσεως

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 770 Β'/24.9.91), ἡ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδου, μετὰ τὴν ὁποία κυρώνεται ἡ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας τῶν πληρωμάτων ποὺ ὑπηρετοῦν στὰ ἐπιβατηγὰ μεσογειακὰ καὶ τουριστικὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἰσχύος ἀπὸ 1.1 μέχρι 31.12.91.

Αὐξήθηκαν κατὰ 15% τὰ ρυμουλκικὰ δικαιώματα

Μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδου τὰ ρυμουλκικὰ δικαιώματα στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ αὐξήθηκαν κατὰ 15%.

Τὰ προσόντα μηχανοδηγῶν καὶ χειριστῶν μηχανῶν

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 135 Α'/11.9.91), τὸ Π. Διάταγμα 379/91, μετὰ τὸ ὁποῖο τροποποιεῖται τὸ Π. Διάταγμα 269/74 «περὶ εἰδι-

κῶν προσόντων ὑποψηφίων πρὸς ἀπόκτηση ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος κλάδου προσωπικοῦ μηχανῶν.

Εἰδικότερα, μετὰ τὸ Π.Δ. 379/91, καθορίζονται νέες προϋποθέσεις ἀποκτήσεως πτυχίου μηχανοδηγοῦ Β' τάξεως καὶ ἀδείας χειριστοῦ μηχανῆς Ε.Ν. ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερόμενους ναυτικούς.

Ἰσονομία στὴν ΕΟΚ

Ὅπως ἀνακοίνωσε ἡ Ἑνωσὴ Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, διενεργεῖται ἀπογραφή ἀπὸ τὴν ΕΟΚ γιὰ τὸν ἐντοπισμὸ τυχόν ἐμποδίων στὴν ἐλεύθερη κυκλοφορία τῶν ἐμπορευμάτων καὶ στὴν παροχὴ ὑπηρεσιῶν στίς χώρες τῆς Ἑνιαίας Εὐρωπαϊκῆς Ἀγορᾶς. Ὡς ἐκ τούτου, παρακαλοῦνται οἱ πλοίαρχοι τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ποὺ προσεγγίζουν σὲ λιμάνια τῆς Κοινότητος νὰ ἀναφέρουν στὴν ΕΕΕ κάθε περιστατικὸ διαφορετικῆς μεταχείρισης τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ὅπως αὐξημένα τέλη λιμένος ἢ ἄλλα περιστατικά.

Προαγωγές - τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως Π.Δ. μετὰ τὸ ὁποῖο προήχθησαν στὸ αὐτὸ βαθμὸ τοῦ πλοίαρχου ὁ ἀντιπλοίαρχος Κ. Πρεβεζουράκης, στὸ αὐτὸ βαθμὸ τοῦ ἀντιπλοίαρχου ὁ πλωτάρχης Απ. Νάσικας, στὸ αὐτὸ βαθμὸ τοῦ πλωτάρχου ὁ ὑποπλοίαρχος Νικ. Βούλγαρης καὶ στὸ αὐτὸ βαθμὸ τοῦ ὑποπλοίαρχου ὁ ἀνθυποπλοίαρχος Εὐθ. Κων-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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

σταντινίδης.

Έξ άλλου μέ διαταγή του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Γ. Βασόπουλου τοποθετούνται οι πλωτάρχες Α. Ζούλος στη Διεύθυνση 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικών Πλοίων και 'Αλ. Καρκάντζος στο γραφείο επιθεωρήσεως του λιμεναρχείου Πειραιώς.

Πειρατικές επιθέσεις

Δύο νέες πειρατικές επιθέσεις εναντίον ελληνικών πλοίων έγιναν στην περιοχή της Σιγκαπούρης. Συγκεκριμένα:

- 'Επίθεση πειρατών δέχθηκε στις 26 Σεπτεμβρίου, το κυπριακό φορτηγό «Κίτσα», ενώ έπλεε κοντά στα νησιά Κεπουλαβάν 'Ανάμπας στη Σιγκαπούρη.

Οι πειρατές ανέβηκαν αθόρυβα στο πλοίο και άφου ακινητοποίησαν τον πλοίαρχο, αφαίρεσαν προσωπικά του αντικείμενα και το χρηματοκιβώτιο του πλοίου. 'Από το πλήρωμα του πλοίου δέν έπαθε κανείς τίποτε.

- 'Επίθεση πειρατών δέχθηκε τη νύχτα της 6ης 'Οκτωβρίου από ένοπλους το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Anangel Might», ενώ διέπλεε τα στενά της Σιγκαπούρης. Οι πειρατές έγιναν έγκαιρα αντιληπτοί από το πλήρωμα του πλοίου και έτσι εμποδίσθηκαν να επιβιβασθούν σε αυτό.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 45.548.000 δρχ. επέβαλαν τον περασμένο Αύγουστο οι λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. 'Από τα πρόστιμα αυτά 21.793.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 16.720.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 3.340.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.000.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού περί 'Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας και 955.000 δρχ. για παραβάσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

- Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Κορίνθου στον Νικόλαο 'Ιατράκη, πλοίαρχο του φορτηγού «Ευαγγελία

Δ.», για υπέρβαση της γραμμής φόρτωσης του πλοίου κατά έξι ίντσες.

Πρόστιμα για υπερφόρτωση

Πρόστιμα 150.000 δρχ. και 88.700 δρχ. επέβαλε αντίστοιχα το λιμεναρχείο 'Ελευσίνας στους πλοίαρχους των με σημαία 'Αντίγκουα φορτηγού «Rebena» και του ελληνικού φορτηγού «Λυδία» γιατί βρέθηκαν υπερφορτωμένα κατά τρία εκατοστά το πρώτο και δύο ίντσες το δεύτερο.

'Εξ άλλου πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του με σημαία 'Ονδούρας φορτηγού «Minea» γιατί βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά όκτώ εκατοστά.

Οι Ναυτιλιακοί 'Επιθεωρητές

Σήμερα (Τρίτη) το μεσημέρι στην αίθουσα της HELMEPA θα γίνει ειδική ανακοίνωση για την ίδρυση του Διεθνούς 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών 'Επιθεωρητών. Το International Institute of Marine Surveyors Ιδρύθηκε με πρωτοβουλία επιθεωρητών από 22 χώρες, μεταξύ των οποίων και του πλοίαρχου/ επιθεωρητή κ. 'Ηλία Μετάφα, ο οποίος θα παρουσιάσει τους σκοπούς και τις επιδιώξεις του 'Οργανισμού καθώς και την εκπαίδευση και επαγγελματική προβολή των μελών του. Στην παρουσίαση έχουν προσκληθεί επιθεωρητές και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

'Η 'Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ

Τήν Πέμπτη και την Παρασκευή 17 και 18 'Οκτωβρίου συνέρχεται στο Παρίσι η 'Ομάδα 'Εργασίας της 'Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ, προκειμένου να προετοιμάσει τις εργασίες της επόμενης Συνόδου της ανωτέρω 'Επιτροπής που θα πραγματοποιηθεί το Δεκέμβριο.

Τά κυριότερα θέματα που θα εξεταστούν από την 'Ομάδα 'Εργασίας είναι η μείωση των επιδοτήσεων στη Ναυτιλία, η απελευθέρωση των υπηρεσιών στα πλαίσια του Γύρου της Ούρουγουάνης (GATT) και οι διαβουλεύσεις με τις δυναμικές ασιατικές χώρες.

Τό συνάλλαγμα

Αύξηση 4,5% παρουσίασε ή συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία κατά τ' όκταμηνο 'Ιανουαρίου - Αύγουστου.

Συγκεκριμένα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ανήλθε στο ύψος των 1.159 εκατ. δολλαρίων, έναντι 1.109,3 εκατ. δολλαρίων, του αντίστοιχου όκταμήνου το 1990.

'Εξ άλλου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δ' νήλθε τον Αύγουστο στο ποσό των 123 έκατ. δολλαρίων, έναντι 131,7 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1990 παρουσιάζοντας μείωση κατά 6,6%.

'Η Σχολή Σωστικών 'Ασπροπύργου

'Από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, που λειτουργεί στον 'Ασπρόπυργο, αποφοίτησαν τον Σεπτέμβριο 447 ναυτικοί.

Οι έπιτυχόντες υποψήφιοι δόκιμοι σημαιοφόροι Λ.Σ.

Στόν πρόσφατο διαγωνισμό για την εισαγωγή 15 δοκίμων σημαιοφόρων στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων πέτυχαν οι 'Αλέξανδρος Θεοφανόπουλος, 'Αγγελος 'Αναστασάκος, Χαράλαμπος Μουζάκης 'Αθανάσιος Λαμπρόπουλος, Δημήτριος Σούλος, Ευστάθιος Μαΐνας, Κωνσταντίνος Λαμπρόπουλος, Σπυρίδων Κοντομάρης Βασίλειος Μαμμής, Δημήτριος Δεδεμάδης και Σίμος Νικολόπουλος ενώ έπιλαχόντες είναι οι 'Αλέξανδρος Λαγοῦρος, 'Ανδρέας Θεοφίλου, Παναγιώτης Στουρνάρας, 'Ιωάννης Ρουσάκης, Κυριάκος Κουράκος, Νικόλαος Βάρθης, Νικόλαος Λιαράκος και 'Ιωάννης Παπαδάκης.

Τό 'Αμοιβαίο Κεφάλαιο της ΧΙΟΣBANK

'Η Τράπεζα Χίου ανακοίνωσε πρίν λίγες ήμέρες τη δραστηριοποίηση του αμοιβαίου κεφαλαίου ΧΙΟΣINVEST EEC FUND τό όποιο θα επενδύει αποκλειστικά στις χώρες της ΕΟΚ. 'Η Χιοςbank ίδρυσε τό αμοιβαίο



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

κεφάλαιο σε συνεργασία με τον αμερικανικό οίκο Orpenheimer & Co. Inc. Η εταιρία διαχειρίσεως είναι η Xiosinvest Management Company, η οποία εδρεύει στο Λουξεμβούργο, η νομοθεσία του οποίου διέπει το άμοιβαίο κεφάλαιο. Στην Ελλάδα μερίδια θα διαθέτει η Xiosbank με τη συμπλήρωση σχετικής αίτησης και η καταβολή του τιμήματος των μεριδίων θα γίνεται σε δραχμές. Αρχικό ένεργητικό του «Xiosinvest EEC Fund» θα αποτελέσει το κεφάλαιο που θα συγκεντρωθεί κατά την περίοδο των προεγγραφών, η οποία θα λήξει στις 5 Νοεμβρίου.

• Η τιμή ανά μερίδιο είναι 1.250 ECU, το ελάχιστο όριο αγοράς είναι 2 μερίδια και η μέγιστη προμήθεια είναι 5%. Όταν λήξει η περίοδος των προεγγραφών θ' αρχίσει επί ημερησίας βάσεως η δημοσίευση στον Τύπο της τιμής του μεριδίου.

Τό νέο Δ.Σ. της Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή

Με τη συμπλήρωση της αύξησης του κεφαλαίου της Εταιρίας «Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή» Α.Ε. στα 500 εκατομ. δραχμές, συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό της συμβούλιο, το οποίο αποτελούν οι κ.κ. Γεωργ. Βερνίκος, πρόεδρος και διευθ. σύμβουλος, Νικόλ. Βερνίκος, αντιπρόεδρος, Δήμητρα Βεζυρούλη, έντεταλμένη σύμβουλος, Περικλής Παναγόπουλος, Αλέξ. Π. Παναγόπουλος, Χρ. Παπαγεωργίου και Νικόλ. Ρηγινός μέλη.

Βασική στρατηγική της Vernicos Yachts είναι η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων της εταιρίας με τη συνεχή διεύθυνση του κεφαλαίου της, η κάθε μορφής συνεργασία με διεθνείς και ελληνικές εταιρίες που θα διευρύνουν την έμβελη και τη τεχνολογία της, η συσπείρωση του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει την εταιρία ώστε να κινηθεί καθετοποιημένα στο γιγαντιαίο, αναπτύσσοντας δραστηριότητες σε όλο το φάσμα εκμετάλλευσης του σκάφους, που περιλαμβάνει αγορά — πώληση — εξοπλισμό — ναύλωση — έλλιμενισμό — χρηματοδότηση και ασφάλιση.

Η Vernicos Yachts ορθά πιστεύει στη μοναδικότητα των Ελληνικών Θαλασσών και στη μεγάλη δυνατότητα ανάπτυξης του

γιγαντιαίου. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει η χώρα μας στο τομέα αυτό σε συνδυασμό με το συνεχές «άνοιγμα» της ελληνικής οικονομίας, θα έχει σαν αποτέλεσμα άργα ή γρήγορα το όλο ενδιαφέρον ξένων εταιριών για τον «έλεγχο» του θαλάσσιου τουρισμού.

Θά τιμήσουν τον κ. Μ. Σιγάλα

Την έρχόμενη Παρασκευή 18 Οκτωβρίου η διοίκηση της Ένώσεως Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων θα τιμήσει σε ειδική εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί στη Ναυτιλιακή Λέσχη στις 12 το μεσημέρι τον επίτιμο πρόεδρο της Ένώσεως κ. Μηνά Σιγάλα.

Την ίδια ώρα θα γίνει και η εκδήλωση της Ναυτιλιακής Λέσχης για να τιμηθούν όσοι συνέβαλαν στη διάσωση των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου κατά το ατύχημα που συνέβη στο όχημα ταχυγών «Ρόδος» της Δωδεκανησιακής Α.Ν.Ε. στις 15 Απριλίου. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα επιδοθούν τιμητικές διακρίσεις στα στελέχη της εταιρίας Ήλια Κωτιάδη, αρχιπλοίαρχο, Αντώνη Πρίντεξη, αρχιμηχανικό, Μιχ. Μισό, πλοίαρχο του «Ρόδος» Έμμ. Διόλη, Α' μηχανικό του πλοίου και Κων. Πόκια, ναύκληρο του «Ρόδος» σε αναγνώριση της αφοσίωσης στο καθήκον και της αυτοθυσίας που επέδειξαν.

Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών

Δέκα χρηματικά βραβεία ύψους 200.000 δραχμών το καθένα, θα απονεμίσει και φέτος η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών στη μνήμη του αείμνηστου Αντωνίου Χανδρή, σε Ισάρισμα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις τον Ιούνιο 1991, στα Ανώτατα και Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα.

Για την επιλογή των δέκα παιδιών που θα βραβευθούν, θα ληφθούν υπόψη:

— Η πραγματική θαλάσσια υπηρεσία του πατέρα, η οποία πρέπει να είναι τουλάχιστον 15 χρόνια.

— Ο βαθμός απολυτηρίου ο οποίος πρέπει να είναι τουλάχιστον 17.

— Η σειρά επιτυχίας καθώς και σύνολο μορίων στις γενικές εξετάσεις κατά δέσμη,

και

— Η οικονομική κατάσταση της οικογένειάς του.

Αιτήσεις θα γίνονται δεκτές μέχρι τις 22 Νοεμβρίου 1991, ενώ οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες πρέπει να απευθύνονται στα γραφεία της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών στον Πειραιά ή στα τηλέφωνα 4118011 έως 17.

Έξειδικευμένα Ναυτιλιακά Προγράμματα

Η Computer Expert Systems που αποτελεί τα δύο τελευταία χρόνια τη κορυφαία εταιρία στο τομέα των ναυτιλιακών Software ανεπτυγμένων με γλώσσα προγραμματισμού 4ης Γενεάς, συνεχίζει την ανοδική πορεία της στον ελληνικό και διεθνή χώρο.

Τα προσφερόμενα προγράμματα Shipmanagement, Shipbroking και Telex είναι πολύ εύκολα στη χρήση και απορρέουν από πολυετή πείρα και είναι φτιαγμένα με αρθρωτό τρόπο, για τη μηχανογραφική οργάνωση οποιουδήποτε μεγέθους εταιρίας.

Τό εξειδικευμένο στη ναυτιλία και την επιστήμη των ηλεκτρονικών υπολογιστών προσωπικό της είναι έτοιμο να συζητήσει τις μηχανογραφικές ανάγκες κάθε εταιρίας και να προσφέρει πρακτικές, οικονομικές και λειτουργικές λύσεις.

Για την αγορά της Τράπεζας Πειραιώς

Τό Ταμείο Συντάξεων Μηχανικών και Έργοληπτών Δημοσίων Έργων (ΤΣΜΕ-ΔΕ) εκδήλωσε ενδιαφέρον για την αγορά της Τράπεζας Πειραιώς, η προθεσμία για την εξαγορά της οποίας λήγει στις 18 Οκτωβρίου, 1991.

Μεταφραστικό κέντρο

Μία πολύ σημαντική προσπάθεια ξεκίνησε στον χώρο των μεταφράσεων από τό ιδιωτικό Μεταφραστικό Κέντρο Αθηνών, στην στοά της οδού Αμερικής 23.

Λειτουργεί σε ευρωπαϊκά επίπεδα και μπορεί να συγκριθεί με τα άλλα αντίστοιχα κέντρα των ευρωπαϊκών πρωτευουσών και των άλλων μεγαλουπόλεων του κόσμου, και αναμφισβήτητα αποτελεί καινο-

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»

τομία στο χώρο του.

Επιτελείο 185 έμπειροτάτων επιστημόνων μεταφραστών μεταφράζει τά πλέον έξειδικευμένα κείμενα από την Έλληνική σέ 22 γλώσσες καί αντίστροφα καί μέ δυνατότητα μετάφρασης μεταξύ αυτών των γλωσσών.

Όπως ανακοινώθηκε τό μεταφραστικό Κέντρο Άθηνών φιλοδοξεί μέ την δραστηριότητά του καί την πρωτοποριακή του όργάνωση νά πρωτοστατήσει στό χώρο του.

Ή έτήσια χοροεσπερίδα της Ναυτιλιακής Λέσχης

Μετά την έπιτυχία πού σημείωσε ή χοροεσπερίδα της Ναυτιλιακής Λέσχης πού έγινε στις 14 Δεκεμβρίου 1990 γιά την 20ετία της καί θέλοντας νά ικανοποιήσει την έπιθυμία πολλών μελών της γιά την καθιέρωσή της ως θεσμού σέ έτήσια βάση, τό Δ.Σ. απέφασε την επανάληψή της, σάν χοροεσπερίδα της χρονιάς, στις 5 Δεκεμβρίου 1991, ήμέρα Πέμπτη, στό ξενοδοχείο Athenaeum Inter-Continental.

Γιά την καλύτερη όργάνωση της βραδιάς, ή Λέσχη παρακαλεί τά μέλη νά κάνουν κρατήσεις των εισιτηρίων όσο τό δυνατόν νωρίτερα (τιμή έκάστου εισιτηρίου 15.000 δρχ.).

Πνιγμός ναυτικού

Πνίγηκε όταν έπεσε στή θάλασσα από τό κατάστρωμα του μέ σημαία Μάλτας, φορτηγού πλοίου «Fini» ό ύποπλοίαρχος, Λεωνίδας Χαριζάνης 40 χρονών, ένώ τό πλοίο έπλεε άνοιχτά του Βισκαϊκού Κόλπου, κατευθυνόμενο από Άγγλία πρós Σαρδηνία.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 11 Οκτωβρίου, 1991

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	85.00	176.00
Γένοβα	90.00	229.00
Άμβούργο	93.00	200.00
Χάβρη	94.00	223.00
Πειραιάς	94.00	221.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	87.00	240.00
Τζέντα	99.14	221.65
Ράς Τανούρα	92.42	194.43
Ήν. Άρ. Έμιράτα	87.00	211.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	86.00	194.00
Ντακάρ	110.00	219.00
Λάς Πάλμας	87.00	207.00

Άπό τις άρμόδιες άρχές διάσωσης της Ισπανίας έντοπίσθηκε καί περισυνελέγη τό πτώμα του τό όποίο στή συνέχεια μεταφέρθηκε σέ νοσοκομείο του Βίγκο.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ο «ΓΛΑΡΟΣ»

Τό παραδοσιακό ίστιοφόρο του Αιγαίου «Ευαγγελίστρια» κοσμεί τό έξώφυλλο του τεύχους Ιουλίου — Αυγούστου της περιοδικής έκδοσης της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς. Μεταξύ των περιεχομένων περιλαμβάνονται αφιέρωμα στό Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης της Άθήνας, άρθρο του πρέσβη κ. Ν.Ο. Dietz γιά την Νορβηγική Ναυτιλία σήμερα, παρουσίαση των νέων ναυτιλιακών εκδόσεων καθώς καί αναφορά στις δραστηριότητες της Λέσχης.

Π.Γ. ΚΑΛΛΙΝΙΚΟΥ «ΕΠΤΑΝΗΣΙΑΚΑ (ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΛΕΙΣΤΟΝ ΙΘΑΚΗΣΙΑΚΑ) ΣΥΜΜΕΙΚΤΑ»

Ένας άληθινός θησαυρός τό άνωτέρω βιβλίο του κ. Π. Γ. Καλλινίκου, πού κυκλοφόρησε σέ δεύτερη έκδοση σέ καλαίσθητο τόμο 480 σελίδων από τις εκδόσεις «Δόμος».

Ένα άρμονικό σύνολο 46 δοκιμίων, διηγήσεων καί μελετών πού αναφέρονται στά Έπτάνησα καί κυρίως στήν Ιθάκη. «Όλα τά θέματα στάζουν Ιόνιο» γράφει ό ίδιος στόν πρόλογό του. Καί υπάρχουν πράγματι κομμάτια γιά τή Κέρκυρα, τή Ζάκυνθο, τή Κεφαλλονιά. Άλλά τό έργο είναι κυρίως αφιερωμένο στή γενέτειρα Ιθάκη του συγγραφέα, καρπός της άπέραντης νο-

σταλγικής αγάπης γιά τό νησί του. Μέ όμορφη καί ζωντανή γλώσσα τά «Σύμμεικτα» μιλούν γιά την άρχαία καί, τή νεώτερη Ιστορία του νησιού, γιά τή ναυτιλία του, γιά την τοπογραφία, την τέχνη καί τή σύγχρονη ζωή του. Διηγούνται Ιστορίες, μεταφέρουν περιγραφές καί έντυπώσεις, μεταγράφουν παλιά έγγραφα, έρευνούν τό όνοματολόγιο καί έκφράζουν σκέψεις γιά σημαντικά γεγονότα. Τό ένα πιό ένδιαφέρον από τό άλλο, στολισμένα μέ εικόνες καί φωτογραφίες από τό άρχείο του συγγραφέα, αποτελούν μία έκφραστική συλλογή καί, ασφαλώς, μία πολύτιμη συμβολή γιά τή μεγάλη συνθετική έργασία πού όραματίζεται ό κ. Καλλίνικος γιά τό αγαπημένο νησί του.

ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ «Ο ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ ΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ»

Συνεχίζοντας την πλούσια συγγραφική παράδοση των ναυτικών μας, ό πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Νίκος Κωσταράς δημοσίευσε στό περιοδικό «Άρκαδικά» μία ένδιαφέρουσα μελέτη γιά τόν «Κολοκοτρώνη ως Πλοίαρχο», πού κυκλοφόρησε πρόσφατα σέ 25σέλιδο άνάτυπο.

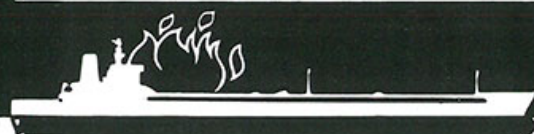
Μέ γλαφυρότητα καί ζωντάνια παρουσιάζει τή θαλασσινή δράση του γέρου του Μωριά, ή όποία, έπισκιαζόμενη από τούς δοξασμένους στεριανούς άγώνες του στόν ξεσηκωμό του γένους, παραμένει σχεδόν άγνωστη στόν πολύ κόσμο. Μιά δράση πού ξετυλίγεται στά προεπαναστατικά χρόνια, όταν «ό κλέφτης του Μωριά έγινε κουρσάρος στά πέλαγα» καί πολέμησε τόν Τούρκο μέ όρμητήριο τή Μάνη καί τά Έπτάνησα. Κι ύστερα, αλλάζοντας τό καρυοφίλι μέ τό τιμόνι, έφτασε στήν Άσπρη Θάλασσα καί ένώνοντας τή δική του πολεμική μοίρα «Μωριάς» μέ τά «μαύρα καράβια» των άρματοκουρσάρων του Όλύμπου έγραψε τις ένδοξες σελίδες πού σημάδεψαν τά προεπαναστατικά χρόνια καί προετοίμασαν την έντική μας άπελευθέρωση.

Συγχαίρουμε θερμά τόν κ. Κωσταρά, πού μέ την έπιμελημένη έργασία του ζωντάνεψε στά μάτια καί τή μνήμη των νεωτέρων, τις ήρωικές, αλλά λιγότερο φωτισμένες πτυχές της ναυτικής ζωής του άθανάτου ήρωα.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τό τεύχος 2 (Φεβρουάριος) 1991 της νομολογιακής επιθεωρήσεως δικαίου του δικηγόρου κ. Ι. Σέρρη. Στό τεύχος αυτό δημοσιεύεται ένδιαφέρουσα μελέτη των δικηγόρων κ.κ. Ν. Γερασίου καί Ν. Γκρόπα γιά τό νέο συμφωνητικό θαλάσσιας άρωγής Lloyds 1990. Άκολουθεί ή πρόσφατη ναυτιλιακή νομολογία μέ δικαστικές αποφάσεις αναφερόμενες στή θαλάσσια μεταφορά, ναυτική έργασία, συμ-πλοιοκτησία, πώληση πλοίου, έφόδια πλοίου καί έργατικά άτυχήματα.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	Κυπριακή	10.720	1981	Υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή σέ θέση 13.05 B, 50.18 A, στίς 31/8.
BENETIKO	Έλληνική	12.238	1978	Κατά τό ταξίδι Χιούστον γιά Χοντύντα υπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 17/9.
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	Έλληνική	16.505	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, άνοικτά τής Χονολουλού, στίς 2/10.
ΣΑΝΤΒΙΚ	Έλληνική	1.598	1976	Επιθεωρήθηκε στό Πόρτο Μαργκέρα συνεπεία βλάβης στη μηχανή πού υπέστη στίς 3/10.
ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ	Κυπριακή	12.750	1979	Προσέκρουσε σέ γέφυρα στη Μπαγιόν, στίς 11/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ANNA X.	Μάλτας	1.594	1971	Υπέστη βλάβη στό πηδάλιο, σέ θέση 46.00 B, 07.54 Δ, στίς 8/10 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	Έλληνική	34.130	1977	Υπέστη άπώλεια τής άγκυρας στην Δουνκέρκη, στίς 18/9.
ΑΣΤΟΡΙΑ	Κυπριακή	18.829	1972	Συγκρούστηκε στη Σαλαμίνα, στίς 10/10, μέ τό μπάλκερ «Κάπταιν Τζώρτζ Λ.».
ΑΝΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ	Κυπριακή	10.625	1969	Υπέστη πυρκαϊά στό φορτίο στό Κόρκ στίς 7/10.
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν.	Κυπριακή	17.161	1976	Κατά τό ταξίδι Πόρτο Κέλαγκ γιά Φλάσσινγκ υπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 22/9.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (πρ. «Ντίλιντζενς Π.»)	Μάλτας	9.049	1971	Κατά τό ταξίδι Πασαγιές γιά Τούξπαν υπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 29/9.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ	Κυπριακή	19.061	1971	Επιθεωρήθηκε στό Ρότερνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή πού υπέστη τόν Σεπτέμβριο.
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	Κυπριακή	23.785	1975	Κατά τήν προσόρμιση στό Τσινχάε στίς 27/9, συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Spring Hawk» καί υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΥ	Έλληνική	40.568	1972	Επιθεωρήθηκε στό Γκντάνσκ συνεπεία βλάβης στη μηχανή, στίς 25/9.
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ	Παναμαϊκή	7.366	1979	Κατά τό ταξίδι Άμβέρσα γιά Μπιλμπάο, έμφορτο σιδήρου, υπέστη βλάβη στη μηχανή καί έμεινε άκυβέρνητο σέ θέση 50.36.8 B, 00.42 A στίς 12/10
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΣΑΝ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	Παναμαϊκή	6.193	1957	Κατά τή διάρκεια έπισκευών στη Δραπετσώνα, στίς 14/10, υπέστη πυρκαϊά καί βυθίσθηκε.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του Όκτωβρίου εμφανίζει σαφή σημεία βελτίωσης των επιπέδων, καθώς είναι πλέον εμφανής η ύπαρξη σημαντικού όγκου φορτίων που πρέπει να διακινηθούν μέχρι το τέλος του έτους.

Οι συμφωνημένες μέχρι σήμερα ποσότητες δημητριακών που αγόρασαν οι Σοβιετικοί από τις ΗΠΑ για μεταφορά εντός του 1991, φθάνουν τους 11,8 εκατ. τόννους και παρά τον μεγάλο αριθμό των ναυλώσεων που πραγματοποιούνται με έμπιστευτικούς όρους, η παρουσία τους στην ναυλαγορά είναι πλέον εμφανής, με χαρακτηριστική τη ναύλωση ενός πανάμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για εκφόρτωση σε σοβιετικό λιμάνι και επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, στά δολ. 11.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 215.000.

Στο άμεσως προσεχές μέλλον αναμένεται η είσοδος στην αγορά αρκετών φορτίων δημητριακών και από τον Καναδά, μετά από τις πιστώσεις ύψους 800 εκατομ. δολларίων που δόθηκαν πρόσφατα στους εγχώριους παραγωγούς, μεγάλο μέρος των οποίων θα έχουν παραλήπτες χώρες της Ανατολ. Ευρώπης.

Καθ' όλες τις ενδείξεις, η δραστηριότητα στις βασικές κατηγορίες ξηρού φορτίου θα διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα και τις επόμενες εβδομάδες, με ναύλους που μπορεί να σημειώσουν περαιτέρω βελτίωση έναντι των παρακάτω επιπέδων, που σημειώσαμε κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του μήνα.

Σιτηρά:

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ίαπωνία, δολ. 26,25.
- 50.000 τον. Μισσιισσιππί για Όλλανδία/Βέλγιο, δολ. 11,80.

— 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βαρκελώνη, δολ. 15,50.

— 40.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ για Παρανάγκουα, για Ρόττερνταμ, δολ. 18,50.

— 32.000 τον. Νοτ. Κορέα για Μπαγκλαντές, δολ. 19,50.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άλγερία, δολ. 23,50.

— 24.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Καζαμπλάνκα, δολ. 15,25.

Γαϊάνθρακες:

— 130.000 τον. Χέϊ Πόιντ για Ρένταρ, δολ. 12,70 φίο.

— 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Καοσιούγκ, δολ. 10,95.

— 95.000 τον. Πόρτο Μπολιβάρ για Μανέιμποϊντ, δολ. 6,25.

— 80.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 22,30.

— 80.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Λισσαβώνα, δολ. 10,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 220.000 τον. Τουμπαράο για Ίαπωνία, δολ. 10,50.

— 150.000 τον. Πόντα ντέ Μαδέϊρα για Ίαπωνία, δολ. 12,75.

— 140.000 τον. Χουάσκο για Ρόττερνταμ, δολ. 10,00.

— 140.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊ για Κόπερ, δολ. 8,50.

— 120.000 τον. Κέηπ Λαμπέρτ για Ύμουϊντεν, δολ. 9,10.

— 80.000 τον. Τουμπαράο για Μισσιισσιππί, δολ. 6,25.

Λιπάσματα:

— 30.000 τον. Τάμπα για Ίνδία, δολ. 37,50.

— 14.500 τον. Άκαμπα για Ίνδία, δολ. 18,95.

— 14.000 τον. Κπέμε για Ίνδία, δολ. 35,00.

— 10.000 τον. σε σάκκους Βάρνα για Κίνα, δολ. 42,50.

Ζάχαρη:

— 20.000 τον. Αυστραλία για Βανκούβερ, δολ. 17,50.

— 14.100 τον. Πόρτ Λουϊς για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 24,00.

— 14.000 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 16,95.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άρκετά σημαντικός ο αριθμός των πλοίων που απασχολήθηκαν στο τομέα των χρονοναυλώσεων σε ανοδικά επίπεδα μισθωμάτων.

Στη κατηγορία των πανάμαξ, τα μισθώματα στον Ατλαντικό έφτασαν τα δολ. 13.500 την ημέρα, ενώ για επαναπαράδοση στην Απω Ανατολή πληρώθηκαν δολ. 15.000 — 16.500 την ημέρα ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.

Ανοδική η εξέλιξη και στην Απω Ανατολή με τα μισθώματα για κυκλικά των πανάμαξ στα δολ. 11.50 την ημέρα.

Στα μικρότερα μεγέθη ή γεωγραφική θέση του πλοίου υπήρξε καθοριστική στη διαμόρφωση των μισθωμάτων, όπως δείχνουν και οι ακόλουθες συμφωνίες.

— 47.800 τον. d.w. από Απω Ανατολή κυκλικό ταξίδι μέσω Βραζιλίας, δολ. 10.300 την ημέρα.

— 31.700 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Βαλτικής για Απω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 27.700 τον. d.w. από Ρόττερνταμ για Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 8.500 την ημέρα.

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

— 22.300 τον. d.w. από Κόντινεντ για Μουσκάτ/ Κολόμπο, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 14.500 τον. d.w. (τουρντέκερ) από Κόντινεντ για Χοντίντα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων εξακολουθεί να ζει ήρεμες ημέρες, με εκδηλη την υπερεκάλυψη της ζήτησης από την άμεση προσφορά πλοίων.

Στόν Άραβικό Κόλπο δηλ ή δραστηριότητα στηρίχθηκε στις ναυλώσεις για πλωτή αποθήκευση, με προεξάρχοντες τους Σαουδάραβες και σε δεύτερη μοίρα την Έθνική εταιρία πετρελαίου του Ιράν.

Οι ναύλοι των VLCC's κυμάνθηκαν μεταξύ WS 50-55, ενώ στο μέγεθος του ενός εκατομ. βαρελιών δύο φορτία για Ι-ταλία πλήρωσαν WS 76.

Σταδιακή υποχώρηση σημείωσε η ροή φορτίων στη Μεσόγειο και οι ναύλοι για τους 80.000 τον. μειώθηκαν στα WS 90.

Η αγορά της Δυτ. Αφρικής παρέμεινε άτονη με ελάχιστα προς μεταφορά φορτία και τό ναύλο των 130.000 τόννων περί τα WS 72-77.

Παρόμοιες οι συνθήκες και στη Καραϊβική με τους ναύλους στα WS 100 για τα φορτία 70-75.000 τόννων και περί τα WS 120 για τα μικρότερα των 50.000 τόννων.

Τέλος, παρά τον κάποιο αριθμό ναυλώσεων και την εποχή, οι ναύλοι των καθαρών φορτίων παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, περί τα WS 125-135 για τα συνήθη φορτία των 30.000 τόννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 285.000 τον. Ράς Τανούρα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 55.

— 275.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 58,5.

— 275.000 τον. Κάργκ Άϊλαντ για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 55.

— 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 75.

— 128.000 τον. Δυτ. Αφρική για Ισπανία, WS 75.

— 120.000 τον. Γιαμπού για Τουρκία,

WS 70.

— 120.000 τον. Σιντί Κερύ για Ιταλία, WS 72,5.

— 80.000 τον. Βορ. Θάλασσα για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 95.

— 75.000 τον. Λιβύη για Τριέστη, WS 110.

— 50.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 112,5.

— 34.000 τον. Κιουρασάο για Τζάκσονβιλ, WS 145.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΙΑΠΕΤΟΣ: Πουέρτο Μπολιβάρ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,50 φίο, 40.000 /40.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-25.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. Χάμπτον Ρούντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Ζημπράγκε, δολ. 5,95 φίο, 6 ημέρες, τέλη Οκτωβρίου.

ΠΗΤΕΡ Λ.: Σαίντ Λόρενς 60.000 τον. σιτηρά, Λισσαβώνα δολ. 9,25 φίο, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 10-20.

ΑΚΤΗ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Άλγερια, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Οκτωβρίου.

ΠΗΛΕΥΣ: Ποταμό Μισισσιππί 53.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 622.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Οκτωβρίου 5-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Σαίντ Λόρενς 21.000 τον. περίπου Λά Γκουάιρα, δολ 20,50 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 12-19.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: Κόλπο ΗΠΑ 29.000 τον. περίπου καλαμπόκι Μαπούτο, δολ. 52,07, Οκτωβρίου 10-20.

ΕΛΠΙΔΑ: Τέξας 24.000 τον. περίπου σιτηρά Μαρακάιμπο / Λά Γκουάιρα δολ. 15,50 φίο.

ΑΛΚΙΜΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννή-

ματα Δυτική Ιταλία, δολ. 19,50 φίο, 12 ημέρες, Οκτωβρίου 9-12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΙ: Ρίτσαρντς Μπαίη 60.000 τον. γαιάνθρακες Λισσαβώνα, δολ. 10 φίο, φόρτωση κλίμακας /10.000 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 10-25.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ: Άκαμπα 12.500 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 20 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 4-10.

ΣΑΡΑ ΜΠΕΚΕΤ: Σαίντ Λόρενς 25.000 τον. σιτηρά Άλγερια, δολ. 22,15 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 28 — Νοεμβρίου 5.

ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ: Τουμπαράο 220.000 τον. Ιαπωνία, δολ. 10,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 50.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΗΓΑΣΟΣ: 23.420 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κουάγκουαγκ άμεση, επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 5.275 την ημέρα.

ΑΐΝΙΚΟΛΑΣ 1: 21.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 6.000 την ημέρα.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ: 21.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ίντσόν άμεση, έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 5.550 τήν ήμέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ: 24.500 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Πόρτ Κέλανγκ Όκτωβρίου 5-7, έπαναπαράδοση Νοτ. Άφρική, δολ. 5.400 τήν ήμέρα.

ΣΗΜΠΕΡΤΝ: 67.700 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη Όκτωβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Κωνσταντζας με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.000 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοή υπό έρμα.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.800 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Ίνδίας με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.750 τήν ήμέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κέηπ Τάουν Όκτωβρίου 15, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 13.000 τήν ήμέρα.

ΛΙΑ: 69.500 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Γκέκντ Όκτωβρίου 5-15, ταξίδι μέσω Βορ. Γαλλίας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.250 τήν ήμέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Γκέκντ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 16.250 τήν ήμέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΊΣ: 68.850 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Γκέκντ Όκτωβρίου 5-15, ταξίδι μέσω Άνατολ. άκτης ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Ίσκεντερούν Όκτωβρίου 9-17, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 12.250 τήν ήμέρα.

ΣΑΡΛΑ: 27.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ρόττερνταμ άμεση, έπαναπαράδοση Σκώ / Γιβραλτάρ, δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 22.300 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση Μουσκάτ / Μαδράς, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.90 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Χάβρη Όκτωβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 15.500 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ: 41.600 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, ταξίδι μέσω Κόλ-

που ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.500 τήν ήμέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ Π.: 60.900 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Νότιο Ίαπωνία άμεση, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 11.000 τήν ήμέρα.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 155.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη Όκτωβρίου, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 20.000 τήν ήμέρα.

ΒΗΤΑΤΖΟΥ: 31.695 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Κάτω Βαλτικής με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΣΥΜΕΩΝ Χ.: 61.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Χασινόχε μέσα Όκτωβρίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.400 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόμπε Όκτωβρίου 1-5, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.450 τήν ήμέρα.

ΕΛΠΙΣ: 63.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Όκτωβρίου 17-25, έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 16.200 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 280.000 για πλοή υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΦΙΝΤΙΑΣ: 120.200 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Άπω Άνατολή Νοεμβρίου 1-10, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 15.750 τήν ήμέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ουλσάν, ταξίδι 7-9 μηνών, δολ. 12.750 τήν ήμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΕΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τόν. Μεσόγειο, WS 130, Όκτώβριο.

ΓΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ: Ράς Γκαρίμπ 100.000 τόν. Ντελαγουέρ, WS 87,5, Όκτώβριο.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Κάργκ Άϊλαντ 126.000 τόν. Χοσέ Ίγνάσιο, WS 60, Όκτωβρίου 26.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 112,5, Όκτωβρίου 17.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 35.000 τόν. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 164, Όκτωβρίου 13.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Κοτ. Κορέα, WS 48,5, Όκτωβρίου 13.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 380.000 τόν. Έρυθρά Θάλασσα, WS 50, Όκτώβριο.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Άφρική 135.000 τόν. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 77,5, Όκτωβρίου 15.

ΚΑΛΑΜΟΣ: Πέννινγκτον 123.000 τόν. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 80, Όκτωβρίου 16.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Πουέρτο Μιράντα 68.500 τόν. Ρόττερνταμ, WS 82,5, Όκτωβρίου 8.

ΑΞΩΝ: Ζιρκού και Ράς Τανούρα 217.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 52,5, Όκτωβρίου 23.

ΑΝΑΞ: Ράς Τανούρα 250.000 τόν. Γκάλβεστον, WS 52,5, Όκτωβρίου 21.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Λά Σαλινά 74.000 τόν. Κόρπους Κρίστι, WS 109, Όκτωβρίου 8.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τόν. Πόρτλαντ, WS 132,5, Όκτωβρίου 20.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. Ίνδία, WS 82,5, Όκτωβρίου 19.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά Βραζιλία, WS 128,5, Όκτωβρίου 10.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. Ρόττερνταμ, WS 107,5, Όκτωβρίου 16.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Καμπίντα 128.000 τόν. Λαβέρα, WS 82,5, Όκτωβρίου 19.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. Ίαπωνία, WS 65, Όκτωβρίου 25.

ΛΗΓΚΑΣΥ: Περσικό Κόλπο 150.000 τόν. Ίνδία, WS 70, Όκτωβρίου 10.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Μπράζς Ρίβερ 118.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, Όκτωβρίου 15.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Ζιρκού και Ράς Τανούρα 225.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 63,75, Όκτωβρίου 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ: Κίνα 80.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1,5 έκασ. κατ' άποκοπή Όκτωβρίου 20.

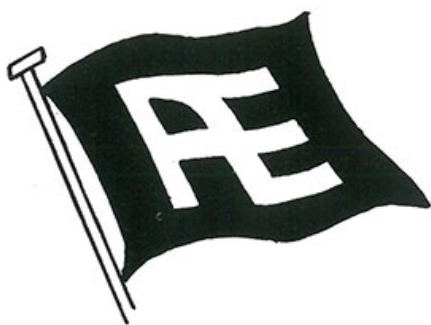
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Κάγιο ντέ Άρκας 143.500 τόν. Βραζιλία, WS 59,5, Όκτωβρίου 19.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Σκίντα 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 122,5, Όκτωβρίου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Άλεξάνδρεια 24.500 τόν. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 135, Όκτώβριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Κόλπο ΗΠΑ 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 127,5, Όκτωβρίου 14.

ΧΑΛΚΗ: Βραζιλία 30.000 τόν. καθαρά, Κόλπο ΗΒ/ Άκτή Άτλαντικού, WS 136, Όκτωβρίου 16.

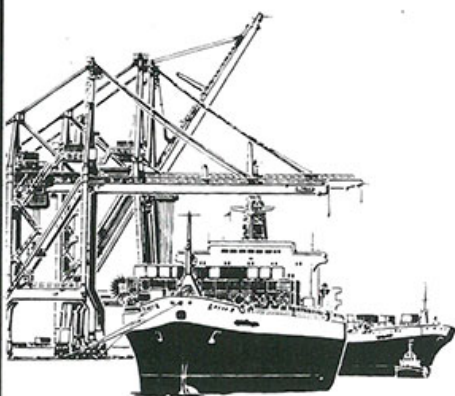


AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



FREE REGISTERS

The «bis» and «open» registers appear to be without end. No country or island with a hint of independence appears to be free from the desire to attain, if not the paradise of Liberia or Panama or Cyprus, at least the glory of Malta or Bermuda.

Preference is being shown mainly for islands, or islets, from Vanuatu to Kerguelen. But new continental countries are also in the running.

The latest one to join the club is Belize, a small state in Central America, formerly British Honduras, which one British Journal called «register of the month». Belize decided last August to institute its own free register in which one ship alone is legally registered, after hearing that some shipowners had hoisted the Belize flag over the sterns of their ships without proper authorisation.

The most astonishing piece of news, however, in the free register field, come from the USA where the Maritime Administration chief, addressing Congress, expressed his thoughts about a second American register. Since the Maritime Administration has always been a staunch supporter of the national flag, this seems to indicate that something has changed. A change based on the model of the Norwegian NIS which might reconcile American legislation, which reserves national cargoes and coastal trade for American bottoms, with the competitiveness needed by American shipowners, which a second, more elastic register would give them.

SHIP MANNING A CRUCIAL PROBLEM

Nobody in the Ministry of Mercantile Marine appears to realise that the manning of our ships is the most crucial problem Greek shipping has been facing in recent years, nor does the Ministry realise that this problem is crucial to its own existence. Without Greek seamen there will be no Greek shipping.

If they had grasped the problem:

They would have made maritime training part of higher education, as so many countries have already done, even in the Third World.

The maritime academies would then not have relied on a handful of candidates every year who had failed to gain entrance to a university. Also, we would have instituted a common deck officer/engineer's certificate, as so many traditionally maritime countries and Third World countries have done.

Secondly, we would have made it possible for lower deck crews to become officers with crash courses and we could have had apprentice deck officers and engineers who had not graduated from the academies, and also apprentice chief stewards and apprentice chief cooks, who would eventually have acquired the rank of deck officer, engineer, chief steward or chief cook, with the proper training and in a relatively short time.

Thirdly, we would have made it possible for officers who had served on foreign flag ships to sit for promotional exams and continue their professional training.

We could have done all this if we had followed the example of others who, until recently, considered us pioneers, but who have surpassed us and adapted themselves to the new conditions in world shipping.

GGCBS DELEGATION IN GREECE

A delegation from the General Council of British Shipping visited Greece on Sept. 25 and 26 and held talks with the Minister of Mercantile Marine, Mr. Arist. Pavlides and Greek Shipowners' Union executives.

The ministry's announcement concerning the exchange of views with the delegation on the subject of the abolition of cabotage and other matters concerning the EC was low-key.

However, during the dinner at the Yacht Club, Admiral Hunt, director-general of the GCB, did concede that the Greek view that cabotage was necessary for national defence, since NATO protected members against third parties and not against other members.

SUBSTANDARD SHIPS

In 1990, ships inspected in European ports in accordance with the Paris Memorandum, numbered 14,000 compared with 1,500 examined in 1989. The inspectors discovered 22,623 violations, omissions and faults.

The categories of violations remain stable and it is noteworthy that about half of them concern lifesaving and firefighting equipment, mainly the former. They constitute 43% of the total. The highest percentage of viola-

tions also concerns bad or inadequate maintenance.

As far as flags are concerned, convenience flags top the list, although many national flags have a high percentage of substandard ships. In a total of 441 ships which were not allowed to sail, 235, or 53%, flew flags of convenience. Each of seven such flags flew over more than twenty arrested ships. They were the flags of Cyprus, Honduras, Liberia, Malta, Panama, St. Vincent and Grenadines. Although the Norwegian flag was not listed, NIS ships showed a high percentage of violations. The highest number of arrested ships belonged to Cyprus (49), followed by Malta (44), by Panama (42) and Liberia (24).

THE E-3 TANKER

Five large shipyards signed an agreement in Paris on September 10, with six international classification societies for the promotion of a new type of tanker designed to reduce pollution risks. The shipyards were France's Chantiers de l'Atlantique, Germany's Bremen - Vulkan and Howaldtswerke, Italy's Fincantieri and Spain's Astilleros Espanoles. The classification societies were Bureau - Veritas, Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Registro Italiano, American Bureau and Det Norske Veritas.

The agreement concerns the tech-

nical application of a large tanker with a capacity of 2 million bbls., which will reduce the risks of oil pollution to a minimum. The relative study, which was a French initiative, has been undertaken by the five shipyards two years ago and resulted in the E-3 (Economie - Ecologie - Europe) which constitutes an answer to the double-bottomed, double-hulled tanker imposed unilaterally by the U.S.'s Oil Pollution Act.

The design of the E-3 is based on 6 metre wide side tanks which remain empty and play the role of a double hull. The tanker's middle tanks have a horizontal separation which will create separate lower tanks, 6 metres from the double bottom. If the ship should run aground and hole its hull, the intrusion of sea water will exert pressure on the oil in the separate lower tanks which, through special pipes, will be forced into the empty side tanks and will not spill into the sea, while the lower tanks, now flooded with sea water, will not allow oil to escape into the sea.

VECOM EXTEND CLEANING STATION NETWORK TO GREECE

The Dutch based Vecom Group announced the establishment of a new specialised facility for handling a wide range of marine and industrial cleaning jobs.

Located in close proximity to the Piraeus port and serving shipping in the Mediterranean area the facility is also ideally placed to serve local industrial business in the wider conurbation.

The 375 m² facility is designed to handle a large variety of cleaning tasks using the latest techniques and chemical cleaning processes. Large castings, such as engine cylinder heads and heat exchangers, can be cleaned in multiple units offering a fast turn around for customers requiring a prompt response.

Utilising the latest ultrasonic equipment, fouling is removed from intricate assemblies such as air coolers, fuel oil heaters and filters, without abrasive action risking damage to component surfaces.

Vecom also operates an "on site" cleaning service for both ships and shore-based installations. Circulation systems, transducers and generators, together with qualified personnel, safety equipment and a complete range of specialty cleaning products are available on a 24 hour per day basis.

Work is carried out in accordance with the aid of quality assurance procedures and the company has the facility to draw support from its parent in the Netherlands where an extensive metal laundry/chemical cleaning facility employs 15 qualified specialists.

Techniques and procedures developed by the parent, including stringent pollution control measures, are being applied at the Greek plant. In addition, cooperation with the group's other cleaning operations in Singapore, Hamburg, Gillingham and Algeciras (with New Orleans shortly to come on line) enables Vecom Hellas to offer shipowners the flexibility of progressive cleaning and/or follow up during a vessel's voyage.

100 YEARS OF LR CASUALTY RETURNS

Lloyd's Register's Casualty Return for 1990 marked the centenary of this publication, the most authoritative record of merchant ship casualties worldwide and the only one covering all total losses of 100 gross tonnage and above.

Originally called Lloyd's Register Wreck Returns, the publication was divided into Steam Vessels and Sailing Vessels. It was published on a quarterly basis until 1984. The first issue covered the period 1 July - 31 September 1890. It records that a total of 37 steam ships (54,460 tons) and 127 sailing ships (60,653 tons) were lost during the quarter. The highest losses - 20 steam ships and 24 sailing ships - were suffered by ships registered in the UK, which at that time had by far the biggest fleet in the world.

RIVER CABOTAGE

The abolition of cabotage in the EC, together with other familiar problems, have a direct bearing on transport on European rivers. According to a recent decision by the Council of EC Transport Ministers, free competition will be allowed on inland waterways on a European scale. This means that on the navigable river network, the ships of an EC member can carry passengers and cargo between the ports of another EC member. Thus, a Belgian river boat can load in Le Havre and unload in Paris or Rouen.

For the time being, the decision refers to Belgium and the Netherlands only. In France and Germany, there are still restrictions in favour of national carriers. For this reason, the decision provides for a gradual application of its terms with restrictions in force until the end of 1992. From 1993 up

REGIS LOW

INSURANCE BROKERS

International Marine Insurance Specialists

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

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

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

to the end of 1994, restricted routes will be permitted (two in France and one in Germany) and from January 1, 1995, full freedom of cabotage will apply.

BULK CARRIER LOSSES

The dramatic increase in the number of bulk carriers lost in the past year or so has caused a great deal of concern among international registers, which are being partly blamed for the increase.

Reacting to this phenomenon, the Japanese register, Nippon Kaiji Kyokai, has set up a work group in which shipping companies and shipyards are represented, to investigate the causes of these accidents. According to the Japanese, the main features of recent losses are that out of 35 total losses, 28 concerned bulk carriers (80%), that most of the ships lost were more than 12 years old and that at the time of the accident, almost all of them were carrying ore or similar cargoes. Other factors were bad weather, bad stowage, carriage on unsuitable ships and structural faults of the vessels. All these, and the matter of good maintenance of the ships, will be studied and analysed by this work group.

On the other side of the world, the American Bureau of Shipping has asked the owners of bulk carriers classified by the ABS to contact its representatives as soon as possible for an in-depth examination of hull weldings.

ABS OPEN OFFICE IN DENMARK

The American Bureau of Shipping has opened an exclusive office in Fredericia, Denmark. It is fully operational since 14 October, and Lars Leander, who served previously with the Danish Maritime Directorate for over twelve years, is the Surveyor in-

TANKERS AND THE OIL POLLUTION ACT

A recent Drewry report states that the rules on safety of navigation and protection of the environment have considerably upset the market while the American Oil Pollution Act threatens to break up the international cooperation which had become established during the past three decades.

The guidelines upon which most of today's international maritime legislation is based were derived from IMO-inspired conventions. Going back to the history of the reaction against the double problem of safety and pollution we can conclude that the adoption by the maritime nations of IMO's two basic weapons, Marpol and Solas, produced important developments during the decade of 1980.

More than 95% of the world's tanker fleet now sails under the flags of countries which have adopted Solas, a fact which proves that the possibility of commercially operating substandard ships is very remote.

Meanwhile, the Oil Pollution Act appears to be the most radical approach to the problem so far devised. And it threatens to have catastrophic consequences both on tanker running costs and on modern operating practices.

change.

This new office will allow ABS to provide closer and improved services to clients in the Southern Jutland area of Denmark and Germany and on the Danish island of Fyn. These areas have become increasingly active in as newbuildings and maintenance of fiberglass - reinforced plastic yachts, containers, container - refrigeration units, and offshore structures and related equipment.

SHIP CHARACTERISTICS

Shortly after the launch of their highly

successful Construction AS+, Lloyd's Maritime announced the availability the Ship Characteristics AS+ package, the second in their of «ready to use» Analytical Software packages using information from the Lloyd's databases. The Ship Characteristics combines the analytical power of the PC with comprehensive information held in the Lloyd's Register Ship Particulars Owners databases. Based on a highly flexible database package gives customers the ability to analyse selected ship criteria from the World Merchant fleet, in excess of 75,000 vessels above 100 gross tons.

All this is likely to lead to a two-tier market. One for transport that includes the USA and one for transport in the rest of the world. There is also the danger of broader consequences as America's unilateral application of the OPA is depriving the IMO conventions of their world validity. To counter this, it has been recommended that IMO also accept the requirement for double hulls and double bottoms in tankers.

The conclusion is that the unity of the international community which is today covered by IMO, is being seriously threatened and undermined by the mentality of «each one for himself».

ghly succesful Construction AS+, Lloyd's Maritime announced the availability the Ship Characteristics AS+ package, the second in their of «ready to use» Analytical Software packages using information from the Lloyd's databases. The Ship Characteristics combines the analytical power of the PC with comprehensive information held in the Lloyd's Register Ship Particulars Owners databases. Based on a highly flexible database package gives customers the ability to analyse selected ship criteria from the World Merchant fleet, in excess of 75,000 vessels above 100 gross tons.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

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.

1.330 τεύχη, σχεδόν 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 αοίδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φως της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που συνόψισαν και επέλεξαν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε εντός του Οκτωβρίου 1991, 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 ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 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 εμπεριστατωμένο 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

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για αντίτυπα..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. TAX. ΚΩΔ.

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσωκλείεται Επιταγή: Δρχ. 24.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησες - δ. = δηλώσε - ε. = εφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ABIN ΟΥΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	18819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	8326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
ΑΙΓΑΝΤ ΣΚΑΪ	76	11084
ΑΙΓΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙΓΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΓΡΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΙΓΡΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΙΓΡΗΣ ΣΑΦΑΓΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΓΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΥΤΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53984
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14841
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10850
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑΪ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΤΕ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34386
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	38061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24843
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18841
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24843
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633

πρός Μωχαμέντια 21/8
ε. Νιούκαστλ 10/9
πρός Πειραιά 3/9
μεσογειακές μεταφορές
πρός Τσάρλεστον 29/8
ε. Βόρνα 9/9
πρός Κέλη Ρίς 8/9
πρός Μπάνιμουρ 8/9
ε. Ν. Όρλεάν 7/9
πρός Ρότερνταμ 8/9
ε. Σάντος 7/9
πρός Μιλάο 30/8
πρός Μπάρ 8/9
μεταφορές Πάτρας
ε. Λέγκχορν 10/9
α. Σίνες 29/7
πρός Μαλαίσια 6/9
πρός Ίντσον 31/8
πρός Μπουσάν 4/9

ε. Πόρσε 10/9
πρός Ίταλια 30/8
πρός Μπείλουν 26/8
α. Πόρτ Άρθουρ 1/9
πρός Τουρκία 10/9
πρός Ίαπωνία 14/8
πρός Ίντσον 23/8
ε. Σιγκαπούρη 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λατβία 19/8
πρός Βανκούβερ 2/9
πρός Μομπίλ 29/8
ε. Πειραιά 28/7
ε. Μπαγκόκ 21/7
πρός Γιαντίνα 11/8
πρός Όζακα 5/9
α. Ταϊτσούγκ 20/8
πρός Μομπάσα 25/8
ε. Πειραιά 1/4
αργεί Πειραιά
στό Μπαντάρ Άμπας
πρός Τουρκία 24/8
πρός Μομπάσα 11/9
ε. Νύμπουργκ 4/9
πρός Μπουσάν 5/9
πρός Κουμάν 11/9
ε. Μπουσάν 16/8
υπό ναυπήγηση
πρός Βαλπαράϊζο 10/9
α. Ταρρακόνια 10/9
α. Ντάρμαν 12/9
α. Μαυρίκιος 8/9
πρός Ίταλια 28/8
ε. Χάμπτον 11/9
α. Ζήμπαγκ 1/9
πρός Κήλαγκ 4/9
πρ. «Τσέφου»
πρός Ντάρμαν 29/8

ε. Άσαλμποργκ 11/9
ε. Άμστερνταμ 11/9
πρός Δ. Αφρική 22/8
πρ. «Αντοία»
πρός Ν. Όρλεάν 4/9
πρός Χιούστον 10/9
πρός Μαρακάιμπο 21/8
πρός Σαγκάη 29/7
ε. Πόρτο Κέμπα 17/8
πρός Σιγκαντίγκ 11/8
πρός Γιοκοχάμα 22/8
πρός Ν. Όρλεάν 10/8
α. Ήστ Λόντον 4/9
α. Σιγκαπούρη 28/8
πρός Γάνδη 28/8
πρός Άλσκα 23/8
πρός Ίαπωνία 23/8
ε. Πρίνς Ρούπερτ 11/9
πρός Κίνα 7/8
στή Μανίλα 23/8
ε. Νιούκαστλ 5/9
ε. Ρότερνταμ 14/9
πρός Τσιουάν 7/9
α. Καέν 4/9
α. Ν. Όρλεάν 8/9
πρός Ρότερνταμ 2/9
ε. Ν. Όρλεάν 1/9
πρός Χό Τσί Μινχ Σίτ 9/9
πρός Μανίλα 10/9
ε. Τζακάρτα 30/8
πρός Μασάουα 11/9
ε. Γέραλντ 22/8
ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/9

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΓΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣ ΛΑΥΤΟΝ (δ.)	82	3356
ΑΝΑΣ ΤΑΪΤΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	81	30822
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΠΙΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΗ	89	23454
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΙΩΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΞΙΜΙΝΑ	68	35001
ΑΞΙΟΝΑ	81	30500
ΑΞΙΕΥ	70	13363
ΑΞΙΟΥ	74	13633
ΑΞΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΞΥΠΑΛΙΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΞΥΠΑΛΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	82	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΤΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΤΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	86	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑΪΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802

πρός Άμβέρσα 5/9
πρός Μπαγκόκ 8/9
πρός Αυστραλία 4/9
ε. Κουνταλόρ 5/8
πρ. «Vulcanus II»
πρός Τεκριντάγκ 6/9
ε. Τεργέστη 10/9
πρός Άλγερία 25/8
ε. Όζακα 10/9
πρός Ίαπωνία 1/9
πρός Ίαπωνία 8/9
πρός Χάργκ 17/8
πρός Ίαπωνία 29/8
α. Ρός Τανούρα 3/9
πρός Βανκούβερ 2/9
πρός Πακιστάν 1/9

πρός Κοπέρ 10/9
πρός Μπουσάν 21/7
ε. Τζιμπουτί 27/8
πρός Πύλο 4/9
πρός Χιρσίμα 24/8
πρός Νοβορόσιτσκ 7/9
πρός Όραν 29/8
πρός Πόντα ντό Ούμπου 31/8
πρός Κασσιόγκ 10/9
πρός Κήλαγκ 20/7
α. Δαμιάτα 5/9
πρός Χέι Πόλιντ 25/8
ε. Ρουέν 12/9
πρός Αιγύπτια 10/9
πρός Ουλάσν 18/8
πρός Άρούμα 6/9
πρός Καμαρό 8/8
πρός ΗΠΑ 30/8
πρός Πουέρτο Σαντίν 20/8
α. Σίνες 7/8
α. Μανίλα 1/9
ε. Γέλα 7/9
ε. Γένοβα 10/9
ε. Ν. Όρλεάν 10/9
υπό ναυπήγηση
πρός Κασσιόγκ 25/8
πρός Μπουσάν 21/8

πρός Τζέντα 6/9
πρ. «Gareth»
α. Λός Άντζελες 6/9
πρός Ίντσον 21/7
ε. Χάιφα 12/9
πρός Μπαγκόκ 10/9
ε. Λισαβόνα 13/8
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μπαλός Τέρμιναλ 17/8
ε. Τζέντα 25/8
ε. Τζουμπάι 23/8
α. Βανκούβερ 2/9
α. Φουτζέιρα 9/8
α. Κόμπε 30/8

α. Κόμπε 30/8
πρός Άντεν 6/9
ε. Μίλνερ Μπάλι 10/9
πρός Ταϊβάν 31/8
πρός Δ. ΗΠΑ 29/8
πρός ΗΠΑ 10/9
πρ. Κέι Γουέστ 6/9
πρός Ματάνι 26/8
πρός Άντοφακάστα 6/8
ε. Άμβέρσα 14/9
ε. Μόντρεαλ 26/8
α. Γκουανίλα 1/9
επισκ. Ντουμπάι 7/8
πρός Αιγύπτια 10/9
πρός ΗΠΑ 6/9
πρός Ταϊβάν 3/9
πρός Γκλάντσταουν 6/9
πρός Ίαπωνία 1/9
πρός Ρότερνταμ 28/8
επισκευές Πειραιά 26/8
ε. Βαλέντ 2/9
πρός Ύεμέντι 25/8
α. Μανγούλ 8/9
αργεί Πειραιά
πρ. «Αντοία» 23/7

αργεί Πειραιά
επισκευές Μάλτας
πρός Ρότερνταμ 8/9
πρός Μπ. Άμπας 23/7

ΒΑΡΚΙΣΤΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1589
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10988
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	58580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	18489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	85	37710
ΓΚΑΖ ΠΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΤΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΤ'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	18306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	83	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
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	18398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	78	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	78	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΝΘ	73	36285
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208

πρός Άλιβέρι 9/9	
α. Πειραιά 10/9	
πρός Ρόδο 7/9	
πρ. «Sunlight»	
πρ. «Noral Cherry»	
υπό ναυπήγησης	
ε. Χιόσσαν 6/9	
πρός Γαλλία 5/9	
α. Ραβέννα 5/9	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Σουρία 6/9	
πρός ΗΠΑ 27/8	
δργεί Πειραιά	
α. Νταμμά 20/8	

μεσογειακές μεταφορές	
δ. Έλσινόρη 22/8	
ε. Λύττελτον 7/9	
α. Ν. Όρλεάν 30/8	
μεταφορές Φουτζέιρας	
ε. Τερναούζιν 9/9	
πρός Βόλο 28/8	
πρός Όδησσό 10/9	
στή Φουτζέιρα (άποθήκη)	
α. Ράς Σουκχέρ 31/8	
πρός Βαντί Φεράν 10/9	

ε. Τζουμπάι 26/8	
πρός Άβνα 14/8	
πρός Βενεζουέλα 12/9	
ε. Ν. Όρλεάν 10/9	
α. Ν. Όρλεάν 28/8	
πρός Κοστίαχοδλκος 5/9	
ε. Καμπέκ 11/9	
ε. Πόρτο Καμπέλο 27/8	
ε. Βερκρούζ 27/8	
ε. Ν. Υόρκη 31/8	
πρός Μεξικό 9/8	
πρός ΗΠΑ 6/9	
μετ. «Αχιονέστιν» (μ.)	
πρός Άλεξάνδρεττα 29/8	
πρός Πούντα Καρντόν 7/9	
δργεί Πειραιά	
α. Τέμα 8/9	
πρός Ρίτσαντ Μπαί 2/9	
πρός Γουάιν 1/9	
πρός Άλεξάνδρεττα 12/9	
πρός Νάντη 11/9	
ε. Άβανδούρ 6/9	
πρός Γκάδιστον 7/9	
πρός Τσιβάν 9/8	
ε. Γκνάνσκ 10/9	
πρός Κορέ 12/9	
ε. Κασσιούγκ 22/8	
α. Ντάρμπαν 26/8	
πρός Περσικό Κόλπο 6/9	
πρ. Βομβά 14/8	
πρός Σκίνα 6/9	
α. Νάπολη 3/9	
α. Φό 10/9	
πρός Σκίνα 7/9	
πρός Βραζιλία 1/9	
πρός Γιάσου 12/8	

πρός Χάρκ 31/3	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ιαπωνία 3/9	
δργεί Άλιβέρι	
πρός Άβνα 11/6	
πρός Φουμπαίνο 15/9	
α. Ν. Όρλεάν 17/8	
α. Μαυρόν 4/9	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 10/9	
πρός Πόρτο Τορέ 16/8	
πρός Φουκουγιμά 4/9	
α. Καρατάι 26/8	
ε. Λίβαν 2/9	
πρ. «Μπουκαδούρα»	
πρός Χώρ Φακάν 17/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σαγκά 28/8	
πρός Βαρκελώνη 4/9	
ε. Φουτζέιρα 8/9	

δργεί Βασιώρα	
ε. Τζάκσονβιλ 8/9	
ε. Σιγκαπούρη 3/9	
α. Βανκούβερ 5/9	
πρός Κήλαγκ 28/8	
πρός Σάλλου Βόε 3/9	
πρός Πόρτ Χουενίμε 9/9	
ε. Κισαράζου 5/9	
α. Ροζάριο 19/7	
α. Άλεξάνδρεττα 15/8	
πρός Άν. Θεοδώρους 5/9	
ε. Πειραιά 8/9	
στή Πάχη (άποθήκη)	
πρός Νταλνάν 1/9	
ε. Καρατάι 20/8	
επιπλήρη δαλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Βραζιλία 3/8	
πρός Μπουσάν 14/9	
ε. Ρίο Τζανέιρο 29/8	
πρ. «Τζόου»	
πρός Πειραιά 2/9	
ε. Πειραιά 5/9	
πρ. «Nerptune Leo»	
α. Πειραιά 7/9	
πρ. Ίντσάν 15/8	
πρ. «Istanbul Z.»	
πρός Πρίνς Ροθέρτ 28/8	

ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΤΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	18873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	8631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑΔ	73	121185
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΕΑΛ ΓΚΛΟΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	8933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΗ Β.	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35718
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	74	12469
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341

ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΗΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836

πρός Άλγκεθρας 10/9	
έπισκ. Πειραιά 21/12	
δργεί Πειραιά	
πρός Ίρλανδία 10/9	
ε. Τέμα 6/9	
πρός Πορτογαλία 7/9	
πρός Όαλο 8/9	
ε. Σ. Άννα Μπαί 25/8	
πρός Μπ. Άιρες 10/9	
πρός Σάντος 19/8	
α. Άκαμπα 4/9	
πρός Μανίλα 10/9	
πρός Μπόννου 10/8	
πρός Χοντίντα 4/8	

πρός Θεσσαλονίκη 12/9
πρός Ταυλάνδη 7/8
πρός Τουμπάρσ 23/8
πρός Τσιουάν 31/5
πρός Πόρτ Έλζαμπεθ 23/8
ε. Χάιφα 12/9
α. Κολόμπο 6/9
μετ. «Ζιμ Γένωβα»
πρός Χάιφα 9/9
ε. Ήλντ 7/9
πρός Νάπολη 4/9
ε. Γιοκοχάμα 10/9
πρός Σαβάννα 9/9
ε. Νουακτσότ 16/8
πρός Σάν Φραντσκο 31/8
πρός Κωνσταντίνα 11/9
πρός Τυννισία 24/8
πρός Κόρπους Κρίστι 31/8
πρός Τερναούζιν 10/9
πρός Νουαυτίμπου 27/8
ε. Λονδίνο 13/9
πρός Κίνα 26/8
πρός Μπουσάν 31/7
ε. Πόλιν Νουάρ 13/8
πρ. «Berlinda»
πρός Ίντσον 6/9
ε. Πειραιά 3/9
πρός Ταρτού 21/8
πρ. «Raparua»
πρ. Β. Θάλασσα 30/8
πρ. Ν. Όρλεάν 5/9
πρ. «Γουάτερμολεν»
α. Ανκόνα 5/9
ἐπισκοπὴς Πειραιά
ἐπισκοπὴς Πειραιά 24/8
πρ. Κορδάτι 25/8
ε. Πόρτο Μολαίβαρ 25/8
α. Ξιγκάκι 9/8
ε. Λά Σπέζια 9/9
μεσογειοῦ μεταφορῆς
πρ. «Beer Sheva»
α. Αλεξάνδρεια 10/9
ε. Ναγκόγια 23/8

ΚΟΝΚΕΙΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Γκλάντσαουν 22/8	MINI ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Χιοβστον 10/9
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	πρός Μασόν 28/8	MINI ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/9
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τζουμπάλα 17/8	MINI ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	ε. Μπινέλα 4/9	MINI ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Μπράμερκαβεν 8/8	MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8830	ε. π. ω. λ. ή θ. η	MINI ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	ε. 'Αλεξάνδρεια 9/9	MINI ΛΕΙ'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΕΩΝ	70	18184	ε. Πόρτ Κάιζερ 11/8	MINI ΛΗ	71	1557	πρός 'Αράγια 9/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	118104	ε. Φουτζέρα 2/9	MINI ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Ν. 'Υόρκη 29/8	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός Σουρινάμ 21/8
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Αύγουστα 1/9	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σιβταβέτσια 11/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	88	14923	α. Φός 30/8	MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Μομπλ 5/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Καβάλλα 10/9	MINI ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Πειραιά 9/9	MINI ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	δ. Γιβραλτάρ 9/9	MINI ΛΙΟΥΦ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 31/8	MINI ΛΙΟΥΦ	71	1598	ε. Πόρτο 'Εβεργκλέινς 31/8
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Γιάννου 10/9	MINI ΛΙΟΥΤ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/9
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 29/8	MINI ΛΙΟΥΤΚ	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Ρός Σουκχίρ 5/9	MINI ΛΙΟΥΜ	74	1577	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	πρός Γιβραλτάρ 4/9	MINI ΛΙΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 5/9	MINI ΛΙΟΥΝΑΡ	75	1587	δ. Παναμά 7/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Φός 12/9	MINI ΛΙΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/9
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Φώλεϊ 13/9	MINI ΛΙΟΥΝΑΡ	70	1580	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι	MINOAN ΡΗΦΕΡ	64	4575	ε. Νταμμά 5/9
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός 'Ισραήλ 17/8	ΜΙΝΟΣ	75	28082	ε. Κωνσταντίνα 31/8
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Γκνάντα 9/9	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κων/πολη 27/8
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	α. Σιγκαπούρη 28/8	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Τέξας Σίτυ 15/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός 'Αρμπάτς 22/8	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	68	23067	ε. Βενετία 5/9
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	πρ. «Σκύρων»	ΜΙΧΑΗΛ Β.	72	20715	πρός Ν. 'Ορλεάνη 29/8
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρ. 'Αγγλία 9/9	ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΜΟΣ	78	16726	επιπλήθη 'Ελληνες
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	πρ. «Πλακούρας»	ΜΙΧΑΗΛ Π.	82	32239	πρός Κορέα 27/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρ. Γιοκοχάμα 24/8	ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047	ε. Πειραιά 8/9
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 10/9	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρ. Βερακρούς 6/9
ΛΑΜΚΟΣ	61	5643	πρ. Δράπανον 10/9	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	πρ. Πειραιά 5/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Λάγος 3/9	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ. Θεσσαλονίκη 9/9
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Νιχόμα 31/8	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Βανκούβερ 5/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/8	ΜΠΑΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρ. Κότα Κινουμάλου 12/8	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. Κορέα 28/9
ΛΑΣΙΘΙ	77	4955	πρ. Κάρπαθο 10/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029	πρ. Κορέα 18/8
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρ. Ν. 'Υόρκη 10/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρ. ΗΠΑ 20/8
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	πρ. «Valiant»	ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	α. Λορέντ 21/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865	ε. Πειραιά 28/8	ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	ε. Σάο Φρανσίσκο 6/9
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρ. Φουκουγιόμα 3/9	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρ. Τζέντα 24/8
ΛΕΩΝ	73	70931	στή Φορταλέζα (άποθήκη)	ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785	ε. Πειραιά 13/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	πρ. Κήλας 31/8	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Σάν Λορέντσο 7/9
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρ. Γιοκοχάμα 15/8	ΝΑΞΟΣ	70	9865	πρ. Κόρπουκ Κρίστι 3/9
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρ. Βουβόνη 2/7	ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρ. Πόρτο Μπλουάρ 26/8
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Σουσίμα 11/8	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρ. Μπ. Χορβίνι 20/8
ΛΗΤΩ	77	11264	πρ. 'Ιαπωνία 7/8	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρ. Ρός Τανούρα 21/8
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. Δουνκέρκη 21/8	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	ε. Βόλο 30/8
ΛΙΚΑ	76	61615	α. 'Αρμπούργο 9/9	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρ. Τζέντα 4/9
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 20/8	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Μπρέικ 12/9
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	στή Βασίρα	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Σιγκάγκ 31/8
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	πρ. 'Ιαπωνία 18/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	αργεί Πειραιά
ΛΟΥ'ΤΖΙΑΝΑ ΡΕΙ'ΝΜΠΡΟΥ	86	36800	πρ. 'Αλεξάνδρεια 11/9	ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	πρ. Μαλαισία 22/8
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/9	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Χάιφα 10/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (άποθήκη)
ΛΥΔΙΑ II	74	8740		ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρ. Γιάννου 9/9
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρ. Σρί Λάνκα 3/9	ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	πρ. «Tennessee River»
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Σ. Λουί ντ'ρόν 11/9	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 2/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρ. 'Ιταλία 6/9	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρ. Ρότερνταμ 2/9
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	πρ. Πειραιά 5/9	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρ. Λιβύη 11/9
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρ. Πασκάγκουλα 5/9	ΝΗΣΟΣ ΛΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 9/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρ. 'Ιρράν 27/8	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρ. Μερσίνη 7/9
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρ. Νικόσια 18/7	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	83	38240	πρ. 'Αμουαί Μπ. 21/8
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρ. Μασόν 4/9	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/8
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρ. Μπ. 'Αμπάς 13/7	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρ. Πένινγκτον 26/8
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Ραβέννα 10/9	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30884	ε. Λός 'Αντζέλες 2/9
ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	69	18923	επισκ. Μπ. 'Αίρες 16/9	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	επισκ. 'Αρμπούργο 4/9
ΜΑΝΑ	77	30263	επισκ. Γιοκοχάμα 14/9	ΝΙΝΗ	75	16629	μετ. «Ονταρίο» (κ.)
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	πρ. Πόρτ Σουάντα 3/9	ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507	πρ. Θεσσαλονίκη 31/8
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ραβέννα 9/9	ΝΟΡΘ ΒΑ'ΤΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	επισκ. Ουλσάν 14/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρ. 'Αρμπούργο 13/9	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρ. 'Ιαπωνία 2/9
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	πρ. Σμύρνη 1/9	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Χάντερστον 14/9
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρ. 'Αλκίθερας 9/9	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρ. Σάν Νικόλας 11/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρ. Κήλας 30/7	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Ζήμπαργκε 7/9
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	71	18552	πρ. «Marathon Key»	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρ. ΗΠΑ 9/9
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	πρ. «Stove Campbell»	ΝΤΕΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Ταϊτσούγκ 21/8	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. 'Αμβέρσα 11/9
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρ. 'Ιρράν 14/6	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	δ. Ντόβερ 7/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρ. Μόντρεαλ 27/8	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	πρ. «Rimule»
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρ. 'Ομαζάκι 21/7	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Τουλόν 24/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802	α. Χιοβστον 22/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600	πρ. Ρότερνταμ 4/9
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. Ούλου 12/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Σαουθάμπτον 7/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Γκόττεμποργκ 11/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	πρ. Ρότερνταμ 9/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	μεταφοράς 'Ερυθράς	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	ε. Σ. Πητερομπούργκ 4/9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρ. 'Ινδία 30/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρ. Ρίο Πλάτε 16/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	ε. Χόγκ Κόγκ 11/9	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 5/9
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	πρ. Δ. 'Αερική 2/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	ε. Πόρτο Τέλεματ 14/9
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	α. Κόρπουκ Κρίστι 6/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρ. Ρίταρντ Μπλ 26/8
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρ. Ν. 'Υόρκη 2/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρ. Σάντβαλ 9/9
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Ν. 'Υόρκη 2/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρ. 'Αρούμα 9/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρ. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 29/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	πρ. ΗΠΑ 4/9
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	πρ. Λά Σπέζια 9/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	επισκ. Ουλσάν 30/8
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	πρ. Γουέιμα 26/8
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Πειραιά 6/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14844	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρ. Νοβόταλιν 8/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Τόμα 8/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	πρ. Φιλαδέλφεια 18/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Κιβαλάν 26/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρ. 'Ιμνιγκχαμ 15/9
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Σάντος 9/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Σάν Νικόλας 3/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ρίο Γκράντε 4/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/8
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	πρ. Ν. Καλιδόνια 13/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	επιπλήθη 'Ελληνες
ΜΕ'ΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15888	ε. Ντάρμιν 5/9	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. 'Ιαπωνία 25/8
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. Βόλο 2/9	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Σ. 'Αννα Μπλ 5/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. 'Οδησσός 25/8	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρ. Βενεζουέλα 1/9
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	πρ. Βανκούβερ 30/8	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Ρότερνταμ 12/9
ΜΗΛΟΣ	84	28100	εγκαταλείφθηκε 16/11/89	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20669	ε. Λάγος 4/9
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	ε. Πειραιά 7/9	ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864	πρ. Βραζιλία 7/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφοράς Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Πόρτο Κουεζάλ 30/8	Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	στο Βανκούβερ 11/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/9				
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585					

ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29457
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΞΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ	77	15480
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198183
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198183
ΠΑΡΙΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	18306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

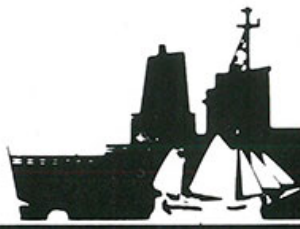
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΙΔΩΝ	83	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12883
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	78	1598
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800

έπωληθή "Ελληνες		
ε. Μπαγκόκ 9/8		
μετ. «Symple» (κ.)		
ε. Αλεξανδρόβιτσα 31/8		
α. Χάφια 2/9		
ε. Φόξ 10/9		
σημια Κύπρου		
πρόξ Λέιθ 9/9		
α. Ακαμπα 29/8		
πρόξ Ιαπωνία 17/8		
πρ. «World Adventure»		
πρόξ Χόμπτον 2/9		
πρόξ Δακάρ 24/8		
α. Μιλιουώκη 22/8		
ε. Πόρτ Κέμπλα 10/9		
πρ. «Σηληιάδα»		
α. Χιοόστον 17/8		
πρόξ Χόγκ Κόγκ 14/8		
πρόξ Σιγκαπούρη 5/9		
πρόξ Ρόττερνταμ 11/9		
α. Τζούμα Τέρμιναλ 20/8		
α. Σ. Τζών 27/8		
ε. Αμβούργο 14/9		
πρόξ Πόρτο Έβεργκλίντς 9/9		
πρόξ Γιοκχάμα 1/9		
πρόξ Θεσσαλονίκη 7/5		
πρόξ Μόντρεαλ 5/9		
πρόξ Περισκό 5/9		
α. Χοντίντα 17/8		
πρόξ Πειραιά 30/8		

ε. Ραβέννα 29/8		
πρόξ Μπ. Αίρες 30/8		
πρόξ Θεσσαλονίκη 9/9		
πρόξ Πειραιά 7/9		
πρόξ Πειραιά 6/9		
πρόξ Αγκόνα 9/9		
πρόξ Κασσιούγκ 10/8		
πρόξ Φόξ 4/9		
ύψωση σημια Μάλτας		
πρόξ Πειραιά 29/8		
πρόξ Γιοκχάμα 3/9		
πρόξ Ρίτσαρντς Μπαί 20/8		
πρόξ Ιαπωνία 13/8		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 4/9		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
πρόξ Μιζουσίμα 14/6		
α. Βανκούβερ 25/8		
πρόξ Κεπτάουν 11/8		
πρόξ ΗΠΑ 25/8		
ε. Ντάρμπαν 10/9		
στό Λομπό		
πρόξ Μπαγκόκ 30/8		
πρόξ Ιταλία 8/9		
πρόξ Δρέπανον 7/9		
ύψωση κυριακή		
πρ. «Jonian Luzon»		
όλικη τεκμαρτή άπώλεια		
πρόξ Αύγουστα 20/8		
πρόξ Χιοόστον 28/8		
πρόξ Γιοκχάμα 9/9		
πρόξ Θεσσαλονίκη 10/9		
πρόξ Βόλο 7/9		
στό Σουζέ (άποθήκη)		
πρόξ Ουλσάν 26/8		
ε. Γιβραλτάρ 24/8		
α. Κόρπους Κρίστι 18/8		
α. Φουτ'έιρα 4/9		
ε. Σουζέ 10/9		
πρόξ Μαυρίκια 31/8		
ε. Πάτρα 31/8		
ε. Γκντάνσκ 16/8		
πρόξ Βαλκή 5/8		
πρόξ Αγ. Θεοδώρους 2/9		
πρόξ Ράμυχ 9/9		
ε. Πειραιά 4/9		
πρ Ραμπίχ 7/9		
πρόξ Κόμπε 13/9		
μεταφορές Πάτρας		
ε. Πειραιά 9/9		
πρόξ Χόμπτον 8/9		
α. Γκντάνσκ 31/8		
ε. Πόρτ Έβεργκλίντς 27/8		
ε. Καρατά 29/8		
πρ. «Ζαρνάτα»		
ε. Σχ'ζών 10/9		
α. Σ. Τζών 10/9		
πρόξ Αμπιτζάν 24/8		
πρόξ Αμβούργο 10/9		
α. Σάρρο 30/8		
πρόξ Ταϊβάν 5/7		
πρόξ Γκνδνχ 23/8		
πρόξ Μερκά 30/8		
πρόξ Πειραιά 11/9		
ε. Λέ Χάβρη 28/8		
ε. Τσίμα 1/9		
ε. Τσιταβέτσια 7/9		
ύψωση λιβεριανή		
πρόξ Αμουά Μπαί 25/8		
πρόξ Λευκάδι 7/9		
ε. Στοβόγκερ 25/8		
ε. Ρίο Γκρόντε 3/9		
πρόξ Ακαμπα 22/8		
πρόξ Πειραιά 4/1		
ε. Πειραιά 7/9		
α. Πρίνς Ρούπερτ 8/9		
πρόξ ΗΠΑ 23/8		
πρόξ Τοκιομπίλα 24/8		
πρόξ Χίο 10/9		
α. Κυπέμπε 24/8		
ε. Τζακάρα 30/8		
πρόξ Ταϊλάνδη 24/8		

ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24853
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (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 ΧΙΑΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΕ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΑΡ ΚΑ'Υ (δ.)	59	3281
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΝΕΓΚΑΣ	79	15379
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19374
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
ΦΛΑΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	77	84971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΛΟΝ	82	36202
ΧΟΚΚ ΚΟΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	68	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	71	13380
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΦΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΦΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

ε. Ναγκόγια 11/9
πρόξ Μανίλα 30/8
α. Αλεξανδρία 6/9
πρόξ Χιλή 17/8
πρόξ Βοστώνη 10/9
πρ. «Moleson»
ε. Κασίμα 2/9
πρόξ Σ. Κρούζ 1/9
ε. Ζαχράνι 2/9
πρόξ Γουατεμάλα 28/8
πρόξ Τάιπ 11/9
ε. Ακαμπα 5/9
ε. Φουκουγιόμα 28/8
ε. Όγκνις 5/9
ε. Γιοκοχάμα 3/9
πρόξ Αυστραλία 4/9
πρόξ Βάρρι 1/9
α. Τζουάινα Τέρμιναλ 23/8
ε. Κερπέκ 11/9
ε. Άντοφαγκόστα 7/9
πρόξ Φουτζέιρα 20/8
ε. Μπωμόντ 8/9
α. Γάνδη 20/8
πρόξ Σινγκαπούρη 10/9
ε. Άμστερνταμ 11/9
ε. Μπονεφάντεντορά 25/8
πρόξ Ν. Όρλεάν 11/9
πρόξ Ίντσόν 3/9
πρόξ Πέσκο 23/8
μεταφορές
πρόξ Αρούμα 23/9
πρόξ Ούλλαν 1/9
ε. Μομπάσα 28/8
ε. Χόμπτον 9/9
στόν Ίνδικό (άποθήκη)
στό Γκιζάν (άποθήκη)
ε. Μποχαράιν 9/9
α. Ν. Όρλεάν 9/9
α. Νιούκαστλ 8/9
ε. Κήλαχ 19/8
πρόξ Προβιντένς 13/9
όρει Πειραιά
πρόξ Αισαλμπορκ 12/9
α. Ρότερνταμ 14/9
πρόξ Θεσσαλονίκη 31/8
πρόξ Νόρντενχαϊμ 9/9
α. Χοντίντα 3/9
πρόξ Γιαντίτ 23/8
πρόξ Γαλλία 31/8
ε. Ν. Όρλεάν 5/9
ε. Πειραιά 17/7
πρ. «Arrow Combiner»
πρ. «Sainab Sky»
πρ. «Konkad»
πρ. «Nurek»
μεταφορές
ε. Πόιντ Φόρντ 7/9
ε. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ε. Κολούμια Πίβε 10/9
πρόξ ΗΠΑ 30/8
πρόξ Τακουγιόμα 7/9
πρόξ Σινγκαπούρη 9/9
πρόξ Περισκό 4/9
μεταφορές
πρόξ Άπω Ανατολή 8/9
πρόξ Μαλαισία 9/9
α. Βανκούβερ 4/9
ε. Άβλις 8/9
πρόξ Φιλιππίνες 29/8
πρόξ Γάνδη 2/9
πρόξ Πόρτλαντ 9/9
ε. Άντεν 24/8
αυστό όνομα «Φοίνικας» (ε.)
πρόξ Στένφρενχλ 23/8
ε. Λός Άντζελες 8/9
πρόξ Ν. Όρλεάν 29/8
α. Βαλέντια 9/9
ε. Σάν Φραντσίσκο 17/8
πρόξ Βερμούδα 8/9
α. Σάν Λορένζο 1/9
ε. Γλασκώβη 14/9
ε. Νάπολη 5/9
πρόξ Ίταλία 11/9
α. Βενετία 9/9
α. Ν. Όρλεάν 2/9
όρει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάν 6/9
ε. Ναμπόλι 9/9
πρόξ Σινγκαπούρη 24/8
ε. Τέμα 3/9
πρόξ Γαλλία 22/8
α. Τέξας Σίτυ 28/7
ύπο ναυπήγηση
πρόξ Ν. Όρλεάν 9/9
α. Ν. Όρλεάν 23/8
ε. Γκνάνσνκ 8/9
α. Ράς Τανούρα 1/8
πρόξ Κασσιούκ 8/9
α. Χιούστον 2/9
α. Τζουάιμα 28/7
πρόξ Όδησσό 1/9
πρόξ Περισκό 26/8
πρόξ Ίνδονησία 8/9
πρόξ Άλγερια 1/8
πρόξ Ήρκελαιο 9/9
διαρρέεται
ε. Ν. Υόρκη 29/8
στό Πόρτο Λιμών 15/7
πρόξ Πειραιά 31/8
πρ. «Κάσσορ Ρήφερ»
πρόξ Βαλτιμόρη 2/9
πρόξ Ίντσόν 31/8
πρόξ Λάζαρο Καρνέντες 27/8
μεταφορές Περισκό
πρ. «Αουβόρα Αύστραλς»
πρόξ Κόρπου Κρίστι 27/8
α. Γιούροπορτ 1/9
πρόξ Μομπάσα 4/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	82	8938
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΑΜΤΟΣ (κ.)	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΔΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΑΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΝΣ ΝΤΑΓΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	9710
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΩΔΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΤΙΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16787
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14384
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ 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
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μηχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΣ (Μηχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713

ε. Ρόττερταμ 22/8		
ε. επωλήθη Έλληνες		
ε. Όσλο 19/8		
πρόξ Μασρίκο 25/7		
πρ. «Confidence»		
πρόξ Άσντον 19/8		
ε. Βέντοπιλ 19/8		
ε. Μπουεναβεντούρα 18/8		
ε. Σχέσιν 22/8		
α. Μόντρε ντε Ντέους 14/8		
μετ. «Κοκ» (π.)		
πρόξ Γιάννου 3/8		
μετ. «Allimos I» (π.)		
μετ. «Plover» (μ.)		
ε. Ν. Όρλεάν 20/8		
πρόξ Νιγηρία 13/7		
ε. Μόντρε ντε Ντέους 14/8		
ε. Γλασκώβ 26/8		
πρ. «Άγιος Σπυρίδων»		
επισκ. Πειραιά 1/5		
α. Χόγκ Κόγκ 21/8		
πρόξ Άμβέρσα 14/8		
α. Άμβέρσα 22/8		
πρόξ Ρουέν 8/8		
πρόξ Ιράν 21/5		
πρ. Βικτόρια 7/8		
ε. Ρουαί 19/8		
πρόξ Ν. Όρλεάν 14/8		
α. Χουέλα 21/8		
πρόξ Φουτζέιρα 26/7		
πρόξ Πειραιά 20/8		
πρόξ Ίνδια 19/8		
πρόξ Βαστάν 19/8		
ε. Μοχαμέντια 18/8		
πρόξ ΗΠΑ 20/8		
ε. Βομβά 18/8		
ε. Βηρυτ 7/8		
α. Άμβέρσα 24/8		
μεταφορές Περισκοι		
δ. Ντόβερ 17/8		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
α. Πειραιά 18/8		
πρόξ Μπαγκκόχ 28/7		
πρόξ Μπ. Άλρε 6/8		
ε. Άντεν 29/7		
στο Κιντάνσκι 31/7		
πρόξ Άμστρον 13/8		
πρόξ Χιόστον 7/8		
πρ. «Ακίτα»		
πρόξ Τζέντα 22/8		
πρ. «Σαρωνικός II»		
επωλήθη		
πρόξ Ρίτσαρντ Μπαί 18/7		
α. Κπέμ 10/8		
μετ. «Ακτο»		
δρ. Ραβέννα 21/8		
στο Χορμούζ		
πρόξ Όιτα 8/8		
πρόξ Καλίν 14/8		
πρόξ Μαπούτο 17/7		
επισκ. Κωνσταντίν 23/8		
πρόξ ΗΠΑ 1/8		
ε. Σάλλουμ 23/8		
ε. Πειραιά 13/8		
πρ. «Ηιουον»		
πρόξ Όδισσά 18/8		
πρόξ Πένκο 23/7		
πρόξ Πενάγκ 22/8		
πρόξ Σάν Άντόνιο 1/8		
μετ. «Lase Beam» (κ.)		
πρόξ Ντιτερό 13/8		
α. Σάο Σεμπαστιά 29/7		
πρόξ Ίνδια 25/7		
πρόξ Γιβραλτάρ 19/8		
πρόξ Χαλκίδα 10/8		
πρ. «Ον-Λε»		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
πρόξ Μαπούτο 22/8		
δρ. Πειραιά		
πρόξ Κουονγκόκ 5/8		
ε. Γιβραλτάρ 8/8		
πρόξ Μπ. Χομίνι 11/6		
πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 11/8		
ε. Λίττελτον 21/8		
α. Φόξ 6/8		
πρόξ Άσντον 12/8		
α. Λονδίνο 12/8		
πρόξ Βαλντιόρα 18/8		
ε. Ρίγα 7/6		
πρόξ Φουτζέιρα 23/8		
πρόξ Αυστραλία 3/8		
υπέστειλε έλληνική		
πρόξ Σάν Ντιέγκο 28/7		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-		
ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.)	78	9485
ΑΝΕΤΟΣ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	18258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	18006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μηχ.)	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΘΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14844
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΜΑΟΪΛ V (δ.κ.)	72	2913
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΝΗ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917

μεσογειακές μεταφορές
πρός Κόλπο ΗΠΑ 8/8
στο Κόλπο Φήλιν (άποθήκη)

πρός Χάρνκ 22/7
α. Λού Τέρμιναλ 13/8
πρός Γερμανία 16/8
πρός Μπ. Άμπας 22/7
πρ. «Al Omiah»
πρός Τάμπα 17/8
πρός Όκλαντ 19/8
ε. Σάνκ Άνκορατζ 12/8
ε. Κουήνμπορ 26/8
πρός Κόλπο ΗΠΑ 18/7
πρός Κασσιούκ 10/8
πρός Ίταζι 9/8

πρός Δ. ΗΠΑ 7/8
ε. Φιλαδέλφεια 20/8
ε. Βομβά 10/8
πρός Ρός Τανούρα 3/8
πρός Χοντίντα 29/7
πρός Ποχάγκ 6/8
πρός Ελλάδα 18/8
α. Πειραιά 21/8
ε. Θεσσαλονίκη 17/8
α. Πειραιά 19/8
ε. Μασσαλία 29/7
πρ. «Nreni»
πρός Ν. Κορέα 1158
πρός ΗΠΑ 29/7
πρός Βραζιλία 19/8
πρός Λάος 18/8
ε. Ρίο Τανέιρο 14/8
στο Χορμούζ
πρός Ρόττερταμ 5/8
ε. Βενετία 20/8
ε. Πειραιά 22/8
επισκ. Μπαλμπόα 21/8
ε. Πειραιά 8/1
πρός Πόρτο Βέσμε 28/7
πρός Μπουσάν 12/8
πρός Ντάρ ες Σαλάου 14/8
πρός Μπινόιτο 13/8
ε. Γιβραλτάρ 8/8
α. Χιόστον 11/8
ε. Θεσσαλονίκη 13/8
ε. Βιάννα ντε Καστελο 8/7
πρός Μπ. Χομίνι 21/8
α. Ντάρμαν 19/8
πρός Ρεσφ 18/7
πρός Χόγκ Κόγκ 13/8
α. Πόρτ Σουδάν 10/7
πρός Καράτσι 19/8
α. Τσίμπα 17/8
ε. Ρίο Γκράντε 15/8
ε. Ζανζάγκ 11/8
ε. Πειραιά 23/7
πρός Καζαμπλάνκα 10/8
ε. Ν. Όρλεάν 20/8
ε. Φορταλίζα 29/7
πρός Άντεν 6/8
πρός Μανασός 9/8
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 16/7
α. Φουτζέιρα 15/8
πρός Μέλ Άϊλαντ 18/7
α. Χιόστον 20/8
μεταφορές Ίνδονησίας
επισκευές Πειραιά 1/8
δ. Πόρτ Σαί 20/7
πρός Πόρτο Καμμέλλο 8/8
πρός Σιγκαπούρη 22/4

πρός ΕΣΣΔ 19/8
ε. Βαλέντσια 19/8
επωλήθη Έλληνες
μεταφορές Πάτρας
πρός Σάν Πέντρο 31/5
α. Ν. Όρλεάν 17/8
πρός Τσιγκαγκόκ 27/8
ε. Τάμπα 25/7
πρ. «Ενάλιος Αίθρα»
πρός Πάτρα 20/8
πρός Γαλλία 16/8
ε. Ν. Όρλεάν 19/8
πρός Όγκρικα 30/7
πρός Λιβύη 10/7
πρός Ίνδία 22/8
ε. Άντοντ 6/8
πρός Βραζιλία 16/7

ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	78	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	78	17181
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	28409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	78	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (κ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9787
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	89	12380
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	78	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1084
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54810
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΠΩΡΟΣ (κ.)	89	25084
ΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	89	6482
ΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	85	3311
ΚΑΖ ΚΑΠΙΛΙΑΝ (δ.π.)	85	3476
ΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5840
ΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΚΑΖ ΜΕΙΤΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13780
ΚΑΖ ΠΑΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΚΑΖ ΡΕΝΤΗ (π.)	81	3040
ΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	86	24896
ΚΑΖ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	86	7992
ΚΑΖ ΦΑΡΗΤΣ (δ.π.)	87	8903
ΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.835
ΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	85	989
ΚΑΛΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)	73	15438
ΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΡ (π.)	83	24843
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι.	75	17355
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13038
ΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΚΥΡΗΚ ΦΑΙ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	80399
ΚΥΡΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΚΥΡΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9087
ΚΥΡΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΚΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	18421
ΚΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	108266
ΚΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΚΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΚΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΚΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΚΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΚΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΑΤΥ (μ.)*	70	58799
ΚΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	58800
ΚΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	86	39042
ΚΥΡΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΚΥΡΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	18619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	8614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19844
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	8785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547
ΔΣ ΠΑ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	18885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΑΝΑ Ν. (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16108
ΕΛΙΝΑ	75	8788

πρός Τσιγιάμα 17/7		
πρός Σιγκαπούρη 17/8		
προς Δακάρ 23/7		
πρός Σεχέλες 9/8		
πρός Κάντλα 17/8		
πρ. «Παναγία Βεργώτης»		
πρός Μπ. Άμπας 12/8		
α. Κολόμπο 2/8		
πρ. «Μηλούτανκ Τζούνιορ»		
πρός Ρεσίφε 18/8		
πρός Νορβηγία 18/8		
α. Λουάντα 25/8		
πρός Δ. Αφρική 17/7		
πρός Κίμωλο 19/8		
α. Λά Κουαίρα 27/12		
στών Περισκό 9/1		
α. Ακάμα 10/8		
πρός Ιταλία 13/8		
πρός Μπαγκόγκ 7/8		
πρός Μανίλα 18/8		
πρός Βραζιλία 17/7		
πρός Τζακάρτα 6/8		
α. Ρεσίφε 8/8		
έπισκ. Πειραιά 10/7		
α. Πόντα ντό Μαδέιρα 11/8		
α. Σιγκαπούρη 11/8		
πρός Άγγλία 10/8		
πρός Βενεζουέλα 30/7		
πρός Παράναγούα 10/8		
α. Βανκούβερ 19/8		
α. Καθόλα 17/8		
πρός Ουλσάν 9/8		
πρός Άγ. Θεόδωρους 7/8		
α. Λεμεσό 23/8		
πρός Λέ Χόβρη 24/8		
πρός Σφάδ 7/8		
πρός Ταϊλάνδη 19/8		
α. Μπαχαράιν 18/8		
πρός Χοντζίνα 18/8		
πρός Περισκό 19/8		
πρός Ιταλία 22/8		
πρός Χοντζίνα 30/7		
α. Πόρτ ντε Μουκ 22/8		
α. Γκάρστον 24/8		
πρός Πειραιά 11/8		
πρός Χάμπτον 17/8		
πρός Γιοκοχάμα 24/7		
πρ. Πόλιν Νουάρ 31/7		
α. Σάντος 14/8		
α. Ιντσόν 8/8		
α. Σαλβαντόρ 14/8		
α. Πόρτ Κέλαγκ 15/8		
πρός Ντάρμπαν 30/8		
πρός Μαράκκιμο 14/8		
πρός Μαρόκο 8/8		
πρός Πόρτο Άλφρεντ 15/8		
πρός Σάντος 13/8		
α. Χάμπτον 13/8		
α. Κόρπους Κρίσι 2/7		
α. Παράναγούα 26/7		
πρός Ρουέν 19/8		
α. Σάντα Μάρτα 13/8		
α. Χιόστον 8/8		
α. Ν. Υόρκη 11/8		
α. Χάμπτον 16/8		
α. Καζαμπλάνκα 6/8		
α. Ν. Ορλεάνη 5/8		
πρός Κίνα 20/8		
α. Μαράκκιμο 28/4		
α. Ν. Ορλεάνη 18/8		
α. Αλεξάνδρεια 10/8		
πρός Νιγηρία 26/7		
πρός Γκουάντα 8/8		
πρός Βίλα Ντό κονίτε 1/8		
πρός Νταμμά 31/7		
πρός Κούβα 7/8		
α. Ντάς Αϊλάντ 7/8		
α. Τσίμα 16/8		
α. Ρίο Ιανέιρο 10/8		
α. Πρίνς Ρομπέρτ 9/8		
α. Σιγκαπούρη 18/8		
α. Βενετία 11/8		
πρός Σιγκαπούρη 22/7		
πρός Βραζιλία 10/8		
α. Ζέιτ Μπ. Τέρμινάλ 23/7		
α. Νικόσια 7/8		
δ. Μάλτα 15/8		
α. Καρατί 20/8		
πρός Ρίτσαρντ Μπαίλ 29/7		
πρός Αύλιδα 27/7		
πρός Μπόινυ 22/1/90		
στέ Γκάνδη 27/8		
πρός Καζαμπλάνκα 16/8		
πρός Μπ. Άμπας 18/7		
πρός Κουαντάν 6/8		
πρός Κουαντάν 3/8		
α. Άντεν 1/8		
α. Άντεν 6/8		
α. Γέλα 7/8		
πρός Τρίπολη 10/8		
πρός Άντοντ 16/8		
α. Γένοβα 18/8		
πρ. «Ντούμπαϊ Στάρ»		
πρός Λουάντα 28/6		
πρός ΗΠΑ 7/8		
α. Βηρυτό 6/7		
πρός Ίνδονησία 20/8		
α. Άμπέρσα 19/8		
α. Άγ. Ευστάθιο 3/8		
πρός Πόρτ Σουάν 24/8		
στέ Λός Πόλμος		

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΙΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΡΝΑ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	8981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Ι. (κ.)	75	9438
ΕΞΟΝΗ ΙΙ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ*	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16386
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΥ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΔΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΔΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΔΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

έπισκ. Σιγκαπούρη 9/8
πρός Ουλσάν 13/8
α. Τζέντα 9/8
α. Γιβραλτάρ 4/8
πρός Φουτζέιρα 10/6
στήν Άρούμπα (άποθήκη)
α. Τής Μπαϊ 24/8
α. Λούτ Τέριμαλ 16/8
πρός ΗΠΑ 26/7
πρός Γκάλφορτ 12/8
πρός Περισσί 31/7
στήν Άρούμπα (άποθήκη)
πρός Ρός Τανούρα 15/8
α. Ν. Όρλεάν 19/8
πρός Χώρ Φακάν 10/6
πρός Άγκόλα 26/7
πρός Μπατάγκας 9/8
πρός Γιβραλτάρ 10/8
α. Σιγκαπούρη 27/6
μετ. «Μπέλλα» (μ.7
α. Φός 20/8
πρός Μπ. Χομινί 9/7
α. Ρίο Τανέιρο 22/7
α. Μανζάνιλο 31/7
πρός Μεσούνιο 7/8
α. Ρός Τανούρα 28/7
α. Λέξ Τσάρλς 30/7
πρ. «Sunward II»
έπιωλήθη
α. Κοζίν 16/8
α. Τενερίφη 22/8
πρός Ντουμπί 28/7
α. Βανκούβερ 21/8
α. Άσντον 14/8
δ. Θέρσαντεϊ Αϊλντ 14/8
α. Μπουρκός 23/7
α. Ροζέιρα 26/7
α. Ν. Όρλεάν 3/8
πρός Ίνσταν 12/8
α. Μπαγκόνκ 27/7
στό Ντάρμμαν 14/8
πρός Φουτζέιρα 2/8
α. Πειραιά 19/8
πρός Άλγέρι 19/8
πρός Παρανάγουα 13/8
πρός Άλγέρι 5/7
πρ. «Sila»
πρός Σιγκαπούρη 29/7
υπέσπειτε σημαία Μάλτας
πρός Γιοκοχάμα 30/7
πρός Μομπίλ 19/8
α. Σαντακάν 11/8
πρός Χονοιά 13/8
α. Λέξ Τσάρλς 13/8
α. Σιγκαπούρη 22/7
α. Γιανγκόν 27/7
μετ. «Τήλεός» (κ.7
πρ. «Τζίνι II».
α. Σόφι 12/8
πρός Κατάνια 13/8
στή Νικόσια 21/6
στή Σεμγκά (άποθήκη)
α. Ξάντος 9/8
στή Σαφγκά (άποθήκη)
α. Μόνκλα 19/8
α. ΚΑΒελαντ 17/8
α. Κυνί/πολη 14/8
α. Ξάντος 1/8
έπισκ. Ναγκασάκι 31/7
στή Βασούρα
μετ. «Fuensanta» (π.).
στή Μομπίλ 24/8
δρυέψ Πειραιά
πρός Ρότερνταμ 9/8
έπισκ. Πειραιά 30/7
πρός Άσντον 18/8
α. Άμστερνταμ 25/8
πρός Μπεγκάζη 12/8
α. Ταπαγκόνκ 12/8
πρός Μοχαμέντια 17/8
στό Αϊβαν 23/8
πρός Καζιμπαλάνκα 17/8
πρός Ταραγκόνα 30/7
πρός Ρότερνταμ 15/8
α. Μονταίρ 9/8
α. Φουτζέιρα 3/7
πρός Κισαράφου 12/8
πρός ΗΠΑ 22/8
α. Φιλδέλφεια 7/8
α. Χόγκ Χόγκ 20/8
πρός Τάμπα 31/7
πρός Μπαγκόνκ 28/7
πρός Σινγκά: 12/8
α. Παρανάγουα 6/8
μετ. «M. Hass» (Μηχ.).
πρός Ποχάγ 12/8
α. Άλεξάνδρεια 19/8
πρός Όκρια 13/8
πρός Ιαπωνία 1/8
πρός Ταραήλ 16/8
α. Βρέστη 27/7
πρός Μπαγκόνκ 14/7
πρός Κασίμα 28/7
πρός Γένοβα 13/8
έπισκ. Πειραιά 6/7
α. Καρατάς 13/8
α. Ν. Όρλεάν 14/8
πρός Δ. Άφρική 22/7
πρός Ταρτούς 22/8
πρός Ίσπανία 16/8
πρός Ν. Άμερική 10/8

ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ	77	21687
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1858
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10888
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	83218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	76	9916
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΙΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	76	19044
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	10805
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	71	9842
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	77	9942
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	41565
ΚΕ'Π ΠΟΡΩ (κ.)	78	8898
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	81	9909
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11886
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΝΥΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΦΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΦΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	8995
ΚΙΜΩΛΟΣ V (π.)	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265
ΚΑΙΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13808
ΚΑΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899
ΚΑΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13805
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΑΙΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.)	73	63618
ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (N.M.)	74	82786
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΤΥ I (π.)	82	2635
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΕ'ΙΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (κ.)	74	9192
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18783
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135

μεταφορές Μπρίντζι
προς Ρίτσαντς Μπαί 20/7
ε. Ν. Όρλεάν 20/8
α. Βαλέντια 5/8
α. Λός Πάδρος 5/8
δ. Κυν/πολή 31/7

προς Κακινάδα 10/8
α. Σεβίλλη 17/8
προς Άμβέρ 13/8
προς Σεπετίμπα 8/8
ε. Μπέλου 10/8
πρ. «Καπετάν Κ.»
προς Κασσιόγκ 24/7
μετ. «Άγια Θαλασσινή» (ε.7
α. Λόγος 6/8
έπισκ. Πειραιά 9/8
α. Ν. Όρλεάν 29/7
α. Νταβό 8/8
ε. Σό Φραντσέσκο 18/8
ε. Κασσιόγκ 11/8
ε. Γκνάνσκα 14/8
ε. Λεμεσό 23/8
ε. Δεμερά 18/7
ε. Άγ. Βικέντιο 10/8

προς Γιάννη 22/8
ε. Βανκούβερ 20/8

δργεί Πειραιά
ε. Μοντεβιδέο 30/7
α. Αλεξάνδρεια 14/8
ε. Λόρνακα 20/8
προς Λαύριο 19/8
προς Πειραιά 23/8
προς Ν. Κορέα 10/8
προς Περσικό 16/8
προς Σιγκαπούρη 17/7
προς Σιγκαπούρη 8/8
προς Χιόστον 28/5
προς Άγγλια 9/8
προς Άλγερί 23/8
προς Καλλό 9/8
προς Τουμαρά 7/8
προς Λιβύη 6/8
προς Τόγκο 7/8
α. Άκαμπα 28/5
ε. Έρεγκλί 11/7
μετ. «Sol» (π.)
προς Γκεμλίκ 20/8
προς Μιζουράτα 17/8
προς Λιβύη 26/7
α. Ομοιάλ 12/8
προς Τσιβάν 7/8
προς Κίνα 10/8
προς Σιγκαπούρη 8/8
μεταφορές Ν. Γουινέας
ε. Κολούμπα Ρίβερ 16/8
προς Άσσάμ 19/8
προς Βόλο 14/7
ε. Κολούμπα Ρίβερ 16/8
πρ. «Hansa Star»
πρ. «Hansa Lubeck»
πρ. «Hansa Bremen»
προς Άλγέρι 14/8
προς Βαλπαράϊζο 12/8
προς Νταμμί 16/8
α. Φόβ 24/7

α. Γιούροπορτ 11/8
ε. Σ. Άννα Μπαί 19/8
α. Ρόττερνταμ 17/8
α. Τζουαίμα Τέρμινταλ 31/7
α. Νταμμί 4/8
ε. Κωνσταντία 5/8
ε. Πόρτο Κουεϊτά 5/8
στέ Κόγκ (άποθήκη)
προς Άργεντινή 6/8
προς Φάσσιγκ 16/8
ε. Μπέντι 24/7
προς Μπαντάρ Άμπας 6/8
ε. Λέγκχορν 22/8
προς Παλάου Σαμπού 31/7
ε. Ναμπίρ 20/8
ε. Πειραιά 8/8
ε. Νέσσον 13/8
μετ. «Πατριάρχης 2» (κ.7
προς Τρίπολη 25/8
προς Πειραιά 9/8
προς Χόγκ 10/8
προς Βανκούβερ 9/8
προς Πόρτσμουθ 9/8
ε. Φουτζίρα 8/8
προς Μαυρίκι 5/8
προς Μακίτο 5/8
προς Λονδίνο 16/8
πρ. «Merry Dolphin»
προς Μήλο 20/8
προς Σεμάγκα Μπαί 9/8
προς Καράτσι 8/8
προς Λός Άντζελες 10/8
α. Βαλτιμόρη 11/8
α. Ντουμπάι 17/8
εγκαταλείφθηκε 5/4
προς Σόφ 9/8
πρ. «Ιντέγκριτυ»
προς Πέμα 25/6
προς Ντέρνα 12/8
προς Ραβέννα 20/8
προς Ρόττερνταμ 6/8
προς Πάτρα 21/8
ε. Μαντράς 8/8
προς Ρόττερνταμ 22/8
έπισκ. Πειραιά 6/6

ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10898
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (π.)	70	14786
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19182
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ονδ.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	38865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	38865
ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΚΚΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΙΤ	75	34745
ΜΑΙΡΥΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΕΩΡΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32508
ΜΙΛΑΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΝ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝΥ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ ΡΟ'ΥΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Τ'ΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563

α. Τενερίφ 11/8
ε. Μπουσάν 2/8
ε. Ρεσίφ 4/8
προς Μαπούτο 2/8
προς Άμπιτάν 3/8
προς Ρεσίφ 8/8
προς Όκρικ 20/7
προς Ισπανία 13/8
α. Ραβέννα 17/8
ύψωσε ελληνική
α. Μουπάσα 19/7
προς Χάργκ 2/8
προς Βανκούβερ 31/7
προς Κούβα 14/8
πρ. «Bogay»
προς Κόστα Ρίκα 31/7
προς Μπ. Άμπας 28/7
α. Βανκούβερ 15/8
ε. Ν. Όρλεάν 7/8
προς Ζήμπαγκ 19/8
α. Σιγκαπούρη 14/8
προς Καναδά 13/8
ε. Πειραιά 13/8
προς Ίνχαμπάν 4/5
προς Πειραιά 26/8
προς Τσέκα 24/7
ε. Χάιφα 25/7
ε. Βρέμη 14/8
προς Ντούρες 2/8
στή Σ. Άννα Μπαί 21/8
προς Φρήπορτ 13/8
προς Μανζανίλο 11/8
πρ. «Korean Trader»
προς Σίντι Κερρί 11/8
προς Πόρτ ντέ Μπου 22/8
προς Ντάρμπαμ 28/7
ε. Ν. Όρλεάν 9/5
προς Ρεϊνιόν 21/7
προς Μερσίν 19/8
προς Λός Άντζελες 9/8
προς Νοβοτάλιν 27/7
ε. Χάου Πόλιν 13/8
προς Σιγκαπούρη 4/8
προς Πειραιά 6/8
προς Λά Γκουαίρα 23/7
α. Τάραντα 7/8
προς ΗΠΑ 11/8
προς Άνναμπα 7/8
α. Τζιμπούτι 4/8
προς Γκαρούμπα 8/8
προς Κόμπε 30/7
προς Σάν Πέντρο 10/8
ε. Πόρτο Καμπίλλο 29/7
ε. Ίντσάν 6/8
προς Περού 5/8
προς Γκουάτα 1/8
μεταφορές Περσικού
προς Παλάου Σαμπού 15/7
επωλήθη Έλληνας
προς Μπικούντο 14/8
ε. Πειραιά 29/7
προς Φουτζίρα 18/8
ε. Μπουενβεντούρα 17/8
α. Γκόλβεστον 8/8
προς Ζανζιβάνι 11/8
προς Ν. Άφρική 26/7
α. Χόγκ Κόγκ 17/8
ε. Πόρτ Σουδάν 14/7
ε. Κονακί 24/7
πρ. «Τηλέμαχος»
προς Μαρίνα ντι Καρόρα 12/8
προς Κασίμα 5/6
ε. Βομβά 6/8
ε. Λέικ Τσάρλς 13/8
προς Κόλο ΗΠΑ 17/8
ε. Κιλάδο 11/8
έπισκ. Ν. Όρλεάν 23/8
προς Τζέντα 11/8
προς Γιαντάι 6/8
α. Ταραγκόνα 9/8
δργεί Ν. Όρλεάν
προς Όζκα 16/8
προς Μπουσάν 8/7
ε. Κουίντάντο 10/8
προς Βραζιλία 13/8
ε. Φιλαδέλφεια 20/8
προς Λιβύη 30/7
προς Σιλικάπ 10/8
προς Μπεϊλούν 10/8
προς ΗΠΑ 26/1
προς Σουραμπάνγια 10/8
δργεί Πειραιά
ε. Λά Γκουαίρα 30/7
στή Σεμάγκα (άποθήκη)
δργεί Πειραιά
α. Βαντί Φεϊράν 26/7
πρ. «Παντοκράτωρ»
ε. Νααντάι 18/8
προς Μάμα 24/8
προς Βερακρούζ 14/8
α. Γιοκοσούκα 6/8
προς Πόρτο Λά Κρούζ 5/8
προς Ρας έλ Μουγκάρ 12/8
προς Γουατεμάλα 17/8
προς Κριστομάλ 15/8
ε. Πόρτο Μπουλιβάρ 31/7
μετ. «Leodiki II»
πρ. «Atlas Mariner»
έπισκευές Πειραιά 27/6
προς Ιαπωνία 19/8

ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΨ (Λιβ.)...	73	31861
ΜΠΡΑΤΤ ΣΤΑΡ (κ.)...	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)...	67	41524
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...	72	17980
ΜΠΡΤΖΙΤ (δ.κ.)...	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)...	61	7950
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)...	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)...	72	1480

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)...	74	8558
ΝΑΪΑ (κ.)...	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)...	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)...	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)...	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)...	73	11645
ΝΑΡΕΪΤΟΡΙΚ (κ.)...	80	10982
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)...	65	1000
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)...	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)...	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)...	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)...	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)...	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)...	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μπχ.)...	72	6666

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΟΥ (Μπχ.)...	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μπχ.)...	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)...	75	10153
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)...	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)...	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)...	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)...	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)...	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)...	74	10089
ΝΙΟΥΤΟΝ (κ.)...	77	10579
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)...	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)...	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)...	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)...	72	16402
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μπχ.)...	69	4773
ΝΤΑΨΝΑΜΙΚ (π.)...	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)...	72	6987
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)...	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (κ.)...	71	9348
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)...	70	11689
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ...	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)...	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...	68	9003
ΝΤΟΥΤ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)...	77	997
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)...	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΙ (κ.)...	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)...	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)...	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)...	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)...	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)...	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)...	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)...	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)...	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)...	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)...	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)...	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)...	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)...	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)...	69	35.284
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)...	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΔΕΪΚ (κ.)...	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)...	73	13631
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)...	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)...	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)...	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ...	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)...	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)...	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)...	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)...	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μπχ.)...	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)...	71	41961
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)...	75	8826
ΠΑΝΘΡ (κ.)...	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)...	78	19820
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)...	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ...	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)...	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)...	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)...	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)...	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)...	69	1971
ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ...	84	22511
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ...	84	22100
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)...	84	4085
Παξίφικ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)...	70	14851
ΠΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.)...	74	124871
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ.)...	74	18388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)...	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)...	69	9907

πρός Τσιβάν 10/6	
πρός Λόγος 11/8	
πρός Καβόλα 21/8	
πρός Όκρικα 9/7	
πρός Ίμψουίτς 22/8	
στό Κάμπος Φλάντ (άποθήκη)	
α. Ίντσον 18/8	
πρός Λός Πόλμας 12/7	

μετ. «Κυριακού D.»	
ε. Ίδουθεντ Άνκορατζ 22/8	
πρός Σάντος 4/8	
πρός Ρόττερνταμ 25/7	
πρός Βανκούβερ 6/8	
ε. Σούσσα 17/8	
στήν Ίμψουίτς 22/8	
στή Μπαγκόνκ 5/8	
άργεϊ Πειραιά	
πρός Πόρτο Μπολιβάρ 28/7	
μετ. «Βένους Τ.» (μ.)	
πρός Γιβραλτάρ 24/7	
μεταφορές Άγκόλας	
πρός ΗΠΑ 23/7	
πρός Μομπιλ 14/8	
πρός Βανκούβερ 3/8	
ε. Πόρτο Μπολιβάρ 5/8	

ε. Μότβ 19/8	
ε. Μομπιλ 4/8	
πρός Ίντσον 9/8	
πρός Βραζιλία 14/8	
πρός Γιβραλτάρ 16/8	
ε. Γένοβα 12/8	
α. Μπωμάντ 31/7	
στό Τόρ Μπαίλ 13/7	
ε. Πειραιά 16/8	
α. Ρας Τανούρα 31/7	
πρός Ίσπανία 4/8	
πρός Βομβάη 22/8	
πρός Ντρά ές Σαλάμ 12/8	
μετ. «Σίρινα» (π.)	
α. Άιν Σούκα 9/8	
πρός Πόρτ Σουδάν 22/8	
δ. Ντόβερ 19/8	
πρός Γκράντ Καυμάν 13/8	
πρός Γκράντ Καυμάν 5/8	
μετ. «Παναγιώτης» (μ.)	
πρός Βραζιλία 17/8	
πρός Χοντίντα 8/8	
μετ. «Τόμ Κάτ» (μ.)	
ε. Γκουαγιακούιλ 6/8	
πρός Τσιτσούγκ 23/7	
άργεϊ Πειραιά	
α. Δαμιέττα 15/8	
ε. Μαντράς 13/8	
ε. Ταμπόκ 8/8	
πρός Σαγκάη 8/8	
ε. Μπουεναβεντούρα 18/8	
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	
πρός Σουάπες 31/7	
ε. Ρίο Ίανέιρο 18/8	
πρός Κορέα 9/8	
ε. Παλεμπάγκ 4/8	
ε. Σιμπενί 21/8	
πρός Σουναλασάρα 14/8	
πρός Χάρκ Άιλαντ 2/7	
πρός Σιγκαπούρη 10/8	
πρός Μπαχαράιν 23/7	
έπισκ. Βαλλέττα 8/7	
α. Μπιλμπαό 10/7	
ναυπηγ. Τσίτα	
μεσογειακές μεταφορές	
έπιωλήθη	
πρός Κούβα 20/7	
πρός Θεσσαλονίκη 9/8	
δ. Ντόβερ 17/8	
α. Γιούροπορτ 24/8	
ε. Βόλο 18/8	
πρός Ραβέννα 22/8	
πρός Αιγόυστα 13/8	
πρός Μπαγκόνκ 18/8	
ε. Ντάρμαν 16/8	
πρός Ρουέν 20/8	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 29/7	
πρός Άγ. Θεόδωρος 10/8	
στό Χάρκ (άποθήκη)	
πρός Ματσουίνα 5/8	
μεταφορές Κιούγκκα	
στό Κάδιξ 16/8	
έπιωλήθη Έλληνες	
έψωσε κυπριακή	
έπισκ. Πειραιά 23/5	
πρός Βενεζουέλα 17/8	
ε. Καλάο 16/8	
πρός Μασσαλία 15/8	
πρός Χαλκίδα 20/8	
πρός Μπουσάν 9/8	
πρός Κορέα 5/8	
πρός Σιγκαπούρη 10/8	
πρός Ίρην 5/8	
ε. Ντάρμαν 22/8	
πρός Ρόττερνταμ 24/8	
α. Λομέ 7/7	
ε. Σαντάντερ 8/8	
ε. Γκντάνσκ 19/8	
πρός Ίσπανία 18/8	
μετ. «Stephanies» (π.)	
α. Σάφι 13/8	
έπιωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Γιβραλτάρ 10/8	
έπιωλήθη Έλληνες	
πρός Μαδαγασκάρη 7/7	

ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)...	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)...	77	36411
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)...	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)...	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)...	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)...	71	104253
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)...	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)...	66	41521
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)...	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)...	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)...	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)...	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)...	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)...	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)...	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)...	73	9749
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)...	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)...	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)...	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)...	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)...	63	2603
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)...	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)...	72	122812
ΠΟΛΥΞΗΝΗ (Μ.)...	72	9481
ΠΟΛΥΞΗΝΗ Κ. (δ.)...	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)...	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)...	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ...	72	35840
ΠΟΡΟΣ...	71	20670
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)...	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)...	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)...	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)...	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)...	76	1596
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)...	75	1599
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)...	73	15963
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)...	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)...	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ (π.)...	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)...	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)...	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)...	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)...	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)...	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)...	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)...	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)...	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)...	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)...	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)...	73	65885
ΡΑΒΕΝ (κ.)...	71	9646
ΡΑΪΝΤΕΡ Β. (κ.)...	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.)...	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)...	71	11758
ΡΕΑ (μ.)...	73	30930
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)...	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)...	78	11875
ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)...	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)...	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)...	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)...	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)...	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)...	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)...	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)...	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)...	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΞΑΝ (π.)...	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)...	75	9702
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)...	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)...	67	37625
ΡΟΥΜΠΕΝ (κ.)...	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)...	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)...	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)...	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)...	66	39695
ΣΑΤΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)...	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)...	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)...	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)...	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)...	75	29068
ΣΑΝ II (π.)...	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)...	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)...	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Ι. (κ.)...	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)...	71	9084
ΣΑΝΡΑΪΤΖ (κ.)...	71	13575
ΣΑΝΣΤΡΑ Κ. (π.)...	70	13907
ΣΑΝΤΑ Κ. (π.)...	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)...	72	3137
ΣΑΟΥΒ ΑΪΓΑΝΤ (π.)...	75	12322
ΣΑΟΥΒ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)...	74	12498
ΣΑΟΥΒ ΣΤΑΡ (μ.)...	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΙΕΤ (κ.)...	72	14095
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)...	74	164758
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ...	84	12811
ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)...	86	15933
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)...	80	17798
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (δ.Μπχ.)...	75	117143
ΣΕΪΛΟΡ (κ.)...	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝ(Κ.)...	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)...	72	1547
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.Μπχ.)...	75	51898
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)...	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ...	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)...	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)...	76	18124

ε. Σιγκάγκ 16/8
 προς Σάντος 31/7
 ε. Θεσσαλονίκη 17/8
 α. Λός Άντζελες 12/8
 α. Σάν Λορέντζο 3/8
 α. Τζουσίμα Τέρμ. 13/7
 προς Ραβέννα 22/8
 ε. Πειραιά 16/8
 ε. Κουντολόρ 8/7
 προς Σαγκάη 7/8
 α. Ντάρμαν 18/8
 άργεϊ Πειραιά
 α. Άλεξάνδρεια 6/8
 προς Τένες 8/8
 έπισκ. Πειραιά 10/1
 ε. Μπαγκόνκ 26/6
 ε. Πειραιά 22/8
 α. Σάο Σεμπασιάνο 8/8
 έπισκ. Μπαχαράιν 17/5
 προς Ίσπανία 8/6
 προς Ίσπανία 8/7
 ε. Λός Πάλμας 23/7
 προς Άσαόμ 28/6
 ύψωσε ελληνική
 προς Δ. Άφρική 27/6
 α. Λός Πάλμας 11/8
 προς Ίνδια 20/8
 α. Άμβέρσα 15/8
 α. Ν. Όρλεάν 17/8
 έπισκ. Λισαβόνα 21/8
 πρ. «Τραμουντάνα»
 προς Τρίπολη 14/8
 προς Βουβάη 13/6
 ε. Ίντσον 15/8
 προς Σάντος 18/8
 προς Κύπρο 21/8
 προς Λεμεσό 23/8
 ε. Όζάκα 1/8
 ε. Σάν Λορέντζο 15/8
 προς Παίτα 3/8
 ε. Πειραιά 2/8
 ε. Ν. Όρλεάν 16/8
 προς Ν. Τουτίκρόν 8/8
 προς Άρούμα 14/8
 προς Κουβέιτ 10/8
 προς Κούβα 27/7
 στη Σιγκαπούρη 20/6
 α. Κασίμα 12/8
 προς Μόντρεαλ 6/8
 α. Ν. Όρλεάν 24/5
 προς Πόρτο Κουμπελλό 3/8
 προς Κορέα 2/8
 προς Βραζιλία 12/8
 δ. Ντόβερ 19/8
 έπαιληθη Έλληνες
 πρ. «Jugosagent»
 ε. Κωνσταντία 19/8
 ε. Μπαγκόνκ 31/7
 προς Νταμμέμ 23/8
 προς Κοτονού 6/8
 α. Σ. Τζών 14/7
 α. Άνγκρα ντός Ρέις 20/8
 ε. Μπρεμερχόβεν 20/7
 α. Πόιντ α Πίτρ 1/8
 ε. Ρότερνταμ 31/7
 ύπέστειλε ελληνική
 προς Περαικό 20/8
 προς Βραζιλία 5/8
 προς Άμβέρσα 15/8
 προς Χιροσίμα 7/8
 μετ. «Άνέμη» ίμ.7
 α. Γιβραλτάρ 3/8
 πρ. «Βέρμα»
 στο Γκιζόν
 προς Βαντί Φείραν 16/7
 προς Πειραιά 25/7
 προς Βραζιλία 17/8
 α. Ν. Όρλεάν 14/8
 προς Γιβραλτάρ 20/8
 προς Γιάνμπο 8/8
 στο Χάργκ (άποθήκη)
 α. Μπρούνοπουλε 6/8
 προς Ίταλία 18/8
 προς Βραζιλία 24/7
 προς ΗΠΑ 6/8
 προς Όρν 3/8
 ε. Κάλουμπουργκ 20/8
 προς Τρίπολη 28/7
 πρ. «Hugo Oldendorff»
 μεσσησιακές μεταφορές
 ε. Μακίε 12/8
 α. Άντεν 6/8
 δ. Κων/πολη 5/8
 βυθίσθηκε Σκοκτρά 1/8
 ε. Τζιμπουτί 23/7
 έπιπληλθη Σ. Άραβία
 προς Φορταλέζα 21/8
 προς Λονδίνο 13/8
 προς Καλδο 14/8
 ε. Γιούροπορτ 26/8
 ε. Πειραιά 12/8
 α. Ντάρμαν 16/7
 ε. Πόρτ Χάρκουρτ 7/8
 ε. Σιγκαπούρη 18/7
 προς Πειραιά 14/8
 α. Γκιζόν 17/8
 προς Γκιζόν 6/8
 πρ. «Κέν Κόφιντενες»

ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	18277
ΣΗ ΠΛΟΥΕΡ (δ.).	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΕΤ (κ.).	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48885
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343
ΣΗΓΚΡΕΤΣ II (κ.).	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.).	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.).	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15284
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.).	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.).	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.).	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.).	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.).	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΪΒΟΥ (δ.μ.).	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.).	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΓΒ (κ.).	82	18709
ΣΗΠΕΤΣ (μ.).	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).	68	18224
ΣΗΠΡΑΤΝΤ II (δ.μ.).	74	18631
ΣΗΠΡΑΝΣΙΣ II (κ.).	76	16432
ΣΗΡΑΤΝΤΕΡ (μ.).	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310
ΣΗΡΕΝΤΖΕΡ (κ.).	79	19061
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΝ (π.).	71	11069
ΣΗΤΖΟΥ (κ.).	74	16819
ΣΗΤΡΕΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	18095
ΣΗΦΑΤΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41766
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.).	71	80824
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.).	79	12750
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΤΤΟΡ (κ.).	76	20654
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	80	24917
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μηχ.).	75	13835
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.).	75	17645
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617
ΣΚΑΥ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.).	73	17466
ΣΚΑΥ'ΜΑΝ (κ.).	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.).	66	19920
ΣΚΥΡΝΑ (κ.).	74	20712
ΣΚΥΡΝΗ (κ.).	77	9989
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.).	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.).	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.).	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.).	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.).	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054
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
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.).	69	1502
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.).	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΗΚΟΝ (δ.π.).	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (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 ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.).	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'ΓΛΟΡ (δ.π.).	85	4710
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.).	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.).	10	15265
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.).	75	12376
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.).	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*.	76	31725
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.).	72	9076

πρός Σάν Λορέντζο 3/8
πρός Φιλαδέλφεια 20/6
ε. Φός 22/8
πρ. «D.L. Bower»
πρός Ίκουϊκε 31/7
α. Άμστερνταμ 12/8
δ. Δαρδανέλλια 5/8
πρός Γιβραλτάρ 6/8
πρός Άλκατ 20/8
πρός Βραζιλία 19/8
πρός Άβονμαουθ 21/8
πρός Μερσίνη 2/8
πρός Γιβραλτάρ 19/8
ε. Καρατάι 4/8
πρ Σάντος 8/8
ε. Σεπετίμα 11/8
πρός Κύπρη 7/8
στό Ούμ Κουάσο 2/8
πρός Ίραν 25/5
πρός Πειραιά 29/7
έπισκ. Χαλκίδα 14/8
έπισκ. Πειραιά 4/1
δ. Ντόβερ 14/8
ε. Παρανάγουα 5/8
πρός Ν. Όρλεάνη 20/8
ε. Λισσαβώνα 16/8
ε. Γκνάνσας 12/8
ε. Ρίο Γκράντε 6/8
α. Μπλάδα 1/8
πρός Ίραν 5/8
ε. Ρεσίφ 9/8
πρός Μπιλμάδο 24/8
ε. Φός 15/8
α. Ντάρμπαν 12/8
α. Χιοσάτον 23/8
ε. Μπουρνγκός 22/8
πρός Κούβα 19/8
α. Φός 17/8
πρός Γκνάνσας 21/8
πρός Ίραν 21/6
πρός Πειραιά 23/7
πρός Μπαντάρ Χομενί 29/7
ε. Μπουρνγκός 21/8
α. Άλεξάνδρεια 19/8
ε. Μουμάσα 5/8
α. Χιοσάτον 15/8
πρός Μπ. Χομενί 4/7
α. Βομβά 9/8
πρός Ίραν 5/5

α. Ρός Τανούρα 15/8
ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
α. Μπιλμάδο 15/8
πρός Βαλτιμόρη 19/8
μετ. «Captain Jim» (κ.).
πρός Καλλό 9/8
πρός Ν. Άμερική 18/8
πρός Σιγκαπούρη 31/7
α. Χάμιλτον 22/7
πρ. «Nyholt»
πρ. Ποχάγκ 7/7
πρ. Ντάρμπαν 6/8
στό Μπαντάρ Χομενί
πρ. Σιλικάπ 10/8
ε. Σιγκαπούρη 11/8
ε. Ντάρμπαν 22/8
πρ. Κορέα 13/8
α. Βανκούβερ 23/7
ε. Χιοσάτον 29/7
α. Λόγας 12/8
πρ. Φλάσσινγκ 9/8
πρ. Άλεξάνδρεια 2/8
πρ. Βομβά 3/7
στή Σεμάγκ (άποθήκη)
στόν π. Ορινόκο 23/8
α. Πειραιά 28/7
ε. Γιούροπορτ 22/8
διάλυση Μπαγκλαντές
πρ. Ίνδία 16/8
πρ. Άβνα 25/7
ε. Ρουέν 22/8
ε. Νάπολη 20/8
πρ. Κύπρη 21/8
πρ. Μπρέζια 2/8
πρ. Τρίπολη 15/8
α. Ρότερνταμ 17/8
α. Ν. Όρλεάνη 5/8
πρ. «John A. MacCone»
πρ. Σάρζα 18/8
α. Τέξας Σίτου 30/7
πρ. Γαλλία 2/8
ε. Μπαγκόγκ 30/7
ε. Κορούνα 23/8
ε. Πειραιά 22/8
α. Πειραιά 19/8
στό Καρατάι 2/8
πρ. Μπ. Άϊρες 14/8
πρ. Παναμά 9/8
πρ. Χόγκ όγκ 8/8
πρ. Ρότερνταμ 18/8
έπωληση
άργεϊ Πειραιά
ε. Σάντος 15/8
ε. Σάο Φραντσίσκο 17/8
πρ. Ρίταρντς Μπαί 20/7
πρ. Ίραν 12/8
πρ. Νουακτσότ 8/8
πρ. Ρότερνταμ 13/8
ε. Άκαμα 7/8

ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΪΓΚΕΡ (δ.μ.).	68	66113
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.).	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.).	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.).	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.).	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΕ'Ι'Ν (κ.).	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.).	78	10372
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.).	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.).	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.).	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.).	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.).	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.).	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.).	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ).	81	3375
ΤΖΟΥ'Υ' (Όν.).	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (κ.).	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15660
ΤΖΩΤΤ (Ιαβ.).	70	10197
ΤΖΩΤΤ ΛΥΡΑΣ.	83	21000
ΤΖΩΡΤ Ν. (π.).	69	5406
ΤΗΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.).	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.).	65	15090
ΤΟΕΑ (κ.).	71	9082
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 ΚΑΡΙΕΡ (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
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ.	72	113950
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.).	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.).	77	10763
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.).	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ.	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (μ.).	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.).	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).	82	15953

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.).	74	1.954
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ.	72	41133
ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20808
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.).	76	9059
ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.).	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.).	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).	54	1598
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.).	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.).	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.).	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.).	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.).	72	16398
ΦΛΕΡΑ V* (π.).	81	8917
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.).	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.).	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΚΟΥΕΡ (κ.).	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.).	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.).	80	26512
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.).	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.).	77	11249
ΦΡΗ ΠΛΟΥΕΡ (μ.).	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'Ι'Σ (μ.).	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (μ.).	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).	73	29709
ΦΡΗ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.).	68	8034
ΦΡΗ ΑΙΤΖΑΝ (π.).	68	9342
ΦΡΗ ΑΜΑΖΩΝ (κ.).	73	5871
ΦΡΗ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.).	73	6679
ΦΡΗ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.).	80	2222
ΦΡΗ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8065
ΦΡΗ ΑΡΚΤΙΚ (π.).	70	1971
ΦΡΗ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.).	80	2175
ΦΡΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.).	74	8741
ΦΡΗ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413
ΦΡΗ ΑΦΡΙΚΑ (π.).	68	1568
ΦΡΗ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).	68	5631
ΦΡΗ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).	77	6680
ΦΡΗ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).	88	4999
ΦΡΗ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.).	82	1500
ΦΡΗ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).	90	5286
ΦΡΗ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).	89	4999
ΦΡΗ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).	75	3699
ΦΡΗ ΚΟΡΕΑ (κ.).	80	2162
ΦΡΗ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).	68	2863
ΦΡΗ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.).	90	5286
ΦΡΗ ΜΕΣΙΚΟ (κ.).	68	5537
ΦΡΗ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.).	82	1500

πρ. Μπουσάν 16/7
στή Φουτζέιρα (άποθήκη)
έπισκ. Πειραιά 14/6
στή Βραζιλία (άποθήκη)
ε. Λεϊδός 15/8
ε. Μπουανονβεντούρα 17/8
πρ. Καστακαλκός 30/7
πρ. Μπ. Άμπας 14/8
πρ. Τουρκία 5/8
πρ. Ίταλία 7/8
πρ. Τρίπολη 14/8
άργεϊ Πειραιά
ε. Πόρτο Όρντοζ 29/6
έπωληση
έπισκ. Έλληνες
ε. Ρεϊνιόν 12/8
πρ. Γιοκαχάμα 9/8
πρ. Όρν 7/8
α. Πειραιά 9/8
ε. Ντουάλα 8/7
ε. Πειραιά 24/7
ε. Γκουανιακούιλ 10/8
πρ. Μαυρίκιο 9/8
ε. Τζιμπουτί 5/8
ε. Ρίο Ίανβίρο 15/8
πρ. Σάν Άντόνιο 1/8
πρ. Μπαντάρ Χομενί 28/7
α. Πόρτ Μιχ. μπλν Κασίμ 28/7
ε. Κασσιούγκ 13/6
στή Σιγκαπούρη 13/6
πρ. Εύρωπη 28/7
πρ. Ίαπωνία 18/8
πρ. Κορέα 21/8
πρ. Γάνδη 5/8
πρ. Σιγκαπούρη 23/7
πρ. Ίαπωνία 2/7
α. Φαλκονέρα 22/7
πρ. Κίνα 3/8
πρ. Χάμπτον 11/8
πρ. Ουλσάν 24/8
πρ. Ίνδία 20/8
έπισκ. Σιγκαπούρη 23/8
πρ. Τουμαράρα 17/8
α. Μακαάιμο 16/8
πρ. Φουτζέιρα 14/8
πρ. Περσικό 16/7
ε. Ν. Όρλεάνη 15/8
πρ. Ρότερνταμ 1/8
α. Άμβέρσα 23/8
πρ. Σαγκάη 31/7
πρ. «Ιόνια Σέλιος»
πρ. Μπ. Άμπας 6/8
ε. Νουακτσότ 9/7
έπισκ. Ριγιέκα 10/8
πρ. Σιρόρχα 2/8
ύψωση σημαία Μαυρικίου
ε. Γκνάνσας 22/7
άργεϊ Σετουμπά
δ. Παναμά 26/7
α. Σιάττλ 3/8
πρ. «Γορμπής»
α. Σαντάντερ 31/7
πρ. Μπαγκόγκ 16/8
πρ. Χοντίντα 22/8
πρ. Κίνα 30/7
μεσογειακές μεταφορές
πρ. Φουτζέιρα 10/8
πρ. Άγγλία 10/8
πρ. Φορταλέα 11/8
ε. Χαίφα 12/8
πρ. Ρουέν 12/8
ε. Μεξικό 22/6
α. Ντουμπάι 16/8
ε. Σακβί 2/8
πρ. Τσαμσάνα 19/8
α. Ν. Όρλεάνη 9/8
πρ. ΗΠΑ 23/7
πρ. Γκνάνσας 19/8
ε. Μπ. Άϊρες 9/8
πρ. ΗΠΑ 28/7
ε. Νικόσια 8/8
ε. Όδησσό 14/8
α. Ντάρμπαν 15/8
πρ. «Σέν Τζόν»
έπισκ. Τζέμπελ Άλι 2/8
πρ. Μπ. Χομενί 24/7
πρ. Μπ. Άμπας 9/8
α. Σαλβαντόρ 17/8
δ. Μάλτα 18/8
α. Μοντεβιδέο 15/8
πρ. Βαλπαράϊσο 30/7
πρ. Μπουσάν 15/8
πρ. Πόρτσμουθ 22/8
ε. άνος 5/8
ε. Μπουσάν 28/7
α. Μπερκελέυ Σάουντ 10/8
πρ. Λας Πάλας 10/8
πρ. Κορίντο 7/8
ε. Όκλαντ 19/8
ε. Σιγκαπούρη 28/5
στό Κόρκ (άποθήκη)
πρ. Μοντεβιδέο 1/8
ε. Ρότερνταμ 22/8
πρ. Λέγκχορν 20/8
πρ. Άμβέρσα 9/8
πρ. Φώλκλαντς 2/8
πρ. Βιλαγκαρσία 19/7
πρ. Ρότερνταμ 2/8
α. Λας Πάλας 12/5
πρ. Μπουσάν 10/8
στό Κόρκ (άποθήκη)
α. Λας Πάλας 14/8

ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	88	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΑΖΙΑ (κ.)	81	2172
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	8627
ΦΡΙΟ ΜΑΡΟΥΤΟ (κ.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΥΣΑΝΙΚ (κ.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	8863
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (κ.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.(κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33287
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5286

ε. Σάντος 12/8	
προς Μπαγκόκ 18/7	
προς Αμβέρσα 22/8	
προς Νταλιάν 11/8	
α. Λάγος 20/7	
ε. Κασσιούγκ 12/8	
προς Μοντεβιδέο 95/8	
ε. Μπαγκόκ 13/7	
προς Κορίντο 22/8	
στή Σιγκαπούρη 5/8	
προς Σιγκαπούρη 10/8	
προς Γιάνινα 19/8	
ε. Βηρυτό 18/8	
προς Μπ. Αμπάς 18/7	
ε. Κωνσταντίνος 19/7	
προς Αμβέρσα 14/8	
προς Ρόττερταμ 9/8	
πρ. «Burmpes Bahamas»	
προς Πόρτο Κομπέλλο 14/8	
ε. Ρουαί 21/8	
α. Χόγκ Κονγκ 19/8	
προς Νιγηρία 13/7	

ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (ΔΙΒ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (κ.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (κ.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (κ.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΤΣ		
(κ.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (κ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (κ.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΜΟΝΤ (κ.)	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

α. Πόρτ ντρέ Μπούκ 13/8	
α. Μπαγκόκ 5/8	
προς Κωνσταντίνος 20/8	
προς Αρούμα 20/8	
α. Ν. Ορλεάνη 15/8	
ε. Ν. Ορλεάνη 6/8	
ε. Μπαγκόκ 21/7	
ε. Αλεξανδρέττα 8/8	
α. Γιούροπορτ 20/5	
ε. Αλεξάνδρεια 19/8	
προς Ντάρμπαρν 7/8	
θέση 40.35 Β, 10.03 Α 24/7	
προς Βενετία 18/8	
ε. Μανφρεντόνια 17/8	
διώμας ελληνική	
προς Κούβα 26/8	
προς Ταϊβάν 9/8	
α. Κοτονά 10/8	
προς Ιταλία 13/8	
έπισκ. Ντουάλα 27/8	

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

CONTACT:



*(SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
4675772 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

*(THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

*(HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
6378777 (Angus Chan), Mobile: 90818161

*(MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

*(SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★ **SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS**
★ **APPOINTED SURVEYORS FOR:**
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

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



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



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



Afloat and Ashore

LR ensures quality
and reliability –
through ship
classification and
industrial inspection
services

Piraeus: 87, Atki Miaouli, 185 38 Piraeus
Phone: (01) 4523 529/30/31 Telex: 212244 LRS GR
Fax: (01) 452 3943

Thessaloniki: 13, Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 512987 Telex: 418622 LRTH GR