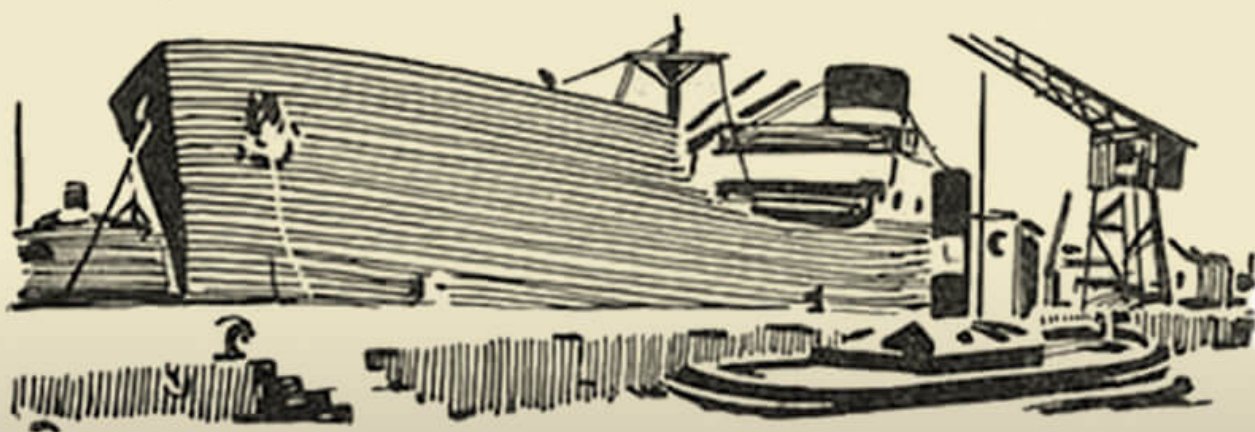


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1353/1112



NAYTIKA XPONIK A

With
English
Supplement

ΙΟΜ. 1353 / 1112
ΙΟΕΜΒΠΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT 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.

MEMBER



•HELMEPA•

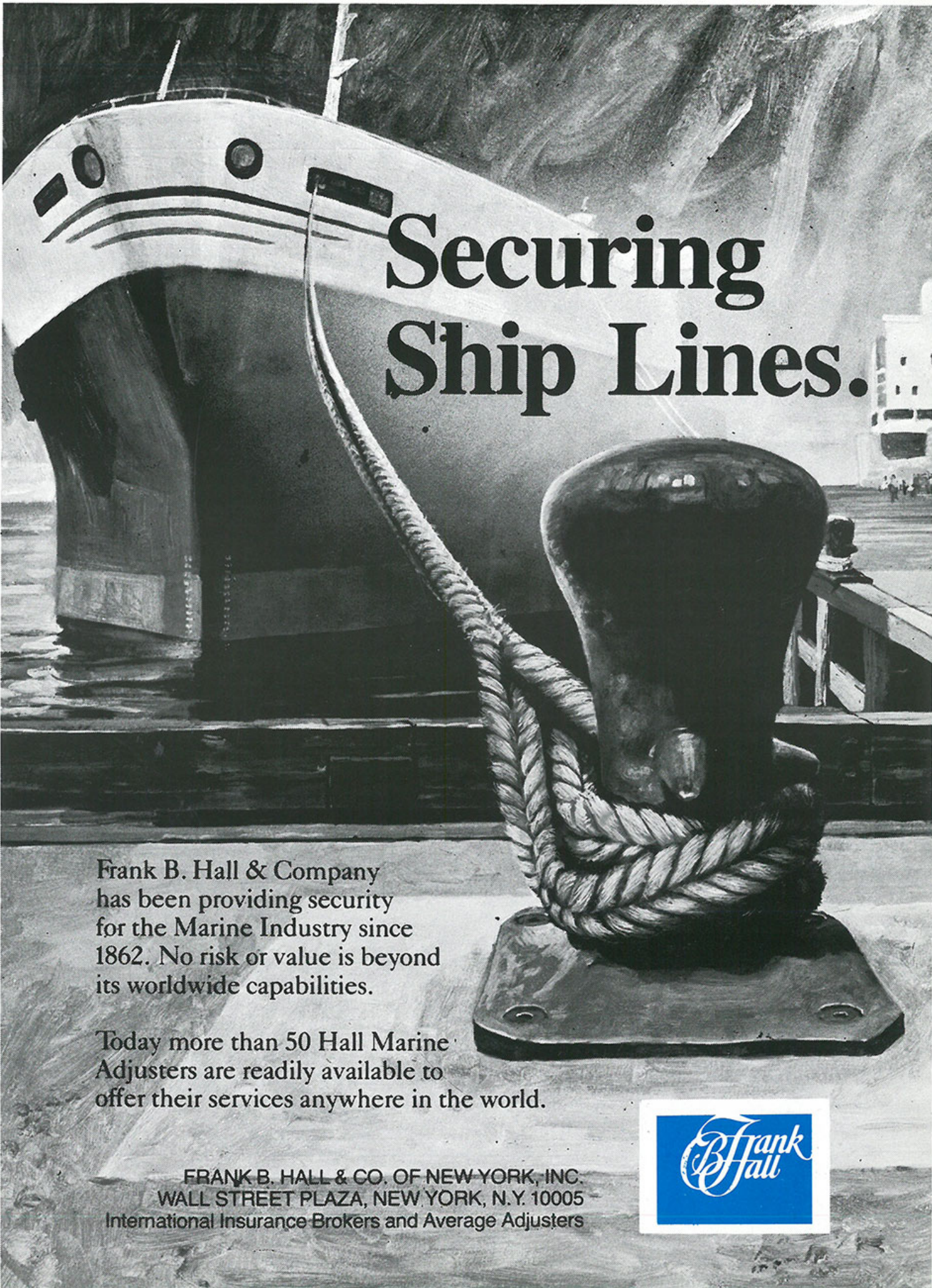
GREECE

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

LONDON

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





Securing Ship Lines.

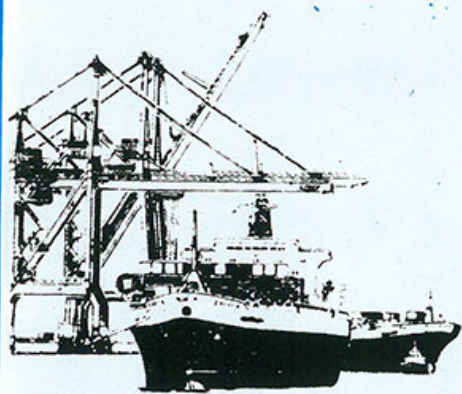
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**15 ΝΟΝΕΜΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1353/1112**

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1353/1112 November 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 Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της
HELMERPA γιά τή περίοδο 1991-92.

16 Ό Μάγειρος — ό Καμαρώτος, ό
Μαγειροκαμαρώτος καί τό πρόβλημα.
Τού κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

18 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις τού κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

22 Τά νέας γενιάς πρόντακτ κάρριερς
της Eletson Corporation.

36 The Wages Claims Statute in U.S.A.
By Captain Elias A. Katsaros.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 9** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 24** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 26** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 30** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 31** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 35** ENGLISH SUPPLEMENT
- 38** ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 43** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

‘Ανησυχούμε βαθύτατα

‘Υψηλά ιστάμενος άξιωματούχος, ό όποίος, σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε, δέν έχει τήν παραμικρή σχέση μέ το χώρο αλλά στά πλαίσια τών γενικότερων ένδιαφερόντων του παρακολουθεί συστηματικά, μπορεί νά πεί κανείς, τά ναυτιλιακά μας πράγματα και γνωρίζει από πρώτο χέρι — είναι από τούς τακτικότερους άναγνώστες αυτής τής έπαλης — τίς έπίμονες προσπάθειες τών «Ναυτικών Χρονικών» υπέρ του έθνικού νηολόγιου, θεώρησε ότι θά έπρεπε νά είμαστε πλέον εύχαριστημένοι και ικανοποιημένοι από τό ρεύμα έπιστροφής τών πλοίων. Καί κυριολεκτικά έξεπλάγη όταν τονίσαμε ότι όχι μόνον δέν είμαστε εύχαριστημένοι και ικανοποιημένοι αλλά και ότι άνησυχούμε βαθύτατα γιά τό έθνικό μας νηολόγιο. Γιατί φοβούμεθα ότι τελικά αυτό τό ρεύμα έπιστροφής θά λειτουργήσει σαν μπούμεραγκ άν δέν σπεύσουμε νά προχωρήσουμε στίς έπιβαλλόμενες έκ τών πραγμάτων ρυθμίσεις πού θά εξασφαλίσουν και στο ύπό ‘Ελληνική σημαία πλοίο τήν έλευθεριότητα τής επανδρώσεως και τής διαχειρίσεως πού έχουν επιτύχει τά έλληνόκτητα πλοία στίς διάφορες λύσεις στίς όποιες έχουν καταφύγει έκ νέου τά τελευταία χρόνια.

Οί φόβοι μας και οι άνησυχίες μας εδράζονται στά όσα ακούμε στην ‘Ακτή Μιαούλη όπου είναι αισθητή μία βαθύτατη άνησυχία γιατί ως τώρα δέν υπήρξαν οι έπιβαλλόμενες άπαντήσεις σέ μία σειρά πιεστικών έρωτημάτων.

Τί θά γίνεται άν δέν βρίσκω έναν άνθυποπλοίαρχο ή ύποπλοίαρχο ή ακόμη και πλοίαρχο ή τούς αντίστοιχους τής μηχανής; Θά μου σταματάνε τό βαπόρι; Θά όρισθεί — άπολύτως ξεκάθαρα — ότι θά υπάρχει τό δι-

καίωμα ναυτολογήσεως ακόμη και στή θέση του πλοίαρχου όποιουδήποτε προσώπου άνεξαρτήτως ιθαγένειας, φυλής ή χρώματος πού διαθέτει τά προσόντα πού απαιτούν οι οικείες διεθνείς συμβάσεις; Θά είναι δυνατή ή χρησιμοποίηση τών συνταξιούχων χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις και χωρίς νά διακόπτεται ή συνταξιοδότησή τους από τό ΝΑΤ ή ή ‘Ελληνική Πολιτεία θά ώθει — θά σπρώχνει, γιά νά κυριολεκτούμε — στή χρησιμοποίηση ξένων και όχι συνταξιούχων ‘Ελλήνων ναυτικών; Τί θά γίνει μέ τά προβλήματα πού δημιουργούν οι άλλοδαποί σέ βάρος τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας και μέ διάφορες μεθοδεύσεις στίς όποιες ύποβοηθούνται από μία δράκα δικηγόρων στον Πειραιά έξασφαλίζουν τελικά, και, βεβαίως, χωρίς νά τό άξίζουν, τίς ίδιες τελικές άποδοχές μέ τούς καλούς ‘Ελληνες ναυτικούς;

Αυτά και μία σειρά άλλα έρωτήματα διατυπώνονται σέ καθημερινή πλέον βάση στην ‘Ακτή Μιαούλη. Καί άν δέν υπάρξουν — και πολύ σύντομα μάλιστα — οι έπιβαλλόμενες έκ τών πραγμάτων πειστικές άπαντήσεις αυτό πού χαρακτηρίζεται σήμερα «ρεύμα έπιστροφής» φοβούμεθα ότι θά μεταβληθεί σέ ρεύμα γενικής φυγής πού θά άπογυμνώσει τό έθνικό μας νηολόγιο. Γιατί βεβαίως κανένας δέν είναι διατεθειμένος νά βρεθεί στο μέσον κάποιου νέου τυφώνα επειδή ή ‘Ελληνική Πολιτεία δέν μπορεί νά προσαρμοσθεί στους καιρούς, στίς νέες συνθήκες πού επικρατούν πλέον στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, πράγμα πού έχουν κάνει ήδη όλοι εκείνοι πού έχουν προσελκύσει και εκμεταλλεύονται γιά τό δικό τους συμφέρον τον κύριο όγκο τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΤΕΛΕΤΗ

Χαιρετίζουμε ιδιαίτερα τήν άποκατάσταση τής σχολικής τάξεως στή ‘Ανωτέρα Δημοσία Σχολή ‘Ασπροπύργου. ‘Όσοι, τό πρωί τής 24 ‘Οκτωβρίου παρέστησαν στην τελετή τής ύποδοχής τών νέων σπουδαστών, είχαν τήν ικανοποίηση νά κάνουν δύο βασικές διαπιστώσεις. ‘Η πρώτη άφορά τήν εμφάνιση και τήν παράσταση τών νέων δοκίμων του έμπορικού ναυτικού πού — έστω και χωρίς στολές — έδωσαν ένα επιβλητικό παρόν, πού δικαιολογεί όχι μόνο τή δίκαιη υπεργήφαινα τών συγκινημένων γονέων πού τούς καμάρωναν αλλά και τήν ικανοποίηση τών εκπροσώπων του ναυτιλιακού κόσμου πού τούς παρακολούθησε.

‘Η δεύτερη διαπίστωση ήταν ή από κάθε πλευρά άφωγη εμφάνιση του κτιριακού συγκροτήματος και του έξοπλισμού τών Σχολών. Διδακτήρια, εργαστήρια, μηχανουργεία, αίθουσες όργάνων και υπαίθριοι χώροι έδιναν σαφώς τήν εντύπωση μιάς εργάδους προσπάθειας νοικοκυρεύματος και εύπρεπισμού ενός εκπαιδευτικού ιδρύματος — του πρώτου τής χώρας — εντός του όποιου θά λάβουν τή μόρφωση και τήν άγωγή οι αύριανοί άξιωματικοί του έμπορικού ναυτικού μας.

Οί έμπνευσμένες όμιλίες του κ. ‘Υπουρ-

γού και του Διοικητικού τής Σχολής,έρα από τό καθιερωμένο τυπικό τών προσφωνήσεων, ήταν φανερό ότι εξέφραζαν μία σταθερή πρόθεση και άπόφαση γιά τή δημιουργία του πνεύματος τής κοινής προσπάθειας και τής συνεργασίας πού έγγυάται τήν μόρφωση και τήν άγωγή πού αρμόζει στο έπάγγελμα.

‘Όλα αυτά δέν πρέπει νά περνούν άπαράτηρητα. ‘Η ναυτιλία μας βασίζεται στο έλληνικό έμψυχο υλικό της. Καί όλες οι προσπάθειες πού συγκλίνουν στην εξασφάλισή του πρέπει νά έπαινούνται και νά ενισχύονται.

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΤΡΟΟΔΟΣ

Τήν ερχόμενη Παρασκευή 22 Νοεμβρίου θά γίνει κατά πάσα πιθανότητα ή ύψωση τής ‘Ελληνικής στο τέταρτο πλοίο τής εταιρίας ΤΡΟΟΔΟΣ πού εντάσσεται στο έθνικό νηολόγιο. Πρόκειται γιά τό δεξαμενόπλοιο «Νέννη», 78.249 τον. γκρός, τό όποιο άναμένεται τήν ήμέρα εκείνη στά διύλιστήρια ‘Ασπροπύργου γιά εκφόρτωση και μέ τήν εύκαιρία θά γίνει μία συμβολική τελετή τήν ‘Ελληνική δέ θά ύψώσει ό ‘Υπουργός κ. ‘Αριστ. Παυλίδης.

Μιλώντας γιά τήν έπιστροφή τής ΤΡΟΟΔΟΣ στην ‘Ελληνική σημαία και γιά τήν ά-

σφάλιση τών πληρωμάτων δύο ακόμη πλοίων της στο ΝΑΤ ό κ. Στέλιος Λ. Χατζηϊωάννου ύπογράμμισε ότι τό ουσιαστικό μήνυμα τής κινήσεως αυτής είναι ή έμπιστοσύνη στίς ικανότητες και στο φιλότιμο του ‘Ελληνα ναυτικού ό όποίος γίνεται όλο και πιο περιζήτητος. ‘Ετσι, ύπογράμμισε, μέ τήν ‘Ελληνική σημαία και τή συμφωνία μέ τό ΝΑΤ ή ΤΡΟΟΔΟΣ εισχωρεί δυναμικά στην προσπάθεια εκπαίδευσής δοκίμων στα πλοία πού διαχειρίζεται και προσελκύσεως νέων ‘Ελλήνων στή θάλασσα και στο ναυτικό έπάγγελμα.

ΘΕΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Θετική από κάθε πλευρά υπήρξε ή πρόσφατη έπίσκεψη του ύπουργού Ναυτιλίας κ. ‘Αριστ. Παυλίδη στον ΙΜΟ, μέ τήν εύκαιρία τής 17ης συνόδου του Διεθνούς Ναυτιλιακού ‘Οργανισμού.

‘Ο ‘Ελληνας ύπουργός μιλώντας κατά τή σύνοδο έναντόν τών «πιστοποιητικών καλής διαχειρίσεως» ύπογράμμισε τήν πρωταρχική σημασία πού πρέπει νά δοθεί στην άρτια εκπαίδευση τών ναυτικών και μέσω αυτής στην πρόληψη ναυτικών άτυχημάτων και ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

‘Ο κ. Παυλίδης εξέφρασε τήν ικανοποίη-

ση της χώρας μας για την όρθη τοποθέτηση του IMO απέναντι στην αμερικανική νομοθεσία OPA '90 και για τις διεξοδικές προσπάθειες που καταβάλλονται στους κόλπους του 'Οργανισμού για την εξεύρεση περισσότερο ορθολογικών τεχνικών λύσεων για το σχεδιασμό των νέων δεξαμενοπλοίων.

Τέλος, ο κ. Παυλίδης αναφέρθηκε στα οικονομικά μεγέθη του IMO και υπογράμμισε το ενδιαφέρον της Ελλάδος για ορθολογικότερη κατανομή των αναγκαίων πόρων για την απρόσκοπτη αντιμετώπιση των λειτουργικών δαπανών του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού.

Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στίς αρχές του έτους η παγκόσμια χωρητικότητα ανερχόταν σε 625 εκατομ. τον. d.w. που αντιπροσωπεύουν περίπου 24.000 πλοία. Για να επιτευχθεί η ανανέωση αυτού του στόλου σε διάστημα 20 ετών θα έπρεπε να αποσύρεται κάθε χρόνο χωρητικότητας 31 εκατομ. τον. d.w., ή οποία θα μπορούσε να μειωθεί σε 25 εκατομ. τον. d.w. αν το διάστημα επιμηκυνθεί σε 25 χρόνια ή σε 21 εκατομ. τον. d.w. κάθε χρόνο αν το διάστημα επιμηκυνθεί σε 30 χρόνια.

Τη τελευταία πενταετία το τοννάζ που αποσύρεται λόγω διαλύσεως έχει μειωθεί έντυπωσιακά, δεδομένου ότι από τα 43 εκατομ. τον. d.w. του 1985 έπεσε κατακόρυφα στα 4,9 εκατομ. το 1990 και το ίδιο

αναμένεται να συμβεί και το 1991. Γεγονός που σημαίνει ότι εάν ο σημερινός ρυθμός διαλύσεων διατηρηθεί γύρω στα 4,9 εκατομ. τον. d.w. το χρόνο, η ανανέωση του στόλου θα χρειασθεί 100 και πλέον χρόνια για να πραγματοποιηθεί.

Σήμερα πάντως είναι διαπιστωμένη η επιταχυνόμενη παλαιότητα του εν ενεργεία στόλου. Η μέση ηλικία των προς διάλυση τάνκερς υπερέβη το 1990 τα 25 χρόνια, ενώ ήταν μόλις 14 πρό πενταετίας. Και προστίθεται ακόμα ότι τα τρία τέταρτα των απωλεσθέντων πλοίων το 1990 ήταν ηλικίας άνω των 15 ετών. Το τελευταίο αυτό γεγονός, που αφορά άμεσα την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, είναι προφανές ότι έχει προκαλέσει τις σοβαρές ανησυχίες των διαφόρων κρατών. Και στο πλαίσιο των ανησυχιών αυτών εγγράφονται: Η σύσκεψη των Υπουργών Ναυτιλίας των 14 ευρωπαϊκών χωρών για την εφαρμογή του Μεμοράντου των Παρισίων, η αμερικανική πρωτοβουλία του νόμου OPA '90 περί διπλής γάστρας, η ενεργοποίηση του IMO και των διεθνών νηογνυμένων και ακόμα η σύπραξη των πέντε μεγάλων ευρωπαϊκών ναυπηγείων για το οικονομικό τάνκερ του τύπου 3E, για το οποίο γράψαμε στο προηγούμενο τεύχος μας.

ΠΑΝΤΟΤΕ ΧΡΗΣΙΜΗ ΚΑΙ ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΗ

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλί-

δης κήρυξε χθές το πρωί την έναρξη των εργασιών της διήμερης Διεθνούς Συναντήσεως του Πειραιώς, η οποία έχει πλέον καταστεί θεσμός για τη ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιώς και τα πορίσματά της παρέχουν πάντοτε χρήσιμες διαπιστώσεις για τις συνθήκες που επικρατούν στην παγκόσμια οικονομία και επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Χαιρετισμό προς τους συνέδρους απηύθυνε επίσης ο Βρεταννός πρέσβης στην Αθήνα Σέρ Ντ. Μάϊερς και ο συντονιστής της Συναντήσεως φίλτατος καθηγητής Κώστας Γραμμένος.

Την προεδρία των εργασιών της εφτείνης ένατης Διεθνούς Συναντήσεως έχει ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος και μετέχουν καταξιωμένες προσωπικότητες από τον τραπεζικό, ναυτιλιακό και ακαδημαϊκό χώρο.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα παρουσιάσουν σε ειδικό αφιέρωμα, στο προσεχές τους τεύχος, τις εισηγήσεις και τα πορίσματα που θα προκύψουν κατά τις διεργασίες της εφτείνης Συναντήσεως.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΟΚ

Όπως γράψαμε ήδη, η συνειδητοποίηση της αύξουσας σημασίας των ναυτιλιακών ζητημάτων της ΕΟΚ και η βραδεία προώθηση της Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής οδήγησαν στην πρόταση μιάς σφαιρικής προσεγγίσεως του θέματος «ναυτιλία» που θα καλύπτει τις θαλάσσιες μεταφορές, τη ναυπηγοβιομηχανία, τον ναυτικό έξοπλισμό, τους τομείς ύπηρεσιών και τη βιομηχανία των θαλάσσιων πόρων.

Την πρόταση έκαναν ο Αντιπρόεδρος της Κομμισιόν και ο επί των Μεταφορών Επίτροπος, πιστεύοντας ότι προς το παρόν τα διάφορα θέματα της ναυτιλίας αντιμετωπίζονται αποσπασματικά μέσα στους τομείς της Κοινοτικής δραστηριότητας (περιβάλλον, μεταφορές, έρευνα). Και δεδομένου ότι ούτε οι εκπρόσωποι της ναυτιλιακής βιομηχανίας ούτε τα Κράτη - μέλη και η Κομισιόν της ΕΟΚ έχουν τη δυνατότητα να παρέμβουν ατομικά για την ενίσχυση της Κοινοτικής ναυτιλίας, η πρόταση αποβλέπει στη δημιουργία ενός Φόρουμ συζητήσεων με τους εκπροσώπους όλων των ενδιαφερομένων (θαλάσσιες μεταφορές, ινστιτούτα έρευνών, διοίκηση ναυτιλίας και βιομηχανίας, Κομμισιόν) που θα έχουν ως στόχο πρώτον μόν να περιγράψουν την έκταση της σφαιρικής προσεγγίσεως όρίζοντας τις ζώνες προτεραιότητας και τις κατηγορίες των προς εκτέλεση ενεργειών για την αύξηση της συναγωγιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας και δεύτερο να διαπιστώσουν την ενδεχόμενη ανάγκη δημιουργίας ενός κανονιστικού πλαισίου για την υλοποίηση των ως άνω ενεργειών. Τέλος η πρόταση προβλέπει όπως τα συμπεράσματα του Φόρουμ τεθούν υπόψη της Κομμισιόν εντός έννεα μηνών.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974

Jim Lagonikos
President



Bob Mooney
Sales & Service

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

Service 24 hrs. & Parts available

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



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

TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agent in Greece
Dim/CO

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

Η BIMCO ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

“Υστερα από μία νέα πρόσφατη πειρατική επίθεση εναντίον πλοίου ανήκοντος σέ μέλος της BIMCO, ο εν λόγω Οργανισμός, διέταξε ζωννή διαμαρτυρία για τις συνθήκες ασφαλείας στο λιμένα Φρητάουν της Δυτικοαφρικανικής Σιέρα Λεόνε.

Κατά την επίθεση αυτή, μία εκατοντάδα πειρατών ανήλθαν στο πλοίο, κτύπησαν και έδεσαν τό πλήρωμα καί στή συνέχεια ανενόχλητοι λήστεψαν τό φορτίο, τόν έξοπλισμό του σκάφους καί τά άτομικά αντικείμενα του πληρώματος. Τό πλοίο, μολονότι χρησιμοποίησε τή σειρά του για νά σηνάνει συναγεμρό, δέν έλαβε κανενός είδους βοήθειας.

Η BIMCO μέ έγγραφη άναφορά πρós τόν Υπατο Άρμσστή της Σιέρα Λεόνε στό Λονδίνο, ζήτησε όπως οί Λιμενικές Άρχές του Φρητάουν αναλάβουν σοβαρή δράση κατά της πειρατείας, δεδομένου ότι ο αριθμός των έπιτεθέντων καί ή έλλειψη κάθε αντιδράσεως των χερσαίων δυνάμεων στό σήμα κινδύνου του πλοίου, αποδεικνύουν ότι ο λιμήν αυτός παρουσιάζει πλήρη έλλειψη ασφαλείας. Η κατάσταση αυτή, τονίζει ή άναφορά, έγκλείει τόν κίνδυνο άπωλείας άνθρωπίνων ζωών στόν κύκλο των ναυτικών καί είναι φυσικό νά έχει άμεσες συνέπειες επί της χρησιμοποίησεως του λιμένος.

Σημειώνεται ότι ή BIMCO δέν άποκάλυψε ούτε τήν ήμερομηνία της πειρατείας ούτε τό όνομα του παθόντος πλοίου, άφησε όμως νά έννοηθεί ότι έπρόκειτο για πλοίο υπό ευρωπαϊκή σημαία.

ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ

Στή Γερμανία ή πρόσφατη άναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης όδήγησε στόν περιορισμό της διάρκειας των σπουδών στις σχολές δοκίμων άξιωματικών Έμπ. Ναυτικού μέ έναρξη έφαρμογής από του προσεχούς σπουδαστικού έτους.

Η τροποποίηση αυτή της οποίας ή έφαρμογή καθυστέρησε λόγω γραφειοκρατικών έμποδίων, στοχεύει νά καταστήσει έλκυστικότερη τή ναυτική σταδιοδρομία

στά μάτια των νέων καί νά επιτρέψει στους διπλωματούχους νά αναλάβουν νωρίτερα τις ευθύνες τους καί τή συμμετοχή τους στή λήψη των αποφάσεων.

Τά μέτρα αυτά ξεκινούν βασικά από τή σοβαρή έλλειψη ύποψηφίων ή οποία αποδίδεται έν πολλοίς στή μείωση των γεννήσεων στή δεκαετία του 1970, αποτέλεσμα της οποίας είναι ότι σήμερα οί οικογένειες μέ ένα παιδί αποτελούν τόν κανόνα καί όχι τήν έξαιρεση. Παράλληλα ή ναυτιλία για νά εξασφαλίσει τά νέα στελέχη της έχει νά συναγωνισθεί όλους τους άλλους βιομηχανικούς τομείς καί μάλιστα μέ τό μειονέκτημα της άρνητικής εικόνας πού είχε δημιουργήσει για τό ναυτικό έπάγγελμα ή προηγηθείσα κρίση.

Η Ένωση των Έφοπλιστών συνεχίζει τήν από διετίας άρξάμενη έκστρατεία της για τήν προσέλκυση νέων, ή δέ κινητή ναυτική έκθεση, ή οποία σύν τοίς άλλους περιλαμβάνει καί συζητήσεις των ειδικών μέ τους νέους, σημείωσε ικανοποιητική έπιτυχία, άφού για πρώτη φορά έφέτος κατέστη δυνατή ή έπιλογή των ύποψηφίων. Πρós τό παρόν πάντως σοβαρή άνακούφιση για της έφοπλιστικές εταιρίες αποτέλεσε ή άφιξη των έμπεirων πληρωμάτων της τέως Άνατολικής Γερμανίας καί ή στρατολόγηση 150 νέων πού δέν μπόρεσαν νά τελειώσουν τις ναυτικές σπουδές τους λόγω της μείωσης του άνατολικογερμανικού στόλου.

ΝΕΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ

Παρά τις έκκλήσεις για άυτοσυγκράτηση πού ή διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα άπηύθυσε πρós τήν διοίκηση της Διώρυγας του Σουέζ, άποφασίσθηκε καί νέα αύξηση, ή τρίτη έντός τριετίας, στά τέλη πού καταβάλλουν τά διαπλέοντα πλοία. Η νέα αύξηση είναι κλιμακωτή άνάλογα μέ τό μέγεθος των πλοίων, τόν τύπο τους καί τό φορτίο τους. Έτσι τήν μεγαλύτερη έπιβαρυση θά δεχθούν τά πρόντακτ κάρριερς άνω των 30.000 τον. (αύξηση τελών 10,72%), ένν τά μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα άνω των 105.000 τον. θά καταβάλουν αύξημένα τέλη κατά 9,2%. Οί αύξη-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Θά περίμενε κανείς ότι τους σοβαρότερους κινδύνους ασφαλείας αντιμετώπιζουν τά πλοία μεταφορής ευφλέκτων ή έκρηκτικών υλών. Καί όμως ή Ένωση Ναυαγοσωστικών της Άγγλίας είδοποίησε για μία άκόμα φορά τά μέλη της για τό πρόβλημα πού παρουσιάζουν τά πλοία μεταφορής κορμών δένδρων, έκθέτοντας τους ασφαλίστάς σέ κινδύνους πολύ άνώτερους των κανονικών.

Κατά τή σχετική άναφορά, στό διάστημα της τελευταίας δεκαετίας 43 πλοία μεταφορής κορμών ναυάγησαν καί 20 ύπέστησαν σοβαρές ζημιές. Έννοείται ότι οί αριθμοί αυτοί δέν περιλαμβάνουν τά άτυχήματα πού προκαλούν μικρότερες άβαρίες ή δέν παρουσιάζουν ναυαγοσωστικό ένδιαφέρον. Μολονότι πολλά από τά έν λόγω πλοία έχουν ναυπηγηθεί είδικά για τέτοιες μεταφορές, πολύ λίγα σχετικώς είναι χαρακτηρισμένα ως «πλοία ξυλείας». Στις περισσότερες περιπτώσεις ναυαγίου ή προσαράξεως των πλοίων της κατηγορίας αυτής, τό άτύχημα ξεκινά μέ κλίση του σκάφους καί μείωση της ταχύτητας λόγω βλάβης στό κύτος ή λόγω μετατοπίσεως του φορτίου όφειλομένης συνηθέστατα σέ προηγηθείσα ζημία στό κύτος.

Τό κυριότερο πρόβλημα στις περιπτώσεις αυτές είναι ή άπώλεια της εύσταθείας. Σημειωτέον ότι οί κορμοί των δένδρων άποτελούν δυσκολοχείριστο φορτίο, ζυγίζουν πέντε ως τριανταπέντε τόννους καί φορτώνονται συχνά μέσω περιστροφικών γερανών προκαλώντας συνηθέστατα ζημιές στό πλοίο κατά τή φόρτωση. Ένας έπιπλέον λόγος πού κάνει άκόμα δυσκολότερο τό, βασικά δύσκολο, αυτό πρόβλημα είναι ή κακή κατάσταση όρισμένων τέτοιων πλοίων όφειλόμενη στήν έλλειψη κανονικής συντηρήσεως.

Έχει λεχθεί ότι τά «δέντρα πεθαίνουν όρθια». Φαίνεται λοιπόν πώς όταν τά κόβεις, οί τεμαχισμένοι κορμοί τους έκδικούνται.

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

σεις πού θα ισχύσουν από τον Ιανουάριο 1992 θα φτάσουν για όρισμένους τύπους πλοίων έως και 40%.

Μέρος των εσόδων του Όργανισμού της Διώρυγας πρόκειται να επενδυθεί στο μεγαλεπήβολο σχέδιο της εκβάθυνσης και διαπλάτυνσης της διώρυγας ώστε να επιτρέψει τον διάπλου σε εμπορικά τάνκερς των 250.000 τόν. d.w. Τό κόστος της εκβάθυνσης αναμένεται να υπερβεί το ένα δισεκ. δολάρια και θα καλυφθεί από χρηματοδοτήσεις των κυριότερων χρηστών της διώρυγας, αλλά η Αίγυπτος έχει υποσχεθεί να καταβάλλει το 15% του κόστους της επέκτασης.

ΔΙΕΘΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Τα δύο έθελοντικά σχήματα αποζημίωσης περιπτώσεων ρύπανσης με πετρελαιοειδή TOVALOP και CRISTAL επεκτείνονται μέχρι τον Φεβρουάριο του 1994, σε μία προσπάθεια να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος στο κλάδο μεταφοράς και διάθεσης πετρελαίου να εξεύρει τρόπους ασφαλιστικής κάλυψης έναντι των ευθυνών που προκύπτουν από ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαια.

Τό TOVALOP καλύπτει σήμερα 6.500 πετρελαιοφόρα και μικτά πλοία, δηλαδή περίπου το 97% της χωρητικότητας που μεταφέρει υγρά φορτία και τό CRISTAL, 750 εταιρίες που διακινούν πετρέλαιο και αποθηκευτικά τέρμιναλς.

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΗΠΑ

Έχουμε αναφερθεί και στο παρελθόν, στα ανυπερβλήτα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι καλές οικονομικές επιφανείες ναυτιλιακές εταιρίες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια στο να εκτελούν ταξίδια προς τις ΗΠΑ, μετά τις απαράδεκτες προϋποθέσεις απεριόριστης αστικής ευθύνης πλοίου και πλοιοκτήτη σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου και μόλυνσης της θάλασσας που προβλέπεται στον ORA '90.

Στά ανυπερβλήτο αυτό πρόβλημα της αντιρροπτικής νομοθεσίας των ΗΠΑ προστέθηκε τελευταία πρόταση της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, για την υποβολή Πιστοποιητικού με τό οποίο θα καλύπτεται η οικονομική ευθύνη για τυχόν περιστατικό θαλάσσιας ρύπανσης.

Ήδη, αντιπροσωπεία της Ίντερτάνκο, υπό τον αντιπρόεδρό της κ. Άντρεα Ουγκλαντ, επισκέφθηκε την Ουάσιγκτον στις 6 Νοεμβρίου και κατέθεσε στην αρμόδια υποεπιτροπή της Αμερικανικής Βουλής των Αντιπροσώπων.

Στή δήλωση που κατέθεσε εκ μέρους της Ίντερτάνκο, ο κ. Ουγκλαντ υπογράμμισε ότι η ασφαλής μεταφορά πετρελαίου και προϊόντων του προς τις ΗΠΑ τίθεται πλέον σε ουσιαστική αμφισβήτηση, καθώς τόσο οι ασφαλιστικοί οργανισμοί όσο και οι πλοιοκτήτες μέλη της Ίντερτάνκο αδυνατούν να καλύψουν τις προϋποθέσεις του νέου Νόμου και των διαφόρων τροπολογιών και πρόσθετων απαιτήσεων που θέ-

τουν οι διάφορες Πολιτείες της Αμερικής.

Καί η δήλωση της Ίντερτάνκο ορθότατα καταλήγει, ότι εάν μόνη λύση για την απρόσκοπτη ροή πετρελαίου προς τις ΗΠΑ, είναι η δημιουργία με τη βοήθεια του Κονγκρέσσου ενός ειδικού ασφαλιστικού συστήματος, τό οποίο θα καλύπτει όλες τις κατηγορίες των δεξαμενοπλοίων, θα προσφέρει ύψηλη αποζημίωση για περιπτώσεις ρύπανσης και στίς δαπάνες των ασφαλιστών θα συμμετέχουν τόσο οι ιδιοκτήτες των φορτίων πετρελαίου που προορίζονται για τις ΗΠΑ όσο και τό αμερικανικό δημόσιο.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΣΣΔ

Αν και ξεφεύγει κάπως από τά στενά όρια των ναυτιλιακών θεμάτων, έντούτοις χρειάζονται δύο λόγια για την ανάγκη να στηριχθεί σήμερα ουσιαστικά η οικονομία της ΕΣΣΔ και να της παρασχεθούν επείγουσες πιστώσεις από τή Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών της Βασιλείας, ώστε ο σοβιετικός λαός να μπορέσει να ολοκληρώσει τή μετάβασή του στη δημοκρατία.

Ανώτατοι αξιωματούχοι των ύπουργείων Οικονομικών των Έπτά περισσότερων ανεπτυγμένων χωρών συναντήθηκαν στις 6 Νοεμβρίου στο Παρίσι, για να αποφασίσουν τον τρόπο με τον οποίο θα βοηθήσουν τή Σοβιετική Ένωση να ξεπεράσει τά συναλλαγματικά της προβλήματα και τις πληρωμές οφειλών της στο έξωτερικό, που υπολογίζονται σε 60 δισεκ. δολάρια.

Η συνάντηση των εκπροσώπων της Ιαπωνίας, των ΗΠΑ, της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Βρεταννίας, του Καναδά και της Ιταλίας συνέπεσε χρονικά με τή προειδοποίηση που άφηύθηκε η σοβιετική κρατική Τράπεζα «Uneshconbank» ότι τόν Νοέμβριο θα αντιμετωπίσει έλλειψη συναλλάγματος και δέν θα μπορέσει να ανταπεξέλθει στίς υποχρεώσεις της.

ΕΠΑΝΕΚΛΟΓΗ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ IMO

Η Ελλάδα επανεξελέγη και πάλι, τρίτη στή κατηγορία της, στο Συμβούλιο του IMO για τήν ερχόμενη διετία, κατά τή διάρκεια της πρόσφατης συνόδου της γεν. συνελεύσεως του Όργανισμού.

Κατά σειρά στή κατηγορία Α εξελέγησαν οι ακόλουθες χώρες, έντός παρενθέσεως αναφέρεται ο αριθμός των ψήφων που έλαβε έκαστη: Ιαπωνία (107), Μεγ. Βρεταννία (105), Ελλάδα (104), ΕΣΣΔ (95), Η.Π.Α. (95), Ιταλία (93), Νορβηγία (91) και Κίνα (87).

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2238

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ - ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Τελευταία στο περιοδικό τύπο φιλοξενήθηκαν απόψεις, εγκρίτων γιά τή Ναυτιλιακή Έκπαίδευση προσώπων, κυρίως γιά τήν ωφέλιμότητα τής ίδρυσης Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στή χώρα μας.

Τό θέμα αυτό έχει απασχολήσει επανειλημμένα τή τελευταία δεκαετία τούς ναυτιλιακούς κύκλους — YEN, Πλοιοκτήτες, Πλοιάρχους, Μηχανικούς καί προσφάτως 'Ακαδημαϊκούς. Διάφορες εξ άλλου προσωπικές γνώμες, από τούς χώρους τών πιό πάνω φορέων, έχουν δημοσιευτεί αναφερόμενες κυρίως στό τρόπο ίδρυσης, λειτουργίας, προγράμματος εκπαίδευσης, άκόμα καί σέ ποιους θά άπευθύνεται γιά νά εκπαιδευτούν καί από ποιούς θά χρησιμοποιούνται οί αποφοιτούντες από τό έν λόγω Ν. Πανεπιστήμιο 'Επιστήμονες.

Είμαι όμως άξιον προσοχής ότι μεταξύ τών δημοσιευθέντων απόψεων γιά τήν ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου δέν έχουν δει τό φώς απόψεις προσώπων πού νά προέρχονται από τό χώρο τών Πλοιοκτητών.

Είμαι ώς εκ τούτου εύλογο νά δημιουργείται ή έντύπωση μειωμένου ένδιαφέροντος τών Πλοιοκτητών γιά τή δημιουργία νέου Πανεπιστημίου άφού προφανώς άλλα επείγοντα προβλήματα έχουν προτεραιότητα γιά εξεύρεση λύσης.

Οί άσχολούμενοι μέ τήν εκμετάλλευση του πλοίου διαπιστώνουν έντονα πλέον τήν έλλειψη όχι νέων άξιωματικών καί ειδικοτήτων κατώτερου πληρώματος, πού από πολλών ετών δημιουργεί πρόβλημα στήν κάλυψη τής 'Οργανικής Σύμβασης του πλοίου, αλλά τό σπουδαιότερο τήν εξεύρεση διαθέσιμων Πλοιάρχων καί Α' Μηχανικών.

κών.

Η μέν έλλειψη κατώτερων πληρωμάτων καί νέων άξιωματικών, όπως έχει διαπιστωθεί είναι δυνατό νά καλύπτεται από ξένους. Σοβαρό όμως έρώτημα έγείρεται ως προς τή κάλυψη τής έντονης πλέον έλλειψης Πλοιάρχων καί Α' Μηχανικών.

Είν γνωστό, ότι ή έννικότητα του πλοίου έχει άμεση σχέση μέ αυτή του Πλοιάρχου καί Α' Μηχανικού. 'Εται ή τυχόν χρησιμοποίηση ξένων Πλοιάρχων καί Α' Μηχανικών θά έχει άμεσες επιπτώσεις στήν έλληνικότητα του πλοίου. Πώς θά εξασφαλιστεί ή όρθή κατανόηση καί εκτέλεση τών οδηγίων τών Πλοιοκτητών από τούς ξένους Πλοιάρχους καί Α' Μηχανικούς. Είναι κοινώς παραδεκτό ότι ό βαθμός επιτυχίας του ταξιδιού εξαρτάται τόσο από τίς οδηγίες του Γραφείου όσο καί τής καλής εκτέλεσης αυτών. 'Αναμφίβολα οί δύο αυτές προσπάθειες έχουν μεγαλύτερο βαθμό επιτυχίας καί συνεπώς επιτυγχάνεται το optimum εκμετάλλευσης του πλοίου όταν σ' αυτό ύπηρετεί 'Ελληνας Πλοίαρχος καί Α' Μηχανικός.

Ήδη ή Ναυτιλία εισέρχεται στήν από 10ετίας προβλεφθείσα περίοδο έλλειψης Πλοιάρχων καί Α' Μηχανικών. Προβλέπεται αυτή οξύτερη καί μέ τή τυχόν άρση — μερική ή όλική — του cabotage. Η προσέλευση τών νέων στίς ΑΔΣΕΝ αριθμητικώς καί ποιοτικώς μειώνεται, ένω ή έξοδος από τό επάγγελμα σέ σχέση μέ εκείνων πού εισέρχονται είναι περίπου 5 προς 1, σύμφωνα μέ τά τελευταία δημοσιευθέντα στοιχεία. Κύριες αιτίες είναι ή άνοδος του βιοτικού επιπέδου, ή δημιουργία αυστηροτέρων απαιτήσεων στή ποιότητα ζωής καί ή εύαισθησία στίς παραδοσιακές ισορροπίες στή Ναυτική Οικογένεια.

Θά πρέπει νά ληφθεί σοβαρά ύπ' όψη ό ίσχυρισμός τών νέων 'Αξιωματικών ότι άντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα αποκατάστασης λόγω τής μακράς άπουσίας τους ά-

πό τήν οικογένεια καί τών καθημερινών προβλημάτων της.

Ο άνασταλτικός αυτός παράγων γίνεται έντονότερος μέ τήν ώρίμανση του νέου καί τή προβλεπόμενη περαιτέρω βελτίωση του βιοτικού επιπέδου πού συνεπάγεται αυστηρότερες οικογενειακές απαιτήσεις καί ούσιαστικότερη συμμετοχή στή κοινωνική ζωή.

Τό έρώτημα πώς θά άνακοπεί τό ρεύμα άπομάκρυνσης τών νέων από τή θάλασσα πρέπει νά είναι, κατά τή γνώμη του γράφοντος, τό κατά προτεραιότητα κύριο μέλημα τών ένδιαφερομένων φορέων. Δυστυχώς τό βάρος έχει ριφθεί κυρίως στή βελτίωση εκπαίδευσης τών 'Αξιωματικών. Η χρησιμοποίηση του Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) συντηρούμενο μόνο από εισφορές τών Πλοιοκτητών, καλύπτει καί διατηρεί συγκριτικά σέ ύψηλή στάθμη τό επίπεδο εκπαίδευσης τών σπουδαστών. Η κατ' αυτό τό τρόπο διατήρηση καί προοδευτική βελτίωση στή Ναυτική Έκπαίδευση δέν είναι όμως άρκετή γιά νά καλύψει τό διογκούμενο αίσθημα άποστροφής τών νέων προς τή θάλασσα.

Η άμεση λήψη τών αναγκαίων αποφάσεων καί προβολής νέων κινήτρων, είναι επιβεβλημένη. Καί σέ προηγούμενες δημοσιεύσεις έχουμε ύποστηρίξει τή παράλειψη τής Πολιτείας νά εκτιμήσει καί άξιολογήσει έγκαιρα τό διαγραφόμενο κίνδυνο πού έχει σάν αποτέλεσμα τήν μέχρι σήμερα συρρίκνωση τών Ναυτιλλομένων.

Οί λόγοι πού προηγούμενα αναφέρθηκαν θά πρέπει νά εξεταστούν μέ τή σοβαρότητα πού παρουσιάζουν οί συνέπειες του κρίσιμου γιά τήν έλληνικότητα του πλοίου προβλήματος.

Σέ προηγούμενες δημοσιεύσεις αλλά καί προφορικά ό γράφων είχε τήν εύκαιρία νά εκφράσει τίς απόψεις /άνησυχίες γιά τό καυτό αυτό θέμα πού ένδιαφέρει τή Πολιτεία καί τούς Ναυτιλλόμενους. Είχε τονιστεί ότι κυρίως ή Πολιτεία θά έπρεπε νά σταθμίσει τήν έκταση του ένδιαφέροντός της στή διατήρηση ίσχυρης Ναυτιλίας καί νά προβεί στή προσφορά κινήτρων στους Ναυτιλλομένους.

Οί κατά καιρούς επαναλαμβανόμενες δηλώσεις ένδιαφέροντος τής πολιτικής ήγεσίας του τόπου αποδείχτηκαν εκ τών πραγμάτων χωρίς ούσιαστική σημασία, άφού λιγοστά μόνο μέτρα λαμβάνονται προς τή κα-

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.: 394.5812, 394.3992

394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

τεύθυνση αυτή. Διερρωτάται αν η πολιτική ήγεσία έχει εκτιμήσει τις πραγματικές διαστάσεις και τις συνέπειες της όλιγωρίας αυτής. Πιθανόν η εκάστοτε πρόσκαιρη παρουσία τους στο Ναυτιλιακό στίβο δεν τους επιτρέπει να εννοήσουν την έκταση των επιπτώσεων.

Η έκδοχή πάντως ότι η Ναυτιλία, πέραν των κατά καιρούς μεγάλων λόγων των εκάστοτε Κυβερνώντων, περιορισμένο μόνο ενδιαφέρον έχει για την Ελλάδα δεν θα πρέπει να αποκλείεται. Οι εκάστοτε πολιτικοί υπεύθυνοι σε κάθε ευκαιρία προσπαθούν να αποδείξουν τη μειωμένη σημασία που δίνουν και την αναποτελεσματικότητα των μέτρων που παίρνουν για το πλοίο και τους Ναυτιλλομένους (βλέπε ποιότητα κοινωνικής προσφοράς της πολιτείας προς το Κλάδο — ανισότητα στη μεταχείριση της Ν. Έκπαίδευσης προς τη Δημόσια Έκπαίδευση — Συντάξεις — Περίθαλψη — Έλλειψη αποτελεσματικών μέτρων για τη βελτίωση των όρων προσέλευσης των πλοίων στο Έλληνικό Νηολόγιο — αναδόμηση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα ναυτιλιακά γραφεία Πειραιά και στα πλοία που προσεγγίζουν στις έπισκευαστικές βάσεις κ.α.).

Η Πολιτεία είναι καιρός να εκτιμήσει το μέγεθος της ευθύνης της για τη πορεία της Ναυτιλίας. Ίσως και τώρα που επαναλαμβάνονται οι απόψεις αυτές να είναι άργα για το Έλληνικό Νηολόγιο. Αν όμως οι κυβερνώντες πιστεύουν στην αναγκαιότητα ύπαρξης μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας θα

πρέπει να αναλάβουν ουσιαστικές πρωτοβουλίες για την εξεύρεση απόλειψης των αιτιών αποστροφής των νέων στο προσανατολισμό — Πλοίαρχος/Μηχανικός Ε.Ν. — και δημιουργίας νέων κινήτρων προσέλευσης.

Για τη σχεδίαση και καθορισμό των κινήτρων απαραίτητη καθίσταται η χρησιμοποίηση κατάλληλων προσώπων, επιτυχημένων στη Ναυτιλία και όχι προσώπων που μάλλον ενημερώνονται, όπως συμβαίνει, κατά το βραχύ βίο του πολιτικού αξιώματος, με συνέπεια τα εκάστοτε λαμβανόμενα μέτρα να επηρεάζονται (1) από την επίδραση των Διοικητικών παραγόντων κατάλληλων κυρίως για τρέχοντα θέματα αφού λείπει η δυνατότητα οραματισμού και παρακολούθησης των εξελίξεων και αναγκών σε διεθνή βάση (2) από τη τάση πειραματισμού και (3) την αποτίμηση του αντίστοιχου πολιτικού κόστους.

Οι έχοντες τη πολιτική εξουσία του τόπου θα πρέπει να είναι βέβαιοι ότι άμελεια μελέτης και αξιολόγησης των αιτιών και συνεπειών της αποστροφής των νέων στη θάλασσα θα έχει μεσοπρόθεσμα δυσμενείς διενεχθείς πολιτικές και οικονομικές επιπτώσεις τις οποίες μόνο οι ίδιοι είναι δυνατό να εκτιμήσουν και ανάλογα να αποφασίσουν.

Άλλωστε σ' αυτούς θα επιμεριστούν και τα αντίστοιχα θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα.

Όσον αφορά την ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου τούτο θα πρέπει να ξετα-

στεί στα πλαίσια της Δημόσιας Έκπαίδευσης αφού οι αποφοιτούντες Έπιστήμονες δεν θα χρησιμοποιούνται για τη κίνηση του πλοίου αλλά στην έν γένει εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών και οικονομικών αναγκών του τόπου. Σ' αυτή τη βάση θα πρέπει να κριθεί από τους πολιτικούς, εκπαιδευτικούς, διοικητικούς και ναυτιλιακούς φορείς τόσο η αναγκαιότητα όσο και υπό ποιά μορφή θα λειτουργήσει το υπό συζήτηση Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.

MIX. ΠΛ. ΒΕΛΩΝΙΑΣ

Πλοίαρχος, Ναυτιλιακός Σύμβουλος

Πειραιάς, 6 Νοεμβρίου 1991

Σημ. Συντ.: Οι παραπάνω απόψεις του κ. Μιχάλη Βελώνια δημοσιεύθηκαν και στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ στις 9 Οκτωβρίου, 1991.

Η ΓΕΝΝΑΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΑΠΑΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παίρνουμε αφορμή, τό λυπηρό γεγονός της βυθίσσεως πριν λίγες ημέρες στη Μεσόγειο, του μπάλκ κάρριερ «Έρατώ» και τη διάσωση των περισσοτέρων μελών του πληρώματός του, από τό ΟΒΟ «Βυζάντιον» που ανήκει στην εταιρία μας, τό «Άλκυονίς» έπίσης ελληνικών συμφερόντων και ένα ακόμη Πολωνικό σκάφος.

Η αιτία που απευθυνόμεθα προς εσάς, είναι επειδή οι κακόπιστοι και κακόβουλοι ανταγωνιστές της Έλληνικής Ναυτιλίας, δράττονται της ευκαιρίας και κακολογούν τό ελληνικό όνομα, επί δικαίω και άδικω και πιστεύομεν ότι από τό Ναυτικό περιεχομένου έντυπα της χώρας μας, πρέπει να αποδοθούν τό του Καίσαρος τω Καίσαρι, και να ποιήσετε μνηϊαν της γενναιοδότητος και αυταπαρνήσεως που επέδειξαν, έν μέσω εξααιρετικά δυσμενών καιρικων συνθηκών στη Δυτική Μεσόγειο, εκείνο τό πρωϊνό, τό ελληνικά πληρώματα, στη διάσωση άλλοεθνών ναυτικών, μέ κίνδυνο της ζωής τους, ώστε να τονισθεί τό Έλληνικό όνομα και την όρθήν εικόνα του Έλληνα Ναυτιλλομένου ούδέϊς δύναται να άρνηθεί την ύπαρξή της, καταξιωμένη στους αιώνες, μέ ναυτικούς άγώνες και θυσίες, τό βάρος των όποιων όφελήθηκαν επανειλημμένα πολλοί των ξένων και άσπονδων φίλων μας.

Επισυνάπτω τέλος συγχαρητήριο τηλεγράφημα του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη προς τόν πλοίαρχο και τό πλήρωμα του «Βυζάντιον» για την άποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση έννέα μελών του πληρώματος του άτυχου «Έρατώ».

Εύχαριστούμε για τη φιλοξενία

HALKIDON SHIPPING CORPORATION

Πειραιάς, 5 Νοεμβρίου 1991

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

Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα τής HELMEPA

Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα τής HELMEPA γιά τήν περίοδο 1991-92, τό όποιο αποβλέπει στήν ενημέρωση τών Έλλήνων ναυτικών σέ θέματα πού καλύπτουν τό μεγαλύτερο ποσοστό τών απαιτήσεων τών επιθεωρήσεων από όποιον όργανισμό καί αν προέρχονται, παρουσιάσθηκε σέ ειδική εκδήλωση τής Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος πού πραγματοποιήθηκε στή μόνιμη εκθεσή της στόν Πειραιά στίς 6 Νοεμβρίου, παρουσία πλήθους εκπροσώπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων καί ναυτεργατικών όργανώσεων καθώς καί στελεχών του Ύπουργείου Ναυτιλίας μέ επικεφαλής τόν Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο Γεώργ. Βασόπουλο.

Τό έφετεινό εκπαιδευτικό πρόγραμμα τής HELMEPA υπό τό σύνθημα «ή πιό καλή ασφάλεια πάνω στό πλοίο είναι ένα άριστα εκπαιδευμένο πλήρωμα», περιλαμβάνει 15 τριήμερα σεμινάρια από τά όποια τά δύο πραγματοποιήθηκαν ήδη στίς 22, 23 καί 24 Όκτωβρίου τό πρώτο καί 12, 13 καί 14 Νοεμβρίου τό δεύτερο, ενώ τά επόμενα έχουν προσδιορισθεί γιά τίς 3, 4 καί 5 Δεκεμβρίου, 17, 18 καί 19 Δεκεμβρίου, 14, 15 καί 16 Ιανουαρίου 1992, 28, 29 καί 30 Ιανουαρίου, 4, 5 καί 6 Φεβρουαρίου, 18, 19 καί 20 Φεβρουαρίου, 3, 4 καί 5 Μαρτίου, 17, 18 καί 19 Μαρτίου, 7, 8 καί 9 Απριλίου, 5, 6 καί 7 Μαΐου, 19, 20 καί 21 Μαΐου καί 2, 3 καί 4 Ιουνίου.

Στήν εκδήλωση μίλησαν ό πρόεδρος τής HELMEPA κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, ό πρόεδρος τής εκπαιδευτικής επιτροπής της κ. Παύλος Ιωαννίδης καί ό γεν. διευθυντής της κ. Δημήτρης Μητσάτος.

Ό κ. Παπαχρηστίδης

Στήν όμιλία του ό Πρόεδρος τής HELMEPA ύπογράμμισε τά εξής:

Κυρίες καί Κύριοι,

Η διεθνής ένασρόληση γύρω από τό θαλάσσιο περιβάλλον έχει πάρει νέα έκταση μέ τή προσάραξη του «Εχχοπ Valdez» τό 1989. Κανένα ναυτικό ατύχημα δέν έχει συγκεντρώσει πάνω του τόσο τήν κοινή γνώμη καί ξεσηκώσει πολιτικό ενδιαφέρον όσο τό Ιστορικό πλέον αυτό ναυάγιο.

Η τραγικά μονομερής νομοθετική πρωτοβουλία πού άκολούθησε στήν Αμερική μέ τό OPA '90 παρουσιάζει σήμερα στή διεθνή ναυτιλία τεράστια προβλήματα — προπαντός ως προς τήν άπεριόριστη ευθύνη πού μπορεί νά φέρει τό πλοίο σέ περίπτωση ρύπανσης. Εκτός από τήν άνασάτωση στίς παραδοσιακές ασφαλιστικές ρυθμίσεις στόν τομέα αυτό, τά νομοθετικά πειράματα τής Αμερικής αποθαρρύνουν τήν όμαλή θαλάσσια μεταφορά άργου πετρελαίου στή χώρα αυτή από υπεύθυνα ναυτιλιακά συγκροτήματα μέ οικονομική επιφάνεια. Όμως κούτσά στραβά θά βρεθεί ένα modus vivendi μέ τούς Αμερικανούς μέ πολλά βάσανα.

Εύτυχώς ό IMO, ό Διεθνής Όργανισμός ό όποιος Ιδρύθηκε γιά νά εξυπηρετήσει τή Διεθνή Ναυτιλία, καί ό όποιος είναι ό μόνος έγκυρος φορέας γιά τή νομοθετική

ρύθμιση τής βιομηχανίας αυτής, μέ κύρια χαρακτηριστικά τό άνοιχτό πνεύμα καί τήν επαγγελματική σοβαρότητα καί χωρίς επέμβαση από στενά πολιτικά συμφέροντα εξετάζει σήμερα άντικειμενικά τίς απαιτούμενες άναπροσαρμογές πού πρέπει νά γίνουν στή διεθνή ναυτιλία γιά τήν καλύτερη προστασία τών ναυτιλλομένων καί τών θαλασσών.

Ας σημειωθεί ότι ό IMO δέν εξετάζει μόνον τίς τεχνολογικές άναπροσαρμογές οι όποίες ένδεικνυται στή θαλάσσια μεταφορά πετρελαιοειδών. Αντιθέτως, ό IMO άπαντάει σήμερα ένεργά στή γενική άποψη ότι ό άνθρωπος παράγοντας είναι αυτός πού παρουσιάζει κατά πολύ τήν πιό μεγάλη άπειλή στήν ασφάλεια του ναυτικού καί του περιβάλλοντος. Η άντανάκλαση στόν IMO τής διεθνούς άνησυχίας γιά τόν άνθρωπο παράγοντα παίρνει δύο μορφές:

— πρώτον είναι ή αύξημένη σημασία στή ναυτική εκπαίδευση, καί

— δεύτερον είναι ό έλεγχος τής ναυτιλιακής διαχείρισης (τό περίφημο Quality Management Assurance).

Η HELMEPA παρακολουθεί μέ ιδιαίτερο ένδιαφέρον καί μάλιστα συμμετέχει όσο μπορεί στίς συζητήσεις πού γίνονται σήμερα στόν IMO, όδιότι είναι άκριβώς στό άνθρωπο στοιχείο επάνω πού ή HELMEPA συγκέντρωσε όλη της τήν προσπάθεια τά τελευταία έννέα χρόνια. Θά μπορούσε κάποιος νά πεί, ότι ή έθελοντική διακήρυξη τής HELMEPA τό 1982 ήταν προφητική καί ότι, άργά ή γρήγορα, ή διεθνής κοινή γνώμη θά άναγνώριζε τόν κρίσιμο ρόλο του ναυτικού στήν προστασία του πλοίου καί του περιβάλλοντος.

Οί Έλληνες ναυτικοί καί έφοπλιστές οι όποιοι τόσο αύθόρμητα καί μέ τόση πίστη απέβλεψαν τότε στό φιλότιμο καί τήν αξιοπρέπεια του ναυτικού γιά τή σωτηρία τών θαλασσών, θά μπορούσαν δίκαια σήμερα νά νοιώθουν ίκανοποίηση γιά τήν προνοητικότητα τους καί γιά τό πρόβλημα. Δέν θά τούς δικαιολογούσε μόνον ή μεταστροφή τής κοινής γνώμης, αλλά καί τό λαμπρό ρεκόρ τών πλοίων μελών τής HELMEPA σέ επιθεωρήσεις από ξένες Λιμενικές Αρχές ανά τόν κόσμο, ό θαυμασμός τών μεγάλων εταιριών πετρελαίου, καί ή άναγνώριση του IMO στή σημαντική έννημερωτική καί εκπαιδευτική δραστηριότητα πού άναπτύσσει συνεχώς.

Αλλά ή HELMEPA δέν ίκανοποιείται εύκολα καί δέν ξεκουράζεται επάνω στήν άποστολή της, στό ιερό έργο υπέρ τής προστασίας τών ναυτικών καί τών θαλασσών μας. Άκούσατε σήμερα από τό συνάδελφο καί Πρόεδρο τής Εκπαιδευτικής Επιτροπής τής HELMEPA κ. Παύλο Ιωαννίδη καί από τό Γενικό μας Διευθυντή κ. Δημήτρη Μητσάτο γιά τίς δραστηριότητες τής HELMEPA στήν εκπαίδευση καί στό στίβο του IMO καί τών διεθνών εξέλιξεων πού χάρζουν τήν πορεία τής ναυτιλιακής μας ζωής. Επιτρέψτε μου μόνο νά πώ κλείνοντας ότι ή HELMEPA — μέ τόν καθημερινά αύξανόμενο αριθμό πλοίων καί εταιριών πού άντιπροσωπεύει — αισθάνεται έντονα τήν ευθύνη της απέναντι τής πατρίδας γιά τήν έμπιστοσύνη πού χαιρεί, μιά έμπιστοσύνη πού προέρχεται από κάθε παράταξη τής ναυτιλιακής οίκογένειας — κυβερνηση, ναυτικούς, έφοπλιστές, διαχειριστές, μεσίτες καί άλλους.

Μέ τή σχεδόν όλοκληρωτική ύποστήριξη του ελληνικού

στόλου θα συνεχίσει να ενεργεί δυναμικά και με αξιοπρέπεια για τη διάσωση των θαλασσών, για την ασφάλεια των ναυτικών, και μέσω αυτών, για τη δόξα της μεγάλης ελληνικής ναυτιλιακής παράδοσης.

Ο κ. Ίωαννίδης

Ο κ. Ίωαννίδης παρουσιάζοντας το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA είπε τά εξής:

Κε Άρχηγέ, Κυρίες και Κύριοι,

Η HELMEPA στη συνεχή προσπάθεια να βοηθήσει τα μέλη της να εφαρμόζουν τις νέες απαιτήσεις και οδηγίες των Διεθνών Οργανισμών και ειδικότερα του IMO ετοιμάζει μία νέα έκδοση με τίτλο «Έθελοντικές οδηγίες διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης».

Η έκδοση αυτή συμπληρώνεται με ειδικές εκπαιδευτικές κασέτες που θα διατεθούν στα μέλη της HELMEPA δωρεάν.

Η νέα αυτή έκδοση καλύπτει όλα τα σημεία που περιέχονται στη σχετική οδηγία του IMO που από καιρό συζητείται και τελικά εγκρίθηκε στη 17η Γενική Συνέλευση του Οργανισμού, της 30ης Οκτωβρίου του 1991, δηλαδή την περασμένη εβδομάδα απ' όλα τα Κράτη.

Στόχος της νέας αυτής οδηγίας του IMO είναι να εξασφαλισθεί ότι τόσο το πλοίο όσο και η διαχειρίστρια εταιρία λειτουργούν σύμφωνα με τις Ισχύουσες Διεθνείς Απαιτήσεις και ότι το πλήρωμα και το προσωπικό των εταιριών αντιστοίχως έχουν εκπαιδευτεί καταλλήλως.

Αναλυτικότερα η νέα έκδοση της HELMEPA περιέχει μία σειρά από Check Lists που καλύπτουν τις προβλεπόμενες διαδικασίες τόσο σε όμαλές συνθήκες όσο και καταστάσεις ανάγκης κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων λειτουργίας του πλοίου.

Περιλαμβάνεται ακόμα μία απλοποιημένη μορφή του Contingency Plan σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο όπως θα το καταρτίζαμε εάν διαχειριζόμαστε πλοία έμεις στη HELMEPA με βάση τις πληροφορίες και τις γνώσεις μας από πηγές διεθνούς αποδοχής.

Τό Contingency Plan περιλαμβάνει διαδικασίες αντιμετώπισης της ρύπανσης από το πλήρωμα καθώς επίσης και διαδικασίες υποστήριξης και συντονισμού από πλευράς διαχειρίστριας εταιρίας.

Σ' αυτό το σημείο, για τό Contingency Plan, ειδικώς, θέλω να πω ότι έχουν εγκριθεί ήδη τά χρονικά όρια μέσα στα

όποια θα πρέπει να δοϋμε τις απαιτήσεις που πρέπει να περιλαμβάνονται μέσα σ' αυτό τό Contingency Plan και τό όποιο σε τελευταία ανάλυση θα πρέπει να υποβληθεί στις Αμερικανικές Αρχές ώστε να τό εγκρίνουν.

Από μία ορισμένη ήμερομηνία και μετά δέν θά μπορεϊ κανένα πλοίο να προσεγγίσει στην Αμερική εάν δέν έχει ένα συγκεκριμένο Contingency Plan. Λοιπόν καταλαβαίνετε πόσο μεγάλη σημασία έχει αυτό τό σενάριο της έκδόσεως αυτής.

Η νέα αυτή έκδοση θά προταθεϊ τό τη HELMEPA στις εταιρίες Μέλη οι όποιες αφοϋ προσθέσουν τις δικές τους συμπληρωματικές οδηγίες, γιατί κάθε εταιρία έχει και τη δική της πολιτική, θά μπορούν να τη χρησιμοποιήσουν έθελοντικά προκειμένου να συμμορφωθούν με τις νέες σύγχρονες απαιτήσεις λειτουργίας των πλοίων και των εταιριών που τά διαχειρίζονται.

Τέλος, με την έκδοση αυτή η HELMEPA αφενός μέν προσφέρει στα Μέλη της κωδικοποιημένα όλα όσα κάλυψε με σεμινάρια, εκδόσεις και βοηθήματα στα έννέα χρόνια που πέρασαν με τη μορφή έθελοντικών οδηγιών, αφετέρου δέ δίνει την ευκαιρία στα Μέλη της να οργανώσουν ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα επί των πλοίων χρησιμοποιώντας τις νέες εκπαιδευτικές βιντεοκασέτες.

Ένα τέτοιο πρόγραμμα ήδη έχει αρχίσει να ζητείται αλλά είναι βέβαιον ότι θά γίνει υποχρεωτικό για όλες τις χώρες που είναι συμβεβλημένες με την STCW.

Θά μου επιτρέψετε να πάρω αυτή την ευκαιρία να πω μερικά πράγματα τά όποια δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα σε όλα τά προγράμματα της HELMEPA που είναι έθελοντικά. Επίσης να δώσω βαρύτητα σε όλη τη προσπάθεια που κάναμε σε συνεργασία με την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας για την αναβάθμιση της εκπαίδευσης.

Τό Oil Pollution Act του 1990 τό όποιο πράγματι έχει δημιουργήσει μία αναστάτωση στό χώρο των τάνκερς όπως είπε και ό Πρόεδρός μας δέν επέλυσε δυστυχώς κανένα πρόβλημα. Παρουσιάζεται ή λύση στόν κατασκευαστικό τομέα του Double Skin, σάν μία πανάκεια που στόν κόσμο δίνει την έντύπωση ότι αυτό λύνει τά προβλήματα. Δέ λύνει κανένα απολύτως πρόβλημα.

Τό πρόβλημα βρίσκεται στό επίπεδο της εκπαίδεϋσεως του πληρώματος και τίποτε άλλο.

Δέν υπάρχει καμιά απολύτως αμφιβολία ότι ένα πλοίο 15 ετών με καλή συντήρηση και ένα άριστα εκπαιδευμένο και πειθαρχημένο πλήρωμα είναι πολύ πιό ασφαλές από ένα καινούργιο πλοίο με πλήρωμα που δέν είναι αυτό που πρέπει να είναι.

International

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

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.**

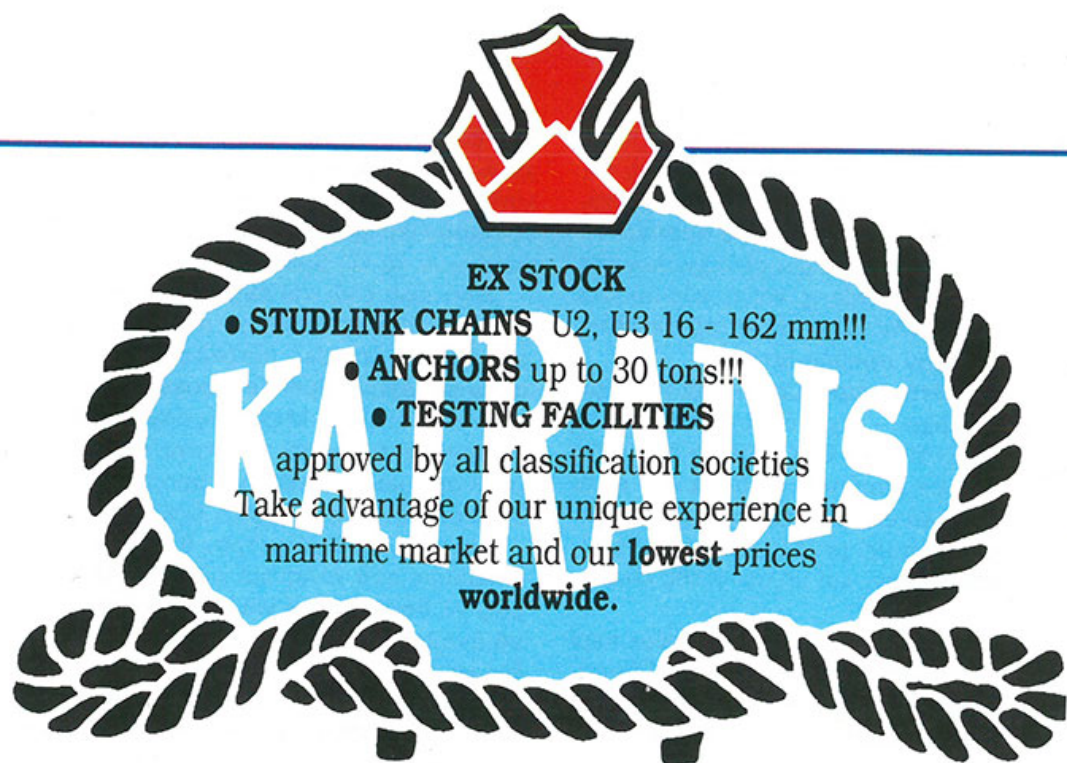
Main office: CRISTOBAL/COLON

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



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

Έκείνο τό όποιο δέν μπορούμε νά μηδενίσουμε είναι ή άδυναμία του άνθρωπίνου παράγοντα. Αυτό τό θέμα τό έχουμε έπισημάνει πρίν από 10-15 χρόνια, σ' άλλους τομείς τής βιομηχανίας είχε έπισημανθεί πρίν από 40 χρόνια.

Αυτή τή στιγμή ή άδυναμία του άνθρώπινου παράγοντα γίνεται άκόμη πιό έπίκαιρη άκριβώς διότι οί τεχνολογικές απαιτήσεις των πλοίων καθώς έπίσης και ή ευαισθησία πού υπάρχει στον κόσμο γιά τήν προστασία του περιβάλλοντος δημιουργούν έπιπλέον προβλήματα.

Λοιπόν, τήν άδυναμία αυτή μπορούμε νά τήν περιορίσουμε κι ένας τρόπος υπάρχει — όχι τό Double Skin. Τό Double Skin βεβαίως είναι και αυτό ένα θέμα τό όποιο θά βοηθήσει — όπωςδήποτε θά βοηθήσει — αλλά δέν είναι λύση. Η λύση είναι τό ύψηλό επίπεδο των πληρωμάτων. Γι' αυτό κιόλας έχει σημασία πολύ μεγάλη τό θέμα τής εκπαίδευσως των ναυτιλλομένων, και μάλιστα τής έπαναληπτικής εκπαίδευσως.

Και φτάσαμε στό σημείο πολύ σωστά νά συζητούμε περί εκπαίδευσως επάνω στό πλοίο γιά θέματα τά όποια μπορεί ό Άξιωματικός, ό ναυτικός, νά τά συναντήσει μία φορά στη ζωή του, αλλά γι' αυτήν τή μία στιγμή θά πρέπει νά είναι έτοιμος νά τά αντιμετωπίσει.

Τό θέμα τής όργάνωσης μιās εταιρίας και τό θέμα τής εκπαίδευσως θά παίξουν ένα πολύ μεγάλο ρόλο άκόμα προκειμένου νά μπορέσει νά περιορισθεί κατά κάποιο τρόπο ή ευθύνη στην περίπτωση μιās ρυπάνσεως σέ όποιοδήποτε μέρος του κόσμου, αλλά περισσότερο στην Άμερική.

Νά είσατε βέβαιοι ότι στό δικαστήριο, έφόσον ή διαχειρίστρια εταιρία δέν μπορέσει νά αποδείξει ότι είχε λάβει όλα τά μέτρα τά όποια προβλέπουν οί Διεθνείς Κανονισμοί και ή διεθνής πρακτική και μάλιστα νά αποδείξει ότι αυτά δέν τά έλαβε δύο μέρες πρίν ή ένα μήνα πρίν αλλά είναι μία παράδοση και μέ μία μακρά Ιστορία μέσα στό πλοίο αυτό, θά κατηγορηθεί και στό μέλλον. Μέ τήν ευαισθησία πού υπάρχει θά καταδιωχθεί γιά εκ προθέσεως άτύχημα.

Και νομίζω όλοι καταλαβαίνουμε τί καταστρεπτικές συνέπειες μπορεί νά έχουν αυτές οί δύο λέξεις γιά ένα πλοίο. Γι' αυτό, όπως είπαμε, τό Double Skin δέν είναι ή πανάκεια, είναι τό πλήρωμα.

Μέ συγχωρείτε πού τό επαναλαμβάνω αλλά είναι ένα θέμα τό όποιο πρέπει σέ όλους μας άνεξαιρέτως νά γίνει συνείδηση και ειδικότερα σέ όλους έμάς πού είμαστε υπεύθυνοι στά διάφορα γραφεία. Έάν κι έμείς δέν τό πιστέψουμε τότε δέν μπορούμε νά τό περάσουμε μέσα στό πλοίο.

Οί Άμερικάνοι, ψηφίζοντας τόν OPA του 1990 κατάλαβαν βέβαια ότι έχουν μεγάλα προβλήματα γιατί δέν υπάρχει καμιά ασφαλιστική εταιρία πού μπορεί νά καλύψει τό Unlimited Liability. Πιστεύω ότι αυτό μερικοί τό συνειδητοποιούν και άρχισαν ήδη νά όργανώνονται γιά νά αντιμετωπίσουν τά Oil Spills.

Ήδη έχει έδώ και ένα χρόνο δημιουργηθεί τό Marine Preservation Association στό όποιο συμμετέχουν βασικά οί μεγάλες εταιρίες πετρελαίου, ώστε νά χρηματοδοτήσουν τή Marine Spill Response Corporation, μία μη κερδοσκοπική εταιρία. Μέχρι τίς άρχές του 1993 θά έχουν δημιουργηθεί πέντε κέντρα στην Άμερική μέ τόν άνάλογο έξοπλισμό και τό άνάλογο προσωπικό γιά νά μπορούν νά αντιμετωπίσουν πράγματι ένα oil spill.

Παρόλα αυτά τά μέτρα, ό στόχος ό δικός μας πού πιστεύουμε στό έλληνικό πλοίο είναι νά μπορέσουμε όλοι μαζί νά δουλέψουμε γιά νά μπορέσουμε νά επιτύχουμε και νά άναβαθμίσουμε άκόμα περισσότερο τό επίπεδο των Άξιωματικών μας.

Δέν έχω καμιά άπολύτως άμφιβολία ότι και σ' αυτή τήν τελευταία προσπάθεια πού κάνουμε αυτή τή στιγμή θά έχουμε μαζί μας τό ΥΕΝ τήν ΕΕΕ, τό ΝΕΕ και φυσικά τήν ΠΝΟ ή όποια είναι και μέλος τής HELMEPA.

Ό κ. Μητσάτος

Τέλος ό κ. Μητσάτος είπε γιά τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα τής HELMEPA τά εξής:

Στόν τομέα τής εκπαίδευσης, προσπαθήσαμε πρακτικά νά δώσουμε στά Μέλη μας μέ άπλοποιημένη μορφή όλα όσα άποτελούν τό διαρκή πονοκέφαλο κυρίως πάνω στό πλοίο.

Άπό τό 1983 μέχρι τόν Ιούλιο 1991, 5.389 άξιωματικοί του Ε.Ν. παρακολούθησαν 278 διήμερα σεμινάρια στον Πειραιά και σέ πόλεις τής υπόλοιπης χώρας.

Τά θέματα πού επιλέγαμε είχαν πάντοτε σχέση μέ τίς εκάστοτε τρέχουσες ή σχεδιαζόμενες απαιτήσεις, είτε τής διεθνούς και έθνικής νομοθεσίας, είτε άκόμη και των εταιριών πετρελαίου, στους τομείς τής προστασίας του περιβάλλοντος και τής ασφάλειας.

Η χρησιμοποίηση πάνω στά πλοία Μέλη του έντυπου υλικού τής HELMEPA, του ηλεκτρονικού προγράμματος IN-DEX, και αυτή άκόμη ή προβολή τής σημαίας τής HELMEPA στά λιμάνια, άπεικονίζει και επιβεβαιώνει τή μοναδικό-



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

τητα της κοινής αυτής πρωτοβουλίας σ' όλο τον κόσμο.

Δέν υπήρχε μέχρι σήμερα λόγος να τονίζουμε ότι τα Έκπαιδευτικά μας Προγράμματα προετοιμάζουν τους αξιωματικούς Μέλη μας για να αντιμετωπίζουν τους ελέγχους που έτσι κι αλλιώς δέχονται. Άλλωστε, η HELMEPA έχει κύριο σκοπό της την έθελοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μόνο.

Σήμερα όμως διαπιστώνουμε τις προσπάθειες ανταγωνιστικών προς τη χώρα μας ναυτιλιών και την έντονη προβολή της ανάγκης για συνεχή εκπαίδευση και έξω από τις Έθνικές Σχολές. Ήρθε, λοιπόν, η ώρα η HELMEPA να απαιτήσει αυτή ή σχεδόν δεκαετής έθελοντική προσπάθεια των χιλιάδων Ελλήνων ναυτικών και εκείνων από τους πλοιοκτήτες που δεσμεύθηκαν μαζί μας, να προβληθεί και να βγει από τα ελληνικά όρια.

Τό επόμενο Σεμινάριο 12-14.11.91 θα παρακολουθήσουν δύο στελέχη του IMO από τις δύο Διευθύνσεις, Ναυτικής Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, με έντολη του Γεν. Γραμματέα. Τα στελέχη αυτά είναι οι κ.κ. K. Vorskresensky και E.O. Agbakoba, και σκοπό έχουν να του αναφέρουν αν τό Έκπαιδευτικό μας Πρόγραμμα μπορεί να τύχει και της επίσημης αναγνώρισης του Όργανισμού.

Σκοπός της HELMEPA, αν αυτό επιτευχθεί, είναι να συμπληρώσει τις προσπάθειες όλων των αρμόδιων φορέων για τη ναυτική εκπαίδευση, του YEN, του NEE, της ΕΕΕ, της ΠΝΟ, και πάνω απ' όλα να τους συνδράμει στην έθνική ναυτιλιακή πολιτική και στην κατάλληλη προβολή της στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Ακόμη όμως, η HELMEPA επιδιώκει να δοθεί προσωπική αναγνώριση, επώνυμα και άτομικά, στον κάθε έναν Έλληνα αξιωματικό Ε.Ν. για την προσωπική έθελοντική του συμμετοχή.

Τό πρόγραμμα 1991-92 πού σήμερα παρουσιάζουμε εντάσσεται στο πλαίσιο της συνεργασίας μας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ειδικότερα στο πρόγραμμα MED-SPA, πού σημαίνει «Μεσογειακή Στρατηγική και Σχέδιο Δράσης για τό Περιβάλλον». Η χρηματοδότηση του εκπαιδευτικού τομέα της HELMEPA γίνεται σέ βάση 50% -50% με την ΕΟΚ και αποσκοπεί στην έν συνεχεία προώθησή του στον ευρωπαϊκό και ευρύτερο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Τό νέο Έκπαιδευτικό Πρόγραμμα αποτελείται από 15 τριήμερα αυτή τη φορά Σεμινάρια, για να μπορούμε να περιλάβουμε σ' αυτό τά θέματα πού καλύπτουν τό μεγαλύτερο ποσοστό των απαιτήσεων των επιθεωρήσεων, απ' όποιον Όργανισμό κι αν προέρχονται. Παράλληλα, ό εμπλουτισμός του ηλεκτρονικού προγράμματος HELMEPA INDEX με τη νέα μας δίγλωσση έκδοση «STCW και Ναυτικοί», πού σήμερα σ'ας παρουσιάζουμε, καλύπτει σέ ακόμη μεγαλύτερο βαθμό τις ανάγκες των πλοίων και των εταιριών Μελών μας. Έτσι, σέ όσα πλοία διαθέσουν τελικά τον υπολογιστή τύπου PC, θα υπάρχει αποθηκευμένη κωδικοποιημένη γνώση πάνω στη MARPOL, τη SOLAS, την STCW και τις Διαδικασίες Πετρέλευσης, ανάλογα με τον τύπο του κάθε πλοίου.

Τό INDEX δίνει ακόμη τη δυνατότητα οργάνωσης απλών σεμιναρίων έν πλώ, πράγμα πού θα σ'ας προτείνουμε να υλοποιήσουμε μαζί με την άρχή του 1992. Τέλος,

τό πρόγραμμα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άτομική εξάσκηση των αξιωματικών και για τον έλεγχο των ατομικών τους γνώσεων πάνω στα βασικότερα σημεία της διεθνούς νομοθεσίας.

Ιδιαίτερα θα θέλαμε να σ'ας ενημερώσουμε ότι ξένοι Όργανισμοί, Ναυτικές Ακαδημίες, και ναυτιλιακές εταιρίες μ'ας ζητούν τό πρόγραμμα INDEX. Πιστεύουμε πώς σύντομα όλα τά πλοία Μέλη θα είναι εφοδιασμένα με υπολογιστή PC για να χρησιμοποιήσουν τό πρόγραμμα HELMEPA INDEX.

Οι απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας για τη λειτουργία των πλοίων διαρκώς αυξάζονται, ένω τά κριτήρια ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια γίνονται ακόμη πιό αυστηρά. Όλες αυτές οι προσπάθειες έχουν στόχο την προστασία των ωκεανών του πλανήτη από τη ρύπανση των πλοίων και τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας.

Πώς όμως πραγματικά θα προστατευθούν οι θάλασσες και οι άκτές όταν, από τον Οκτώβριο 1983 πού ισχύει τό Παράρτημα Ι της MARPOL 72/78 μέχρι σήμερα, δέν έχει εξασφαλισθεί ακόμη ή παροχή Σταθμών Υποδοχής Καταλοίπων στα λιμάνια;

Η άνυπαρξία αλλά και ή άνεπάρκεια των Σταθμών Υποδοχής, ακόμη και του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78, ταλαιπωρούν όσους είναι ευαίσθητοποιημένοι ένω προσφέρουν δικαιολογία για την άνεξέλεγκτη απόρριψη καταλοίπων στη θάλασσα από τους υπόλοιπους.

Η HELMEPA δέν έχει πάψει να διαμαρτύρεται για την άπαράδεκτη αυτή κατάσταση πού περιλαμβάνει ποσοστά έθελουφλίας, αλλά ακόμη και ύποκρισίας, πού τελικά άποπροσανατολίζει την κοινή γνώμη.

Δέν μαθαίνει ό άπλός πολίτης πώς οι Κανονισμοί για την προστασία της Μεσογείου θα γίνουν αυτόματα αυστηρότεροι όταν ή Μεσόγειος γίνει Ειδική Περιοχή. Καί δέν θα γίνεται αυτό για όσον καιρό οι χώρες δέν προσφέρουν Σταθμούς Υποδοχής Καταλοίπων πλοίων, σύμφωνα με τά Παραρτήματα Ι και V της MARPOL 73/78.

Αυτές είναι αλήθειες πού ξέρουμε στη ναυτιλία αλλά πού πρέπει να λέγονται και δημόσια για να πάψει κάποτε τό πλοίο και ό ναυτικός να είναι ό μόνιμος και εύκολος στόχος των στερειανών για ό,τι είδος ρύπανσης υπάρχει στις θάλασσες και τις άκτές.

Στά θέματα αυτά της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή HELMEPA δέν σταμάτησε και ούτε θα πάψει να έντοπίζει αυτές τις αλήθειες, εκπροσωπώντας τά Μέλη της ναυτικούς, πλοία και εταιρίες.

Οι διεθνείς εξελίξεις δείχνουν ότι ή HELMEPA είχε σωστά προβλέψει πριν δέκα χρόνια τη σημερινή πραγματικότητα. Έτσι ό ρόλος της σήμερα άποκτά Ιδιαίτερη βαρύτητα. Η καθημερινή αύξηση των πλοίων και εταιριών Μελών μ'ας κάνει να πιστεύουμε ότι πολύ σύντομα όλόκληρη ή έλληνική ναυτιλία θα συμμετέχει στις προσπάθειες της HELMEPA.

Αυτά μ'ας ένθαρρύνουν στις παραπέρα πρωτοβουλίες μας με τη βεβαιότητα ότι ή έλληνική ναυτιλία είναι άποφασισμένοι να συμβαδίσει με τις διεθνείς εξελίξεις όσον άφορά τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

‘Ο Μάγειρος - ο Καμαρώτος ο Μαγειροκαμαρώτος καί τό πρόβλημα

Τού κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

‘Η ανατομία του προβλήματος

Οι σκέψεις πού ακολουθούν γράφονται με άφορμή συγκεκριμένο έρέθισμα. Καί αυτό μου τό έδωσε επώνυμος έφοπλιστής ο οποίος πρόσφατα αγόρασε ένα μπάλκ κάρριερ καί προβληματιζόταν εάν θά ύψώσει ή όχι στό πλοίο του έλληνική σημαία. Έκτιμώ, μου δήλωσε, όλες τής προσπάθειες πού γίνονται καί τά μέτρα πού παίρνονται γιά τήν προσέλευση τών πλοίων στήν έλληνική σημαία. “Όμως τό πρόβλημά μου είναι ο μαγειροκαμαρώτος. Έχω ύποσεί ταλαιπωρίες καί έχω διασυνθεί στά δικαστήρια όχι μόνο έγώ αλλά καί πολλοί άλλοι οι όποιοι εμφανίζονται τό ίδιο απρόθυμοι νά ύποστούν τής ταλαιπωρίας αυτές. Γιά νά καταλήξει, αρκετά φορτισμένος καί αγανακτισμένος, ότι τό θέμα του μάγειρα-καμαρώτου τό θεωρεί καθοριστικό στήν απόφασή του γιά ύψωση τής έλληνικής σημαίας.

Πολλοί διερωτώνται γιατί έχει δημιουργηθεί τέτοια όξύτητα πού δηλητηριάζει τό εργασιακό κλίμα καί αρχίζει νά καταγράφεται σάν πρόβλημα τής Έλληνικής σημαίας.

‘Από τής στήλες τών «Ναυτικών Χρονικών» στό τεύχος τής 15ης Δεκεμβρίου 1990 σέ σχετικό άρθρο μας μέ τίτλο: Τά «στεγανά» του κατωτέρου πληρώματος καί ή λειτουργία του

σημερινού πλοίου» είχαμε επίσημάνει ότι μέ τήν μείωση του αριθμού τών μελών του πληρώματος — αναπότρεπτη βεβαίως γιά τήν ανταγωνιστική λειτουργία του πλοίου — προκύπτουν σοβαρά προβλήματα έσωτερικής ύπηρεσίας πού άφορούν καί τό εργασιακό καθεστώς αλλά καί τό καθεστώς τών άμοιβών του πληρώματος γιά τό λόγο ότι εξακολουθούν νά ίσχύουν ακόμη οι διατάξεις τών Κανονισμών Έργασίας πού δέν είναι έναρμονισμένες μέ τής εξελίξεις πού έχουν επέλθει στό χώρο αυτό.

“Όμως τό θέμα μας σήμερα επικεντρώνεται στόν θαλαμηπόλο, του φορητού πλοίου.

“Όπως είναι γνωστό καθήκοντα του θαλαμηπόλου καί τροφοδότου προβλέπονται στά άρθρα 100 καί 103 του Κανονισμού Έργασίας τών φορητών πλοίων καί διαιρούνται σέ δύο κατηγορίες:

α) Στά καθήκοντα ύπηρεσίας τροφοδοσίας καί

β) Στά καθήκοντα ύπηρεσίας διαμερισμάτων.

Γιά ένα πολυμελές πλήρωμα καί κατά τεκμήριο γιά ένα πλήρωμα πού ύπερβαίνει τά 30 άτομα χωρίς άμφιβολία καί οι δύο κατηγορίες καθηκόντων μπορούν νά δημιουργήσουν πλήρη εργασιακή άπασχόληση γιά μία ξεχωριστή ειδικότητα όπως είναι του θαλα-

μηπόλου.

“Όμως σήμερα μέ τά όλιγομελή πληρώματα πού σέ πολύ μεγάλο ποσοστό δέν ύπερβαίνουν τά 20 άτομα ο έργασιακός χώρος καί στήν τροφοδοσία καί στήν ύπηρεσία διαμερισμάτων έχει περιοριστεί σημαντικά καί από πλευράς όγκου αλλά καί από πλευράς δομής τών δύο τομέων. Μέ άλλα λόγια οι ποσότητες τών διακινουμένων γιά κατανάλωση τροφίμων είναι καί μικρές αλλά καί παρακολουθούνται στήν ξηρά από λογιστικής πλευράς ώστε νά μήν ύπάρχει ουσιώδης άπασχόληση του προσωπικού του πλοίου όπως συνέβαινε κατά τό παρελθόν. ‘Ακόμη δέ ή λειτουργία σήμερα τής ύπηρεσίας διαμερισμάτων έχει άπλοποιηθεί καί εφαρμόζονται σέ διεθνή πλέον κλίμακα πρακτικές αυτοεξυπηρέτησης καί τών άξιωματικών καί του κατωτέρου πληρώματος.

Κάτω από αυτό τό πρίσμα σέ πολλές ναυτιλίες ο θαλαμηπόλος δέν εμφανίζεται πλέον ως ανεξάρτητη ειδικότητα μέ τήν έννοια τής αυθύπαρκτης ξεχωριστής ύπηρεσίας.

Μέ άλλα λόγια σήμερα ή ειδικότητα του μαγείρου καλύπτει καί τήν τροφοδοσία του πλοίων - φυσική άλλωστε επέκταση τής άρμοδιότητας του μαγείρου καί στίς αποθήκες τροφίμων του πλοίου αλλά καί στίς τραπεζιές.

Αυτή ή επικάλυψη τών άρμοδιοτήτων του θαλαμηπόλου από τόν μάγειρα εμφανίζεται σήμερα καί στά έλληνικά πλοία σάν αυτονόητη, γεγονός

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

πού έχει οδηγήσει σέ πάρα πολλές περιπτώσεις στό νά δέχονται πολλοί μάγειροι νά ναυτολογούνται μέν ως μάγειροι αλλά μέ τήν ατομική τους σύμβαση νά δεσμεύονται συμβασιακά νά έκτελούν καί τά καθήκοντα τοῦ θαλαμηπόλου ἀμειβόμενοι ἐπιπρόσθετα σύμφωνα μέ τούς ὅρους τῆς ὑπογραφείσης μέ τόν πλοιοκτήτη σύμβασης. Οὐσιαστικά δηλαδή έκτελούν τά καθήκοντα τοῦ Μαγειροκαμαρώτου ὅπως προβλέπονται στό ἄρθρο 99, 100, 101, 102, 103, 106 καί 107 τῶν Κανονισμῶν Ἑργασίας καί γιά τίς δύο εἰδικότητες.

Χωρίς ἀμφιβολία αὐτό σημαίνει ὅτι τό σχῆμα λειτουργεῖ καί γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία. Εἶναι αὐτονόητο βέβαια ὅτι πρὸς ἐπιβοήθηση τοῦ μαγείρου στό πρόσθετα καθήκοντα τοῦ θαλαμηπόλου στίς περισσότερες περιπτώσεις ναυτολογεῖται καί βοηθός θαλαμηπόλου ἢ μαγείρου πού καλύπτει κατὰ νόμο πλέον καί τίς δύο βοηθητικές εἰδικότητες (δυνατότητα ἐναλλαγῆς καθηκόντων).

Πῶς δημιουργεῖται τό πρόβλημα

Σύμφωνα μέ τίς ἰσχύουσες διατάξεις στή σύνθεση τοῦ πληρώματος περιλαμβάνεται καί ὁ θαλαμηπόλος γιά μέν τά συμβατικά πλοῖα τά ἄνω τῶν 1.600 κοχ καί γιά τά αὐτοματοποιημένα ἄνω τῶν 2.000 κοχ.

Στά πλοῖα τῶν παραπάνω κατηγοριῶν πού ναυτολογεῖται μάγειρος ἀλλά μέ τήν ατομική του σύμβαση δεσμεύεται στήν παράλληλη ἐκτέλεση καί τῶν καθηκόντων τοῦ θαλαμηπόλου τό σχῆμα στήν πράξη λειτουργεῖ μέχρι τήν στιγμή πού οἱ σχέσεις τοῦ μαγείρου εἶναι ὁμαλές μέ τό πλοῖο.

Ἀπό τήν στιγμή ὅμως πού οἱ σχέσεις του διαταραχθοῦν καί προσφύγει στίς Ἀρχές καί μάλιστα στό δικαστήριο τότε ἀκριβῶς δημιουργεῖται τό πρόβλημα τό ὁποῖο καί παίρνει διαστάσεις. Γιατί τά δικαστήρια καί κατ'ἐπέκταση σέ ἀνάλογες περιπτώσεις οἱ διοικητικές Ἀρχές ἐρμηνεύοντας καί ἐφαρμόζοντας τήν κείμενη νομοθεσία ἀξιῶνουν, ὁ ἐκτελῶν καθήκοντα μαγειροκαμαρώτου ἐφόσον προσφύγει αὐτές παραπονοῦμενος γιά οικονομικές διαφορές πού ἀνακύπτουν ἀπό τήν σύμβαση τῆς ναυτολόγησής του, νά ἀμοιβθεῖ ὄχι μέ βάση τίς ἀποδοχές πού προβλέπει ἡ ατομική του σύμβαση ὡς μαγειροκαμαρώτου ἀλλά μέ βάση τό σύνολο τῶν ἀποδοχῶν καί τοῦ μαγείρου καί τοῦ θαλαμηπόλου.

Βέβαια εἶναι πολλοί αὐτοί πού δέν καταφεύγουν στίς Ἀρχές σεβόμενοι τήν ατομική τους δέσμευση ὅμως καί λίγες ἀκόμη περιπτώσεις προσφυγῆς δημιουργοῦν ἀναστάτωση καί γενικότερη δυσφορία πού κάθε ἄλλο παρά βοηθᾷ στήν διατήρηση τοῦ ἡπίου ἐργασιακοῦ κλίματος. Ἀκόμη δέ θά μπορούσε νά θεωρηθεῖ ὅτι οἱ περιπτώσεις αὐτές πού οἱ προσφεύγοντες δικαιώνονται ἀπό τά δικαστήρια ἀποτελοῦν καί πρόκληση γιά τήν ναυτιλιακή κοινότητα ἀφοῦ τό σύνολο τῶν ἀμοιβῶν αὐτῶν ὑπερβαίνει κατὰ πολύ τίς ἀμοιβές ὄλων τῶν λοιπῶν εἰδικότητων συμπεριλαμβανομένων καί τῶν πλοιάρχων καί τοῦ Ἀ' Μηχανικοῦ.

Αὐτό λοιπόν εἶναι τό πρόβλημα πού ἔχει δημιουργήσει ὄχι μόνο δυσκολίες στήν ἐπένδρωση τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀλλά καί προβλήματα στίς ἱδίες τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις.

Ποιά ἡ διαφαινόμενη λύση

Χωρίς ἀμφιβολία ἡ γενεσιουργός αἰτία πού δημιουργεῖ σήμερα τό πρόβλημα εἶναι ἡ ἰσχύουσα νομοθεσία. Καί κυρίως ὁ Κανονισμός Ἑργασίας ὁ ὁποῖος ἀγνοεῖ τελείως τήν πραγματικότητα. Καί πραγματικότητα σήμερα εἶναι τό γεγονός ὅτι ὁ μάγειρος μπορεῖ νά ἐκτελεῖ παράλληλα καί τά καθήκοντα τοῦ θαλαμηπόλου.

Καί ἀπό πλευρᾶς νομοθετικῆς τό κενό φαίνεται ὅτι μπορεῖ νά καλυφθεῖ μέ τροποποίηση τοῦ ἄρθρου 106 τοῦ Κανονισμοῦ Ἑργασίας κατὰ τρόπο πού νά προβλέπει ὅτι:

«Σέ περίπτωση ἑλλείψεως θαλαμηπόλου τά καθήκοντα αὐτοῦ ἀνατίθενται στόν μάγειρο. Τά τῆς τυχόν πρόσθετης ἀμοιβῆς τοῦ μαγείρου στήν περίπτωση αὕτη ρυθμίζονται μέ τήν συλλογική σύμβαση καί σέ ἀρνητική περίπτωση μέ τήν ατομική σύμβαση ἑργασίας τοῦ ναυτικοῦ».

Ἀνάλογη ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ ἰσχύουσα διάταξη τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 99 τοῦ ὡς ἄνω Κανονισμοῦ πού ἀφορᾷ τόν τροφοδότη καί τόν θαλαμηπόλο.

Περισσότερο ρεαλιστική καί ριζική βεβαίως εἶναι ἡ λύση νά γίνει:

α) Ἀναθεώρηση καί ἀνασύνταξη τῶν ἄρθρων 99 μέχρι καί 108 τοῦ Κανονισμοῦ Ἑργασίας κατὰ τρόπο ὥστε μέ περισσότερο λιτή διατύπωση καί μέ ὁρολογία πού νά ἀνταποκρίνεται στήν σημερινή λειτουργική πραγματικότητα νά ἀπεικονίζεται τό ἐνοποιημένο τοῦ ἀντικειμένου καί τό ἐνιαῖο τοῦ

προσωπικοῦ πού σήμερα εἶναι διαιρεμένο σέ:

— Προσωπικό Ὑπηρεσίας καί Τροφοδοσίας (Τροφοδότης).

— Προσωπικό Ὑπηρεσίας διαμερισμάτων (Θαλαμηπόλος).

— Προσωπικό Ὑπηρεσίας Μαγειρείων (Μάγειρας).

β) Ἐκ τῶν πραγμάτων θά πρέπει νά καθιερωθεῖ γιά τά φορτηγά πλοῖα μιά νέα εἰδικότητα πού νά καλύπτει ἐπαγγελματικά τό χωρὸς αὐτό:

Ἡ εἰδικότητα τοῦ Μαγειροθαλαμηπόλου.

Ἡ καθιέρωσή της ὡς νέας εἰδικότητος μπορεῖ νά γίνει μέ Προεδρικό Διάταγμα καί ἐξουσιοδότηση τῶν διατάξεων τοῦ ΚΑΝΔ.

γ) Νά τροποποιηθοῦν οἱ διατάξεις (Πρ. Διατάγματα καί Ὑπ. Ἀποφάσεις) πού ρυθμίζουν σήμερα τά τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν συμβατικών καί αὐτοματοποιημένων φορτηγῶν πλοίων κατὰ τρόπο ὥστε νά εἰσαχθεῖ ἀντὶ τῶν δύο εἰδικότητων Μαγείρου καί Θαλαμηπόλου ἡ ἐνοποιημένη εἰδικότητα τοῦ Μαγειροθαλαμηπόλου.

δ) Νά γίνει τροποποίηση τῆς σχετικῆς περὶ ἀποδεικτικῶν Ναυτικῆς Ἱκανότητας νομοθεσίας ἡ ὁποία νά προβλέπει τά τῆς ἀπόκτησης τοῦ πτυχίου Μαγειροθαλαμηπόλου.

ε) Νά περιληφθεῖ στίς συλλογικές συμβάσεις ἑργασίας ἡ εἰδικότητα τοῦ Μαγειροθαλαμηπόλου καί νά ρυθμιστοῦν τά τῶν ἀμοιβῶν της.

στ) Νά τροποποιηθοῦν οἱ σχετικές περὶ εἰσφορῶν τοῦ ΝΑΤ διατάξεις ὥστε νά περιληφθεῖ ἡ νέα εἰδικότητα τοῦ Μαγείρου - Θαλαμηπόλου καί νά ρυθμιστοῦν οἱ κλίμακες τῶν Ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν.

Χωρίς ἀμφιβολία τό νά προχωρήσουμε μπροστά καί νά ἀκολουθήσουμε τίς ἐξελίξεις — καί ὄχι νά τίς προλάβουμε γιατί ἤδη μᾶς ἔχουν αὐτές προλάβει — ἀπαιτεῖ ρεαλιστική σκέψη καί τόλμη, καί ἀπό πλευρᾶς πολιτείας ἀλλά ἴσως περισσότερο ἀπό πλευρᾶς συνδικαλιστικῶν φορέων. Ὅλοια ἀναγνωρίζουν τήν πραγματικότητα σήμερα ἀλλά ἀποφεύγουν νά τήν κοιτάξουν κατάματα. Μήπως ἤλθε ὁ καιρός;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΜΕΡΙΚΕΣ ΚΑΙΡΙΕΣ ἐπισημάνσεις ἀλλά καί μία ἀντίρρηση καθὼς καί ἓνα συμπέρασμα ἀπὸ τὴν παρουσίαση τοῦ νέου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος τῆς HELMEPA:

Ἡ πρώτη ἀπὸ τῆς ἐπισημάνσεως ἀφορᾷ τὸ θέμα τῶν συστημάτων ἐγγυήσεως ποιότητας καί διαχειρίσεως στὴν ἀποδοχὴ τῶν ὁποίων ἔχει ἀντιταχθεῖ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία: Ὁ Πρόεδρος τῆς HELMEPA Βασίλης Παπαχρηστίδης ὑπογράμμισε ὅτι ὁ IMO, ἐκτός ἀπὸ τῆς τεχνολογικῆς ἀναπροσαρμογῆς πού ἐπιβάλλονται στὴ μεταφορά πετρελαιοειδῶν, ἐξετάζει πλέον καί τὴ γενικὴ ἀποψη ὅτι ὁ ἀνθρώπινος παράγων ἀποτελεῖ τὴν πιὸ μεγάλη ἀπειλὴ γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ ναυτικοῦ καί τοῦ περιβάλλοντος, γι' αὐτὸ ἡ ἀντανάκλαση τῆς διεθνοῦς ἀνησυχίας γιὰ τὸν ἀνθρώπινο παράγοντα ἐμφανίζεται μὲ δύο μορφές! Μὲ τὴν αὐξημένη σημασία γιὰ τὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευση καί γιὰ τὸν ἔλεγχο τῆς ναυτιλιακῆς διαχειρίσεως, τὸ περίφημο, ὅπως εἶπε, Quality Management Assurance.

Ἡ δευτέρη ἀφορᾷ τὸν προβληματισμό γιὰ τὸ κατὰ πόσον τὸ Double Skin λύνει ὀριστικῶς τὸ πρόβλημα τῆς προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος. Ἡ ἀπάντηση, πού διατυπώθηκε ἀπὸ τὸν κ. Παῦλο Ἰωαννίδη εἶναι ἀρνητικὴ: Βεβαίως, ἐπισήμανε, τὸ Double Skin ὅπωςδήποτε θὰ βοηθήσει ἀλλὰ δὲν εἶναι ἡ λύση. Λύση, τόνισε μὲ ἔμφαση καί ἔχει ἀπόλυτο δίκαιο, εἶναι τὸ ὑψηλὸ ἐπίπεδο τῶν πληρωμάτων, καί γι' αὐτὸ ἔχει πολὺ μεγάλη σημασία τὸ θέμα τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτιλλομένων καί μάλιστα τῆς ἐπαναληπτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Ἡ διαπίστωση αὐτὴ περιέχεται καί στὸ κυρίαρχο σύνθημα τοῦ νέου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος τῆς HELMEPA πού τονίζει ὅτι «ἡ πιὸ καλὴ ἀσφάλεια πάνω στὸ πλοῖο εἶναι ἓνα ὀριστα ἐκπαιδευμένο πλήρωμα» καί φυσικὰ κανεὶς δὲν μπορεῖ νὰ διαφωνήσει.

Ἡ τρίτη ἔγινε ἀπὸ τὸν Καπτάν Μιχάλη Σκόρδια, διευθύνοντα σύμβουλο τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ καί συμπληρώθηκε ἀπὸ τὸν Βασίλη Παπαχρηστίδη: Ἡ ἰδιότητα τοῦ μέλους τῆς HELMEPA τόσο τοῦ πλοίου ὅσο καί τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καί κυρίως τῶν ἀξιωματικῶν καθὼς καί ἡ ὑπαρξὴ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ἐνημερωτικοῦ ὕλικου τῆς, προκαλεῖ τὸ ἐνδιαφέρον καί τὴν ἐκτίμηση τῶν διαφόρων ἐπιθεωρητῶν καί

ἀξιωματοῦχων καί λαμβάνεται ἰδιαίτερα ὑπ' ὄψει σὲ περιπτώσεις προβλημάτων μὲ εὐνοϊκὲς συνέπειες γιὰ τὸ πλοῖο. Τὸ συμπέρασμα εἶναι σαφέστατο: Συμφέρει ἀπὸ ὅλες τῆς ἀπόψεις ἡ συμμετοχὴ σ' αὐτὴ τὴν ἐθελοντικὴ πρωτοβουλία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καί τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Ἡ ἀντίρρηση ἀφορᾷ τὴν πρόταση τοῦ φίλτατου Καπτάν Λεωνίδα Μουστάκα τῆς Atlas Maritime νὰ ἐκπαιδεύσουμε ἐμεῖς τοὺς ξένους πού χρησιμοποιοῦμε. Ἀντὶ γι' αὐτὸ μήπως θὰ ἦταν προτιμότερο νὰ ἀναζητήσουμε καί νὰ προσελκύσουμε ἐκ νέου στὴ Ναυτιλία τοὺς ναυτικούς μας πού τὴν ἐγκατέλειψαν τὰ τελευταῖα δύσκολα χρόνια ἢ ἔσπευσαν νὰ συνταξιοδοτηθοῦν; Ἡ χρησιμοποίησις τῶν ξένων εἶναι μὲν ἀναγκαῖα ἀλλὰ σὲ καμμία περίπτωση δὲν πρέπει νὰ καταστῇ ὀριστική — μιλάμε βέβαια γιὰ τοὺς ἀξιωματικούς, δεδομένου ὅτι πάντοτε θὰ ὑπάρχει ἀνάγκη γιὰ κατώτερα πληρώματα, ἐπειδὴ, ἔτσι ἢ ἀλλιῶς, ἑλληνικὰ κατώτερα πληρώματα δὲν πρόκειται νὰ βρεθοῦν οὔτε τώρα ἀλλὰ οὔτε καί στὸ μέλλον. Καί αὐτοὺς τοὺς ξένους πρέπει νὰ τοὺς ἐκπαιδεύσουν οἱ χῶρες τους οἱ ὁποῖες ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὴν ἐργασία τους στὰ ἑλληνικὰ πλοῖα — τὰ μάτια μας πρέπει νὰ εἶναι συνεχῶς στραμμένα στοὺς Ἕλληνες ναυτικούς χωρὶς τοὺς ὁποίους, ὅπως παραδέχονται οἱ περισσότεροι πλέον, δὲν θὰ μπορέσει νὰ ὑπάρχει καί Ἑλληνικὴ Ναυτιλία.

Τὸ συμπέρασμα, τέλος, εἶναι ὅτι οἱ ξένοι ναυτικοὶ οἱ ὁποῖοι ὑπηρετοῦν σὲ ἑλληνικὰ πλοῖα καί δὲν ὁμιλοῦν, ὅπως εἶναι φυσικὸ, τὴν Ἑλληνικὴ καί ταυτόχρονα ἀγνοοῦν καί τὴν Ἀγγλικὴ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐνημερωθοῦν γιὰ τῆς ἀπαιτήσεις τῆς STCW ἀλλὰ καί ἄλλων διεθνῶν συμβάσεων καί ἔτσι θὰ ὑποκείνται σὲ λάθη ἢ καί λανθασμένες ἐνέργειες πού θὰ ἐκθέτουν τὸ πλοῖο — μὲ δυὸ λόγια οἱ ξένοι ναυτικοὶ πού δὲν ὁμιλοῦν τὴν Ἀγγλικὴ καί στὴ συγκεκριμένη περίπτωσις οἱ Πολωνοί, οἱ Σοβιετικοὶ καί οἱ Κορεάτες καθίστανται ἐπικίνδυνοι.

ΣΥΜΦΩΝΑ μὲ δημοσιογραφικὲς πληροφορίες, μεγάλος θόρυβος ἔχει ξεσηκωθεῖ στὴ διεθνή χρηματαγορὰ ἀπὸ τῆς χαρακτηριζόμενης ὡς βάρβαρες παρατυπίες πού ἔχουν γίνει γύρω

ἀπὸ τὴν πώλησις τῆς Τραπεζῆς Πειραιῶς. Σύμφωνα μὲ τῆς ἰδίας πληροφορίες, τὸ θέμα αὐτὸ συζητήθηκε εὐρύτατα καί ἰδιαίτερα ἀρνητικὰ (γιὰ τὴ χώρα μας φυσικὰ) κατὰ τὴν πρόσφατη σύνοδο τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου στὴν Μπανγκόκ, ὅπου εἶχαν συγκεντρωθεῖ ὅλοι οἱ διοικητὲς τῶν κρατικῶν τραπεζῶν τῆς ὑψηλίου. Οἱ χειρισμοὶ πού ἔγιναν στὴν ὑπόθεσις αὐτὴ σὲ βάρος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὀμίλου πού εἶχε ἐπιζητήσει τὴν πρόκτιση τῆς Τραπεζῆς Πειραιῶς ἀλλὰ καί ὁ γενικότερος θόρυβος πού ξεσηκώθηκε σὲ βάρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιὰ τὴ συμμετοχὴ τοῦ ἐν λόγω ἐφοπλιστικοῦ ὀμίλου στοὺς ὑποψηφίους μνηστήρες τῆς Τραπεζῆς Πειραιῶς δείχνει ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς μας πρέπει νὰ ἀποφεύγει ὅπως ὁ διάβολος τὸ λιβάνι τῆς συμμετοχῆς σὲ παρόμοιες διαδικασίες, στίς ὁποῖες τὸν πρῶτο λόγο ἔχει τὸ ἀνυπόστατο ἑλληνικὸ κράτος. Καί θὰ ἦταν πολὺ προτιμότερο ὁ προαναφερθεὶς ἐφοπλιστικὸς ὀμιλος νὰ εἶχε ἀκολουθήσει τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων ἐφοπλιστῶν πού ἱδρυσαν καινούργιες Τράπεζες (Μαυρακάκης, Λάτσης κλπ.) ἢ ἀγόρασαν καί ξανάδωσαν ζωὴ σὲ Τράπεζες πού δὲν λειτουργοῦσαν καί ὑπῆρχαν μόνον στὰ χαρτιά, ὅπως ἔκαναν οἱ Βαρδινογιάννηδες μὲ τὴν Τράπεζα Χίου.

Κατὰ ἀνάλογο μορφεῖ νὰ παρατηρηθεῖ κανεὶς καί γιὰ τὴν ἀνάμιξη ἐφοπλιστῶν στὸν ἐκδοτικὸ χῶρο, ὅπου ἡ σύγκρουσις εἶτε μὲ τοὺς ἄλλους ἐκδότες, εἶτε καί μὲ τῆς ἐκάστοτε κυβερνήσεις καί τὸ συνακόλουθο πολιτικὸ μπλέξιμο εἶναι ἀναπόφευκτη — χαρακτηριστικὸ παράδειγμα πρὸς ἀποφυγὴν ἀποτελεῖ ἡ περίπτωσις Ἀλαφούζου πού λόγω τῶν θέσεων τῆς ἐφημερίδας «Καθημερινή» καί τοῦ ραδιοφωνικοῦ σταθμοῦ «SKY» ἔχει ἔλθει σὲ ἀνοικτὴ σύγκρουσις μὲ τὴν Κυβέρνησις καί μὲ τὸν ἴδιο τὸν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη.

Ὅπως ἔχει σημειώσει καί ἄλλοτε ἡ στήλη αὐτὴ, ὁ ἐφοπλισμὸς ἔχει πολὺς διεξόδους γιὰ νὰ ξεδέσει τὴν ἐπὶ πλέον δραστηριότητα πού ἐνυπάρχει στοὺς δημιουργοὺς ὥστε νὰ ἀποβαίνει ἐπ' ὠφελεία τοῦ συνόλου — τὰ σχετικὰ παραδείγματα δὲν λείπουν καί ἐντελῶς πρόχειρα ἀναφέρουμε τὴν προσφορά τῆς οἰκογένειας Γουλανδρῆ, τοῦ Ἰδρύματος Ὠνάση, τοῦ δημιουργοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου

κ. Γεωργίου Δρακοπούλου, του Λουκά Χατζηγιάννου κλπ., κλπ.

ΚΑΝΕΝΑΣ δέν είναι δυνατόν νά πιστέψει ότι στήν κατ' έξοχήν ναυτιλιακή Έλλάδα, όπως θεωρείται ή χώρα μας έπειδή διαθέτει τόν Ισχυρότερο στόλο στόν κόσμο, οί αρμόδιες αρχές αξιώνουν από τούς ναυτικούς πράκτορες νά εγκαταλείπουν κάθε άλλη εργασία τους ή νά μήν κοιμούνται καθόλου γιατί είναι υποχρεωμένοι νά ασκοῦν (συνεχή) έποπτεία, δηλαδή ήμέρα καί νύκτα, στους φύλακες τών πλοίων πού πρακτορεύουν ώστε οί τελευταίοι νά εκτελοῦν σωστά τά καθήκοντά τους!

Καί όμως αυτό τό άπίστευτο αξιώθηκε από ναυτικό πράκτορα στόν Πειραιά από τόν ίδιο τόν λιμενάρχη, τόν αρχιπλοίαρχο κ. Κ. Σταμάτη καί βεβαίως γέλασαν όσοι τό άκουσαν καί θά γελοῦν όσοι τό άκοῦν στό μέλλον, γιατί μοιάζει πάρα πολύ μέ όλλανδικό άστείο.

Άλλά τά γεγονότα μέ τή σειρά:

Στίς 12 Νοεμβρίου 1990 εκλήθη σέ άπολογία ναυτικός πράκτορας (τό όνομά του δέν έχει σημασία) γιατί (αντιγράφουμε) «τήν 3.9.1990 καί ώρα 05.30 ως νόμιμος αντιπρόσωπος (πράκτορας) του υπό σημαία Άγίου Βικεντίου Φ/Γ πλοίου «ΑΝΙ» πού ήταν άγκυροβολημένο στή ράδα Πειραιά, δέν έφερε (συμπέρασμα του γράφοντος: άσφαλώς έννοεί τό πλοίο καί όχι τόν πράκτορα!) τά προβλεπόμενα από ΔΚΑΣ φώτα άγκυροβολίας κατά παράβαση του άρθρου» κλπ. κλπ.

Στήν κλήση αυτή ό έγκαλούμενος άπάντησε στίς 10 Ιουλίου 1991 καί από αυτό προκύπτει ότι πρέπει νά του επιδόθηκε μία ή δύο ήμέρες νωρίτερα δεδομένου ότι τάσσεται προσθεσμία 24 ωρών γιά τήν άπολογία από τήν νομότυπη κοινοποίηση, καί υπογράμμισε ότι κατά τήν παραμονή του έν λόγω πλοίου στή ράδα του Πειραιά από 23 Αυγούστου μέχρι 8 Σεπτεμβρίου 1990 καί έπειδή ήταν κατεστραμμένο (καμένο) είχε τοποθετηθεί φύλακας πού ήταν υποχρεωμένος νά μήν επιτρέψει τήν άνοδο επί του πλοίου καί νά ανάβει κατά τή διάρκεια τής νύκτας τίς λάμπες πετρελαίου μέ τίς όποιες εί-

χε έφοδιάσει ό πράκτορας τό πλοίο ως φώτα άγκυροβολίας. Τόνιζε ότι προφανώς τή νύκτα τής 3.9.90 ό φύλακας ή λησμόνησε νά ανάψει τίς λάμπες ή έσβησαν από τόν άνεμο ή τήν έλλειψη πετρελαίου. Πρόσθετε ότι τά άνωτέρω τά έδήλωνε μέ κάθε είλικρίνεια αλλά καί μέ έπιφύλαξη δεδομένου ότι είχε παρέλθει ήδη άρκετός χρόνος καί έξ άλλου δέν είχε προσωπική άποψη καί κατέληγε ότι όπως γίνταν αντιληπτό ούδεμία σκοπιμότητα ή άμέλεια υπήρχε από τήν πλευρά του ναυτικού πράκτορα δεδομένου ότι είχε τοποθετήσει φύλακα από τήν ήμέρα του κατάπλου μέχρι τήν στιγμή του απόπλου του πλοίου πού σημειωτέον έρρουμολκείτο.

Οί έξηγήσεις αυτές του ναυτικού πράκτορα θεωρήθηκαν «μερικώς έπαρκείς γιατί ως υπεύθυνος ναυτικός πράκτωρ έπρεπε νά άσκει έποπτεία στό φύλακα του πλοίου γιά τή σωστή εκτέλεση τών καθηκόντων του», γεγονός πού καθιστά εύλογη τήν άξίωση νά υπάρξουν σαφέστατες διευκρινίσεις από τόν λιμενάρχη Πειραιώς πού υπογράφει φαρδιά - πλατειά τή σχετική άπόφαση γιά τό τί άλλο έπρεπε νά κάνει στή συγκεκριμένη περίπτωση ό συγκεκριμένος ναυτικός πράκτορας καί οί υπόλοιποι πράκτορες σέ άνάλογες περιπτώσεις — μήπως δηλαδή, έπρεπε νά βρίσκειται συνεχώς σέ μία λάντζα καί νά γυρίζει γύρω από τό πλοίο γιά νά διαπιστώνει τή σωστή εκτέλεση τών καθηκόντων του φύλακα;

Η ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗ έν Έλλάδει δέν όρρωδεί πρό ούδενός στήν προσπάθειά της νά θίξει τήν κυβέρνηση — ή έκάστοτε αντιπολίτευση, τήν έκάστοτε κυβέρνηση. Τό πλέον πρόσφατο παράδειγμα αναφέρεται στήν έπιλογή τριών άρεοπαγιτών γιά τήν κάλυψη τών ισάριθμων κενών θέσεων αντιπροέδρων του Άρείου Πάγου: Μεταξύ τών επιλεγέντων περιλαμβάνεται καί ό κ. Παρμενίων Τσίφρας, πού είναι καί μέλος του Είδικοῦ Δικαστηρίου, αντιπολιτευομένη δέ έφημερίδα στό σχετικό είδησεογραφικό σημείωμα γιά τήν έπιλογή τών τριών αντιπροέδρων του άνωτάτου δικαστηρίου μπερδεψε

καί τόν ... Σταῦρο Νιάρχο. Συγκεκριμένα ή έφημερίδα, προφανώς γιά νά αντιπολιτευθεί τήν κυβέρνηση γιά τήν έπιλογή της, έγραψε ότι ό κ. Τσίφρας πού είναι ό αρχαιότερος στήν έπετηρίδα τών άρεοπαγιτών, «κατά τήν διάρκεια τής μακρόχρονης δικαστικής του θητείας έγινε γνωστός στήν εποχή τής δικτατορίας, στή διάρκεια τής όποιας προήδρευσε του τριμελούς δικαστικού συμβουλίου Πειραιώς πού έξέδωσε άπαλλακτικό βούλευμα γιά τόν έφοπιστή κ. Σταῦρο Νιάρχο πού είχε κατηγορηθεί γιά τό φόνο τής συζύγου Τίνας (ή υπογράμμισή δική μας) Λιβανού», χωρίς φυσικά νά υποβληθεί στόν κόπο νά εξηγήσει γιατί θεωρεί έπίμεμπτη γιά τόν συγκεκριμένο άνώτατο δικαστικό τήν έκδοση του προαναφερθέντος βουλεύματος.

Η ΣΤΗΛΗ έχει υπογραμμίσει επανειλημμένα τή συμβολή τών ναυτιλιακών τής διασποράς στήν έξυπηρέτηση του έλληνικού πλοίου καί τής Έλληνικής Ναυτιλίας γενικότερα. Σήμερα επανερχόμαστε στόν φίλτατο Καπτάν ΉλΙΑ Κατσαρό πού συνεχίζει στόν Κόλπο τήν προσφορά πολύτιμων υπηρεσιών στά έλληνικά πλοία μέ άφορμή τήν είσήγησή του στήν διεθνή σύνοδο Ναυτιλιακή Κύπρος 1991 γιά τή Νομοθεσία Μισθολογικών Άπαιτήσεων τών Ήνωμένων Πολιτειών πού δημοσίευσαν τά «Ναυτικά Χρονικά» στό προηγούμενο τεῦχος (στό σημερινό δημοσιεύεται τό ίδιο κείμενο αλλά στήν Άγγλική) καί αποτελεί ιδιαίτερα χρήσιμο «όδηγό» γιά τήν άποφυγή προβλημάτων σέ άμερικανικά λιμάνια μέ τίς απαιτήσεις τών άλλοδαπών ναυτικών πού υπηρετούν σέ έλληνικά πλοία. Μέ τήν εύκαιρία πρέπει νά επισημανθεί καί ή άπόλυτα έξυπνη κίνηση τής μεγάλης άμερικανικής εταιρίας General Steamship Corporation πού έσπευσε νά περιλάβει στό έπιτελείο της τόν Καπτάν ΉλΙΑ καί νά τόν προωθήσει στη θέση του βοηθού αντιπροέδρου γιά τόν Κόλπο — ξέρουν νά κάνουν τή δουλειά τους οί ξένοι καί εκμεταλλεύονται κατά τόν καλύτερο τρόπο κάθε εύκαιρία πού τούς παρουσιάζεται.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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



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

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 Hori Gr
Telefax: 3225540

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

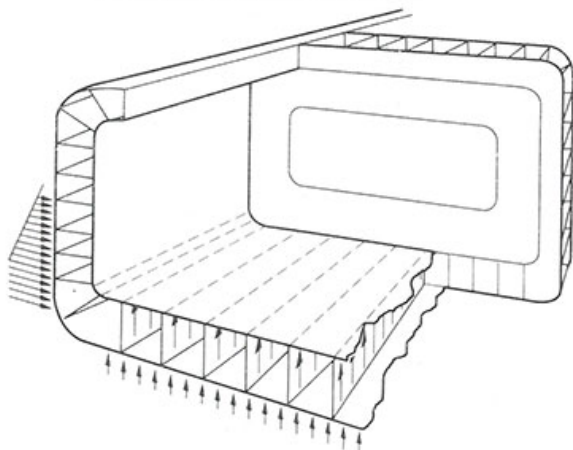
Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

Τά νέας γενιάς πρόντακτ κάρριερς τῆς Eletson Corporation

"Όπως είναι γνωστό, κατά τή διάρ-
κεια τῆς προηγούμενης δεκαετίας τά
κράτη μέ ἀναπτυγμένη ναυπηγική βιο-
μηχανία ἀναγκάσθηκαν νά προχωρή-
σουν σέ οὐσιαστική ἀναδιοργάνωση
τῶν μονάδων τους καί αὐξημένη ἐ-
φαρμογή τῆς αὐτοματοποίησης τῆς
παραγωγῆς.

Μία ἀπό τίς μεγαλύτερες ἰαπωνικές
ναυπηγικές μονάδες, ἡ Χιτάτσι Ζόσεν,
γιά νά ἐπιτύχει μεγαλύτερη αὐτοματο-
ποίηση τῆς παραγωγῆς τῆς προχώρη-
σε παράλληλα στόν ἐπανασχεδιασμό
ὁρισμένων τύπων πλοίων καί ἀποτε-
λεσμα τῶν μελετῶν τῆς αὐτῶν εἶναι ὁ
νέος τύπος πρόντακτ κάρριερ πού ὀ-
νομάζεται «Epoch Mark II».



Τό πρόντακτ κάρριερ αὐτό δέν δια-
θέτει ἐγκάρσιους μπουλμέδες στό χῶ-
ρο τῶν δεξαμενῶν φορτίου ἐκτός ἀπό
αὐτούς τοῦ ἐνισχυμένου τοιχώματος
καί τό ὁποῖο στηρίζει τήν ἀντοχή του
στούς μπουλμέδες αὐτούς καθώς καί
σέ ἕνα σύστημα διαμήκων ζωνῶν μο-
νῆς κατεύθυνσης. "Όταν τά ἀρχικά
προβλήματα πού δημιουργήθηκαν ἀ-
πό τήν ἐπαναστατική αὐτή στροφή ἀ-
πό τήν παραδοσιακή ναυπηγική σχε-
δίαση εἶχαν ξεπερασθεῖ, ὁ νέος τύπος
πρόντακτ κάρριερ «Epoch Mark II» ἐ-
γινε ἀποδεκτός ἀπό τοὺς ναυπηγούς

καί πλοιοκτῆτες λόγω τῶν πλεονεκτη-
μάτων του σέ σύγκριση μέ τίς παλαιές
κατασκευές.

Πρῶτο πλεονέκτημα εἶναι ἡ εὐκολία
ναυπήγησης καθώς ἡ ἔλλειψη δια-
σταυρώσεων μεταξύ τῶν ἐγκάρσιων
καί διαμήκων μπουλμέδων σημαίνει
τήν χρησιμοποίηση μεγαλύτερου ἁ-
ριθμοῦ αὐτομάτων μηχανῶν ἡλεκτρο-
συγκολήσεως καί τόν αὐτόματο ἐλεγ-
χο τῆς κατασκευῆς, πού βελτιώνει πε-
ρισσότερο τόν ἀξιοζήλευτο βαθμό τῆς
ἰαπωνικῆς ποιότητος καί ἀποτελεσμα-
τικότητος. Αὐτά τά νέα πλοῖα προ-
σφέρουν ἐπίσης πλεονεκτήματα
στούς διαχειριστές τους καί στή καθη-
μερινή λειτουργία τους. Εἶναι ἐξοπλι-
σμένα μέ πλήρη διπλά τοιχώματα —
συμπεριλαμβανομένων καί τῶν τοιχω-
μάτων τοῦ καταστρώματος — καί δι-
πλοῦς ἐγκάρσιους μπουλμέδες, ἕνα
σύστημα προστασίας πού ἐξασφαλίζει
τήν ἀνετη χρησιμοποίησή τους στά
χωρικά ὕδατα τῶν ΗΠΑ χωρίς τά προ-
βλήματα πού δημιουργεῖ στά παλαιό-
τερα σκάφη ἡ νέα ἀντιρρυπαντική νο-
μοθεσία OPA '90.

Τό διπλό τοίχωμα πού προστατεύει
τίς δεξαμενές φορτίου ἐξασφαλίζει
τήν ὁμοιομορφία τῆς ἐσωτερικῆς ἐπι-
φάνειας τῶν δεξαμενῶν καί αὐξάνει
τήν ἀποτελεσματικότητα τοῦ καθαρι-
σμοῦ ἀλλά καί τῆς συντήρησης. Ἡ εἰ-
δική ἐπιφάνεια τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν
δεξαμενῶν ἐξασφαλίζει τήν τοποθέ-
τηση προστατευτικοῦ ἐπιστρώματος
μέ αὐτοματοποιημένους μηχανισμούς,
μία διαδικασία πού μειώνει τά ἐργατι-
κά ἐξοδα ἀλλά καί τίς ἀτέλειες στήν ἐ-
φαρμογή τοῦ ἐπιστρώματος.

Τό κόστος τῆς συντήρησης γιά τά ἐ-
πιστρώματα τῶν δεξαμενῶν μειώνεται
ἐπίσης σημαντικά ἀπό τήν αὐξημένη
διάρκεια ζωῆς τοῦ ἐπιστρώματος πού
ἐφαρμόζεται σέ μία ἐπιφάνεια χωρίς
δομικές ἀσυνέχειες.

Ἡ ἀρχική σχεδίαση αὐτῶν τῶν
πλοίων δημιούργησε μία σειρά προ-
βλημάτων πού ἐπρεπε νά λυθοῦν, ἀ-
πό τά ὁποῖα τό σημαντικότερο ἦταν
τό γεγονός ὅτι κανεῖς δέν εἶχε προ-
σπαθῆσαι νά ναυπηγήσει ἕνα παρό-
μοιο σκάφος μέχρι τώρα. Αὐτό ὑπο-
χρέωσε τοὺς νηογνώμονες, οἱ ὁποῖοι
ἀναλύουν τήν δομική ἀξιοπιστία τῶν
ναυπηγήσεων μέ βάσει προηγούμενες
κατασκευές, νά ἐφαρμόσουν νέες τε-
χνικές δομικῆς ἀνάλυσης τῶν σχεδίων
ὥστε νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἀντοχή τοῦ
πλοίου σέ συνθήκες ὑπερβολικοῦ
φορτίου ἢ δομικῶν ζημιῶν. Τόν τελικό
ἐλεγχο τοῦ σχεδίου ἀνέλαβε τό τμήμα
Ὑπηρεσιῶν Πιστοποίησης τοῦ Βρε-
τανικοῦ Νηογνώμονα σέ συνεργασία
μέ τό Τμήμα Ἐξέλιξης Τεχνικῶν Σχε-
δίων.

Ἐκτεταμένοι ὑπολογισμοί γιά τόν κα-
θορισμό τοῦ προτύπου τῆς δομικῆς
συμπεριφορᾶς τῆς νέας σχεδίασης
διεξήχθησαν ἀπό τήν Χιτάτσι Ζόσεν.
Περαιτέρω ὑπολογισμοί ἀναλήφθη-
καν ἀπό τό τμήμα πιστοποιήσεων τοῦ
Λόυδς Ρέτζιστερ στή Γιοκοχάμα, τό ὁ-
ποῖο μέ ἐπιθεωρητές ἀπό τό Κόμπε
διεξήγαγε τόν συνεχή ἐλεγχο τῆς ναυ-
πήγησης τοῦ πρώτου πρόντακτ κάρ-
ριερ τῆς σειρᾶς, πού ὀνομάσθηκε «Σα-
λαμίνα». Ἰδιαίτερα σημαντικός ἦταν ὁ
ὑπολογισμός τῶν ἐπιπτώσεων πού θά
εἶχε στό τοίχωμα τῶν δεξαμενῶν ἡ με-
τακίνηση τοῦ φορτίου κατά τήν κίνη-
ση τοῦ πλοίου, καθώς ἡ ἔνταση αὐ-
τῶν τῶν δομικῶν πιέσεων θά καθόρι-
ζε τίς προδιαγραφές τοῦ ὑλικοῦ τῶν
σιδηροκατασκευῶν. Ἡ ἀπλότητα τῆς
σχεδίασης εἶχε τό πλεονέκτημα ὅτι ἐ-
πέτρεπε μία πλήρη ἀνάλυση κάθε τμή-
ματος τοῦ σκάφους ἐξασφαλίζοντας
τήν ὑψηλή ἀξιοπιστία τῆς ὅλης κατα-
σκευῆς.

Τό διάγραμμα τῶν δομικῶν πιέσεων
πού δέχεται ἕνα πλοῖο τύπου «Epoch»

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

είναι ριζικά διαφορετικό από αυτό των παραδοσιακών κατασκευών στις οποίες ή μεταφορά των πλευρικών φορτίων είναι από τα ύφαλα του πλοίου, μέσω ενός δικτύου δοκών στο πλευρικό τοίχωμα και στις διαμήκεις φρακτές. Για να αντιμετωπίσει αυτή τη μεταφορά φορτίων ή φρακτική ένισχύεται με ειδικό δακτύλιο. Τό κυριότερο πλεονέκτημα αυτού του συστήματος είναι ή έλαχιστοποίηση δομικών άσυνεχειών στις διασταυρώσεις μεταξύ έγκαρσίων και διαμήκων μελών και μειώνει τις πιθανότητες παρουσίας ρηγματών καθώς και διάβρωσης πού παρουσιάζεται σε παρόμοιες σιδηροκατασκευές. Ένα παραδοσιακό σύστημα φρακτών καλύπτει τις περιοχές των πρωραίων και πρυμνίων στεγανών δεξαμενών καθώς και του μηχανοστασίου.

Η νέα σχεδίαση παρέχει επίσης άριθμό πλεονεκτημάτων έκμετάλλευσης για τήν πλοιοκτήτρια εταιρία, τήν Eletson Corporation. Τά δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πρέπει να είναι ίκανά να κινούνται σε περιορισμένο χώρο και να παραδίσουν τό φορτίο τους στον τελικό χρήση. Πρέπει να έχουν ευελιξία άλλαγής του φορτίου τους σε σύντομο χρονικό διάστημα και με έλάχιστη προειδοποίηση για να έκμεταλλεύονται τις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς, πρέπει να έχουν τή δυνατότητα να μεταφέρουν διαφορετικά φορτία συγχρόνως χωρίς να διακινδυνεύεται ή άγνότητα του κάθε φορτίου και τέλος πρέπει να παρέχουν μικρό χρόνο και οικονομία στη συντήρηση ώστε να είναι κερδοφόρα.

Η ένίσχυση του κελύφους και του καταστρώματος του πλοίου με διπλά τοιχώματα έλαχιστοποιούν τόν κίνδυνο ρύπανσης συνεπεία προσάραξης ή σύγκρουσης, ενώ συγχρόνως επιλύουν τά προβλήματα πού παρουσιάζονται σχετικά με τήν διάβρωση στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, καθώς οι έσωτερικές επιφάνειες των δεξαμενών είναι έλεύθερες από διακοπές και ή πρόσβαση σ' αυτές για τόν καθορισμό και τή συντήρησή τους είναι εύκολότερη.

Οι διπλές φρακτές και τά συστήματα



σωληνώσεων με τά όποια είναι έξοπλισμένα αυτά τά πλοία, εξασφαλίζουν ότι τά διαφορετικά φορτία δέν άναμειγνύονται. Η έλλειψη έγκαρσίων ένισχύσεων έπίσης βελτιώνει τόν έξαιρισμό των δεξαμενών έρματος, εξασφαλίζοντας ότι δέν παραμένουν θύλακες έπικινδύνων άερίων.

Τό σχήμα και ή λεία έπιφάνεια του έσωτερικού των δεξαμενών έχει βελτιώσει τή διαδικασία τής φορτοεκφόρτωσης και καθαρισμού, και περιορίζει στο έλάχιστο τά κατάλοιπα των φορτίων.

Τό είκονιζόμενο «Σαλαμίνα» είναι τό πρώτο από τά τέσσερα άδελφά σκάφη πού παραγγέλλθηκαν από τήν Eletson Corporation στη Χιτάτσι και έχει ήδη παραδοθεί μαζί με τό δεύτερο πλοίο, πού ονομάσθηκε «Καστελόριζο». Τά υπόλοιπα δύο τό «Άργυρόνησος» και τό «Φολέγανδρος» πρόκειται σύντομα να παραδοθούν, με όλοκληρωση τής σειράς περί τά μέσα του 1992. Όπως ανέφερε ό κ. Μιχ. Καυιάρος, τεχνικός διευθυντής τής πλοιοκτήτριας εταιρίας, ή άπόδοση των πλοίων αυτών είναι εξαιρετική και είδικά τά χαρακτηριστικά των δονήσεων είναι πολύ χαμηλότερα από πλοία παραδοσιακής σχεδίασης.

Τά κύρια χαρακτηριστικά τους είναι κήκος 183 μέτρα, πλάτος 32,2 μ., χωρητικότητας 45.425 τόν. d.w., μεταφορική ίκανότητα 56.400 κυβικά

μέτριο και είναι έξοπλισμένα με κύριες μηχανές Hitachi, B & W 6S50MC πού τούς προσδίδουν άνωτάτη ταχύτητα 15,1 κόμβων.

Η ναυτιλιακή εταιρία Eletson είναι από τις κορυφαίες στον τομέα των έξειδικευμένων πόντακτ κάρριερς, διαθέτοντας στόλο 17 πλοίων, χωρητικότητας 30-46.000 τόν. d.w.

Έκτός από τήν σειρά των σκαφών τύπου «Epoch», έχει αναθέσει και τή ναυπήγηση τριών ακόμα πόντακτ κάρριερς των 66.000 τόν. d.w. σε Κορεατικά ναυπηγεία. Η Eletson ναυπήγησε τά πρώτα της δεξαμενόπλοια με ένισχυμένα τοιχώματα τρία χρόνια, πριν τό άτύχημα του «Exxon Valdez» και πολύ πριν τή καθιέρωση τής άντιρρυπαντικής νομοθεσίας των ΗΠΑ πού κατέστησε ύποχρεωτικό τόν έξοπλισμό των δεξαμενοπλοίων με ένισχυμένα τοιχώματα. Καθώς τό κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων συνεχώς αύξάνεται, νέα ναυπηγικά σχέδια όπως τό «Epoch» πού μειώνουν τά έργατικά έξοδα και προσφέρουν διπλά τοιχώματα, χαμηλή συντήρηση και ποιότητα συγκολλήσεων πού μπορεί να επιτύχει μόνο ό αυτόματισμός, καθώς και λεπτομερή έλεγχο του πλοίου με αυτόματα μηχανήματα και χαμηλά χαρακτηριστικά δονήσεων και κατανόησης του σκάφους, θά προσφέρουν μεγάλη διάρκεια ζωής του πλοίου και κερδοφόρα λειτουργία.

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.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Έκποιαση του στόλου

Η Αργεντινή κυβέρνηση άπλοποίησε τους κανονισμούς που αφορούν την εθνικότητα των πλοίων κατά τρόπον ώστε να διευκολύνεται η υπό των έφοπλιστών νηολόγηση των πλοίων τους σε ξένες σημαίες.

Μιά σειρά από πρόσφατα Διατάγματα δημιούργησε αληθινή επανάσταση στην υπάρχουσα ναυτιλιακή νομοθεσία. Η υποχρεωτική εγχώρια ασφάλιση των υπό εθνική σημαία πλοίων καταργήθηκε. Καί γενικώς τα μέτρα συγκλίνουν στο να καταστούν τα πλοία έλκυστικότερα στα ξένα συμφέροντα. Θεωρείται ότι η πολιτική αυτή εκφράζει την πρόθεση του Προέδρου της χώρας για την εκποίηση της κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας ELMA. Σήμερα η ELMA εκμεταλλεύεται 30 πολλαπλής χρήσεως πλοία γενικού φορτίου, τα οποία είναι επανδρωμένα εξ ολοκλήρου με Αργεντινά πληρώματα.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ναυπηγήσεις κοντεϊνερπλοίων

Η Έθνική ναυτιλιακή εταιρία της Κίνας Cosco ανέθεσε στα γερμανικά ναυπηγεία Bremer Vulkan τη ναυπήγηση τριών μεγά-

λων κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 3.800 TEU, με συνολικό κόστος ναυπήγησης περί τα 359 εκατ. δολάρια. Δύο από τα πλοία αυτά, πρόκειται να ναυπηγηθούν στα πρώην ανατολικογερμανικά ναυπηγεία του Βίμαρ, με παράδοση τόν Ιανουάριο και Απρίλιο του 1993. Η ανάθεση της ναυπήγησης δύο πλοίων σε ναυπηγεία της πρώην Ανατολικής Γερμανίας είναι πιθανόν να αυξήσει σημαντικά την επιχορήγηση που παρέχει η Κυβέρνηση της χώρας στις ναυπηγήσεις του εξωτερικού, είτε με καθαρές επιχορηγήσεις, είτε με τη μορφή δανείου.

ΔΑΝΙΑ

Τά κέρδη του Λόριτζεν

Με πίστη στο μέλλον αντιμετωπίζει την κατάσταση το συγκρότημα Λόριτζεν (J. Lauritzen) το οποίο είναι αρκετά ικανοποιημένο από την πορεία της εκμεταλλεύσεως, των ακαθαρσίων κερδών και του κύκλου εργασιών.

Ο κύκλος εργασιών του συγκροτήματος έφθασε το πρώτο εξάμηνο του 1991 σε 6,6 δισεκ. κορώνες (έναντι 5,7 του προηγούμενου έτους) που κατανέμονται σε 4,2 δισεκατ. από τις θαλάσσιες μεταφορές, 1,5 δισεκ. από τη βιομηχανία και 800 εκατ. από

τά ναυπηγεία.

Τά κέρδη του συγκροτήματος, πριν από τις αποσβέσεις, έφθασαν τα 789 εκατομ. κορώνες, έναντι 494 εκατομμυρίων του προηγούμενου έτους.

Η σημαντική αύξηση του μεγέθους του στόλου επέφερε επακόλουθη ύψωση των αποσβέσεων που από τα 232 εκατομ. πέρασαν στα 367 εκατομ. κορώνες. Τό καθαρό αποτέλεσμα, εκτός φόρων, εμφανίζει κέρδη 134 εκατομ. κορώνες.

Στις 30 Ιουνίου τα ναυπηγεία και οι βιομηχανίες του συγκροτήματος διέθεταν παραγγελίες συνολικής αξίας 5,2 δισεκατ. έναντι 3,9 δισεκατ. κορώνες τό 1990.

ΕΣΣΔ

Έλλειψη κεφαλαίων

Η Σοβιετική Ναυτιλία πλήττεται από σοβαρά προβλήματα που έχουν αίτια την έλλειψη κεφαλαίων σε ισχυρό διεθνές νόμισμα. Η μεταστροφή από την ελεγχόμενη στην ελεύθερη οικονομία είχε σαν αποτέλεσμα την παρακράτηση των κεφαλαίων σε συνάλλαγμα από τον κάθε ενδιαφερόμενο τομέα της Ναυτιλίας (εισαγωγείς, εξαγωγείς, ναυλωτές, ναυτιλιακές εταιρίες) για τις δικές του ανάγκες, ενώ οι τραπεζικοί οργανισμοί της χώρας δεν έχουν δυνατότητα παροχής νέων κεφαλαίων.

Εκτός από τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στο πρόσφατο παρελθόν στην εξόφληση ναύλων, πρόσφατο παράδειγμα της δύσκολης ταμειακής κατάστασης είναι η καθυστέρηση διέλευσης 18 σοβιετικών πλοίων μέσω της διώρυγας του Σουέζ, λόγω αδυναμίας πληρωμής των τελών σε ελεύθερο συνάλλαγμα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Παραγγελίες πολεμικών

Τό Υπουργείο Άμυνας της Ιαπωνίας ζή-

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

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

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

EUROTRUST^{SA}
σχέση φίλιας

Σκουζέ & Φιλωνός 76 (δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς.
Τηλ. 4536.363, 4520.088, 4535.608, 4280.076, 4280.077
Fax: 4522.574, Telex: 222700 FIMI GR.



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Απόσυρση
 - Συμφέρουσες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΧ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φίλιας

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

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! 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.

τησε τή παροχή πιστώσεως 297,712 δισεκατ. γιέν γιά τή ναυπήγηση 15 πολεμικών σκαφών.

Η πίστωση κατανέμεται σέ 2,00.1 δισεκατ. γιέν γιά τή χρήση τοῦ 1992 καί σέ 295,707 δισεκατ. γιέν γιά τίς ὑπλοίπες χρήσεις.

Μεταξύ τῶν δεκαπέντε αὐτῶν μονάδων περιλαμβάνονται δύο φρεγάτες τῶν 8.800 τόννων ἐκτοπίσματος, συνολικοῦ κόστους 147.828 δισεκατ. γιέν καί ἓνα ὑπυβρυχιο τῶν 2.500 τόννων ἐκτοπίσματος, κόστους 50,12 δισεκατ. γιέν. Ἡ αἴτηση παροχῆς τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων γιά τή ναυπήγηση ἐνός σκάφους ἐκτοξεύσεως πυραύλων καί ἐνός εκπαιδευτικοῦ πλοίου, ὅπως εἶχε προβλεφθεῖ ἀρχικά, ἀναβλήθηκε λόγω τῶν προσθέτων δαπανῶν στίς ὁποῖες ὑποβλήθηκε ἡ χώρα λόγω τῆς συρράξεως στόν Περσικό.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ἡ ὑποδομή τῆς Σήραγγος

Δέν εἶναι μόνον ἡ διάνοιξη τῆς σήραγγος τῆς Μάγχης πού ἀπασχολεῖ σοβαρά τίς δύο ἄμεσα ἐνδιαφερόμενες χώρες, ἀλλά εἶναι καί ἡ ἐν γένει ὑποδομή τῆς νέας ὁδοῦ πού δημιουργεῖ ζητήματα γιά τήν ἐκατέρωθεν ἀκολουθούμενη τακτική, ἡ ὁποία ἔχει γίνε ἀντικείμενο ἀμοιβαίας κριτικῆς.

Ἐτσι στή Γαλλία καυχῶνται ὅτι ἡ ἐκτέλεση τῶν ἔργων ὑποδομῆς, ὅπως εἶναι ἡ κατασκευή σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἡ ἡ διάνοιξη νέου αὐτοκινητόδρομου, προχωρεῖ μέ κανονικό ρυθμό χωρίς τοπικές ἀντιθέσεις καί χωρίς δημόσιες διαμάχες καί ἀτέλειωτες δημόσιες ἐρευνες πού καθυστεροῦν ἀδικαιολόγητα τά ἔργα. Καί φρονοῦν ὅτι καί ἡ Μ. Βρεταννία θά ἐπρεπε νά ἀκολουθήσει ἐξίσου ἀποφασιστική τακτική, πράγμα πού δέν συμβαίνει σήμερα. Καί φέρνουν ὡς παράδειγμα ὅτι δύο μόλις χρόνια πρό τοῦ ἀνοίγματος δέν εἶναι γνωστό ἀκόμα ἂν θά κατασκευασθεῖ ὁ σταθμός τοῦ Ashford πού θά συγκεντρώνει 2 ἑκατομ. ἐπιβάτες τό χρόνο, οὔτε πόσα τραῖνα μεγάλης ταχύτητας θά χρησιμοποιηθοῦν στό τέρμιναλ τοῦ Waterloo στό Λονδίνο.

Ἀπό τήν πλευρά τους οἱ Βρεταννοί ἀπαντοῦν ὅτι ἔχει ἤδη ἀποφασισθεῖ ἡ δημιουργία ἐννέα τέρμιναλ γιά φορτία προοριζόμενα νά περνοῦν τή Μάγχη. Ἐξ αὐτῶν τά ἔξι βρίσκονται στό στάδιο τῆς ἐκτέλεσης στό Γιόρκσάιρ, Λονδίνο, Μπέρμινχαμ καί Κάρντιφ. Τό δέ ἔβδομο ἀπεφασίσθη πρόσφατα νά γίνε στό Μάνττσεστερ. Θά προορίζεται κυρίως γιά κοντέινερ, θά στοιχίσει περί τά 11 ἑκατ. λίρες καί θά εἶναι ἐτοιμο τόν Μάιο τοῦ 1993.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ναυπηγήσεις ὑπερδεξαμενοπλοίων

Δύο ἀκόμα ὑπερδεξαμενόπλοια τῶν 280.000 τόν. d.w. πρόκειται νά ναυπηγή-

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΠΟΧΕΣ



Ἡ πρωτοποριακή σχεδίαση τοῦ «Grouse Arrow», 42.276 τόν. d.w. πού ναυπηγήθηκε ἀπό τήν Μισοῦ γιά λογαριασμό τῆς La Tour Blanche Shipping Corp. τῆς Λιβερίας, τοῦ ἐπιτρέπει τήν φορτοεκφόρτωση μέσω πλευρικῶν θυρῶν, ἐνῶ ἡ μόνιμη ὀροφή τοῦ κύτους ἐπιτρέπει τή διακίνηση φορτίων ὑπό ὅλες τίς κλιματολογικές συνθήκες.

Ἡ ὀροφή εἶναι ἐπίσης ἐξοπλισμένη μέ δύο ἐσωτερικούς γερανούς γιά τόν χειρισμό φορτίων καί τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἑλικες πλευρικῆς ὠθήσεως γιά περισσότερη εὐελιξία στίς κινήσεις ἐντός λιμένων.

σει ἡ Daewoo γιά λογαριασμό τῆς World Wide Shipping τοῦ Χόγκ Κόγκ. Συνολικά ἡ κινεζική ναυτιλιακή ἐταιρία ἔχει ἀναθέσει στά ναυπηγεῖα τοῦ Οὐλσάν τή ναυπήγηση ἑξὶ δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC, ἀπό τά ὁποῖα τά πρῶτα θά παραδοθοῦν τό 1993. Ἡ ἀρχική παραγγελία καθορίζει ὅτι τά πλοῖα θά εἶναι ἐξοπλισμένα μέ ἀπλό τοίχωμα, ἀλλά ὑπάρχει ἡ δυνατότητα τοποθέτησης διπλοῦ τοιχώματος μέ αἴτηση τοῦ πλοιοκτήτη. Ἡ World Wide διαθέτει στόλο 30 ὑπερδεξαμενοπλοίων ἀπό τά ὁποῖα ὁμως τά 24 εἶναι ἡλικίας περί τῶν 20 ἐτῶν καί εἶναι ἐξοπλισμένα μέ μηχανές παλαιᾶς τεχνολογίας. Οἱ πρόσφατες παραγγελίες εἶναι μέρος τοῦ προγράμματος ἀνανέωσης τοῦ στόλου τῆς ἐταιρίας μέ σύγχρονα οἰκονομικά πλοῖα.

Τό καρνέ τῶν παραγγελιῶν τῆς Daewoo περιλαμβάνει δεξαμενόπλοια τοῦ ἰδίου μεγέθους (280-300.000 τόν. d.w.) γιά τήν Ἑθνική Ἐταιρία Πετρελαίου τοῦ Κουβέιτ, τήν Gotaas, - Larsen καί τίς ἐταιρίες Argonaut καί ICB Shipping.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Παραγγελίες στή Κωσταντζα

Τό βελγικό ἐφοπλιστικό συγκρότημα Exmar ἔστειλε μιά ὁμάδα τεχνικῶν στή Ρουμανία γιά νά μελετήσῃ μέ κάθε λεπτομέρεια τήν κατασκευή στά ναυπηγεῖα τῆς Κωσταν-

τζας δύο μεγάλων μπάλκ κάρριερς τύπου cape-size τῶν 150.000 τόν. d.w. Ἀναφέρθηκε ἡ τιμή τῶν 48 ἑκατομ. δολλαρίων γιά κάθε σκάφος.

Σέ περίπτωση συμφωνίας μέ τήν Exmar, ἡ Ρουμανία θά κάνει περισσότερο αἰσθητή τή παρουσία της στή παγκόσμια ναυπηγική ἀγορά. Τά ναυπηγεῖα τῆς Κωσταντζας διαθέτουν σχέδια δύο ναυπηγικῶν τύπων μεγάλων μπάλκερς καί ἔχουν ἤδη κατασκευάσει ἓνα μπάλκ κάρριερ τῶν 171.875 τόν. d.w. Δέν ἔχουν ὁμως ποτέ μέχρι σήμερα ναυπηγήσει πλοῖο γιά Εὐρωπαίους ἢ Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, δεδομένου ὅτι τό 85% τῆς παραγωγῆς τους προορίζονταν γιά τήν ἐθνική ἀγορά καί τό ἐλάχιστο ὑπόλοιπο γιά ἐξαγωγή στή Κούβα καί στή Κίνα.

Ἐφόσον πραγματοποιηθεῖ ἡ παραγγελία, τό ρουμανικό ναυπηγεῖο θά πρέπει νά ἐξασφαλίσῃ τόν μηχανικό ἐξοπλισμό τῶν σκαφῶν ἀπό δυτικούς κατασκευαστές ἢ νά πάρῃ τήν ἀδεια τῆς ἐπὶ τόπου κατασκευῆς. Ὁπωσδήποτε ἡ συνεργασία αὐτή θά βελτιώσει σημαντικά τήν τεχνολογία του. Σκόπιμο εἶναι νά λεχθεῖ ὅτι φέτος τήν ἀνοίξη πλοῖα τύπου «παναμάξ» ναυπηγημένα στή Ρουμανία βγήκαν στήν εὐρωπαϊκή καί βορειοαμερικανική ἀγορά μέ ἀρκετά χαμηλές τιμές, οἱ ὁποῖες ὁμως δέν κρίθηκαν ἀρκετές γιά νά καλύψουν τόν κάπως ξεπερασμένο ἐξοπλισμό τῶν πλοίων αὐτῶν.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπουργικά συγχαρητήρια

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης εξέφρασε τα συγχαρητήριά του προς τους πλοιάρχους κα πληρώματα των Έλληνικών φορτηγών πλοίων «Όλύμπικ Πρόμις», για την διάσωση δύο Γάλλων ναυαγών από ημιβυθισμένο ιστιοπλοϊκό άνοιχτά των Βερμούδων, «Άλκυωνίς» και «Βυζάντιον» για την περισυλλογή των ναυτικών του βυθισθέντος φορτηγού «Έρατώ» άνοιχτά της Αλγερίας και «Βέντο» για την αποτελεσματική συμβολή του στη διάσωση δύο ναυαγών της θαλαμηγού «Καπετάν Γιώργης» άνοιχτά της νησίδας Βελοπούλας.

Η Αντιρρυσαντική Νομοθεσία στις ΗΠΑ

Αναφορικά με τον Αντιρρυσαντικό Νόμο ORA '90, ή Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών έχει στη διάθεση των μελών της τούς Κανονισμούς της Πολιτείας της Νέας Υερσέης, τούς προταθέντες Κανονισμούς της Πολιτείας της Φλόριντα και πρόσθετους όρους που θέσπισαν οι Πολιτείες του Όρεγκον και της Πενσυλβάνια, καθώς και αναφορά για τις εξελίξεις από τούς Αμερικανούς δικηγόρους οι οποίοι παρακολουθούν την εξέλιξη της νομοθεσίας αυτής στις ΗΠΑ για λογαριασμό της Ε.Ε.Ε.

Από 1.2.1992 τό νέο σύστημα κινδύνου

Η Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ με εγκύκλιό της παράσχει διευκρινίσεις για τό θέμα της εφαρμογής

του νέου Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GMDSS) που ή προαιρετική του εφαρμογή για όλα τα έμπορικά πλοία και φυσικά και για τα Έλληνικά αρχίζει στις 1.2.1992.

Έμπάργκο μεταφορής όπλων στη Γιουγκοσλαβία

Σύμφωνα με την ύπ' αριθμό 713/1991 Απόφαση Συμβουλίου Ασφαλείας του Όργανισμού Ηνωμένων Έθνών, επιβλήθηκε γενικό και πλήρες έμπάργκο μεταφορής όπλων και στρατιωτικού εξοπλισμού προς τη Γιουγκοσλαβία.

Καθορισμός διαύλου VHF για τή κάλυψη αναγκών σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος

Με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Έπικοινωνιών, ό διεθνής διάυλος 10 (συχν. TX-RX 156.500 MHz APP 18 του Δ.Κ. Ρ) καθιερώθηκε για τις επικοινωνιακές ανάγκες εγκαταστάσεων ξηράς - πλοίων στα πλαίσια των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για τή προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κατά τή διάρκεια φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών και τήν ασφάλεια των εγκαταστάσεων ξηράς - πλοίων στα πλαίσια των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κατά τή διάρκεια φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών και στήν ασφάλεια των εγκαταστάσεων ξηράς και των πλοίων.

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για τήν έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Άγιοδεκτίνη», μπάλκερ, πρώην «C.S. Ocean» υπό παναμαϊκή σημαία, 10.301 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στήν εταιρία «Dalmeda Maritime Corp» (κ. Διαμ. Καλογήρος).

— «Μαριπρίμα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Asia Marine» υπό σημαία Μάλτας, 34.075 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στήν εταιρία «Mainstay Shipping Company Limited» (Χανδρής ΕΛ-ΛΑΣ, Inc.).

— «Άλεξάνδρα», μπάλκερ, πρώην «Orsola B.» υπό παναμαϊκή σημαία, 35.284 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στις εταιρίες Overland Enterprises Co., Foundation Trust Ltd. και Magnus Co., Inc. (κ. Άνδρ. Άντωνόπουλος).

Παραγγελίες

Η εταιρία Seaways Shipping Enterprises παρήγγειλε στα Βουλγαρικά ναυπηγεία της Βάρνας ένα μπάλκ κάρριερ των 41.700 τον. d.w. με παράδοση εντός του 1993. Πρόκειται για βελτιωμένη έκδοση του μπάλκερ των 38.000 τον. d.w. που κατασκεύαζαν εν σειρά στο παρελθόν τα ναυπηγεία της Βάρνας.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του στροβιλοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Choyo Maru» 255.545 τον. d.w., 128.161 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 28 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό εξειδικευμένο μικρό δεξαμενόπλοιο «Άναξ Λάϊον» 3.256 τον. γκρός, ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής 7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Timur Light» 61.566 τον. d.w., 30.257 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 9,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθησαν τό υπό ελληνική σημαία άδελφά μπάλκ κάρριερ «Έντέβορ» και «Έξπλόρερ» 37.734

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

. d.w., 22.208 τον. γκρός, ναυπήγη-
; 1984, έφοδιασμένα με γερανούς των
τόνων, έναντι συνολικής τιμής περί
ν 35 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό
πριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ε-
ουσίρ» 19.297 τον. d.w., 1.413 τον.
ρός, ναυπήγησης 1968, έναντι ποσού
10 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό
ιτηντέκερ «Αγία Εύθυμία» 15.241 τον.
w., ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής
25.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νορ-
ηγικού μπάλκ κάρριερ «Mosstar» 16.000
ον. d.w., 9.873 τον. γκρός, ναυπήγησης
978, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ.
ολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό
ημαία Φιλιππίνων φορτηγό πλοίο «Fre-
ro» 16.698 τον. d.w., 12.773 τον.
κρός, ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής
ερί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τά δύο
εξαμενόπλοια «Alice G» 37.797 τον.
d.w., ναυπήγησης 1974 καί «Elizabeth
S.K.» 31.707 τον. d.w., ναυπήγησης
1975, έναντι συνολικής τιμής περί των 13
εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες κατέληξε τό πα-
ροπλισμένο υπερδεξαμενόπλοιο «Bay Rid-
ge» 228.000 τον. d.w., 103.812 τον.
γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής
περί των 10 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τά δύο αδελφά ύ-
πό παναμαϊκή σημαία φορτηγά πλοία «Ma-
rine Sky» καί «Marine Blue» 17.420 τον.
d.w. 10.300 τον. γκρός, ναυπήγησης
1982, έναντι τιμής en bloc 14 εκατ. δολ-
λαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές
του υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ
«Lake Shidaka» 27.500 τον. d.w.,
16.861 τον. γκρός, ναυπήγησης 1984, έ-
ναντι τιμής περί των 12,5 εκατ. δολλα-
ρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό
σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Σή Κίγκ»
25.635 τον. d.w., 16.018 τον. γκρός,
ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των
4,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία
Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Seahore»
33.000 τον. d.w., 20.366 τον. γκρός,
ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί των
13,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό
μπάλκ κάρριερ «Sara J» 29.100 τον. d.w.
15.275 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έ-
ναντι τιμής περί των 4 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό
έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Πετρίνα»
63.978 τον. d.w., 31.076 τον. γκρός, Ια-
πωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής
περί των 13,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος είναι οι αγοραστές
του τουηντέκερ «Frontier Wind» 23.380
τον. d.w., 15.489 τον. γκρός, Ιαπωνικής
ναυπήγησης 1978, εξοπλισμένο με άνυψω-
τικά μέσα γιά μεταφορά βαρέων φορτίων,



Η πρώτη από τίς δύο πλωτές δεξαμενές, μέ τίς όποιες θά έπεκταθούν οι έπισκευαστικές
δυνατότητες των ναυπηγείων ASRY, αναχώρησε ρυμουλκούμενη από τό Τζάκσονβιλ γιά
τό Μπαχρέιν. Η νέα δεξαμενή έχει διαστάσεις 252 Χ 45,2 μέτρα καί μπορεί νά άνελκύσει
πλοία χωρητικότητας έως 125.000 τον. d.w.

έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλα-
ρίων.

Σοβιετική αντιπροσωπεία στά Ναυπηγεία Έλεουσίνας

Σοβιετική αντιπροσωπεία από εκπροσώ-
πους ναυτιλιακών οργανισμών τής Σοβιετι-
κής Ένώσεως έπισκέφθηκε τά Ναυπηγεία
Έλεουσίνας, στά τέλη του περασμένου Ό-
κτωβρίου.

Τούς Σοβιετικούς αντιπροσώπους συνό-
δευσε στίς εγκαταστάσεις των ναυπηγείων
ό κ. Ν. Scherbinsky, αντιπρόσωπος του
σοβιετικού ύπουργείου Έμπορικής Ναυτι-
λίας καί τήν αντιπροσωπεία υποδέχθηκαν
ό πρόεδρος των ναυπηγείων κ. Σωτήρ.
Έμμανουήλ καί στελέχη τής διοικήσεως.

Σέ σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε δό-
θηκε ή εύκαιρία νά άναπτυχθούν οι δυνα-
τότητες του ναυπηγείου καί στή συνέχεια
οι ξένοι έπισκέπτες ξεναγήθηκαν στους
χώρους εργασίας.

Οι Σοβιετικοί, εξέφρασαν τήν ικανοποίη-
σή τους γιά τήν εργασία πού συντελείται
στά Ναυπηγεία Έλεουσίνας καί εκδήλωσαν
ζωηρό ένδιαφέρον γιά συνέχιση τής καλής
συνεργασίας στον τομέα των έπισκευών
σοβιετικών πλοίων στά Ναυπηγεία Έλε-
ουσίνας.

Προαγωγές λιμενικών

Δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυ-
βερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα μέ τό ό-
ποιο προάγονται στον βαθμό του άνθυπο-
πλοιάρχου οι σηματοφόροι: Γ. Μπαρκά-
τσας, Ν. Άλαφακής, Σ. Νικητάκης, Σ. Παρ-
τσαφάς, Δ. Ύφαντής, Ι. Καραγεωργόπου-
λος, Χ. Χατζόπουλος, Δ. Κρουονέρτης, Χ.
Ζησιμάτος, Α. Πάππος, Α. Βιλάλης, Δ.
Τουμπέλης, Κ. Άμαραντίδης, Γ. Κατσά-
κος, Ζ. Πρώτας, Ι. Ιωαννίδης - Μάρκου,
Α. Ψαλλίδας, Π. Παρασκευάς, Χ. Ζαφει-
ρίου, Κ. Γκώνιας, Ι. Βουτσάς, Σ. Τσίρης, Γ.
Γιαννάκης καί Α. Ντούνης.



We supply the best Filipino tradesmen for seagoing maintenance a repair.
Our personnel are available for both long and short term employment.
We welcome your enquiry.

Singapore Office:
Tel: (65) 7531188
Fax: (65) 7585252
Tlx: RS 37032 CAPMAR

Manila Office:
Tel: (63) 2-587064/586276
Fax: (63) 2-522-3644
Tlx: 65019 ALUMS PN.

Representative — Greece: Marine Brokers Co. Ltd.
Tel: 1-4220537/8 — Fax: 1-4178262 — Tlx: 211956 MARB GR

Βραβεία του ΝΕΕ σε άριστούχους φοιτητές

Σε ειδική τελετή, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος στις 7 Νοεμβρίου, απονεμήθηκαν βραβεία σε τρεις άριστούχους φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς που άριστευσαν σε θέματα ναυτικού περιεχομένου. Επίσης απονεμήθηκαν οι τίτλοι σπουδών για τη παρακολούθηση των δύο ειδικών κύκλων σεμιναρίων, τα οποία πραγματοποίησε το ΝΕΕ για στελέχη ναυτικών επιχειρήσεων.

Στους βραβευόμενους φοιτητές Μαρία Δέδε, Χαράλαμπο Χριστοδουλίδη και Θεμιστοκλή Μαραγκουδάκη, ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γεώργ. Λαναράς προσέφερε τιμητικό δίπλωμα και συμβολικό χρηματικό έπαθλο 150.000 δραχμών και τους ευχήθηκε

όπως αυτοί και άλλοι συνάδελφοί τους αποτελέσουν τον πυρήνα μέσα στις ναυτικές επιχειρήσεις, και να είναι το έπαλθρο της προσπάθειας που όλοι επιθυμούν ώστε να γίνει ο Πειραιάς ένα μεγάλο ναυτικό κέντρο όπως τό αξίζει η Έμπορική μας Ναυτιλία.

Στη τελετή παρέστησαν ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φ. Χρηματόπουλος, ο αντιπρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Β. Μεταξάς, ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Β. Κούτσης, οι τέως πρόεδροι του ΝΕΕ κ.κ. Νικ. Νομικός και Κωνστ. Φαφαλιός, οι αντιπρόεδροι του ΝΕΕ κ.κ. Δημ. Νομικός και Κωνστ. Κομνηνός και μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου.

Στήν Ένωση Ναυτικού Δικαίου

Στήν τελευταία συνεστιάση των μελών της Έλληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου που πραγματοποιήθηκε στις 24 Οκτωβρίου στο ξενοδοχείο «Εσπέρια», ο πρόεδρος της Ένώσεως καθηγητής κ. Αντώνης Αντάπας ανέπτυξε το θέμα «Η παροχή θαλάσσιας άρωγής από δημόσια πλοία». Η έλλειψη σαφούς νομοθετικής ρυθμίσεως του θέματος δημιουργεί στην πράξη σοβαρά προβλήματα εφαρμογής, επί των οποίων ο κ. Αντάπας διέτύπωσε τις κατά τη γνώμη του ένδεικνύμενες λύ-

σεις. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε και η έπακολουθήσασα συζήτηση στην οποία πήραν μέρος πολλά μέλη της Ένώσεως.

Η πλοήγηση στη περιοχή Great Barrier Reef της Αυστραλίας

Έκδόθηκαν οι υπ' αρ. 44 και 45/16.11.90 Αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Αυστραλίας, καθώς και ο Κανονισμός 121/91 που τροποποιεί προγενέστερους του 1975 και άφορούν την υποχρεωτική

πλοήγηση πλοίων στη περιοχή του Great Barrier Reef της Αυστραλίας.

Διαλύσεις

Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Φινές» 83.168 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1970, 16.000 τόν. βάρους, αντί 163 άνά τόννο βάρους.

Ληστρική επίθεση στα Στενά της Σιγκαπούρης

Η Έταιρία Seascope ανέφερε ότι τό πλοίο της «Λητώ», τό όποιο διέπλεε τά στενά της Σιγκαπούρης στις 30 Οκτωβρίου, δέχθηκε τήν επίθεση ληστών οι όποιοι άφάιρεσαν τιμαλφή και διάφορα χρηματικά μικροποσά από τά μέλη του πληρώματος, χωρίς εύτυχώς νά ύπάρξουν τραυματισμοί των ναυτικών που επέβαιναν στο πλοίο.

Σεμινάριο στο Λονδίνο έναντίον των ναρκωτικών

Τό International Chamber of Shipping (ICS) συμμετέχοντας στην παγκόσμια προσπάθεια για τή καταστολή του έμπορίου και χρήσης ναρκωτικών ουσιών οργανώνει διήμερο σεμινάριο στις 2 και 3 Δεκεμβρίου στα γραφεία του στο Λονδίνο, μέ τή συμμετοχή Άμερικανικών και Βρεταννικών Τελωνειακών Αρχών. Σκοπός του σεμιναρίου είναι ή ενημέρωση περί της έκτάσεως του προβλήματος της διακινήσεως ναρκωτικών και των επιπτώσεων στην ναυτική βιομηχανία καθώς και ή άνάλυση τρόπων και μέτρων προς προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ Τελωνειακών Αρχών και ναυτικής βιομηχανίας.

Άρχαιρεσίες στην ΕΑΑΛΣ

Η Ένωση Άποστράτων Άξιωματικών Λ.Σ. θά πραγματοποιήσει έκτακτη γενική συνέλευση των μελών της τή Κυριακή 17 Νοεμβρίου, για τήν άνάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου τριετούς διάρκειας.

Η συνέλευση θά πραγματοποιηθεί στο ξενοδοχείο «Όασις» της Γλυφάδας και σε περίπτωση που δέν έπιτευχθεί άπαρτία των ταμειακών εήμερων μελών, θά έπαναληφθεί στον ίδιο χώρο τήν επόμενη Κυριακή 24 Νοεμβρίου, 1991.

Συνεργασία της «Βερνίκος Κότερα» μέ ιταλικό ναυπηγείο

Η έταιρία «Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή» ανακοίνωσε τή συνεργασία της μέ τό γνωστό Ιταλικό ναυπηγείο «Bruno Abbate» και θά παρουσιάσει τό νέο ταχύπλοο «Primaist» στο περίπτερό της στην έκθεση «13 Ναυτικό Σαλόνι» που άρχίζει αύριο 16 Νοεμβρίου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και θά συνεχισθεί μέχρι τήν Κυριακή 24 Νοεμβρίου.

Τό Ναυτικό Σαλόνι Άθηνών

Στό Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας πραγματοποιείται μεταξύ 16-24 Νοεμβρίου τό Ναυτικό Σαλόνι Άθηνών '91, μέ τή συμμετοχή κατασκευαστών και οργανισμών του

EXPANDING SHIPPING COMPANY REQUIRES:

(A) Dry Cargo

- (a) Operations Manager
- (b) Operations Assistant
- (c) Port Captain
- (d) House Broker

(B) Crude Oil

- (a) House Broker

(C) General Positions

- (a) Cargo Claims Assistant
- (b) Supply Dept. Assistant
- (c) Disbursements Accountant
- (d) Private Secretary highly qualified for the General Manager
- (e) Secretary with previous experience in Shipping
- (f) Accountant Assistant

Excellent Salary, pleasant environment and good working conditions for the right applicants.

Please write in Confidence with C.V., to:

**P.O. Box 80091
Piraeus**

All applications will be kept in strict confidence.

κλάδου κατασκευής και έμπορίας σκαφών αναψυχής και ανάπτυξης του θαλασσιού τουρισμού.

Η έκθεση θα λειτουργεί μεταξύ 11.00 - 21.00 και τα Σαββατοκύριακα από 10.00 έως 21.00.

Η Σχολή Σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Ασπρόπυργο αποφοίτησαν τον Οκτώβριο 675 ναυτικοί. Τόν ίδιο μήνα από την ανάλογη Σχολή Νέας Μηχανιώνας αποφοίτησαν 154 ναυτικοί.

Θάνατοι ναυτικών

Πέθανε στις 4 Νοεμβρίου ο αξιωματικός καταστρώματος του ελληνικού φορτηγού «Λυδία II» Δημήτριος Κυριακού, 62 χρονών, ενώ το πλοίο έπλεε ανοιχτά του Μίλφροντ Χάβεν της Ουαλλίας. Η σορός του Έλληνα ναυτικού μεταφέρθηκε στο ουαλικό λιμάνι για να διακομισθεί στην Ελλάδα.

Κατά το ταξίδι του φορτηγού «Αιόλικ Ρήφερ» από Ιταλία για Ελλάδα, απεβίωσε αιφνιδίως στις 3 Νοεμβρίου ο Πολωνός ναυτικός Czekien Jozef, 42 χρονών.

Συνένωση των Ένώσεων Ασφαλιστικών Εταιριών

Ως ιστορικής σημασίας για την ελληνική ασφαλιστική αγορά χαρακτηρίζεται η απόφαση περί συνενώσεως των δύο Ένώσεων Ασφαλιστικών Εταιριών της χώρας, της «Ένωσης Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών» και της «Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών», στην οποία πρόσφατα κα-

τέλεξαν οι εκπρόσωποι των Διοικητικών τους Συμβουλίων.

Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι ασφαλιστικές εταιρίες της χώρας, περιλαμβανομένων των εταιριών του δημοσίου και ιδιωτικού τομέως, καθώς και των άλλοδα-πών που λειτουργούν στην Ελλάδα, θα εκπροσωπούνται από μία και μόνο Ένωση, με την επωνυμία «Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος», η οποία και θα αποτελεί το αναγνωρισμένο επαγγελματικό

σωματείο τους.

Νέα ύπηρεσία της SWISSAIR

Αρχισε να λειτουργεί και στην Ελλάδα η νέα ύπηρεσία της Έλβετικής αεροπορικής εταιρίας, που προσφέρει ταχεία αερομεταφορά εγγράφων ή δεμάτων, από πόρτα σε πόρτα, μέσα σε 24 ώρες στην Εύρωπη ή σε 48 σε προορισμούς εκτός Εύρω-πης.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 13 Νοεμβρίου, 1991.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	94.00	183.00
Γένοβα	108.00	239.00
Άμβούργο	100.00	195.00
Χάβρη	114.00	233.00
Πειραιάς	106.00	225.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	102.00	260.00
Τζέντα	98.56	237.88
Ράς Τανούρα	90.25	206.53
Ην. Άρ. Έμιράτα	89.00	215.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	103.00	210.00
Ντακάρ	117.00	227.00
Λάς Πάλμας	106.00	217.00

Θέουτα	98.00	228.00
Ντάρμπαν	84.00	230.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	94.00	300.00
Σίδνεϋ	102.00	217.00
Χόγκ Κόγκ	99.00	197.00
Σιγκαπούρη	87.00	184.00
Τόκιο	99.00	227.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	95.00	215.00
Νέα Υόρκη	95.00	212.00
Χάμπτον Ρόουντς	107.00	216.00
Χιούστον	85.00	183.00
Νέα Όρλεάνη	83.00	183.00
Λός Άντζελες	82.00	195.00
Κρίστομπαλ	93.00	220.00
Ρίο Ιανέιρο	112.00	329.50
Μπουένος Άϊρες	128.00	224.00
Μοντεβιδέο	106.00	256.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, φάξ: 4138581.

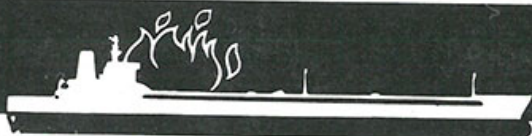
THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ	Κυπριακή	6.522	1977	Κατά τό ταξίδι Βαλέντσια για Πειραιά βυθίστηκε ανοικτά της Σαρδηνίας σε θέση 37.52 Β, 08.18 Α στις 8/11.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (πρ. «Belle»)	Βανουάτου	8.831	1974	Επιθεωρήθηκε στη Φερρόλ, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 17/10.
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ	Μπαχάμας	6.666	1972	Συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερόπλοιο «Hanjin Keelung» στη Γιοκοχάμα στις 31/10.
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ	Μπαχάμας	6.666	1972	Επιθεωρήθηκε στη Γιοκοχάμα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/11.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Έλληνική	6.298	1978	Κατά τήν άγκυροβόληση στη Σαβάννα, στις 1/11, συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερόπλοιο «E-dyth L.».
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	Κυπριακή	9.084	1971	Ανέφερε βλάβη στο πηδάλιο, στον Πειραιά στις 6/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4	Κυπριακή	67.914	1973	Υπέστη πυρκαϊά στη μηχανή στις 4/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Ντάρμπαχ.
ΖΑΡΑ	Λιβεριανή	16.366	1977	Εμεινε άκυβέρνητο λόγω κακοκαιρίας σε θέση 41.51 Β, 56.39 Δ.
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.	Κυπριακή	15.498	1973	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά τον Νοέμβριο.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Κυπριακή	9.466	1971	Συγκρούστηκε στη ράδα του Πειραιά, στις 31/10, με τό τάνκερ «Aquila». Αναγκάστος ύδροδεξαμενισμός καί επισκευές.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (πρ. «Zelande»)	Μπαχάμας	23.910	1977	Κατά τό ταξίδι Χανόμ για Τσίμπα υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στις 14/10 καί κατέπλευσε στο Ουλσάν για επισκευές.
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ	Κυπριακή	14.095	1972	Κατά τό ταξίδι Ρόττερταμ για Κομώ Μπαίη υπέστη βλάβη στην μηχανή στις 21/10.
ΥΠΑΝΕΜΑ	Μάλτας	40.059	1977	Συγκρούστηκε στη ράδα του Φλάσιγκ, στις 7/11, με τό δεξαμενόπλοιο «British Esk», υπέστη είσορή ύδάτων καί προσαράχθηκε στην άκτή.
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	Έλληνική	21.374	1966	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Σ. Μάϊκλ, στις 6/11.
ΦΡΗΠΟΡΤ	Κυπριακή	29.709	1973	Κατά τόν απόπλου από τό Λαύριο, προσάραξε στις 2/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Έλληνική	19.882	1980	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά, στις 25/10.
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	42.470	1974	Κατά τήν εκφόρτωση στην Αύγουστα υπέστη διαρροή φορτίου, στις 31/10.
ΠΕΡΚΟ	Μάλτας	1.597	1972	Επιθεωρήθηκε στο Μπρεμερχάβεν συνεπεία έκρηξης που υπέστη στη μηχανή στις 25/10. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΠΡΕΣΤΙΖ	Έλληνική	40.632	1976	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, ανοικτά της Σαβόνα, στις 11/11 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΙΚΤΟ:				
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	Λιβεριανή	54.996	1971	Κατά τό ταξίδι Νάρβικ για Άμβέρσα προσάραξε στις 4/10 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου, με ιδιαίτερη κινητικότητα στους τομείς διακίνησης μεταλλευμάτων και γαιάνθρακα που απασχόλησαν έναν μεγάλο αριθμό *charter size* και μικρότερων μπάλλκ κάρριερς σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Στόν τομέα των σιτηρών, κάποια καθυστέρηση που παρατηρήθηκε στην είσοδο νέων φορτίων στην αγορά του 'Ατλαντικού, οδήγησε σε αύξηση του προσφερόμενου τοννάζ και έδωσε την ευκαιρία στους ναυλωτές να αναχαιτίσουν την ανοδική εξέλιξη των ναύλων.

Τό φαινόμενο αυτό λογικά ερμηνεύεται ως παροδικό, καθώς αν υπολογισθούν τα αναμενόμενα φορτία σιτηρών από τον Καναδά προς τη Σοβιετική Ένωση, από τις ΗΠΑ προς Αίγυπτο και 'Απω 'Ανατολή και από την Εύρωπη προς διάφορους προορισμούς, φθάνουμε στο συμπέρασμα ότι μόνο τα φορτία σιτηρών που θα εισρεύσουν στην αγορά τις προσεχείς εβδομάδες θα υπερβούν τους πέντε εκατ. τόννους.

Εκτός από τα φορτία σε μέγεθος πάναμαξ, η αγορά του 'Ατλαντικού διακίνησε έναν σημαντικό αριθμό φορτίων σε μικρότερα μεγέθη με προορισμό την Νοτ. 'Αφρική, την 'Ερυθρά Θάλασσα και τον 'Ινδικό 'Ωκεανό.

Στην αγορά του Ειρηνικού η ροή νέων φορτίων υπήρξε σταθερή και τό ναυλωτικό ενδιαφέρον διατηρήθηκε υψηλό τόσο για κυκλικά ταξίδια σε μέγεθος πάναμαξ, όσο και για χρονοναυλώσεις περιόδου 3-5 μηνών.

Οι λοιπές κατηγορίες φορτίων ελάχιστα προσέφεραν στη διαμόρφωση των επιπέδων της αγοράς με αποτέλεσμα οι ναύλοι των *handy size* μπάλλκερς να παρουσιάζουν αρκετές αυξομειώσεις ανάλογα με την περιοχή και προς τό παρόν να μην έχουν όφελγηθεί όσο τά άλλα μεγέθη των πλοίων ξηρού φορτίου.

Ας δοϋμε όμως τούς ναύλους που πληρώθηκαν στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Ας δοϋμε όμως τούς ναύλους που πληρώθηκαν στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 57.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ολλανδία, δολ. 14,00.

— 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Σοβιετικό λιμάνι Μαύρης Θάλασσας, δολ. 24,50.

— 55.000 τον. Πόρτλαντ για 'Ακαμ-

πα, δολ. 25,75.

— 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 16,50.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 27,00.

— 52.000 τον. Σαουθάμπτον για Νοτ. Κορέα, δολ. 19,50.

— 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καζαμπλάνκα, δολ. 16,25.

— 25.000 τον. Μεγ. Λίμνες για Νορβηγία, δολ. 35,50.

— 20.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για 'Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 16,25.

Μεταλλεύματα:

— 160.000 τον. Τουμπαράο για 'Ιαπωνία, δολ. 12,00.

— 150.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 5,85.

— 120.000 τον. Πόρτ Χέντλαντ για Κίνα, δολ. 7,50.

— 115.000 τον. Σεπετίμπα για Καοσιούγκ, δολ. 12,50.

— 110.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Ρόττερταμ, δολ. 6,00.

Γαιάνθρακες:

— 120.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Καοσιούγκ, δολ. 9,15.

— 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαϊ για 'Ιαπωνία, δολ. 15,80.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρόττερταμ, δολ. 6,80.

— 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Κωσταντζα, δολ. 13,00.

— 60.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 25,25.

Λιπάσματα:

— 25.000 τον. Ντακάρ για 'Ινδία, δολ. 37,00.

— 22.000 τον. Καζαμπλάνκα για 'Ινδία, δολ. 37,00.

— 14.500 τον. Τζουμπαϊλ για 'Ινδία, δολ. 18,00.

— 10.000 τον. σε σάκκους Βάρνα για Μπέιρα, δολ. 45,00.

Ζάχαρη:

— 14.000 τον. Κούβα για 'Αλγερία, δολ. 37,00, όπιόν Αίγυπτο, δολ. 38,50.

— 14.000 τον. Μπουεναβεντούρα για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 16,00.

— 14.000 τον. Βραζιλία για Λιβύη, δολ. 36,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Όπως προαναφέραμε, στην περιοχή του Ειρηνικού έντονο παρέμεινε τό ενδιαφέρον των ναυλωτών για χρονοναυλώσεις περιόδου 3-5 μηνών πλοίων πάναμαξ σε ήμερήσια μισθώματα που κυμαίνονται περί τά 13-14.000 δολάρια, ενώ για τά κυκλικά ταξίδια από την ίδια περιοχή τά μισθώματα κυμάνθηκαν περί τά 12-13.000 δολάρια.

'Από τον 'Ατλαντικό μέ επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή τά μισθώματα των πάναμαξ έφθασαν και σε όρισμένες περιπτώσεις ξεπέρασαν τά δολ. 17.000 την ήμερα, ενώ στά *handymax* κυμάνθηκαν περί τά δολ. 10.000 την ήμερα μέ αξιόλογη αποζημίωση για τον πλοϋ υπό έρμα.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

— 69.400 τον. d.w. από 'Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 13.050 την ήμερα.

— 64.500 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 17.000 την ήμερα, πλέον άμοιβής 300.000 δολαρίων.

— 60.900 τον. d.w. από Ρόττερταμ για Σαουδ. 'Αραβία, δολ. 14.750 την ήμερα.

— 43.200 τον. d.w. από Λόγκ Μπήτς μέσω Κέδρος 'Αϊλαντ για 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ήμερα, πλέον άμοιβής 230.000 δολαρίων.

— 38.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για περίοδο 3-5 μηνών μέ επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 9.700 την ήμερα.

— 37.400 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ μέσω Βαλτικής για Σκώ, δολ. 8.000 την ήμερα πλέον άμοιβής 175.000 δολαρίων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάποια γενική βελτίωση της δραστηριότητας σημειώθηκε στην αγορά των δεξαμενοπλοίων στις περισσότερες από τις βασικές περιοχές φορτώσεων κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου.

Στόν 'Αραβικό Κόλπο χωρίς ή δραστηριότητα να φθάσει στά συνήθη για την έ-

efectors

ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
της

ifm Electronic - Γερμανίας

Επαγωγικοί, χωρητικοί, Φωτοκύτταρα,
Οπτικές Ίνες, Επιτηρητές, Ροής,
Στροφών, Ταχύτητας, Ολίσθησης,
Ακίνησιας, Κωδικοποιητές, Μετρητές

SIGMA HELLAS LTD.

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

ποχή επίπεδα, οι ναύλοι των VLCC προς την Άπω Ανατολή κυμάνθηκαν περί τά WS 57-60, ενώ μικρότερα φορτία προς Δυτικούς προορισμούς πληρώθηκαν περί τά WS 80.

Σταθερότητα και βελτίωση των επιπέδων των ναύλων σημειώσαμε στη Μεσόγειο με αρκετές φορτώσεις στο μέγεθος των 80.000 τόννων με ναύλους άνω των WS 110.

Αντίθετα, περιορισμένη υπήρξε η διακίνηση φορτίων από τη Δυτ. Αφρική με τους ναύλους για τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών να κυμαίνονται μεταξύ WS 72-78.

Δραστήρια υπήρξε η αγορά της Καραϊβικής με τα φορτία των 70.000 τόννων στα WS 110/115, με παράλληλη άνοδική εξέλιξη της κίνησης και στα καθαρά φορτία που πληρώνονταν περί τά WS 200 για τό σύνθετες μέγεθος των 30.000 τόννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις που πραγματοποιήθηκαν:

— 250.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 60.

— 220.000 τον. Ιράν για Δύση, WS 53.

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

— 120.000 τον. Υεμένη για Μεσόγειο, WS 87,5.

— 96.000 τον. Βρεταννία για Πολωνία, WS 112,5.

— 80.000 τον. Αλγερία για Ιταλία, WS 100.

— 80.000 τον. Καραϊβική για Εύρωπη, WS 77,5.

— 72.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 110.

— 66.000 τον. Ρόττερνταμ για Κεμπέκ, WS 135.

— Στα καθαρά σημειώνουμε:

— 40.000 τον. Χιούστον για Μόντρεαλ, WS 175.

— 30.000 τον. Καραϊβική για Βορ. Αμερική, WS 200.

— 30.000 τον. Βραζιλία για Βορ. Αμερική, WS 168.

700.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 15-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. σιτηρά Άγκαντίρ, δολ. 16 φίο, 5 ημέρες/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-5.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Σάιντ Λόρενς Ρίβερ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Χάντερστον, δολ. 6,35 φίο, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 10-20.

ΑΙΓΙΑΛΗ: Σεπετίμα Τέρμιναλ 115.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Καοσιούγκ, δολ. 12,50 φίο, 40.000 /38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-15.

ΑΡΚΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 834.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 6,80 φίο, 6 ημέρες, Νοέμβριο.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Χουάσκο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 11 φίο, 60.000/40.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-25.

ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 6,80 φίο, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 15-20.

ΚΑΣΗ: Βραζιλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 14 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 15.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 25 — Δεκεμβρίου 5.

ΣΗΜΠΑΛΚ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες φόρτωση /σύνθηης εκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Αλγερία, δολ. 23,50 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση. ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Βαλτιμόρη 63.000 τον. γαιάνθρακες Ένσεντ, δολ. 9,40 φίο, 25.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-25.

ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ: Άνναμα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 34, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. ελεύθερη εκφόρτωση, Νοεμβρίου 4-10.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΪΡΙΝΓΚ: Ρίσαρντς Μπαί 130.000 τον. γαιάνθρακες Μιλάκι, δολ. 10,25, φόρτωση κλίμακας/15.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-30.

ΣΟΥΕΡΤΕ: ΗΒ 50.000 τον. σιτηρά Νοτ. Κορέα, δολ. 27,25, φίο, 7.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 11-16.

ΕΥΛΙΜΕΝΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-15.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 26,50 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 15-30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Μισισσιππί 53.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 14,25 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 18-25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μισισσιππί 66.000 τον. περίπου σιτηρά Ρόττερνταμ, δολ. 807.500 κατ' αποκοπή φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 20-26.

ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Ρόμπερτς Μπάνκ 130.000 τον. γαιάνθρακες Κίνα, δολ. 8,80 φίο, 12 ημέρες, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 5.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Λόουερ Μπουκάναν 75.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Άνατολ. Δουκέρκη, δολ. 8 φίο, 6 ημέρες, Νοέμβριο.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27,25 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 15-25.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Τίλμπουρι 50.000 τον. σιτηρά Σαουδ. Αραβία, δολ. 22,50, 5 ημέρες/ 3.000

τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-11.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ Πόρτ Καρτιέ 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 6 φίο, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 1-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Μομουγκάο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 7,60 φίο, 40.000 /25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-30.

ΚΟΡΩΝΙΣ II: Παρανάγκουα 23.000 τον. δημητριακά Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ. 16,50 φίο, 8 ημέρες, Νοεμβρίου 10-25.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Ντακάρ 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 37, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 3-10.

ΤΡΑΣΤ: Τζουμπαϊλ 14.500 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 18 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 5-10.

ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ: Παρανάγκουα 48.000 τον. περίπου σιτηρά Λισσαβώνα / Άμβουργο, δολ.



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΝΡΑΪΖ: 20.335 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Φλάσσιγκ άμεση, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.550 τήν ήμερα.

ΛΕΩΝ: 26.960 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ύμουϊντεν, άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ίαπωνία, δολ. 8.400 τήν ήμερα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τόν. d.w. του 1989, παράδοση Ίαπωνία άρχές Νοεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 13.050 τήν ήμερα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Λόγκ Μπήτς Νοεμβρίου 15-20, ταξίδι μέσω Κέδρος Άϊλαντ με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 10.250 τήν ήμερα, πλέον δολ. 230.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Γιοκοχάμα Νοεμβρίου 10-14, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.750 τήν ήμερα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Λ.: 64.584 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 20-25, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ίαπωνία, δολ. 17.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 300.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ: 64.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ Νοεμβρίου 1-15, έπαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 14.750 τήν ήμερα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 37.428 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής με έπαναπαράδοση Σκώ, δολ. 8.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 77.300 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Μπέλφαστ Νοεμβρίου 23, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 16.100 τήν ήμερα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 69.120 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Νοεμβρίου 8-15, ταξίδι μέσω Φιλιππίνες με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 12.700 τήν ήμερα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ Νοεμβρίου 14-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 12.700 τήν ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Νοεμβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με έπαναπαράδοση

Σιγκαπούρη / Ίαπωνία δολ. 13.500 τήν ήμερα.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.200 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Μόρεχεντ Σίτυ Νοεμβρίου 9-14, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Νοεμβρίου 5-10, ταξίδι με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 12.000 τήν ήμερα.

ΒΑΤΗΣ: 155.100 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Δυτική Αυστραλία άμεση, κυκλικό ταξίδι με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 16.850 τήν ήμερα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΠ: 42.183 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Ντακάρ Νοεμβρίου 10-20, έπαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 13.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.350 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ντάλιαν άμεση, ταξίδι μέσω Κίνας με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 12.250 τήν ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΙΟΣ: 65.300 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Άνναμπα τέλος Οκτωβρίου, ταξίδι 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 14.250 τήν ήμερα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Άπω Άνατολή Νοεμβρίου 10-20, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 13.300 τήν ήμερα.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.826 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Άτλαντικό άρχές Ιανουαρίου '92, περίοδο 18 μηνών, δολ. 12.200 τήν ήμερα.

ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 70.280 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Νοτ. Ίαπωνία μέσα Νοεμβρίου περίοδος 2-4 μηνών, δολ. 12.950 τήν ήμερα.

ΙΑΠΕΤΟΣ: 119.500 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ πρώτο τρίμηνο 1992, περίοδο 12 μηνών, δολ. 14.500 τήν ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΣΙΟΥΡ Λ.: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. Κεμπέκ, WS 135, Νοεμβρίου 5.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ: Πουέρτο Μιράντα 60.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 125, Νοεμβρίου 4.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Άλγερία 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 90, Νοεμβρίου 8.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Σιντί Κερύ 87.000 τόν. Σαβόνα, WS 100, Νοεμβρίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Άρζού 80.000 τόν. μέρος φορτίου Φός, WS 110, Νοεμβρίου 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ: Δυτ. Αφρική 123.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, Νοεμβρίου 20.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αφρική 115.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 82,5, Νοεμβρίου 20.

ΚΥΘΗΡΑ: Δυτ. Αφρική 135.000 τόν. Ίσπανία, WS 67,5, Νοεμβρίου 20.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. Νοτ. Κορέα, WS 57,5, Νοεμβρίου 19.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σαίντ Κρουά 42.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 150, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 140, Νοεμβρίου 11.

ΜΕΤΑΞΑΤΑ: Χιούστον 40.000 τόν. καθαρά Μόντρεαλ, WS 175, Νοεμβρίου 12.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Ράς Τανούρα 128.000 τόν. Αύγουστα, WS 79,5, Νοεμβρίου 28.

ΡΑΨΟΝΤΥ: Περσικό Κόλπο 110.000 τόν. Φινλανδία, WS 85, Νοεμβρίου 27.

ΕΜΕΡΑΝΤ: Ράς Τανούρα 228.000 τόν. Μπατάν, WS 59, Νοεμβρίου 22.

ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ: Μίνα άλ Άχμαντί 170.000 τόν. Ινδία, WS 66, Νοεμβρίου 9.

ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ: Κόλπο ΗΠΑ 38.000 τόν. Άνατολ. άκτή Μεξικού, WS 215, Νοεμβρίου 6.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βραζιλία 30.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 200, Νοεμβρίου 12.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Άρζού 76.000 τόν. Αύγουστου, WS 102,5, Νοεμβρίου 17.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Δυτ. Αφρική 132.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 72,5, Νοεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Φλόττα Τέρμιναλ 96.000 τόν. μέρος φορτίου Γκντάνσκ, WS 112,5.

ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μπιλμπάο 22.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 167,5, Νοεμβρίου 16.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. Αφρική 118.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 69,5, Νοεμβρίου 18.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτική Αφρική 113.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 75, άρχές Νοεμβρίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Ρότερνταμ 70.000 τόν. Κορούνα, WS 102,5 Νοεμβρίου 6.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΤΖΥ: Σιντί Κερύ 125.000 τόν.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N.J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7553

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

A.O.H. J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

Κωσταντζα, WS 70, Νοεμβρίου 1.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Γουαντί Φεϋράν 78.000 τον. Ίταλία, WS 92,5, Νοεμβρίου 6.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Νοεμβρίου 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σιντί Κερύ 120.000 τον. Ίταλία, WS 67,5, Νοεμβρίου 2.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 380.000 τον. Δυτικές όψιδόν, WS 58,75, Νοεμβρίου 6.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 62,5, Νοεμβρίου 9.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Μπράς Ρίβερ 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 75, Νοεμβρίου 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Ίταλία, WS 70, Νοεμβρίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ: Γιαμπού 310.000 τον. Αϊν Σούκχνα, δολ. 750.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 14.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Κίνα 100.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.500.000 κατ' αποκοπή, Νοεμβρίου 12.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σιντί Κερύ 89.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, Νοεμβρίου 11.

ΧΩΚ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ /Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Νοεμβρίου 9.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καρίπιτο 38.000 τον. μέρος φορτίου Κόρπους Κρίστι, WS 197,5, Νοεμβρίου 7.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Λά Σαλινά 74.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 117,5, Νοεμβρίου 4.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Ράς Σουκχέρ 135.000 τον. Φός, WS 70, Νοεμβρίου 20.

ΙΝΤΙΑΝΑ: Κάργκ Αϊλαντ 280.000 τον. Αϊν Σούκχνα, WS 62,5, Νοεμβρίου 13.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΡΦΕΥΣ: 49.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση Δεκέμβριο για περίοδο 12 μηνών, δολ. 11.900 τήν ημέρα.

FLAT FOR RENT AT PASSALIMANI

SEA VIEW — AIRCONDITIONED — WITH OR WITHOUT FURNITURE — TWO TELEPHONE LINES — TWO BEDROOMS — TWO BATHROOMS — BIG LIVING AND KITCHEN - 97m²
INFORMATION: 8134568 or 8134704 Mr. VASSILIOU

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
7766585 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

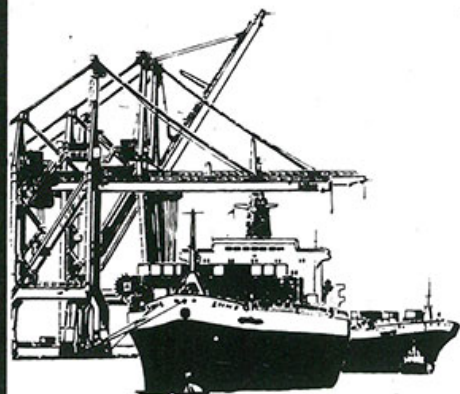
* APPOINTED SURVEYORS FOR:

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

★

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

NAFTIKA CHRONIKA



A MEMORABLE CELEBRATION

We greet the restoration of the educational order at the Merchant Marine Academy of Aspropyrgos. The people who in the morning of the 24nd of October were there to welcome the new students were able to appreciate what was accomplished and to draw some conclusions.

About the good appearance and fine presence of the cadets which justified not only the pride of their parents but also the satisfaction of the shipping world who attended the celebration.

Also about the excellent state of the schools buildings and equipment. Class - rooms, engine - rooms, workshops, laboratories and open - air facilities gave the impression of a serious effort to carry on and further improve the work and up hold the reputation of the first merchant marine training institution of the country.

The speeches which the Minister of Mercantile Marine and the Commander of the School addressed to the new students expressed clearly the firm decision to introduce a spirit of joint effort and cooperation vital in ensuring the training and discipline required by the industry.

We must not overlook all these achievements. Our merchant fleet and shipping industry are based on native skills. And every effort in that direction deserves our full - hearted praise and support.

MANAGEMENT AND THE SAFE OPERATION OF SHIPS

With respect to Management in the Context of the Safe Operation of ships, INTERCARGO's executive committee adopted the following principles:

— The Association stands for, and fully supports, all efforts to improve standards of safety in the operation of ships, in crewing and manning, in pollution control and in cargo safety, and generally to raise standards. This is a matter for management.

— It is imperative that standards in this regard are set, not on a piecemeal or ad hoc basis, but at full international intergovernmental level. It thus follows Intercargo fully supports the work of IMO in the development of and International Safety Management Code. Until such time as the Association has consultative status with IMO, members are recommended to monitor developments, and to participate in the work at national level.

— The manner of auditing compliance with the standards to be established is a matter for consideration by administrations at national level. It may vary from country to country according to circumstances and the nature of the operation to be audited. The successful conclusion of an audit is not to be regarded as absolving management from its duties to ensure safe operation in the terms already

mentioned.

— Whilst Intercargo believes that a fully international solution must be the final goals, any steps taken by members individually or collectively to enhance standards of safe operation can be regarded as helpful. Equally, commercial considerations may lead owners to embrace other solutions in the short term.

— It is very desirable that all shipowners work towards a common International Code. Thus Intercargo should seek to cooperate with other bodies such as ICS/ISF, BIMCO, and Intertanko towards the achievement of that aim.

— Classification Societies should concentrate their efforts along the lines of their well founded expertise in carrying out Classification Surveys; in taking the initiative to improve design standards especially in the light of recent losses; and finally in reexamining and reassessing in full cooperation with ship managers the methods and procedures for the maintenance and surveys of ship's, with the aim to enhance safety of ship operation and protection of the environment. We do not believe it is the proper role of classification societies to examine management procedures and the quality of operators.

essel and of the environment.

Greek seamen and shipowners, who so spontaneously and with such faith addressed themselves at that time to the «filotimo» and the self-esteem of the seafarer for the salvation of the seas, could be justified today when feeling satisfaction for their foresight and for the leadership of greek shipping in this crucial problem. They would not be justified only for the reversal of public opinion, but also for the splendid record of the HELMEPA member vessels when inspected by foreign Port Authorities all over the world, for the admiration on the part of the big oil companies, and for the recognition by the IMO of the very important motivational and educational activity the Association steadily develops.

HELMEPA PRESENTS THE 1991-92 TRAINING PROGRAM

At her permanent exhibition in Piraeus, the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) presented on November 6th, the 1991-92 training program of seafarers and member of the Association.

Speaking to an audience of shipowners and managers of shipping companies HELMEPA's chairman Basil Pappachristidis underlined that HELMEPA follows with particular interest and participates as much as possible to the discussions taking place at IMO today, because it is exactly on the human element that HELMEPA has focussed all its efforts over the past nine years. One could very well say that HELMEPA's Declaration of 1982 was prophetic and that, sooner or later, international public opinion would eventually recognize the crucial role of the seafarer in the protection of the v-

BIMCO PROTESTS PIRACY IN SIERRA LEONE

The Baltic and International Mariti-

me Council, has made a strong protest to the Sierra Leone High Commission in London about the lack of security at the port of Freetown, Sierra Leone. The complaint was prompted by a recent case of piracy involving the vessel of a BIMCO member.

The vessel, flying a European flag was boarded during the night by about 100 pirates who tied up the crewmembers who were on watch. Thirty minutes into the attack the vessel's officers were able to sound the alarms. The alarms, however, had no effect. There was no response from the shore and the thieves continued their activities onboard.

After one and a quarter hours the pirates began to leave the vessel, taking with them personal belongings of the crewmembers, various pieces

of the ship's equipment, and items pilfered from the cargo. During the attack several crewmembers sustained injuries resulting from being beaten and tied.

BIMCO strongly urges the involved port authorities in Sierra Leone to undertake immediate and effective arrangements to prevent future incidents of piracy.

SEMINAR ON THE FUTURE TRAINING OF SEAFARERS

The International Shipping Federation (ISF), which is the international employers' organisation for shipowners, is sponsoring a one day seminar on the Future Training of Seafarers, to be held at 30-32 St. Mary Axe, London on Monday 18th November,

1991.

The Future Training of Seafarers is one of the principal challenges facing the industry today. Operators must address a number of issues urgently: the imminent serious shortage of qualified seafarers, the problems of meeting demands for high quality crews, and the need to take advantage of technological developments both on board ship and during pre-sea training. The object of this seminar will be consider the latest training developments in the context of these problems and to discuss the general direction in which the industry should be moving.

The seminar is expected to be of interest to senior training officers and fleet personnel managers employed by owners, operators and ship management companies.

The Wages Claims Statute in U.S.A.

by Captain Elias A. Katsaros,
Assistant Vice President (Gulf) of the General Steamship Corporation.

At the request of our readers we publish in English the article about the Wages Claims Statute in U.S.A. by Captain Elias A. Katsaros, published in our previous issue of November 1st, 1991, which offers a practical approach on this crucial subject.

In my capacity as assistant Vice President (Gulf) of General Steamship Corp., Ltd., a Maritime Agency with its main office located in San Francisco and 22 branches covering all major U.S./Canada/Alaska ports, I have been asked to elaborate on the practical approach and most particularly, how the shipowners/operators will avoid the unpleasant adventure of having their vessels seized on account of the aforesaid subject and also the steps/procedure that should be followed for the quickest release of the vessel in case the prementioned seizure is unavoidable.

Being a New Orleans resident for the past 4 years and attending a «non stop» follow-up of the vessels while into U.S. Gulf Ports and especially into the Mississippi River, I had the opportunity to see, that all cases of seizure -on account of disputed wages claims - have arisen from the following three main reasons:

First: Lack or extensive delay of the monthly allotments of the crewmembers either by the shipowning company or the Manning Agency of the country of the seamen.

Second: Lack of providing the requested cash advance, while vessel into any U.S. port.

To this respect please allow me to alert you, that the old formed saying «no not pay off the seamen in order to prevent possible desertion» not only will be useful nowadays, to the contrary it will lead you into the Penalty Wages Statute, if all requested by the seamen cash advance, will not be given to them with the arrival of the vessel into the port.

Third: Improper behavior and bad handling of the case, by the Masters and the Officers of the vessel's towards the crewmembers. Discrimination against their nationality and colour, or the proper structure of their body, using expres-

sions like «monkey» or «midget», etc. not only prevents eventual claims but to the contrary «attracts them».

Secondary common mistakes Shipowners/Operators - make when wage claims arise:

Inconsistent wage documents.

- Inconsistent wage documents are a primary source of these wage claims.
- Absolutely critical that all relevant documents contain the same wage rates.
- Articles should contain base rate set forth in individual employment contracts.
- Avoid referencing collective bargaining agreements in Articles instead of setting forth specific wage rates.
- If contracts or Articles refer to collective bargaining agreement, strictly follow that agreement.
- Ensure that masters carefully check employment contracts for signs of alteration when seamen board vessel.
- Ensure masters carefully and accurately enter wage rates in Articles.
- Check periodically to ensure Articles and contracts are properly kept.
- Occasionally check records of manning agents, especially in Philippines, to ensure they are not altering seamen employment contracts.
- When employing Filipino seamen, ensure that wages being paid to those seamen are amounts set forth in contracts of file with the POEA.

Do not discharge complaining crewmembers in U.S.

- This is critical error.
- If seamen will stay - let them stay until they can be discharged outside U.S.
- Discharge in U.S. ensures that seamen will be entitled to assert U.S. penalty wage claims.
- Also may give rise to claims for wrongful discharge, retaliatory discharge and other claims that may entitle seamen to damages in addition to wages and penalty wages.

- Virtually guarantees that seamen will retain a U.S. attorney.
- Also, makes shipowner look bad and supports seamen's claims that shipowner mistreated them.

If seamen refuse to work and demand discharge in U.S.:

- Do not make harmful comments in their seamen's books.
- Do not threaten to blacklist seamen.
- Make earliest possible arrangements to obtain replacement crew.
- Repatriate seamen as soon as possible.

If and despite all prementioned seizure of the vessel is a fact, then:

Posting Security:

This is most important procedural aspect of any wage claim.

- Security must be posted to have vessel released from judicial custody.
- Plaintiffs' attorneys know that as long as vessel remains under seizure, shipowner is under financial pressure to settle claims.

Seizure of vessel is seamen/plaintiffs' strongest weapon.

- Seamen can make invalid, false, fraudulent wage claims.
- Can get state court judge to require that extremely high bond be posted to secure vessel's release.
- Forces vessel owner to either incur expense of large bond or leave vessel under seizure.
- Delay and expense caused by seizure can force vessel's owner to settle false, invalid wage claims.
- On other hand, prompt posting of security allows shipowner to fight wage claims.

Wage claims generally not covered by P. & I. Insurance.

- Some defense clubs will post bond for some owners.
- In many cases owner must post bond himself.
- Can be very difficult and expensive, even impossible for small companies.

Posting a bond in United States takes time for European Shipowners.

- Usually it takes 1-3 days to post bond in Louisiana once Banks in Europe have opened.
- If vessel seized late in the week, may be difficult to post bond before weekend and avoid additional delay.
- This alone might force shipowner to settle seamen's claim, even if claims have no merit.

It is absolutely critical that once vessel is seized in a wage claim, shipowners must take immediate action towards post-

ing bond to secure vessel's release.

- Most courts in U.S. will only accept bonds from bond companies approved in that particular state.
- Most U.S. bonding companies require collateral for bonds be deposited in a U.S. bank.
- Therefore, if shipowner does not have a U.S. bank account, he must arrange to make the earliest possible transfer of funds to a U.S. bank.
- Transferring funds from European bank to U.S. bank generally takes at least one day.
- Consequently, owners must make earliest possible arrangements with their European banks to liaise with U.S. bank to ensure prompt posting of bond and prompt release of vessel.

Failure to take immediate action to post bond may require settlement of invalid, false and fraudulent wage claims.

No shipowner is completely safe.

- Claims arise more often from mistakes or misunderstanding.
- Even where no basis for wage claims exist, clever seamen's attorneys can make clever arguments.

Generally, the bark is worse than the bite

- In most cases, seamen generally do not recover penalty wages.
- Only where there is intentionally fraudulent conduct there is a realistic possibility of penalty wages.
- As where shipowner keeps two sets of wage books or shipowner improperly changes wage rates in seamen's contracts.
- In most cases, seamen's only weapon is the threat of very high penalties and the economic pressure they can put on shipowners.

Minimize the economic pressure.

- Post bond.
- Get a new crew.

Carefully analyze the seamen's claim.

- If it has no merit - fight it.
- If it has questionable merit - consider paying the back wages and fight the penalties.
- If claim appears valid - explore the possibility of reasonable settlement.

I hope this wider presentation of the Wages Claims Statute will be helpful for the smoother and quicker stay of all vessels into any U.S. port.

E.A. KATSAROS



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

**KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI**

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

Γ Ε Ν Ι Κ Ο Σ Ι Σ Ο Λ Ο Γ Ι Σ Μ Ο Σ

31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ**Α' ΠΑΓΙΟ**

	ΕΣΤΙΑ	ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικόπεδο:	27.184.802				
Κτίριο	501.163.066	528.347.868			528.347.868
Εγκαταστάσεις:	10.137.862		2.446.849		
Μείον αποσβέσεις:	7.382.107	2.755.755	788.534	1.658.315	4.414.070
Επιπλα και Σκεύη:	5.360.282		3.205.202		
Μείον αποσβέσεις:	4.388.461	971.821	919.136	2.286.066	3.257.887
Μηχανήματα:	9.156.091		4.812.639		
Μείον αποσβέσεις:	6.237.966	2.918.125	765.968	4.046.671	6.964.796
Μηχανές γραφείου:	493.987		681.300		
Μείον αποσβέσεις:	363.060	130.927	396.591	284.709	415.636
Εργαλεία - Όργανα:	434.625		63.273		
Μείον αποσβέσεις:	316.188	118.437	50.012	13.261	131.698
Βιβλιοθήκη Οργανισμού:	683.780				
Μείον αποσβέσεις:	381.941	301.839			301.839
Ιματισμός:	4.402.436				
Μείον αποσβέσεις:	4.376.191	26.245			26.245
Είδη ψυχαγωγίας:	107.735				
Μείον αποσβέσεις:	107.709	26			26
Διαμορφώσεις χώρων:	1.248.931				
Μείον αποσβέσεις:	977.789	271.142			271.142
Μεταφορικά μέσα:	518.287				
Μείον αποσβέσεις:	282.759	235.528			235.528
Εξοδα ίδρυσης και Οργάνωσης:	286.953				
Μείον αποσβέσεις:	286.952	1			1
Εγγυήσεις:		287.831		151.950	439.781
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:		536.365.545		8.440.972	544.806.517

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Προσωρινοί Χρεωστικοί Λογαριασμοί:	103.420				103.420
Αγορές αγαθών	462.803				462.803
Ηλεκτρολογικό υλικό:	129.962				129.962
Καύσιμα:	569.708				569.708
Δοσοληψίες κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.:	13.426.265				13.426.265
Φ.Π.Α.:	451.733				451.733
Ελλην. Δημόσιο Επιστρεπτέος Φ.Π.Α.	1.403.582				1.403.582
Εκκρεμείς διαφορές Φ.Π.Α.	1.098.374				1.098.374
Φ.Π.Α. διαφορά απογραφής '88:	177.960				177.960
Δαπάνες επόμενης χρήσης:	594.661				594.661
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ:	18.418.468			0	18.418.468

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο:		224.858			224.858
Καταθέσεις σε Τράπεζες:					
ΕΤΕ/Ναυτιλιακό δρχ:	91.951.877				
Τραπεζ. Κεντρ. Ελλάδος δρχ.:	1.295.341.395		767.714		
Τράπεζα Ελλάδος δρχ.:			2.753.606.065		
Τράπεζα Εργασίας δρχ.:	- 454				
Τράπεζα Κρήτης δρχ.:	1.016	1.387.293.834		2.754.373.779	4.141.667.613
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:		1.387.518.692		2.754.373.779	4.141.892.471

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:

1.942.302.705

2.762.814.751

4.705.117.456

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ:

1-

1

Πάγια Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.):

=

=

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ:

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι - Κεφάλαια:	1.920.938.417	2.657.260.898	4.578.199.315
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ:	1.920.938.417	2.657.260.898	4.578.199.315

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο:	4.892.363	336.227	5.228.590
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί:	12.347.304		12.347.304
Υποχρεώσεις σε τρίτους:	1.902.412		1.902.412
Προμηθευτές:	2.222.209		2.222.209
Προσωρινοί Πιστ. Λογαριασμοί:		105.217.626	105.217.626
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ:	21.364.288	105.553.853	126.918.141

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ:	1.942.302.705	2.762.814.751	4.705.117.456
---------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ:

Δικαιούχοι παγίων Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

= 1

= 1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1990

ΧΡΕΩΣΗ				ΠΙΣΤΩΣΗ		
	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Αγορές Αγαθών (αναλώσιμα)	2.130.088		2.130.088	Εσοδα μέσω ΝΑΤ	212.584.743	1.801.678.459
Ηλεκτρ. Υλικό (αναλώσιμα)	182.579		182.579	Εκτακτα έσοδα	108.484.441	431.829.732
Καύσιμα (αναλώσιμα)	1.540.520		1.540.520	Εσοδα Ξενώνων	40.521.272	
Δαπάνες Διοικητ. - Λειτουργικές	7.071.360	9.817.540	16.888.909	Εσοδα από λοιπές αιτίες	244.099	31.352
Αμοιβές Δ.Σ. - Επιτροπών	1.026.000	138.000	1.164.000			275.451
Αμοιβές παροχής Υπηρεσιών	91.447	19.110	110.557			
Μισθοδοσία προσωπικού	48.659.092	73.460.979	122.020.071			
Κρατήσεις και εισφ. Υ/τρίτων	10.972.290	16.332.047	27.304.337			
Εξοδα συντήρησης	313.962	214.021	527.983			
Ψυχαγωγία Ναυτικών	23.853.896		23.853.896			
Νομική Συμπαρ. Ναυτικών	8.026.179		8.026.179			
Γαμήλια Δώρα	36.840.630		36.840.630			
Συμπαράσταση στις Οικογ. Ναυτικών	16.091.619		16.091.619			
Χρηματικά Βραβεία σε παιδιά ναυτικών	12.433.165		12.433.165			
Οικον. ενίσχ. Ε-παγγ. Σωμ. Ναυτικών	1.500.000		1.500.000			
Συναλ/κές διαφορές	2.661.860	49	2.661.909			
Δαπάνες Ξενώνων	111.768.125		111.768.125			
Ανεγειρόμενος Ξενώνας	11.746.745		11.746.745			
Αποσβέσεις	1.127.864	1.243.622	2.371.486			
Οικογενειακά βοηθήματα		1.874.970.203	1.874.970.203			
Δωρεές		148.999	148.999			
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών χρήσης	63.797.134	257.194.964	320.992.098			
ΣΥΝΟΛΑ	361.834.555	2.233.539.543	2.595.374.098	ΣΥΝΟΛΑ	361.834.555	2.233.539.543

Πειραιάς, 26 Μαρτίου 1991

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Ο Προϊστάμενος
Οικονομικής Υπηρεσίας
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

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 χώρα 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 αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δειλάτε - ε. = έφθασε)
(β. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
AGIA ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
AGIA ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA ΤΡΙΑΣ	74	16819
AGIASOS	82	36000
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS MHNAΣ	75	32760
ADAMAS	83	45293
AETOS	72	3065
AGENIS EEPPEΣ	69	6326
AGHNAI	67	9443
AGIAIAN	74	55783
AT'LAANT SKA'Y	76	11084
AT'LAANT SKIPER	84	16800
AT'LAANT TZEM	85	16800
AIOLIK RHΦEP	78	6933
AT'PHNH EMEPAANT	77	9136
AT'PHNH NTECTINY	71	78021
AT'PHNH ΣΑΦA'Y	77	9136
AT'PHNH ΓΟΥ'INT	83	20960
AT'PHNH ΛA'ION	77	38484
AT'PHNH NTOLAFIN	83	35000
AT'PHNH ΣH	73	53964
AT'PHNH (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTH	77	14998
ALAEANAPPA	74	10058
ALAEANAPPA	75	22575
ALAEANAPPA	81	14641
ALAEANAPPA II	77	1598
ALAEANAPPA III	77	1584
ALAEION XOOYH	68	9084
ALIKPATOP	83	15857
ALIN II	69	10650
ALKAIOΣ	77	11213
ALKIMOΣ	85	24700
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIS	73	13631
ALKYONIS (δ.)	91	56580
ALMA	80	11584
ALMPETPA	84	17882
ALZ AMALIA	84	14103
ALZ ANAOΣ	84	14103
ALFA IAN (δ.)	72	52440
ALFA SKA'Y	74	52459
ALFA STAR (δ.)	72	51818
ALFA TZOYPIEP	85	14400
ALFA TΣAΛΛENTZ	84	10511
ALFA ΦE'IO	84	22000
AMAZONIA	77	9328
AMANTEOYΣ	84	36958
AMILLAA	72	13631
AMOLIANH	75	34366
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEΛ APOLLON	79	10996
ANAGΓEΛ APΓKONAT	81	36061
ANAGΓEΛ APHΣ	80	10996
ANAGΓEΛ ATΛAZ	84	10511
ANAGΓEΛ BENTCOP	89	36781
ANAGΓEΛ BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEΛ FKOPY	74	13633
ANAGΓEΛ ΓΟΥ'INTOM	74	13348
ANAGΓEΛ ENTHOP	78	13889
ANAGΓEΛ EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEΛ HFKA	83	20432
ANAGΓEΛ HNTEP	85	14400
ANAGΓEΛ HMΠEPY	76	13633
ANAGΓEΛ MA'IT	78	13889
ANAGΓEΛ NTIFKNITY	84	24643
ANAGΓEΛ ONECTY	83	18641
ANAGΓEΛ PAOYEP	82	19343
ANAGΓEΛ ΠIΓ'Σ	74	13631
ANAGΓEΛ ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAGΓEΛ ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEΛ ΣAEEΣ	84	24643
ANAGΓEΛ SKA'Y	79	10993
ANAGΓEΛ SKIPIT	78	13889
ANAGΓEΛ TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEΛ TPAMPION	71	9229
ANAGΓEΛ ΦINTELITY	79	13883

πρός Σίντι Κερπ 3/10	
πρός Ιαπωνία 21/9	
ε. Πειραιά 26/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 23/9	
ε. Πειραιά 23/9	
πρ. «Καπετάν Σιδέρης»	
α. Πόρτ Άλμπερνι 22/9	
πρός Σαφάγκα 10/9	
πρός Ιντσόν 19/9	
πρός Ν. Αμερική 3/10	
πρός Καμπάνα 2/10	
α. Ν. Όρλεάνη 2/10	
πρός Όρν 28/9	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Μπ. Άλρε 2/10	
πρός Ούμ Σάιντ 18/9	
πρός Γκίλογκ 27/9	
πρός Ιντσόν 31/8	
πρός Σ. Τζών 30/9	
πρός Πόρτο Μολιβάρ 20/9	
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 20/9	
πρός Μπέλου 29/9	
πρός Γένοβα 30/9	
πρ. Τουρκία 10/9	
ε. Νιούκαστλ 4/10	
πρ. Ιντσόν 23/8	
ε. Σιγκαπούρη 18/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λονδίνο 1/10	
πρ. Βανκούβερ 2/9	
πρ. Ν. Όρλεάνη 2/10	
ε. Φουτζέιρα 27/9	
ε. Κοτονού 22/9	
πρ. Πόρτ Κόφφορτ 25/9	
πρ. Ν. Όρλεάνη 2/10	
α. Τάιτσονγκ 20/8	
πρ. Μομπάσα 25/8	
επισκευές Πειραιά 1/4	
δργ. Πειραιά	
στο Μπαντάρ Άμπας	
ε. Πόρτ Γκρου 27/9	
πρ. Μομπάσα 11/9	
πρ. Μπ. Άμπας 29/9	
α. Χόγκ Κόγκ 26/9	
πρ. Κουμάντα 16/9	
πρ. Ρόττερταμ 28/9	
υπό ναυπήγηση	
πρ. Βαλπαράϊζο 28/9	
ε. Τζιμνίχαμ 16/9	
α. Μαυρίκια 24/9	
πρ. Κίλαγκ 24/9	
ε. Πειραιά 24/9	
α. Υμουίντεν 3/10	
πρ. Ν. Κορέα 19/9	
πρ. Χόγκ Κόγκ 9/9	
ε. Πόρτ όφ Σπαίν 19/9	
πρ. Ρίτσαρντ Μπαί 21/9	
πρ. Νεμουρτ Μπαί 24/9	
πρ. ΗΠΑ 14/9	
ε. Κοτονού 4/9	
πρ. Βραζιλία 17/9	
α. Ν. Όρλεάνη 2/10	
ε. Πενσάκολα 26/9	
ε. Ρόττερταμ 5/10	
πρ. Κορέα 22/9	
ε. Πόρτ Κέμπλα 17/8	
πρ. Κριστομπαλ 27/9	
πρ. Εύρωπη 18/9	
α. Χιούστον 17/9	
α. Ήστ Λόντον 4/9	
πρ. Χό Τσι Μίνχ Σίτ 9/9	
ε. Μπιλμπό 29/9	
α. Βανκούβερ 22/9	
ε. Χακάτα 17/9	
ε. Μαϊζούρου 26/9	
πρ. Κίνα 7/8	
πρ. Κασσιόγκ 25/9	
ε. Νιούκαστλ 5/9	
πρ. Κεμαρμάν 24/9	
πρ. Ταϊβάν 21/9	
πρ. Άντβέντ Μπ. 4/9	
πρ. Κασίμα 23/9	
ε. Μπέρμεν 3/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/9	
πρ. Χό Τσι Μίνχ Σίτ 9/9	
α. Μαυρίκια 24/9	
πρ. Κό Σιάγκ 17/9	
πρ. Μασάγουα 24/9	
πρ. Τόκιο 18/9	

ANAGΓEΛ ΦOPTCIOYH	74	13633
ANAGΓEΛ XONOP	76	13633
ANAGΓEΛ XOOYH	74	13633
ANAGΓEΛ XOPAT'ZON	77	16378
ANAMELI	77	14584
ANAE ΛA'TON (δ.)	82	3356
ANAE TA'TΓKEP (δ.)	83	5280
ANASTACIΣ (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPAΣ	77	15592
ANAPPOEON	76	26275
ANAPPOEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500
ANAPPOC APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOC ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOC ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOC MEATEMI	73	32781
ANAPPOC OKEANIA	77	20676
ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITZA A.	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK PAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAITH	84	36353
ANTZELIK XOOYH	85	25300
ANTZELINA A.	75	12913
ANTIMHΛOC (δ.)	72	17355
ANTIPAPC (δ.)	76	28059
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622
ANTONH I. AGΓEΛIKOYCΗC	89	70000
AOYOPPA ΠEPA	76	6051
APAKON	73	10713
APAMIC (δ.)	77	75124
APAMPEΛA	83	13508
APKOCY (δ.)	76	19016
APONAYTHC (δ.)	78	75588
APONHIC (δ.)	77	19378
APPOPHHCOC (δ.)	91	29500
APPO EEPΛOPEP	78	20328
APPO TPET'INTEP	78	20328
ARETH	73	13631
ARETH	89	23454
ARETHOYΣA II	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTEAHC	85	13600
ARIQN	73	13633
ARKADI	83	4097
ARKADI (δ.)	82	30042
ARKAS	88	36309
ARMENICTHC	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEΛA	75	22575
ARTEMIC	87	36648
ARTEMIC	77	66259
ΓAPPOYΦAΛΛIDH (δ.)	65	8344
ARTEMON	84	22172
APXAGΓEΛOC	76	30149
APXAGΓEΛOC	84	25063
APXIMHΔHC	66	35001
ASIMINA	78	8837
ASIAN PHΦEP	81	30500
ASIKONA	70	13363
ASLEY	74	13633
ASTHP	70	17485
ASTYPAΛAIA (δ.)	76	18343
ASΦAANT HNTEP (δ.)	62	18033
ASΦAANT TPET'INTEP (δ.)	74	128399
ATΛANTIK EMΠEPOP (δ.)	78	35315
ATΛANTIK IAN (δ.)	83	37452
ATΛANTIK CENBOP	77	37456
ATΛANTIK CET'AOY	86	35954
ATΛANTIK CIOBEPE'N	81	31654
ATΛANTIK CΠEΛEOTOP	81	35840
ATΛANTIK CTENTCMAH	75	44601
ATΛAZ	77	11804
AYLIC	79	10993
APPHKAN FKOPY	77	6096
APPODITH	66	2335
APPOC	70	18328
BAΛIANT	72	11076
BANKOYBEP	77	35716

α. Πενάγκ 24/9	
πρ. Άμβέρσα 28/9	
πρ. Μπαγκόγκ 8/9	
ε. Γκίλογκ 28/9	
πρ. Μουπίλ 1/10	
πρ. «Vulcanus II»	
ε. Πειραιά 14/9	
α. Τερνέστη 12/9	
πρ. Άνναμπα 21/9	
ε. Λός Άντζελες 2/10	
πρ. «ABT Hanna»	
πρ. Φουτζέιρα 26/9	
πρ. Νιούκαστλ 29/9	
πρ. Χόγκ 17/8	
πρ. Ιαπωνία 29/8	
α. Ρός Τανούρα 3/9	
α. Βανκούβερ 25/9	
πρ. Π. Μιχ. Μπιν Κασίμ 28/9	
πρ. Μάλα 1/10	
πρ. Περσέ 9/9	
ε. Τζιμπουτί 27/8	
διάλυση Ινδία	
πρ. Μπ. Άμπας 27/8	
επισκ. Πειραιά 4/10	
πρ. Όρν 29/8	
πρ. Γκάνδη 18/9	
επισκ. άλλοδοπούς	
ε. Γκνάνσκ 26/9	
α. Ν. Όρλεάνη 2/10	
πρ. Γκλάντστον 29/9	
επισκ. άλλοδοπούς	
πρ. «Mostween 4»	
πρ. Πόρτ Σάι 30/9	
πρ. Σιγκαπούρη 24/9	
πρ. Χόγκ 3/10	
α. Ν. Όρλεάνη 21/9	
α. Χιούστον 2/10	
α. Ν. Όρλεάνη 24/9	
πρ. Γιβραλτάρ 12/9	
πρ. Ιαπωνία 28/9	
ε. Πειραιά 29/9	
πρ. Σίντι Κερπ 15/9	
α. Χιούστον 29/9	
υπό ναυπήγηση	
ε. Λός Άντζελες 30/9	
πρ. Μπουσάν 21/8	
ε. Μονφαλκόνε 30/9	
αυστ. όνομα «Αρήτη»	
επισκ. Έλληνες	
πρ. Ιαπωνία 21/9	
πρ. Χιούκσβαλ 3/10	
ε. Χόγκ Κόγκ 2/10	
πρ. Ντάρ ες Σαλάμ 27/9	
μεταφορές Ρεθύμνου	
πρ. Μπαλδο Τέρμιναλ 17/8	
πρ. Ρίτσαρντ Μπαί 10/9	
πρ. Μπ. Άμπας 11/9	
α. Βανκούβερ 2/9	
α. Φουτζέιρα 9/8	
πρ. Κασίμα 18/9	
πρ. Δ. Άφρική 31/8	
ε. Πειραιά 9/9	
πρ. Ιαπωνία 13/9	
ε. Τάιτσονγκ 19/9	
πρ. Όζακ 21/9	
πρ. ΗΠΑ 14/9	
υπόσκειλε σημαία Νορβηγίας	
πρ. Λέ Χάβρη 24/9	
πρ. Μοντάνι 26/8	
πρ. Χιλι 13/9	
πρ. Μπιλμπό 1/10	
ε. Μόντρεαλ 3/10	
ε. Βαλτιμόρη 2/10	
επισκευές Ντουμπάι 7/8	
α. Χιούστον 3/10	
πρ. Τσιβάν 25/9	
πρ. Τσιβάν 3/9	
πρ. Γκλάντστον 6/9	
ε. Τσιβάν 29/9	
πρ. Ν. Κορέα 1/10	
πρ. Σουέζ 1/10	
πρ. Μπ. Άμπας 27/9	
ε. Χοντίντα 11/9	
πρ. Ντουάλα 8/9	
αργ. Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 31/8	
δργ. Πειραιά	
α. Δουνκέρκη 25/9	

ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
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
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (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.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘΟ	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140

ε. Άμβέρσα 5/10		
πρός Άλιβέρι 21/9		
πρός Θεσσαλονίκη 28/9		
πρός Κόνβη Άϊλαντ 27/9		
ε. Πειραιά 29/9		
πρ. «Norse Cherry»		
υπό ναυπήγηση		
έπισκ. Πειραιά 7/10		
πρός Ν. Όρλεάν 25/9		
ε. Τσιότσια 28/9		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Ντουρρες 25/9		
πρός Σιγκαπούρη 14/9		
άρχει Πειραιά		
πρός Χώρ Φοκάν 28/9		

μεσογειακές μεταφορές		
α. Ν. Όρλεάν 23/9		
ε. Όκλαντ 1/10		
α. Φός 3/10		
μεταφορές Φουτζέρας		
πρός Μομπάσα 30/9		
πρός Ριον 22/9		
πρός Ίταλία 30/9		
στη Φουτζέρα (άποθήκη)		
ε. Σουεζ 26/9		
πρός Φαντί Φείρν 1/10		

πρός Σάφι 29/9		
πρός Όκλαντ 27/9		
πρός Βενεζουέλα 12/9		
πρός Όρν 29/9		
πρός Άνναμα 13/9		
πρός Κοατζακόλκας 5/9		
πρός Μαρακάιμπο 13/9		
πρός Πόρτο Καμπέλο 27/9		
πρός Βραζιλία 27/9		
πρός Άρούμα 13/9		
πρός Γκουανιάμας 11/9		
ε. Ν. Όρλεάν 29/9		
ε. Άλεξάνδρεττα 26/9		
πρός Πούντα Καρντόν 27/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Πόιντ Νουάρ 11/9		
πρός Ρίσαρντ Μπαί 2/9		
ε. Κουίνχουαγκντά 22/9		
ε. Άλεξάνδρεττα 18/9		
πρός Κάρτα 2/10		
ε. Άμβέρσα 1/10		
α. Τέζας Σίτυ 17/9		
ε. Κασσιούκ 1/9		
πρός Κασσιούκ 3/10		
πρός Πογκάκ 28/9		
πρός Φιλμπίτες 28/9		
ε. Ράουμα 2/10		
α. Μπαρσάιν 26/9		
πρός Βομβά 14/8		
πρός Γιβραλτάρ 24/9		
πρός Τίς 1/10		
α. Πόρτ ντ'ε Μπαύ 26/9		
πρός Γιβραλτάρ 18/9		
πρός Βραζιλία 1/9		
πρός Φουτζέρα 28/9		

πρός Χάρκ 31/3		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Κόμπε 29/9		
άρχει Άλιβέρι		
πρός Βομβά 6/9		
ε. Τεργέστη 28/9		
πρός Μονρόβια 13/9		
πρός Άρούμα 17/9		
πρός Χέυ Πόιντ 26/9		
πρός Ίταλία 22/9		
πρός Γκλάσγου 22/9		
α. Άακαμα 18/9		
α. Φουτζέρα 1/10		
πρός Ρίσαρντ Μπαί 18/9		
πρός Χώρ Φοκάν 17/9		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Άμβούργο 16/9		
ε. Πειραιά 30/9		
πρ. «Sisala»		
ε. Φουτζέρα 8/9		

άρχει Βασίλα		
πρός Ίνδια 12/9		
α. Ρας Τανούρα 20/9		
α. Βανκούβερ 5/9		
δ. Παναμά 28/9		
πρός Λούι Τέρμιναλ 23/9		
πρός Έκουαντόρ 11/9		
α. Βανκούβερ 30/9		
πρός Βανκούβερ 30/9		
πρός Έλντσα 27/9		
πρός Θεσσαλονίκη 29/9		
ε. Πειραιά 8/9		
στη Πάχη (άποθήκη)		
πρ. Χουάγκου 3/10		
πρός Τύνιδα 2/10		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Βραζιλία 3/8		
πρός Μπουσάν 14/9		
ε. Ρίο Τανέρο 29/8		
α. Χιούστον 13/9		
πρός Τραπεζούντα 26/9		
ε. Πειραιά 5/9		
πρ. «Nerptune Leo»		
πρός Κόρε 2/10		
ε. Ίντσον 19/9		
πρός Βενεζουέλα 30/10		
ε. Βανκούβερ 3/10		
πρός Λισαβώνα 5/10		
έπισκ. Πειραιά 21/12		
άρχει Πειραιά		

ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΚΑ	76	11348
ΖΙΝΚΑ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΑΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΤ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΕΛΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΑΛΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

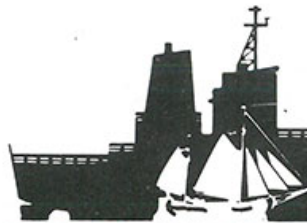
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	77	247180
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		

ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΑΔΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΙ	70	16040
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ 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
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000

α. Νιούπορτ 30/9	
πρός ΗΠΑ 28/9	
ε. Λειψός 29/9	
πρός Μπαγκόκ 24/9	
πρός Λά Πλάτα 14/9	
πρός Λοριέντ 20/9	
ε. Σάντος 16/9	
πρός Ν. Ζηλανδία 15/9	
ε. Μανίλα 25/9	
πρός Μπόννυ 10/8	
πρός Σαφάγκα 24/9	

KOPINΘIA (Δ.)	69	1579	πρός 'Αγ. Θεοδώρου 28/9	MINI ΛΑΜΑ	70	1591	δ. Παναμδ 22/9
KΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Μπεμερχόβεν 8/8	MINI ΛΑΝΤ	70	1592	πρός Δεμερρά 28/9
KΡΑΝΤΩΡ	71	8630	επιμήθη	MINI ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
KΡΑΟΥΝ (Δ.)	76	88886	υπόστειλε σημ. ΜΠαχάμας	MINI ΛΑΖ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (Δ.)	74	18744	πρός Μελικό 1/10	MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΕΩΝ	70	18164	ε. Κόκλα 13/9	MINI ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ (Δ.)	73	116104	α. Φουτζέιρα 2/9	MINI ΛΕΙ'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (Δ.)	86	24900	α. Ταραγκόνα 26/9	MINI ΛΗΓΚ	71	1557	πρός 'Αράγια 26/8
KΡΗΤΗ ΑΡΤ (Δ.)	86	24900	α. Τεργέστη 28/9	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Κίχκστον 30/9
KΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (Δ.)	68	14923	πρός Θεσσαλονίκη 18/9	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (Δ.)	74	42470	ε. Βρυττά 1/10	MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρός Νουακτσίτ 28/9
KΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (Δ.)	67	14926	ε. Βρυττά 19/9	MINI ΛΙΝΚ	71	1592	πρός ΗΠΑ 29/9
KΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (Δ.)	86	26874	πρός Ρόττερταμ 27/9	MINI ΛΙΝΤ	70	1592	ε. Πείραιδ 16/8
KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (Δ.)	73	42470	ε. Φουτζέιρα 29/9	MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563	αργεί Πείραιδ
KΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (Δ.)	86	24000	ε. Φώλεϊ 3/10	MINI ΛΟΥΡΥ	71	1598	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (Δ.)	86	24900	πρός Φλάσινγκ 28/9	MINI ΛΟΥΤ	71	1584	ε. Πόρτ ω Πρίνς 18/9
KΡΗΤΗ ΣΗ (Δ.)	74	61054	ε. Φιουμιτσίνο 2/10	MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	στή Γουάνα 25/9
KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (Δ.)	73	61054	πρός Ράς Σουχέιρ 4/10	MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	πρός Ν. 'Ορλεάνη 3/10
KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (Δ.)	73	42470	ε. Πείραιδ 5/9	MINI ΛΥΜΦ	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
KΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (Δ.)	86	24000	α. Φός 12/9	MINI ΛΥΝΤ	70	1587	α. Ταμπίκο 30/9
KΡΗΤΗ ΦΙΛΟΕΝΙΑ (Δ.)	86	24000	α. Ταραγκόνα 30/9	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
KΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (Δ.)	86	24900	ναπην. Ναυκασάκι	MINOΔΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/9
KΡΙΟΣ	71	11101	α. 'Ασντον 24/9	MINOΔΑΝ	75	28082	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Σάντος 18/9	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Πείραιδ 25/9
KΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (Δ.)	80	19882	πρός Λάντς 'Εντ 28/9	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός 'Αρμπατς 22/8	ΜΙΧΑΗΛ (Δ.)	66	51977	δ. Κων/πολη 17/9
KΥΘΗΡΑ (Δ.)	74	67289	πρός Γιάννου 4/10	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Χιάστον 22/9
KΥΘΝΟΣ (Δ.)	71	17355	ε. Λέγκχορν 30/9	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Σ. Τζών 28/9
KΩΣ (Δ.)	76	43681	α. Τζέμπελ 'Αλι 13/9	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Γιβραλτάρ 19/9
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Χάτιναχ 13/9	ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
				ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	μετ. «Ρέα» (ε.)
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (Δ.)	77	18658	πρός Σ. 'Αραβία 3/10	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρός Κορέα 27/8
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	πρός Δρέσδον 1/10	ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5785	πρ. «Formentera»
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Λομπίτο 17/9	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πείραιδ 4/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ταϊβάν 1/10	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρός Βερακρούξ 6/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. 'Αγία Πετρούπολη 21/9	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Ν. 'Αφρική 17/9
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Τζέντα 25/9	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	ε. Ρόττερταμ 3/10
ΛΑΞΙΘΙ	77	4965	πρός Κάρπαθο 14/9	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Σιγκαπούρη 9/9
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	υπόστειλε παναμαϊκή	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (Δ.)	83	32029	μετασκευάζεται Πείραιδ
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρός Τύνιδα 1/10	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Κορέα 28/8
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	πρός Ν. 'Υόρκη 29/9	ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	πρός Τζέντα 14/9
ΛΕΓΚΑΥ (Δ.)	71	118865	α. Τζουαίμα Τέρμ. 19/9	ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	ε. Κρίστιανσεν 21/9
ΛΕΝΙ (Δ.)	75	79249	υπόστειλε σημ. Μπαχάμας	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σαλβαντόρ 2/10
ΛΕΟΝΤΑΣ (Δ.)	74	52830	επισκ. Πείραιδ 26/8	ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785	πρός Πείραιδ 17/9
ΛΕΩΝ	73	70931	ε. Γκλάντστον 26/9				πρός Κουβέιτ 30/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (άποθήκη)				αργεί Πείραιδ
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Γιοκχάμα 27/9	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Σάν Λορέντζο 7/9
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρός Γιοκχάμα 15/8	ΝΑΞΟΣ	70	9865	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/9
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. ΝΤώρμαν 28/9	ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Μπουσάν 17/9
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Σάο Φραντίσκο 29/9	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρός Φουτζέιρα 2/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. 'Ασπεντνα 2/10	ΝΑΥΚΑΤΙΣ (Δ.)	75	115207	πρός Ράς Τανούρα 21/8
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Δουνκέρχ 28/9	ΝΑΥΖΙΚΑ	70	1653	πρός Θεσσαλονίκη 21/9
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505	πρός Ντόβερ 24/9	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ντομμάμ 23/9
ΛΙΣΜΠΟΡ	71	2557	επισκ. Πείραιδ 20/8	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	74	39866	πρός 'Αλεξανδρέττα 21/9
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βαούρα	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Βανκούβερ 3/10
ΛΟΥ'ΤΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600	ε. Κασίμα 14/9	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	μεταφορές μεταφορές
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Μισισσιππί 29/9	ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	πρός 'Ιαπωνία 24/9
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/9	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Μοντοίρ 26/9
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. Πείραιδ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (άποθήκη)
				ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (Δ.)	75	44605	ε. Τζέντα 16/9
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Κεϋλάνη 17/9	ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Δ.)	78	40570	πρ. «Tennessee River»
ΜΑΖΑΛ II (Δ.)	65	2676	α. Μοτρίλ 2/10	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (Δ.)	78	29972	α. Ταραγκόνα 2/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (Δ.)	70	17485	πρός 'Ιταλία 27/9	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (Δ.)	73	18494	α. Κόρπουα Κρίστι 2/9
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	πρός Πείραιδ 5/9	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (Δ.)	76	44689	πρός Λιβύη 12/9
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	81	23000	πρός Μανασού 26/9	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (Δ.)	75	44601	α. Φός 21/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Γιβραλτάρ 18/9	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (Δ.)	80	33769	ε. Βαλλέττα 29/9
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	στή Νικόσια 18/7	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Δ.)	83	38240	α. Σάν Φραντίσκο 28/9
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Μασάν 4/9	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. 'Οδησσό 20/9
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. 'Υμούντεν 3/10	ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.)	74	56960	πρός Δ. 'Αφρική 23/9
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός 'Ινδία 30/9	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (Δ.)	83	30684	α. Λός 'Αντζελος 1/10
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	επισκ. Μπ. 'Αίρες 16/9	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Τρομπέτας 25/9
ΜΑΝΑ	77	30263	στό Λός 'Αντζελος 4/10	ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507	πρός Ούμα 2/10
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρός Νοβοροσίσκ 28/9	ΝΟΡΒ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Βοστώνη 17/9
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός 'Αλγέρι 25/9	ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρός 'Ιαπωνία 2/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρός Χάιφα 1/10	ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΙΝΟΝΕΣ	84	36300	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (Δ.)	83	31951	πρός ΗΠΑ 29/9	ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Σάντος 2/10
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	δ. Μάττα 23/9	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός 'Υμένη 24/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Γκλάντστον 23/9	ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/9
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.)	71	18552	πρ. «Marathon Key»	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	μετ. «Διαμαντής Π.» (μ.)
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	πρός Πείραιδ 18/9	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός 'Ινδον 29/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Κίνα 30/9	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	71	17744	πρός Σουηδία 29/9
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός 'Ιρλν 14/9				α. Γιοκαίτσι 19/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Κομή Μπαϊν 20/9	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	πρός Γιβραλτάρ 27/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Λά Σπέζια 29/9	ΟΘΩΝΗ (Δ.)	71	17355	
ΜΑΡΙΑ Κ. (Δ.)	70	51602	επιμήθη 'Ελληνες	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρός Βρυττά 28/9	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	πρός Κεϋ Γουέστ 25/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Δ.)	73	17432	πρός Βρυττά 1/10	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Ν. Κορέα 29/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (Δ.)	75	68411	μεταφορές 'Ερυθρός	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	πρός Φρεντερίσια 1/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Μαυρίκιο 1/10	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	α. Α. Πετρούπολη 16/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (Δ.)	81	26938	πρός Ταϊβάν 19/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ρίο Πλάτα 16/8
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (Δ.)	73	64948	πρός Δ. 'Αφρική 27/9	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.)	76	178808	πρός Ράς Τανούρα 21/9
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	α. Κόρπουα Κρίστι 6/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Τελεφ 1/10
ΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	80	40000	πρός Ν. 'Υόρκη 29/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΟΥ	80	29710	πρός Ταραγκόνα 30/9
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	ε. Σάν Νικόλας 26/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Χιάστον 28/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 29/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Τομακόμ 20/9
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	πρός 'Ελλάδα 1/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	πρός Μοντρεάλ 26/9
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός Γκούλουκ 27/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	ε. Κολοούρα Πίβερ 28/9
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Πείραιδ 6/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	επιμήθη 'Απυ 'Ανατολή
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	δ. 'Ελσινόρη 21/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	επιμήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τέξας Σίτυ 18/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (Δ.)	91	53000	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Κίνα 1/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.)	90	53000	ε. Φιλαδέλφεια 27/9
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Μανίλα 27/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (Δ.)	76	66259	πρός Κόλπο ηΠΑ 23/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός 'Ιαπωνία 19/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (Δ.)	90	52086	ε. Λισαβώνα 2/10
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	επιμήθη Κινέζους	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Τζέντα 21/9
ΜΕ'ΙΤΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Ντώρμαν 5/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	επιμήθη 'Ελληνες
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρός 'Αμβούργο 12/9	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Κολοούρα 30/9
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Κανακάλε 26/9	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	99859	πρός Λ. Τσάρλς 27/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/9	ΟΡΑΜΑ (Δ.)	73	20768	ε. Σ. Τζών 1/10
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Βανκούβερ 24/9	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Λορέντζ 23/9
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	εγκαταλείφθηκε 16/11/89	ΟΡΦΕΥΣ (Δ.)	71	29749	πρ. 'Αρμπορ 1/10
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Πείραιδ 7/9	ΟΞΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	πρός Πόλιν Νουάρ 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΑ'ΙΤ ΟΡΛΑ	77	13864	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998	πρός Τρινιδάντ 19/9	ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	πρ. «City of Liverpool»
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/9	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (Δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. 'Ορλεάνη				

Π.Σ. ΠΑΛΛΗΣ	77	16505	πρός Μπρισμπαίν 27/9	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 10/9
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	έπωληθή "Ελληνες	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	ε. Σάν Αντόνιο 8/9
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	ξηρός Δ. "Αφρική 23/9	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	α. Πρόβιντενς 25/9
ΠΑΛ ΝΤΡΑΚΟΝ	77	8784	μετ. «Symplea» (κ.)	ΣΟΥΒΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Πειραιά 20/9	ΣΟΥΒΕΤΤΑ	78	34034	ε. Σακόντε 28/9
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Χόιφα 28/9	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Μπουεναβεντούρα 21/9
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 19/9	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Ζαχαράνι 2/9
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Πειραιά 28/9	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	πρός "Ακαγιούτα 27/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. "Ακαμπα 29/8	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ταραγκόνα 1/10
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	πρός "Ισπανία 17/8	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	δ. Πόρτ Σάιτ 29/9
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	πρ. «World Adventure»	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Σ. "Αράβια 2/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219	πρός Γαλλία 25/9	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Ρεκαλάδα 12/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	πρός Δάρ 24/8	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Σαγκανασέκι 1/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Μιλιουκίτς 22/8	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρός Φουτζέιρα 27/9
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Γαλλία 21/9	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	πρός Βάρρι 1/9
ΠΑΞΟΙ	78	12518	πρός Σεπετίμπα 30/9	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 23/8
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Χιουσόν 17/8	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Κουάνα 12/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ	77	15460	πρός Γιοκχάμα 2/10	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρός "Ιλο 20/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Γάνδη 24/9	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φουτζέιρα 20/8
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Τερλίστ 2/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	πρός Φορταλέζα 29/9
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/8	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	πρός Βραζιλία 3/10
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 16/9	ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Μανίλα 26/9
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Μπλιμπό 1/10	ΤΑΝΤΑ	73	16997	πρός Νασατάλ 27/9
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρός Πόρτ "Εβεργκλίντς 30/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Ν. "Ορλέαν 26/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	31006	πρός Τσίμα 24/9	ΤΑΥΓΕΤΟΣ	77	14607	α. Χιουσόν 26/9
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	89	3585	πρός Θεσσαλονίκη 7/5	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρ. "Ιντσόν 3/9
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρός "Αλγέρι 23/9	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Πένκο 23/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 25/9	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	82	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Ρουέν 4/10	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	83	9143	πρός "Αρούμα 23/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Θεσσαλονίκη 20/9	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Ούλασν 1/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	στό Σάντος 3/10	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Μαυρίκι 23/9
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Μπαγκκόκ 10/9	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρ. "Ισπανία 13/9
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Πειραιά 27/9	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στον "Ινδικό (άποθήκη)
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	1270	πρός Πειραιά 20/9	ΤΙΡΟΛ	74	12464	πρ. «Καπετάν Παντελής»
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρός Πειραιά 30/9	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζόν (άποθήκη)
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477	ε. Κων/πολη 1/10	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρός Χόγκ 16/9
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρός Ρίτασντς Μπαϊ 29/9	ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	δ. Γιβραλτάρ 1/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Σβίταβότσια 29/9	ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Νιούκασλ 6/9
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	ε. Πειραιά 13/9	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΠΕΤΡΑ	81	35921	ε. Ναγκόγια 1/10	ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Φιλαδέλφεια 2/10
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	πρ. «Black Falcon»	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2780	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Ταραγκόνα 25/9	ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500	πρός Λάγος 18/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Γιοκχάμα 1/10	ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΓΛΑΝΤ	74	13639	πρός Σαλέρνα 27/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	ε. Πειραιά 21/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/9	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	πρός Νάπολη 2/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Κίνα 22/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13662	ε. Σαγκάι 12/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Ρουέν 22/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	πρ. Π. Καμπέλλο 14/9
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	πρός Μίχουσιμα 14/6	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	έπισκ. Πειραιά 17/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Μομπίλ 26/9	ΦΑΙΑΣ	76	56192	πρ. «Arrow Combiner»
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Μπενανκούρ 26/9	ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	πρ. «Zainab Sky»
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ν. "Ορλέαν 24/9	ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ντόρμπα 14/9	ΦΑΙΑΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281	πρ. «Nurek»
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Μπαγκκόκ 17/9	ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Π. Φόρτιν 7/9
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102	πρός Μισσισσιππί 28/9	ΦΑΛΑΚΟΝ ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 2/10	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Καστάκας 5/9
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812	στό Κάρκ (άποθήκη)	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρ. Γκόλβεστον 17/9
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	πρ. «Jonian Luzon»	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρ. Βουβόη 2/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Τερνεσόν 2/10	ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρ. Σιγκαπούρη 9/9
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Χιουσόν 28/8	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρ. Τζουέμα Τέρμ. 28/9
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Γιοκχάμα 9/9	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ	61	963	μετ. «Μπλιλλυς»	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 2/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	ε. Καβάλλα 22/9	ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	πρ. Γέραντον 28/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)	ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	πρ. Βανκούβερ 4/9
ΠΡΑ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Σάντος 19/9	ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	πρ. "Ιντσόν 23/9
ΠΡΕΤΙΣΤ (δ.)	76	40632	πρ. "Αρούμα 1/10	ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙV	84	19049	πρ. Φιλιππίνες 29/8
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Φορτλάντ 30/9	ΦΙΛΙΑ	71	7201	πρ. Γερμανία 28/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Φουτζέιρα 2/10	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρ. Γένοβα 29/9
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρ. Κολόμπο 24/9	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ύψισα σημαία Μάλτας
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρ. Κολόμπο 18/9	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρ. Ν. "Ορλέαν 29/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρ. Μιλάκι 25/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρ. Μπαμπό 11/9
ΠΥΛΟΣ	72	9284	πρ. Νασατάλ 2/10	ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	α. Ν. "Ορλέαν 16/9
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρ. Βαλτική 5/8	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρ. Βενεζουέλα 12/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρ. Πειραιά 20/9	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	πρ. Ταμπίκο 26/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	πρ. Ραμπίχ 24/9	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	πρ. Κίγκτον 27/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	πρ. Ραμπίχ 2/10	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρ. "Ιταλία 15/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 19/9	ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	πρ. "Ασόντ 29/9
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	α. Γιοκχάμα 24/9	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρ. "Αργεντινή 2/10
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	ε. Βενετία 23/9
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρ. Μήλο 27/9	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	πρ. "Ιταλία 24/9
ΡΕΝΕΣ	70	11716	πρ. Γαλλία 21/9	ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	α. Μπλιμπό 21/9
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρ. Κόρινθο 25/9	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	αργεί Πειραιά
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774	πρ. "Αλγερία 7/9	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Ρίγα 30/9
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Κακινάδα 26/9	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. "Αμπου Ντάμι 27/9
ΡΟΔΟΣ	77	70282	πρ. Τσιμπόρα 28/9	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	πρ. "Ισπανία 26/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρ. "Ελλάδα 12/9	ΦΛΑΔΡΑ Κ.	78	15364	ε. Ν. "Ορλέαν 1/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Σάντος 30/9	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	πρ. Σιγκαπούρη 3/9
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρ. Κονακρό 19/9	ΦΟΙΝΙΕ	77	64971	ε. Τής 5/10
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	πρ. "Ιταλία 26/9	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65865	ε. Λάγος 22/9
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Μπρισμπαίν 28/9	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	ύπο ναυπήγηση
ΣΑΜΟΣ	74	13633	α. Κίλακ 29/8	ΦΟΡΟΥΜ Α'ΓΛΑΝΤ	76	18933	πρ. Χάλλ 29/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Γκάνδη 3/10	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡ	77	35713	πρ. Νοβοροσίσκ 14/9
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	πρ. Κορέα 4/9	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	α. Γκνάνας 8/9
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρ. "Ισπανία 30/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Ράς Τανούρα 1/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	ε. Μπ. "Αίρες 24/9	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρ. Κασσιούκ 15/9
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Πόρτ Χένλντ 1/10	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρ. Γιοκχάμα 15/9
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Τσιβταβότσια 11/9	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	ε. Γκόλβεστον 14/9
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	πρ. Γιοκχάμα 28/9	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. Πειραιά 24/9
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. Λευκάδι 16/9	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	ε. Ράς Τανούρα 27/9
ΣΑΡΛΑ	77	15533	πρ. Σταβόγκερ 25/8	ΦΡΟΝΤΟΝ	78	14584	πρ. Γουάστερπορτ 29/9
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	στό Σάντος 23/9	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	έπισκ. Χαλκίδα 5/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρ. "Ακαμπα 22/8	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρ. Νοβοροσίσκ 18/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	έπισκευές Πειραιά 4/1	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	ε. Τραμάντι 3/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σάντος 1/10	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	στό Πόρτο Λυόν 15/7
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 7/9	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. Βηρυτ 24/9
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	α. Πρίνς Ρούπερτ 8/9	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. Γιβραλτάρ 19/9
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787	πρ. "Ικούιτε 26/9	ΧΛΟΗ	82	36202	πρ. Τερνεσόν 25/9
ΣΗ ΤΑΙ'ΤΚΕΡ	73	13631	πρ. Ταραγκόνα 30/9	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	πρ. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρ. Χίο 27/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Δεμερόρα 1/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485	α. Κπέμ 24/8	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περιοικού
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866	πρ. ΝΗΑ 25/9	ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440	πρ. Σιγκαπούρη 23/9
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ναγκόγια 25/9	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	πρ. Σκίλντα 3/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρ. Βαλπαράϊζο 1/10	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	πρ. Χιουσόν 25/9
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. Μανίλα 30/8	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρ. Γαλλία 1/10
				ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. Χάιφα 17/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ 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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.).....	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.).....	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΜΗΤΟΣ (κ.).....	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙΤ'ΑΛΑ (κ.).....	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.).....	69	9066
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....	76	12376
ΑΙ'ΝΗΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤΖΗΛ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	72	9710
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΙΤΖΗΛΙΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑ'Φ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΔΙΝΧΟΡΝ (Α.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.).....	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.).....	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (δ.Μηχ.).....	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.).....	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.).....	77	16356
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (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
ΑΝΑΛΕΣ (Μηχ.).....	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950

πρός Ν. Αφρική 30/8	
πρός Φιλιππίνες 8/9	
πρός Κόμπο 30/8	
υπέστειλε ελληνική	
δ. Ντόβερ 27/8	
πρός Βανκούβερ 3/9	
ε. Άσντον 3/9	
πρός Κ. Ρέις 8/9	
πρός Λά Λιμπερντάντ 2/9	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/9	
πρός Άργεντινή 7/9	
μετ. «Αλμορα» (π.)	
α. Ν. Όρλεάντ 30/8	
πρός Πόρτο Τζεντίλ 23/8	
ε. Σιγκαπούρη 12/9	
πρός Μπ. Άμπας 11/9	
ε. Πόρτο Χάρκουρτ 20/8	
πρός Όδεσσά 6/9	
πρ. «Μαρε Λιγυρε»	
α. Χόγκ Κόγκ 21/8	
πρός Άλγερί 2/9	
πρός Άσάμ 5/9	
πρός Γιοκχόμπα 6/9	
πρός Ίρν 21/5	
πρός Βιτόρια 7/8	
ε. Βενετία 9/9	
πρός Ν. Όρλεάντ 14/8	
πρός Ισραήλ 31/8	
πρός Γάμπου 10/9	
πρός Τούαβα 8/9	
πρός Ίνδια 10/9	
πρός Νιουφάντλαντ 1/9	
πρός Φλόρινγκ 6/9	
πρός Νιουφάουντλαντ 3/9	
α. Τζουμάιλ 30/9	
ε. Βηρωτό 29/8	
πρός Χοντίντα 9/9	
μεταφορές Περισκοῦ	
α. Σαλίν Τζόν 29/8	
πρός Έρυθρὰ Θάλασσα 23/8	
ε. Πειραιά 6/9	
πρός Μπαγκόκ 28/7	
πρός Μπ. Άϊρες 6/8	
α. Άντεν 17/8	
ἐπισκ. Γκντίνσκι 5/9	
πρός Πόρτο Καστίγια 30/8	
ε. Χιοτσόν 27/8	
ε. Φιλαδέλφεια 1/9	
πρός Πόρτ Σάις 1/9	
πρός Μπ. Άμπας 28/8	
πρός Λουάντα 5/9	
ε. Γουίλελμοχόβεν 7/9	
πρός Άβόνα 11/9	
ἀργεῖ Ραβέννα	
α. Βανκούβερ 18/7	
πρός Όϊτα 8/8	
ε. Κόβιν 27/8	
ε. Μπείρα 7/8	
ἐπισκ. Κωνσταντίνος 23/8	
πρός Τόμα 23/8	
στό Σάλλμα Βοε 14/9	
ε. Πειραιά 13/8	
πρός Μόντρεαλ 2/9	
πρός Βιτόρια 7/9	
πρός Ντιλκσέλεσι 3/9	
ε. Πενάγκ 5/9	
α. Κοκουίμο 2/9	
πρός Φορταλέζα 29/8	
πρός Κάμπος 21/8	
ε. Ποντισερύ 11/8	
πρός Θεσσαλονίκη 10/9	
πρός Τσιόττσα 4/9	
ε. Πειραιά 31/8	
πρός Ίντσον 30/8	
πρός Μπείρα 6/9	
πρός Κίνα 27/3	
πρός Κουγιάνγκ 5/9	
ε. Γιβραλτάρ 8/8	
πρός Μπ. Χομπίν 11/6	
α. Χιοτσόν 9/9	
πρός Σακλίντε 26/8	
α. Ν. Όρλεάντ 7/9	
ε. Άσντον 5/9	
πρός Μεξικό 3/9	
πρός Δανία 1/9	
μετ. «Αλεξάντερ» (μ.)	
πρός Φουτ'έιρα 23/8	
πρός Αυστραλία 3/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 8/9	
πρός Γκλάντστοουν 6/9	
μεσογειοικές μεταφορές	
α. Ν. Όρλεάντ 5/9	
στό Κάμπος Φόλιντ (ἀποθήκη)	

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΣΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.).....	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.).....	78	9485
ΑΝΕΤΟ Δ. (κ.).....	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΕΡΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ		
Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.).....	72	98905
ΑΠΙΑ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.).....	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (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
ΑΡΚΟΟΥ (δ.κ.).....	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ.....	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).....	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.).....	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).....	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.).....	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (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 (κ.).....	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).....	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).....	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).....	77	11989
ΑΡΧΩΝ I (μ.).....	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).....	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.).....	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.).....	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).....	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.).....	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.).....	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).....	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ (κ.).....	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).....	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.).....	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.).....	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).....	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).....	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.).....	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (κ.).....	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.).....	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).....	66	36522
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.).....	78	17656

πρός Χάργκ Άϊλαντ 22/7	
πρός Περισκό 1/9	
πρός Γερμανία 16/8	
πρ. «Ρόζα»	
ε. Ρεϊνιόν 8/9	
ἐπισκ. Ντ. Γκαρσία 6/9	
πρός Τόμα 8/9	
πρός Ν. Ζηλανδία 10/9	
α. Ραβέννα 30/8	
ε. Πόρτο Τσάρλες 8/9	
πρός Άνναμπα 17/8	
πρός Ποχάγκ 24/8	
ε. Ρίο Ίνβίρο 6/9	
πρός Ντάρμπαν 2/9	
α. Τολέδο 6/9	
ε. Βομβάη 10/8	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 26/8	
πρός Βενγκόλι 1/9	
ε. Ίντσον 21/8	
πρός Χαλκίδα 30/8	
πρός Άσπρα Σπίτια 10/9	
α. Μασσαλία 10/9	
ε. Πειραιά 2/9	
πρός Κόρινθο 4/9	
πρός Κοκουίμο 10/9	
πρός Ν. Κορέα 11/8	
πρός Λός Άντζελες 24/8	
πρός Βραζιλία 19/8	
ὕψωση Κυπριακή	
ε. Σάντος 10/9	
διάλυση Πακιστάν	
α. Ρότερνταμ 24/9	
πρός Κωνσταντίνος 30/8	
πρός Μιλάνο 28/8	
πρός Ναντόρ 31/8	
ε. Πειραιά 8/1	
πρός Άλεξάνδρεια 13/9	
πρός Τόκιο 4/9	
ε. Ντάρ ές Σαλάμ 29/8	
πρός Κάμπος 28/8	
α. Ραβέννα 10/9	
ε. Ρεσίφ 26/8	
πρός Μπιλμάδο 7/9	
πρός Σάφι 6/9	
α. Νταμόν 11/9	
α. Ντάρμπαν 19/8	
ε. Ρεσίφ 22/8	
πρός Ίντσον 10/9	
πρός Τσιανγκόγκ 8/9	
ε. Καρατί 5/9	
πρός Σιγκαπούρη 3/9	
πρός Ίταλια 5/9	
ε. Ζανανάγκ 11/8	
ε. Πειραιά 23/7	
πρός Μαρίνα ντ' Καράρα 9/9	
ε. Ν. Όρλεάντ 20/8	
πρός Κουίντερο 18/8	
πρ. Άντεν 6/8	
πρός Μανουός 17/8	
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 16/7	
πρός Άλγκολ Μπαλί 14/9	
ε. Μέιλ Άϊλαντ 1/8	
α. Χιοτσόν 25/8	
μεταφορές Ίνδονησίας	
ἐπισκ. Πειραιά 1/8	
α. Κόρπους Κρίστι 24/8	
α. Καρταγόνα 30/8	
πρός Σιγκαπούρη 22/4	
πρ. «Subicevas»	
πρός Άλνέρι 7/9	
α. Γιβραλτάρ 10/9	
ἐπιβλήθη Έλληνες	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Σάν Πέντρο 31/5	
πρός Λά Σέιμα 25/8	
πρός Τσιτακόγκ 27/6	
πρ. «Stilo»	
ε. Παράναγουα 19/8	
ε. Γιβραλτάρ 5/9	
ε. Μπάρι 11/9	
πρός Τζέντα 10/9	
α. Ν. Όρλεάντ 10/9	
πρ. «Ναυτίλος»	
πρός Όκρια 4/9	
πρός Ίνδια 8/9	
πρός Ίνδια 22/8	
δ. Ντόβερ 7/9	
α. Σάντος 26/8	
πρός Σιγκαπούρη 5/9	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 1/9	
ε. Σάντος 2/9	

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	28409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (Μηχ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9787
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
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.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8888
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑ ΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24896
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΤΑΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΑΤΑΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54998
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΙΧΟΡΣ (π.)	71	18815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (π.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΛΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	73	17733
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	108266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	68	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	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	6814
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19844
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	68	2547
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510

πρός Μανρίκο 14/9	
πρός Μομπάσα 6/9	
ε. Μπ. Αίρες 3/9	
πρός Μπαντάρ Αμπάς 12/8	
ε. Μόγκλα 29/8	
πρός Σιγκαπούρη 29/7	
πρός Σαλβαντόρ 5/9	
ε. Σχέσιον 2/9	
ε. Πόρτ Μωχ. μινί Κασίμ 23/8	
πρός Γένοβα 8/9	
πρός Πεκάρτα 6/9	
ε. Λά Γκουάρα 27/12	
στον Περσικό 9/1	
α. Ακαμπα 28/8	
πρός Θεσσαλονίκη 4/9	
πρός Φιλίππινες 25/8	
α. Μαλίβα 7/9	
πρός Ρεσίφ 3/9	
πρός Τζακάρτα 8/8	
πρός Καλλία 4/9	
πρός Τουρκία 24/8	
πρ. «Makhtum Kulii»	
έπισκ. Φερράλ 29/8	
πρός Μπαγκάγκ 24/8	
ε. Υμουίνεν 11/9	
πρός Νοβοροσίσκ 10/9	
πρός Παρανάγουα 10/8	
πρός Σάντος 4/9	
πρός Κοβάλλα 6/9	
πρός Φουτζέιρα 2/9	
ε. Βηρυτό 7/9	
πρός Μιλάο 11/9	
πρός ΗΠΑ 29/8	
ε. Αλεξάνδρεια 9/9	
πρός Ταϊλάνδη 19/8	
πρός Μπαχαράιν 31/8	
πρός Χοντζίνα 18/8	
ε. Τζιμπουτί 3/9	
πρός Ουλσάν 9/9	
πρός Ινδία 3/9	
ε. Γκαίμης 5/9	
πρός Αλεξάνδρεια 3/9	
α. Ν. Όρλεάν 8/9	
πρός Γαλλία 8/9	
πρός Γιοκοχάμα 24/7	
πρός Μαυριτανία 6/9	
α. Ροζάριο 26/8	
ε. Ιντσάν 8/8	
πρός Ταϊβάν 30/8	
α. Λονδίνο 7/9	
πρός Ιαπωνία 8/9	
πρός Μαρακάμπο 14/8	
πρός Βιτόρια 28/8	
ε. Ν. Όρλεάν 9/9	
πρός Ιαπωνία 2/9	
ε. Σάντος 9/9	
πρός Πόρτ Άλφρεντ 5/9	
ε. Γόουνα 11/9	
ε. Καστέλ ντέι Στάμπια 4/9	
πρός Ταμπίκο 20/8	
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/9	
ε. Ν. Όρλεάν 6/9	
ε. Ν. Όρλεάν 9/9	
πρός Μ. Μαγκανουί 23/8	
πρός Ακαπούτλα 5/9	
πρός Κίνα 20/8	
ε. Μαρακάμπο 28/4	
πρός Βενεζουέλα 4/9	
ε. Προβιντένς 8/9	
έπισκ. Πειραιά 6/9	
πρός Κόδιξ 8/9	
ε. Αρατό 6/9	
πρός Νταμράμ 31/7	
πρός Κούβα 7/8	
πρός Μιζουσίμα 3/9	
πρός Κελητσόουν 1/9	
πρός Βιτόρια 24/8	
πρός Σιγκάμα 27/8	
πρός Γιάννου 22/8	

στη Βηρυτό 9/9

ε. Γιούροπορτ 10/9	
πρός Βραζιλία 10/8	
α. Βάντι Φεϊράν 28/8	
πρός Ιράν 15/8	
α. Τεργέστη 9/9	
ε. Καράτσι 20/8	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 29/7	
πρός Αλγέρι 8/9	
πρός Μπόνο 22/1/90	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/8	
πρός Καράτσι 10/9	
α. Τζουμπάι 27/8	
πρός Ρότερνταμ 8/9	
ε. Κασσιούκι 27/8	
α. Άντεν 25/8	
πρός Μουκάδα 25/8	
πρός Χοντζίνα 12/9	
πρός Χαλκίδα 11/9	
πρός Άσνοντ 16/8	

πρός Πόρτ Σουδάν 2/9	
πρός Αρούμπα 28/8	
μεταφοράς Περισκόπ	
πρός Λουάντα 28/8	
ε. Νάπολη 12/9	
πρός Νικολάγιεβ 4/9	
πρός Ίνδονησία 26/8	
πρός Μπ. Αμπάς 12/9	
α. Σάν Φραντσέσκο 9/9	

ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤ'Ζ (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 ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΞΟΝΗ ΙΙ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟΥ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2841
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΑΝΑΡ (π.)	76	9851
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174
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
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (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

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079

ε. Πόρτ Σουδάν 28/8	
στη Λάς Πάλας	
πρός Φουτζέιρα 21/8	
πρός Ουλσάν 13/8	
πρός Γιάννου 31/8	
ε. Γιβραλτάρ 4/8	
α. Γιούροπορτ 12/9	
στην Αρούμπα (άποθήκη)	
πρός Ν. Όρλεάν 30/8	
έπισκ. Πειραιά 16/9	
ε. Φιλαδέλφεια 3/9	
πρός Γκάλφορτ 12/8	
α. Τζουσίμα 28/8	

στην Αρούμπα (άποθήκη)

ε. Τζουσίμα 1/9
πρός Σιγκαπούρη 29/8
πρός Χόργκ Άιλαντ 1/9
πρός Άγκόλα 26/7
α. Σιγκαπούρη 1/9
πρός Σιγκαπούρη 26/8
πρός Σιγκαπούρη 30/8
ε. Άμβουρργο 8/9
πρός Μπ. Χομπίν 9/7
α. Ρίο Ιανέιρο 22/7
πρός Μανζανίλο 14/8
πρός Παουαί 4/9
πρός Φουτζέιρα 25/8
πρός Γκόντεμποργκ 13/9
ε. Κονακάρ 5/8
μετ. «Επιλόρη» (μ.)
Μεθωναγκάρ 19/8
πρός Κονακάρ 24/8
πρός Ντουμπί 28/7
πρός Μπαγκλαντές 23/8
πρός Καναδά 2/9
πρός Ιαπωνία 3/9
α. Μπουργκάς 2/9
πρός Ρίο Γκράντε 10/9
επιυλήθη Έλληνες
ε. Ινστόν 18/8
πρός Κάντλα 6/9
στό Ντάρμπαν 14/8
πρός Φουτζέιρα 2/8
πρός Έλλάδα 10/9
πρός Άλγκερι 19/8
πρ. «Swan»
ε. Παρανόγουσα 19/8
πρός Ν. Ορλεάνη 10/9
δ. Π. Σάϊς 6/9
α. Άιν Σούκα 21/8
πρός Θεσσαλονίκη 11/9
πρός Γιοκοχάμα 30/7
πρός Μουμπάι 19/8
πρός Φλάσσινγκ 1/9
πρός Χιονάρι 13/8
πρός Σ. Άραβια 10/9
ε. Σιγκαπούρη 23/7
επιυλήθη Κινέζους
πρός Νταλίν 1/9
πρός Γιάντσου 9/9
πρ. «Aleksandr Serafimovich»
ε. Ίμμινγκχαμ 20/9
πρός Σέν Κάρλος 8/8
στή Σεράφια (άποθήκη)
ε. Χαλβάντορ 6/9
στή Σεράφια (άποθήκη)
ε. Μόγκλα 19/8
α. Μόντρεαλ 9/9
ε. Πειραιά 2/9
ε. Χιουσόν 8/9
έπισκ. Ναγκασάκι 31/7
στή Βασούρα
μετ. «Palmier»
δρυγεί Πειραιά
πρός Ν. Αμερική 5/9
έπισκ. Πειραιά 30/7
α. Χάϊφα 30/8
υπέστειλε ελληνική
ε. Χάμπτον 8/9
πρός Βενγκάζ 12/8
ε. Σιγκαπούρη 17/8
ε. Άναδάρ 21/8
στήν Τρίπολη 23/8
ε. Ανκόνα 7/9
πρό Ταρρακόνα 30/7
ε. Ρόττερταμ 11/9
πρός Μοντορί 9/8
ε. Φουτζέιρα 3/7
πρός Άμβέρσα 4/9
ε. Ν. Ορλεάνη 9/9
πρός Ν. Κορέα 30/8
α. Χόγκ Κόγκ 20/8
πρός Νταλίν 21/8
πρός Μπαγκκόγκ 28/7
στό Καρατί 2/9
ε. Ρίο Γκράντε 22/
επιυλήθη Χόγκ Κόγκ
πρός Τρίπολη 5/9
ε. Λόανς 4/9
πρός Βανκούβερ 26/8
α. Άσντον 5/9
πρός Ίταλια 2/9
πρός Κήλαγκ 30/8
πρός Κινούρα 7/9
α. Λό Σπέζα 10/9
έπισκ. Πειραιά 6/7
α. Καρατί 13/8
πρός Γιοκοχάμα 28/8
ε. Κονακάρ 10/8

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.).	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.).	68	23950
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290
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 ΙΙΙ (δ.π.).	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379
ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.).	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.).	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.).	75	78873
ΚΑΣΙΝΑΔΟΣ (κ.).	77	19166
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).	76	19044
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.).	66	38878
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.).	71	9826
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898
ΚΕΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕΛΑ	79	11929
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.).	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.).	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.).	66	8995
ΚΙΝΑΡΟΣ Β. (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
ΚΛΙΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.).	77	13808
ΚΛΙΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μηχ.).	78	13899
ΚΛΙΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.).	78	13805
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520
ΚΟΜΠΑΣΣ ΑΡΡΟΥ (Ν.Μ.).	73	63818
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Ν.Μ.).	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 ΚΕΪΠ (δ.κ.).	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.).	77	15043
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175
ΚΟΞΜΑΝ Ι (κ.).	77	14186
ΚΟΞΜΑΝ ΙΙ (κ.).	77	15389
ΚΟΞΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΤΥ Ι (π.).	62	2635
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).	76	88888
ΚΡΕΪΤ'Ν (κ.).	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βο.).	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26821
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.).	71	15522
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.).	77	9634
ΚΥΜΑ (ΑΒ).	80	16800
ΚΥΠΡΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.).	70	1437
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	75	17875
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.).	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	76	19803
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	72	51403
ΚΩΣ (π.).	71	14757
ΚΩΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.).	72	8936
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.).	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (κ.).	62	2201
ΚΩΣΤΑΣ Χ. (κ.).	74	9192

έπωληθή Έλληνες μεταφορές Μπριντιζι	πρός ΗΠΑ 5/9
α. Ν. Όρλεάνη 24/8	πρός Καλινίνγκρατ 3/9
α. Λός Πάμας 31/8	πρός Όσλο 4/9
πρός Πειραιά 8/9	α. Σεβίλλη 17/8
πρός Χάμπτον 30/8	ε. Σάν Λορέντζο 11/9
πρός Φουκουγιόμα 7/9	πρός ΗΠΑ 21/8
πρός Κασσιούγκ 24/7	ε. Σάντος 2/9
επισκ. Πειραιά 9/8	α. Ν. Όρλεάνη 29/7
α. Μανίλα 7/9	πρός Μπαγιόν 10/9
ε. Σιγκαπούρη 1/9	πρός Σιγκαπούρη 8/9
πρός Μιλάδο 2/9	ε. Ντεμεράδα 1/9
ε. Πόρτο Πράγια 19/8	πρός Βομβάη 5/9
α. Βανκούβερ 1/9	ε. Πειραιά 22/8
πρός Ιταζάι 30/8	α. Κεμπέκ 10/9
πρός Άλγερια 29/8	πρός Λαοίνα 19/8
επισκ. Πειραιά 7/9	πρός Ν. Κορέα 10/8
πρός Σουέζ 1/9	α. Μορμουγκάο 3/9
πρός Κορέα 25/8	πρ. «Κατίνα»
πρός Χιόσττον 28/5	ι. Δουνκέρκη 11/9
πρός Άλγερια 23/8	ε. Δεμεράδα 8/9
πρός Γκάνδη 26/8	πρός Λιβύη 6/8
πρός Τόγκο 7/8	α. Άκρομα 28/5
πρός Τσιβάν 26/8	μετ. «Σολ» (π.).
πρός Γκεμλικ 20/8	πρός Μιζούρτα 17/8
πρός Σίντι Κερίρ 31/8	πρός Ές Σίντερ 4/9
ε. Τσιτσούγκ 30/8	πρός Κίνα 10/8
ε. Μ. Μαγκανούϊ 29/8	μεταφορές Ν. Γουινέας
πρός Πακιστάν 27/8	πρός Άσασμ 9/9
πρός Μπράναβικ 28/8	πρός Πακιστάν 22/9
ε. Πενάγκ 1/9	επισκ. Καρατί 23/8
πρός Κασσιούγκ 14/8	πρός Άλγερ 16/8
πρός Γιοχόχανα 5/9	α. Ντάρμπαν 10/9
μετ. «Πάν Μάπλ» (NM)	α. Γιούροπορτ 11/8
πρός Νάντη 12/9	πρός Αύγουστα 11/9
α. Τζουαίρα 31/7	πρός Ντράς ες Σαλάμ 2/9
πρός Κίνα 2/9	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
στο Κάρκ (αποθήκη)	ε. Σάν Λορέντζο 10/9
ε. Άβονμαουθ 6/9	πρός τζέντα 3/9
πρός Μπ. Άμπας 6/8	α. Μαρίνα ντρί Καράρα 28/8
πρός Παλάου Σαμου 31/7	α. Βαγκαρέϊ 5/9
ε. Πειραιά 8/8	ε. Βαγκαρέϊ 16/8
πρός Άλμρόντε 29/8	πρός Πειραιά 9/8
δ. Πόρτ Σάϊ 11/9	α. Βανκούβερ 29/8
πρός Ζήμπαγκ 27/8	ε. Φουτζέιρα 30/8
ε. Σάουθερν Άνκοράτζ 13/9	πρός Κιουρασάο 26/8
πρός Μπουλν 14/9	ε. Πειραιά 21/8
ε. Πόρτο Νόγρο 31/8	α. Σιλκάπ 30/8
πρός Βομβάη 30/8	α. Σιγκαπούρη 27/8
ε. Χάμπτον 9/9	ε. Ντουμπάϊ 17/8
πρ. «Άγιος Μάρκος»	εγκαταλείφθηκε 5/4
πρός Πειραιά 8/9	σωστό όνομα «Κώστας Χ.»

ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	76	4123
ΛΑΙΔΑΨ (κ.).	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.).	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.).	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10698
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.).	73	14171
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).	65	1800
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980
ΛΑΡΚ (μ.).	73	9599
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046
ΛΑΤΟ (π.).	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648
ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.).	74	15276
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.).	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.).	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (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	19162
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.).	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.).	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872
ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.).	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36885
ΛΟΝΤΟΝ ΣΙΠΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36885
ΛΟΡΕΛΕΪ (κ.).	77	15407
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247
ΛΥΡΑ (κ.).	76	16299
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.).	72	6513
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.).	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	70	30168
ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.).	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.).	68	4400
ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.).	73	31427
ΜΑΝΔΛΗΣ (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
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ 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
ΜΑΡΙΓΚΟΑΝΤ (δ.π.).	70	17487
ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.).	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.).	72	9250
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.).	67	13540
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φα.).	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872
ΜΕΤΕΔΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.).	67	8501
ΜΗΛΤΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.).	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.).	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781

πρός Ρόδο	ε. Μαντράς 8/8
πρός Ρόττερνταμ 10/9	επισκ. Πειραιά 6/6
α. Ν. Όρλεάνη 7/9	πρός Μοσκώ 20/8
πρός Χιόσττον 8/9	πρ. Μπόν Λακ
πρός Μαπούτο 2/8	πρός Άμπιτζάν 3/8
ε. Σάντος 5/9	πρός Όκρίκα 26/8
ε. Σεβίλλη 10/9	α. Ραβέννα 17/8
πρ. «Άλξες»	α. Μομπάσα 19/7
πρός Χάρκ 11/9	πρός Καλλό 29/8
πρός Κούβα 14/8	πρός Χάμπτον 11/9
πρός Πόιντ Λίσα 1/9	πρός Μπ. Άμπας 29/7
πρός Τσιταγκόνκ 15/8	ε. Αλεξάνδρεια 8/9
πρός Πόρτομαου 6/9	πρός Τελόκ Ραμουένια 14/8
πρός Καναδά 13/8	ε. Πειραιά 13/8
πρ. «Λιχάμπαν» 4/5	πρ. Εύξεινο Πόντο 9/9
ε. Τσιόττα 24/8	ε. Γιβραλτάρ 6/9
μετ. «Link»	πρ. Ντοβρέ 2/8
επισκ. Κιουρασάο 12/9	πρ. Πόρτο Λά Κρούς 8/9
α. Σάν Φρανσίσκο 9/9	πρ. Κούβα 2/8
πρ. Βαντί Φεϊράν 7/9	πρ. Σάφι 8/9
ε. Πόρτ Υ Πρίνς 6/9	ε. Ν. Όρλεάνη 9/5
πρ. Άμπερσα 31/8	ε. Πειραιά 3/9
πρ. Μπαλμπόσα 28/8	πρ. Νταμμά 5/9
πρ. Άγγλινα 20/8	πρ. Σιγκαπούρη 4/8
επισκ. Πειραιά 11/9	πρ. «Μακεδόνια»
πρ. Μαρακάμπο 21/8	πρ. Ρόττερνταμ 27/8
πρ. Τσάρλεστον 17/8	πρ. Άνναμπα 7/8
α. Ντάρμπαν 2/8	πρ. Κόμπος 25/8
πρ. Λαύ Τσαμπάγκ 13/8	πρ. Σάν Πέντρο 10/8
πρ. Μπ. Άίρες 3/9	πρ. Ιαπωνία 22/8
πρ. Σαλλάβερ 5/9	ε. Γκουάιντα 26/8
επισκ. Πειραιά 11/9	επισκ. Πειραιά 11/9
πρ. Πάλαου Σαμου 15/7	πρ. «Garden Green»
πρ. Παροναύγια 5/9	α. Σάο Σεμπατιάο 3/9
ε. Πειραιά 29/7	πρ. Φουτζέιρα 18/8
πρ. Πίλο 6/9	πρ. «Nante City»
ε. Πίλο 6/9	πρ. Ζάνζιμπάρ 31/8
πρ. Ν. Αφρική 26/7	α. Χόγκ Κόγκ 17/8
επισκ. Σύρο 7/9	ε. Τέμα 9/9
πρ. Κούβα 27/5	πρ. Πίλο 10/9
πρ. Πίλο 10/9	διάλυση 1/9
ε. Βομβάη 8/8	πρ. Βενεζουέλα 4/9
πρ. Τέξας Σίτυ 2/9	ε. Καλλό 11/8
επισκ. Ν. Όρλεάνη 14/9	πρ. Ν. Αφρική 26/8
πρ. Γκιαντί 6/8	πρ. Φόρτ ντρί Φρόντς 7/9
πρ. Άνδρο 13/6	
α. Λός Άντζελος 10/9	πρ. Άμστερνταμ 1/9
πρ. Αυστραλία 29/8	πρ. Παριζιάνη 26/8
πρ. Κωνσταντίνος 8/9	πρ. Κωνσταντίνος 28/8
πρ. Σουραμπαγιά 28/8	πρ. Μπελόν 10/8
πρ. ΗΠΑ 26/7	πρ. Σουραμπαγιά 10/8
ε. Μπριντιζι 7/8	πρ. Ματάντι 20/8
στη Σεμάνκα (αποθήκη)	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
πρ. «Έλλη»	ε. Σουέζ 24/8
ε. Γκνάντα 26/8	πρ. Μαρίνα ντρί Καράρα 30/8

ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.).	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.).	72	83714

πρ. Πέμα 25/6	ε. Θεσσαλονίκη 27/8
α. Ραβέννα 27/8	α. Γιούροπορτ 30/8

ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ		
ΡΟΎ'Σ (δ.κ.).	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.).	74	5105

ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491
ΟΛΕΑΡ(κ.).	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.).	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.).	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.).	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.).	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).*	62	2608
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.).	71	8466
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.).	71	13858
ΟΝΥΞ (μ.).	69	9824
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.).	75	39856
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.).	69	35284
ΟΞΕΛ ΒΟΥΣ (π.).	69	11434
ΟΞΕΛ ΛΕΤ'Κ (κ.).	76	12443
ΟΞΕΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.).	73	13631
ΟΞΙΡΙΣ (μ.).	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.).	79	3818
ΟΥΑΓ'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.).	75	176009
ΟΥΑΓ'Τ ΡΟΥΥΖ.	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.).	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.).	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηγ.).	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.).	74	3759

ε. Θεσσαλονίκη 28/8
 προς Λαττάκια 4/9
 α. Λέ Χάβρη 7/9
 προς Κοσσιούγκ 31/8
 ε. Μπαχράιν 4/9
 έπισκ. Βαλλέττα 6/9
 α. Ν. Όρλεάν 28/8
 ναυπηγ. Ταίτα
 μεσογειακές μεταφορές
 άρχει Πειραιά
 προς Κούβα 20/7
 πρ. «Veritas»
 προς Πειραιά 8/9
 προς Μπαγκλαντές 31/8
 α. Φός 3/9
 προς Λαττάκια 7/9
 ε. Βαλλέττα 8/9
 προς Αύγουστα 13/8
 προς Μπαγκόγκ 18/8
 προς Μοντεβιδέο 2/9
 προς Μαυρίκια 2/9
 προς Καμπόνα 31/8
 προς Γιβραλτάρ 10/9
 προς Περσικό 6/8
 προς Ιαπωνία 29/8
 διαγράψαι
 προς Ρεσιφ 1/8
 ε. Άβουμαουθ 7/9
 ύπόστειλε σηµαλα Βανούατού
 έπισκ. Πειραιά 23/5
 πρ. «Nóρθ Μπρίζ»

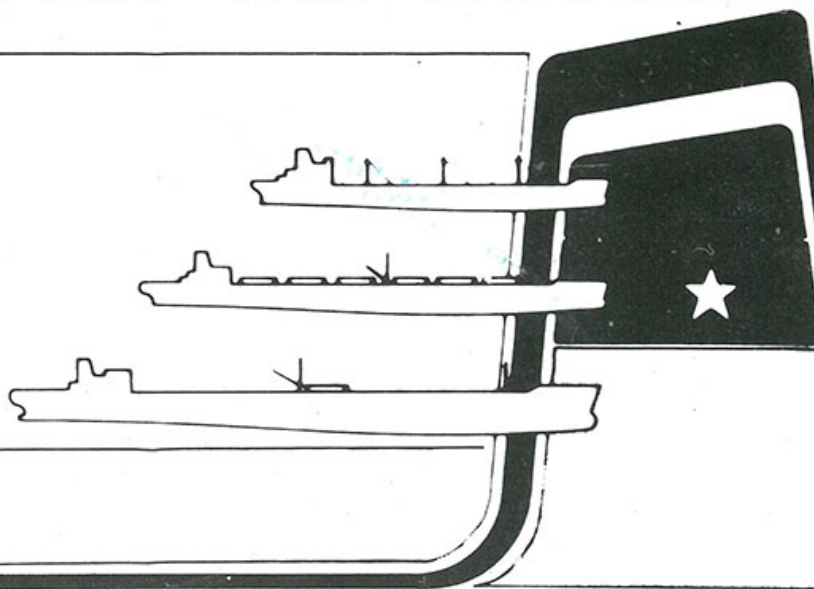
ΡΑΒΕΝ (κ.).	71	9846
ΡΑ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.).	82	11977
ΡΑΝΙΑ (μ.).	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).	71	11758
ΡΕΑ (μ.).	73	30930
ΡΕΑ ΞΗ (μ.).	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).	78	11875
ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.).	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.).	79	8680
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΪ (κ.).	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.).	65	8021
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.).	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.).	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΚΚΟ ΪΑΝ (π.).	71	71877
ΡΟΜΙΝΑ (μ.).	75	9702
ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.).	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).	67	37625
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.).	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).	73	22626

4πωλήθῃ Ἑλλήνες
 πρὸς Μαρακάιμπο 6/9
 α. Πειραιά 6/9
 πρὸς Πόρτ' Ἀλέγχερ 28/8
 α. Νταμιζ 3/9
 πρὸς Κοτονού 6/8
 α. Νικόσια 7/9
 πρὸς Μαλαΐσια 25/8
 α. Μπρεμερζόβεν 9/9
 πρὸς Ρεσιφ 3/9
 πρὸς Ρόττερνταμ 5/9
 α. Ντῶρμπαν 4/9
 πρὸς Ἰρὰν 29/8
 α. Σεπετλία 28/8
 πρὸς Ἀμβέρσα 15/8
 πρὸς Μπ. Ἀμπς 23/8
 πρὸς Γκιζὺν 24/8
 πρὸς Ἀλγερία 5/9
 πρὸς Γκιζὺν
 πρὸς Βαντί Φείραν 30/8
 πρὸς Γκιρλάντο 3/9
 α. Σάν Λορέντζο 8/9

ε. Πόρτο Καμπέλλο 21/8
 προς Λαράτσε 28/8
 προς Γιάνμπου 1/9
 στο Χάργκ
 α. Κωνσταντζα 6/9
 προς Αύγουστα 5/9
 ε. Ρίο Γκράντε 27/8
 ε. Καοσιούγκ 26/8
 ε. Σεθιλλαν 5/9

ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917	πρός Τσαμασάνα 4/9	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρός Μπρέμεν 12/9
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452	ε. Σάντος 27/8	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρός Νταλιάν 11/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Χιοθσόν 29/8	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάγος 20/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Γκντάνσκι 26/8	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Σιγκαπούρη 3/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Καλλάο 20/8	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 5/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρός Όδησσό 9/9	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Μπαγκόκ 13/7
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	πρός Παρανάγουα 24/8	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρός Κορίντο 3/9
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	αγορά από Κύπρο	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Τζακάρτα 27/8
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Ρινέκα 1/9	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Σιγκαπούρη 21/8
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	α. Ντάρμαν 15/8	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρός Γιάννου 1/9
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	πρός Μπ. Άμπας 10/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Τουάσε 6/9
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	στό Τζέμπελ Άλι 30/8	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/7
ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)	69	15688	πρός Μπαντάρ Χομίνι 24/7	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Πειραιά 6/9
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	πρός Μπ. Άμπας 9/8	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	ε. Φεντερόνα 10/9
ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	ε. Σάο Σεμπαστιάο 31/8	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Γιούροορτ 5/9
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ν. Όρλεάνη 10/9	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	ε. Πειραιά 21/8
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Σιγκαπούρη 5/9	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρός Κάδιξ 11/9
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Μοντεβιδέο 9/9	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρός Πόρτο Σουδάν 3/9
ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	πρός Μπουσάν 15/8	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Τσίμα 10/9
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	πρός Μπελίζ Σίτυ 29/8	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Νιγηρία 13/7
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Λομέ 25/8	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρός Ρας Λαούφ 8/9
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Σιγκαπούρη 7/9	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Μπαχραϊν 5/8
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	πρός Άγαδρ 4/9	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρός Κωνσταντίνα 26/8
ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρός Λας Πάλμας 10/8	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρός Άρούμα 27/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρός Κορίντο 11/9	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14780	πρός τόμα 10/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Όκλαντ 5/9	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6186	ε. Πόρτο Κουετζάλ 4/9
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Σιγκαπούρη 28/5	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρός Πειραιά 9/9
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	στό Κόρκ (άποθήκη)	ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Άλεξανδρέττα 2/9
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Ρίο Άνείρο 26/8	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Γιουροορτ 20/5
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Κούβα 29/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Άλεξανδρεία 10/9
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Γκαέτα 31/8	ΧΡΗΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	α. Ντάρμαν 26/8
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Λας Πάλμας 6/9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	71	1532	έπισκ. Πειραιά 14/9
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρός Φόκκλαντ 8/9	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	79	12598	πρός Κίνα 28/8
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρός Βιλαγκαρσία 4/9	ΧΩΚ (κ.)	78	5386	ε. Μανφρεντόνια 6/9
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	πρός Ρίο Άνείρο 31/8	ΩΡΟΡΑ (μ.)	74	19451	πρός Ρότερνταμ 13/9
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Λας Πάλμας 12/5	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	72	17674	πρός Ίνδια 27/8
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ε. Χάτσινοχ 4/9	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	6744	ε. Τοόρμπο 31/8
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	στό Κόρκ (άποθήκη)	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	76	7049	πρός Νάντη 11/9
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	α. Λας Πάλμας 14/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ	79	7366	πρός Ίταλία 18/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Ρότερνταμ 11/9	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	έπισκευές Ντακόρ 9/9
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	πρός Μπαγκόκ 18/7				

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



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 27324 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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