

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1355/1114



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1355 / 1114
5 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 400



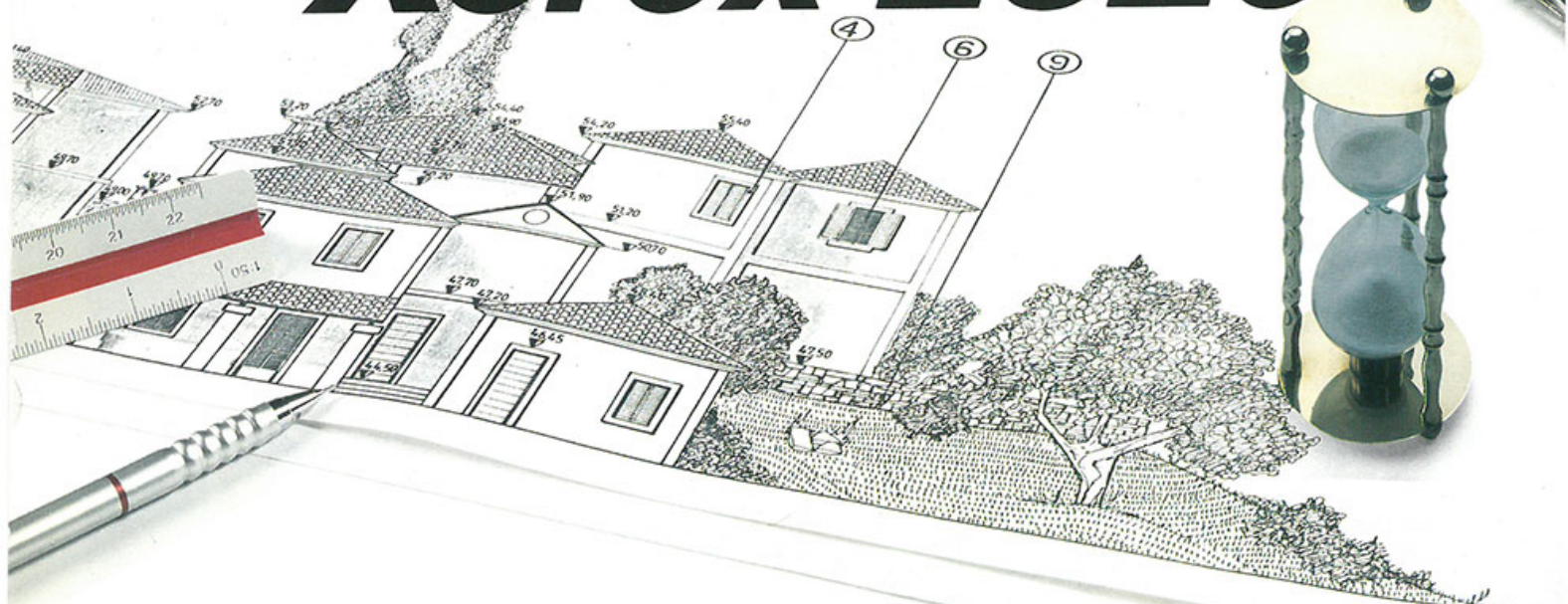
KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
 - DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFFAHRTSKONTOR 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
-

Φωτοαντιγραφικό σχεδίων

Xerox 2520



Θέμα χρόνου και ποιότητας



Το νέο φωτοαντιγραφικό σχεδίων Xerox 2520 βγάζει για σας μέχρι και 10 συνεχόμενα αντίγραφα από κάθε πρωτότυπο, «τρέχοντας» με 3.66 μέτρα το λεπτό και απαλλάσσοντάς σας από το μπλέ της συνεχούς τροφοδοσίας!

Η ενσωματωμένη στο μηχάνημα μονάδα κοπής μετράει αυτόματα το πρωτότυπο και κόβει το χαρτί αντιγραφής ακριβώς στις ίδιες διαστάσεις (από A0 μέχρι A3).

Το Xerox 2520 δεν έχει τ' όμοιό του σε ταχύτητα, ευελιξία και αξεπέραστη ποιότητα αντιγράφων σε κοινό χαρτί, που αν θέλετε σελιδοποιείται «επί τόπου» σε σετ.

Το Xerox 2520 έχει και ένα μοναδικό πλεονέκτημα, που καμία άλλη εταιρία δεν προσφέρει:
TOTAL SATISFACTION GUARANTEE.
Σημαίνει άνευ όρων αντικατάσταση του μηχανήματος εντός 3 ετών, αν δεν μείνετε απόλυτα ικανοποιημένοι.

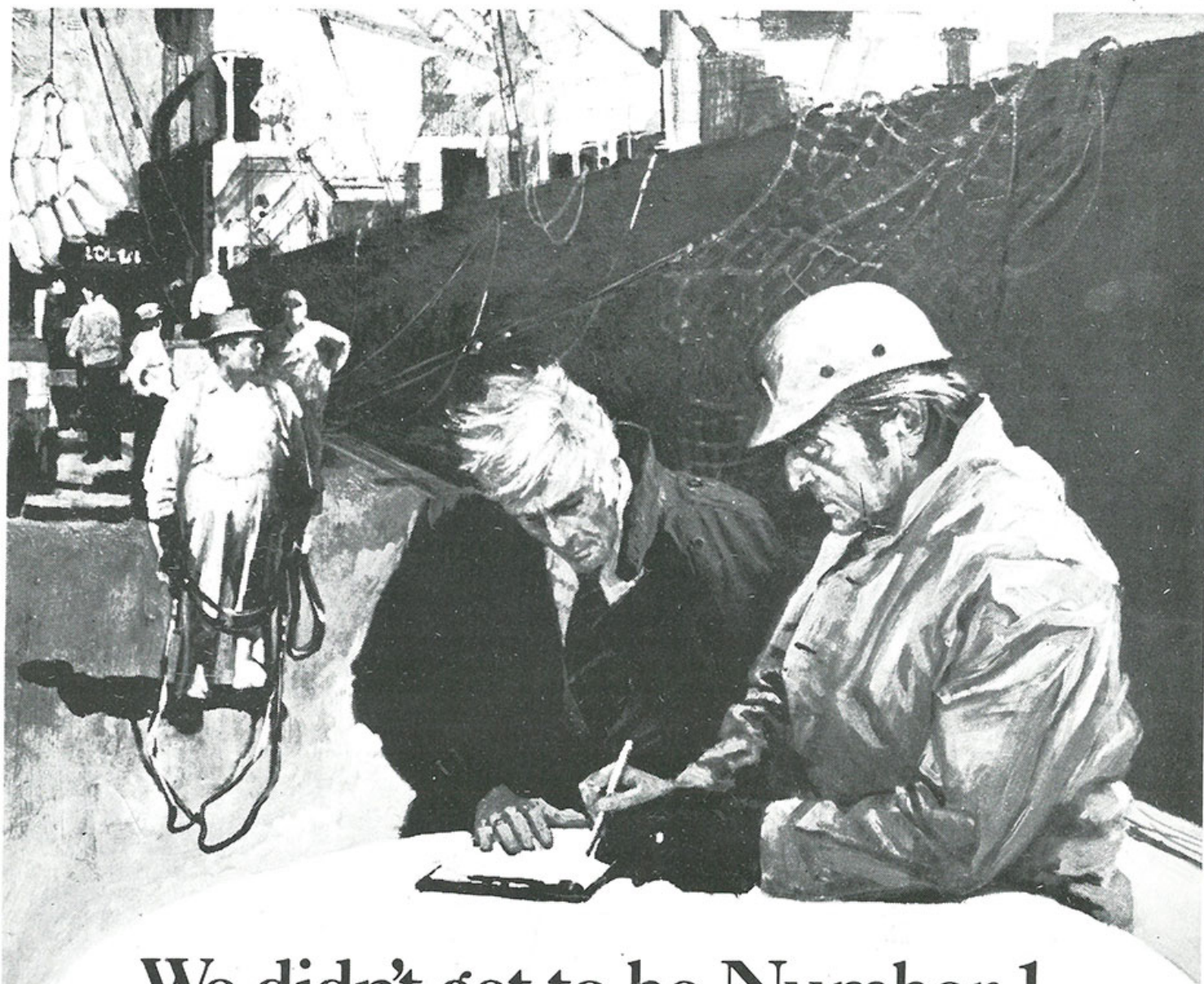
RANK XEROX
TOTAL
SATISFACTION
GUARANTEE

Προσλάβετε τώρα αυτόν τον άξιο, παραγωγικό συνεργάτη. Είναι για σας θέμα χρόνου και ποιότητας!



Τηλεφωνήστε αμέσως στο

93.11.025



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

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

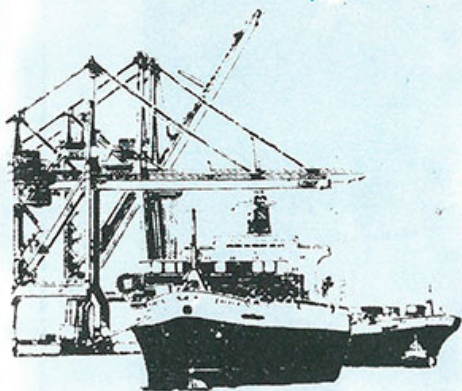
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1355/1114

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

60th Year
Issue No. 1355/1114 December 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

12 Τά 75 χρόνια της Ένώσεως
Έλλήνων Έφοπλιστών

15 Οι νέες Όλλανδικές προτάσεις για
τό Καμποτάζ καί οι έπισημάνσεις της ΕΕΕΠ.

18 Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

20 Έ απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών
καιρικών συνθηκών
Του ύποπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Δ. Μυλωνόπουλου

22 Ένα πρόγραμμα έκπαίδευσης για διάσωση
μέσα από κλειστό χώρο πλοίου.
Του πλοιάρχου κ. Μιχ. Φραγκιά.

25 Ό Άγιοθαλασσίτης
Του πλοιάρχου κ. Νικ. Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28 Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1991
- 30 Η ΚΑ'ΤΡΕΙΟΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a
total bale capacity of 36 million cbft.

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS / GREECE
PHONES: 4182551 / 7 - 4184963 / 964
TELEX: 21-3876 / 21 - 1650 / 24 - 1173
LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4182388 - 4536778

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

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

Σβήνουμε τίς προοπτικές καί τό μέλλον

Κάτι δέν πάει καλά σ' αὐτόν τόν τόπο.

Ἄλλιώς δέν ἐξηγεῖται τό γεγονός ὅτι τή στιγμή πού ὅλοι μιλάμε γιά τό μεγαλύτερο πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας, τήν ἔλλειψη ικανῶν καί πεπειραμένων Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν, τή στιγμή πού κυριολεκτικά ψαχνόμαστε γιά νά βροῦμε τοὺς ναυτικούς πού χρειαζόμαστε γιά νά καλύψουμε τίς τεράστιες ἀνάγκες τῶν πλοίων μας, συζητᾶμε — βυζαντινολογοῦμε θά ἦταν καλύτερα νά ποῦμε — ἂν δικαιῶνται ἢ ὄχι οἱ συνταξιῶχοι μας νά ἐργασθοῦν χωρὶς συνέπειες σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες πού δέν ἔχουν καμμιά σχέση μέ τό ΝΑΤ (προτιμῶντας, προφανῶς, τίς θέσεις ἐργασίας πού μποροῦν νά καταλάβουν Ἕλληνες συνταξιῶχοι ναυτικοί νά τίς προσφέρουμε στοὺς ξένους — φίλος ἐφοπλιστής μᾶς ἔλεγε πρό ἡμερῶν ὅτι τελικά, ἐλλεῖπει Ἕλληνας, ἐξαναγκάσθηκε νά προσλάβει Βούλγαρο ἀνθυποπλοίαρχο!).

Ἐπίσης, δέν ἐξηγεῖται ἄλλιώς τό φαινόμενο νά ἐμποδίζουμε (στή συγκεκριμένη περίπτωση, γιά νά κυριολε-

κτοῦμε, νά ἐμποδίζει ἓνα — ἀριθμός 1 — ἄτομο) τήν ἐξέλιξη ἑνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ ναυτικῶν μας καί δὴ ἀξιωματικῶν μέ ἀποτέλεσμα νά τοὺς ἀπογοητεύουμε καί νά τοὺς διώχνουμε ἐνδεχομένως ὀριστικῶς ἀπὸ τό ναυτικό ἐπάγγελμα, ὅπως γίνεται μέ ἐκείνους πού ἐλλεῖπει ἐπαρκῶν πλοίων μέ Ἑλληνική ἀναγκάσθηκαν — καί ἐξακολουθοῦν νά ἀναγκάζονται — νά ὑπηρετήσουν σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες ἀλλὰ ἢ ὑπηρεσία αὐτή, ἔστω καί ἂν ἐξαγορά ζητεῖ πανάκριβα, δέν μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ γιά τήν ἀπόκτηση προαγωγικῶν διπλωμάτων.

Δυστυχῶς, ἔτσι ἀπαντᾷ ἡ Ἑλληνική Πολιτεία στό ἐπίμονο αἶτημα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητας γιά τήν προσέλευση ὅσο τό δυνατόν περισσοτέρων Ἑλλήνων στό ναυτικό ἐπάγγελμα καί γιά τή χρησιμοποίηση ὅλων τῶν δυναμένων (καί προσφερομένων) νά ἐργασθοῦν στά ἐλληνικά πλοῖα Ἑλλήνων. Ἀλλὰ ἔτσι δέν μποροῦν νά ὑπάρξουν προοπτικές, οὔτε μέλλον.

ΤΩΡΑ ΨΑΧΝΟΝΤΑΙ

Οἱ καρεκλοκένταυροι τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων πού ἐξανάγκασαν τήν πλοιοκτησία τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ἐμπρεςς» νά ὑποστείλει τήν Ἑλληνική, ζητοῦν τώρα πληροφορίες γιά τὰ βάρη πού ἔχει τό πλοῖο λόγω τῶν ἐπιδοτήσεων πού ἔχουν ληφθεῖ βάσει τοῦ ἀναπτυξιακοῦ νόμου 1262/82 ἴσως γιὰτί νομίζουν ὅτι ἔτσι θά τοὺς παρασχεθεῖ ἡ δυνατότητα νά ἀσκήσουν κάποια πίεση πρὸς ἐπαναφορά τῆς ἐθνικῆς σημαίας στό συγκεκριμένο πλοῖο ἢ, τό πιθανότερο, ὅτι μέ τήν ἐνέργειά τους αὐτή, θά ἀποσείσουν ἢ θά ἐλαφρύνουν τίς τεράστιες εὐθύνες τους γιά τήν ἀποβολή τῆς Ἑλληνικῆς.

Ἐμεῖς, βεβαίως, δέν εἴμαστε σέ θέση νά γνωρίζουμε τίς ἀντιδράσεις τῆς πλοιοκτησίας στή νέα τακτική πού θέλουν νά ἐφαρμόσουν οἱ καρεκλοκένταυροι. Ἐκεῖνο γιά τό ὁποῖο εἴμαστε ἀπολύτως βέβαιοι εἶναι ὅτι ἡ πλοιοκτησία ἐγγώριζε τίς συνέπειες πού θά ἔχει ἡ ἐνέργειά της νά ὑποστείλει τήν Ἑλληνική ἀπὸ ἓνα πλοῖο πού εἶχε ἐπιδοτηθεῖ βάσει τοῦ ἀναπτυξιακοῦ νόμου καί πού δέν εἶναι ἄλλες ἀπὸ τήν ἐπιστροφή τοῦ ποσοῦ τῆς ἐπιδοτήσεως.

Ἡ περίπτωση ὅμως τοῦ «Ἐμπρεςς» δέν περιορίζεται στά ἀνωτέρω ἀλλὰ θέτει ἐπὶ τάπητος τό γενικότερο θέμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν κρουαζιεροπλοίων ὑπὸ τίς συνθήκες πού ἔχει δημιουργήσει ὁ ὀξύτατος διεθνὴς ἀνταγωνισμός στὸν τομέα αὐτόν καί φοβούμεθα ὅτι ἂν οἱ καρεκλοκένταυροι δέν ἀνοίξουν διάπλατα τὰ μάτια τους γιά νά δοῦν αὐτά πού εἶναι πλέον καθημερινή πρακτική στοὺς ἄλλους, θά ἔχουμε ἐπαναλήψεις τοῦ περιστατικοῦ τοῦ «Ἐμπρεςς» διότι οὐδεὶς ἀσφαλῶς θάλει νά ἀποθάνει ἔστω καί μετὰ τῶν «ὁμοφύλων».

ἈΛΛΗ ΛΥΣΗ ΔΕΝ ΥΠΗΡΧΕ;

Ὁμολογοῦμε ὅτι μᾶς ἔχει ἐντυπωσιάσει τό ἄγριο ἀλλὰ καί χωρὶς κανένα ἀπολύτως νόημα ἢ καί ἀποτέλεσμα κυνηγητό πού ἔχουν ἐξαπολύσει οἱ λιμενικοὶ ἐναντίον τοῦ διαχειριστοῦ τοῦ πλοίου «Ἀργώ Κάρριερ» τό ὁποῖο εἶχε ἡμιβυθισθεῖ τὸν περασμένο Ἀπρίλιο στή νότια πλευρά τῆς Ψυτάλλειας καί ἔκτοτε παραμένει στήν ἴδια θέση καί στήν ἴδια κατάσταση: Μέ τό αἰτιολογικὸ ὅτι δέν ἔλαβε τὰ κατάλληλα μέτρα γιά τήν ἀποτροπὴ ρυπάνσεων πού προκαλοῦνται ἀπὸ τὰ καύσιμα τοῦ ἡμιβυθισμένου πλοίου ἔχουν ἐπιβληθεῖ σέ βάρος του μέχρι τή στιγμή — καί ὅπως δείχνουν τὰ πράγματα, ἔπεται συνέχεια, ἐκτός καί ἂν ὑπάρξει κάποια οὐσιαστική παρέμβαση ἀπὸ ἐκείνους πού ὀφείλαν νά ἔχουν ἤδη παρέμβει — πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 87.000.000 δραχμῶν πού ἔχουν διαβιβασθεῖ στό ἀρμόδιο Δημόσιο Ταμεῖο γιά εἰσπραξὴ καί ταυτόχρονα ἔχουν σχηματίσει ἐναντίον του ἰσάριθμες δικογραφίες γιά τίς ρυπάνσεις πού ἔχουν διαπιστωθεῖ ὡς τώρα.

That's all. Ἄλλη λύση δέν βρέθηκε. Ἡ ἀρχὴ ἔπραξε τὸ καθήκον της: «Ἐρριξε» τὰ πρόστιμα, πού κανεὶς δέν γνωρίζει ἐὰν εἶναι δυνατόν νά εἰσπραχθοῦν, σχημάτισε δικογραφίες ἐναντίον του πού τό μόνο ἀποτέλεσμα πού μποροῦν νά ἔχουν εἶναι ὁ ἐγκλεισμός του στὸν Κορυδαλλό καί τό Ὑπουργεῖο διὰ τοῦ Γραφείου Τύπου καί Δημοσίων Σχέσεων βγάζει κάθε τόσο ἀνακοινώσεις γιά τὰ νέα πρόστιμα πού ἐπιβάλλονται σέ βάρος του καί γιά τίς νέες δικογραφίες πού σχηματίζονται ἐναντίον του γιά τίς νέες ρυπάνσεις πού προκαλοῦνται ἀπὸ τό πλοῖο. Πράγμα πού δείχνει μέ τὸν πλέον ἀδιάφωστο τρόπο ὅτι τό κυρίαρχο πρόβλημα στήν ὑπόθεση αὐτή, πού ἦταν ἡ ἀποφυγὴ νέων

ρυπάνσεων, δέν ἀντιμετωπίσθηκε — εἶναι χαρακτηριστικὸ ὅτι μόνον τὸν Νοέμβριο ἐπιβλήθηκαν στὸν διαχειριστὴ τοῦ πλοίου πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 6.000.000 δραχμῶν καί ἀσφαλῶς θά ἀσκηθῶν καί οἱ ἀνάλογες διώξεις μέ τήν ἴδια αἰτιολογία, ὅτι δηλαδή δέν ἔλαβε αὐτὸς τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα γιά τήν ἀποτροπὴ νέων ρυπάνσεων ἀπὸ τό ἡμιβυθισμένο πλοῖο.

Οὐδεὶς, οὔτε στό λιμεναρχεῖο, ἀλλὰ οὔτε στό Ὑπουργεῖο, σκέφθηκε ἄλλη λύση γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ τό κυρίαρχο πρόβλημα. Οὐδεὶς σκέφθηκε νά λάβει τό Ὑπουργεῖο τὰ κατάλληλα μέτρα — ἀντλήση, λόγου χάρι, τῶν καυσίμων ἀπὸ τό ἡμιβυθισμένο πλοῖο καί λήψη καί ὅλων τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων καί νά χρεώσει τίς σχετικὲς δαπάνες στὸν διαχειριστὴ — αὐτὰ εἶναι, βλέπετε, δύσκολα πράγματα, ἐνῶ τό νά «ρίχνουμε» πρόστιμα καί νά σχηματίζουμε δικογραφίες δείχνει καί πόσοι κέρβεροι εἴμαστε στά θέματα τῆς προστασίας τοῦ θαλασίου περιβάλλοντος...

Οὐδεὶς ἀκόμη, οὔτε στό λιμεναρχεῖο, ἀλλὰ οὔτε καί στό Ὑπουργεῖο, σκέφθηκε καί τίς δυσμενεῖς ἐντυπώσεις καί τοὺς συνειρμούς πού δημιουργοῦνται στή ναυτιλιακὴ μας κοινότητα ἀπὸ αὐτό τό ἄγριο ἀλλὰ καί χωρὶς οὐσιαστικὸ ἀποτέλεσμα κυνηγητό ἐναντίον ἑνὸς ἀτυχήσαντος πλοιοκτῆτη.

Οὐδεὶς, τέλος, σκέφθηκε καί τό παράδειγμα πού παρέχουμε ἐμεῖς οἱ ἴδιοι γιά ἄγριο κυνηγητό τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς ἄλλους, τοὺς ξένους δηλαδή, σέ ἀνάλογες περιπτώσεις.

(Ἀπαραίτητη διευκρίνιση: Τὸν διαχειριστὴ τοῦ συγκεκριμένου πλοίου κ. Δημ. Ἀργ. Κυριακόπουλο δέν τὸν γνωρίζουμε οὔτε κατ' ὄψιν καί οὔτε εἶχαμε — καί τώρα καί σὺν παρελθόν — τήν παραμικρὴ ἐπικοινωνία μαζί του).

ΟΧΙ ΣΤΟΥΣ ΑΛΒΑΝΟΥΣ

Γιά μία ακόμη φορά διαδηλώνουμε την απόλυτη αντίθεσή μας στη χρησιμοποίηση 'Αλβανών ως κατωτέρων πληρωμάτων σε ελληνικά πλοία πράγμα που σημαίνει ότι είμαστε αντίθετοι και στην εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης κατωτέρων αλβανικών πληρωμάτων.

Η αρχική μας αντίθεση προερχόταν από τη βεβαιότητα ότι οι 'Αλβανοί θα χρησιμοποιούσαν το ελληνικό πλοίο σαν ταξιδιωτικό μέσο για μετανάστευση σε χώρες όπου θα μπορούσαν ή θα ήθελαν να εγκατασταθούν.

Τώρα, μετά την εμπειρία που αποκτήσαμε στο μεταξύ, θεωρούμε ότι οι 'Αλβανοί είναι και επικίνδυνοι. Γι' αυτό πρέπει να αποκλεισθεί ρητά η χρησιμοποίησή τους σε ελληνικά πλοία.

ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ

Τερματίσθηκαν στις 10 Δεκεμβρίου οι αρχαιρέσιες για την εκλογή νέας διοικήσεως στην Ένωση Πλοιαρχών που είχαν αρχίσει την 1 'Οκτωβρίου.

Επί συνόλου 5.500 ταμιακώς εν τάξει μελών ψήφισαν συνολικά 3.540 πλοίαρχοι — 188 αυτοπροσώπως και οι υπόλοιποι με επιστολές προς την Έφορευτική Έπιτροπή.

Η διαλογή των ψηφοδελτίων — λέγεται ότι θα υπάρξουν εκπλήξεις — υπολογίζεται ότι θα τερματισθεί ως το τέλος της εβδομάδος.

ΓΙΑΤΙ ΑΠΟΦΕΥΓΕΙ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ;

Από το Γραφείο Τύπου του Δήμου Πειραιώς διευκρινίστηκε ότι ο Δήμος έχει ζητήσει άδειες σκοπιμότητας για τις γραμμές Χίου — Μυτιλήνης και Καλύμνου — Κώ — Ρόδου.

Σημειώνουμε τη διευκρίνιση αλλά επαναλαμβάνουμε το ερώτημά μας: Γιατί δεν ζητήθηκε μία γραμμή προς την Κρήτη; Οι Κρητικοί, εν προκειμένω οι κρητικές εται-

ρίες, χρησιμοποιούν και εκμεταλλεύονται τον Πειραιά επί μακρά σειρά ετών και είναι πλέον αυτονόητο ότι δεν μπορούν να μονοπωλούν επ' άπειρο τις γραμμές προς την Κρήτη που είναι οι περισσότερο προσοδοφόρες. Γιατί, λοιπόν, ο Δήμος Πειραιώς δεν ζήτησε να μπει στον χώρο των κατ' εξαρχήν κερδοφόρων γραμμών της Κρήτης;

ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΚΑΛΥΨΗ

Ο 'Υπουργός έσπευσε να καλύψει εκ των υστέρων τον λιμενάρχη Πειραιώς για τη δυσμενή μεταχείριση που επιφύλαξε ο τελευταίος στην G.A. Ferries του Γεράσιμου 'Αγούδημου και είχε σαν αποτέλεσμα να υποστεί μία άσκοπη επιβάρυνση 4.000.000 δραχμών.

Ο λιμενάρχης, όπως προκύπτει από διαμαρτυρία του κ. Γεράσιμου 'Αγούδημου, δεν επέτρεψε στο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Νταλιάν» να εκτελέσει εργασίες όξυγονοκολλήσεως σε εξωτερικούς χώρους του καταστρώματος εντός του λιμένος Πειραιώς και το πλοίο υποχρεώθηκε να μεθωρήσει σε προβλήτα του 'Αγίου Γεωργίου, που πέρα από τις ταλαιπωρίες κόστισε στην G.A. Ferries 4.000.000 δραχμές, και αυτό ενώ την ίδια στιγμή είχε επιτραπεί η χρήση όξυγόνου σε άλλο πλοίο εντός του λιμένος Πειραιώς σε εργασίες που διήρκεσαν επί 15 θήμερο!

Ο 'Υπουργός, καλύπτοντας εκ των υστέρων τον λιμενάρχη, ανακοίνωσε ότι το 'Υπουργείο αποφάσισε να σταματήσει τις έπισκευαστικές εργασίες σε πλοία που βρίσκονται μέσα στο λιμάνι του Πειραιά — άσφαλώς αυτό θα ελεγχθεί, στο κάτω κάτω της γραφής στον Πειραιά βρισκόμαστε, και θα αποδοθούν τά του Καίσαρος τῷ Καίσαρι και βεβαίως ο έλεγχος αφορά όλους, και τους πολιτικούς και τους υπαλλήλους, οι όποιοι θα μάθουν, είτε τό θέλουν, είτε όχι, ότι είναι υπάλληλοι του κράτους και υπηρέτες του ελληνικού λαού από τόν όποιο καλοπληρώνονται και καλοπερνάνε και όχι του όποιουδήποτε 'Υπουργού, που είναι, όπως και όλοι οι προηγούμενοι, αλλά και οι έπόμενοι, περαστικός από τόν χώρο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο κ. 'Αγούδημος, στη διαμαρτυρία του έπισημαίνει ότι οι λιμενικές αρχές (προφανώς έννοεί τό λιμεναρχείο Πειραιώς) υποχρέωσαν έν συνεχεία τό πλοίο του νά διακόψει τίς εργασίες του και νά έπιστρέψει στό λιμάνι Πειραιώς ένῶ τή θέση του στόν 'Αγίο Γεώργιο κατέλαβε γιά νά συνεχίσει τίς έπισκευές και τίς μετασκευές μέ όξυγόνο τό έπιβατηγό πλοίο που είχε καταγγείλει ό ίδιος ότι έκτελούσε εργασίες στό λιμάνι του Πειραιώς μέ χρήση όξυγόνου.

ΜΕΤΑΞΥ EUROS ΚΑΙ BIS

Γιά τήν Κομμισιόν τής ΕΟΚ τό κοινοτικό νηολόγιο EUROS θά αντικαταστήσει σιγά σιγά τά διάφορα διπλά νηολογιακά καθεστῶτα που δημιουργήθηκαν τό τελευταίο καιρό στά εύρωπαϊκά κράτη. Αυτό σημαίνει ότι τό Euros πρέπει όπωσδήποτε νά γίνει έλκυστικό.

Όστόσο σε όρισμένα κράτη τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας τά διπλά νηολόγια δέν αποτελούν μία πρόσκαιρη και τμηματική λύση — όπως είναι στή Γαλλία τό νηολόγιο Κεργκουελέν — αλλά αντιπροσωπεύουν τόν κύριο όγκο του έθνικού στόλου, όπως π.χ. τό νηολόγιο DIS τής Δανίας. 'Εξάλλου τό Euros έχει ν' αντιμετώπισει τά λεγόμενα «διεθνή» εύρωπαϊκά νηολόγια. Τέτοια είναι ή περίπτωση του Λουξεμβούργου υπό τή σημαία του όποιου καλύπτεται τό σύνολο του στόλου ενός άλλου εύρωπαϊκού κράτους, του Βελγίου.

Όλα αυτά δείχνουν ότι γιά νά προσελκύσει τούς έφοπλιστάς τής Κοινότητας τό Euros πρέπει νά είναι πιό έλκυστικό από τό πιό εύνοϊκό bis νηολόγιο που υπάρχει σήμερα. Καί γιά νά συμβεί αυτό πρέπει νά προσφέρει τά θετικά μέτρα που έχουν απαριθμήσει οι εύρωπαίοι έφοπλιστάι και τά όποια αναφέρονται σε μία πραγματική κοινοτική πολιτική βασισμένη σε τρεις βασικούς άξονες: α) έλάφρυνση κοινωνικών έπιβαρύνσεων, μείωση φορολογίας, εισοδήματος, χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών, β) έλάφρυνση του φορολογικού συστήμα-



Τά «Ναυτικά Χρονικά» εΰχονται

σε όλους τούς "Ελληνες ναυτιλλόμενους
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

τος και γ) βελτίωση της ποιότητας των διεθνών υπηρεσιών και ιδιαίτερος στα θέματα εκπαιδεύσεως και ασφαλείας.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Η εταιρία Τσάκου αιφνιδίασε ευχάριστα τις τελευταίες ημέρες το προσωπικό των γραφείων της και τα στελέχη των πλοίων της: Ανακοίνωσε την διάθεση μετοχών της Global Ocean Carriers αλλά και τη χορήγηση ατόκου δανείου για την αγορά και άλλων τίτλων της ίδιας εταιρίας και ταυτόχρονα εξασφαλίζει τιμή που να μην χάνει σε καμία περίπτωση το προσωπικό για το οποίο επί πλέον δημιουργείται ένα σημαντικότατο εισόδημα από την απόδοση των μετοχών.

Ταυτόχρονα η εταιρία Τσάκου χορήγησε στο προσωπικό της και 150 μισθό με τη ευκαιρία των εορτών, ενώ για την Κυριακή οργάνωσε χριστουγεννιάτικη γιορτή στο ξενοδοχείο Χανδρή για 150 παιδιά ναυτικών και 100 παιδιά υπαλλήλων των γραφείων της.

Ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος είπε στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι το πρόγραμμα που εκδηλώθηκε τις τελευταίες ημέρες αποτελεί μέρος της πολιτικής της εταιρίας έναντι του προσωπικού των γραφείων και των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία της που αποβλέπει στην περαιτέρω βελτίωση της οικονομικής τους καταστάσεως.

Το αποτέλεσμα είναι εμφανές στην εταιρία και στα πλοία όπου διαπιστώνεται ήδη ενεργότερη και αποτελεσματικότερη συμμετοχή σε όσα αφορούν την επιχείρηση και τη διαχείριση των πλοίων.

ΜΑΡΙΝΤΕΚ ΚΙΝΑ '91

Μιλώντας στο συνέδριο της Μαρίντεκ Κίνα '91, το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Σανγκάι μεταξύ 3-5 Δεκεμβρίου 1991, ο πρόεδρος του Ο.Λ.Π., κ. Βασίλης Κούτσης, αναφέρθηκε στην οργάνωση και την ανάπτυξη του Πειραιά και τον ρόλο της Ένοπλης Ένωσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για το μέλλον των λιμένων.

Στο τέλος της ομιλίας του, ο πρόεδρος του Ο.Λ.Π. πρότεινε τη δημιουργία μίας μόνιμης επιτροπής Τεχνικής Συνεργασίας μεταξύ των λιμένων Ευρώπης και Ασίας. Η επιτροπή θα συναντάται εναλλάξ στον Πειραιά και στη Σανγκάι, μία φορά το χρόνο, για τη μελέτη τεχνικών θεμάτων και ανταλλαγή απόψεων σε θέματα ανάπτυξης και οργάνωσης λιμένων.

Η πρόταση έγινε με ενδιαφέρον αποδεκτή από τον πρόεδρο του λιμένα της Σανγκάι και υποστηρίχθηκε από τον εκπρόσωπο του λιμένα του Σηάττλ των Η.Π.Α. και του Μπουσάν της Νοτ. Κορέας. Με απόφαση του Συνεδρίου το θέμα θα συζητηθεί περαιτέρω, στα πλαίσια των «Ποσειδωνίων» τον Ιούνιο 1992 στον Πειραιά και στη Διάσκεψη «Ports 2000» της Expoship τον Δεκέμβριο 1992 στο Χόγκ Κόγκ.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Ρ.Α.

Ο αμερικανικός νόμος για τη ρύπανση, ο περιβόητος Oil Pollution Act του 1990, που καθιέρωσε την απεριόριστη ευθύνη του εφοπλιστού σε περίπτωση και τυχαίας ακόμα ρυπάνσεως στα αμερικανικά ύδατα, προκάλεσε όπως ήταν φυσικό, έκτεταμένες αντιδράσεις. Βασικά προκάλεσε την αντίθεση του παγκόσμιου εφοπλισμού για τη μονομερή δράση των Αμερικανών που αγνόησαν τα διεθνή όργανα που είναι ταγμένα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Πρόσφατα εξάλλου ο νόμος αυτός υπέστη δριμεία κριτική από σημαίνοντες εκπροσώπους της ίδιας της αμερικανικής πετρελαϊκής βιομηχανίας. Πράγματι ο πρόεδρος της επιτροπής θαλασσίων μεταφορών του Αμερικανικού Ινστιτούτου Πετρελαίου, δήλωσε ότι η εφαρμογή του ΟΡΑ από τις υπηρεσίες της Ακτοφυλακής μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις επί του εμπορίου των ΗΠΑ. Και προσέθεσε ότι μπροστά στην άρνηση της ασφαλιστικής αγοράς να καλύψει την απεριόριστη ευθύνη, η πετρελαϊκή βιομηχανία θα βρεθεί σε πολύ δύσκολη θέση για να εξασφαλίσει ή ίδια την κάλυψή της, κυρίως λόγω των υπερβολικών αξιώσεων της Ακτοφυλακής. Πράγμα που σημαίνει ότι ακόμα και οι μεγάλες εταιρίες είναι αμφίβολο αν θα μπορέσουν να αυτασφαλισθούν.

Εκτός από τις ανωτέρω δηλώσεις, αναφέρεται ότι και πολλές άλλες αμερικανικές φωνές έχουν υψωθεί και ένιωθει, ζητώντας μία λογικότερη εφαρμογή του Νόμου, ώστε να μην περιορισθεί ασύμφορα ο αριθμός των πετρελαϊκών φορτίων που προορίζονται για τις ΗΠΑ.

ΑΥΣΤΗΡΟΤΕΡΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ LRS ΣΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ο Βρεταννικός Νηογνώμονας εφαρμόζει νέους αυστηρότερους κανονισμούς στην ταξινόνηση των μπαλκ κάρριερς με στόχο την αποτροπή της τάσης που παρατηρήθηκε πρόσφατα στην αύξηση των απωλειών πλοίων αυτής της κατηγορίας καθώς και για τη βελτίωση της αξιοπλοΐας.

Οι αλλαγές στους κανονισμούς θα ισχύσουν από τις 30 Απριλίου 1992 και είναι αποτέλεσμα ειδικής μελέτης του Λόυδς Ρέτζιστερ επί του θέματος της αντοχής των μπαλκερς. Η μελέτη αυτή που σύντομα θα ολοκληρωθεί, έχει ήδη δείξει ορισμένες επικίνδυνες περιοχές στη σχεδίασή τους, όπως είναι η δομή των πλευρικών τοιχωμάτων και τα ύδατοστεγή διαφράγματα, όπου η διάβρωση και οι σημερινές συνθήκες ταχείας φορτοεκφόρτωσης μπορούν να οδηγήσουν σε δημιουργία ρηγμάτων.

Οι νέοι κανονισμοί για τις απαιτήσεις των πλευρικών τοιχωμάτων αφορούν:

— ελάχιστες απαιτήσεις ισχύος και πάχους των κυρίων νομέων και δοκών.

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

INCORPORATED TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

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

Authorized Agent in Greece
Dim/CO

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

— συμβουλές για λεπτομερή σχεδίαση των σιδηροδοκών και των όξυγονοκολλήσεων.

— τόν τρόπο διάταξης νομέων από αστάλι υψηλής ελατότητας.

— πρόσθετες απαιτήσεις για την τοποθέτηση νομέων υποστήριξης στις διάφορες δεξαμενές.

Για τις ύδατοστεγείς φρακτές οι νέοι κανονισμοί του Λόυδς Ρέτζιστερ περιλαμβάνουν την απαίτηση για αύξηση της ισχύος κατά 20-30%, ανάλογα με τη διάταξη του διαφράγματος με στόχο την καταπολέμηση της διάβρωσης και τη μείωση της καταπόνησης του σκάφους.

Περαιτέρω εξετάζονται νέοι κανονισμοί για την εφαρμογή προστατευτικών επιστρωμάτων. Ο LRS άρχισε ήδη να εφαρμόζει νέες διαδικασίες ελέγχου των υπάρχοντων πλοίων, ώστε να παράσχει συμβουλές στους πλοιοκτήτες για τα τυχόν προβλήματα που υπάρχουν σε πρώιμο στάδιο, καθώς επίσης και για τον έλεγχο από το πλήρωμα των κυτών πριν την φορτοεκφόρτωση για τον έντοπισμό πιθανών επικινδύνων σημείων.

Ο ΟΟΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η καθυστέρηση που παρατηρείται στην ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομίας σε συνδυασμό με την αποδυνάμωση του ρυθμού ανάπτυξης της Ιαπωνίας και της Γερμανίας, θα έχει σαν αποτέλεσμα η οικονομική ανάπτυξη στις βιομηχανικές χώρες να μην ξεπεράσει το 2% κατά το 1992.

Αυτή είναι η διαπίστωση του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), ο οποίος πιστεύει ότι η οικονομική ανάπτυξη στα 24 κράτη - μέλη του θα είναι πιο βραδεία από ό, τι αρχικά είχε υπολογισθεί. Βάσει των τελευταίων δεδομένων, που έχουν αναθεωρηθεί και διορθωθεί υπό το φως των εξελίξεων της οικονομικής καταστάσεως στις ΗΠΑ, η οικονομική ανάπτυξη στις χώρες του ΟΟΣΑ, τον έρχόμενο χρόνο θα κυμανθεί στο 2,2% έναντι 1,1% που ήταν εφέτος. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΟΟΣΑ, το ποσοστό της οικονομικής ανάπτυξης στις ΗΠΑ τον έρχόμενο χρόνο, θα είναι επίσης 2,2%, ύστερα από κάποια μείωση 0,5% το 1991.

Ευρωπαίοι οικονομολόγοι ωστόσο, προβλέπουν ότι η οικονομική κατάσταση στις ΗΠΑ το χειμώνα θα παραμείνει στάσιμη, αλλά από την έρχόμενη άνοιξη θα εμφανι-

σθούν στοιχεία ανάκαμψης, που προοδευτικά θα ισχυροποιηθούν στα μέσα του 1992.

ΕΝΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΓΚΑΤΤ

Ο πρόεδρος των ΗΠΑ Τζώρτζ Μπους, οι ηγέτες της ΕΟΚ και ο γενικός διευθυντής της ΓΚΑΤΤ Άρθουρ Ντάνκελ εντείνουν τις προσπάθειές τους ώστε να αρθούν όλα τα εμπόδια στο θέμα των επιχορηγήσεων των τιμών των αγροτικών προϊόντων και να φέρουν σε αίσιο τέλος τις συνομιλίες για την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου που ξεκίνησαν πριν πέντε χρόνια.

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του διευθυντή της ΓΚΑΤΤ, προς τους διαπραγματευτές του Γύρου της Ουρουγουάης, στις 20 Δεκεμβρίου θα υποβάλλει ένα «τελικό προσχέδιο» στο οποίο θα συμπεριλαμβάνονται όλα τα κείμενα των συμφωνιών κατ'αντικείμενο, που έχουν επιτευχθεί στις μέχρι τώρα διαπραγματεύσεις.

Στο «τελικό αυτό προσχέδιο» θα συμπεριλαμβάνονται και τα σημεία στα οποία έχει γίνει πρόοδος στον τομέα της Γεωργίας.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εμφανίζει η κατάταξη των λιμένων ανάλογα με το καθεστώς της διαχειρίσεώς τους, όπως παρουσιάστηκε στη διάσκεψη του θαλασσιού δικαίου που συνήλθε πρόσφατα στη Νάντη. Παρά τις διάφορες αποχρώσεις, μπορούμε να διακρίνουμε τρεις βασικές κατηγορίες: Λιμένες υπό κεντρική δημόσια διαχείριση, λιμένες υπό αποκεντρωμένη δημόσια διαχείριση και λιμένες υπό ιδιωτική διαχείριση.

Στη πρώτη κατηγορία υπάγονται οι λιμένες των οποίων το νομικό καθεστώς και την εξάρτηση ρυθμίζει απ'ευθείας η κεντρική κρατική διοίκηση, χωρίς πάντως να αποκλείεται η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Το καθεστώς αυτό ισχύει στη Ισπανία, Ιταλία, Ελλάδα, Σοβιετική Ένωση, Δανία και Καναδά. Σε όλες όμως αυτές τις χώρες υπάρχουν και ορισμένοι αυτόνομοι λιμένες.

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι λιμένες τους οποίους διαχειρίζεται κυρίως η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Αυτό ισχύει στις Σκανδιναβικές χώρες, στο Βέλγιο και στην Ολλανδία. Στην Πορτογαλία όλοι οι λιμένες είναι αυτόνομοι. Στη Γερμανία οι λιμένες α-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η επέκταση της χρήσεως των πλωτών έξεδρων όχι μόνο για την εξόρυξη ύποθαλάσσιου πετρελαίου και αερίου, αλλά και σε άλλους εμπορικούς τομείς όπως είναι η αποθήκευση, η διανομή και η μετασκευή αγαθών, έφερε στην επικαιρότητα τα ζητήματα του νομικού καθεστώτος των κατασκευών αυτών και κυρίως το νομικό πλαίσιο που η διεθνής νομοθεσία θέτει στη διάθεση των επιχειρηματιών για τη διευκόλυνση της εκμεταλλεύσεώς τους. Το πλαίσιο αυτό αναφέρεται ειδικότερα στους χώρους εκείνους που είναι προικισμένοι με τό προνομιακό τελωνειακό καθεστώς των ελευθέρων ζωνών και χαρακτηρίζεται από τό γεγονός ότι τα εμπορεύματα που καλύπτουν δεν λογίζονται ως εύρισκόμενα σε τελωνειακό έδαφος — στο οποίο πράγματι βρίσκονται — αλλά εξαιρούνται από τελωνειακούς δασμούς και τελωνειακές διατυπώσεις.

Η ιδέα να ευεργετηθούν ορισμένοι τόποι με τελωνειακές απαλλαγές και με ελεύθερη διακίνηση του εμπορίου, είναι πολύ παλαιά. Στο Μεσαίωνα π.χ. υπήρχαν «ελεύθερες» πόλεις, λιμένες και αγορές. Τέτοια «ελεύθερη» πόλη ήταν και η Μασσαλία από την πρωτοχριστιανική εποχή μέχρι το 1500 περίπου. Αλλά, όπως πάντα σχεδόν, ο αληθινός πρόγονος είναι κάποιος αρχαίος ελληνικός θεσμός. Ήταν η ιερή ελληνική νήσος Δήλος, η οποία τρεις αιώνες προ Χριστού είχε γίνει ένα είδος ελεύθερης ζώνης, που την κατέστησε μέγα εμπορικό λιμάνι και κέντρο ελευθέρων συναλλαγών μεταξύ Ανατολής και Δύσεως. Και έτσι, ενώ χάρη στην εκεί γέννηση του Απόλλωνα κατέκτησε τη θρησκευτική γοητεία της, χάρη στο ελεύθερο εμπόριο της «ήνθησεν άπασα χρυσώ».

νήκουν στα επιμέρους Κρατίδια έξ ολοκλήρου ή με συμμετοχή των Δήμων. Στη Βρετανία υπάρχουν τρεις μορφές διαχειρίσεως: αυτόνομοι οργανισμοί, τοπικές Αρχές, ιδιωτική διαχείριση. Στις Η.Π.Α. εκτός ορισμένων Δημοτικών Λιμένων, τους άλλους διαχειρίζονται αυτόνομοι δημόσιοι οργανισμοί.

Τέλος στην τρίτη κατηγορία ανήκουν ορισμένοι μόνο λιμένες ορισμένων χωρών. Στη Βρετανία αρκετοί λιμένες είναι ήδη ιδιωτικοί, ενώ προωθείται τό σχέδιο ιδιωτικοποιήσεως και πολλών άλλων. Στη Γερμανία ήδη ένα λιμάνι είναι ιδιωτικό, ενώ ελάχιστοι ιδιωτικοί λιμένες υπάρχουν και στην Ισπανία και σε άλλες χώρες. Τέλος η Ταϊλάνδη, Ζηλανδία, Κολομβία, Αργεντινή και Βραζιλία προσανατολίζονται προς τους ιδιωτικούς λιμένες ή τουλάχιστον προς την ιδιωτικοποίηση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών.

ΕΡΜΙΟΝΙΔΑ

Πωλείται κτήμα παραλιακό 114 στρεμμάτων στο δρόμο μεταξύ ΕΡΜΙΟΝΗΣ και ΠΟΡΤΟ ΥΔΡΑ με οικήματα, δενδροφυτευμένο.

Εξαιρετική ακρογιαλιά μήκους 500 μετρ.

Λιμάνι — Φώς — Νερό — Τηλέφωνο.

Ενδιαφέρον για μεγάλες και σοβαρές τουριστικές κτηματικές και άλλες επιχειρήσεις.

Πληροφορίες: Τηλ. 3227 570 κα Κ. ΤΣΑΛΚΩΝΑΚΟΥ

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟ ΤΟΝΝΑΖ

Σύμφωνα με το τελευταίο στατιστικό δελτίο ναυπηγήσεων του Λόυδς Ρέτζι-στερ, το σύνολο των ναυπηγούμενων πλοίων σε όλον τον κόσμο ανέρχεται στις 30 Σεπτεμβρίου 1991 σε 1.264 πλοία, συνολικού τοννάζ 15.247.402 τον. γκρός. Έξάλλου την ίδια ημερομηνία 1.169 πλοία, συνολικού τοννάζ 25.300.787 τον. γκρός τελούσαν υπό παραγγελία χωρίς ακόμα να έχει αρχίσει η ναυπήγησή τους. Το σύνολο δηλαδή του παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ περιελάμ-

βανε 40.548.189 τον. γκρός, από το οποίο το 60% προβλέπεται να παραδοθεί μέχρι τέλους του 1992.

Στόν πίνακα των ναυπηγικών χωρών του κόσμου προηγείται πάντα η Ιαπωνία με 15 εκατομ. τον. γκρός (υπό ναυπήγηση και παραγγελία) και ακολουθεί η Ν. Κορέα με 7,8 εκατ. τόννους. Σε μεγάλη απόσταση έπονται οκτώ χώρες με τοννάζ 1-1, 3 εκατομ. τον., οι οποίες κατά σειρά είναι Κίνα, Φορμόζα, Δανία, Γερμανία, Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Βραζιλία και Πολωνία. Με 900.000 τον. παρουσιάζονται η Ρουμανία και η Ισπανία και με μικρότερους αριθμούς η Γαλλία, Βρεταννία, Φινλανδία, Νορβηγία

και Τουρκία.

Από το παραπάνω συνολικό τοννάζ των 40 εκατ. τόννων, το 75%, δηλαδή 30.581.802 τον. γκρός, πρόκειται να νηολογηθεί σε χώρες εκτός της χώρας ναυπηγήσεως και ειδικότερα στη Λιβερία (10 εκατ.), στον Παναμά (7 εκατομ.), στη Νορβηγία (2,7 εκατ.) και στις Μπαχάμες (1,2 εκατ.). Ακολουθούν η Σιγκαπούρη, η Κύπρος και η Σουηδία. Με τα στοιχεία αυτά, οι χώρες που θα εμφανίσουν την μεγαλύτερη αύξηση του στόλου τους θα είναι κατά σειρά η Λιβερία, Παναμάς, Νορβηγία, Ιαπωνία, Δανία και Ιταλία.

Η διάσκεψη κορυφής του Μάαστριχτ και η Έλληνική Οικονομία

Στο Μάαστριχτ της Ολλανδίας, στις 10 Δεκεμβρίου, όπου συναντήθηκαν οι 12 πολιτικοί αρχηγοί των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις και πολλούς συμβιβασμούς εγκρίθηκε η Οικονομική, Νομισματική και Πολιτική Ένωση των 12 χωρών.

Έτσι μέχρι το 1997 ή το αργότερο την 1/1/1999 στην Ελλάδα και στα άλλα κράτη της Κοινής Αγοράς θα πρέπει:

— Ο πληθωρισμός να μην υπερβαίνει κατά 1.5 μονάδα τον μέσο όρο των χαμηλότερων δεικτών πληθωρισμού των κρατών - μελών.

(Η Ελλάς διατηρεί σήμερα τα σκήπτρα με 17.9% και η Δανία τον χαμηλότερο 1.8%).

— Η σχέση δημοσίου χρέους προς ΑΕΠ που σήμερα φθάνει στα 128% στο Βέλγιο, 103% στην Ιταλία, με όγδοη την Ελλάδα, με 86%, πρέπει να βελτιωθεί και να πέσει κάτω του 60%. Σήμερα μόνο η Γαλλία με 37%, η Βρεταννία 44.5% ή Ισπανία 44.5% και η Γερμανία 45.5% βρίσκονται κάτω από το όριο του 60%.

— Τα ελλείμματα των κρατικών προϋπολογισμών δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 3% του ΑΕΠ.

— Η Ελλάς παρουσιάζει φέτος υπέρβαση κατά 17,5%, με δεύτερη την Ιταλία με 9,9%, ενώ την καλύτερη σχέση παρουσιάζει η Βρεταννία με 1,9%.

— Τα εθνικά νομίσματα πρέπει να έχουν ένταχθεί στο ΕΝΣ (Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα) μέχρι το 1994 (ελπίζεται ότι η Ελλάς να ένταχθεί το 1993 με απόκλιση + 6.5%).

— Η κίνηση κεφαλαίων πρέπει να έχει ελεγχωθεί μέχρι το 1994.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, η Ελλάς, η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ιρλανδία, οι πτωχοί συγγενείς των χωρών της ΕΟΚ, ζήτησαν και κατ' αρχήν εγκρίθηκε, η δημιουργία «Ταμείου Συνοχής». Στο σχετικό άρθρο, προβλέπεται ότι το Ταμείο αυτό θα συσταθεί εντός του 1993 και θα βοηθήσει τα κράτη μέλη στα όποια το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι χαμηλότερο του 90% του μέσου όρου των χωρών της Κοινότητας.

Συμφωνήθηκε ακόμη ότι το σύνολο των

κρατών μελών θα αποφασίζει με αντικειμενικά οικονομικά κριτήρια ποιο κράτος θα περνά στην «Τρίτη Φάση» και κάθε δύο χρόνια θα επανεξετάζεται η υποψηφιότητα νέων μελών, ενώ προβλέπεται η συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και κρατών μελών που δεν έχουν περάσει στην «Τρίτη Φάση».

Δυστυχώς η Ελλάς, παρουσιάζει όπως προαναφέραμε αποκλίσεις που κάνει απαγορευτική αν όχι ανέφικτη την ένταξη

στην «Τρίτη Φάση» με τα σημερινά οικονομικά της δεδομένα.

Παρήγορο είναι ότι, από τα 12 κράτη-μέλη μόνο τρία πληρούν όλους τους όρους ένταξης: η Γαλλία, η Δανία και το Λουξεμβούργο.

Όσον αφορά την Πολιτική Ένωση και την ένταξη της Ελλάδος στην ΔΕΕ (Δυτικο-Ευρωπαϊκή Ένωση) το θέμα θα αναπτυχθεί στο προσεχές μας τεύχος.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΣΕΡΧΟΝΤΑΙ ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ (1)

κ. Διευθυντά,

Σίγουρα και πάλι όπως κάθε χρόνο, θα ζητηθούν εντός των ημερών λήγοντος του έτους οι γνώμες των κυβερνήσεων, πλοιοκτητών, ΠΝΟ για το νέο χρόνο και απολογισμός για τον παλαιό.

Θα γραφούν λοιπόν πολλά και διάφορα περί συνεργασίας, κατανόησης, παραγωγικότητας, απολύσεις χωρίς αποζημίωση κλπ. Όμως μια και βγήκαμε από την κρίση, όσοι παραμείναμε στο επάγγελμα ακόμη, καλά θα ήταν να ακουστεί, να διαβαστεί και η δική μας άποψη, των θαλασσοπόρων ναυτικών.

Κύριε Διευθυντά, προκαλεί πολλά ερωτηματικά η επιμονή για την προσέλκυση νέων στο επάγγελμα. Στους νέους που είδαν εμάς τους συγγενείς ή φίλους τους στην τελευταία κρίση, και σε μας γιατί ακριβώς κάποια μέρα θα επαναληφθούν πάλι τα ίδια. Τι είδους προσέλκυση θα είναι αυτή όταν δεν υπάρχει κίνητρο; Τι είδους διαφήμιση θα γίνει όταν είδαν εμάς με αρκετά διπλώματα (προαγωγικά) ανά χείρας να περιφερόμαστε τα γραφεία ή τους πράκτορες στην Ακτή Μιαούλη για εξεύρεση εργασίας και

τις περισσότερες φορές χωρίς αποτέλεσμα. Υπάρχει περίπτωση εμείς οι παλαιοί να πούμε μια καλή κουβέντα όταν πριν λίγο καιρό στα εφοπλιστικά γραφεία υπήρχαν ταμπέλες «Μην ενοχλείτε, δεν προσλαμβάνουμε Έλληνες»; (Για να προσληφθούν καμία φορά αργότερα αλλά μέσω πρακτόρων...) ή όταν σχεδόν όλοι πληρώσαμε για να βρούμε δουλειά;

Ευτυχώς για μας καταλάβαμε πλέον τι σημαίνει υπόσχεση στα ελληνικά και ποιά η έννοια των «Θα». Στην ουσία λοιπόν αρχίζοντας από τις αποδοχές:

— Συγκρίνετε τις αποδοχές ενός Ανθ/ρχου σε φορτηγό. (Σας τις γράφω: Με 110 ώρες μηνιαίως 250.000 δρχ. καθαρά. Τουτέστιν 12ωρη καθημερινή εργασία 8+4) με ενός στεριανού π.χ. οδηγού, οικοδόμου, ξυλουργού. (πάλι με 12ωρη καθημερινή εργασία). Ξεχνώντας τον κίνδυνο, αλλά και τα πτυχία - διπλώματα. Αυτή η αμοιβή προσελκύει κανέναν;

— Συγκρίνετε το ασφαλιστικό μας σύστημα. Συντάξεις γελοίες μα και γι' αυτές δεν υπάρχουν χρήματα, διεκδικήσεις με πορείες και ανασφάλεια, ο Οίκος Ναύτου δεν

εγκρίνει κ.λ.π.

— Πέστε μας τί σύνταξη θα πάρουν η χήρα και τα ορφανά ενός πνιγμένου με 10 χρόνια στο φυλλάδιο υπηρεσία; Έτσι για παράδειγμα, πόσα; Μέχρι πρότινος τί πλήρωνε το ΙΚΑ στους στρατευμένους εφέδρους, και τί το ΝΑΤ;

Στην ανεργία ποίοι είναι οι μισθοί άλλων ταμειών και ποίος του ΝΑΤ;

Αυτό είναι το βασικότερο. Αρκετοί από μας δεν γυρίζουν. Γιαυτό πρέπει να ξέρουν πως τα παιδιά τους δεν θα βγούν στους δρόμους.

Πώς να έλθουν λοιπόν νέοι γνωρίζοντας τα σημερινά;

— Τελευταία είχαμε και την εμπειρία της εκδίωξης από τα πλοία. Αφού δηλαδή (οι του 1970) χάσαμε και την μετενοιά, γίναμε Ναυτικοί στην «Μεγαλύτερη Ναυτιλία του κόσμου» είδαμε «το ωραίο και επικερδές του Ναυτικού επαγγέλματος», βρεθήκαμε στους δρόμους λόγω Κορεατών, Φιλιππίνων και άλλων.

Ειδικά γι αυτό όλοι οι συνάδελφοι νεότεροι και παλαιότεροι απογοητεύθηκαν. Ουδέν ενδιαφέρον από τους εργοδότες. Μας έφεραν στα πλοία (όπως προσπαθούν τώρα για νέους) και εν συνεχεία μας πέταξαν.

«Μην ενοχλείτε, δεν προσλαμβάνουμε Έλληνες!!» σε ταμπέλα γραφείου.

Πιστεύει λοιπόν κανείς ότι εμείς οι «πρεσβευτές» του επαγγέλματος θα φέρουμε νέους;

Όχι κ. Διευθυντά ποτέ!

Τουλάχιστον φίλοι και συγγενείς μας δεν θα έλθουν. Δεν θα τους αφήσουμε εμείς να έλθουν.

Τέλος ας δούμε τις σημερινές συνθήκες εργασίας στα πλοία. Χάριν της ανταγωνιστικότητας μειώθηκε η σύνθεση. Έτσι έχουμε πλοία με έναν ανθ/ρχο, χωρίς θαλαμηπόλο, πλοία χωρίς ναύτες κλπ. (αυτό γιατί οι έμπειροι αλλοδαποί εγκαταλείπουν την ελληνική ναυτιλία χάριν των Ευρωπαϊκών. Έτσι εμείς έχουμε συνήθως πρωτόμπαρ-

κους λόγω φθηνίας. Βέβαια κάτι παρόμοιο κάνουν και οι ανταγωνιστές μας αλλά με σύγχρονα πλοία. Στα ελληνικά πάντα το πλυντήριο πιάτων, η ηλεκτρική σκούπα είναι χαλασμένα, καφετιέρες δεν υπάρχουν, λίγα έχουν όλους τους κάβους σε ανέμες αφού είναι παμπάλαια κ.α. Πώς λοιπόν «κόβεται» η σύνθεση σε πλοίο του 1972;

Ο μοναδικός ανθ/ρχος φορτηγού πρέπει να κάνει συνεχή καθημερινά ξενύχτια στην φορτοεκφόρτωση, αφού ο εκτελών καθήκοντα Β' ανθ/ρχου πλοίαρχος δεν καταδέχεται να ξενυχτά. Πώς αφού στη σύμβαση απαγορεύεται η καθημερινή νυχτερινή φυλακή, στην πράξη αυτό είναι καθεστώς; Σκέφτηκε κανείς πριν υπογραφεί σύνθεση με έναν ανθ/ρχο τί εστί 30 νύχτες συνεχείς, 12ωρη βάρδια το ίδιο άτομο;

Αλλά και ο Πλοίαρχος να θέλει μπορεί να εργασθεί νύχτα με τόσες σκοτούρες την ημέρα;

Πού είναι λοιπόν ο σωστός προγραμματισμός πριν πιάσουμε το μαχαίρι για τις περικοπές;

Αυτά λοιπόν σήμερα έγιναν καθεστώς. Το άγχος μεγαλώνει η αμοιβή μικραίνει, οι ώρες δουλειάς αυξάνουν και η ανασφάλεια πάντα επί θύραις.

Έτσι θα φέρουμε νέους;

Μήπως πριν αρχίσει η καμπάνια προσέλκυσης θα έπρεπε να αντιγράψουμε ορισμένους Νορβηγικούς ή Γερμανικούς κανονισμούς, Συμβάσεις εργασίας, παροχές, ασφαλιστικό σύστημα μια και είμαστε ανίκανοι να φτιάξουμε κάτι δικό μας που να είναι λειτουργικό και παράλληλα σωστό.

Αν δεν λυθούν λοιπόν τα πιά πάνω προβλήματα η μάχη για την προσέλκυση νέων είναι χαμένη. Συναντήσεις, συζητήσεις, επιτροπές και συμβούλια, μόνο απώλεια χρόνου και χρήματος θα έχουν αν δεν υπάρξουν βελτιώσεις στα ανωτέρω.

Τελειώνοντας και με 14 χρόνια θαλάσσια ποντοπόρα υπηρεσία ομολογώ πως με σκεπτικισμό σας στέλνω αυτή την επιστολή. Δεν απευθύνεται σε εφοπλιστικό πε-

ριοδικό για να προβάλεις ναυτεργατικές απόψεις... Άλλωστε αυτός υποθέτω είναι και ο λόγος που ποτέ μέχρι σήμερα δεν συμπεριλάβατε απόψεις, προβληματισμούς θαλασσοπόρων στα ετήσια τεύχη σας. Οι απόψεις της ΠΝΟ και ΠΕΠΕΝ εξισώνονται με τις των προέδρων Ε.Ε.Ε. και Μεσογειακής ή επιβατηγού Ναυτιλίας. Απευθύνονται όμως στα «Ν.Χ.» γιατί πρέπει όλοι να καταλάβουν ότι οι δυσσαρεστημένοι εργαζόμενοι δεν προσελκύουν αλλά αποστρέφουν τους νέους από το επάγγελμα.

Και σαν παράδειγμα αδιαφορίας και ανασφάλειας η απομάκρυνση των ασυρματιστών από τα πλοία. Ποία η θέση του κράτους, ποία των πλοιοκτητών. «Θα διοριστούν στο Δημόσιο», «Θα γίνουν Ανθ/ρχοι διαλογής» «Θα συνταξιοδοτηθούν»; Θα, Θα, Θα... Προεξοφλώ το τέλος. Πλεύσατε ανεξαρτητως και ο σώων εαυτόν σωθήτω....

Ευχαριστώ για την φιλοξενία

Γιάννης Μανίνης

Ανθ/ρχος δ/ξ «Αίνα»

Νέα Υόρκη, Νοέμβριος 1991

Σημ. Συντ.: Με την δημοσίευση της ενδιαφέρουσας επιστολής του, υπενθυμίζουμε στον επιστολογράφο ότι τα «Ν.Χ.» δεν είναι εφοπλιστικό..., αλλά το περιοδικό της Ελληνικής Ναυτιλίας και πάντοτε δημοσιεύει τις γνώμες όλων όσων ανήκουν στην ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΣΕΡΧΟΝΤΑΙ ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ (2)

κ. Διευθυντά,

Παρατηρώ τον τελευταίο καιρό συνεχώς να ασχολούνται οι αρμόδιοι του ΥΕΝ και της Ε.Ε.Ε. για το τί φταίει και συρρικνώθηκε το Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό και μάλιστα δημιουργούνται επιτροπές βγάζουν πορίσματα, αλλά στο τέλος τίποτε δεν εφαρμόζεται. Αλήθεια το βαρύ και ανθυγιεινό του ναυτικού επαγγέλματος που μας λένε από το 1981, τώρα ο ΥΕΝ Παυλίδης τί περιμένει και δεν το κάνει;

Γιατί κύριοι δεν ανατρέχετε στο πρόσφατο παρελθόν δεκαετία 1970-80. Τί έγινε τότε και αυξήθηκε το ναυτεργατικό δυναμικό παράλληλα με τα πλοία;

Απλά τότε η σύγκριση μισθών ναυτικών και στεριανών ήταν εντυπωσιακή 8-10 φορές πάνω. Π.χ. ένας δημόσιος υπάλληλος το 1973 ελάμβανε αποδοχές 3.000 δρχ. περίπου, ενώ ένας ανθυποπλοίαρχος 20.000 δρχ. και ο καπετάνιος 40.000 (600 λίρες).

Οι αυξήσεις που εδίδοντο εκείνο τον καιρό ήταν πάντα πάνω του τιμαριθμού. Θυμηθείτε τον Α. ΧΑΝΔΡΗ όταν υπέγραψε την Σ.Σ.Ε. του 77 (αν θυμάμαι καλά ήταν 28%, ενώ ο τιμαριθμός 12 ή 14%. Αυτή την στιγμή τί γίνεται; Η σύγκριση μισθού στεριανού ναυτικού είναι σχεδόν η ίδια. Ένας δημόσιος υπάλληλος λαμβάνει 100.000 δρχ., ενώ ένας ανθυποπλοίαρχος 200.000 δρχ. για 7 μήνες μόνο, ενώ τους άλλους 5



**We supply the best Filipino tradesmen for seagoing maintenance and 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: 1-4128262 — Tlx: 211956 MARB GR

που ξεκουράζεται τίποτε, δηλαδή του έρχεται 116.666 δρχ. μηνιαίως σε επήσια βάρση. Οι αυξήσεις στις Σ.Σ.Ε. που υπογράφονται με τους αξιότιμους της ΠΝΟ πάντα είναι το μισό του τιμαριθμού. Μόνο όταν αποφασίσουν οι Ε.Ε.Ε. να δώσουν λεφτά περισσότερα του τιμαριθμού και αφήσουν την μέθοδο του κανταριού μόνο τότε οι ναυτικοί θα φτάσουν και πάλι τους 100.000 όπως το 78. Αυτό είναι και το ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΟ ΚΙΝΗΤΡΟ προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα.

Τελευταίως βλέπουμε στην Τ.Υ. πλήθος απομάχων να εκλιπαρούν έξω από το ΝΑΤ για να λάβουν την σύνταξη τους.

Επίσης ενώ βλέπουν οι αρμόδιοι ότι με τις παρούσες συνθήκες νέοι δεν προσέρχονται στο ναυτικό επάγγελμα, αντί να τα αφήσουν ως έχουν προσπαθούν να τις δυσκολέψουν, αυξάνοντας όρια ηλικίας για σύνταξη κατά 5 ή 10 χρόνια, μειώνουν την άδεια κτλ. (δεν μας διευκρίνησαν αλήθεια αν θα πληρώνουμε απομαχικά όπως σήμερα και για το τμήμα της άδειας που δεν θα λογαριάζεται για χρόνια σύνταξης.)

Επίσης ενώ κατήργησαν την ΑΤΑ τώρα δίνουν αυξήσεις το 1/3 του τιμαριθμού ενώ τα απομαχικά αυξάνονται στο 15%. Και σαν να μην έφτανε αυτό τώρα ακούμε και για φορολογία στους αξιωματικούς ΕΝ το μόνο φυσικά που θα πετύχουν θα είναι να δουλεύουν 6μηνα οι ναυτικοί, για να μην τα μοιράζονται με την εφορία και θα κάνουν χρυσές δουλειές οι αεροπορικές εταιρίες όπως τότε με την αναγκύλωση.

Με αυτά τα μέτρα κύριοι όχι μόνο δεν θα προσελκύσετε νέους αλλά θα διώξετε και τους 26.297 που απέμειναν.

Λυπάμαι κύριοι γιατί μετά από 130 χρόνια ανοδικής πορείας του ΝΑΤ, τώρα μέσα σε μια πενταετία 1985-90 κατόρθωσαν και το διέλυσαν οικονομικά και την επόμενη δεκαετία 1990-99 θα διαλυθεί και το εναπομείναν ναυτεργατικό δυναμικό. Πρέπει δε οι εμπειρογνώμονες να καταλάβουν ότι 26.297 εργαζόμενοι δεν μπορούν να σηκώσουν τους 52.000 συνταξιούχους.

Επίσης τον καιρό της ευρωστίας του ΝΑΤ όλοι είχαν πέσει σαν τις ακρίδες πάνω του. Συνταξιοδοτούσαν αλεξιπτωτιστές, το υποχρέωναν να αγοράζει ζημιόγωνα ομόλογα και μετοχές Τραπεζών κλπ. το δε 1973 δεν το άφησαν να δημιουργήσει Τράπεζα δικιά του, για να μην βλαφθεί το ναυτιλιακό της Εθνικής και άλλα πολλά.

Τέλος πάντων κύριοι μόνο βασικές αυξήσεις στις αμοιβές και η μη αύξηση του

ορίου ηλικίας και υπηρεσίας για συνταξιοδότηση ίσως κρατήσουν τους ναυτεργάτες.

Άλλωστε για καλά αμοιβόμενους ναυτεργάτες μίλησε ο Κ. Μητσotάκης αλλά δεν τις οίδαμε, μόνο λυμοκτονούντες συνταξιούχους βλέπουμε, και τώρα φορολογικές αφαιμάξεις που τελικώς ζημιιά θα κάνουν. Ενώ στην ΕΟΚ στο EUROΣ μιλούν για φορολογικές ελαφρύνσεις.

Επίσης σχετικώς με αυτούς που συνταξιοδοτήθηκαν με 5 χρόνια πρέπει να τους αναλάβει η πρόνοια ενώ για τους της διαδοχικής ασφαλίσεως πρέπει για τα επιπλέον χρόνια εκτός θαλάσσης να καταβάλει και το ΙΚΑ αυτά που του αναλογούν. Ένα άλλο μέτρο αμέσους αποδόσεως στο ΝΑΤ, θα ήταν μια συμφωνία μεταξύ Ε.Ε.Ε. και ΠΝΟ στις Σ.Σ. του 92, για μια αύξηση 20% εκ των οποίων το 15% να λαμβάνουν οι ναυτεργάτες και το υπόλοιπο 5% το ΝΑΤ. Ακόμη ο θεσμός του ΕΛΟΕΝ να καταργηθεί και οι κρατήσεις του να αποδίδονται στο ΝΑΤ για την επικουρική σύνταξη.

Έτσι να αποφεύγετο μια αύξηση ορίου ηλικίας, υπηρεσίας κτλ. που μόνο ζημιιά και κοινωνική αναστάτωση στους ναυτεργάτες θα επιφέρει.

Κων/νος Γεωργιάδης

Ανωνύμων 43

Ναύπακτος

Ρίο Ιανέιρο, 26.11.91

Η ΧΡΗΣΗ VHF ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Με μεγάλο ενδιαφέρον παρακολουθώ την αρθρογραφία του περιοδικού σας σχετικά με την νομοποίηση της χρήσης των VHF από τα ναυτιλιακά γραφεία.

Όπως πολύ σωστά έχει επισημάνει το περιοδικό σας η χρήση των VHF έχει στην πράξη νομοποιηθεί διότι με σύσταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας τα αρμόδια λιμενικά και αστυνομικά όργανα δεν συλλαμβάνουν ούτε μηνύουν τους χρήστες των συσκευών αυτών.

Δυστυχώς όμως οι παραπάνω οδηγίες δεν είναι γνωστές στις Αρχές των μικρών λιμανιών με αποτέλεσμα εμείς οι ναυτικοί πράκτορες των λιμανιών αυτών να υφιστάμεθα απείρους εξευτελισμούς και να αντιμετωπίζουμε μεταχείριση κοινών εγκληματιών από τα αρμόδια όργανα.

Συγκεκριμένα εγώ καταδικάστηκα στις 16 Οκτωβρίου 91 από το τριμελές Πλημμελειοδικείο Καλαμάτας σε φυλάκιση 40 ημερών για παράνομη χρήση VHF στο πρακτορείο μου που βρίσκεται στο λιμάνι της Πύλου Μεσσηνίας. Το δικαστήριο εφάρμοσε το νόμο ο οποίος τυπικά ισχύει ακόμα παρ' ότι στην απολογία μου επικαλέσθηκα και προσκόμισα τα τεύχη του περιοδικού σας στα οποία υπάρχουν τα σχετικά άρθρα περί της de facto καταργήσεως του παραπάνω νόμου.

Πριν καλά-καλά σγγνώσει το μελάνι της παραπάνω αποφάσεως, μηνύθηκα και πάλι για χρήση VHF και υπέστην τον εξευτελισμό της ερευνής στο πρακτορείο μου από την Αστυνομία και από την ασκούσα καθήκοντα Εισαγγελείας Ειρηνοδίκη Πύλου. Οι διωκτικές Αρχές βρήκαν και κατέσχσαν «το σώμα του εγκλήματος», σε επανειλημμένες δε διαμαρτυρίες μου μου απήντησαν ότι εφαρμόζουν το Νόμο ο οποίος ισχύει.

Σημειώνω ότι οι πλοιοκτήτες διαμαρτύρονται γιατί έχω σταματήσει να κάνω χρήση του VHF και αναγκάζομαι να επικοινωνώ με τα πλοία τους μέσω των λαντζέρηδων της Πύλου οι οποίοι και υποκινούν τον απηνή διωγμό των Ναυτικών Πρακτόρων στην Πύλο με γνώμονα το στενό και μικρόψυχο συντεχνιακό τους συμφέρον.

Ρωτώ λοιπόν και πάλι: Ως πότε η αδιαφορία ή η ανικανότητα κάποιων μανδρινών του Ο.Τ.Ε. θα εμποδίζει την νομοποίηση της χρήσης των VHF από τους ναυτικούς πράκτορες; Ως πότε θα συρόμεθα στα ποινικά Δικαστήρια σαν κοινοί εγκληματίες; Ως πότε οι επικοινωνίες μεταξύ πλοίων και πρακτορείων θα γίνονται με τις λάντζες όπως το καιρό του παππού μας; Ως πότε θα αγνοείται η σύγχρονη πραγματικότητα και τεχνολογία για να προστατεύονται τα συντεχνιακά συμφέροντα μιας μικρής ομάδας επαγγελματιών, οι οποίοι έτσι κι αλλιώς έχουν αντικείμενο εργασίας;

Ελπίζω κ. Διευθυντά να ασχοληθεί και πάλι το περιοδικό σας με το πρόβλημά μου το οποίο άλλωστε είναι ένα πρόβλημα που αφορά μια ολόκληρη τάξη επαγγελματιών, οι οποίοι αγωνίζονται χωρίς να υπολογίζουν κόπους και θυσίες για την πρόοδο της Ναυτιλίας μας και γενικότερα συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη των λιμανιών μας.

Με τιμή

Γεώργιος Ανδρ. Ζερβάκης
Καλαμάτα, 2.12.91

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

ΤΑ 75 ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής και ο πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης υπογράμμισαν με την παρουσία τους στο Μέγαρο Μουσικής στις 5 Δεκεμβρίου 1991 τη σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για τη χώρα, τιμώντας την εκδήλωση για τα 75 χρόνια της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Μετά το πέρας της λιτής αλλά λαμπρής εκδήλωσης ο κ. Καραμανλής δήλωσε:

«Η σημερινή εκδήλωση δεν μοιάζει με τις εορτές και πανηγύρεις που τον τελευταίο καιρό έγιναν πληθωρικές στον τόπο μας. Ήταν μια εκδήλωση με ιδιαίτερη σημασία. Γιατί μας έδωσε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε, ότι σε έναν ευρύ διεθνή χώρο, η Ελλάδα έρχεται πρώτη στον κόσμο. Η εμπορική ναυτιλία μας κυριαρχεί σήμερα σε όλες τις θάλασσες και τους ωκεανούς. Αποτελεί μια μεγάλη οικονομική και εθνική δύναμη, που ενισχύει σε σημαντικό βαθμό την ελληνική οικονομία και προπαντός προβάλλει το όνομα της Ελλάδος σε όλον τον κόσμο».

Η εκδήλωση για τα 75 χρόνια από της ιδρύσεως το 1916 της Ε.Ε.Ε. ξεκίνησε με τον Εθνικό Ύμνο, που απέδωσε η ορχήστρα «Καμεράτα» υπό την διεύθυνση του κ. Αλεξ. Μυράτ και συνεχίστηκε με τη συμφωνία αρ. 28 του Μότσαρτ.

Ακολούθησε ο χαιρετισμός του

προέδρου της Ενώσεως Εφοπλιστών κ. Γιάννη Γκούμα ο οποίος τόνισε χαρακτηριστικά:

«Η παρουσία σας στη σημερινή εκδήλωση, τιμά ιδιαίτερα την Ένωσή μας και ολοκλήρη την εφοπλιστική οικογένεια. Η Επέτειος των 75 ετών από της ιδρύσεως της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, εορτάζεται σε μια εποχή κατά την οποία η ναυτιλία των Ελλήνων αποτελεί κυρίαρχο παγκόσμια δύναμη.

Οι Έλληνες διαθέτουμε τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία στον κόσμο, και αποτελούμε την ισχυρότερη ναυτιλία στην ΕΟΚ. Χάρης στη θάλασσα, ο ελληνισμός πολλών αιώνων, απέκτησε στην ιστορική του πορεία, δύναμη, πλούτο και ελευθερία. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που ιδρύθηκε στα μέσα του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, σε δύσκολη και καθοριστική για την πατρίδα μας περίοδο, παρακολούθησε με συνέπεια, επί 75 έτη, την πολυκύμαντη, και ενίοτε δραματική, εξέλιξη της Ελληνικής ναυτιλίας.

Επέτυχε να προσδώσει συλλογική έκφραση στον ελληνικό εφοπλισμό και να μετατρέψει μια εκρηκτική ατομική δραστηριότητα, διεθνώς, σε έργο βαρυσήμαντο, με εθνικό και κοινωνικό χαρακτήρα.

Γιατί, ο Έλληνας εφοπλιστής, όσο μακριά και αν βρέθηκε, δεν έχασε ποτέ την επαφή και τους δεσμούς με την πατρίδα. Σ' αυτή την πατρίδα, όπου σήμερα έχουμε τη μεγάλη χαρά να εορτά-

ζουμε μαζί σας, την επέτειο των 75 ετών από της ιδρύσεως της Ενώσεώς μας.

Ο Ελληνικός εφοπλισμός, με την πλούσια εμπειρία του, και το διεθνές του κύρος, παρακολουθεί και συμμετέχει με τη δραστηριότητά του, στις μεγάλες προσπάθειες της Πολιτείας, για περαιτέρω ανάπτυξη και δημιουργία συνθηκών, που θα επιτρέψουν καλύτερες ημέρες για τις επερχόμενες γενεές, όπως έπραξε και στο παρελθόν.

Γνωρίζουμε ασφαλώς τα προβλήματα και τις απαιτήσεις που προκύπτουν μέσα από τη σημερινή συγκυρία, και την καταλυτική επίδραση, που έχουν οι ραγδαίες εξελίξεις στο παγκόσμιο οικονομικό και πολιτικό σκηνικό.

Πιστεύουμε όμως, ότι ο επιχειρηματικός ρόλος του εφοπλισμού, μπορεί και πρέπει να είναι αποφασιστικός για την πορεία της χώρας, και κυρίως για τη θέση της, στα πλαίσια της Ηνωμένης Ευρώπης, στην οποία ήδη προσφέρουμε την δυνατότητα της ναυτιλιακής υπεροπλίας.

Προσβλέπουμε προς το μέλλον, με εμπιστοσύνη και αισιοδοξία. Οι καιροί είναι δύσκολοι.

Η πρόκληση και για τον ελληνικό εφοπλισμό είναι μεγάλη.

Έχουμε όμως την πεποίθηση, ότι με την βοήθεια των συνεργατών μας των άξιων Ελλήνων ναυτικών, των διακεκριμένων στελεχών των επιχειρήσεών μας, και της ανερχόμενης νέας εφοπλιστικής γενιάς, θα μπορέσουμε να διατηρήσουμε στην κορυφή, τη ναυτιλλόμενη χώρα μας».

Στη συνέχεια ο πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης σε σύντομο χαιρετισμό δήλωσε τα εξής:

«Είμαι ευτυχής που μου δίνεται η ευκαιρία από αυτό το εορταστικό βήμα, να απευθυνθώ στην εφοπλιστική οικογένεια και να τη συγχαρώ για την επέτειο των 75 χρόνων της Ενώσεως, που συλλογικά την εκφράζει.

Και ακόμα, να ευχαριστήσω τον κόσμο της ναυτιλίας, για τα μέχρι σήμερα επιτεύγματά του και για την προσπάθεια που καταβάλλει να συγχρονίσει τον βηματισμό του με τις εν όψει εξελίξεις στον παγκόσμιο χώρο.

Έχω πει πρόσφατα, ότι η ναυτιλία εί-

να ο μόνος κλάδος της παραγωγικής ζωής της χώρας, ο οποίος δικαιολογεί ανεπιφύλακτη αισιοδοξία για το μέλλον. Έχω πει και παλαιότερα, ότι την Ελλάδα ενδιαφέρει να υπάρχουν πολλά πλοία σε ελληνικά χέρια.

Με την πολιτική που εφαρμόζει η Κυβέρνησή μας και με τη βοήθεια της Ενώσεώς σας, έχει ανοίξει ο δρόμος της επιστροφής των πλοίων στη σημαία, ενώ συγχρόνως, η δύναμις του στόλου ελληνικής πλοιοκτησίας, κατέχει την πρώτη θέση στο στίβο των θαλασσιών μεταφορών διεθνώς.

Αυτό σημαίνει για τη χώρα και δύναμη και κύρος, που ο εφοπλισμός και η Ελληνική Πολιτεία, πρέπει να κάνουμε την καλύτερη χρήση για την πρόοδο και την ευημερία του τόπου. Αλλά θα ήθελα με την ευκαιρία να εξάρω τον ρόλο της Ενώσεώς σας σε τρεις κυρίως τομείς της εθνικής ζωής.

Ο ένας είναι η συμβολή του εφοπλισμού στην ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό της οικονομίας της χώρας με το επενδυτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό του έργο, με το οποίο συνεχίζεται η παράδοση των μεγάλων ευεργετών.

Ο δεύτερος είναι, η αποτελεσματική εκπροσώπηση της χώρας μας από την Ένωσή σας στο διεθνή διάλογο για θέματα Κοινότητας, ναυτιλίας και περιβάλλοντος. Και ο τρίτος, η συμμετοχή της ναυτιλίας στην άμυνα και την εξωτερική πολιτική της χώρας, που ιδιαίτερα υπογραμμίστηκε πρόσφατα από την επιτυχή συμμετοχή της στον πόλεμο του Κόλπου.

Τελειώνοντας το σύντομο αυτό χαιρετισμό μου, εύχομαι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών να συνεχίσει το δημιουργικό της έργο με τη συμπαράσταση, των αξίων συνεργατών σας, των ναυτικών, και της νεώτερης γενιάς του



εφοπλισμού, που έχει την τύχη να ακολουθεί τα δικά σας επιτυχή και δημιουργικά βήματα».

Ο επίτιμος πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. και διαπρεπής νομομαθής κ. Γ. Δανιόλος, ο μοναδικός επιζών από τους δημιουργούς της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, πήρε στη συνέχεια το λόγο και, χωρίς χειρόγραφο, αναφέρθηκε στις λεπτομέρειες της ιδρύσεώς της, επί των ημερών του Ελευθερίου Βενιζέλου και στην πολυκύμαντη διαδρομή της μέχρι σήμερα, εξαιρέντας τη θετική συμβολή του Κων. Καραμανλή, που αντιμετώπισε σ' όλη την πολιτική του καριέρα θετικά τα θέματα της Ναυτιλίας.

Στον οικονομικό χαρακτήρα και τη συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία αναφέρθηκε ο καθηγητής της ΑΣΟΕΕ κ. Γιαν. Τζωάννος και η εκδήλωση έκλεισε με τους πέντε ελληνικούς χορούς του Νίκου Σκαλκώτα,

που ερμήνευσε η «Καμεράτα».

Την επιτυχημένη εκδήλωση της Ε.Ε.Ε. τίμησαν με την παρουσία τους ο. τ. πρόεδρος της Δημοκρατίας Χρ. Σαρτζετάκης, ο. τ. πρωθυπουργός Ξεν. Ζολώτας, οι υπουργοί Σ. Κούβελας, Ευθ. Χριστοδούλου, Άννα Ψαρούδα - Μπενάκη, Αριστ. Παυλίδης, Βασ. Παπαγεωργόπουλος, οι τ. υπουργοί Ναυτιλίας Γιαν. Φικιώρης, Αλ. Παπαδόγγονας, Στ. Αλεξανδρής, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ Φ. Χρηματόπουλος και οι τ. γεν. γραμματείς Στρ. Στρατήγης, Γιαν. Βασιλειάδης, Π. Σαρλής, Βασ. Παπαδόπουλος, ο αντιπρόεδρος της Βουλής Αθαν. Ξαρχάς, η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, ο πρέσβης των ΗΠΑ Μιχ. Σωτήρχος και της Σ. Αραβίας Αμπ. Αλ. Μαλχούκ και μεγάλος αριθμός εκπροσώπων του εφοπλιστικού, επιχειρηματικού και ναυτικού κόσμου.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

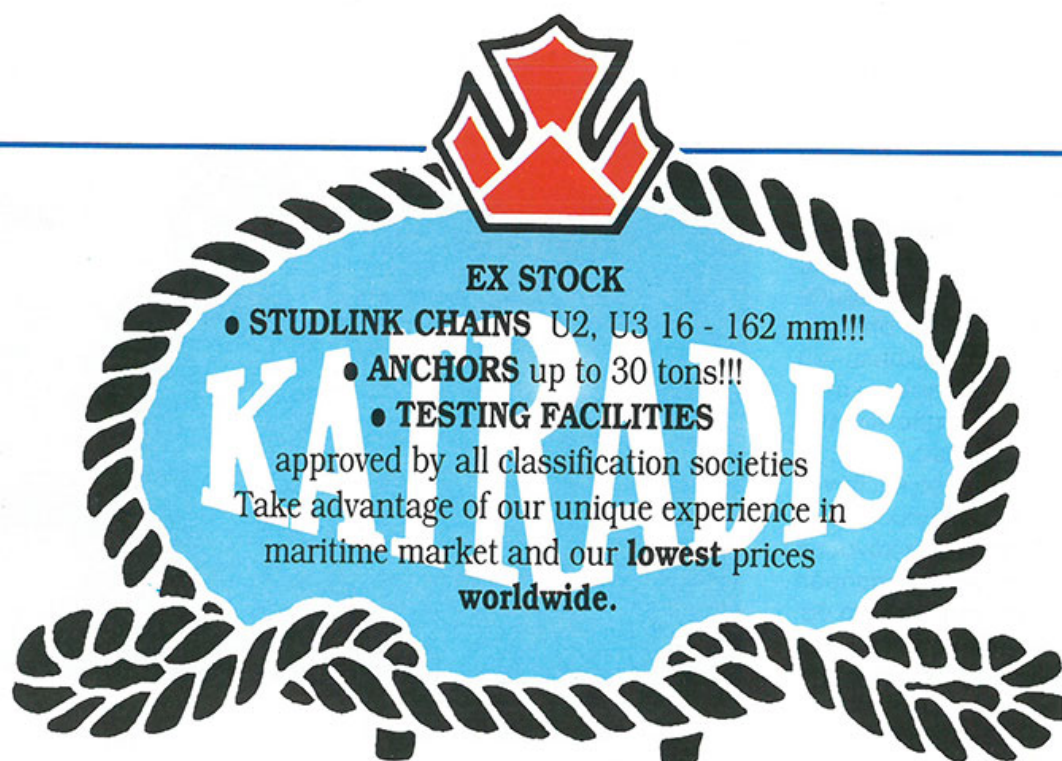
PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



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

Οι νέες Ολλανδικές προτάσεις για την άρση του Καμποτάζ και οι επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε.Π.

Μετά την αποτυχημένη απόπειρα εισαγωγής σχεδίου ψηφίσματος για την άρση του Καμποτάζ στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, οι Ολλανδοί επανήλθαν στην "COREPER" κυκλοφορώντας έγγραφο με προτάσεις κάπως διαφορετικές αλλά στην ουσία το ίδιο επικίνδυνες για τη χώρα μας και τις υπόλοιπες χώρες του Νότου.

Το έγγραφο αυτό το οποίο πρόκειται να συζητηθεί από το Συμβούλιο Υπουργών στις 16 και 17 Δεκεμβρίου, οι Ολλανδοί αναφέρουν μεν ως έσχατο όριο απελευθέρωσης το 1999, αλλά ταυτόχρονα προτείνουν διαφορετικά και όχι επακριβή χρονικά όρια απελευθέρωσης του Καμποτάζ, ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων, που είναι προφανές ότι αποβλέπει σε ικανοποίηση ορισμένων συμφερόντων, κυρίως βρεταννικών. Σε τηλεγράφημά της στις 9 Δεκεμβρίου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων επισημαίνει τα εξής:

«Η Ολλανδική προεδρία αφού απέτυχε να προωθήσει την έκδοση ψηφίσματος για το θέμα του Cabotage προωθεί ήδη προς συζήτηση από το Συμβούλιο Υπουργών, έγγραφο με προτάσεις εξ ίσου απαράδεκτες με εκείνες του ψηφίσματος.

Δεν γνωρίζουμε αν και μέχρι ποίου βαθμού οι λοιποί υπουργοί μέλη του Συμβουλίου θα αποδεχθούν τις εν λό-

γω προτάσεις, πλην όμως οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι η τυχόν αποδοχή των προτάσεων αυτών από το συμβούλιο συνιστά δέσμευση του προς έκδοση κανονισμού, συμφώνου με το περιεχόμενό τους. Δοθέντος δε ότι η εφαρμογή τους προκαλεί ως προς την Ελλάδα τουλάχιστον, τις αναφερόμενες στο άρθρο 75 πργ. 3 επιπτώσεις νομίζουμε ότι η τυχόν επ' αυτών εγκριτική απόφαση του συμβουλίου πρέπει να γίνει κατά την προβλεπόμενη από το άρθρο τούτο διαδικασία με εφαρμογή της αρχής της ομοφωνίας.

— Η ουσία των ανανεωμένων απόψεων της Ολλανδικής προεδρίας απέχει ελάχιστα από τις εκτεθείσες στο προηγούμενο σχέδιο ψηφίσματος διατηρούμενων έτσι στο ακέραιο των απόψεων που σας εκθέσαμε στο υπ' αριθ. 714/20.11.91 έγγραφό μας.

— Ως προς τις διαφοροποιήσεις που εισάγει το νέο Ολλανδικό έγγραφο παρατηρούμε ότι ως έσχατο χρονικό όριο απελευθέρωσης εισάγεται ήδη το 1999, προτείνονται όμως διαφορετικά και μη προσδιοριζόμενα χρονικά όρια απελευθέρωσης ανάλογα με αυθαίρετα επιλεγείσες κατηγορίες πλοίων προφανώς με πρόθεση ικανοποίησης ορισμένων επιλεκτικών κοινοτικών ναυτιλιακών συμφερόντων αγνοουμένων όμως παντελώς των ελληνικών θέσεων.

Η ανωτέρω μεροληπτική και αντιδεντολογική προς τις αρχές της συνθήκης Ολλανδική ενέργεια βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση προς την απόφαση του συμβουλίου του Δεκεμβρίου 1990 κατά την οποία το μόνο που κατά πλειοψηφία συμφωνήθηκε ήταν να διαχωρισθούν οι ημερομηνίες απελευθέρωσης ανάλογα με τα ταξείδια Mainland ή Island χωρίς διακρίσεις ως προς τις κατηγορίες των πλοίων, πέραν όμως τούτου δεν είναι δυνατόν να αποφασίζουν οι υπουργοί διαχωρισμό των πλοίων κατά κατηγορίες χωρίς προηγουμένως να έχει καταστεί σαφές ποιά πλοία υπάγονται στην κάθε κατηγορία π.χ. ποιά πλοία νοούνται ως φέρρης κλπ.

— Διερωτάται κανείς πάνω σε ποιά βάση υπάγονται οι μεταφορές πετρελαίου και παραγώγων του στις στρατηγικές μεταφορές και γιατί με την λογική αυτή να μην υπάγεται και κάθε άλλη μεταφορά φορτίων πάσης φύσεως προς εφοδιασμό στρατευμάτων πληθυσμών νησιών κλπ. που σήμερα μάλιστα τελούν υπό απειλή.

— Η εξαίρεση πλοίων 500 gt αφορά πλέον πλοία μικρότερα των 500 grt επεκτείνοντας έτσι την απελευθέρωση σε κατηγορίες πολύ μικρών πλοίων.

— Στο θέμα της επανδρώσεως διαφοροποιείται εξ ίσου το καθεστώς αυθαίρετα και ανάλογα προς τα συμφέροντα με τα οποία συνεργάζονται οι Ολλαν-



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3180, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

δοί. Διερωτώμεθα γιατί πρέπει να εφαρμόζεται άλλοτε η νομοθεσία της Flag State άλλοτε της Host State και άλλοτε ειδικές απαιτήσεις ανάλογα με τις κατηγορίες των πλοίων αφού σε όλες τις περιπτώσεις ανακύπτουν τα αυτά κοινωνικά προβλήματα διαταρασσομένων ταυτόχρονα και των ανταγωνιστικών όρων. Δεν μας εκπλήσσει φυσικά ότι για τα κρουαζιερόπλοια ειδικά οι Ολλανδοί ζητούν εφαρμογή της νομοθεσίας της Flag State αφού κατέστη πλέον εμφανές ότι όλη η ιστορία της απελευθερώσεως πρωταρχικό στόχο έχει τα ελληνικά πλοία της κατηγορίας αυτής.

— Στο Ολλανδικό τέλος έγγραφο δεν γίνεται μνεία επιβολής Public Service Obligations και το μόνο που θίγεται είναι το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας με στόχο τον περιορισμό της διάρκειας τους για μικρό χρονικό διάστημα και μάλιστα βάσει συμβολαίων. Δεν είναι πλήρως κατανοητή η σχετική παράγραφος του εν λόγω εγγράφου αλλά είναι γεγονός ότι αν εφαρμοσθεί θα ανατρέψει πλήρως την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

— Γενικά το Ολλανδικό έγγραφο βρίσκεται εκτός πραγματικότητας, είναι σαφώς αντίθετο προς τις διατάξεις της συνθήκης περί αποφυγής στρεβλώσεως των όρων ανταγωνισμού, αγνοεί πλήρως τις κοινωνικές επιπτώσεις στους ναυτικούς και έχει συνταχθεί αποκλειστικά και μόνο για να προωθήσει την ανενόχλητη είσοδο ορισμένων συμφερόντων κοινοτικών επιβατηγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων στο ελληνικό Cabotage.

Χαρακτηριστική επίσης είναι η προσπάθεια των Ολλανδών να καλύψουν όλα τα επί μέρους προβλήματα που ανακύπτουν σε άλλους εταίρους εκ του κανονισμού του Cabotage ενώ παραμερίζονται πλήρως τα ελληνικά προβλήματα. Εξυπακούεται ότι το έγγραφο τό παραβλέπει τελείως τα τεράστια ελληνικά αμυντικά προβλήματα για τα οποία επιδεικνύεται πλήρης αδιαφορία. Θα ήταν ως εκ τούτου τραγικό αν η Ελλάς παραλείψει να προσφύγει σε όλα τα μέσα που της προσφέρει η συνθήκη προκειμένου να αποτρέψει τον επικείμενο κίνδυνο για την εθνική της ασφάλεια και τα ναυτιλιακά της συμφέροντα».

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, η νέα

ολλανδική προσπάθεια έχει στόχο την είσοδο στις ελληνικές θάλασσες κυρίως κρουαζιεροπλοίων άλλων κοινοτικών χωρών, καθώς και να εξασθενήσει το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας στην ακτοπλοία και ως εκ τούτου η Ελλάδα δεν έχει άλλη εναλλακτική λύση, παρά να χρησιμοποιήσει όλες τις δυνατότητες που της παρέχει η συνθήκη και συγκεκριμένα να απαιτήσει την έγκριση οποιουδήποτε κανονισμού ή απόφασης επί του Cabotage από το συμβούλιο υπουργών, σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 75 της συνθήκης που επιβάλλει την έγκρισή του με ομοφωνία.

Ήδη ο Υπουργός κ. Αρ. Παυλίδης έδωσε προς τούτο σχετικές οδηγίες στην μόνιμη αντιπροσωπεία μας στην ΕΟΚ, να γίνει αυστηρή ελληνική δήλωση και να ζητηθεί από την Ελλάδα η τήρηση της διαδικασίας. Δεν είναι πάντως μέχρι στιγμής γνωστό αν στις σχετικές συζητήσεις που έγιναν την περασμένη εβδομάδα στην "COREPER" επί του Ολλανδικού εγγράφου ζητήθηκε να εφαρμοσθεί η διαδικασία αυτή.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou



TROODOS 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 PIRAEUS 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. PIRAEUS
TEL: 4180001

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΜΙΑ ΠΟΛΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ επίσκεψη σέ πλοῖο πού τούς ἔδωσε τήν εὐκαιρία νά παρακολουθήσουν τίς διαδικασίες ἐκφορτώσεως πετρελαίου ἀλλά καί νά ἐνημερωθοῦν γιά διάφορα τεχνικά καί ὀργανωτικά θέματα πραγματοποιήσαν στίς 29 Νοεμβρίου οἱ σπουδαστές τοῦ πρώτου ἔτους τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων Νέας Μηχανιώνας.

Ἡ ἐπίσκεψη πραγματοποιήθηκε στό μικτό (μεταλλοφόρο - δεξαμενόπλοιο) «Δημήτρης Ν.» τῆς ἐταιρίας Τσάκου πού εἶχε καταπλεύσει στό λιμάνι τῆς Θεσσαλονίκης γιά ἐκφόρτωση. Οἱ σπουδαστές πού συνοδεύονταν ἀπό τόν ὑποδιοικητή τῆς Σχολῆς τους καί καθηγητές πῆραν μιά ἀμεση γεύση ἀπό τήν μελλοντική δουλειά τους καθώς κυκλοφοροῦσαν ἀνάμεσα στίς σωληνώσεις, εἶδαν τά σωστικά καί πυροσβεστικά μέσα, παρακολούθησαν τόν χειρισμό τῶν ἀντλιῶν φορτίου καί τόν μηχανισμό ἐκφορτώσεως ἀπό τό κοντρόλ ρούμ, περιεργάσθηκαν τά διάφορα μέσα ναυσιπλοΐας στή γέφυρα καί γενικά «ἔζησαν» ἓνα μεγάλο ποντοπόρο πλοῖο σέ πλήρη λειτουργία καί δραστηριότητα. Ταυτόχρονα διαπίστωσαν τί σημαίνει ὀργάνωση ἐπάνω στό πλοῖο, ὅπου ὁ καθένας χωριστά καί ὅλοι μαζί ἐνεργοῦν μέ προκαθορισμένες ὁδηγίες καί καθήκοντα καί ἐπὶ πλέον τή σημασία καί τή σοβαρότητα πού ἀποδίδει ἡ ἐταιρία Tsakos Shipping στήν τήρηση τῶν κανόνων ἀσφαλείας καί προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ἡ ἐνημέρωση τῶν σπουδαστῶν πού μέ τήν ἐπίσκεψη συνδύασαν τό θεωρητικό μέρος τῆς Σχολῆς μέ τό

πρακτικό τῆς ἐργασίας στό πλοῖο ἔκλεισε μέ δεξίωση στήν τραπεζαρία καί μέ συζήτηση μέ τούς ἀξιωματικούς γιά τά διάφορα θέματα πού ἀντιμετώπιζον κατά τήν ἐργασία τους καί τούς τρόπους ἀντιμετωπίσεώς τους. Πρέπει νά προστεθεῖ ὅτι μέρος τῆς ξεναγήσεως τῶν σπουδαστῶν εἶχε ἀναλάβει ὁ δόκιμος πλοίαρχος, ὁ ὁποῖος τούς μίλησε ἐκτενέστατα γιά τά καθήκοντά του καί τίς προοπτικές του στήν ἐταιρία — μέ δύο λόγια γιά νά καταλήξουμε, ἦταν μιά πολύ χρήσιμη ἐπίσκεψη πού πρέπει νά ἐπαναλαμβάνεται.

ΠΡΕΠΕΙ νά γίνει ἐπιτέλους ἀντιληπτό ἀπό τούς ἔχοντες τήν εὐθύνη ὅτι τό πρόβλημα πού δημιουργεῖ ἡ περιορισμένη προσέλευση νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα δέν μπορεῖ νά ἀντιμετωπισθεῖ μέ ἡμίμετρα — καί ἡμίμετρο ἀποτελεῖ ἡ ἐπαναφορά ἐκείνων πού ἵσχυαν στό παρελθόν καί εἶχαν καταργηθεῖ τό 1988, δεδομένου ὅτι πολλά ἄλλαξαν ἀπό τότε μέχρι σήμερα. Καί ἔχει ἀπόλυτο δίκαιο τό Κομμίτη πού ζητεῖ νά ἰσχύσει πλήρως ἀπαλλαγὴ ἀπό τήν ὑποχρέωση στρατεύσεως γιά τούς ἀξιωματικούς καί σημαντικότερη μείωση τῆς θητείας ἀπό τούς δώδεκα μῆνες γιά τά κατώτερα πληρώματα ὑπὸ τήν προϋπόθεση, φυσικά, ὅτι θά παραμείνουν στό ναυτικό ἐπάγγελμα ὀρισμένα χρόνια — ἀπό τό σχέδιο νόμου πού καταρτίσθηκε ἤδη ἔπειτα ἀπὸ πρόταση τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη προβλέπεται ὅτι ἐκεῖνοι πού «εἶναι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί καί ἔχουν διετή τουλάχιστον θαλάσσια ὑπηρεσία ἐπὶ ἐλληνικῶν ἢ ξέ-

νων ἀσφαλιστικῶς συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ ἐμπορικῶν πλοίων ἀνω τῶν 1.000 κοχ. ἀπολύονται προσωρινά μετά τήν ἐκπλήρωση δωδεκάμηνης θητείας». Καί ἡ ἀπόλυση αὐτή «καθίσταται ὀριστική ἐφ' ὅσον ἐντός πενταετίας ἀπὸ τήν προσωρινή τους ἀπόλυση ὑπηρετήσουν τουλάχιστον ἐπὶ τρία χρόνια σέ πλοῖα τῆς πύθης κατηγορίας» (γιά τούς ἀποφοίτους ἀνωτέρων δημοσίων σχολῶν Ε.Ν. ἡ ὑπηρεσία αὐτή περιορίζεται σέ 18 μῆνες ἀπὸ 24 πού ἴσχυε πρό τῆς καταργήσεως τοῦ μέτρου).

ΕΝΤΟΣ τοῦ πρώτου ἐξαμήνου τοῦ νέου ἔτους ἀναμένεται νά τεθεῖ σέ λειτουργία τό Ὡνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, τό ὁποῖο θά εἶναι ἓνα ἀπό τά πλέον σύγχρονα καρδιοχειρουργικά νοσοκομεῖα σέ ὁλόκληρο τόν κόσμο καθώς ταυτίζεται καί μέ τήν τελευταία λέξη τῆς τεχνολογίας καί τῆς τελειότητας καί θά καταστήσει τήν Ἑλλάδα αὐτάρκη στόν τομέα τῆς θεραπείας τῶν καρδιοπαθῶν. Μία ἀντίρρηση μόνον ὑπάρχει: Αὐτό τό θαύμασιο δημιούργημα τοῦ Ἰδρύματος «Ἀλέξανδρος Σ. Ὡνάσης» δέν ἔπρεπε νά παραχωρηθεῖ στό ἀναξιόπιστο ἐλληνικό δημόσιο, πού θά ράβει καί θά κόβει κατά τό δοκοῦν τῶν ἐκάστοτε κρατούντων — «τό φτιάσαμε, τό ἐξοπλίσαμε καί θά τό δωρίσουμε», εἶπε σέ συνέντευξή του πρὸς τό «Κέρδος» ὁ ταμίας τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ἰδρύματος κ. Ἀπόστ. Ζαμπέλλας, πού ἦταν καί ἡ «ψυχὴ» τοῦ Κέντρου.

Ὁ κ. Ζαμπέλλας τόνισε ὅτι κάθε τί κατασκευάσθηκε μέ τήν τελευταία λέξη τῆς τεχνολογίας καί εἶπε ὅτι τό ὅλο

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

έργο, μαζί με την αξία του οικοπέδου των 8.000 τετραγωνικών μέτρων, υπερέβη τα 55 εκατ. δολάρια σε σημερινές τιμές και για την ολοκλήρωσή του — από την ιδέα στα χαρτιά, την εφαρμογή και την αποπεράτωση — πέρασαν τεσσαρισημίσι χρόνια.

ΠΡΟΧΩΡΟΥΝ με έντατικό ρυθμό οι εργασίες για την προετοιμασία των καταστημάτων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης της νεοσύστατης Έγνατίας Τράπεζας. Το κατάστημα Πειραιώς βρίσκεται στην Ακτή Μιαούλη, δίπλα από τα γραφεία της Ολυμπιακής, και της Θεσσαλονίκης στην οδό Βασιλίσσης Όλγας.

Υπενθυμίζεται ότι το μεγαλύτερο πακέτο των μετοχών της νέας Τράπεζας βρίσκεται στα χέρια ανθρώπων της Ναυτιλίας (Κυριάκος Μαιμιάκης, Κώστας Κομνηνός, Ήρακλής Προκοπάκης και Βασίλης Θεοχαράκης μαζί με τους Αλέξανδρο και Δημήτρη Μπακατσέλο, Η. Σαχινίδη και Β. Φλουρή ελέγχουν περισσότερο από το 70% των μετοχών ενώ το υπόλοιπο 30% καλύπτουν 120 περίπου επιχειρηματίες).

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ είναι η ημερίδα που οργανώνει αύριο Δευτέρα και ώρα 17.00 στο ξενοδοχείο Χανδρή η εταιρία «Ρεθυμνιακή» σε συνεργασία με την εταιρία συμβούλων οργανώσεως προγραμματισμού και ανάπτυξεως «Ergorplan» με θέμα: «Ο άνθρωπος παράγοντας στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας». Η ημερίδα διοργανώνεται με την ευκαιρία της συμπληρώσεως δύο ετών από τη δημιουργία του επιβατηγού - όχημα-γωγού «Αρκάδι» και την ολοκλήρωση του ειδικού προγράμματος ενημερώσεως του προσωπικού της «Ρεθυμνιακής» για το έτος 1991 και το θέμα αναπτύσσεται, αν δεν κάνουμε λάθος, για πρώτη φορά.

ΟΛΟΙ πρέπει να παραβρεθούμε στη χριστουγεννιάτικη γιορτή που οργανώνει στις 10.30 το πρωί της ερχόμενης Παρασκευής στην αίθουσα τελετών του Υπουργείου (Γρηγ. Λαμπράκη 150) το Σωματείο Ναυτικών που έχουν παιδιά με ειδικές ανάγκες «ΑΡΓΩ». Και όλοι πρέπει να επισκεφθούμε το Bazaar του Σωματείου που θα λειτουργήσει στον ίδιο χώρο την ερχόμενη Παρασκευή από τις 9 π.μ. μέχρι τις 8 το βράδυ και το Σάββαρο από τις 9 το πρωί μέχρι τις 2 το μεσημέρι.

Υπενθυμίζουμε ότι η «ΑΡΓΩ» ιδρύ-

θηκε το 1985 και έκτοτε έχει προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στα παιδιά με ειδικές ανάγκες των ναυτικών μας.

Η πρωτοβουλία για την ίδρυση του Σωματείου ανήκε σε λίγους αρχικά γονείς, κυρίως μητέρες παιδιών με ειδικές ανάγκες, που σαν σύζυγοι ναυτικών ήταν αναγκασμένες να σηκώνουν μόνες τους το δυσβάστακτο βάρος του ειδικού προβλήματος, αφού στην ναυτική οικογένεια ή συχνή επαγγελματική απουσία του πατέρα είναι δεδομένη.

Το Σωματείο σήμερα λειτουργεί δύο Κέντρα με 65 παιδιά και εφήβους με ειδικές ανάγκες. Τα Κέντρα αυτά είναι: α) Το Απασχολησιοθεραπευτικό Κέντρο «Η ΑΡΓΩ» για παιδιά μέχρι 15 ετών και β) Το Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για άτομα 15-25 ετών.

ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ από την έκδη-

λωση για τον έορτασμό των 75 χρόνων της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών:

Από όλους γενικώς σημειώθηκε ο μεστός λόγος του κ. Γιώργου Δανιόλου.

Από πάρα πολλούς επισημάνθηκε ή προς πρωτοετείς φοιτητές προσμοιάζουσα όμιλία του καθηγητού κ. Τζωάννου και ταυτοχρόνως εκφράσθηκε άπορία για την επιλογή του ως όμιλητού.

Και από όλους γενικώς παρατηρήθηκε με πραγματική έκπληξη ότι ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης δεν ήταν μεταξύ των όμιλητών.

Και κάτι ακόμη: Έκπληξη επίσης προκάλεσε το γεγονός ότι ή μισή σχεδόν αίθουσα του Μεγάρου Μουσικής, όπου πραγματοποιήθηκε ή έκδήλωση της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, ήταν κενή.



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

825 Beacon Street, Newton, MA 02159 (U. S. A.)

TEL. (617) 527-5880 Cable: Paralia FAX (617) 527-8249 Telex: 94 0656

ΚΑΛΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ 1992

Not Just Another Agent!

We are THE Ship Agents with the RIGHT Connections
In Boston - Portsmouth - Portland - Providence and
Around the World.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Ἡ ἀπαγόρευση τοῦ ἀπόπλου τῶν ἐμπορικῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν

Τοῦ ὑποπλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΔΗΜ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἐνας ἀπὸ τοὺς συνηθέστερους λόγους ποὺ ἡ Λιμενικὴ Ἀρχὴ ἀπαγορεύει τὸν ἀπόπλου, εἶναι οἱ δυσμενεῖς καιρικὲς συνθήκες ποὺ επικρατοῦν στὴ θαλάσσια περιοχὴ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἢ στὴ θαλάσσια περιοχή ποὺ θὰ διαπλεύσει τὸ πλοῖο κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ ταξιδίου του. Πολλὲς φορές καὶ ἰδιαίτερα τοὺς χειμερινούς μῆνες, ἡ ἐπιβολὴ τῆς ἀπαγόρευσης τοῦ ἀπόπλου λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν γίνεται ἐπιτακτικὴ. Οἱ συνέπειες αὐτοῦ τοῦ διοικητικοῦ μέτρου ὅμως εἶναι τεράστιες, τόσο γιὰ λόγους οικονομικοὺς, ὅσο καὶ λόγους κοινωνικοὺς. Καὶ αὐτὸ παίρνει μεγαλύτερες διαστάσεις, ἀν σκεφθούμε τὸν νησιωτικὸ χαρακτήρα τῆς χώρας μας. Γεννῶνται οικονομικά καὶ κοινωνικά προβλήματα στὰ νησιά μας, λόγω τῆς ἀδυναμίας ἐφοδιασμοῦ τῶν σὲ τρόφιμα, νερό, καύσιμα καὶ ἄλλα ἐμπορεύματα καὶ κατ' ἐπέκταση προβλήματα στὴν ἐθνικὴ ἀσφάλεια τῆς χώρας, τὰ νησιά ἀπομονώνονται ἀπὸ τὴν ἡπειρωτικὴ Ἑλλάδα, κυρίως ὅταν ἡ ἀπαγόρευση ἀφορᾷ στὸν ἀπόπλου ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. Γιὰ τὴν σκοπιμότητα ἐφαρμογῆς αὐτοῦ τοῦ μέτρου στὴν προκείμενη περίπτωση, πολλὲς φορές ἡ στήλῃ ναυτιλιακῶν ἐντύπων ἔχει φιλοξενήσει ἐπιστολὲς ἀναγνώστων καὶ ἀρθρὰ ἐιδικῶν στὴ ναυτικὴ τέχνη, ὅπως πλοιοάρχων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ.α.

Ἡ ἀπαγόρευση τοῦ ἀπόπλου λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν προβλέπεται στὸν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) Ν.Δ. 187/1973 ΦΕΚ 261/Α/1973, στὸ ἀρθρο 42 παρ. 2 ὅπου ὀρίζεται ὅτι με Π.Δ. ποὺ ἐκδίδεται ἀπὸ τὸν Υπουργὸ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθορίζονται τὰ σχετικά με τὴν ἀπαγόρευση τοῦ ἀπόπλου στὴν περίπτωσιν τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Ἐτσι, ἐκδόθηκε τὸ Π.Δ. 852/1976 (ΦΕΚ 312/Α/1976) «περὶ ἀπα-

γορεύσεως ἀπόπλου σὲ περιπτώσεις δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν». Σύμφωνα με τὸ Π.Δ. οἱ Λιμενικὲς Ἀρχές τῆς χώρας, ὅταν επικρατοῦν δυσμενεῖς καιρικὲς συνθήκες, ἀναστέλλουν, μέχρι τὴ βελτίωσιν αὐτῶν, τὴ χορήγηση σὲ πλοία με Ἑλληνικὴ σημαία τῆς ἀδείας ἀπόπλου ἀπὸ λιμάνια καὶ ὅρους τῆς περιοχῆς τῶν. Ἡ ἀναστολὴ τοῦ ἀπόπλου τῶν πλοίων γίνεται ἀφοῦ προηγουμένως ἡ Λιμενικὴ Ἀρχὴ λάβει τὸ δελτίο καιροῦ τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογικῆς Υπηρεσίας (Ε.Μ.Υ.) ποὺ ἀναγγέλλει τὴν ἐπικράτηση δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Ἡ ἀναστολὴ τοῦ ἀπόπλου, ὅπως καὶ ἡ ἀρση αὐτῆς ἐπιτελεῖται με ἐγγράφῃ διαταγὴ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ἡ ὁποία κοινοποιεῖται στὸν πλοίαρχο τοῦ πλοίου, τοῦ ὁποίου ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Εἶναι δυνατόν ὅμως νὰ ἐπιτραπῇ ὁ ἀπόπλους κατ' ἐξαίρεση, ὅταν ὁ πλοῦς γίνεται κοντὰ στὶς ἀκτὲς καὶ ἔχει μικρὴ διάρκεια, ἢ ὅταν σὲ κάποια περιοχή οἱ καιρικὲς συνθήκες ποὺ επικρατοῦν εἶναι εὐνοϊκότερες ἀπ' αὐτὲς ποὺ περιγράφονται στὸ δελτίο καιροῦ τῆς Ε.Μ.Υ., ἀφοῦ συμφωνήσουν γιὰ τὴν ἐκτέλεση τοῦ πλοῦ ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου, ὁ πλοηγὸς τοῦ λιμένος ἢ πλοίαρχος Ε.Ν. ἐμπειρὸς στὶς τοπικὲς συνθήκες καὶ οἱ κοντινὲς Λιμενικὲς Ἀρχές. Αὐτὴ ἡ κατ' ἐξαίρεση χορηγούμενη ἀδεία ἀπόπλου ἐνεργεῖται με βάση ἐιδικὸ πρακτικὸ ποῦ συνυπογράφεται ἀπ' ὅλους. Σύμφωνα με τὸ πιὸ πάνω Π.Δ., τὸ Υ.Ε.Ν. γνωστοποιεῖ στὶς Λιμενικὲς Ἀρχές τὶς ἐιδικότερες συνθήκες καὶ προϋποθέσεις, με βάση τὶς ὁποῖες αὐτὲς ἀναστέλλουν τὸν ἀπόπλου τῶν πλοίων. Ἡ γνωστοποίησιν αὐτὴ γίνεται με ἐιδικὲς διαταγὲς τοῦ Υ.Ε.Ν. ποὺ περιλαμβάνονται σὲ ἐγκύκλιο με τὴν ονομασία ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ με ἀριθμὸ 9, γνωστὸ ὡς Ε.Α.Ν. - 9. Με βάση τὰ ἀκόλουθα κριτή-

ρια - στοιχεῖα: (α) τὴν κατηγορία, τὸν τύπο, τὸ μήκος (παλαιότερα τὴν χωρητικότητα) καὶ τὰ στοιχεῖα ευστάθειας καὶ ἀντοχῆς κάθε κατηγορίας πλοίων, ὅπως καὶ τὸ εἶδος τῶν πλῶν, (β) τὰ μετεωρολογικὰ ἀνεμολογικὰ στατιστικὰ στοιχεῖα καὶ τὶς παρατηρήσεις τῆς Ε.Μ.Υ. καὶ τῆς Υδρογραφικῆς Υπηρεσίας γιὰ κάθε περιοχή τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλάσσιου χώρου, (γ) τὶς πληροφορίες ποὺ μεταδίδονται με τὰ τακτικὰ καὶ ἐκτακτὰ δελτία τῆς Ε.Μ.Υ., (δ) τὶς τοπικὲς ἐιδικὲς καιρικὲς καὶ θαλάσσιες συνθήκες, (ε) κάθε ἄλλο στοιχεῖο ποὺ μπορεῖ νὰ ἐπηρεάσει, σὲ συνάρτηση με τὶς επικρατούσες καιρικὲς συνθήκες, τὴν ἀσφαλὴ ναυσιπλοία, τὰ πλοία, τῶν ὁποίων ὁ ἀπόπλους ἀναστέλλεται σὲ δυσμενεῖς καιρικὲς συνθήκες, ἔχουν κωδικοποιηθεῖ σὲ κατηγορίες ὡς ἐξῆς:

Κατηγορία Α. Στὴν κατηγορία αὕτῃ ἀνήκουν τὰ ἐπιβατηγά-οχηματαγωγὰ πλοία (Ε/Γ - Ο/Γ) καὶ τὰ φορτηγά-οχηματαγωγὰ (Φ/Γ - Ο/Γ) ανοικτοῦ τύπου (δηλαδὴ αὐτὰ στὰ ὁποῖα οἱ χώροι μεταφοράς τῶν οχημάτων εἶναι ἀνοικτοί) ποὺ ἐκτελοῦν πλόες σὲ προασπισμένους περιοχὲς. Στὰ πλοία αὐτὰ, ὁ ἀπόπλους ἀναστέλλεται σὲ συνδυασμὸ με τὴν ἐνταση καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου ποὺ πνέει στὴν περιοχή π.χ. ὅταν στὴν θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πειραιῶς - Αἰγίνας, περιοχή ποὺ χαρακτηρίζεται προασπισμένη, πνέουν ἀνέμοι Νότιοι με ἐνταση 5 τῆς κλίμακας BEAUFORT, τότε ἀναστέλλεται ὁ ἀπόπλους τῶν πιὸ πάνω πλοίων ποὺ ἐκτελοῦν αὕτῃ τὴν ἀκτοπλοϊκὴ γραμμὴ.

Κατηγορία Β. Σ' αὕτῃ ἀνήκουν τὰ «δυναμικῶς υποστηριζόμενα» σκάφη, τὰ υδροπτερυγα πλοία τὰ γνωστὰ ὡς «ἱπτάμενα δελφίνια». Γιὰ τὰ πλοία αὐτὰ ἐφαρμόζονται ἐιδικοὶ κανονισμοὶ ἀσφαλείας καὶ οἱ περιορισμοὶ στὴν ἐκτέλεσιν πλῶν ἀναγράφονται με τὴν μορφή παρατηρήσεων, οδηγιῶν καὶ

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 Kingstonsuponthames

εντολών στην πίσω σελίδα του Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεωρήσεως (Π.Γ.Ε.) του σκάφους. Σύμφωνα με τις οδηγίες Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, τα σκάφη τύπου COMETA μπορούν να κινούνται με ασφάλεια όταν το ύψος του κύματος δεν υπερβαίνει τα 2 μέτρα, τα σκάφη τύπου COLHIDA όταν το ύψος του κύματος δεν υπερβαίνει τα 3 μέτρα, τα σκάφη τύπου CATAMARAN όταν το ύψος του κύματος δεν υπερβαίνει τα 3,5 μέτρα.

Κατηγορία Γ. Σ' αυτή ανήκουν τα επιβατηγά πλοία κλασσικού τύπου που εκτελούν πλόες εσωτερικού και τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου με ολικό μήκος μέχρι τα 25 μέτρα. Ο απόπλους αυτών αναστέλλεται όταν πνέουν άνεμοι με ένταση 6 BF, ανεξάρτητα από τη διεύθυνση του ανέμου.

Κατηγορία Δ. Υπάγονται σ' αυτή τα επιβατηγά πλοία κλασσικού τύπου με ολικό μήκος από 25,01 μ. μέχρι 40 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού και τα φορτηγά πλοία με ολικό μήκος μέχρι 25 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού. Η αναστολή του απόπλου των πλοίων αυτών γίνεται όταν η ένταση του ανέμου είναι 7 BF.

Κατηγορία Ε. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα επιβατηγά πλοία με ολικό μήκος από 40,01 μ. μέχρι 75 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού, τα δεξαμενόπλοια, τα οχηματαγωγά, τα αλιευτικά, με ολικό μήκος από 25,01 μ. μέχρι 40 μ. Όταν η ένταση του ανέμου είναι 8 BF αναστέλλεται ο απόπλους των πλοίων.

Κατηγορία ΣΤ. Όταν η ένταση του ανέμου είναι 9 BF, αναστέλλεται ο απόπλους των επιβατηγών πλοίων με ολικό μήκος πάνω από 75 μ. που εκτελούν πλόες εσωτερικού. Ο απόπλους των πλοίων που δεν εμπί-

πτουν στις προαναφερόμενες κατηγορίες, επαφίεται στην απόλυτη κρίση του πλοίαρχου των όπως και ο απόπλους των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών πλοίων. Επίσης στις πύ πάνω κατηγορίες δεν εντάσσονται τα επιβατηγά-τουριστικά πλοία και τα ιστιοφόρα.

Πρέπει να τονίσουμε ότι η αναστολή του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών αφορά μόνο στα πλοία με Ελληνική σημαία. Για τα πλοία με ξένη σημαία που ευρίσκονται σε Ελληνικό λιμάνι το μόνο που προβλέπεται στο Π.Δ. στην περίπτωση των δυσμενών καιρικών συνθηκών, είναι η κοινοποίηση από την οικεία Λιμενική Αρχή, με απόδειξη, του σχετικού δελτίου καιρού της Ε.Μ.Υ. στον πλοίαρχο του πλοίου, χωρητικότητας κάτω των 1600 κ.ο.χ. αν αυτό είναι φορτηγό, χωρητικότητας κάτω των 3000 κ.ο.χ. αν είναι επιβατηγό.

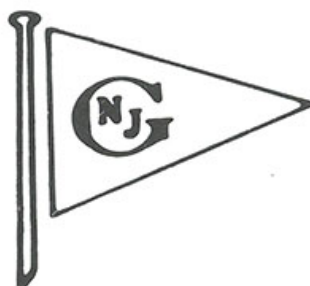
Από την αναφορά στο Π.Δ. 852/1976 και στο Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας με αριθμό 9 του Υ.Ε.Ν. προκύπτει ότι η Λιμενική Αρχή για να απαγορεύσει τον απόπλου των πλοίων λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, εκτιμά τα εξής: (α) την ένταση του ανέμου και τη διεύθυνσή του, (β) τη θαλάσσια περιοχή που θα διαπλεύσει το πλοίο, (γ) την κατηγορία του πλοίου, (δ) το μήκος του πλοίου, (παλαιότερα ελαμβάνετο η χωρητικότητα), (ε) το μέσο πρόωσης του πλοίου. Παρατηρείται επίσης, ότι η απαγόρευση του απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών επιβάλλεται μόνο στα πλοία με Ελληνική σημαία και μάλιστα όχι σε όλα, αλλά μόνο σ' αυτά που εμπίπτουν στις κατηγορίες του Ε.Α.Ν. -9, ενώ στα πλοία με ξένη σημαία και μόνο σε όσα έχουν μικρή χωρητικότητα, απλά και μόνο κοινοποιείται από τις Λιμενικές Αρχές το σχετικό δελτίο

καιρού της Ε.Μ.Υ. Δεν προκύπτουν όμως οι λόγοι που να δικαιολογούν μια τέτοια ρύθμιση, ώστε άλλοτε ο απόπλους του πλοίου να αφήνεται στην κρίση του πλοίαρχου ή κυβερνήτη του και άλλοτε η Δημόσια Αρχή να το απαγορεύει. Και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για δυσμενείς καιρικές συνθήκες που αποτελούν δοκιμασία για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων του, ανεξάρτητα από την κατηγορία και τη σημαία του πλοίου. Με βάση τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία, επιβάλλεται σήμερα η άρση της εφαρμογής του μέτρου αυτού λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Αρμόδιος και υπεύθυνος για να αποφασίσει εάν το πλοίο είναι ικανό να πλεύσει στις επικρατούσες δυσμενείς καιρικές συνθήκες είναι ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του. Διότι αυτός γνωρίζει τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, τις δυνατότητες του σκάφους του και τις αντιδράσεις του πλοίου σε κάθε αντιξοότητα. Ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης του πλοίου πρέπει να είναι υπεύθυνος για τον απόπλου και στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, όπως άλλωστε είναι γενικά υπεύθυνος για τον απόπλου του πλοίου του σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρα 106, 235 ιε) όπου αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος προ του απόπλου βεβαιώνει ότι το πλοίο του είναι ικανό να εκτελέσει το ταξίδι. Η υποχρέωση της Λιμενικής Αρχής, ίσως, συνίσταται στην ενημέρωση του πλοίαρχου για τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες με την κοινοποίηση σ' αυτόν του σχετικού δελτίου της Ε.Μ.Υ.

Σημ. Συντ.: Οι παραπάνω απόψεις εκφράζουν τον αρθρογράφο και όχι το YEN

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

“Ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης για διάσωση μέσα από κλειστό χώρο πλοίου

Του πλοιάρχου Ε.Ν. ΜΙΧΑΛΗ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑ

Είναι αρκετά και από διαφορετικές κατευθύνσεις τα ερεθίσματα που με προέτρεψαν να φέρω σε δημοσιότητα, μέσω του περιοδικού που με φιλοξενεί στις στήλες του, μια σειρά ενεργειών που το σύνολό τους αποτελεί ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης, επιλεκτικής ομάδας πληρώματος, για διάσωση μέσα από κλειστό χώρο πλοίου.

Ειδικότερα το άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών» της 15.7.90 με τίτλο «καθαρός αέρας για την ασφάλεια των πλοίων» πραγματεύεται αιτίες και συνθήκες που έχουν αποτέλεσμα τραγικά ατυχήματα και θανάτους μέσα σε κλειστούς χώρους πλοίων. Το άρθρο καταλήγει με τον θλιβερό απολογισμό 100 περίπου νεκρών κάθε χρόνο και επισημαίνει την άποψη ότι «ο υψηλός αριθμός θυμάτων από ασφυξία θα κατέλθει μόνο αν υπάρξει ένα ρωμαλέο πρόγραμμα εκπαίδευσης επί πλοίων εν ενεργεία» που να περιλαμβάνει ασκήσεις διάσωσης παθόντων.

Ένα τέτοιο δοκιμασμένο και εφικτό πρόγραμμα θα περιγραφεί εδώ, στις γενικές του γραμμές, για πιθανή υιοθέτηση και χρήση από ενδιαφερόμενους συνάδελφους αξιωματικούς.

Η εκπαίδευση για επιχείρηση διάσωσης μέσα από κλειστό χώρο μπορεί να είναι ένα από τα «έκτακτα περιστατικά» που καλείται να εκπαιδευτεί για να αντιμετωπίζει η «ομάδα κινδύνου» που προβλέπει ο ισχύων κανονισμός συναγεμίου και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία 1432-7/84. Αν δεν υπάρχει τέτοια ομάδα τότε επιλέγονται τουλάχιστον οκτώ αξιωματικοί και μέλη του πληρώματος που στη συνέχεια θα εκπαιδευτούν, θεωρητικά και πρακτικά, στις διαδικασίες γρήγορης, αποτελεσματικής απομάκρυνσης κινδυνεύοντος από κλειστό χώρο και προσφορά πρώτων βοηθειών.

Το πρώτο στάδιο εκπαίδευσης περιλαμβάνει θεωρητική ενημέρωση της ομάδας. Τα μέλη που την απαρτίζουν πρέπει να μά-

θουν και να κατανοήσουν καλά, τις συνθήκες που επικρατούν μέσα σε αντλιοστάσια, δεξαμενές φορτίου/έρματος, στεγανά, αποθήκες και γενικά σε κλειστούς χώρους. Ένα σχεδιάγραμμα κατασκευής (GENERAL ARRANGEMENT) βοηθάει να εντοπισθούν οι κλειστοί χώροι του δικού μας πλοίου που θα θεωρηθούν επικίνδυνοι για είσοδο, εκτός και αν κατάλληλες μετρήσεις αποδείξουν το αντίθετο. Θα εξετασθούν οι τρόποι πρόσβασης σε αυτούς τους χώρους και πως θα μπορούσαμε να απομακρύνουμε μέσα από αυτούς θύματα, περιορίζοντας στο ελάχιστο πιθανούς κινδύνους για εκείνους που επιχειρούν την διάσωση.

Σε συγκεντρώσεις των μελών της ομάδας θα αναφερθούν διεξοδικά οι επιπτώσεις από τοξικά αέρια υδρογονανθράκων που μπορεί να υπάρχουν και θα μιλήσουμε για πιθανή έλλειψη οξυγόνου που προκαλεί θάνατο σε τέσσερα λεπτά της ώρας. Σχετικά με τα αέρια πετρελαιοειδών πρέπει να πούμε για το ασφαλές όριο τοξικότητας και πως εξαρτάται από τις προσμίξεις που αποτελούν το κάθε φορτίο, δίνοντας έμφαση στα φορτία που περιέχουν υδρόθειο ή αρωματικές ενώσεις. Είναι γεγονός ότι η διάσωση ατόμου που έχασε τις αισθήσεις του από εισπνοή τοξικών αερίων ή έλλειψη οξυγόνου δεν είναι εύκολη όταν πρόκειται να τον βγάλουμε από κλειστό χώρο. Η προφύλαξη είναι ευκολότερη και γι' αυτό με κατάλληλη καθοδήγηση και απόλυτη αυστηρότητα πρέπει να πείσουμε τα μέλη του πληρώματος να μη μπαίνουν σε επικίνδυνους χώρους, χωρίς την άδεια υπεύθυνου αξιωματικού και πριν ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας. Αυτά τα μέτρα θα αναπτυχθούν ιδιαίτερα στην ομάδα διάσωσης που τα μέλη της δεν θα πρέπει ποτέ να ξεχνούν ότι μπορεί να υπάρχει κίνδυνος για τους πιο κάτω λόγους:

— Πετρέλαιο ή αέρια πετρελαίου μπορεί

να έχουν διαρρεύσει μέσα σε αντλιοστάσια, μόνιμες δεξαμενές έρματος, άδειες δεξαμενές φορτίου κλπ.

— Υπολείμματα φορτίου μπορεί να έχουν μείνει στις δεξαμενές μετά το πλύσιμο.

— Κατάλοιπα φορτίου, μέσα σε μια δεξαμενή που έχει χαρακτηριστεί ασφαλής, μπορούν να βγάλουν τοξικά αέρια, αν αναταραχθούν ή αλλάξει αισθητά η θερμοκρασία στον χώρο.

— Αν διακοπεί η συνέχεια των σωληνώσεων σε μια δεξαμενή ασφαλή, ενώ δεν είναι ελεύθερες αερίων οι γειτονικές δεξαμενές ή σωληνώσεις.

— Αν υπάρχουν ρωγμές στα ελάσματα μεταξί ασφαλούς και μη ασφαλών δεξαμενών.

Ο υπεύθυνος αξιωματικός πριν δώσει άδεια εισόδου πρέπει να βεβαιωθεί ότι:

Η ατμόσφαιρα μέσα στον χώρο είναι απαλλαγμένη από τοξικά αέρια και έχει 21% οξυγόνο. Διαπιστώνεται με τακτικές μετρήσεις ότι ο χώρος παραμένει ασφαλής. Ένα υπεύθυνο μέλος του πληρώματος βρίσκεται έξω από τον χώρο επιτηρώντας συνεχώς. Ρητές εντολές έχουν δοθεί ώστε ο επιτηρητής να καλέσει αμέσως σε βοήθεια αν αντιληφθεί κίνδυνο και να μη μπει ο ίδιος για προσφορά βοήθειας. Ο χώρος αερίζεται συνέχεια ανεξάρτητα αν είναι ασφαλής. Ζώνη διάσωσης, σχοινί ανάρτησης, ελεγμένη αναπνευστική συσκευή βρίσκονται σε άμεση ετοιμότητα.

Για τον σκοπό αυτό κυκλοφορούν καρτέλες με οδηγίες ασφάλειας, σε τυποποιημένη μορφή. Σε ότι αφορά τις πρώτες βοήθειες τα μέλη πρέπει να μάθουν τις βασικές μεθόδους τεχνητής αναπνοής (στόμα με στόμα Holger Nielsen) και να ασκηθούν σ' αυτές, την χρήση συσκευής παροχής οξυγόνου, εξωτερική μάλαξη καρδιάς, περποποίηση και μεταφορά τραυματία, αντιμετώπιση αιμορραγίας ή σοκ.

Ο σκοπός της εκπαίδευσης γίνεται προ-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

φανής. Αποσκοπούμε στην δημιουργία μιας κατάλληλα συντονισμένης και εξοπλισμένης ομάδας που όχι μόνο θα μπορεί να απομακρύνει άνθρωπο που κινδυνεύει μέσα από κλειστό χώρο αλλά να του προσφέρει και τις αναγκαίες πρώτες βοήθειες. Στη συνέχεια πρέπει να συγκεντρωθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός που ενδεικτικά περιλαμβάνει: Αναπνευστικές συσκευές, ζώνες και σχοινιά ασφάλειας, σχοινιά ανάρτησης επαρκούς μήκους, μακαράδες, ναυτικά κλειδιά, σχοινιά συγκράτησης αιωρισμού, ειδικές ζώνες ανάρτησης σώματος, φακοί ασφάλειας, μαχαίρια, κράνη, φορητούς πομποδέκτες, καπόνι ή γάβρια για χρήση πάνω από ανοίγματα δεξαμενών, φορείο, συσκευή οξυγόνου και υλικό πρώτων βοηθειών στο οποίο συμπεριλαμβάνεται ειδικό σωληνάκι για τεχνητή αναπνοή στόμα με στόμα.

Τα μέλη πρέπει να ενημερωθούν και ασκηθούν όχι μόνο στην χρήση του εξοπλισμού αλλά ακόμα που θα τον βρουν και πως θα μεταφερθεί. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη σωστή χρήση των αναπνευστικών συσκευών που έχουμε στο πλοίο.

Δεν θα πάψουμε ποτέ να επαναλαμβάνουμε ότι όπου υπάρχουν τοξικά αέρια που μπορούν να αφήσουν αναίσθητο έναν άνθρωπο, είναι φυσικό να συμβεί το ίδιο σε οποιονδήποτε αποπειραθεί να βοηθήσει, χωρίς να είναι κατάλληλα οργανωμένος και εφοδιασμένος. Δεν αποτελεί γενναϊότητα η προσπάθεια διάσωσης, αν δεν έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας, αλλά λάθος που μπορεί να στοιχίσει ακόμα και την ζωή όσων προσπαθούν να βοηθήσουν, ενώ περιορίζονται στο ελάχιστο οι πιθανότητες διάσωσης. Με το να ενεργήσουμε απερισκεπτα, απλά κάνουμε μια δύσκολη κατάσταση ακόμα δυσκολότερη. Για να απομακρύνουμε λυπόθυμο ή τραυματισμένο άνθρωπο από δεξαμενή προϋποθέτει σκάλες, σήκωμα βάρους και γενικά προσπάθεια. Δεν είναι εύκολο να γίνουν αυτά, έτσι στα ξαφνικά, αν δεν έχει προηγηθεί οργάνωση, άσκηση και μέθοδος.

Η ομάδα διάσωσης μπορεί να αποτελείται από τον υποπλοίαρχο, δύο ανθυποπλοίαρχους, ναύκληρο, αντλήτη, δύο ναύτες, Β' Μηχανικό, Γ' Μηχανικό, λιπαντή ή δόκιμο μηχανικό και βοηθό θαλαμηπόλου. Έτσι αντιπροσωπεύονται όλα τα τμήματα του πληρώματος.

Ο υποπλοίαρχος είναι ο υπεύθυνος για τον συντονισμό των ενεργειών. Οι δύο ανθυποπλοίαρχοι εκπαιδεύονται ώστε να μπορούν να αντικαταστήσουν τον υποπλοίαρχο αν χρειασθεί. Μέσα από σειρά εκπαιδευτικών μαθημάτων και ασκήσεων πρέπει τα μέλη της ομάδας να μάθουν να ενεργούν με ενθουσιασμό, πίστη και σιγουριά για αυτό που κάνουν. Εναλλακτικά σχέδια θα εξετασθούν για διαφορετικά μέρη του πλοίου. Αυτά τα σχέδια δεν είναι ποτέ τελεσίδικα και απόλυτα. Θα τονισθεί πως ανάλογα με την περίπτωση, ίσως χρειασθούν αλλαγές

στον σχεδιασμό δράσης. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να το αντιληφθεί ο συντονιστής και να αναλάβει τις σχετικές πρωτοβουλίες.

Στις ασκήσεις καλό είναι να κατασκευασθεί και να χρησιμοποιείται ανθρώπινο ομοίωμα ύψους περίπου 1,75 μέτρα και βάρους 75-80 κιλά. Ένας αναίσθητος ή τραυματισμένος άνθρωπος πρέπει να απομακρυνθεί αμέσως από κλειστό χώρο. Δεν πρέπει να χαθεί χρόνος με τα τραύματα. Με αυτά θα ασχοληθούμε όταν μεταφερθεί σε ασφαλή περιοχή και αφού επαναφέρουμε την κανονική λειτουργία αναπνοής. Τα σχέδια δράσης θα αφορούν το δικό μας πλοίο και τους συγκεκριμένους χώρους του. Η κινητοποίηση της ομάδας μπορεί να γίνεται με το γενικό σήμα συναγερμού και αναγγελία του σημείου συγκέντρωσης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης πλοίου. Στη συνέχεια οι ενέργειες συνοψίζονται:

— Στην απομάκρυνση του παθόντος από

τον κλειστό χώρο, στον καθαρό αέρα, όσο γίνεται πιο σύντομα.

— Παροχή πρώτων βοηθειών με προτεραιότητα στην τεχνητή αναπνοή.

— Να παρασχεθούν πρώτες βοήθειες μέσα στον κλειστό χώρο αν η μεταφορά του θύματος εκ των πραγμάτων αποδειχθεί αδύνατη σε πρώτη φάση.

Παράγοντες που θα συντελέσουν πολύ στην επιτυχία διάσωσης είναι πόσο γρήγορα θα συγκεντρωθεί η ομάδα μετά του εξοπλισμού, πόσο καλά είναι εκπαιδευμένα τα μέλη στη χρήση του και πόσο καλά συνεργάζονται, επικοινωνούν και αλληλοκαλύπτονται.

Σε κάθε μέλος ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα καθώς και ποιά εξάρτητα από τον εξοπλισμό θα μεταφέρει πηγαίνοντας προς το σημείο συγκέντρωσης. Περισσότερη έμφαση δίνεται, ποιοί και από πού θα μεταφέρουν αναπνευστικές συσκευές.

Ο Εξοπλισμός χωρίζεται σε μόνιμο και φο-

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

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

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

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

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

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

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



OPEL

DYNAMOTORS

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

ρητό. Στο αντλιοστάσιο π.χ. αφού καθοριστεί η ευκολότερη οδός για απομάκρυνση ατόμου, τοποθετείται μόνιμα μακάρας, σχοινί και ζώνη ανάρτησης κλπ. Αν για τον σκοπό αυτό το αντλιοστάσιο εξυπηρετείται από άνοιγμα (ρούμπι) στο κατάστρωμα τότε πρέπει να έχουμε κατάλληλα εργαλεία και παλάγκο έτοιμα για χρήση. Αν πρόκειται για δεξαμενή τότε γίνεται εγκατάσταση ειδικής γάβριας ή καπονιού. Ο φορητός εξοπλισμός αποθηκεύεται σε κατάλληλο σημείο του καταστρώματος που να είναι προσιτό.

Η ομάδα χωρίζεται σε δύο κλάδους. Τον κόκκινο απαρτίζουν εκείνοι που θα μπουκνέ μέσα στον χώρο και είναι ο υποπλοίαρχος, ένας ανθυποπλοίαρχος και ο τρίτος μηχανικός. Με αναπνευστικές συσκευές, ζώνες και σχοινιά ασφάλειας, πομποδέκτες επικοινωνίας, κράνη, μαχαίρια και φάκους θα μπουκνέ στον χώρο.

Ο υποπλοίαρχος επιλέγει κατάλληλο σημείο επιτήρησης-συντονισμού από όπου μπορεί να ελέγχει τις κινήσεις μέσα στον χώρο ενώ παράλληλα αποκαθιστά επικοινωνία με τους έξω. Ταυτόχρονα ο πράσινος κλάδος ασχολείται με την εγκατάσταση μακαράς, σχοινιού και ζώνης ανάρτησης και γενικά με την προετοιμασία της επιχείρησής σε ότι αφορά το κατάστρωμα. Ο λιπαντής και ο βοηθός θαλ/λου φέρνουν το νοσοκομειακό υλικό και ετοιμάζουν χώρο υποδοχής θύματος σε κοντινό, καθαρό και απάνεμο σημείο του καταστρώματος.

Η αλυσίδα που λέγεται διάσωση θα εξαρτηθεί πολύ από τους κρίκους που είναι τα δύο άτομα που θα κατεβούν στα σπλάχνα του χώρου. Δεν είναι μόνο ο κίνδυνος που αντιμετωπίζουν μέσα σε εχθρικό περιβάλλον αλλά πρέπει να έχουν την ψυχραιμία να ξεπεράσουν πιθανό σοκ από την θέα του θύματος που μπορεί να είναι σοβαρά τραυματισμένο.

Ενεργώντας γρήγορα αλλά σίγουρα θα προσαρμόσουν την ζώνη ανάρτησης κατάλληλα στο σώμα, καθώς και το λεπτό σχοινί συγκράτησης αιωρισμών. Όταν το θύμα είναι έτοιμο για πάνω ενημερώνεται ο συντονιστής που μεταβιβάζει το σήμα στον υπεύθυνο, για το κατάστρωμα, ανθυποπλοίαρχο και αρχίζει το βύρα που πρέπει να γίνεται ομαλά. Πρέπει να επικρατεί απόλυτη ησυχία για να ακούγονται τα παραγγέλματα. Κάτω στον χώρο ο ένας συγκρατεί το σώμα ενώ ο άλλος το συνοδεύει ή προηγείται για να βοηθήσει το πέρασμα από δύσκολα σημεία, έτσι που να μη τραυματισθεί ή μπλέξει. Αν δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν Walkie-talkies τότε η επικοινωνία θα γίνεται με σήματα με σχοινιά. Αυτά τα σήματα θα ορισθούν και θα εκπαιδευτούν τα μέλη να τα ξεχωρίζουν.

Όταν βγει το θύμα στο κατάστρωμα γίνεται υποδοχή και προσφορά πρώτων βοηθειών. Παράλληλα προσέχουμε μέχρι να βγούν οι τρεις που είχαν μπει στο χώρο.

Οι πρώτες βοήθειες εξαρτώνται από παράγοντες όπως: Το θύμα να έχει χάσει τις αισθήσεις και να μην αναπνέει. Να έχει χάσει αισθήσεις και να αναπνέει. Να έχει τραυματισθεί.

Οξυγόνο χορηγούμε μόνο εφόσον επαναφέρουμε την αναπνοή. Σε περίπτωση που χρειασθεί ιατρική βοήθεια αναφέρονται εδώ τα τηλέφωνα και τέλεξ στα οποία ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός προσφέρει ιατρικές οδηγίες: TLX 226646 MAC DGR. Τηλέφωνα 003 (01) 5230880, 5228888, 5237515. Για την ευκολότερη κατανόηση του σχεδιασμού δράσης καλό είναι να γίνει επεξηγηματικό διάγραμμα που θα περιέχει όλα τα στάδια του συνόλου των ενεργειών. Δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε πως όσο καλά και να είναι εκπαιδευμένη μια ομάδα ανθρώπων, για συγκεκριμένο σκοπό, η πραγματικότητα είναι διαφορετική από τις ασκή-

σεις. Αυτό τουλάχιστον διακηρύττουν επαγγελματίες εκπαιδευτές.

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που αναπτύχθηκε μπορεί να συμπληρωθεί σε δύο μήνες, με συχνές συγκεντρώσεις, εφόσον πρόκειται για μέλη πληρώματος που ασχολούνται πρώτη φορά με οργανωμένη διάσωση. Συντομότερα αν έχουμε πάγια τακτική ομάδας πλοίων που απασχολούν μόνιμα πληρώματα. Ακόμα βοηθάει πολύ αν τα μέλη της ομάδας μιλούν την ίδια γλώσσα. (Εγώ προσωπικά προτιμώ την ελληνική μια και οι εμπειρίες μου προέρχονται από πλοία με ελληνικά πληρώματα). Για να επιτευχθούν οι στόχοι της ομάδας διάσωσης χρειάζεται δουλειά και φιλότιμες προσπάθειες. Πιστεύω, όπως και πολλοί συνάδελφοι φαντάζομαι, ότι αξίζει τον κόπο να δουλέψουμε για να περιορίσουμε στο ελάχιστο τις πιθανότητες να κινδυνεύει μέλος του πληρώματος μέσα σε κλειστό χώρο. Πέρασε ο καιρός που η ανθρώπινη ζωή δεν μετράγε πολύ. Δυστυχώς μέσα στα καράβια πολλοί αγνοούν ή παραβλέπουν ακόμα και τα στοιχειώδη μέτρα ασφάλειας όταν πρόκειται να μπουκνέ για επιθεώρηση ή εργασία σε κλειστούς χώρους. Με υπομονή και την κατάλληλη καθοδήγηση το κλίμα αυτό πρέπει να αλλάξει. Ας ανοίξουμε νέους δρόμους πάνω στους οποίους θα βαδίσουν οι ναυτικοί μας με περισσότερη σιγουριά. Ο χρόνος και η προσπάθεια που διαθέτομε ανταμοίβονται με κάτι που δεν έχει τίμημα. Με την ικανοποίηση που θα δούμε στα πρόσωπα εκείνων που πέτυχαν να βοηθήσουν ένα συνάνθρωπο τους. Η που εκτελώντας άσκηση ανέβασαν, ανθρώπινο ομοίωμα, στο κατάστρωμα σε χρόνο λιγότερο από τρία λεπτά της ώρας, αποτέλεσμα μεθοδικής και οργανωμένης δουλειάς, προετοιμαζόμενοι για αντιμετώπιση πραγματικού συμβάντος.

MIX. M. ΦΡΑΓΚΙΑΣ

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

Ο ΑΓΙΟΘΑΛΑΣΣΙΤΗΣ

Του κ. ΝΙΚ. Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, Πλοίαρχου Ε.Ν.

«Άγιε Νικόλα των Μυρών
με τα ψαρά τα γένεια,
εκεί πούναι ε κύρης μου
να με τον έχεις έννοια!»

Ήταν μια παράκληση στον προστάτη των θαλασσινών από το Καστελλόριζο, που βρίσκεται απέναντι από τα Πάταρα της Λυκίας, μια πολύ παλιά πόλη της Μικράς Ασίας. Εκεί γεννήθηκε το 250 μ.Χ. ο Άγιος Θαλασσίτης με γεννήτορες τους ευσεβείς Επιφάνιο και Νόνα. Σπούδασε στην Ξάνθο και εγκαταστάθηκε στα Μύρα, όπου έγινε επίσκοπος Μύρων Λυκίας στο παραλιακό Ανδριάκη και ίδρυσε πτωχοκομείο, ξενώνα, νοσοκομείο και άλλα ιδρύματα «ορθοτόμων του λόγου της αληθείας και τα της ευσεβείας δόγματα υγιώς φρονών τε και διδάσκων».

Αυτός ήταν ο βιγλάτορας των ωκεανών, ο προστάτης και οδηγός των ναυτικών στα μακρινά και γεμάτα κινδύνους ταξίδια. Η πίστη στη θαυματουργή δύναμη του Αγίου έκανε το όνομά του πολύ αγαπητό στο Λαό. Οι εικόνες του είναι γεμάτες αφιερώματα από τα τάματα όσων κινδύνευαν. Σε γιαλούς και σε λιμάνια ακόμη και σε κασάβραχα ορθώνονται ναοί και ξωκκλήσια, αφιερωμένα στο όνομά του. Δεν υπάρχει πλεούμενο μικρό ή μεγάλο που να μην υπάρχει η εικόνα του θαλασσάρχη στην πρύμνη, στο θάλαμο του Κυβερνήτη του πλοίου μα και στις καμπίνες των ναυτικών, φυλαχτό από τους δικούς τους. Πολλά καράβια έχουν στη πλώρη και στην πρύμνη το όνομά του, παρακαλώντας τον: «γενοῦ της νηός ταύτης κυβερνήτης και οικιστής και των μελλόντων πλέειν εν αυτή συμπλήτωρ και προστάτης». Και τον θέλουν τιμονιέρη: «Του πηδαλίου τελαμβάνεται υπό τη πάντων όψει και ταύτην την ναύν ιθύνειν εώκει».

Άπειρες είναι οι παραδόσεις για τα κινδυνεύοντα καράβια που έσωσε από την τρικυμία και από τους ναυαγούς, που γλύτωσαν από τον βέβαιο πνιγμό. Η άγια επιβλητική μορφή του δίνει ελπίδα και πίστη για την αντιμετώπιση με θάρρος και ψυχραιμία των δυσκολιών της ζωής.

Στις δύσκολες ώρες της τρικυμίας η παράκληση των θαλασσινών είναι αυθόρμητη στον αόρατο οιακοσφόρο του πλοίου: Άγιε Νικόλα, βοήθα μας. Άγιε Νικόλα στο τιμόνι! Κι ένα νησιώτικο τραγούδι το πιστο-

ποιεί: «Στην πλώρη κάθεται ο Χριστός, στη μέση η Παναγία και πίσω στο τιμόνι του κάθεται ο Αη-Νικόλας».

Ο θαλασσογράφος Ανδρέας Καρκαβίτσας σ' ένα διηγημά του περιγράφει τον Άγιο Νικόλα να επιστρέφει στον παράδεισο με την γεννηιάδα του Θαλασσόβρεχτη και με τα ρούχα του να στάζουν αρμύρα. Είχε γυρίσει από την διάσωση ενός κινδυνεύοντος πλοίου εκεί κάτω στην Μπαρπαριά μετά από παράκλησή των: Άγιε Νικόλα σώσε μας... Έτσι κατάλαβε και ο Άγιος Κασσιανός που παραπονιόταν γιατί τιμούν πίο πολύ οι ναυτικοί τον Άγιο Νικόλα. Άλλωστε «άγιος που δεν θαυματουργεί μηδέ δοξολογείται». Ο θαλασσάρχης έθεσε σαν σκοπό του την βοήθεια στους κινδυνεύοντας, την συμπαράσταση στις δύσκολες στιγμές. «Έβηκας την ψυχήν σου υπέρ του λαού σου, έσωσας τους αθώους εκ του θανάτου και ως θερμός αντιλήπτωρ σώσεις τους εν κινδύνους διό την προστασίαν πάντες κηρύττομεν».

Αλλά το μέγα θαύμα στη δημιουργία έγκειται στο ότι δεν υπάρχει ανάγκη να γίνονται θαύματα για να συνεχίζεται η δημιουργία. Το σημερινό θαύμα είναι να στρέψει ο άνθρωπος το αφτί του για να ακούσει την εσωτερική φωνή της συνειδήσεως του, να προβληματιστεί, προτού σβήσει. Να μην περιμένει από τον Άγιο Νικόλα να σώσει τη ζωούλα του, γιατί σήμερα δεν κινδυνεύει μόνο η ζωή του αλλά κυρίως το πνεύμα και η ψυχή του. Αυτό πρέπει να καταλάβουμε και να αλλάξουμε τρόπο ζωής, που είναι ο Ανήφορος. Το γέμισμα της ζωής με εσωτερικά βιώματα και αντιστάσεις. Έτσι έκανε ο ίδιος στη ζωή του. Όταν άκουσε τις βλάστημες και αιρετικές θεωρίες του δημαγωγού Αρείου για το πρόσωπο του Χριστού, δεν μπόρεσε να συγκρατήσει το θυμό του και τον ράπισε. Αυτός ο πράος, «ο παντάσιν ήρεμος και φειδωλός την γλώσσαν Αρχιερέως των Μυραίων» παρουσία του Αυτοκράτορα Κωνσταντίνου για να οδηγηθεί εν συνεχεία στη φυλακή.

Μεσάνυχτα τον επισκέφτηκε ο Χριστός και η Παναγία και τον ρώτησαν:

— Γιατί είσαι φυλακισμένος Νικόλαε;

Κι ο Άγιος απάντησε: «Για τη δική σας αγάπη...». Και τότε ο Χριστός του χάρισε ένα χρυσόμορφο Ευαγγέλιο και η Παναγία ένα χρυσοποίκιλο ωμοφόριο, για να συνε-

χίσει με πίστη το αγωνιστικό πνεύμα της αρετής σε κάθε δύσκολη περίπτωση. Ήταν τότε που πήρε, ως Αρχιεπίσκοπος Μύρων, μέρος στην Α' Οικουμενική Σύνοδο στη Νίκαια της Βιθυνίας (325 μ.Χ.). Ήταν η δεύτερη φορά που φυλακίζοταν γιατί είχε φυλακισθεί την πρώτη από τους χριστιανομάχους αυτοκράτορες της Ρώμης, Διοκλητιανό και Μαξιμιανό, για έξι χρόνια στις φυλακές της Λαοδικείας, στα σκοτεινά μπουντρούμια, αλλά ήταν καρτερική μορφή και δρομοδείκτης υπομονής. Στυλίας αρετής και ανθρωπιάς στο πέλαγος των ανθρωπίνων παθών. Νικητής των παθών. Άλλωστε αυτό δηλώνει ανάμεσα στην άλλη του σημασία και το όνομα Νικόλαος: Νίκη των παθών. Νίκη και γνώση του εαυτού μας. Μια αυτογνωσία για να βοηθήσει τους ανθρώπους. Ήταν προστάτης των ορφανών και των αιχμαλώτων, των φτωχών και των αδυνάτων και εκείνων που κινδύνευαν για κάθε αιτία. «Ορφανών προστάτην σε και χηρών, πεινώντων τροφέα, πονεμένων τε πλουτιστήν, αιχμαλώτων ρύστην, πλεόντων τε σωτήρα...».

Αλώνιζε τα πέλαγα σαν βιγλάτορας για να σώσει ναυαγούς αλλά και να δώσει θάρρος για τον αγώνα της ζωής. Ο αγώνας πρέπει να είναι αναπόσπαστο στοιχείο της ζωής του ανθρώπου, μάλιστα όταν είναι εσωτερικός γιατί τότε επιτυγχάνεται η εσωτερική ελευθερία, που οδηγεί στην ολοκλήρωση, ακόμη και στη θέωση.

Αυτό είναι και το παράπονο του Αγιοθαλασσίτη γιατί οι περισσότεροι τον ξεχνούν μετά το γλυτωμό αντί να αλλάξουν τρόπο ζωής από τη δοκιμασία που πέρασαν γιατί η διάσωση είναι η αρχή μιας καινούργιας ζωής αλλά δεν πρόσεξαν το κόκκινο φως...

Γιατί η πίστη και η παράδοση προσπορίζουν δύναμη στην ανθρώπινη ψυχή και την πεποισθεί ότι ο μικρός άνθρωπος στις ώρες της φοβερής δοκιμασίας δεν είναι ολομόναχος και δεν πρέπει να απελπίζεται. Μάλιστα τότε αισθάνεται την ανάγκη του Αγίου και νιώθει το Θεό κοντά του. «Πάντες Θεών χατέουσι άνθρωποι» τονίζει ο μεγάλος Όμηρος. Μάλιστα όλοι οι άνθρωποι έχουν ανάγκη της Θεότητας μονάχα την ξεχνούν όταν νομίζουν ότι περνούν καλά...

Οι πρόγονοί μας είχαν εξοικειωθεί με την βασική ιδέα ότι ένας Θεός όσο κι αν

AEGEAN OCEANIC S.A.

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

ήταν πανίσχυρος και πάνσοφος, ποτέ δεν αρκούσε μονάχος να καλύψει την πολύπλευρη όψη των αναγκών της ζωής. Κάθε τομέας της ζωής απαιτούσε άγρυπνη την παρουσία και κάποιας ειδικής θεότητας.

Το απέραντο στοιχείο, η θάλασσα, «αύτη η μεγάλη και ευρύχωρος» κατά τον προφητάνακτα Δαυίδ και το «μέγα λαίτμα θαλάσσης» κατά τον Όμηρον εξουσιαζόταν τότε από τον Θεό της θάλασσας Ποσειδώνα.

«Όπως έκαστος Θεός εν τη αρχαιότητα εξεπροσώπει και μίαν ιδιαίτεράν φυσικήν δύναμιν, ούτω και σήμερον ο λαός αποδίδει εις έκαστον άγιον ιδιαίτεράν δύναμιν. Εις όλην την Ελλάδα, ο Άγιος Νικόλαος είναι ο προστάτης των Θαλασσών αντικαταστήσας τον Ποσειδώνα και τους Διοσκούρους» όπως χαρακτηριστικά τονίζει ο Στ. Βίος στις «Χιακές Παραδόσεις» του.

Με την επικράτηση του χριστιανισμού, οι θεοί του Ολύμπου «συνταξιοδοτήθηκαν» και παραχώρησαν την θέση τους σε Αγίους και Μάρτυρες της Χριστιανοσύνης. Αυτοί κάλυψαν τις ανάγκες της καθημερινής ζωής σε όλες τις εκδηλώσεις, αδυναμίες και δυσκολίες των ανθρώπων εκτός φυσικά του θρησκευτικού συναισθήματος. Κάλυψαν δηλαδή όλους τους τομείς.

Ο Τομέας της θάλασσας και μαζί η προστασία από τους κινδύνους και τις περιπέτειες έπρεπε να καλυφθούν. Ο λαός δεν μπορούσε να παραδεχτεί ένα τέτοιο κενό στην παράδοση του ψυχικού του βίου. Ο Ελληνικός λαός διάλεξε και τοποθέτησε στη θέση των αρχαίων θεοτήτων και ηρώων τους Αγίους και έδωσε σ' αυτούς τις ιδιότητες των πρώτων, γιατί «οι λαϊκές μάζες συνήθως καθορίζουν τη μοίρα της θρησκείας μετασχηματίζοντας τις υψηλές θρησκευτικές ιδέες σε απτές συνήθειες που σφραγίζουν τον πανεθνικό μας βίο. (Martin Nilson).

Έτσι ανάγκη πάσα ήταν να δημιουργηθεί μια νέα θεότητα που εν ονόματι του χριστιανισμού θα εξουσιάζει τ' αφρισμένα κύματα δίνοντας κουράγιο στην ψυχή των χριστιανών θαλασσοπόρων. Η λατρεία των αρχαίων Ελλήνων συνεχίζει να επιζεί δίχως να εξαφανίζεται. Μαζί μας και ανάμεσά μας και οι αρχαίοι πρόγονοι μπαίνουν μαζί μας στην εκκλησία, για να τους διδάξουμε ποιοί είναι οι δικοί μας άγιοι και για να μας διδάξουν με την σειρά τους τί και πώς λατρεύουμε αυτούς, όπως χαρακτηριστικά

αναφέρει ο ακαδημαϊκός Κ. Ρωμαίος. Από τον τρόπο σύζευξης των δύο αυτών μεγεθών της Ελληνορθοδοξίας στον εθνικό μας βίο, προσδιορίζεται και η ουσία της ταυτότητας μας ως Νεοελλήνων. Άλλωστε Ορθοδοξία και Ναυτιλία είναι τα διαχρονικά χαρακτηριστικά μας γνωρίσματα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, που πρέπει να διατηρήσουμε και να αξιοποιήσουμε για να μην ξεριζωθούμε...

Τον ευεργετικό ρόλο των αρχαίων θεοτήτων της θάλασσας «αναλαμβάνει» στην αρχή ο Άγιος Φωκάς από τη Σινώπη του Πόντου, που «παρέλαβε» την εξουσία από τον αγαθό Πρωτέα των αρχαίων και από τους «σωτήρας» Διοσκούρους, ειδικούς προστάτες των κινδυνευόντων στη θάλασσα. Όμως παραχώρησε τη θέση του στον θαλασσάρχη «θαυματοουργόν μέγαν Νικόλαον» όπως τον χαρακτηρίζει σε λόγο του ο αυτοκράτορας του Βυζαντίου Λέων ο Στ' ο Σοφός, τονίζοντας την δοξασία των Βυζαντινών για τον προστάτην των ναυτιλλομένων: «ποιόν γαρ θαλάσσης πέλαγος αμέτοχον των εκείνου καλών;» Αφού «ο Νικόλαος πρέσβυς ων εν γη μέγας και γης αποστάς εις το πρεσβεύειν ζέει» σύμφωνα με το απολυναριό του. Τον καιρό του Βυζαντίου μάλιστα, όπου ιδιαίτερα τιμούσαν τον Άγιο, ο Αυτοκράτορας Ιούστινιανός είχε χτίσει στην Κωνσταντινούπολη, στις Βραχέρνες, περιώνυμο ναό στη μνήμη του. Όπως ο Βασίλειος ο Μακεδόνας στο αυτοκρατορικό παλάτι.

Στην ιερή Μονή Σινά εξάλλου εικονίζεται ο Άγιος Νικόλαος και η ζωή του, όπως την περιγράφουν και την διασώζουν οι συναξαριστές του, σε θαυμαστή για την τεχνολογία και τη σύνθεση της εικόνας του 12ου αιώνα. Αξιόλογη, εικόνα, βρίσκεται στον Αναπαυσά - Μετεώρων. Μια από τις θαυματοργές του εικόνες είναι η ψηφιδωτή εικόνα του Αγίου Νικολάου του Στρεϊδά στο μοναστήρι του Σταυρονικήτα στο Άγιο Όρος, που τη ρίξαν οι καλόγεροι στη θάλασσα για να μην την μολύνουν τα χέρια των εικονομάχων και αργότερα το 1553 την ανέσθαιναν τα δάχτυλα, όπου στο μέτωπό του ήταν κολλημένο ένα στρείδι. Και μια παρεμβολή «το εικόνισμα έτσι καθώς το βλέπει και το προσκυνάει ο ορθόδοξος όχι ειδωλολατρικά αλλά τιμητικά για το εικονιζόμενο πρόσωπο, είναι η έκφραση και η φανέρωση της ορθόδοξης ευσεβείας».

Από το βυζαντινό χρονογράφο Θεοφάνη

μαθαίνουμε ότι η καταστροφή του στόλου των Αράβων στα 805 μ.Χ. απεδίετο σε θαύμα του Αγίου Νικολάου. Αλλά το πρώτο του θαύμα σαν «κύριος των θαλασσών» έγινε όταν πρώτη φορά ταξίδευε πάνω στα νερά του πελάγου μ' ένα Αιγυπτιακό καράβι. Ούτε και πήγαινε ο νους του ότι κάποτε θα γινόταν θαλασσάρχης.... Τότε είδε στο όνειρο τον Εωσφόρο που βάλθηκε να ματαιώσει το προσκύνημά του στους Αγίους Τόπους. Μια θαλασσοταραχή κόντευε να σμαραλδιστεί το καράβι. Όλοι απελπίστηκαν. Οι προσκυνητές κάνοντας το σημείο του σταυρού περίμεναν το θάνατο, ενώ ο Άγιος προσευχήθηκε, καθυσάχασε το τσούρμο και πρόσταξε ένα ναυτόπουλο ν' ανέβει στο μεγάλο άλμπουρο για να κουμαντάρει τα ξάρτια. Μα εκεί που τα 'δενε τον άρπαξε ο αγέρας και τον σφενδόνισε στην κουπαστή αναισθητο. Οι ναυτικοί μείνανε άφωνοι σαν κατάλαβαν πως το ναυτόπουλο ήταν νεκρό κι ο καπετάνιος τάβαλε με τον Άγιο. Ατάραχος ο θαλασσάρχης με την επιβλητική του παρουσία πρόσταξε με πίστη το ναυτόπουλο:

— Σήκω παιδί μου, μην φοβάσαι.

Τότε η φουρτούνα κόπασε και οι άνεμοι καταλάγιασαν. Το ναυτόπουλο εγέρθηκε και ασπάστηκε το χέρι του Αη-Νικόλα, ενώ ο καπετάνιος και το πλήρωμα ζήτησαν να τους συγχωρέσει για την ολιγοπιστία τους.

Η σωτηρία του πλοίου εκείνου, που έγινε με την θαυμαστή παρέμβαση του θαυματοργού Αγίου Νικολάου υπήρξε το «αρχικό λατρευτικό πρότυπο», που συνδέθηκε από την εποχή που ζούσε με θαύματα που έχουν σχέση με τους θαλασσινοί και τα ναυτικά έργα. Ξαπλώθηκε στο Ναυτικό θέμα των Κιβουρραιωτών, που υπαγόταν και η Λυκία για να επεκταθεί σ' ολόκληρο το Βυζαντινό Ναυτικό κι απ' εκεί σ' ολόκληρη την Αυτοκρατορία. Η μετέπειτα θαλασσινή παράδοση και θαυματοργική παρέμβαση του Αγίου, τον καθιστούν αδιαφιλονίκητο προστάτη και οδηγό των ναυτικών από τους αρχαιότερους χρόνους μέχρι την σύγχρονη ηλεκτρονική εποχή με τα πλωτά μεγαθήρια... που έχουν φυλαχτό το εικόνισμα του Αγιοθαλασσίτη. Γι' αυτό είναι αυθόρμητη η παράκληση σε ώρες κυκλωνικής τρικυμίας: Άγιε Νικόλα βοήθα μας! Άγιε Νικόλα στο τιμόνι!

Η έντονη θρησκευτικότητα των ναυτιλομένων που πηγάζει μέσα από την μακραίωνη παράδοση των τόπων καταγωγής των

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

αλλά και από τις συχνά υπεράνθρωπες δυσκολίες που συναντούν στους ωκεανούς, αποτελεί στοιχείο επικοινωνίας και ανταποκρίσεως με τις οικογένειές των, που τους περιμένουν στη στεριά. Τα τάματα είναι εκδήλωση και μαρτυρία αυτής της επικοινωνίας: 'Αγιε Νικόλα μου, θαλασσινέ, φτάσε σώσε μας!

Βοήθα μας να βγούμε από τούτο το δαιμονικό της θάλασσας κι εγώ στη χάρη σου «τάμα» το πλεούμενο θα φέρω και πάνω στο Μοναστηράκι σου απόφοιτο ασήμι, μόλις βγούμε στην πόλη και θα κρεμάσω δεξιά σου, «στη χάρη σου».

Αξίζει να προσθέσω κι άλλο ένα χαρακτηριστικό από τα τόσα τάματα:

«Πάψε 'Αγιε, τσοί θάλασσες και τσοί βαρές φουρτούνες...να φέρω αμάξι το κερύ και με τ' ασκί το λάδι και με το αργηροκάβιστρο να φέρω το λιβάνι. Να κάμω έμπα σου χρυσό το έβγα σου ασημένιο και την άγια τράπεζα να την περιχρυσώσω».

Αλλά τα τάματα μου θύμισαν τους στίχους του Αισώπου πούλεγε ένας κολυμβητής στο ναυαγό:

Μόνο με τα τάματα θα σε πάρει ο χάρος, τάζε τ' αγιοκέρια σου κούνα και τα χέρια σου

Ακόμη προτού φύγουν για ταξίδι άναβαν ένα κερύ μαζί με τα καντήλια για το καλό ταξίδι κι ένα άλλο της ευχαριστίας για το γυρισμό τους. Γιατί ο Αγιοθαλασσίτης «βλέπει» τα καράβια σαν βιγλάτορας και τα συνοδεύει στο καλό όταν φεύγουν και τα ξαναφέρνουν με το καλό όταν γυρίζουν, με μια ευχή από τους δικούς τους: Στο καλό κι ο 'Αγιος Νικόλας Καπετάνιος σας...

Και να συμπληρώσω ένα νησιώτικο περιστατικό όπως το παρουσιάζει ο Ν. Καζαντζάκης στον «Καπετάν Μιχάλη». «...έκαμε το σταυρό του ο Καπετάν Στεφανής, πήρε το κόνισμα του Αη-Νικόλα, το μετατόπισε ομπρός, ομπρός, στην πλώρα, έσκιψε, το φίλησε. Το νού, Αη-Νικόλα μου, τούπε σιγά, εδώ στην πλώρη θα σε βάλω και τα μάτια σου τέσσερα, να μην πεις ύστερα πως ήσουν στο αμπάρι και δεν είδες.

Κι ο κοντοσγουρογέννης θαλασσινός τον κοιτάζε και δεν μιλούσε, κρατούσε ένα παιχνιδάκι στ' αρματοφαγωμένα χέρια του, ένα καράβι με ανθρώπινα μέσα και χαμογελούσε...».

Μια εκκλησία του Αγίου Νικολάου στο χωριό Βοεβόδα της Ηπείρου, χτίστηκε με συνδρομή της Κυρα-Βασιλικής (του Αλή Πασά).

Αυτός ήταν ο 'Αγιος των Θαλασσών, ο οιακοστροφός των πλεουμένων, ο Κυβερνήτης των καραβιών και ο συμπαραστάτης των θλιβομένων, που στις 6 Δεκεμβρίου 330 μ.Χ. στα βαθιά γεράματα έκλεισε τα μάτια του και έγειρε το «κεκοπιακώς σαρκίον», πανέτοιμος για το δικό του ταξίδι. Αυτός ο Αγιοθαλασσίτης απόκτησε με την υπομονή και την ταπείνωση τα υψηλά. «Εκτήσω τη ταπεινώσει τα υψηλά, τη πτωχεία τα πλούσια». Η σωστή θρησκευτική έκφραση της Ορθοδοξίας. Κοιμήθηκε και ετάφη σε κατάλληλο και μεγαλόπρεπο τάφο κοντά στην Ιερή Μητρόπολη των Μύρων. «Του παναγίου πνεύματος μνηστήκη υπάρχων ως έαρ μυρίζεις ευφρόσυνον», γιατί από το σώμα του ανέβλυζε ιαματικό μύρο γι' αυτό τον λέγανε και Μυροβλήτη.

Ανυπολόγιστα είναι τα θαύματά του για να μας διδάσκουν «την των πραγμάτων αλήθειαν». Όμως σήμερα μήπως τον ξεχάσαμε και τον αναζητούμε μόνο στους ατομικούς μας κινδύνους;

Ο 'Αγιος Νικόλαος το 1901 καθιερώθηκε επίσημα ως προστάτης 'Αγιος του Πολεμικού Ναυτικού και γιορτάζεται στις 6 Δεκεμβρίου. Αυτή την ημέρα οι Ναυτικοί τιμούν τον προστάτη τους. Με επίσημη μεγαλοπρέπεια τιμάται στον 'Αγιο Νικόλαο Πειραιώς όπου τα σημαιοστολισμένα πλοία σφυρίζουν τιμώντας τον. Αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα και στα νησιά που είναι ο κατεξοχήν προστάτης των ναυτικών αλλά και αυτών που ζητούν την προστασίαν του από τις τρικυμίες της ζωής. Γιατί είναι ο συμπαραστάτης των θλιβομένων, ο τροφός των πεινασμένων, ο στηλιτευτής των αλαζόνων, ο φίλος της σωφροσύνης, ο πατέρας των ορφανών, το φως των ευρισκομένων στο σκότος, το καταφύγιο των ενδεών ανθρώπων και η δόξα της Ορθοδοξίας (κατά τον 'Αγιο Νεόφυτον τον Πρεσβύτερον).

Λατρεύεται από τους θαλασσινούς αλλά του έχουν ιδιαίτερο σεβασμό και οι στεριανοί, που ζητούσαν την βοήθειά του στα χρόνια της Τουρκοκρατίας. Έτσι έρχεται βοήθος σε στεριές και σε θάλασσες. «Μέγας Αντιλήπτωρ τοις εν τη γη και τοις πλέουσιν»,

που αντιστοιχεί με το νεοελληνικό «του Αγίου Νικολάου που είν' της γης και του Πελάου». Και ο Ρωμανός ο μελωδός υμνολογεί έξοχα: «τους μεν εν θαλάσση, τους δε εν τη γη γαρ ου διαλείπεις σώζων εκάστοτε, ως έχων το δύνασθαι».

Οι εκκλησίες είναι γεμάτες από αναθήματα και δεήσεις σε κάθε περίπτωση αναπέμονται. Σε κάθε κίνδυνο φυσικό ή πνευματικό ερχόταν και έρχεται αρωγός «ο των ταπεινών και καταφρονημένων ικέτης και σώζει τους εν κινδύνους ως θερμός αντιλήπτωρ». Δυναμώνει την πίστη των ναυτικών, των ξενητεμένων και ταξιδευόντων για να αντιμετωπίσουν θαρραλέα τις τρικυμίες της ζωής, της θάλασσας και της Ξενιτιάς. Μάλιστα τον θαυματουργόν 'Αγιο Νικόλαο που είναι ζωντανό υπόδειγμα ζωής, «κανόνας πίστεως, εικόνα πραότητας, εγκρατείας διδάσκαλος», προστάτης των θαλασσινών και υπερασπιστής της ορθοδοξίας.

Σ' όλα τα λιμάνια του κόσμου, πάνω από ογδόντα ορθόδοξοι ναοί είναι χτισμένοι στη μνήμη του, ακόμη και στην 'Απω Ανατολή (στη Σεούλ Κορέας και στο Τόκιο).

Όπως ο 'Αγιος Νικόλαος γλύτωσε το νεότευκτο πλοίο της Ορθοδοξίας, χτυπώντας με πείσμα τη γροθιά του και πολεμώντας την αίρεση του Αρείου αλλά και συνεχίζοντας αιώνες ολόκληρους να προστατεύει από τους κινδύνους της θάλασσας κάθε πλοίο, που επικαλείται την επέμβασή του, έτσι κι εμείς όλοι πρέπει να υπερασπίσουμε με την βοήθειά του, το κλυδωνιζόμενο πλοίο της Ελληνορθόδοξης και ναυτικής παράδοσης.

Οφείλουμε όμως να χτίζουμε και το ναό της καρδιάς μας και της ψυχής μας για να κρατήσουμε τις παραδόσεις της ορθοδοξίας. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα σημερινά χαρακτηριστικά της διαχρονικότητας της Εθνικής μας ταυτότητας είναι η Ορθοδοξία και η Ναυτιλία. Αυτές είναι οι ρίζες μας: η Ελληνική γλώσσα, η Ελληνορθόδοξη και Ναυτική μας παράδοση. Δρομοδείκτες της Ελληνικής οικουμενικής πορείας, που αποτελούν και το αιώνιο παρόν μας.

ΝΙΚ. ΚΩΣΤΑΡΑΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1991

Όπως έχει πλέον καθιερωθεί από το 1984, στο τελευταίο αυτό τεύχος του 1991 παρουσιάζεται το ευρετήριο των άρθρων που έχουν δημοσιευθεί στα «Ναυτικά Χρονικά», από τον Ιανουάριο έως και σήμερα.

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

Ιανουάριος '91

- Της Συντάξεως: Να θωρακίσουμε τη Ναυτιλία μας.
- Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 χρόνων: Χαιρετισμοί για την Επέτειο.
- Η ναυτιλιακή υποδομή (Φώτη Χρηματοπούλου)
- Παράγοντες που επηρεάζουν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (Γεωργ. Λαναρά)
- Ανανεωμένη αλλά και γνώριμη πορεία για τη νέα δεκαετία (Γιάν. Χατζηπατέρα)
- Επιβατηγός Ναυτιλία - Πορεία προς το 2000 (Ανδρ. Ποταμιάνου)
- Σκέψεις και ευχές (Αριστ. Καραγεώργη)
- Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες - Θέσεις και προβλήματα (Μηνά Σιγάλα)
- Ναυτιλία - Ανησυχίες για το 1991 (Γεωργ. Δρακοπούλου)
- Η χρηματοδότηση του μέλλοντος της Ελληνικής Ναυτιλίας (Δημ. Κρονηρά)
- A Response to U.S. Oil Pollution Legislation (Επαμ. Εμπειρικού)
- Προβλήματα και λύσεις για την Ελληνική Ναυτιλία (Γεωργ. Πατέρα)
- Από την Σκύλα στην Χάρυβδη (Βασ. Παπαχρηστίδη)
- Γενναίες και αποφασιστικές λύσεις (Κώστα Κομνηνού)
- Προβληματισμοί για την εκπαίδευση και τις ναυπηγήσεις (Γεωργ. Γράτσου)
- Η σπουδαιότητα της Ναυτιλίας μας (Σπύρου Πολέμη)
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων με ρεαλισμό (Περικ. Παναγόπουλου)
- Περιμένοντας τις εξελίξεις (Ματθαίου Λώ)
- Το λιμάνι του Πειραιώς και το μέλλον του (Σπύρου Μαρινάκη)
- Επιστροφή στις ναυτικές μας ρίζες (Χρ. Ντούνη)
- Το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό (Γιάννη Χαλά)

— Some Reflections on Shipping (Νικ. Μικέλη)

— Περιουλογοή και ανασυγκρότηση (Νικ. Κολλάρου)

— Όταν... και... όταν ο Υπουργός Ναυτιλίας είναι φυσικός (Μαν. Βορδώνη)

— Ανατέλλοντας το 1991 (Γερ. Αγούδημου)

— Η ασφάλισης της Ελληνόκτητου Ναυτιλίας (Χρ. Γ. Αχή)

— Η Ναυτική Εκπαίδευση (Νίκ. Κασι-καδάκου)

— Ναυτιλία και Περιβάλλον (Δημ. Μη-τάτσου)

— Το Πρόβλημα (Γεωργ. Μπάνου)

— Λίγα από Όλα (Δημ. Τσαπραλή)

— Στατιστική Διακρίβωση της δυνά-μεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας

— Ανασκόπηση της ναυλαγοράς και της αγοράς των αγοραπωλησιών κατά το 1990

— Τα θαλάσσια ατυχήματα κατά το 1990

— Ανασκόπηση των χρηματοοικονομικών εξελίξεων του 1990 (Αγαμ. Μάντι-κα)

1 Φεβρουαρίου:

— Χαιρετισμοί προς τα «Ναυτικά Χρο-νικά» για την επέτειο των 60 χρόνων

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Βραβεύθηκε η ανθρωπιά των ελλή-νων Πλοιάρχων

— Συμφωνητικό Θαλάσσιας Αρωγής (LOF 90) (Ν. Γκρόπα και Ν. Γερασίμου)

— Μετεωρολογία και Ωκεανογραφία (Χαρ. Περογιαννάκη)

— Oil Features and Bunkering (Οδ. Goumas)

15 Φεβρουαρίου:

— Επέκταση της Ειδικής Σύμβασης για περιοχές στον Περσοαραβικό Κόλ-πο

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Προσφορά και Ζήτηση Ναυτικής Εργασίας

— Ιστορίες της παλιάς Ακτοπλοίας (Αναστ. Τζαμτζή)

— State and Prospects of Container- port Development in Greece (Παν. Αποστολόπουλου)

1 Μαρτίου:

— Ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης νέος Πρόεδρος της HELMEPA

— ΑΔΣΕΝ - Στόχος η ολοκληρωμένη Εκπαίδευση (Χρ. Ντούνη)

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους γνωμοδοτεί για το "La Palma"

— Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Φε-βρουάριο

— Ο σωστός τρόπος αγοράς καυσίμων ναυτιλίας (Δημ. Σταματοπούλου)

15 Μαρτίου:

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Η Διαιτησία στη δεκαετία του 1990 (Αλ. Ι. Καζάντζη)

— Η Αμερικανική Αντιρρυσπαντική Νο-μοθεσία (ΟΡΑ 90)

— Οι κλοπές των κοντέινερς

1 Απριλίου:

— Ο Θαλάσσιος Τουρισμός μετά τον Πόλεμο στον Περσικό

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Το νέο Συμφωνητικό για την Συλλο-γική Σύμβαση του 1991

— Αμερικανική Αντιρρυσπαντική Νομο-θεσία (ΟΡΑ 90)

— Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάρ-τιο

— Για την Επέτειο της Εθνικής Παλιγ-γενεσίας (Π. Αποστολόπουλου)

— Η Εκατονταετηρίδα της Stolt Niel- sen

— Η Κυπριακή Ναυτιλία

— Legal Aspects of Bunkering (Οδ. Goumas)

15 Απριλίου:

— Οι θέσεις του Ευρωκοινοβουλίου σε θέματα Τουρισμού και η Ελληνική Τουριστική ναυτιλία

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Ναυτικό Ατύχημα. Από τη παθητική καταστολή στην επιθετική πρόληψη (Χρ. Ντούνη)

— Το Λιμενικό Σώμα στη δεκαετία του '90 (Δημ. Νινόπουλου)

— Η ανασυγκρότηση του Κουβέτ

1 Μαΐου

— Οι Επιπτώσεις του πολέμου στον Περσικό στην ποντοπόρο Ναυτιλία (Ματθ. Λώ)

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Τα Βραβεία «Ωνάση» 1991

— «Νταλιάν» και «Μιλένα» ένα νέο μοντέλο προς μίμηση (Βύρ. Τομάζου)

— Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Απρίλιο

— Τα Κοινοτικά μέτρα κατά του αθέμι-του ανταγωνισμού.

— Οδηγίες του ΥΕΝ για την αποφυγή ατυχημάτων σε επισκευαζόμενα πλοία.

15 Μαΐου:

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

— Η Ε.Ε.Ε. για τα κριτήρια ποιότητας

διαχείρισεως πλοίων.

- Ασφάλιση Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία (Θωμά Ζαφείρα)
- Θάλαμος Επιχειρήσεων YEN (Χρ. Ντούνη)
- Η Πλοήγηση στην Ευρώπη
- The Shipowner's right to withdraw his vessel upon non payment of Hire (A!) (Νικ. Γερασίμου)

1 Ιουνίου:

- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Εκδήλωση της HELMEPA στο Λονδίνο
- Το Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο (Γ. Μαργκογιάννη)
- Τα ταχύπλοα σκάφη στην Ακτοπλοία μας (Δημ. Ι. Ιετρογγονα)
- The Shipowner's right to withdraw his vessel upon non payment of Hire. (B') (Νικ. Γερασίμου)
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάιο.

15 Ιουνίου:

- Ο δρόμος του διαλόγου και της συνεργασίας προς το συμφέρον της Ναυτιλίας (Γιάννη Γκούμα)
- Εννέα χρόνια HELMEPA
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Ο Πλοίαρχος και οι ευθύνες του
- Προτάσεις της Ε.Ε.Ε.Π. για κοινή Ευρωπαϊκή Τουριστική Πολιτική.
- Το Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο και η επικείμενη ίδρυσή του (Γ. Μαργκογιάννη)
- Bulk/Combination Carrier Losses

1 Ιουλίου:

- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι προτάσεις των Νορβηγών στον IMO για τα δεξαμενόπλοια (Φιλ. Εμπειρικού και Νικ. Μικέλη)
- Ο γεν. γραμματέας του IMO στην Αθήνα
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Ναυτασφάλειες στη Χίο του 19ου αιώνα (Χρ. Στρατάκη)
- Το ανοικτό νηολόγιο του Αγ. Μαυρικού
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιούνιο

15 Ιουλίου:

- Ο Ανθρώπινος παράγοντας στο επίκεντρο του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών (William O' Neal)
- Σύγχρονες τάσεις σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Ένα Γεύμα με τον Γιάννη Χατζηπατέρα
- Κόπωση πληρώματος και τα ατυχήματα στα πλοία (Κων. Χαρτοφύλη)
- Suggesting instructions for loading

Bunkers (Od. Goumas)

— Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)

Αύγουστος '91:

- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Το προνόμιο της Ακτοπλοίας (Καμποτάζ) (Ε. Ν. Αθηναίου)
- Ωνάσειο Μουσείο Ναυτιλίας (Χρ. Ντούνη)
- Ηγεσία και Ανθρώπινες Σχέσεις (Μάρκ. Πλακιώτη)
- Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιούλιο
- Πρόληψη Ατυχημάτων στη Θαλάσσια αλιεία
- Ναυτική Κύπρος 1991
- "The Fiesta": Το νέο απόκτημα του ελληνόκτητου στόλου κρουαζιεροπλοίων

1 Σεπτεμβρίου:

- Το Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο (Ξεν. Αντωνιάδη)
- Η θαλάσσια ρύπανση στη Μεσόγειο (Νικ. Κωστάρα)
- Η αγορά των κρουαζιερών και η επέκταση του στόλου της Royal Cruise Line.
- The New Salvage Convention (Νικ. Κουλάδη)
- Απόφαση Δικαστηρίου της Νότιας Αφρικής που αφορά ελληνικό πλοίο.

15 Σεπτεμβρίου:

- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Ειδικές κοινωνικές παροχές για ενεργούς ναυτικούς (Χρ. Ντούνη)
- Η καταμέτρηση πλοίων μικτού φορτίου
- Ο Χρηματοδοτικός θεσμός Fortaiting (Νικ. Δεσιόζου)
- Κριτήρια για την επιλογή ενός Νηολογίου
- Χρήσιμες οδηγίες για ασφαλή ναυσιπλοία (Αντ. Γρυπαίου)

1 Οκτωβρίου

- «Ωκεανός» (Χρ. Ντούνη)
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Ναυτικό Μουσείο Οινουσσών
- Modern Trends in ship design
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Σεπτέμβριο
- Ολλανδικές Αντίλλες
- Πλοιάρια στη μάχη για καθαρές θαλάσσεις και ακτές

15 Οκτωβρίου

- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Ναυτική Κύπρος 1991
- Σχολή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Χρ. Ντούνη)
- Δόξα και Τιμή και προσκύνηση στον Έλληνα Ναυτικό (Νικ. Σ. Χαλκιά)

— Άσκηση δικαιώματος επισχέσεως (lien) επί του φορτίου.

1 Νοεμβρίου:

- Τα Ατυχήματα στα πλοία
- Οι Ελληνοσοβιετικές ναυτιλιακές συνομιλίες
- Νέοι διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί για την προστασία πλοίων και θαλάσσιου περιβάλλοντος (Βασ. Παπαχρηστίδη)
- Ένα γεύμα με τον κ. Γεώργ. Π. Λιβανό
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Η Νομοθεσία Μισθολογικών Απαιτήσεων των ΗΓΙΑ (Ηλ. Α. Κατσαρού)
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Οκτώβριο

15 Νοεμβρίου:

- Το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA για την περίοδο 1991-92.
- Ο Μάγειρος - ο Καμαρώτος, ο Μαγειροκαμαρώτος και το πρόβλημα (Χρ. Ντούνη)
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Τα νέες γενιές πρύντακτ κάρριερς της Eletson Corporation.
- The Wages claims statute in USA (Ελ. Α. Katsaros)

1 Δεκεμβρίου:

- Ναυτιλία και χρηματοδότηση
- Επενδυτικά κριτήρια στη συμπεριφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου (Κώστ. Γραμμένου, Α. Μαρκούση και Ε. Μαρινάκη)
- Νέοι κανόνες επάρκειας Τραπεζικών Κεφαλαίων και η επίδρασή τους στα ναυτιλιακά δάνεια από τραπεζικά συνδικάτα (Κώστ. Γραμμένου, Γ. Κακουλίδη και Ν. Στεργιώτη)
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Το Κοινοτικό Νηολόγιο EUROS
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Νοέμβριο

15 Δεκεμβρίου

- Τα 75 χρόνια της Ε.Ε.Ε.
- Λίγα από όλα (Δημ. Χ. Τσαπραλή)
- Νέες Ολλανδικές προτάσεις για την άρση του Καμποτάζ.
- Η απαγόρευση απόπλου των επιβατηγών και εμπορικών πλοίων (Δημ. Μυλωνόπουλου)
- Πρόγραμμα εκπαίδευσης για διάσωση από κλειστούς χώρους πλοίου. (Μιχ. Φραγκιά)
- Ο Αγιοθαλασσίτης Άγιος Νικόλαος (Νικ. Κωστάρα)
- Η Καίρειος Βιβλιοθήκη της Άνδρου

Η Καϊρειος Βιβλιοθήκη της 'Ανδρου

Με την ευκαιρία του Α' Κυκλαδολογικού Συνεδρίου, τον περασμένο Σεπτέμβριο, που διοργανώθηκε στην 'Ανδρο από την Εταιρεία Κυκλαδικών Μελετών και την Καϊρειο Βιβλιοθήκη της 'Ανδρου, οι σύνεδροι είχαν την ευκαιρία να ξεναγηθούν στην Καϊρειο από τον ακούραστο πραγματικά διευθυντή της κ. Δημ. Ι. Πολέμη, έναν εργάτη του πνεύματος που προσπαθεί με κάθε δυνατό τρόπο να περισώσει και να διαφυλάξει την πνευματική κληρονομιά του νησιού του. Όπως εξηγεί ο ίδιος ο κ. Πολέμης, η Καϊρειος Βιβλιοθήκη που αποτελεί ανεξάρτητο ίδρυμα, δεν αρκείται στο να είναι ένα κοινό αναγνωστήριο όπου μπορούν οι ντόπιοι και οι διερχόμενοι να χαρούν το διάβασμα ενός καλού βιβλίου, αλλά η βιβλιοθήκη θέλει να είναι κάτι περισσότερο. Θέλει να αποτελεί τον πόλο για τη διερεύνηση της ιστορίας και των παραδόσεων του νησιού με τρόπο επιστημονικά οργανωμένο. Για το σκοπό αυτό οργανώνει και υποστηρίζει πνευματικές πρωτοβουλίες που κινούνται στα πλαίσια τόσο του στενού Ανδριακού χώρου όσο και του Κυκλαδικού γενικότερα.

Η Βιβλιοθήκη ιδρύθηκε το 1987 και σκοπό είχε να στεγάσει τη βιβλιοθήκη του σχολείου του Θεοφίλου Καϊρη που δημιουργήθηκε το 1830 και έφτανε τους 3.000 τόμους περίπου.

Μετά την επίσημη σύσταση του ιδρύματος, οι κληρονόμοι των Λεωνίδα Ζ. Καμπάνη και της συζύγου του Μίνας Α. Καμπάνη παραχώρησαν, τον Οκτώβριο 1988 την οικία Καμπάνη προκειμένου να στεγασθεί η βιβλιοθήκη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αξία της οικίας υπολογίστηκε τότε από την Εφορία της 'Ανδρου σε 16 εκατομμύρια δραχμές.

Το Ίδρυμα διοικείται από ένα πενταμελές συμβούλιο, είναι αυτοτελές και τελείως ανεξάρτητο, στηρίζεται αποκλειστικά στη βοήθεια και συμπαράσταση των Ανδριωτών και των φίλων τους, που το στηρίζουν γενναιόδωρα μέχρι σήμερα.

Ψυχή της όλης κινήσεως ο ακάματος ερευνητής της ιστορίας της 'Ανδρου κ. Δημ. Ι. Πολέμης με βοήθεια της επίσης αξίας αντιπροέδρου του Ιδρύματος κας Ειρήνης Ι. Δάμπαση. Παρ' όλο το τεράστιο βάρος της εργασίας που γίνεται εκεί η βιβλιοθήκη απασχολεί μία μόνο υπάλληλο. Όλη η άλλη εργασία προσφέρεται εθελοντι-

κά, είτε σε μόνιμη βάση ή περιστασιακά από τους φίλους της.

Η βιβλιοθήκη όπως προαναφέραμε στεγάζει τον σεβαστό αριθμό των 3.000 βιβλίων του Θεοφίλου Καϊρη που ύστερα από πολλές περιπέτειες βρήκαν εκεί φιλόξενη στέγη και αποτελούν ένα μοναδικό κειμήλιο της πνευματικής παραδόσεως της 'Ανδρου. Η βιβλιοθήκη περιλαμβάνει πολλά αξιόλογα έντυπα ελληνικά και ξένα, πολλά απ' αυτά παλαιότυπα Ελλήνων και ξένων συγγραφέων όπως η Εγκυκλοπαίδεια του Ντιντερό (17 τόμοι κειμένου και 11 τόμοι πίνακες) των ετών 1759-76, Μελέτες Ουρανίας Μηχανικής του Λαπλάς (4 τόμοι) 1805 κ.α.

Άλλες βιβλιοθήκες που έχουν δωρηθεί ή έχει αποκτήσει η βιβλιοθήκη είναι εκείνη του ακαδημαϊκού Δημητρίου Π. Πασχάλη, ιστορικού της 'Ανδρου στην οποία περιλαμβάνεται ένας μεγάλος αριθμός βιβλίων σχετικών με την 'Ανδρο και τις Κυκλάδες μερικά από τα οποία είναι σπανιότατα και όλα φθάνουν τις 3.500 περίπου.

Μια άλλη βιβλιοθήκη που παραχωρήθηκε χάρη στις φροντίδες του δικηγόρου κ. Γεωργίου Α. Δανιόλου ήταν του Μιχαήλ Α. Μπίστη, καθηγητή των ελληνικών στο Γαλάτσι της Ρουμανίας και των Γαλλικών στο Γυμνάσιο Σύρου.

Άλλες βιβλιοθήκες που παραχωρήθηκαν στο Ίδρυμα είναι του Ιωάν. Π. Ζωγράφου, Περ. Δ. Καμπάνη, Δημ. Α. Καμπάνη, Λεων. Ε. Μπίστη, Λεων. Δ. Κονδύλη, κας Noella Dazord κ.λ.π. καθώς και περίπου 4 χιλ. βιβλία της παλιάς Δημοτικής Βιβλιοθήκης.

Η οργάνωση της Βιβλιοθήκης άρχισε το 1989 και τα βιβλία της είναι προσιτά σε κάθε αναγνώστη και ερευνητή. Η βιβλιοθήκη δεν είναι δανειστική, αλλά ένας αριθμός βιβλίων, κυρίως λογοτεχνικών και μυθιστορημάτων είναι διαθέσιμος για δανεισμό εκτός βιβλιοθήκης.

Παρήγορο είναι ότι οι αναγνώστες των βιβλίων της βιβλιοθήκης είναι κυρίως νέοι.

Μια άλλη δραστηριότητα της Βιβλιοθήκης είναι η συγκρότηση Ιστορικού Αρχείου της 'Ανδρου. Αυτή άρχισε με την τακτοποίηση του αρχείου Πασχάλη από τον διευθυντή του Ιδρύματος κ. Δ.Ι. Πολέμη σε 300 περίπου αριθμημένους φακέλλους. Στη συνέχεια πλουτίστηκε και πλουτίζεται από προσφορές και αγορές από κάθε είδος αρχειακού υλικού. Το αρχείο περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό εγγράφων της Τουρκοκρατίας και της νεώτερης εποχής, φωτογραφίες, αποκόμματα εφημερίδων και περιοδικών και γενικά κάθε είδους υλικό που έχει σχέση με την ιστορία και ζωή του τόπου.

Τέλος, συγκεντρώνεται ότι παλιό φωτογραφικό υλικό υπάρχει με θέματα της 'Ανδρου.

Παρ' όλη τη σύντομη ζωή του το Ίδρυμα εκτός από την βιβλιοθήκη και το Αρχείο παράλληλα δραστηριοποιήθηκε και στις εκδόσεις. Η αρχή έγινε το 1987 με την πολυτελή έκδοση στα ελληνικά και αγγλικά του «Λευκώματος Τάουερ» με τον τίτλο «Εικόνες της 'Ανδρου» με πρόλογο του Δ.Ι. Πολέμη. Πρόκειται για μια σειρά από υδατογραφίες της 'Ανδρου που φιλοτέχνησε ο αξιωματικός του αγγλικού Ναυτικού Άρθουρ Τάουερ το 1840, όταν βρίσκονταν εκεί σε μια αποστολή χαρτογραφίσεως των λιμανιών του νησιού. Ακολούθησε η έκδοση του 17ου τόμου των «Κυκλαδικών Χρονικών» μιας περιοδικής εκδόσεως που είχε διακοπεί από το 1964 με δαπάνη του Προέδρου του Δ. Συμβουλίου κ. Λεων. Γ. Καμπάνη.

Πρόσφατα με την ευκαιρία του πρώτου Κυκλαδολογικού Συνεδρίου που αναφέραμε παραπάνω, η Βιβλιοθήκη κυκλοφόρησε σε μια μνημειώδη θα μπορούσε να την ονομάσει κανένας έκδοση, το βιβλίο του διευθυντού της κ. Δημ. Ι. Πολέμη: «Τα Ιστοφόρα της 'Ανδρου». Πρόκειται για μια πολυτελή έκδοση που περιλαμβάνει ένα εκτεταμένο κείμενο, κατάλληλα υπομνηματισμένο, για την εξέλιξη της ιστοφόρου ναυτιλίας του νησιού και μια σειρά από εξαιρετικές εικόνες ανδριώτικων ιστοφόρων που βρίσκονται σκόρπιες σε ιδιωτικές κυρίως συλλογές.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσαερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Οι εισπράξεις της διώρυγας

Τά τέλη διελεύσεως της διώρυγας του Σουέζ παρουσίασαν ρεκόρ εισπράξεων στο οικονομικό έτος 1990-91 που έληξε τον περασμένο Ιούνιο. Οι εισπράξεις ανήλθαν σε 1,77 δισεκ. δολάρια έναντι 1,45 δισεκ. του προηγούμενου έτους.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Δικούσας Επιτροπής της διώρυγας, οι ζημίες τις οποίες υπέστη η διώρυγα λόγω της συρράξεως του Κόλπου, έγινε δυνατό να συμψηφισθούν και να υπερκελισθούν από την διέλευση περισσότερων πολεμικών πλοίων και από τις αυξημένες μεταφορές πετρελαίου που σημειώθηκαν πρό της κλιμακώσεως των έχθροπραξιών στον Κόλπο. Η μεταφορική αυτή αύξηση αποδίδεται στην τάση δημιουργίας στρατηγικών αποθεμάτων στις χώρες της Δύσεως.

Τά παραπάνω ευνόικα αποτελέσματα θα επηρεάσουν την προώθηση των οικονομοτεχνικών μελετών του προγράμματος διαπλατύνσεως και εκβαθύνσεως της διώρυγας με στόχο την εντός 3-4 ετών διέλευση γιγαντιαίων πετρελαιοφόρων της τάξεως των 250.000 τόν. d.w.

ΓΑΛΛΙΑ

Επέκταση της CMA

Η Γαλλική ναυτιλιακή εταιρία Compagnie Maritime d'Affretement (CMA) εορτάζει έφετος την πέμπτη επέτειο της επέκτασης

της γραμμής Ευρώπης - Άραβικού Κόλπου μέχρι και την Άπω Ανατολή. Το δρομολόγιο αυτό που άρχισε να εκτελείται τον Νοέμβριο του 1986, προσέφερε κυκλικό ταξίδι 14 ημερών που κάλυπτε λιμάνια της Ευρώπης, και του Άραβικού Κόλπου, με ένα στόλο έξι κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 1.600 TEU. Σήμερα η εταιρία διαθέτει στόλο δέκα συγχρόνων κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 2.125 TEU και προσφέρει κυκλικά ταξίδια με συχνότητα επτά ημερών μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

Η CMA διαθέτει επίσης ένα στόλο δέκα κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 150 - 170 TEU δρομολογημένων σε περιφερειακές γραμμές που συνδέουν τα κύρια κέντρα μεταφοράς εμπορευμάτων στην Αλεξανδρεία/Νταμιέτα, Μίνα Καμπους/Χόρφακάν και Κολόμπο.

ΕΣΘΟΝΙΑ

Φινλανδική συνεργασία

Η Φινλανδική εταιρία Neste Corporation και η Έσθονικη εταιρία Eesti Kutus ίδρυσαν κοινή επιχείρηση υπό την επωνυμία Estonia Transoil για τη κατασκευή ενός πετρελαικού τερμιναλ στον λιμένα Ταλίν δυναμικότητας 100.000 κυβ. μέτρων.

Στην εν λόγω εταιρία η Neste θα διατηρήσει το 55% και η Eesti το 45%. Το νέο τερμιναλ θα επιτρέψει την εξισορρόπηση των εποχιακών διακυμανσεων της καταναλώσεως πετρελαϊκών προϊόντων στην Έσθονια και θα εξυπηρετήσει παράλληλα την

μέχρι τώρα χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική συνδεση με τη Σοβιετική Ένωση. Συγκρίτως θα αυξήσει σημαντικά τις αποθηκευτικές ικανότητες της χώρας.

Η εταιρία Eesti Kutus έχει την ευθύνη της προμήθειας πετρελαίου και γαιάνθρακα και διαθέτει 12 εγκαταστάσεις αποθηκών εξυπηρετούμενες με σιδηροδρομική γραμμή και ένα δίκτυο υπηρεσιακών σταθμών. Συνεργάζεται επίσης με την φινλανδική εταιρία Neste στην εκμετάλλευση δύο χερσαίων σταθμών στο Ταλίν, ενός ναυτικού τερμιναλ στην Πίριτα και ενός άλλου στα νοτιο της πρωτεύουσας.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Εσβυσαν τα φρεατά

Όλα τα φρεατά πετρελαίου που καίχαν από τα παλαιά σταθμεύματα διαρκούντος του πετρελίου του Κουβέιτ, εσβυστηκαν πλέον και η αναγκαία αποκατάσταση έγινε από τις Αρχές του Κουβέιτ στη διάρκεια ειδικής τελετής που τελετουργικοποιήθηκε στην πετρελαιοπηγή. Αποκαταστάθηκαν στο νοτιο τμήμα του Κουβέιτ.

Στην τελετή αυτή ο αρχηγός του Κρατικού Κόλπου Σαΐντ Αλ Αχμεντ - αλ Αχμάντ, ο οποίος και οργάνωσε για να εσβύσει συμβολικά τα φρεατά από τα καιόμενα πηγάδια, στην προσπάθειά του και το πηγάδι αυτό εσβύστηκε από έγκυρα αλλά ενεργοποιηθήκατο με τη ευκαιρία της τελετής.

Τα παλαιά σταθμεύματα είχαν सम्ποταθεί από παλαιά φρεατά προ της άναχωσης των Αράβων από το Κουβέιτ τον Φεβρουάριο. Ο καθαρισμός καταβύσεως των πυρκαγιών από τις οποίες πέραν μέρος αρκετές χώρες, θα αρχίσει πολύ σύντομο από όσο είχε αρχικά αναμενθεί. Οι πρώτες εκτιμήσεις των αρμοδίων διεθνικών εταιριών υποκατεστην ότι η κατασβεση δεν θα ολοκληρωθεί πριν από το τέλος του 1992.

ΚΥΠΡΟΣ

Ο κ. Κατσουρίδης στον Ίδιωτικό τομέα.

Μετά την παραίτησή του από σύμβουλος

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΚΑΛΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ 1992

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων τοῦ προέδρου τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας κ. Β. Βασιλείου, ὁ κ. Ζήνων Κατσοῦριδης ἰδρύσκει ναυτιλιακὴ ἐταιρεία μὲ ἔδρα στὴ Λευκωσία καὶ ἀντικείμενο τῆ διαχείριση πλοίων.

Μὲ τὴν ἐπωνυμία *Sea - Praxis Shipmanagement* ἡ νέα ἐταιρεία τοῦ κ. Κατσοῦριδης προστέθηκε στὸν εὐρὺ κατάλογο τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν πού προσφέρουν διαχείριση πλοίων διαφόρων συμφερόντων ἀπὸ τῆ Μεγαλόνησο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ἐπέκταση δραστηριοτήτων τῆς Nedloyd

Τὸ ναυτιλιακὸ συγκρότημα τῆς Nedloyd καὶ ἡ Ἰταλικὴ ἐταιρεία διαχείρισης μπάλκ κάρριερ *Bulkitalia S.P.A.*, ἡ ὁποία εἶναι θυγατρικὴ τοῦ συγκροτήματος *Coelclerici* τῆς Γένοβα, ἀποφάσισαν τὴ δημιουργία κοινῆς ἐπιχείρησης πού θὰ καλύπτει τὶς μεταφορὲς χύδην φορτίων στὴ Βόρεια Εὐρώπη. Ἡ Nedloyd Bulk διαχειρίζεται στόλο δώδεκα πλοίων μπάλκερς καὶ ἔχει μερίδιο 49,7% στὴν ναυτιλιακὴ ἐταιρεία τοῦ Κοννέκτικατ *Seaways Leasing Corporation*, ἐνῶ ἡ *Bulkitalia* διαχειρίζεται περὶ τὰ 20 μπάλκερς καὶ διακινεῖ περὶ τὰ 12 ἑκατ. τον. φορτίων ἐτησίως.

Στὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων ἡ Nedloyd θὰ συνεχίσει τὴν επέκταση τῶν δραστηριοτήτων της στὴν ἐπιτυχημένη κοινὴ ἐπιχείρηση *Seachem Tankers* στὴν ὁποία συμμετέχει ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρεία *Ceres* τοῦ Συγκροτήματος Λιβανοῦ.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Ναυπηγήσεις ὑπερδεξαμενοπλοίων

Πρόσκληση πρὸς τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κοινότητος γιὰ τὴν ναυπήγηση σειρᾶς ἑξὶ ὑπερδεξαμενοπλοίων ἀνακοίνωσε ἡ Ἑθνικὴ Ναυτιλιακὴ ἐταιρεία τῆς χώρας. Πρόκειται γιὰ ἑξὶ ULCC τῶν 350.000 τον. d.w., μὲ κόστος ναυπήγησης ἀνὰ σκάφος περὶ τὰ 150 ἑκατ. δολάρια καὶ ἀναμενόμενη ἡμερομηνία παράδοσης τὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 1990. Γιὰ τὴν ἀνάληψη τῆς ναυπήγησης ἀναμένεται σκληρὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυπηγείων τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Νότιας Κορέας, τῆς Γερμανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰσπανίας. Συγχρόνως Σαουδαραβικὰ συμφέροντα διαπραγματεύονται τὴν ναυπήγηση τριῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 280.000 τον. d.w. στὰ Δανικά ναυπηγεῖα τῆς *Odense* καὶ τριῶν παρόμοιων πλοίων στὰ ναυπηγεῖα τῆς *Hyundai*. Ἀπὸ τρία ἐπίσης παρόμοια δεξαμενόπλοια θὰ ναυπηγήσουν τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τῆς *NKK* καὶ τῆς *Mitsubishi*.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Πρὸς ἰδιωτικοποίηση τοῦ στόλου

Μὲ τὴ δημιουργία ἐνὸς Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σύμφωνα μὲ τὰ πρότυπα ἄλλων ναυτιλιακῶν ἐθνῶν ἀναμένεται νὰ ἀντιμετωπίσει τὰ προβλήματα τῆς ἐθνικῆς

τῆς ναυτιλίας ἡ νέα κυβέρνηση τῆς χώρας. Τὸ νέο ὑπουργεῖο ἀπὸ ὁποῖο θὰ μεταφερθοῦν ἀρμοδιότητες ἀπὸ τὰ Ὑπουργεῖα Μεταφορῶν, Ἀλιείας καὶ Γεωργίας θὰ εἶναι ὑπεύθυνο γιὰ τὴν ναυτιλία, τὰ λιμάνια, τὰ ναυπηγεῖα, τὴν ἀλιευτικὴ βιομηχανία καὶ τὶς μαρίνες τῶν τουριστικῶν σκαφῶν.

Μεταξὺ τῶν σχεδίων τῆς νέας κυβέρνησης εἶναι ἡ ἰδιωτικοποίηση τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀλλὰ καὶ τῆς Τουρκικῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Βιομηχανίας ἐνῶ ἐξετάζουν καὶ τὴ δυνατότητα πωλήσεως μετοχῶν τῆς ναυτιλιακῆς τράπεζας *Denizbank* ἢ ἀκόμα καὶ τῶν ὁργανισμῶν διαχείρισης τῶν λιμανιῶν τῆς χώρας.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ξένα πληρώματα

Ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν τῆς Φινλανδίας προωθεῖ νομοσχέδιο μὲ τὸ ὁποῖο θὰ ἐπιτραπῇ στοὺς Φινλανδοὺς ἐφοπλιστὲς νὰ προσλαμβάνουν ξένους ναυτικούς στὰ ὑπὸ τὴν ἐθνικὴ σημαία πλοῖα μὲ τὸ μισθολόγιο τῶν χωρῶν καταγωγῆς τους. Τὸ νομοσχέδιο προβλέπεται νὰ συζητηθεῖ κατὰ τὴν ψήφιση τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1992. Κατὰ τὸ σχέδιο αὐτό, οἱ συμφωνίες μεταξὺ τῶν ξένων ναυτικῶν καὶ τῶν Φινλανδικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐταιριῶν θὰ ἔχουν «προσωπικὸ» χαρακτήρα καὶ θὰ ἀγνοοῦν ὅλους τοὺς Φινλανδικούς νόμους πού ἀφοροῦν τὶς ὥρες ἐργασίας, τὶς ἀδείες καὶ τὴν κοινωνικὴ ἀσφάλιση.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ελεύθεροι οι αιχμάλωτοι των Λιβεριανών αντάρτων

Αφέθηκαν ελεύθεροι οι πέντε Έλληνες και οι 15 άλλοδοποι ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του αλιευτικού «Ξιφίας III» που έκρατούντο από Λιβεριανούς αντάρτες από τις 30 Οκτωβρίου.

Οι Έλληνες ναυτικοί που είναι οι Νικόλαος Σαλαμάνιος, Παν. Μάλαμας, Απόστ. Γερέκος, Γέωργ. Τζώρτζος και Νικ. Καραγκούνης επέστρεψαν ήδη στην Ελλάδα.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Τοπάζ» φορτηγό, πρώην «CMB Summit» υπό λιβεριανή σημαία, 15.284 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Capitol Transports S.A.» (κ. Απόστ. Αποστολίδης).

— «Μάρκος Ν.», μπάλκερ, πρώην «Ming Jade» υπό παναμαϊκή σημαία, 22.073 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Calypso Shipping Corporation» (Α.Μ. Nomikos Transworld Maritime Agencies S.A.).

— «Σήφορντ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Seaford», 18.396 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Seaford Marine Inc.» (κ. Άλξ. Διαμαντίδης).

— «Σιέννα», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 41.776 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Sienna Maritime Inc.» (ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΝΕΔΑ ΕΠΕ.).

— «Έντράστ Χόουπ», μπάλκερ, πρώην «Πρίαμος», υπό κυπριακή σημαία, 30.890 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Elafi Shipping Company Limited» (κ. Ήλ. Τσάκος).

— «Ντίνος Π.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Agir Roma» υπό Ιταλική σημαία, 46.975 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «Zakinthos Shipping Company Limited» (Άναστ. Κάντζος).

— «Ρόβιν», φορτηγό, πρώην «General Fr. Kleeberg» υπό Πολωνική σημαία, 17.495 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Oro Mari-

time Inc.» (Γεώργ. Διάκος).

— «Πανώρια», μπάλκερ, πρώην «Mærsk Senang» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 34.447 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Panoria Maritime Inc.» (Magna Marine Inc.).

— «Πανδαισία» μπάλκερ, πρώην «Mærsk Seraya» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 34.395 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Pandesia Maritime Inc.» (Magna Marine Inc.).

Νέα κεντρικά γραφεία της Τράπεζας ABN AMRO

Ολοκληρώθηκε η μεταφορά στα ιδιόκτητα γραφεία των κεντρικών διοικητικών υπηρεσιών Ελλάδος της ABN AMRO Bank, που βρίσκονται στην Λεωφόρο Θεσφίας 330, Καλλιθέα, Αθήνα, τηλ. 930.4900, Fax 930.4923.

Στην παραπάνω διεύθυνση στεγάζονται οι υπηρεσίες κεντρικού λογιστηρίου, μηχανογράφησης, ελέγχου, Treasury, Investment Banking, Leasing καθώς και η γενική διεύθυνση Ελλάδος.

Η ναυτική εκπαίδευση στή Νορβηγία

Περί τα δύο εκατ. δολάρια ετησίως θα διαθέτουν οι Νορβηγοί έφοπλιστές για την εκπαίδευση των Φιλιππινέζων ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία τους που είναι νηολογημένα στο Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο. Η νέα συλλογική σύμβαση που υπογράφηκε στη Μανίλα, μεταξύ της Ένωσης Νορβηγών Έφοπλιστών και της Φιλιππινέζικης ναυτικής ένωσης AMOSUP, προβλέπει επίσης ένα νέο συνταξιοδοτικό σχήμα σύμφωνα με το οποίο θα κατατίθενται μηνιαίως 70 δολάρια για κάθε ναυτικό σε ειδικό ταμείο το οποίο θα έχει την έδρα του στο Όσλο και θα το διαχειρίζεται Νορβηγική ασφαλιστική εταιρία.

**ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ ΔΙΑΠΡΟΩΝ
ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ ΑΓΩΓΩΝ, ΚΑΛΩΔΙΩΝ
ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ ΑΕΡΙΩΝ
ΜΕΤΡΗΤΕΣ ΡΟΗΣ ΥΠΕΡΗΧΩΝ
ΜΕΤΡΗΤΕΣ ΠΑΧΟΥΣ ΥΠΕΡΗΧΩΝ**

SIGMA HELLAS LTD.

Φίλωνας 98Β, Πειραιάς 185 36
Τηλ. 4137923, 4180167. Fax 4519020

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Hansa Economist» 39.722 τον. d.w., 20.246 τον. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Wani Hill» 35.343 τον. d.w., 20.700 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 8,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Ολύμπικ Λήντερ» 27.560 τον. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 6,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νορβηγικού υπερδεξαμενοπλοίου «Μια» 267.819 τον. d.w., 129.584 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 20 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό υπό σημαία Σαίντ Βίνσεντ μπάλκερ κάρριερ «Pe-rast» 26.784 τον. d.w., 16.249 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Τά δύο αδελφά γερμανικά φορτηγά «Florenz» και «William Shakespeare» 15.300 τον. d.w., 9.305 τον. γκρός ναυπήγησης 1977-78 αγοράσθηκαν από Έλληνες έναντι συνολικής τιμής 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ κάρριερ «Κηρύνεια» 26.500 τον. d.w., 14.500 τον. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκερ κάρριερ «Izola» 34.595 τον. d.w. 19.406 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 5 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Istanbul Z.» 63.533 τον. d.w., 36.265 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τά δύο αδελφά μπάλκερ κάρριερ «Harta» και «Hasil» 34.142 τον. d.w., 19.602 τον. γκρός, ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής 32 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό υπό σημαία Λιβερίας μπάλκερ κάρριερ «Ken Ruby» 19.400 τον. d.w., 10.968 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη τό υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ κάρριερ «Ερμάνου-ελ Β.» 53.450 τον. d.w., 29.897 τον. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 6 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ κάρριερ «Mathew» 19.800 τον. d.w., 12.387 τον. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 2,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του υπερδεξαμενοπλοίου «Brooklyn» 229.700 τον. d.w., 103.907 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 10 εκα-

τομ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες επίσης περιήλθε τό ιαπωνικό τουρντέκερ «Frontier Wind» 24.380 τον. d.w., 15.490 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978 έναντι τιμής περί των 5,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό δηζελοκίνητο μέ σημαία Σιγκαπούρης VLCC «Tokachi» 234.200 τον. d.w., 114.458 τον. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές των δεξαμενοπλοίων «Aquila» 96.600 τον. d.w., 39.849 τον. γκρός, ναυπήγησης 1968 καί «Aquauius» 107.800 τον. d.w., 49.190 τον. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι συνολικής τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης είναι οι αγοραστές του Ιταλικού δεξαμενοπλοίου «Agir Roma» 85.900 τον. d.w., 44.926 τον. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του λιβερριανού μπάλκ κάρριερ «Sigma Wistream» 28.040 τον. d.w., 16.191 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— "Επίσης "Ελληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Clipper Alliance» 17.666 τον. d.w., 13.608 τον. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων, μέ χρονοναύλωση του πλοίου στους πωλητές επί διετία πρὸς δολ. 5.100 τήν ἡμέρα.

— Σέ ἑλληνικά συμφέροντα ἐπωλήθη τό λιβερριανό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Pacific Hope» 34.998 τον. d.w., 21.626 τον. γκρός, ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 10,7 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού «Rembrandt» 15.254 τον. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των

3,5 εκατομ. δολλαρίων.

— "Ελληνες αγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Lara S» 15.159 τον. d.w., 8.848 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— "Επίσης "Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Μάλτας φορτηγού πλοίου «Alexandra» 15.100 τον. d.w., 9.522 τον. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 1,1 εκατομ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τέλος αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Moslake» 35.300 τον. d.w., βρεταννικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 4,4 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Σέ «Πάλμα» καί «Πέρλα» μετονομάσθηκαν τά δύο ἀδελφά μπάλκ κάρριερς «Σαμπόρο Όλύμπικς» καί «Αυλίσ» 29.020 τον. d.w., 15.581 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972 καί ὕψωσαν σημαία Κύπρου.

— Σέ «Πείς» μετονομάσθηκε τό ἀγορασθέν ἀπό "Ελληνες φορτηγό πλοίο «Labrador» 15.082 τον. d.w., 9.448 τον. γκρός καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Πράϊμ Νόμπλ» μετονομάσθηκε τό ἀγορασθέν ἀπό "Ελληνες δεξαμενόπλοιο «Jahre Energy» 19.763 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975 καί ὕψωσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «Πράϊμ Ντιούτυ» μετονομάσθηκε τό ἀγορασθέν ἀπό "Ελληνες δεξαμενόπλοιο «Sea King» 40.369 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974 καί ὕψωσε σημαία Μάλτας.

Σέ «Πανώρια» καί «Πανδαισία» μετονομάσθηκαν τά δύο ἀγορασθέντα ἀπό τόν δ-μιλο Περικλή Παναγόπουλου, πάναμαξ μπάλκ κάρριερς «Maersk Senang» καί «Maersk Seraya». Τά δύο πλοία θά ἐπανδρωθοῦν μέ "Ελληνες ναυτικούς καί θά ὑψώσουν τή κυανόλευκο.

— Τέλος, «Πράϊμ Γιούνιτυ» θά ὀνομα-

σθεῖ τό ὑπό παραλαβή δεξαμενόπλοιο «Golden Sunray» 88.249 τον. d.w., 44.989 τον. γκρός, ναυπήγησης 1974, τό ὁποῖο θά νηολογηθεῖ στή Μάλτα.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ Σεπτεμβρίου καί Όκτωβρίου 1991, ὑπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ἀσφάλιση τῶν πληρωμάτων τῶν κατωτέρω πλοίων ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Όλύμπικ Φλέαρ», παναμαϊκό, 81.192 τον. γκρός, ἀπό 1.7.91, ἐκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ζιμπόπουλος.

— «Ρέα», παναμαϊκό, 16.726 τον. γκρός, ἀπό 15.7.91, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

— «Εὐαγγελία II», κυπριακό, 2.641 τον. γκρός, ἀπό 3.6.91, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Χατζηδάκης.

— «Βίκυ Ροῦσσος», κυπριακό, 2.811 τον. γκρός, ἀπό 7.8.91, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Ροῦσσος.

— «Κερύνια Κυ.», κυπριακό, 8.976 τον. γκρός, ἀπό 30.7.91, ἐκπρόσωπος κ. Στεφ. Κολοβός.

— «Ρεϊνμποου Στάρ», λιβερριανό, 9.717 τον. γκρός, ἀπό 1.10.91, ἐκπρόσωπος κ. Άντ. Φαράκλας.

— «Κράουν», μέ σημαία Μπαχάμας, 88.886 τον. γκρός, ἀπό 1.9.91, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Ίωαννίδης.

— «Λένι», μέ σημαία Μπαχάμας, 89.249 τον. γκρός, ἀπό 1.9.91, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Ίωαννίδης.

Τά διαγραφέντα

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν ἀπό τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Όλύμπικ Μέριτ» παναμαϊκό, 17.880 τον. γκρός, ἀπό 11.7.91, λόγω ὑψώσεως ἑλληνικῆς σημαίας.

— «Φαέθων», παναμαϊκό, 1.600 τον. γκρός, ἀπό 11.9.91, λόγω λήξεως τῆς συμβάσεως.

— Κερύνια Κυ., κυπριακό, 8.976 τον. γκρός, ἀπό 30.7.91, λόγω ἀλλαγῆς πλοιοκτησίας.

— «Θεόφιλος Σ.», παναμαϊκό, 1.558 τον. γκρός, ἀπό 30.8.91, λόγω μή ναυτολόγησής ἑλλήνων.

— «Μαριλούλα», κυπριακό, 30.381 τον. γκρός, ἀπό 10.10.91, λόγω πωλήσεως.

• Στίς 31.10.91 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία ἀνέρχονταν σέ 160, συνολικῆς χωρητικότητος 2.604.679 τον. γκρός.

Έκδήλωση τοῦ ΕΛΙΝΤ

Στίς 16 Δεκεμβρίου 1991 καί ἀπό τίς τέσσερις τό ἀπόγευμα θά ἀρχίσει στό ξενοδοχεῖο Ἰντερκοντινένταλ ἡ δημόσια συζήτηση πού ὀργανώνει τό ἑλληνικό Ἰνστιτοῦτο Ναυτικῆς Τεχνολογίας μέ θέμα: «Θαλάσσια Σύνδεση Ἑλλάδος μέ Εὐρώπη» καί μέ ἔμφαση στίς μεταφορές αὐτοκινήτων ἀπό Ἑλλάδα πρὸς λοιπές χώρες Εὐρώπης μέσω Λιμένων Ἀδριατικῆς.

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

Η συζήτηση και η έν γένει πρωτοβουλία αυτή του ΕΛΙΝΤ έχει τεθεί υπό την αιγίδα του Έμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης. Εισηγήσεις επί του θέματος έχουν ήδη μέχρι τώρα δεσμευθεί να κάνουν τό ΥΕΝ, τό ΥΠΕΧΩΔΕ (Δημόσια και Λιμενικά Έργα), τό ύπουργείο Μεταφορών, ή Ένωση Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Ε/Γ Πλοίων, ή Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Ε/Γ πλοίων, ό Όργανισμός Φορτηγών αυτοκινήτων Έλλάδος και τό Σωματείο Ψυγείων Διεθνών Μεταφορών.

Άπό τό ΕΛΙΝΤ έχουν κληθεί νά κάνουν εισηγήσεις και πολλοί άλλοι φορείς πού εμπλέκονται στό κύκλωμα τής μεταφοράς πρός Εύρώπη έλληνικών προϊόντων.

Συνεργασία SMIT και WIJSMULLER

Οί δύο μεγάλες εταιρίες ρυμουλκήσεων και ναυαγιορεισίων δημιούργησαν κοινοπραξία συνενώνοντας τίς δραστηριότητές τους στην εταιρία Smitwijn Towage C.V. ή όποια ανήκει κατά 50% στην Smit International N.V. και κατά 50% στην Wj-smuller Holding N.V.

Η νέα κοινοπραξία πού θά ασχολείται αποκλειστικά μέ τίς ρυμουλκήσεις πλοίων θά διαθέτει στόλο αποτελούμενο από έξι μεγάλα ρυμουλκά και ή διαχείριση θά ασκείται από τά γραφεία της στό Ρόττερνταμ υπό την διεύθυνση του κ. A.W. Brand.

Πρόστιμα 106 εκατομ. δραχμών τόν Όκτώβριο!

Πρόστιμα συνολικού ύψους 106.145.000 δρχ. επέβαλαν τόν Όκτώβριο οί λιμενικές αρχές τής χώρας γιά διάφορες παραβάσεις τής ναυτικής νομοθεσίας

Άπό τά πρόστιμα αυτά 57.954.000 δρχ. επιβλήθηκαν γιά ρύπανση τής θάλασσας, 35.007.000 δρχ. γιά παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 7.560.000 δρχ.



Τό δεξαμενόπλοιο «Λένι» 173.715 τόν. d.w., 79.249 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975, τό όποιο διαχειρίζεται ή «Τρόδος Σίππικ» και ύψωσε πρόσφατα έλληνική σημαία.

γιά παράνομο ψάρεμα, 3.541.000 δρχ. γιά μεταφορά υπεραριθμών επιβατών, 1.400.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας ναυσιπλοΐας και 683.000 δρχ. γιά παραβάσεις των Διεθνών Συμβάσεων περί γραμμών φορτώσεως.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως προήχθησαν στό βαθμό του αντιπλοίαρχου οί πλωτάρχες Γεώργιος. Τσιρώνης, Ιωάννης Πολύμερος, Απόστολος Λιβάνιος και Μιχαήλ Μποφίλιος.

Λιμενικός σταθμός στην Άκράτα

Μέ απόφαση του Έπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη πού στάλθηκε γιά δημοσίευση στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως ιδρύε-

ται λιμενικός σταθμός στην Άκράτα Άχαΐας.

Έπουργικά συγχαρητήρια

Τά συγχαρητήριά του εξέφρασε ό Έπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης στόν πλοίαρχο και τό πλήρωμα του φορτηγού «Μάνεσσι» γιά τίς προσπάθειές τους και την αποτελεσματική συμβολή τους στην διάσωση πέντε μελών λιβανέζικου άλιευτικού πού βυθίστηκε στις 3 Δεκεμβρίου άνοιτά τής Κύπρου.

Βράβευση άριστούχου φοιτητή ναυτιλιακών σπουδών

Ό Πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Θεόδ. Γκαμαλέτσος επέδωσε χρηματικό βραβείο 200.000 δρχ. στόν φοιτητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κ. Άναστ.

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

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

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιόκτητες νταλικές.
- Πλήρωμη αφού δείτε και ελεγχέτε το αυτοκίνητό σας
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζε & Φίλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιας
Τηλ 4516 363 4520 088 4535 608 4280 076 4280 077
Fax 4522 574 Telex 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Έγγυηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεαν Αποσυρση
 - Συμφερούσες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματός 8 & Πυλης 185 32 Πειραιας
Τηλ 4138 194 4171 815 4171 998 Fax 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

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

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

Σπ. Μαγιάτη, ο οποίος άριστευσε στο μάθημα «Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές».

Στη τελετή της βράβευσης παραβρέθηκαν μεταξύ άλλων ο αντιπρύτανης και πρόεδρος του ναυτιλιακού τμήματος του Πανεπιστημίου, καθηγητής Βασ. Μεταξάς και ο έφοπλιστής κ. Μιχ. Περατικός.

Οι μετοχές της Globe A.E. στην παράλληλη αγορά του Χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης

Όλοκληρώνεται και τυπικά εντός του Δεκεμβρίου η διαδικασία ένταξης στο σύστημα ADR των μετοχών της Εταιρείας «Globe», που διευθύνει ο έφοπλιστής και επιχειρηματίας κ. Δημ. Χατζής, για να διαπραγματεύονται στη παράλληλη αγορά του Χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης. Ο σχετικός φάκελος έγκριθηκε από την αρμόδια αρχή και χορηγήθηκε αριθμός καταχώρησης ώστε η διαπραγμάτευση της μετοχής να αρχίσει τον Ιανουάριο.

Παράλληλα η «Globe» εξαγόρασε το 35% των μετοχών της γαλλικής εταιρείας «Gexmo», η οποία έχει την έδρα της στο Μπορντώ και παράγει και διανέμει έτοιμα φαγητά. Μέσω του δικτύου της γαλλικής εταιρείας η «Globe» προτίθεται να διανέμει τα προϊόντα της (φουαγκρά, λάδι, έλιές, κρασί) στην αγορά της Γαλλίας.

Μετεκπαίδευση με δαπάνες της εταιρείας Χανδρή

Τό Υπουργείο ανακοίνωσε ότι η εταιρεία «Χανδρή» προσέφερε τις δαπάνες αποστολής και μετεκπαίδευσης στο εξωτερικό δύο καθηγητών της ΑΔΣΕΝ Μηχανικών Χίου οι οποίοι μετέβησαν στη Γερμανία και ενημερώθηκαν επί μία εβδομάδα για την τεχνολογία των σύγχρονων ναυτικών μηχανών.

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης με επιστολή του ευχαρίστησε τους κυρίους Ίω-

άννη και Μιχάλη Χανδρή για την προσφορά τους και υπογράμμισε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον και την ευαισθησία τους για το εθνικό θέμα της ναυτικής Εκπαιδεύσεως.

Η Σχολή Σωστικών Άσπροπύργου

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπροπύργο αποφοίτησαν τον Νοέμβριο 1991 721 ναυτικοί.

Θάνατος ναυτικού

Σέ νοσοκομείο του Πρίντεζι απέβισε στις 29 Νοεμβρίου ο Ταξιάρχης Λεβέντης, 38 χρόνων, Α' μηχανικός που υπηρετούσε στο φορτηγό «Ίος».

Ο Λεβέντης είχε απολυθεί από το πλοίο στις 28 Νοεμβρίου στην Τεργέστη και την ίδια ημέρα στο αεροπλάνο με το οποίο επέστρεφε στην Αθήνα υπέστη έγκεφαλικό έπαισόδιο με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να πραγματοποιήσει αναγκαστική προσγείωση στο αεροδρόμιο του Πρίντεζι για να διακομισθεί σε νοσοκομείο.

• Τρεις Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου «Ολύμπικ Σερένιτυ» τραυματίστηκαν στη μέση κατά τη διάρκεια γυμνασίου καθαίρεσης λέμβων ενώ το πλοίο βρισκόταν στο Πουέρτο Μιράντα της Λίμνης Μαρακάμπο της Βενεζουέλας. Οι τραυματίες Παν. Βασιλακόπουλος, Ίωαν. Σωτηριανού και Νικ. Καστρινός που έπεσαν απότομα στην θάλασσα μαζί με την λέμβο στην οποία επέβαιναν λόγω απελευθερώσεως του φρένου από άγνωστη αιτία, διακομίσθηκαν σε νοσοκομείο του Μαρακάμπο.

Οικονομική ενίσχυση στούς άνεργους

Υπεγράφη από τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη το Π.Δ. που προβλέπει τη χορήγηση έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης σε άνεργους ναυτικούς με την ευκαιρία των εορτών των Χριστου-

γέννων. Συγκεκριμένα στους έγγαμους ναυτικούς θα χορηγηθεί ποσόν 30.000 δρχ. και στους άγαμους 25.000 δρχ., υπό την βασική προϋπόθεση ότι από την τελευταία απόλυση του ναυτικού και μέχρι τις 25.12.91 θα έχει μεσολαβήσει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 90 ημερών και μικρότερο των 12 μηνών.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στον Οίκο Ναυτή Πειραιά (δόξ. Κ. Παλαιολόγου 15 τηλ. 4128731, και στις κατά τόπους λιμενικές αρχές.

Η Τράπεζα Πειραιώς

Η Νομισματική Επιτροπή ενέκρινε την εξαγορά του 66,7% του πακέτου των μετοχών της Τράπεζας Πειραιώς στον όμιλο 50 επιχειρηματιών και 700 περίπου μικρομετόχων, με έπικεφαλή τον κ. Μιχ. Σάλλα.

Πρόκειται για τη πρώτη ιδιωτικοποίηση στο χώρο των ελληνικών Τραπεζών και οι νέοι μέτοχοι θα προχωρήσουν σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Τράπεζας Πειραιώς κατά 2 δισεκ. δραχμές.

Πλωτή έκθεση ελληνικών προϊόντων στις Αραβικές χώρες

Με στόχο τη προβολή ελληνικών προϊόντων και της επανάκτησης σημαντικού μέρους των δυναμικών Αραβικών αγορών, το «Κέντρο Διεθνών Δημοσίων Σχέσεων και Διαφήμισης» οργανώνει από 1ης Φεβρουαρίου έως 11 Μαρτίου 1992, στο κρουαζιερόπλοιο «Mediterranean Sky» τη πρώτη Πανελλήνια Πλωτή Έκθεση Προώθησης Έλληνικών Προϊόντων στις Αραβικές Χώρες.

Το πλοίο θα επισκεφθεί 12 λιμάνια σε εννέα χώρες και ο έκθεσιακός χώρος θα διαμορφωθεί σε τρία καταστρώματα του πλοίου, συνολικού έμβαδου περίπου 3.500 Μ². Αποτελείται από 150 περίπου, τα οποία χωρίζονται σε ενότητες διαφόρων κατηγοριών ανάλογα με τα προϊόντα. Οι χώροι των περιπτέρων κυμαίνονται από 5 έως 22 Μ².

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

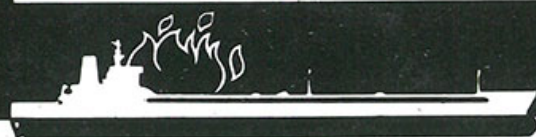
CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 228371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREIS

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (πρ. «Binh Tranh»)	Μάλτας	1.581	1975	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στη Δραπετσώνα στις 28/11.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ	Κυπριακή	10.520	1983	Υπέστη πυρκαϊά στο κύτος, στο Γκλόγκ στις 28/11.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	Έλληνική	499	1954	Κατά το ταξίδι Ν. Μηχανιώνα για Σύρο βυθίσθηκε ανοικτά της Σκοπέλου στις 1/12.
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ	Κυπριακή	2.834	1976	Προσέκρουσε σε προβλήτα στον Τάραντα στις 5/12 και υπέστη ζημιές στην πλώρη.
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι.	Μάλτας	12.348	1968	Κατά το ταξίδι Πόρτ Σάϊντ για Πειραιά υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 21/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘ	Έλληνική	36.265	1973	Κατά το ταξίδι Πόρτο Όρντζ για Βρέμη υπέστη ζημιές από κακοκαιρία και κατέπλευσε στο Πόντα Ντελγκάντα στις 27/11. Στις 7/12 βυθίσθηκε λόγω εισροής υδάτων σε θέση 37.16 Β, 25.31 Δ.
ΜΑΙΡΥΛΟΥ Ζ	Κυπριακή	30.168	1974	Κατά την εκφόρτωση στο Πόρτο Όρντζ στις 30/11, υπέστη ελασματοουργικές ζημιές από πτώση γερανού στο κατάστρωμα.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	14.483	1962	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά στις 29/11 συνεπεία βλάβης στη μηχανή.
ΜΙΣΤΡΑΛ	Λιβεριανή	39.050	1974	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Γκντάνσκ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 26/11.
ΝΤΙΜΙ	Μάλτας	11.689	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Κριστομπάλ στις 23/11.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ	Έλληνική	35.417	1982	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Άμβουργο στις 24/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΛΕΝΙ	Έλληνική	79.2149	1975	Συγκρούστηκε με το κοντεϊνερόπλοιο «Ville de Titana» στις Μπίττερ Λέικς στις 1/12.
ΜΙΚΤΟ:				
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	48.685	1971	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Παλμιέρ» στην Έλντσάιν, στις 7/12.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	1.593	1979	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή στις 16/11.



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κάτω από την άβεβαιότητα που δημιουργήσαν οι ραγδαίες εξελίξεις στις Σοβιετικές Δημοκρατίες και υπό τη πίεση αυξανόμενης προσφοράς τονάζ στις περισσότερες περιοχές με προεξάρχοντα τό χώρο του Ατλαντικού, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τις πρώτες εβδομάδες του Δεκεμβρίου οδηγήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

Πρίν αναφερθούμε στις επιμέρους κατηγορίες φορτίων, κρίνουμε σκόπιμο να σχολιάσουμε τις τελευταίες ραγδαίες εξελίξεις στην ΕΣΣΔ, όπου όλα δείχνουν ότι οδηγείται σε μία νέα Κοινοπολιτεία Σοβιετικών Δημοκρατιών, ξεφεύγοντας από την μέχρι πρότινος ασφυκτική κεντρική διοίκηση.

Η εξέλιξη αυτή, παρά την άβεβαιότητα που δημιουργεί επί του παρόντος στον τρόπο απορρόφησης της οικονομικής βοήθειας από τη Δύση και στη δυνατότητα αντιμετώπισης των πληρωμών ναύλων για τις μεγάλες ποσότητες των αναγκαίων φορτίων δημητριακών, μπορεί εντούτοις να οδηγήσει στη δημιουργία μιας πιο ελεύθερης ναυλωτικής αγοράς ή οποία δεν θα ποδηγατείται από την Sovracht.

Όσοι λοιπόν να δοῦμε τί θα απογίνει κατά την επερχόμενη διάσκεψη της 21 Δεκεμβρίου, η οποία θα καθορίσει και το μέλλον του προέδρου Γκορμπατσόφ.

Όπως προαναφέραμε, η περιορισμένη κινητικότητα δεν παρουσιάσθηκε μόνο στις μεταφορές σιτηρών αλλά και στις άλλες δύο βασικές κατηγορίες φορτίων, τους γαιάνθρακες και τα μαλαλλεύματα, με αποτέλεσμα στην αγορά του Ατλαντικού οι ναῦλοι να δείξουν σαφή σημεία υποχώρησης.

Στην Απώ Ανατολή, οι Ιάπωνες και Κορεάτες ναλωτές δείχνουν να μην ανησυχούν για τα προγραμματισμένα φορτία των άμεσων προσεχών εβδομάδων

επιτυχάνοντας ναύλους που ακολουθούν μικρή μέν, αλλά καθοδική τάση, όπως χαρακτηριστικά εμφανίζονται στις ακόλουθες συμφωνίες:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24,00.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 25,00.
- 52.000 τον. Μισσισιππί για Αμβέρσα ή Γκέντ, δολ. 13,45.
- 50.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 23,50.
- 27.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα/ Αμβούργο, δολ. 16,75.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νορβηγία, δολ. 18,75.
- 20.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Σάντο Ντομίγκο, δολ. 18,25.

Γαιάνθρακες:

- 110.000 τον. Κουήνσλαντ για Ιαπωνία, δολ. 6,85.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Υμουίντεν, δολ. 6,00.
- 100.000 τον. Βαλτιμόρη για Μάνευοιόντ, δολ. 6,60.
- 100.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρόττερνταμ, δολ. 7,35.
- 90.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίχ για Αμβέρσα, δολ. 9,45.
- 65.000 τον. Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Ταιβάν, δολ. 12,10.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 200.000 τον. Βραζιλία για Νοτ. Κορέα, δολ. 10,60.
- 140.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίχ για Καοσιούγκ, δολ. 12,45.
- 140.000 τον. Νάρβικ για Ρόττερ-

νταμ, δολ. 3,00.

— 130.000 τον. Τουμπαράο για Δουκέρκη, δολ. 6,50.

— 120.000 τον. Τουμπαράο για Κίνα, δολ. 13,25.

Λιπάσματα:

- 35.000 τον. Βέντσπιλς για Κίνα, δολ. 30,00.
- 25.000 τον. Τάμπα για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 39,50.
- 20.000 τον. Γιούζνυ για Κίνα, δολ. 33,00.
- 11.000 τον. Χερσώνα για Ακαζούτλα, δολ. 35,00.

Ζαχαρή:

- 14.250 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 16,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με την πλοιοκτησία να αποδέχεται χαμηλότερα μισθώματα για να εξασφαλίσει την απασχόληση των ανοικτών πλοίων κατά τις επερχόμενες εορταστικές εβδομάδες ή αγορά των χρονοναυλώσεων έδειξε αξιόλογη δραστηριότητα σε σαφή χαμηλότερα επίπεδα.

Τα μισθώματα έδειξαν τάσεις εξισορρόπησης σε Δύση και Ανατολή, όπως προκύπτει και από τις ακόλουθες μισθώσεις, με διατήρηση υψηλότερων μισθωμάτων για επαναπαράδοση των πλοίων στην Απώ Ανατολή.

- 61.900 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 11.750 την ημέρα.
- 61.300 τον. d.w. από Βορ. Ευρώπη, μέσω Κόλπου ΗΠΑ, για Νοτ. Κορέα, δολ. 14,750 την ημέρα.
- 61.200 τον. d.w. από Απώ Ανατολή, μέσω Αυστραλίας και Αραβικού Κόλ-

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»

που, για Ιταλία, δολ. 12.000 την ημέρα.
— 60.200 τον. d.w. από Ταϊβάν, μέσω Αυστραλίας, για Κίνα, δολ. 9.600 την ημέρα.

— 38.200 τον. d.w. από Βραζιλία για Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 τον. την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 170.000.

— 28.900 τον. d.w. από Κόντινεντ δύο κυκλικό ταξίδια Άτλαντικού, δολ. 8.750 την ημέρα.

— 27.400 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ύπαρξη υψηλών αποθεμάτων πετρελαίου και η πτωτική εξέλιξη των τιμών του επηρέασαν αρνητικά τη ναυαγορά των δεξαμενοπλοίων που κινήθηκε υπό συνθήκες απραξίας.

Ελάχιστα τα μεγάλα φορτία από τον Άραβικό Κόλπο οδήγησαν τους ναυάρχους των VLCC's στα απογοητευτικά επίπεδα των WS 40-43, ενώ παρόμοια εικόνα παρουσίασε και η Δυτ. Αφρική με ελάχιστη ζήτηση στα φορτία του ενός εκατ. βαρελιών με ναύλους περί τα WS 65.

Λιγοστή ή δραστηριότητα στη Μεσόγειο, όπου παρά την κακοκαιρία τα άνοι-

κτά πλοία ήταν αρκετά και οδήγησαν τους ναύλους των 80.000 τόννων στα WS 90.

Μόνη αγορά που κάπως διατήρησε τη ζηρηρότητα της υπήρξε η Καραϊβική με ναυλώσεις στα WS 70 για τους 70.000 τόννους και περί τα WS 115 για τα μικρότερα των 50.000 τόννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις του δεκαπενθήμερου:

— 350.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Δύση, WS 40.

— 265.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Έρυθρά, WS 41.

— 250.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 42,5.

— 130.000 τον. Ύεμένη για Γαλλία, WS 70.

— 120.000 τον. Δυτ. Αφρική για Μεσόγειο, WS 65.

— 88.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Ταυλανδη, WS 92,5.

— 86.000 τον. Καραϊβική για Βραζιλία, WS 92.

— 80.000 τον. Αίγυπτο για Ιταλία, WS 90.

— 73.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 115.

— 63.000 τον. Άγγλία για Γαλλία, WS 100.

— 25.75 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 2-10.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Σταβάγκερ / Όσλο, δολ. 18,75, 5 ημέρες/ 4.000 τον. φόρτωση, Δεκεμβρίου 10-18.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Τολέδο 15.000 τον. γεννήματα Καρταγένα και Σεβίλλη, δολ. 27,00 φίο, 3,5 ημέρες/ 3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 4-10.

ΑΣΤΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,00 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 19-24.

ΠΑΛΟΜΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,45 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 1-15.

ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΗΓΚΛ: Ποταμό Μισισσιππί 21.000 τον. γεννήματα Βερακρούζ δολ. 10,50 φίο, 5.00/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 12-16.

ΑΓΓΑ ΔΥΝΑΜΙΣ: Ποταμό Μισισσιππί 20.000 τον. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 25,50 φίο, 5 ημέρες/ 7.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου.

ΑΛΦΑ ΣΚΑΪ: Βαλτιμόρη 90.000 τον. γεννήματα, Μανευοϊντ, δολ. 6,60 φίο, 4 ημέρες/ 20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-5.

ΕΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ: Τουμπάρσο 120.000 τον. μεταλλεύματα Κίνα, φόρτωση κλίμακας/ 20.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.100 τον. d.w. του 1991, παραδότη, Χόγκ Κόγκ Δεκεμβρίου 10-15, ταξίδια μέσω Αυστραλίας/ Ν. Ζηλανδίας με έργο παραδότη Ιαπωνία, δολ. 12.050 την ημέρα.

ΣΑΥΜΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥ: 61.600 τον. d.w. του 1991, παραδότη Κόντινεντ άμεση, δύο κυκλικό ταξίδια Άτλαντικού μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊν, έργο παραδότη Άτλαντικό, δολ. 11.000

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,25 φίο, 10 ημέρες Δεκεμβρίου.

ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Χάμπτον Ρόουντς 94.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,00 φίο, 5 ημέρες, Δεκεμβρίου 25-29.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: Μισισσιππί 54.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ / Γκέντ δολ. 13,50 φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 18-23.

ΣΤΑΡΛΑΪΤ: Μισισσιππί 35.000 τον. Σιβιταβέκια και Βενετία, δολ. 21,00 φίο, 14 ημέρες, Δεκεμβρίου 20-30.

ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Λεμεσό, δολ. 19,50 φίο, 5 ημέρες/ 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 17-23.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ και Μπουένος Άϊρες, 3.000 τον. σιτηρά Μπουεναβεντούρα, δολ. 23,25 φίο, 4.000/4.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Βραζιλία 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 11,60 φίο, φόρτωση κλίμακας 40.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-15.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Πουέρτο Μπολιβάρ 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,00 φίο, 40.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20-30.

ΑΛΦΑ: Τάμπα 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 39,50 φίο, 15.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 26,25 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ: Μισισσιππί 22.500 τον. περίπου σιτηρά Λά Γκούάιρα, δολ. 400.000 κατ' αποκοπή φίο, 27,5 ημέρες, Δεκεμβρίου 5-9.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ: Παρανάγκουα 28.000 τον. περίπου σιτηρά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ.

16,50 φίο, 9 ημέρες, Δεκεμβρίου 14-21.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Πόντα ντέ Μαδέϊρα 80.000 τον. Δουκέρκη, δολ. 8,00 φίο, Δεκεμβρίου 15-30.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννή-

ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εν Πειραιεί σήμερα την 18 Νοεμβρίου 1991, ημέραν Δευτέρα και ώρα 10.30, το Διοικητικό Συμβούλιον της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, συνελθόν εκτάκτως επί τη δοκίμω και θλιβερώ αγγελίαν του θανάτου του διατελέσαντος Προέδρου της Ενώσεως, Γεωργίου Σ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΥ, επιλέκτου στελέχους και πολυτίμου συναδέλφου και συνεργάτου, αναδειχθέντος επαξίως επί Δωδεκαετίαν εις το Αξίωμα του Γενικού Γραμματέως της Ενώσεως (1973 - 1984) και Προέδρου του Δ.Σ. αυτής, πλέον του έτους (μέχρι 18/12/1985), εις την οποίαν προσέφερε λίαν αξιολόγους και πολυτίμους υπηρεσίας, ακούσαντος των μελών του Δ.Σ., άτινα εξήρουν την προσωπικότητα και τας πολλαπλές και εξαιρετικές υπηρεσίας τας οποίας παρέσχε ούτος ίδια προς την Ελληνικήν Μεσογειακήν Φορτηγό Ναυτιλίαν και τους ανθρώπους της, απεφάσισεν ομοφώνως όπως:

1. Διαβιβασθούν τα συλλυπητήρια του Διοικητικού Συμβουλίου της Ενώσεως προς την σύζυγον και τα τέκνα του μεταστάντος.
2. Σύσσωμο το Δ.Σ. παρακολουθήσει την νεκρώσιμον ακολουθία αυτού.
3. Κατατεθή στεφάνι εκ μέρους της Ενώσεως επί της σορού αυτού.
4. Διατεθή το ποσό των πενήντα χιλιάδων (50.000) δρχ. ως δωρεά υπέρ των σκοπών του Οίκου Ναύτου.
5. Διαβιβασθή το παρόν ψήφισμα εις την Οικογένειαν του μεταστάντος.
6. Δημοσιευθή το παρόν δια του ναυτιλιακού τύπου.

Ο Πρόεδρος
Σπ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

Ο Γεν. Γραμματέας
Μιχ. ΣΑΡΛΗΣ

Τα Μέλη
Ε. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ
Α. ΚΟΡΡΕΣ
Δ. ΤΣΑΚΟΣ

Ν. ΒΑΡΒΑΤΕΣ
Μ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ
Π. ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ
Χ. ΜΑΝΩΛΗΣ

τήν ημέρα.

ANNA: 26.700 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Σάντος / Βιτόρια Δεκεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: 28.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα Δεκεμβρίου 7-15, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.800 την ημέρα.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II: 23.645 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΡΥ: 74.800 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Δεκεμβρίου 25-30, ταξίδι μέσω Ισραήλ με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: 26.523 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Νοτ. Αφρική Δεκεμβρίου 8-10, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ: 34.000 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ανατολ. ακτή ΗΒ/Κόντινεντ, Δεκεμβρίου 9-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία αρχές Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 12.950 την ημέρα.

— ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κινούρα Δεκεμβρίου 7-14, ταξίδι μέσω Νιού Σάουθ Γουέιλς με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.150 την ημέρα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.600 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Αυστραλία άμεση, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ανατολ. Αυστραλία Δεκεμβρίου 10-

12, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.600 την ημέρα.

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: 72.100 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Άκαμπα Δεκεμβρίου 12 — Ιανουαρίου 1, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαί με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 31.738 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. Αφρική Δεκεμβρίου 12-17, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Ειρηνικό μέσα Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 12.400 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΤΖΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΙΗ: 15.200 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Χάβρη Δεκεμβρίου 2-5, επαναπαράδοση Μοζαμβίκη, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.640 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ Δεκεμβρίου 9-16, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 7.400 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Ιανουαρίου 5-10, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κορέα Δεκεμβρίου 25 — Ιανουαρίου 5, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Ν.: 41.000 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Αυστραλία τέλη Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία, Δεκεμβρίου 7-10,

ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Χέϊ Πόιντ Δεκεμβρίου 16, επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 9.500 την ημέρα τις πρώτες 70 ημέρες, δολ. 12.000 την ημέρα τις επόμενες, πλέον άμοιβής δολ. 178.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. Ταϊβάν, WS 45, Δεκεμβρίου 20.

ΜΟΥΡΑΝΟ: Κάργκ Άϊλαντ 87.000 τόν. μέρος φορτίου Ινδία, WS 130, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Δεκεμβρίου 12.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Σιντί Κερίρ 130.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 62,5, Δεκεμβρίου 21.

ΑΡΑΜΙΣ: Σιντί Κερίρ 125.000 τόν. Ιαπωνία, WS 67,5, Δεκεμβρίου 18.

ΠΟΛΥΑΝΘΟΥΣ: Μίνα άλ Φαχάλ και Ρας Τανούρα 255.000 τόν. Ταϊβάν, WS 42,5, Δεκεμβρίου 21.

ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ: Ρας Ίσα τρία συνεχή ταξίδια 80.000 τόν. Άντεν, δολ. 200.000 κατ' άποκοπή, Δεκεμβρίου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ: Σκίλντα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 150, Δεκεμβρίου 16.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίλντα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 150, Δεκεμβρίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Γκρέϊντζμαουθ 20.000 τόν. καθαρά Βορ. Γαλλία, WS 205, Δεκεμβρίου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά Ινδία, WS 220, Δεκεμβρίου.

ΕΦΕΣΟΣ: Ζαίρ 120.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 67,5, Δεκεμβρίου 9.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 50.000 τόν. μέρος φορτίου διάφορες όψεις, WS 105, Δεκεμβρίου 17.

ΗΓΚΛ: Βενεζουέλα 35.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 185, Δεκεμβρίου 11.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Μπόννου 140.000 τόν. Λαβέρα, WS 64, Δεκεμβρίου 21.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΑΙΡ: Δυτ. Αφρική 130.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 65, Δεκεμβρίου 21.

ΦΡΗΝΤΟΣΙΠ Λ.: Σιντί Κερίρ 260.000 τόν. Ρόττερνταμ, WS 65, Δεκεμβρίου 26.

ΝΑΥΣΙΚΑ Δυτ. Αφρική 123.000 τόν. Φιλαδέλφεια, WS 67,5, Δεκεμβρίου 17.

ΙΛΙΑΔ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. Πόρτλαντ, WS 95, Δεκεμβρίου 9.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Λιβύη 80.000 τόν. Τριέστη, WS 80, Ιανουαρίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Σιντί Κερίρ 120.000 τόν. Ιταλία, WS 67,5, Δεκεμβρίου.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Ρας Σουκχέιρ 135.000 τόν. Φός, WS 65, Δεκεμβρίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Καραϊβική 73.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Δεκεμβρίου.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Ρας Τανούρα 267.000 τόν. Αϊν Σούκχνα WS 41, Δεκεμβρίου 30.

ΚΙΜΩΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Ανατολικές όψεις WS 110, Δεκεμβρίου 15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: 29.643 τόν. d.w. του 1971, παράδοση άμεση ταξίδι 6 μηνών, δολ. 10.300 την ημέρα.

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

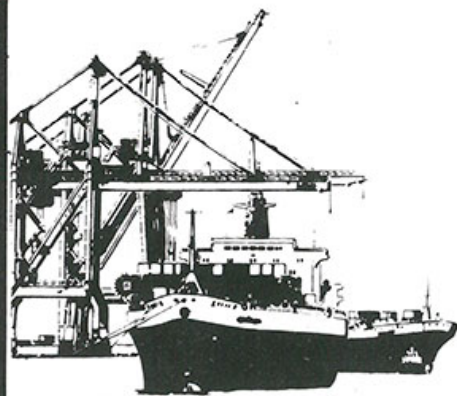
**COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY**

**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**

NAFTIKA CHRONIKA



SCRAPPING GAINS POLITICAL INTEREST

The Japanese Shipowners' Association (JSA) forecasts 20 million dwt of VLCCs to be scrapped annually from the mid-1990s. This figure would rise to 30 million dwt if bulk carriers and container ships were included. Last year a Japanese study found that existing capacity was only 17 million dwt a year.

The Japanese government submitted a paper entitled "Prevention of oil pollution (in response to resolution A. 675 (16)). The development of the ship scrapping capacity on a world-wide basis", to the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) - 32nd session, Working Group on Oil Tanker Design, Genoa, Italy 18 to 22 November 1991. This submission highlights the need to develop the capacity of the scrapping yards, as it is estimated that much of the existing tankers will be out of use in the late 1990s. The Working Group on Oil Tanker Design will submit this report to the MEPC Committee for further consideration at the March 1992 Session.

Studies have been started in Japan into setting up a demolition industry to handle deepsea vessels. The complete withdrawal of the Taiwanese scrapping industry — once the world's largest (used to handle 70% of scrapping demand) — and the consolidating of others, has made the Japanese look into development of demolition technology and into making use of Japanese government development aid for scrapping.

TOUGHER NEW RULES FOR BULK CARRIERS

Lloyd's Register has introduced a series of new Rule requirements for bulk carriers, aimed at stemming the recent spate of bulk carrier losses and increasing these ship's resistance to today's harsh operating environment.

The changes, which have just been approved by LR's Technical Committee, will take effect on 30 April 1992. They result from a major study undertaken by LR into the causes of bulk carrier losses. This study, which is nearing completion, has already highlighted a number of vulnerable areas, such as the side structure and watertight bulkheads, where corrosion and today's cargo handling operations can lead to serious structural failure.

Rule changes covering side structure include:

- Minimum strength and thickness requirements for main frames and brackets

- Recommendations for detailed design of frames, brackets and their welding.

- Higher tensile steel frames to be arranged with integral brackets and symmetrical face plates, with guidance given regarding detail design

- Additional requirements for structure supporting frames in hopper

and topside tanks

- New Rules for watertight bulkheads include:

- Strength increased by amounts averaging between 20 and 30 per cent, depending on the configuration of the bulkheads, to combat corrosion and today's operational procedures.

Further Rule changes currently being considered by LR include requirements for protective coatings.

In view of the recurring problems that can be experienced at hatch corners because of inadvertent overloading of the holds, LR had previously introduced new requirements for bulk carrier hatch corner design in terms of permissible corner configurations, which came into effect last July. These have now been supplemented by recommendations for hatch coaming continuation taper brackets, applicable to all ship types.

For existing bulk carriers, LR has introduced enhanced survey procedures to assist in identifying any problems at an early stage. LR has also produced guidance notes to owners and operators on inspections of cargo holds before lading or after discharging cargo, which would enable a ship's officers to detect potentially dangerous structural defects.

ge operations.

OCEAN GOING TUGS IN JOINT-VENTURE

Smit International N.V. and Wijsmuller Holding N.V. have placed their international ocean activities into a joint-venture owned for 50% by Smit and for 50% by Wijsmuller.

SmitWijs is the owners of the ocean going tugs *Tempest*, *Typhoon*, *Smit London*, *Smit New York*, *Smit Rotterdam* and *Smit Singapore*.

The names of the tugs will remain the same because of their good reputation on the international towage market.

By combining the ocean going towage fleet Wijsmuller and Smit expect to strengthen their position on the international towage market and to reduce costs.

The core-business of SmitWijs will be ocean towage. The cooperation doesn't involve the salvage and other activities of Smit and Wijsmuller.

However both firms can obtain tugs from the joint-venture for salva-

AUSTRALIAN WHEAT HARVEST SEVERELY REDUCED

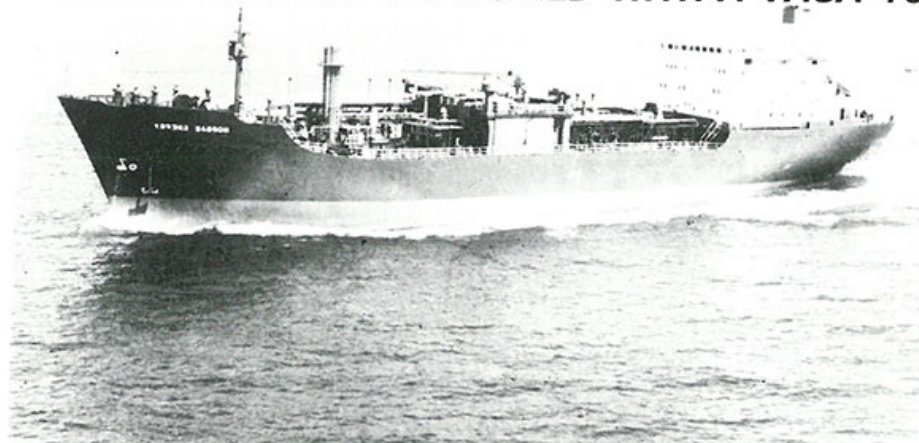
Australia's wheat harvest looks likely to be the smallest for nearly a decade, prominent forecasters predicted this month.

The private forecasters, Australian Wheat Forecasters, predicted a total crop of approximately 10.7 million tonnes, the Bureau of Agricultural and Resource Economics 11.3 million tonnes, and the Australian Wheat Board said that if these predictions are correct, they will have little more than 7 million tonnes available for export, approximately half the amount it considers the minimum necessary to serve its regular buyers.

UNDERWATER SERVICE AT ASRY

A new underwater repair and maintenance service is being introduced at ASRY with immediate effect. This is

«NORGAS ENERGY» RE-ENGINEED WITH A VASA 46



The LPG tanker «Norgas Energy» pictured above and owned by the Norwegian Shipping Company I.M. Skaugen AS, has been fitted with a new Wartsila Vasa 6R46 main engine. The re-engineing, carried out by Lloyd Werft necessary by the total break-down of the vessel's old main engine off the coast of Canada.

The project was carried out within the extremely short time of six

weeks. The basic engineering and conversion plan was made jointly by the shipowners and Wartila Diesel.

Wartsila Diesel's delivery included not only the engine but also all the new auxiliary equipment needed for the engined room.

Norgas Energy is an LPG/Ethylene/Chemical tanker built in 1979. The 9,095 dwt vessel is used for worwilde operation.

being provided by UMC International of Southampton who have now established a base in Bahrain staffed by three British divers, with their equipment.

The service, which will be complementary to that of ASRY, will provide underwater cutting, repairs to hull cracks by fitting double plates, hull thickness determination and roughness surveys as well as underwater propeller polishing.

BIMCO PROTESTS PIRACY IN SIERRA LEONE

The Baltic and International Maritime 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.

 **DUBAI DRYDOCKS**

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4124-661, 4136-079, 4136-029

Telefax: 4134-269, 4134-215

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG, 211625 GPAP

IN SPAIN

MEDIMAR S.A.

c/o Soler, 22 - Pral. BYC

P.O. Box 995

43001 TARRAGONA - SPAIN

PHONES : 77/211716 - 211764 - 211798

FAX : 77/226307

TELEX : 53504 - 53505 LPG E

CABLE : MEDIMAR

Director: L. GARCIA

Vic. Director: Capt. L. MOULAS

ALSO OFFICES AT BARCELONA, MADRID, BILBAO AND SHORTLY AT ALGECIRAS AND TENERIFE.

SUBAGENTS AT ALL SPANISH PORTS AND GIBRALTAR

**ACTIVITIES: SHIPPING - FORWARDING
CUSTOMS AGENTS,
BUNKERS**



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθεσε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TPEINTEP (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
AΘENΣ EEPPEΣ...	69	6326
AΘHNAI...	67	9443
AIGIAH...	74	55783
A'ΓAANT SKAY...	76	11084
A'ΓAANT SKIΠEP...	84	16800
A'ΓAANT TZEM...	85	16800

AIOLIK RHΦEP...	78	6933
A'PHNH EMEPAANT...	77	9136
A'PHNH NTECTINY...	71	78021
A'PHNH ΣAΦA'IP...	77	9136
AITZIAN ΓOY'INT...	83	20960
AITZIAN ΛA'ION...	77	38484
AITZIAN NTOLAΦIN...	83	35000
AITZIAN ZH...	73	53964
AITOAOΣ (δ.)...	69	1599
AKMH...	77	16080
AKPITAZ...	78	13889
AKPOΠ...	83	35911
AKPOΠOΛIΣ (δ.)...	78	198764
AKPOΠOΛIΣ...	72	13638
AKTH...	77	14998
ALEEANAPPA...	74	10058
ALEEANAPPEIA...	75	22575
ALEEANAPPEIA...	81	14641
ALEEANAPPOΣ II...	77	1598
ALEEANAPPOΣ III...	77	1584
ALEEION XOOYΠ...	68	9084
ALIKPATOP...	83	15857
ALIN II...	69	10650
ALIN II...	77	11213
ALKAIOS...	85	24700
ALKIMOS...	79	10996
ALKMHHH...	73	13631
ALKYONIS...	91	56580
ALKYONIS (δ.)...	80	11584
ALMA...	84	17882
ALMΠEPTA...	84	14103
ALΣ AMALIA...	84	14103
ALΣ ΔANAOC...	72	52440
ALFA XAN (δ.)...	74	52459
ALFA SKAY...	72	51818
ALFA CTAP (δ.)...	85	14400
ALFA TZOYΠITEP...	84	10511
ALFA TZALLENTZ...	84	22000
ALFA ΦE'ITΘ...		

πρός Σίντι Κερρί 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 'Αλμπερνί 22/9
πρός Σαφάγκια 10/9
πρός 'Ιντσόν 19/9
πρός Ν. 'Αμερική 3/10
πρός Καμπάνα 2/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
πρός 'Οράν 28/9
μεταφορές Πάτρος
πρός Μπ. 'Αίρες 2/10
πρός Ούμ Σάιντ 18/9
πρός Γκλόγκ 27/9
πρός 'Ιντσόν 31/8
πρός Σ. Τζών 30/9

πρός Πόρτο Μπολιβάρ 20/9
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 20/9
πρός Μπεϊλούν 29/9
πρός Γένοβα 30/9
πρός Τουρκία 10/9
ε. Νισούκαστλ 4/10
πρός 'Ιντσόν 23/8
ε. Σιγκαπούρη 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λονδίνο 1/10
πρός Βανκούβερ 2/9
πρός Ν. 'Ορλεάνη 2/10
ε. Φουτζέιρα 27/9
ε. Κοτονού 22/9
πρός Πόλντ Κόμφορτ 25/9
πρός Οκτά 2/10
α. Ταϊτσόγκ 20/8
πρός Μομπάσα 25/8
επισκευές Πειραιά 1/4
άρχει Πειραιά
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ε. Πόρτο Κρουζ 27/9
πρός Μομπάσα 11/9
πρός Μπ. 'Αμπάς 29/9
α. Χόγκ Κόγκ 26/9
πρός Κοιμένα 16/9
πρός Ρότερνταμ 28/9
υπό ναυπήγηση
πρός Βαλπαράϊζο 28/9
α. 'Ιμινγκχαμ 16/9
α. Μαυρίκιο 24/9
πρός Κηλαγκ 24/9
ε. Πειραιά 24/9
α. 'Υμουίντεν 3/10
πρός Ν. Κορέα 19/9
πρός Χόγκ Κόγκ 9/9
ε. Πόρτ Θφ Σαίλιν 19/9
πρός Ρίτσαρντ Μπαίλ 21/9

πρός Νευρούτ Μπαίλ 24/9
πρός ΗΠΑ 14/9
ε. Κοτονού 4/9
πρός Βραζιλία 17/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
ε. Πενσάκολα 26/9
ε. Ρότερνταμ 5/10
πρός Κορέα 22/9
ε. Πόρτ Κέμπλα 17/8
πρός Κριστομπαλ 27/9
πρός Εύρωπη 18/9
α. Χιούστον 17/9
α. 'Οστ Λόντον 4/9
πρός Χό Τό Μίνχ Σίτυ 9/9
ε. Μπλιμπαό 29/9
α. Βανκούβερ 22/9
ε. Χακάτα 17/9
ε. Μαϊζούρου 26/9
πρός Κίνα 7/8
πρός Κοσσόβου 25/9
ε. Νισούκαστλ 5/9
πρός Κεραμούν 24/9
πρός Τσιουάν 21/9
πρός 'Αντβέντ Μπ. 4/
πρός Κασίμ 23/9
ε. Μπρέμκεν 3/10
ε. Ν. 'Υόρκη 1/9
πρός Χό Τό Μίνχ Σίτυ 9/9
α. Μανίλα 24/9
πρός Κό Σιάγκ 17/9
πρός Μασάγουα 24/9
πρός Τόκιο 18/9

ANAGΓEΛ ΦOPTEIOYH...	74	13633
ANAGΓEΛ XONOP...	76	13633
ANAGΓEΛ XOOYΠ...	74	13633
ANAGΓEΛ XOPAT'IZON...	77	15378
ANAMEΛI...	77	14584
ANAE ΛA'TON (δ.)...	82	3356
ANAE TA'ITKEP (δ.)...	83	5280
ANATAZIΣ (δ.)...	75	69222
ANAFH...	85	34400
ANAPPEAΣ...	77	15592
ANAPPEAΣ...	76	26275
ANAPPEAΣ (δ.)...	84	38500
ANAPPOΣ...	85	34500
ANAPPOΣ APIEΣ (μ.)...	72	119505
ANAPPOΣ ATAAΣ (μ.)...	72	119505
ANAPPOΣ ΓEOPPIOΣ (δ.)...	76	115461
ANAPPOΣ MEATEMI...	73	32781
ANAPPOΣ OKEAHIA...	77	20676

ANEMOΣ...	76	8376
ANEMOHH...	79	10996
ANIMAP...	72	10527
ANNA (δ.)...	69	46389
ANNA Λ...	79	12214
ANNITZA Λ...	83	35808
ANNOYLA...	71	9826
ANTZEAIK ΓKPEHΣ...	71	30193
ANTZEAIK ΠAOYEP...	87	25169
ANTZEAIK ΠPOTEKTOP...	77	34130
ANTZEAIK CΠIPIT...	84	36353
ANTZEAIK ΦAIHΘ...	84	36353
ANTZEAIK XOOYΠ...	85	25300
ANTZEAIK Λ...	75	12913
ANTIMHAIOS (δ.)...	72	17355
ANTIPAPOΣ (δ.)...	76	28059
ANTIPAPOΣ (δ.)...	81	30622
ANTONHΣ I. AΓΓEΛIKOYHΣ...	89	70000
AOYPOPA ΠEPΛ...	76	6051
APAKON...	73	10713
APAMIZ (δ.)...	77	75124
APAMΠEΛA...	83	13508
APKOY (δ.)...	76	19016
APPOYAYTHΣ (δ.)...	78	75588
APPOYAYTHΣ (δ.)...	77	19378
APPOYAYTHΣ (δ.)...	91	29500
APPOYAYTHΣ (δ.)...	78	20328
APPOYAYTHΣ (δ.)...	78	20328

BAIAIANT...	72	11076
BANKOYBEP...	77	35716

α. Πενάγκ 24/9
πρός 'Αμβέρσα 28/9
πρός Μπαγκόγκ 8/9
ε. Γκλόγκ 28/9
πρός Μομπίλ 1/10
πρ. «Vulcanus II»
ε. Πειραιά 14/9
α. Τεργέστη 12/9
πρός 'Ανναμπα 21/9
ε. Λός 'Αντζελές 2/10
πρ. «ABT Hanna»
πρός Φουτζέιρα 26/9
πρός Νισούκαστλ 29/9
πρός Χόγκ 17/8
πρός 'Ιαπωνία 29/8
α. Ρός Τανούρα 3/9
α. Βανκούβερ 25/9
πρός Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 28/9

πρός Μάλα 1/10
πρός Περού 9/9
ε. Τζιμπουτί 27/8
διάλυση 'Ινδία
πρός Μπ. 'Αμπάς 27/8
επισκ. Πειραιά 4/10
πρός 'Οράν 29/8
πρός Γκάνδη 18/9
επιπλήθη αλλοδαπούς
ε. Γκντάνσκ 26/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
πρός Γκλάντστον 29/9
επιπλήθη αλλοδαπούς
πρ. «Mostween 4»
πρός Πόρτ Σαίβ 30/9
πρός Σιγκαπούρη 24/9
πρός Χόγκ 3/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/9
α. Χιούστον 2/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
πρός Γίβραλτάρ 12/9
πρός 'Ιαπωνία 28/9
ε. Πειραιά 29/9
πρός Σίντι Κερρί 15/9
α. Χιούστον 29/9
υπό ναυπήγηση
ε. Λός 'Αντζελές 30/9
πρός Μπουσάν 21/8

ε. Μονφακόνε 30/9
σωστό όνομα «Αρήτη»
επιπλήθη 'Ελληνες
πρός 'Ιαπωνία 21/9
πρός Χούντιγκαβαλ 3/10
ε. Χόγκ Κ-ογκ 2/10
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 27/9
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μπαλδο Τέρμιναλ 17/8
πρός Ρίτσαρντ Μπαίλ 10/9
πρός Μπ. 'Αμπάς 11/9
α. Βανκούβερ 2/9
α. Φουτζέιρα 9/8
πρός Κασίμ 18/9

πρός Δ. 'Αφρική 31/8
ε. Πειραιά 9/9
πρός 'Ιαπωνία 13/9
ε. Ταϊτσόγκ 19/9
πρός 'Οζέκα 21/9
πρός ΗΠΑ 14/9
υπόκειται σημεία Νορβηγίας
πρός Λέ Χόβρη 24/9
πρός Ματάνι 26/8
πρός Χιλή 13/9
πρός Μπλιμπαό 1/10
ε. Μόντρεαλ 3/10
ε. Βαλτιμόρη 2/10
επισκευές Ντρομπά 7/8
α. Χιούστον 3/10
πρός Ταϊβάν 25/9
πρός Ταϊβάν 3/9
πρ. Γκλάντστον 6/9
ε. Τομπάτα 29/9
πρ. Ν. Κορέα 1/10
πρ. Σουέζ 1/10
πρ. Μπ. 'Αμπάς 27/9
ε. Χοντίντα 11/9
πρ. Ντρούλα 8/9
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/8

άρχει Πειραιά
α. Δουνκέρκη 25/9

ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. 'Αμβέρσα 5/10	ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Νιούπορτ 30/9
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588	πρόσ 'Αλιβέρι 21/9	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρόσ ΗΠΑ 28/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	πρόσ Θεσσαλονίκη 28/9	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Λειξές 29/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	πρόσ Κάνβερ 'Αϊλαντ 27/9	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρόσ Μπαγκόγκ 24/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	ε. Πειραιά 29/9	ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρόσ Λά Πλάτα 14/9
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	πρ. «Norah Cherry»	ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρόσ Λορίντ 20/9
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	ὕπὸ ναυπήγηση	ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374	ε. Σάντος 16/9
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ἐπισκ. Πειραιά 7/10	ΕΥΡΩΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρόσ Ν. Ζηλανδία 15/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 25/9	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μανίλα 25/9
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Τσιότζια 28/9	ΕΦΕΣΙΟΣ (δ.)	75	57160	πρόσ Μπόιντ 10/8
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειαικές μεταφορές	ΕΦΕΣΙΟΣ	73	18958	πρόσ Σαφάγκα 24/9
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	πρόσ Ντούβρες 25/9				
ΒΟΡΗ	84	20009	πρόσ Σιγκαπούρη 14/9				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεῖ Πειραιά				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρόσ Χωρ Φακάν 28/9				
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειαικές μεταφορές	ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 28/9
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/9	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρόσ Πακιστάν 22/9
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	ε. 'Οκλαντ 1/10	ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Γιουρπορτ 5/10
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	α. Φόρ 3/10	ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838	μετ. «Σκιάθος» (ε.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας	ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Σιγκαπούρη 29/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρόσ Μομπάσα 30/9	ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	πρ. «Ζίμ Κοπέρ»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	πρόσ Ριόν 22/9	ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρόσ Σιγκαπούρη 3/10
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρόσ 'Ιταλία 30/9	ΖΙΜ ΚΑΟΖΟΥΓΚ	72	15952	πρόσ Κολόμπο 26/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στή Φουτζέρα (ἀποθήκη)	ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝ	76	32465	α. Λέγκχορν 1/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουεξ 26/9	ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρόσ Σιγκαπούρη 29/9
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΞ (δ.)	65	1598	πρόσ Φαντί Φεϊράν 1/10	ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103	πρόσ Βραζιλία 25/9
				ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Κολόμπο 2/12
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	πρόσ Σάφι 29/9	ΖΙΜ ΠΟΥΣΙΑΝ	76	32465	πρόσ Κασσιόγκ 27/9
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρόσ 'Οκλαντ 27/9	ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Νουακτσότ 16/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρόσ Βενεζουέλα 12/9	ΖΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Παναμά 26/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	πρόσ 'Ορν 29/9	ΖΙΡ	76	17129	πρόσ 'Ελλάδα 27/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΖΙΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. 'Ικόνιο 23/9
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρόσ 'Ανναμπα 13/9	ΖΩΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Τέμα 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	πρόσ Κοατζακόβσκι 5/9	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρόσ Πόρτ Καρτιέρ 28/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	πρόσ Μαρακάιμπο 13/9	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρόσ Χάμπτον 26/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	πρόσ Πόρτ Καμπελό 27/9	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	α. 'Ισχυμ 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	πρόσ Βραζιλία 27/9	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	πρόσ Κήλαγκ 14/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	πρόσ 'Αρούμπα 13/9	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρόσ Κήλαγκ 14/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	πρόσ Γκουαγιμάς 11/9	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	πρόσ Σφέδ 24/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/9	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρ. «Berinda»
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. 'Αλεξανδρέττα 26/9	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. 'Ιντσόν 18/9
ΓΑ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	πρόσ Πούνα Καρντόν 27/9	ΙΘΑΚΑ (δ.)	75	19752	ἐπισκ. Πειραιά 3/9
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	ἀργεῖ Πειραιά	ΙΛΙΑΔΑ	73	121165	πρόσ Ταρτούζ 21/8
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19980	ε. Πόιντ Νουάρ 11/9	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρ. Ραφα
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	πρόσ Ρίτσαρντς Μπαί 2/9	ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	πρόσ Β. Θάλασσα 30/8
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Κουίνγκουαγκντό 22/9	ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡ	69	12840	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. 'Αλεξανδρέττα 18/9	ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	πρόσ 'Ιντσόν 19/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	πρόσ Κοράτσι 2/10	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9984	πρόσ Πάτρα 26/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. 'Αμβέρσα 1/10	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ἐπισκευές Πειραιά
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Τέας Σίτυ 17/9	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρόσ Λάγος 11/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Κασσιόγκ 1/9	ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	ε. Κοράτσι 20/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρόσ Κασσιόγκ 3/10	ΙΟΣ	85	34400	α. 'Αμβούργο 1/10
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρόσ Ποχάγκ 28/9	ΙΡΕΝΗΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	α. Γκλάντστον 14/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρόσ Φιλιππίνες 28/9	ΙΦΕΝΕΙΑ	72	13767	πρ. 'Οριστόν 19/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	ε. Ράουμα 2/10	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρ. «Montarik»
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	α. Μπαχαρίν 26/9	ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	μεσογειαικές μεταφορές
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρόσ Βουβρά 14/8	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	πρ. «Beer Sheva»
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	πρόσ Γιβραλτάρ 24/9	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. 'Αλεξανδρία 22/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρόσ Τίλ 1/10				πρόσ ΗΠΑ 28/9
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 26/9				
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΞΣ (δ.)	84	17199	πρόσ Γιβραλτάρ 18/9				
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρόσ Βραζιλία 1/9				
ΓΟΥ'ΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	πρόσ Φουτζέρα 28/9				
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρόσ Χάργκ 31/3	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειαικές μεταφορές	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. 'Ιμνιγκμα 1/10
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Κύμπε 29/9	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Λονδίνο 25/9
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεῖ 'Αλιβέρι	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρόσ 'Ιλιτοβόκ 29/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	πρόσ Βουβρά 6/9	ΚΑΒΡΙΝ Λ.	70	16285	πρόσ 'Αλγερία 19/9
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Τερνέστη 28/9	ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	πρόσ Δ. 'Αφρική 27/9
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρόσ Μονρόβια 13/9	ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρόσ Ν. Κορέα 2/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρόσ 'Αρούμπα 17/9	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ἐπισκευές Χαλκίδα 27/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρόσ Χέι Πόιντ 26/9	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρόσ Κό Σισάγκ 21/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	πρόσ 'Ιταλία 22/9	ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757	πρόσ 'Αλγίρι 17/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρόσ Γκλάντστον 22/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ταϊτσούγκ 19/9
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. 'Ακαμπα 18/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/9
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	α. Φουτζέρα 1/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Λούπ Τέρμιναλ 1/9
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	πρό Ρίτσαρντς Μπαί 18/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρόσ 'Αργεντινή 14/9
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρό Χωρ Φακάν 17/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρόσ Μπουεναβέντουρα 27/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειαικές μεταφορές	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Ουλσόν 19/9
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	πρόσ 'Αμβούργο 16/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 17/8
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 30/9	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 31/8
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	πρ. «Sisala»	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Πειραιά 28/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Φουτζέρα 8/9	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρόσ Κασάο 26/9
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Τρομπέτας 27/9
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεῖ Βασίρα	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			πρόσ Νοβοροσίακ 15/9
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρόσ 'Ινδία 12/9	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Φουτζέρα 26/9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ράς Τανούρα 20/9	ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	πρόσ Παναμά 2/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Βανκούβερ 5/9	ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	ε. Σιγκαπούρη 29/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Παναμά 28/9	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Φόρ 25/9
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρόσ Λούπ Τέρμιναλ 23/9	ΚΑΡΜΕΝ	78	21122	ε. Μπρισμπαίν 1/10
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227	πρόσ 'Εκουαντόρ 11/9	ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρόσ Κήλαγκ 30/9
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Βανκούβερ 30/9	ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 29/9
ΕΛΕΝ	82	37811	πρόσ Βανκούβερ 30/9	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Κων/πολη 29/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρόσ 'Ελλάδα 27/9	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 5/9
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	πρόσ Θεσσαλονίκη 29/9	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρόσ 'Αμβούργο 29/9
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	ε. Πειραιά 8/9	ΚΑΣΣΟΣ	68	1597	μεσογειαικές μεταφορές
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στή Πάχη (ἀποθήκη)	ΚΑΣΤΟΡΙΟ (δ.)	77	65874	α. 'Υμούιντνέν 15/9
ΕΛΛΗ	76	11282	πρό Χουάγκιμπο 3/10	ΚΑΣΤΩΡ Π.	91	29900	πρόσ Ντουμπί 18/9
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρό Τύνιδα 2/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	83	14315	πρ. «Jovian Lily»
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειαικές μεταφορές	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	ὕψωσε κυπριακή
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρόσ Βραζιλία 3/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Βρέμη 30/9
ΕΛΠΙΣ	84	37472	πρόσ Μπουσάν 14/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Μασσαλία 18/9
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 29/8	ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	ε. Φιλαδέλφεια 26/9
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	α. Χιουσόν 13/9	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στή Φουτζέρα (ἀποθήκη)
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρόσ Τραπεζούντα 26/9	ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	ἐπισκ. Ντουμπί 27/9
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 5/9	ΚΛΕΩΝ	70	44954	διάλυση 'Ινδία
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	πρ. «Nerptune Leo»	ΚΛΕΩΝ	91	12453	α. Κάντλα 17/9
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	πρόσ Κορέα 2/10	ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Τζέντα 15/9
ΕΝΤΡΑΞΤ ΦΕΝΘ	84	22208	ε. 'Ιντσόν 19/9	ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	πρόσ Μομπάσα 19/9
ΕΝΤΡΑΞΤ ΦΕΝΘ	73	36265	πρόσ Βενεζουέλα 30/10	ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	α. Πόρτ Κέλαγκ 27/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Βανκούβερ 3/10	ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	πρόσ Ματάνζας 1/8
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	πρόσ Λισαβώνα 5/10	ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Λός 'Αντζέλες 1/10
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	ἐπισκ. Πειραιά 21/12	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρόσ Σουρία 26/9
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεῖ Πειραιά	ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	πρόσ Βραζιλία 19/8
				ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρόσ Σουηδία 24/9
				ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. 'Οξελουσόν 30/9
				ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
				ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρόσ Μπελαγκούν 27/9
				ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	ὕψωσε σημαία Μάλτας
				ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρόσ Σιγκαπούρη 21/9

KOPINΘIA (δ.)	69	1579	πρός 'Αγ. Θεοδώρου 28/9	MINI LAMA	70	1591	δ. Παναμά 22/9
KΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Μπρεμερχόβεν 8/8	MINI LANT	70	1592	πρός Δεμερράρα 28/9
KΡΑΝΤΩΡ	71	8630	επιωλήθη	MINI LAD	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
KΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	υπέστειλε σημ. ΜΠαχάμας	MINI LAD	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	πρός Μείζινο 1/10	MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΕΩΝ	70	18164	ε. Κοκόλα 13/9	MINI ΛΕΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	α. Φουτζέιρα 2/9	MINI ΛΕΤ'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ταραγκάνα 26/9	MINI ΛΗ.	71	1557	πρός 'Αράνα 26/8
KΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Τεργέστη 28/9	MINI ΛΗΓΚ.	70	1592	ε. Κίχκστον 30/9
KΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Θεσσαλονίκη 18/9	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
KΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Βηρυττό 1/10	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Νουακτότ 28/9
KΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βηρυττό 19/9	MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρός ΗΠΑ 29/9
KΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Ρόττερνταμ 27/9	MINI ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/8
KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Φουτζέιρα 29/9	MINI ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
KΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Φώλεο 3/10	MINI ΛΟΥΦ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Φλάσινγκ 28/9	MINI ΛΟΥΡΥ	71	1598	ε. Πόρτ οφ Πρίνς 18/9
KΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	81054	ε. Φιοουμτσίνο 2/10	MINI ΛΟΤ	71	1584	στή Γουιάνα 25/9
KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	81054	πρός Ρας Σουκχέιρ 4/10	MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	πρός Ν. 'Ορλεάνη 3/10
KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 5/9	MINI ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/9
KΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Φόρ 12/9	MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ταμπίκο 30/9
KΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ταραγκάνα 30/9	MINI ΛΥΜΦ	75	1587	πρός 'Ορλεάνη 22/9
KΡΗΤΗ ΦΛΕΙ'Μ (δ.)	86	24900	ναπην. Ναυκασάκι	MINI ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/9
KΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσαντον 24/9	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
KΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Σάντος 18/9	ΜΙΝΟΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575	ε. Πειραιά 25/9
KΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	πρός Λάντς 'Εντ 28/9	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός 'Αρματάξ 22/8	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κων/πολη 17/9
KΥΩΝΡΑ (δ.)	74	67289	πρός Γιάννου 4/10	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Χισόστον 22/9
KΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Λέγκχορν 30/9	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Σ. Τζών 28/9
KΩΣ (δ.)	76	43681	α. Τζέμπλε 'Αλι 13/9	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Γιβραλτάρ 19/9
KΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Χάτσινονχ 13/9	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
				ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	μετ. «Ρέα» (ε.)
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Σ. 'Αραβία 3/10	ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	πρός Κορέα 27/8
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	πρός Δρέπανον 1/10	ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	πρ. «Formentera»
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Λομπότο 17/9	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρός Πειραιά 4/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ταϊβάν 1/10	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	πρός Βερακρούξ 6/9
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Άγια Πετρούπολη 21/9	ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Ν. 'Αφρική 17/9
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Τζέντα 25/9	ΜΠΑΛΑΚΙΓΟΥΝΤ	66	3881	ε. Ρόττερνταμ 3/10
ΛΑΣΘΙ	77	4965	πρός Κάραθα 14/9	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Σιγκαπούρη 9/9
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	υπέστειλε πανομαϊκή	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	μετασकुद्धता Πειραιά
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρός Τύνιδα 1/10	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Κορέα 28/8
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	πρός Ν. 'Υόρκη 29/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029	πρός Τζέντα 14/9
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865	α. Τζουμάινα 19/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Κρίστιανσεν 21/9
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας	ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	ε. Σαλβαντόρ 21/10
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	επισκ. Πειραιά 26/8	ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	πρός Πειραιά 17/9
ΛΕΩΝ	73	70931	ε. Γκλάντστον 26/9	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Κουβέιτ 30/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλίζα (άποθήκη)	ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785	αργεί Πειραιά
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Γιοκοχάμα 27/9				
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρός Γιοκοχάμα 15/8	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Σάν Λορέντζο 7/9
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Ντάρμπαν 28/9	ΝΑΕΟΣ	70	9865	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/9
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Σόο Φραντσέσκο 29/9	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Μπουσάν 17/9
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Άμστερνταμ 2/10	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	πρός Φουτζέιρα 2/10
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Δουνκέρκη 28/9	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Ρας Τανούρα 21/8
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505	πρός Ντόβερ 24/9	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρός Θεσσαλονίκη 21/9
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	επισκ. Πειραιά 20/8	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Νταμύμ 23/9
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασίλρα	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός 'Αλεξανδρέττα 21/9
ΛΟΥΤ'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600	ε. Κασίμ 14/9	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Βανκούβερ 3/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός Μισισσιππί 29/9	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	μετασकुद्धता μεταφορές
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/9	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός 'Ιαπωνία 24/9
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	α. Πειραιά 28/9	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Μοντοίρ 26/9
				ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιάττα (άποθήκη)
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Κεϋλάνη 17/9	ΝΗΡΕΥΣ	75	44605	ε. Τζέντα 16/9
ΜΑΓΔΑ II (δ.)	65	2676	α. Μοτρίλ 2/10	ΝΗΡΕΥΣ	78	40570	πρ. «Tennessee River»
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός 'Ιταλία 27/9	ΝΗΡΕΥΣ	78	29972	α. Ταραγκάνα 2/10
ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	πρός Πειραιά 5/9	ΝΗΡΕΥΣ	73	18494	α. Κόρπους Κρίστι 2/9
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Μανασούς 26/9	ΝΗΡΕΥΣ	76	44689	πρός Λιβύη 12/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Γιβραλτάρ 18/9	ΝΗΡΕΥΣ	75	44601	α. Φόρ 21/9
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	στή Νικόσια 18/7	ΝΗΡΕΥΣ	80	33769	ε. Βαλλέττα 29/9
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Μασάν 4/9	ΝΗΡΕΥΣ	83	38240	α. Σάν Φραντσέσκο 28/9
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. 'Υρουίντεν 3/10	ΝΗΡΕΥΣ	73	19831	ε. 'Οδησσό 20/9
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός 'Ινδία 30/9	ΝΗΡΕΥΣ	74	56960	πρός Δ. 'Αφρική 23/9
ΜΑΙΤ'ΣΤΡΟΣ	69	18923	επισκ. Μπ. 'Αίρες 16/9	ΝΗΡΕΥΣ	83	30684	α. Λός 'Αντζέλες 1/10
ΜΑΝΑ	77	30263	στό Λός 'Αντζέλες 4/10	ΝΗΡΕΥΣ	76	39004	πρός Τρομπέτας 25/9
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρός Νοβοροσίσκ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ	65	4507	πρός Ούμα 2/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός 'Αλγέρι 25/9	ΝΗΡΕΥΣ	83	40300	πρός Βοστώνη 17/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρός Χάιφα 1/10	ΝΗΡΕΥΣ	87	36543	πρός 'Ιαπωνία 2/9
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	πρός ΗΠΑ 29/9	ΝΗΡΕΥΣ	84	36300	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	δ. Μάλα 23/9	ΝΗΡΕΥΣ	85	35854	ε. Σάντος 2/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Γκλάντστον 23/9	ΝΗΡΕΥΣ	81	10076	πρός 'Υμένη 24/9
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	71	18552	πρ. «Marathon Key»	ΝΗΡΕΥΣ	80	17100	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/9
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	πρός Πειραιά 18/9	ΝΗΡΕΥΣ	71	9049	μετ. «Διαμαντής Π.» (μ.)
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Κίνα 30/9	ΝΗΡΕΥΣ	81	13598	πρός 'Ιντσόν 29/9
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός 'Ιράν 14/9	ΝΗΡΕΥΣ	71	17744	πρός Σουηδία 29/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Κομώ Μπαίη 20/9	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	α. Γιοκαίτσι 19/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Λά Σπέζια 29/9	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	πρός Γιβραλτάρ 27/9
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	επιωλήθη 'Ελληνες	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρός Βηρυττό 28/9	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	πρός Κέϋ Γουέστ 25/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Βηρυττό 1/10	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Ν. Κορέα 29/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές 'Ερυθράς	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός Φρεντερίσια 1/10
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	πρός Μαυρίκιο 1/10	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	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 Ρας Τανούρα 21/9
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	α. Κόρπους Κρίστι 6/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Τενεχέ 1/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρός Ν. 'Υόρκη 29/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρός Ταρραγκάνα 30/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός Ν. Νικόλας 26/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Χιόστον 28/9
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599	πρός Π. Μυχ. Μπίν Κασίμ 29/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Τομακούμ 20/9
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός 'Ελλάδα 1/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	πρός Μοντρεάλ 26/9
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	πρός Γκουαϊκού 27/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Κολομβία Ρίβερ 28/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Πειραιά 6/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	επιωλήθη 'Απώ 'Ανατολή
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. 'Ελσινόρη 21/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	επιωλήθη 'Ελληνες
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Τέζας Σίτυ 18/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/9
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Κίνα 1/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	ε. Φιλαδέλφεια 27/9
ΜΑΣΤΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Μαυρία 27/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/9
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	πρός 'Ιαπωνία 19/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	ε. Λισαβώνα 2/10
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888	επιωλήθη Κινέζους	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Τζέντα 21/9
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ντάρμπαν 5/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	επιωλήθη 'Ελληνες
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός 'Αυθούργο 12/9	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Κόκορα 30/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Κανακά 26/9	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	πρός Λ. Τσάρλς 27/9
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/9	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Σ. Τζών 1/10
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Βανκούβερ 24/9	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Λορέντ 23/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	εγκυκλοπαιδική 16/11/89	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	α. Πόρτ 'Αρθουρ 1/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Πειραιά 7/9	ΟΡΦΕΥΣ	83	20669	πρός Πόλιν Νουάρ 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΝΕΡ	71	15998	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΡΦΕΥΣ	77	13864	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563	πρός Τρινιδάδ 19/9	ΟΡΦΕΥΣ	81	18576	πρ. «City of Liverpool»
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ	70	1585	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/9	ΟΡΦΕΥΣ	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
			αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΡΦΕΥΣ			

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	πρός Μπρισμαίν 27/9	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 10/9
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	επιμήλθη Έλληνες	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	ε. Σάν Αντόνιο 8/9
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	επρός Δ. Αφρική 23/9	ΣΟΠΕΝ (Δ.)	75	20495	α. Πρόβιντενς 25/9
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	μετ. «Συμπλεα» (κ.)	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Πειραιά 20/9	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	ε. Σακόντε 28/9
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Χάφινα 28/9	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Μπουεναβεντούρα 21/9
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (Δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 19/9	ΣΠΥΡΟΣ (Δ.)	65	31296	ε. Ζοχράνι 2/9
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Πειραιά 28/9	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	πρός Ακαγιούλα 27/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Ακαμπα 29/8	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ταρρακόντα 1/10
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	πρός Ιαπωνία 17/8	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	δ. Πόρτ Σάιτ 29/9
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	πρ. «World Adventure»	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Σ. Αραβία 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. Μιλιουκίνα 22/8	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρός Φουτζέιρα 27/9
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Γαλλία 21/9	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Βόρρι 1/9
ΠΑΕΟΙ	78	12518	πρός Σκεπτιμπα 30/9	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (Δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 23/8
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (Δ.)	87	27333	α. Χιούστον 17/8	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Κουμάντα 12/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460	πρός Γιοκοχάμα 2/10	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρ. Ιλίο 20/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Γάνδη 24/9	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρ. Φουτζέιρα 20/8
ΠΑΡΗΣ II (Δ.)	80	42236	ε. Τεργέστη 2/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (Δ.)	90	27500	πρ. Φορταλέζα 29/9
ΠΑΡΕΘΩΝ (Δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/8	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	πρ. Βραζιλία 3/10
ΠΑΡΙΣ (Δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 16/9	ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Μανίλα 26/9
ΠΑΡΟΣ (Δ.)	73	17355	ε. Μπλιμπαό 1/10	ΤΑΝΤΑ	73	16997	πρ. Νααντάλ 27/9
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρ. Πόρτ Έβεργκλίντς 30/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 26/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρ. Τσίμα 24/9	ΤΑΪΓΕΤΟΣ	77	14607	α. Χιούστον 26/9
ΠΑΤΜΟΣ (Δ.)	69	3585	πρ. Θεσσαλονίκη 7/5	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρ. Ίντσον 3/9
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρ. Άλγερς 23/9	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Πένκο 23/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (Δ.)	77	125947	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 25/9	ΤΖΕΤ II (Δ.)	62	1591	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρ. Ρουέν 4/10	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (Δ.)	63	9143	πρ. Αρούμα 23/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (Δ.)	58	12297	πρ. Θεσσαλονίκη 20/9	ΤΖΩΡΤΣ Α.	75	14786	πρ. Ουλσάν 1/9
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	στό Σάντος 3/10	ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348	ε. Μαυρίκι 23/9
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρ. Μπαγκόκ 10/9	ΤΙΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρ. Ιαπωνία 13/9
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Πειραιά 27/9	ΤΙΝΑ (Δ.)	76	163810	στον Ίνδικό (αποθήκη)
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	πρ. Πειραιά 20/9	ΤΙΡΟΛ	74	12464	πρ. «Καπέταν Παντελής»
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. Πειραιά 30/9	ΤΙΤΑΝ (Δ.)	71	51281	στο Γκίζαν (αποθήκη)
ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477	ε. Κων/πολη 1/10	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (Δ.)	69	53829	πρ. Χάρντ 16/9
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρ. Ρίταρσντς Μπαϊν 29/9	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	δ. Γιβραλτάρ 1/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρ. Σίβιτράβστα 29/9	ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Νιούκαστλ 6/9
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	ε. Πειραιά 13/9	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Ναγκόνια 1/10	ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Φιλανδία 2/10
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	πρ. «Black Falcon»	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1	68	2760	δρ. Πειραιά
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Ταρρακόντα 25/9	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	πρ. Λάγος 18/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Γιοκοχάμα 1/10	ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	πρ. Σαλέρνο 27/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δρ. Πειραιά	ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	ε. Πειραιά 21/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (Δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/9	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	πρ. Νάπολη 2/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δρ. Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρ. Κίνα 22/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δρ. Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	77	13662	ε. Σαγκάη 12/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	δρ. Πειραιά	ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Ρουέν 22/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	δρ. Πειραιά	ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	πρ. Π. Καμπέλλο 14/9
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(Δ.)	77	45755	πρ. Μιζουσίμα 14/6	ΥΠΕΡΙΟΝ	64	2167	έπισκ. Πειραιά 17/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρ. Μομπά 26/9	ΦΑΙΑΣ	76	56192	πρ. «Arrow Combiner»
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Μπενανκούρ 26/9	ΦΑΙΛΑ ΔΕΛΤΑ (Δ.)	59	13354	πρ. «Zainab Sky»
ΠΙΓΪΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (Δ.)	87	27333	α. Ν. Όρλεάνη 24/9	ΦΑΙΛΑ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Νάυμπαν 14/9	ΦΑΙΛΑ ΣΚΑΪ (Δ.)	59	3281	πρ. «Nurek»
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπό	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρ. Μπαγκόκ 17/9	ΦΑΛΚΟΝ (Δ.)	79	26973	ε. Π. Φόρτιν 7/9
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102	πρ. Μπασισαίσι 28/9	ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 2/10	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (Δ.)	74	23123	πρ. Κονσταντινούπολη 5/9
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (Δ.)	72	122812	στό Κόρντ (αποθήκη)	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (Δ.)	75	138255	ε. Γκάλβστον 2/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	πρ. «Jovian Luzon»	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρ. Βουβάν 17/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Τερνεούζεν 2/10	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (Δ.)	84	31411	πρ. Σιγκαπούρη 9/9
ΠΟΠΗ	73	19564	πρ. Χιούστον 28/8	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (Δ.)	74	118215	ε. Τζουέμα Τέρμ. 28/9
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρ. Γιοκοχάμα 9/9	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	μετ. «Μπλιμπαό»	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (Δ.)	87	25000	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 2/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	ε. Καβόλα 22/9	ΦΕΥΡΟΥΣ I	83	17217	πρ. Γεράλντον 28/9
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)	ΦΕΥΡΟΥΣ II	84	19049	α. Βανκούβερ 4/9
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (Δ.)	87	27333	πρ. Σάντος 19/9	ΦΕΥΡΟΥΣ III	84	19049	πρ. Ίντσον 23/9
ΠΡΕΣΤΙΖ (Δ.)	76	40632	πρ. Αρούμα 30/9	ΦΕΥΡΟΥΣ IV	84	19049	πρ. Φιλιππίνες 29/8
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (Δ.)	87	27333	ε. Φουτζέιρα 2/10	ΦΙΛΙΑ	71	7201	πρ. Γρανάδα 28/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (Δ.)	71	60929	πρ. Κολόμπο 24/9	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (Δ.)	76	41330	πρ. Γένοβα 29/9
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρ. Φουτζέιρα 2/10	ΦΙΛΙΚΟΣ (Δ.)	68	48682	ύψισσε σημαία Μάλας
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (Δ.)	87	27333	πρ. Κολόμπο 18/9	ΦΙΝΕΣ Α. (Δ.)	75	24614	πρ. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρ. Μιλάκι 25/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (Δ.)	83	31321	πρ. Μπαλμπάο 11/9
ΠΥΛΟΣ	72	9284	πρ. Νααντάλ 2/10	ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	α. Ν. Όρλεάνη 16/9
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρ. Βαλτική 5/8	ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρ. Βενεζουέλα 12/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (Δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 20/9	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974	πρ. Ταμπίκο 26/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ (Δ.)	77	18325	πρ. Ραμπίχ 24/9	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	ε. Κίγκστον 27/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ.)	79	32023	πρ. Ραμπίχ 2/10	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρ. Ιταλία 15/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (Δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 19/9	ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	ε. Άστρον 29/9
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	α. Γιοκοχάμα 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. Μπλιμπαό 21/9
ΡΕΝΤΙΓΟΥΝΤ	67	3999	πρ. Κόρινθο 25/9	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	δρ. Πειραιά
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	πρ. Άλγερς 7/9	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Ρίβα 30/9
ΡΟΔΑΝΘ	69	16588	ε. Κακινάδα 26/9	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Άμπο Ντάμπι 27/9
ΡΟΔΟΣ	77	70282	πρ. Τσουμαράσο 28/9	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (Δ.)	85	38626	πρ. Ιαπωνία 26/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρ. Έλλάδα 12/9	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Σάντος 30/9	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	πρ. Σιγκαπούρη 3/9
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	πρ. Κονακρύ 19/9	ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	ε. Τίς 5/10
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (Δ.)	91	29506	πρ. Ιταλία 26/9	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	ε. Λάγος 22/9
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (Δ.)	88	25000	ε. Μπροφόντεν 28/9	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	91	29900	ύπο ναυπήγηση
ΣΑΜΟΣ	74	13633	α. Κήλαγκ 29/8	ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933	πρ. Χάλλ 29/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Γκάνδη 3/10	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρ. Νοβοροσίσκ 14/9
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (Δ.)	81	4036	πρ. Κορέα 4/9	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	α. Γκντάνσκ 8/9
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρ. Ιαπωνία 30/9	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (Δ.)	75	118216	α. Ρός Τανούρα 1/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.)	84	6471	ε. Μπ. Άιρες 24/9	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρ. Κασσιούγκ 15/9
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Πόρτ Χέλντντ 1/10	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (Δ.)	87	25000	πρ. Γιοκοχάμα 15/9
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Τσιβιτράβστα 11/9	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (Δ.)	76	122945	ε. Γκάλβστον 14/9
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	86	22714	πρ. Γιοκοχάμα 28/9	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. Πειραιά 24/9
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. Λευκάδι 16/9	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (Δ.)	75	146309	ε. Ρός Τανούρα 27/9
ΣΑΡΛΑ	77	15533	ε. Σταβόγκερ 25/8	ΦΡΟΝΤΟΝ	78	14584	πρ. Γουέστερνορτ 29/9
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	στό Σάντος 23/9	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Χαλκίδα 5/10
ΣΕΡ ΤΣΩΝ	78	10995	πρ. Άκαμπα 22/8	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρ. Νοβοροσίσκ 18/9
ΣΕΡ ΤΣΩΝ (Δ.)	76	81438	έπισκευές Πειραιά 4/1	ΧΑΛΚΗ (Δ.)	89	27500	ε. Τραμάντ 3/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σάντος 1/10	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στό Πόρτο Λιμάν 15/7
ΣΕΡΙΦΟΣ (Δ.)	67	988	α. Πειραιά 7/9	ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	ε. Βηρυτό 24/9
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	α. Πρίνς Ρούπερτ 8/9	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. Γιβραλτάρ 19/9
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρ. Ίκούκι 26/9	ΧΛΟΗ	82	36202	πρ. Τερνεούζεν 25/9
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ε. Ταρρακόντα 30/9	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	πρ. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρ. Χίο 27/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Δεμερρά 1/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Κίεμ 24/8	ΧΡΥΣΗ Β. (Δ.)	61	13360	μεταφορές Περικαίου
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ	76	11866	πρ. ΝΗΑ 25/9	ΧΡΥΣΗ (Δ.)	73	101440	πρ. Σιγκαπούρη 23/9
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ναγκόνια 25/9	ΧΥΚ (Δ.)	79	26973	πρ. Σκίνα 3/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρ. Βαλπαράϊσο 1/10	ΨΑΡΑ (Δ.)	89	27500	πρ. Χιούστον 25/9
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. Μανίλα 30/8	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρ. Γαλλία 1/10
				ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. Χάφινα 17/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχμάς

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = ξέφασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

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 ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
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 ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΑΜΗΤΟΣ (κ.)	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΙ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΛΑ (κ.)	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	9710
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	18767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ.)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243

ε. Ήστ Λόντον 22/9		
πρός Φιλιππίνες 8/9		
πρός Κάμπο 30/8		
πρός Ρόδο 27/8		
α. Δουκέρκη 27/9		
πρ. «Μιγκόκο»		
πρός Γιοκοχάμα 26/9		
πρός Γκνάνσας 2/10		
ε. Πόρτ Καρτίερ 16/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 28/9		
ε. Τσιταγκάνα 29/9		
πρός Καρταγένα 22/9		
πρός Γκνάνη 28/9		
μετ. «Αίλιμας Ι» (π.)		
ε. Βαλπαράϊζο 1/10		
α. Χιούστον 26/9		
πρός Γιάγκον 11/9		
πρός Μπαντάρ Άμπας 11/9		
ε. Πόρτ Χάρκοουρτ 20/8		
ε. Κολόμπο 2/10		
ε. Γκνάνσας 9/8		
α. Χόγκ Κόγκ 21/8		
ε. Ίμνιγκχαμ 3/10		
πρός Άσσάμ 17/9		
πρός Γιοκοχάμα 6/9		
πρός Ταρτσό 19/9		
ε. Ρίο Γκράντε 21/9		
ε. Άμβουρού 5/10		
ε. Ν. Όρλεάνη 24/9		
ε. Κωνσταντίνια 30/9		
πρός Γιάννου 10/9		
πρός Γιάννου 3/10		
πρός Κάντλα 27/9		
α. Σάν Νικόλας Μπαϊ 29/9		
α. Γιούροπουτ 1/10		
πρός Λουλούστα 25/9		
πρός Κόργκ Άϊλαντ 17/9		
πρός Μπαννίς 23/9		
α. Χοντίντα 27/9		
μεταφορές Περαϊκού		
ε. Σάντος 29/9		
πρός Σουάν 15/9		
ε. Πειραιά 6/9		
πρός Ταϊτιάουγκ 29/9		
πρός Άμοστέρνταμ 6/10		
έπισκ. Τζιμπούτι 4/10		
πρός Βραζιλία 20/9		
πρός Ρόττερνταμ 4/10		
ε. Χιούτον 27/8		
πρός Δ. Άφρική 7/9		
πρός Κόμπο ΗΠΑ 27/9		
πρός Μπαντάρ Άμπας 28/8		
πρός Λουάντα 12/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 30/9		
πρός Άβόνα 11/9		
αργεί Ροβέντα		
α. Βικτόρια 27/9		
πρός Σιγκαπούρη 25/9		
πρός Βραζιλία 19/9		
ε. Λισαβώνα 18/9		
έπισκ. Κωνσταντίνια 23/8		
πρός Παρανάγουα 23/9		
ε. Λίβερπουλ 5/10		
ε. Λισαβώνα 29/9		
πρ. «London Pride»		
πρός Πόρτ Σάϊδ 1/10		
πρός Βιτόρια 18/9		
πρός Ντιλσκάλεσι 25/9		
ε. Ντάρμπαμ 2/10		
πρός Ντρίντα 28/9		
πρ. «Bald Champion»		
πρός Λίβερια 17/9		
ε. Σάο Σεμπατιάο 30/9		
ε. Ποντίφικ 11/8		
πρός Θεσσαλονίκη 23/9		
ε. Πειραιά 1/10		
πρός ΗΠΑ 19/9		
πρός Ίντσον 30/8		
ε. Άμβέρσα 5/10		
πρός Κίνα 27/3		
πρός Ποχάγκ 17/9		
πρ. Άλφρεϊντ 17/9		
πρ. Φραντσκ 26/9		
πρ. Α. Πετρούπολη 28/9		
πρ. Νιούκασλ 17/9		
πρ. Ίαπωνία 11/9		
ε. Άσσαντ 28/9		
πρ. Μεξικό 3/9		
πρ. Τζέντα 2/10		

ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.)	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	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 ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΟ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΟΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚΗ 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
ΑΡΧΟΝ (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 ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656

έπισκ. Ντουμπάι 13/9		
πρ. Μπαγκόκ 30/9		
πρ. Σαορίντα 15/9		
πρ. Πόρτο Καμέλο 18/9		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. Όδησσό 28/9		
πρ. Κάμπο Φιλήντ (άποθήκη)		
πρ. Χάρκκ Άϊλαντ 22/7		
α. Τζουσίμα Τέρμ. 14/9		
πρ. Όραν 1/10		
πρ. Σαλβαντόρ 25/9		
ε. Μασσαλία 1/10		
έπισκ. Ντιέγκο Σκαρία 6/9		
πρ. Τάμα 27/9		
πρ. Βαγκορέ 25/9		
α. Ραβέννα 30/8		
πρ. Πειραιά 23/9		
ε. Άμβέρσα 30/9		
πρ. Πακιστάν 21/9		
πρ. Λα Γκουίρα 1/10		
πρ. Ίαπωνία 19/9		
α. Θρή ρίβερς 19/9		
ε. Βομβάη 10/8		
πρ. «Γκούτ Στρήτ»		
πρ. Φουτζέιρα 22/9		
πρ. Σιγκαπούρη 24/9		
πρ. Χόγκ Κόγκ 29/8		
ε. Άμβέρσα 15/10		
πρ. Ελλάδα 3/10		
α. Βαλλέττα 18/9		
πρ. Άλγερ 28/9		
πρ. Θεσσαλονίκη 23/9		
πρ. Ίκουίκε 1/10		
πρ. Κουανγκάμ 28/9		
πρ. Γκάλβεστον 26/9		
πρ. Βραζιλία 19/8		
υπέστειλε σημ. Μπαχμάς		
ε. Ν. Όρλεάνη 30/9		
α. Ν. Όρλεάνη 2/10		
α. Νάπολη 30/9		
πρ. Βενετία 27/9		
ε. Πειραιά 8/1		
πρ. Χοντίντα 25/9		
ε. Λός Άντζελες 2/10		
ε. Ρεϊνιόν 16/9		
πρ. Κάμπο 20/9		
α. Καρταγένα 27/9		
πρ. Βιτόρια 19/9		
ε. Ντουαρενέζ Μπ. 28/9		
πρ. Ίγνους 1/10		
α. Νταμμά 11/9		
πρ. Νταλιάν 19/9		
ε. Φορταλέζα 11/9		
ε. Ίντσον 17/9		
ε. Τσιταγκάνα 20/9		
πρ. Νταμμά 29/9		
πρ. Τουμπάρσο 13/9		
ε. Πύλο 1/10		
πρ. Ίντσον 18/9		
πρ. Χαλκίδα 24/9		
ε. Ροστέμ 26/9		
πρ. Α. Πετρούπολη 30/9		
πρ. Κουίντερο 18/8		
ε. Κόρκ 2/10		
ε. Σαλβαντόρ 1/10		
α. Ροστόκ 18/9		
έπισκ. Κεητάνου 2/10		
μετ. «Villa Musum» (ΜΒ)		
α. Χιούστον 25/8		
μεταφορές Ίνδονησίας		
πρ. Μομπάσα 24/9		
α. Ν. Όρλεάνη 22/9		
ε. Μόντρεαλ 23/9		
πρ. Σιγκαπούρη 22/4		
ε. Τουτικόν 12/9		
α. Λάρνακα 28/9		
ε. Πόρτ Καρτίερ 25/9		
μετ. «Liparit Bay» (π.)		
μεταφορές πάτρας		
ε. Ρεσίφ 17/9		
υπέστειλε ελληνική		
α. Άλουμφο 26/9		
πρ. Σουλτάν Σαλ 20/9		
πρ. Μάρσα ελ Μπέρνα 5/9		
α. Σάν Λορέντζο 26/9		

ΒΕΜΑΟΓ'Α V (δ.κ.).	72	2913
ΒΕΝΟΥΣ (κ.).	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.).	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (μ.δ.).	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.).	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (μ.).	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.).	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.).	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	85	2811
ΒΙΛΑΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.).	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.).	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.).	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.).	72	1999
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136
ΒΟΥΚΑΝ (κ.).	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.).	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (μ.).	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309
ΓΕΑΡΓΙΟΣ (κ.).	71	14915
ΓΕΑΡΓΙΟΣ (Α.Β.).	69	1434
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Μ. (μ.).	70	8868
ΓΕΑΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064
ΓΙΟΥΚΑΝ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.).	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (μ.).	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΥ (κ.).	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.).	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΖΟΣ (κ.).	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.).	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.μ.).	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.).	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.μ.).	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.).	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (μ.).	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.μ.).	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΕΝ (δ.μ.).	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΞΙΦΙΚ (δ.μ.).	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (μ.).	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΕΡ (δ.μ.).	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.).	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣ (δ.μ.).	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.).	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.).	65	989
ΓΚΛΑΤ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ. (κ.).	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ. (κ.).	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (μ.).	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.).	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (μ.).	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (μ.).	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (μ.).	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (μ.).	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (μ.).	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (μ.).	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ. (κ.).	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (μ.).	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (μ.).	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (μ.).	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (μ.).	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ. (κ.).	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.).	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (μ.).	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΤΖΟΝ (μ.).	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (μ.).	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (μ.).	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (μ.).	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.).	75	16421
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.).	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ* (κ.).	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ. (κ.).	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.κ.).	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.).	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ (κ.).	71	37115
ΔΑΛΑΚ (μ.).	69	16229
ΔΑΜΟΝ (μ.).	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.).	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (μ.).	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.).	77	12590
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.).	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.).	59	6785

ε. Γιβραλτάρ 5/9	
ε. Μπαρί 11/9	
πρός Τζέντα 1/10	
ύμνωσε Λιβερτιανή	
ε. Λίπταβσκα 30/9	
πρός Όρκικα 4/9	
ε. Κακινόδα 24/9	
ε. Βιζακαπαντάν 11/9	
πρός Ισραήλ 28/9	
α. Σάντος 26/8	
ε. Γιοκαχάμα 30/9	
πρός Φάλασινγκ 5/10	
ε. Σάντος 2/9	
πρ. «Gunvor»	
πρός Τζιμπουτί 30/9	
ε. Μομπάσα 20/9	
πρός Μοντεβιδέο 13/9	
πρός Κασσιόγκ 1/10	
πρός Κολόμπο 29/9	
ε. Μπαγκόνγκ 7/9	
πρός Γαλλία 28/9	
ε. Σχίζσιν 27/9	
πρός Περαικό 9/9	
πρός Γένοβα 26/9	
πρός Κίμωλο 28/9	
ε. Λά Γκουαίρα 27/12	
πρός Μπ. Άμπας 9/1	
α. Άκομπα 28/8	
α. Άλεξάνδρεττα 28/9	
πρός Βιεντόμ 10/9	
α. Μανίλα 7/9	
πρός Σάντος 22/9	
ε. Βιζακαπαντάν 28/9	
α. Μπουεναβεντούρα 26/9	
πρός Άλγερ 6/9	
πρός Μπούμπα 20/9	
έπισκ. Φερράλ 29/8	
πρός Ρόττερνταμ 24/9	
πρός Ιταλία 1/10	
ε. Πειραιά 24/9	
πρός Άλικάντε 30/9	
στό Σάντος 23/9	
ε. Καβάλλα 20/9	
πρός Φουτζέιρα 2/9	
ε. Μιλάζσο 23/9	
πρός Μιλάζσο 23/9	
α. Σάν Νικόλας 30/9	
πρός Άλεξάνδρεττα 1/10	
πρός Ταυάνανδη 19/8	
πρ. «Donau»	
πρός Λέινχχορν 14/9	
πρός Ασάμπ 17/9	
ε. Φουτζέιρα 29/9	
πρός Ουλλάν 25/9	
πρός Ινδία 25/9	
πρός Σαός 23/9	
α. Άλεξάνδρεττα 20/9	
πρός Τζέντα 3/10	
ε. Άμψερδαμ 6/10	
πρός Ναγκόγια 14/9	
πρός Καμρόρ 29/9	
α. Ροσάριο 26/8	
ε. Σιγκαπούρη 22/9	
πρός Ταϊτσόινγκ 20/9	
ε. Μόντρεαλ 27/9	
ε. Κόμπε 1/10	
α. Ν. Όρλεάν 18/9	
πρός Βιτόρια 28/8	
πρός Πόρτ Άλφρεντ 27/9	
πρός Ιαπωνία 2/9	
πρός Τρινιδάδ 13/9	
ε. Πόρτ Άλφρεντ 14/9	
ε. Γκντάνσκ 21/9	
α. Ντόρτρεχτ 3/10	
πρός Λάσρο Γκαρντένας 8/9	
πρός Μπ. Άίρες 19/9	
α. Πόρτ Άρθουρ 29/9	
πρός Καζαμπλάνκα 15/9	
πρός Χιλή 28/9	
ε. Ν. Όρλεάν 24/9	
ε. Σαγκάι 18/9	
ε. Μαράκκιμ 28/4	
πρός Βενεζουέλα 4/9	
πρός Ινδονήσια 20/9	
πρός Ν. Όρλεάν 7/9	
πρός Σάν Χουάν 1/10	
ε. Λά Πλάτα 25/9	
πρός Νταμάρ 31/7	
πρός Κούβα 7/8	
πρός Ρας Τανούρα 20/9	
ε. Σάντος 29/9	
πρός Βιτόρια 24/8	
πρός Σιγκαπούρη 27/8	
πρός Τζέμπελ Ντάνα 21/9	
ε. Βηρυτό 17/9	
πρός Ρόττερνταμ 30/9	
πρός Νουακτσότ 21/9	
α. Βαντί Φείραν 28/8	
πρός Ίράν 15/8	
πρός Δουκέρκη 27/9	
ε. Άλεξάνδρεττα 20/9	
ε. Κόρπους Κρίστι 22/9	
πρός Βαλτική 28/9	
πρός Μπόνο 22/1/90	
α. Ν. Όρλεάν 24/9	
πρός Καράτι 25/9	
ε. Μπαγκόνγκ 15/9	
ε. Άμστερνταμ 1/10	
πρός Μπαγκόνγκ 13/9	
πρός Χοντίντα 20/9	
πρός Μουκάλα 25/8	

ΔΟΛΙΧΙ (κ.).	75	1599
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (μ.).	66	2547
ΔΣ ΠΑΤΟΝΗΡ (κ.).	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.).	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.).	74	19166
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.μ.).	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (μ.).	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (μ.).	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.μ.).	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. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.).	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.).	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.).	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.).	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.).	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.).	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.).	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501
ΕΛΛΙ (Μηχ.).	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ II (μ.).	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (μ.).	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.).	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438
ΕΞΟΝΗ II (μ.).	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).	68	14569
ΕΡΑΤΟ (μ.).	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.).	86	15952
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (μ.).	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (μ.).	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.).	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (μ.).	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.).	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ III (κ.).	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (κ.).	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΤΟΣ (δ.κ.).	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (μ.).	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (μ.).	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (μ.).	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (μ.).	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 (μ.).	81	9123
ΖΕΥΣ I (μ.).	60	17447
ΗΒΑ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (μ.).	57	2875
ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (μ.).	70	12916
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.).	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.).	72	3662
ΘΕΑ ΣΙΚΤΟΡ (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. Κεθ.).	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.μ.).	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.μ.).	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.).	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.μ.).	73	1272
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).	73	54481
ΙΛΙΟΝ (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 ΜΠΑΙΛ (κ.).	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.μ.).	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.).	70	11248

α. Χοντίντα 2559	
ε. Μπαρλέττα 26/9	
α. Πειραιά 23/9	
πρός Ιταλία 28/9	
πρός Τάμπα 28/9	
μεταφορές Περαικού	
πρός Λουάντα 28/6	
ε. Νάπολη 12/9	
πρός Νικολάγιερ 4/9	
πρός Τζακόρτα 14/9	
πρός Μπ. Άμπας 12/9	
α. Σάν Φραντσίσκο 9/9	
α. Πόρτ Σουάινς 4/9	
στη Λός Πάλαμας	
α. Ρός Ταουόρα 27/9	
έπισκ. Σγκαπούρη 5/10	
πρός Γιάννου 24/9	
πρός Μωχαμέντ 1/10	
πρός Φουτζέιρα 22/9	
στην Άρούμπα (άποθήκη)	
ε. Ν. Ορλέαν 14/9	
α. Τζουαίρα Τέρμαλ 26/9	
πρός Βενεζουέλα 18/9	
πρός Βενεζουέλα 18/9	
α. Τζουαίρα Τέρμ. 28/8	
στην Άρούμπα (άποθήκη)	
ε. Τζουαίρα Τέρμ. 1/9	
πρός Σγκαπούρη 29/8	
έπισκ. Σγκαπούρη 7/10	
ε. Τεργέστ 27/9	
α. Σγκαπούρη 1/9	
ε.ζός Ντουμπί 16/9	
πρός Σγκαπούρη 30/8	
πρός Νταμπό 29/9	
α. Σάν Νικόλας 28/9	
πρός Ρίσαρντς Μπαί 26/9	
πρός Μανζανίλο 14/8	
πρός Τουμπό 23/9	
έπισκ. Ντουμπί 1/9	
ε. Κόρκ 29/9	
α. Κονακρύ 11/9	
π. "Εξελορίτας"	
πρός Ν. Αφρική 31/8	
α. Κονακρύ 9/9	
α. Ν. Ορλέαν 16/9	
ε. Τσιταγκόκ 28/9	
πρός Καναδά 2/9	
πρός Όσαν 13/9	
πρότ Σουζέ 7/10	
πρός Ριο Γκράντε 10/9	
έπιηλκή "Ελλήνες	
πρός Λός Άντζελες 29/9	
ε. Κάλντα 11/9	
στό Ντάρμπαν 14/8	
πρός Φουτζέιρα 2/8	
πρός Βόλο 24/9	
ε. Βρυττί 19/9	
πρός Τρίπολη 28/9	
πρός Χιούστον 21/9	
πρός Άνναμα 27/9	
ε. Θάντερ Μπαί 30/9	
πρός Καναδά 2/10	
ε. Λά Νουβέλ 25/9	
πρός Παραντί 27/9	
α. Ν. Ορλέαν 26/9	
πρός Φλάσσινγκ 25/9	
πρός Χιονάρα 13/8	
πρός Τζέντα 26/9	
ε. Σγκαπούρη 25/9	
ε. Νταλνάν 11/9	
πρός Γιάννου 21/9	
α. Λειζόες 2/10	
ε. Ραβέννα 1/10	
α. Ν. Ορλέαν 18/9	
στη Σεμάχα (άποθήκη)	
πρός Βομβά 2/10	
στη Σαφάχα (άποθήκη)	
πρός Ρίσαρντς Μπαί 29/9	
ε. Θρή Πίβερς 13/9	
πρός Μήλο 16/9	
ε. Ν. Ορλέαν 22/9	
έπισκ. Ναγκασάκι 31/7	
στη Βαούρα	
ετ. "Palmier"	
π. "Chemifalcon"	
πρ. Ριο Γκράντε 25/9	
πρός Λιβύη 26/9	
πρός Άσντον 27/9	
έπισκ. Ριο Ιανέιρα 21/9	
ε. Δουκέρη 2/10	
πρός Βεγκάζ 12/8	
ε. Σγκαπούρη 6/9	
πρός Μωχαμέντ 21/9	
στη Τρίπολη 26/9	
πρός Άλγερν 28/9	
Ταρραγκόνα 23/9	
πρός Σάντος 26/9	
ε. Μαντοίρ 9/8	
Φουτζέιρα 25/9	
Σέτε 1/10	
Ν. Ορλέαν 13/9	
πρός Ν. Κορέ 30/8	
πρός Ν. Ορλέαν 4/10	
πρός Νταλνάν 21/8	
Ν. Ορλέαν 13/9	
πρός Ιαπωνία 11/9	
πρός Ιαπωνία 15/9	
πρός Θεσσαλονίκη 26/9	
πρός Όκρια 23/9	
πρός Βανκούβερ 26/8	

ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	€ Ροβέννα 25/9	71	14757	πρ. «Eyzhen Berg»
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρὸς Ἰνδονησία 16/9	72	8936	α. Ντουμπά 17/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρὸς Κινάου 7/9	69	9199	πρὸς Λομπίτο 17/9
ΙΣΤΡΙΑ ΕΣΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	στὴ Ν. Ὁρλέανη 7/10	74	9192	ἐγκυκλοαλεφθρὴ 5/4
ΙΤΑΖΑΓ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	ἐπισκ. Πειραιά 6/7	62	2201	πρὸς Λατάκι 15/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	€ Ἀμβέρσα 5/10	66	2990	πρὸς Ἰταλία 1/10
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	€ Κινούρα 27/9	76	2834	πρὸς Πέμπο 25/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	€ Τέμα 27/9	76	1575	€ Θεσσαλονικὴ 27/8
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11171	€ Κωνσταντῖνα 27/9	72	83714	πρὸς Πειραιά 27/9
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Νητρώιτ 20/9	76	4123	πρὸς Κορέα 25/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	ἐπωλήθης Ἑλληνες	76	12166	πρὸς Ρόδο 4/10
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορὴς Μπριντζί	75	18763	€ Μαντράς 8/8
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρὸς Γαλλία 27/9	68	8135	μετ. «Milagro» (μ.)
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	€ Α. Πετρούπολη 21/9	80	16225	ἐπισκ. Πειραιά 6/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρὸς Ὀδησσό 25/9	78	10698	α. Ν. Ὁρλέανη 29/9
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	α. Λὰς Πάλας 24/9	73	14171	πρὸς Μούγκο 20/8
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Αβ.)	77	10688	€ Καστέλ. ντὶ Στάμπια 27/9	65	1600	α. Χιούστον 19/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				78	8980	α. Ν. Ὁρλέανη 12/9
(Μ.)	67	16098	πρὸς Πειραιά 24/9	78	9599	€ Μπέιρα 12/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	€ Της 28/9	73	9599	€ Ἰλίοιο 27/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	€ Ὑγούιντεν 28/9	68	22046	€ Ν. Ὁρλέανη 1/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρὸς Ρότερνταμ 28/9	68	18210	πρὸς Ὀρκία 26/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρὸς Νταμπιέρ 30/9	73	17648	€ Πειραιά 30/9
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	€ Χουέλλα 27/9	74	15276	α. Ροβέννα 17/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Ἰντσάν 14/9	69	2656	€ Πειραιά 18/9
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	πρὸς Λάγος 15/9	75	79249	α. Ντάρ ἐς Σαλάμ 14/9
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ἐπισκ. Πειραιά 9/8	72	17914	ὑψώσε ἑλληνική
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969	πρὸς Κίεβο 14/9	74	17414	€ Καλλὰς 19/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Μαύλα 7/9	70	49217	πρὸς Κούβα 14/8
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρὸς Τρίπολη 1/10	71	3864	πρὸς Χάμπτον 11/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρὸς Τζουμπά 1/10	79	10354	πρὸς Πόρτ Λίτζ 1/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	πρὸς Χουαλίν 26/9	72	19162	€ Φουτζέιρα 20/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρὸς Πόρτ ντὶ Μπούκ 21/9	73	15382	€ Ταταγκόκ 20/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Ν. Ὁρλέανη 2/10	79	7598	€ Πειραιά 25/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	€ Πόρτο Πράβια 19/8	75	15208	ἐπισκ. Φλάσιγκ "Νατ 4/9
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ				77	19373	πρὸς Μπαλμπά 22/9
(κ.δ.)*	81	1800	πρὸς Ἄντεν 30/9	68	53075	πρὸς Ντακάρ 19/9
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	€ Μαμονά 15/9	54	1991	δ. Σουέζ 2/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ἀργεῖ Πειραιά	69	17872	πρὸς Ἰνχαμπάν 4/5
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρὸς Πόρτο Ντεσάντο 27/9	66	2953	πρὸς Ρότερνταμ 5/10
ΚΑΡΙΤΑ (κ.)	76	9996	€ Γκρός Κακούνα 12/9	71	51072	α. Μονφακόνε 1/10
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	πρὸς Λόρνακα 2/10	74	9090	€ Γιβραλτάρ 6/9
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ὁνδ.)	65	1219	πρὸς Βάστο 23/9	67	13881	πρ. «Λινκ Τάργκετ»
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ἐπισκ. Πειραιά 7/9	74	3256	πρὸς Ἀγαθό 25/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	€ Μπουσάν 6/9	82	36865	ἐπισκ. Σ. Ἄννα Μπαϊ 20/9
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	πρὸς Ἄντεν 21/9	82	36865	πρὸς Μιλοφοντ Χένε 1/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	πρ. «Belle»	77	15407	€ Μαντάνιο 2/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρὸς Ἰταλία 27/9	69	41477	πρὸς Κούβα 2/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	πρὸς Μουρμάνσκ 2159	76	5915	πρὸς Ράς Μπουντράν 30/9
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορὴς Βραβίλια	77	9247	πρὸς Πόρτο Ἑμπεδόκλε 26/9
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Ν. Ὁρλέανη 21/9	76	16299	€ Πόρτ ντὶ Πρίνς 6/9
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρὸς Ἰταλία 22/9	77	14934	€ Ν. Ὁρλέανη 9/5
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Ἰνσάν 27/9	72	6513	πρὸς Μαυρίκιο 28/9
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	α. Μασσαλία 27/9	78	13427	ἐπισκ. Πειραιά 3/9
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	€ Γκάνδη 25/9	75	34745	α. Ν. Ὁρλέανη 14/9
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρὸς Κάντλα 17/9	74	30168	€ Νταμμά 23/9
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909	€ Τέμα 28/9	76	8731	πρὸς Ἀγγλία 20/8
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΛΑ	79	11929	α. Τζουμπά 29/9	68	4400	πρὸς Σινκαπούρη 4/8
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	73	11686	πρὸς Κασσιούγκ 15/9	73	31427	ἐπισκ. Πειραιά 11/9
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	μετ. «Sols» (π.)	74	9800	α. Σάν Λορέντζο 12/8
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Πειραιά 25/9	73	72343	πρ. «Rimba Keuing»
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρὸς Μιζουράτα 17/8	70	9101	€ Γκουανιακούλ 28/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρὸς Σίντι Κερίρ 31/8	71	9810	πρὸς Σέβεν Ἄιλαντ 20/9
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	α. Τερνέστη 22/9	70	9001	πρὸς Τσάρλεστον 17/8
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	πρ. «Al Karameh»	63	36634	πρὸς Ἄνναμπα 7/8
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Ταϊτσούκ 16/9	73	18892	πρὸς Ἀλγέρι 26/9
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	€ Σαγκά 9/9	68	16587	α. Σάο Σεμπατιάνο 1/10
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	πρὸς Πόρτο Μολιβάρ 3/10	76	10108	πρὸς Μπαγκόγκ 23/8
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορὴς Ν. Γουινέας	77	20502	πρὸς Σάν Πέντρο 10/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	πρὸς Πακιστάν 27/8	73	17327	€ Νικόσοα 25/9
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρὸς Ἀσσάμ 9/9	77	18604	πρὸς Ταϊβάν 14/9
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρὸς Μπράνσβικ 28/8	70	17487	πρὸς Ἰνδία 1/10
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίρ 28/9	73	81263	€ Γκουάτα 26/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.)	77	13608	α. Σινκαπούρη 15/9	74	30341	πρὸς Ντουμπί 2/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ				64	28986	πρὸς Κορέα 20/7
(Μηχ.)	78	13899	ἐπισκ. Καρατί 20/9	70	18628	€ Λισαβώνα 27/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	πρὸς Βανκούβερ 2/10	76	138765	€ Σάο Σεμπατιάνο 28/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρὸς Ν. Ζηλανδία 2/10	70	9077	α. Κωνσταντῖνα 18/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	€ Σιμονσάκι 30/9	76	10526	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 9/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520		76	21228	πρὸς Καλλὰς 26/9
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ				74	15412	ἐπισκ. Πειραιά 13/9
(Ν.Μ.)	74	82786	α. Ντῶρμπαν 10/9	74	20715	πρὸς Ροζόριο 31/8
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρὸς Τσιμπάρα 29/9	73	15498	πρὸς Ζαντράγκ 31/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρὸς Βομβά 29/9	76	21372	πρὸς Ν. Ἀφρική 26/7
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρὸς Ρίο Ἰανέιρο 18/9	73	106718	€ Σινκαπούρη 29/9
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	€ Φατέζ Τέρμιναλ 25/9	71	16623	πρὸς Κέρη Πάσαερ 3/10
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	α. Ντάρ ἐς Σαλάμ 15/9	72	9250	πρ. «nichiharu»
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	πρὸς Κουίνχουαγκντάο 21/9	67	13540	α. Τέμα 16/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)	74	112825	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	76	9872	πρὸς Β. Εὐρώπη 25/9
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	79	43857	€ Ρίο Ἰανέιρο 26/9
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	79	43857	πρὸς Μαπούτο 14/8
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	79	43857	πρὸς Λέκη Τσάρλες 29/9
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	67	8501	πρὸς Λά Σαίνα 26/9
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	74	12376	€ Σαλβαντόρ 29/9
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	82	32506	α. Ν. Ὁρλέανη 28/9
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	α. Ν. Ὁρλέανη 24/8	69	20001	€ Τερρακόννα 30/9
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	πρὸς Τσάρλεστον 24/9	74	4967	πρὸς Πειραιά 18/9
ΚΟΥΚΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ἐπισκ. Πειραιά 8/8	70	1781	€ Φόρτ ντὶ Φράνς 22/9
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	πρὸς Σκίμπορν 25/9			πρὸς Ἀνδρός 13/6
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρὸς Τόμπρο 23/9			πρὸς Χιούστον 19/9
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	πρὸς Πειραιά 9/8			πρὸς Ρότερνταμ 5/10
ΚΡΕ'Π (κ.)	76	20355	ὑψώσε ἑλληνική			α. Γκλάντστον 17/9
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	€ Ταϊτσούκ 20/9			πρὸς Παρανάγου 9/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	πρὸς Μπελίζ Σίτυ 1/10			πρὸς Νιγηρία 26/8
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Φουτζέιρα 1/10			ὑπεστείλε ἑλληνική
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	πρὸς Ἰνδία 26/9			ἐπωλήθη Ἑλληνες
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρὸς Βραζιλία 3/9			πρὸς Σουρμπάνια 13/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	πρὸς Σουρία 26/9			€ Πρίνς Ρούπερτ 18/9
ΚΥΜΑ (Αβ.)	70	1437	α. Πειραιά 21/8			μετ. «Σ. Κοσμάς Αιτωλός» (κ.)
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	€ Κωνσταντῖνα 20/9			πρὸς Παλάου Σαμπού 14/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Μπαλμπά 14/9			€ Πειραιά 30/9
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	α. Βομβά 28/9			πρὸς Ματάνι 20/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Σεμαράγκ 4/9			α. Σμαγκό (ἀποθήκη)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	πρὸς Τερνέστη 1/10			ὑπεστείλε κυπριακή
						α. Πειραιά 1/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757				
ΚΩΣ (π.)	72	8936				
ΚΩΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199				
ΚΩΣΤΑΣ Η.	74	9192				
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (ο. Ὁνδ.)	62	2201				
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990				
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834				
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714				
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123				
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166				
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763				
ΛΑΚΥ (Μηχ.)*	68	8135				
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648				
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225				
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698				
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171				
ΛΑΟΥΡΑ (Ὁνδ.)	65	1600				
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980				
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599				
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046				
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210				
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648				
ΛΕ'Γ'ΣΕΡΜΗΜ (κ.)	74	15276				
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656				
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249				
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914				
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414				
ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217				
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864				
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354				
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162				
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382				

ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑΪΤΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΓΓΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΓΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΓΓΑΜΑΝ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΓΓΑΜΑΝ (κ.)	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΣΕΓΓ (κ.)	75	18837
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	75	51898
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.7.)	68	14674
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124
ΣΗ ΚΟΥΝΗ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕΓΓΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαδ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798
ΣΗΜΠΟΡΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΓΓΒΟΥ (δ.μ.7.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373
ΣΗΝΤΡΑΓΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΓΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224
ΣΗΠΡΑΓΓΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑΓΓΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΓΓΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΣΟΥ (κ.)	74	16819
ΣΗΤΡΕΓΓΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΓΓΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.7.)	75	17645
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΥΛΑΓΓΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)*	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942

ε. Μανφρεντόνια 28/9
πρόσ Ν. Κορέα 21/9
ε. Κοξίν 18/9
α. Βορβάν 26/9
μεσογειακές μεταφορές,
πρόσ Καμπότζα 24/9
πρόσ Συρία 25/9
πρόσ Ρότερνταμ 18/9
υπερσπελ ε. ελληνική
ε. Ακαμπα 26/9
εγκαταλείφθηκε Μοστανγκάνεμ
πρόσ Κουβέιτ 19/8
πρόσ Τσιουάν 29/9
πρόσ Γκνάντακ 28/9
πρόσ Ρότερνταμ 2/10
πρόσ Παραμφρίμο 28/9
ε. Πόρσγκροουν 29/9
α. Μομπιλί 17/9
πρόσ Φουτζέιρα 10/9
μετ. «Μικαδό» (κ.)
πρόσ Μογκαντίσουα 29/8
πρόσ Σαλέρνο 26/9
πρόσ Γκνάντακ 19/9
πρόσ Βανκούβερ 11/9

ε. Σιγκαπούρη 18/7
πρόσ Ντικίλ 2/10
ε. Γκνάντακ 23/8
πρ. «Santa Marina»
επιπλήθη Έλληνες
πρόσ Λισσαβώνα 1/9
α. Φουτζέιρα 3/9
δ. Παναμά 16/9
πρόσ Ζαρζί 2/10
πρόσ Γιάμπου 4/10
ε. Ντάρμπαν 26/9
α. Κωνσταντίνα 2/10
πρόσ Μπαρναβί 30/9
α. Φόρ 28/9
ε. Χόνκ Κόνγκ 1/10
ε. Ίμνιγκχορ 29/9
πρόσ Γκσάιντ 25/9
ε. Αύγουστο 1/10
α. Φόρ 30/9
α. Καρατί 20/8
ε. Παρανίου 26/8
ε. Ρίο Ταντίρο 28/9
υψώσε σημαία Μάλτας
στο Όζμ Κούσας 5/9
πρόσ Ταρτούζ 25/9
ε. Α. Πετρούπολη 19/9
επισκ. Χαλκίδα 14/8
πρόσ Χαλκίδα 3/4
επισκ. Πειραιά 4/1
πρόσ Βικτόρια 25/9
α. Ν. Όρλεάν 2/9
α. Χιούστον 17/9
πρόσ Κλαϊνέδα 3/10
ε. Γκνάντακ 23/9
πρόσ Ρότερνταμ 6/9
ε. Κάμπο Φρίο 30/9
α. Ρότερνταμ 26/9
πρόσ Ίβαν 5/8
πρόσ Βικτόρια 18/9
πρόσ Σάνκ Άνγκο 4/10
πρόσ Ίσπανία 30/9
πρόσ Άμπαντάν 27/9
πρόσ Νοβοροσίσκ 5/9
α. Νάπολη 15/9
πρόσ Κούβα 19/8
α. Φόρ 2/10
πρόσ Μπ. Άμπας 24/9
πρόσ Ίβαν 2/10
στη Χαλκίδα 18/9
πρόσ Ρότερνταμ 1/10
ε. Κωνσταντίνα 2/10
α. Ν. Όρλεάν 15/9
α. Ρότερνταμ 31/10
ε. Μπωμόν 1/10
πρόσ Γιβραλτάρ 1/10
ε. Τσιβιτάβετσια 2/10
α. Σάν Λορέντζο 29/9

α. Ρός Τανούρα 26/9
ε. Κωνσταντίνα 29/9
πρόσ Γιβραλτάρ 20/9
πρόσ Ν. Ύδρα 25/9
πρόσ Λός Άντζελες 7/9
ε. Μπάχια Μπλάνκα 26/9
πρόσ Τσιμπότε 18/9
α. Ντάρμπαν 30/8
πρόσ Σιγκαπούρη 20/9
πρόσ Γιακούμα 28/9
πρόσ Κουαλαάλαμπα 28/9
πρόσ Άλεξάνδρεια 22/9
στο Μπ. Χομεινί
πρόσ Σουραμπάνγια 14/9
ε. Αλεξάνδρεια 17/9
πρόσ Τσίμα 26/9
πρόσ Ούλσάν 27/8
στο Βανκούβερ 1/10
πρόσ Λούμα 11/9
πρόσ Ροζαρίτο Τέρμιναλ 21/9
ε. Άαρχους 25/9
επισκ. Πειραιά 4/10
α. Ασντόν 27/9
στη Σερμόνα (άποθήκη)
στον π. Όρικόνο 5/10
πρόσ Δακάρ 20/9
ε. Σάν Νικόλας 1/10
ε. Ναυλίκι 27/8
α. Κόρπους Χριστί 16/9
πρόσ Άλγερια 27/8
πρόσ Λέγκχορν 29/9

ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502
ΣΤΑΡΛΑΤΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710
(δ.π.)	78	3405
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	71	2940
(δ.π.)	70	999
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	75	17894
(δ.π.)	81	9112
ΣΤΕΓΝΑΛΕΣ ΣΕΓΓΑΜΑΝ (δ.π.)	10	15265
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	12376
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	75	6172
ΣΤΟΡΚ (κ.)	76	31725
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	77	29729
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	72	9076
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	70	18736
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.7.)	68	66113
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (κ.)		
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*		
ΤΑΓΓΚΕΡ (δ.μ.)		

ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΓΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1496
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κελ.)	61	125
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	2841
ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	1637
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	1824
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I (μ.)	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΠΤΕΡ (κ.)	73	9044
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	72	5907
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	78	15660
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	69	5406
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	73	12376
ΤΗΝΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	65	15090
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	69	11020
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	71	9082
ΤΟΕΑ (κ.)	79	20331
ΤΟΥΡΑΝΤΟ (Μηχ.)	64	1598
ΤΟΥΡΤ ΦΡΟΥΤΙ I (ΑΒ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΓΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΓΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΓΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΓΝΤ ΓΟΥΓΓΛΑ (κ.)	74	23757
ΤΡΕΓΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΓΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕΓΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΓΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΓΝΤ ΛΑΓΓ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΓΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΓΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΓΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΓΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΓΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΓΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΓΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ.)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20808
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7.)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΓΚΟ I (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (μ.)	74	18907
ΦΛΟΡΑ V * (π.)	81	8917
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΣΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΓΓΛΑΝΤ (κ.)	75	20214

ε. Γέλα 29/9
α. Βαλέντσια 1 10
ε. Βηρυτό 3/10
ε. Βόλο 27/8
πρόσ Ριζαριάνης Μπαϊ 11/9
πρόσ Τζέμπελ Άλ 15/7
πρόσ Σάρζα 9/9
πρόσ Δομινικανή Δημ. 3/10
πρόσ Γκιόρμα 4/10
πρόσ Τσιτσούκ 25/9
πρόσ Τζουμπάι 16/9
πρόσ Πειραιά 27/9
ε. Βηρυτό 26/9
α. Πόρτ ντε Μπου 2/10
πρόσ Ν. Αφρική 20/8
δ. Ντόβερ 20/9
πρόσ Χόνκ Κόνγκ 22/9
πρόσ Μπ. Άμπας 29/9
α. Χουέιβα 29/9
ε. Ντάρμπαν 3/10
πρόσ Ν. Αμερική 30/9
πρόσ Άσάμ 25/9
πρόσ Ίβαν 26/8
πρόσ Βραζιλία 23/9
πρόσ Χαρπτιν 27/9
ε. Κασίμα 16/9
ε. Κακινάδα 20/9
πρόσ Κορκα 13/9
στη Φουτζέιρα (άποθήκη)

στο Κάμπο Φλάντ (άποθήκη)
πρόσ Τολιαν 20/9
ε. Ν. Όρλεάν 20/9
πρόσ Μπ. Άμπας 14/8
ε. Πειραιά 12/9
πρόσ Τσιβάν 17/9
πρόσ Τριπολι 22/9
αργεί Πειραιά
ε. Πόρτο Ορντάς 29 6
πρόσ Ντάρμπαν 15/8
α. Γκάστα 25/9
α. Μαυρίκιο 14/9
πρόσ Καγκασίμα 27/9
πρόσ Μπετζίνα 27/9
α. Λα Σπέζια 27/9
ε. Ρίο Ταντίρο 1/10

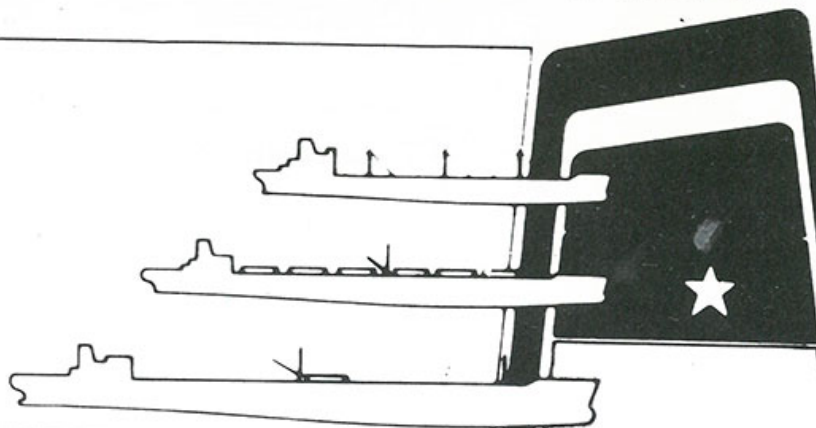
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.).....	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.).....	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.).....	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).....	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.).....	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.).....	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.).....	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.).....	68	15809
ΦΡΗ ΠΙΓ'Σ (μ.).....	69	15888
ΦΡΗ ΠΡΟΚΡΕΣ (μ.).....	69	15888
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.).....	68	9342
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.).....	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.).....	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.).....	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).....	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.).....	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.).....	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6880
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.).....	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).....	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.).....	80	2162
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.).....	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.).....	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.).....	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.).....	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999

προς Βικτόρια 23/9
 α. Ν. Όρλεάνη 1/10
 προς ΗΠΑ 27/9
 α. Σάν Λορέντζο 25/9
 προς Δουνκέρκη 29/9
 προς Βραζιλία 23/9
 προς Λά Σπέζια 27/9
 ε. Κάντλα 15/9
 έπισκ. Τζέμπελ Άλι 30/8
 προς Μπ. Χομίνι 24/7
 προς Μπ. Άμπας 9/8
 ε. Σάο Σεμπασιάν 30/9
 ε. Βηρυτό 3/10
 προς Μπουσάν 19/9
 α. Λάς Πάλμας 30/9
 προς Φώκλαντς 11/9
 προς Τζέντα 21/9
 προς Λέγκχορν 30/9
 α. Σιγκαπούρη 16/9
 ε. Μάριν 27/9
 ε. Ρίο Τανέιρο 18/9
 προς Κορίντο 22/9
 προς Μπ. Άμπας 24/9
 ε. Μόχι 13/9
 στο Κόρκ (άποθήκη)
 ε. Μπερκέλυ Σάουντ 26/9
 προς Φάλασινγκ 3/10
 προς Νουαντίμπου 19/9
 α. Λάς Πάλμας 6/9
 προς Ντάρμπαν 26/9
 α. Λάς Πάλμας 27/9
 ε. Ρίο Τανέιρο 13/9
 α. Λάς Πάλμας 12/5
 προς Παναμά 12/9
 στο Κόρκ (άποθήκη)
 α. Λάς Πάλμας 14/8
 προς Άβόνα 21/9
 ε. Μπαγκόγκ 19/9
 προς Λουάντα 27/9
 προς Μπουσάν 29/9

ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.).....	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.).....	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.).....	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.(κ.).....	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.).....	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).....	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.).....	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.).....	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).....	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.).....	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.).....	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΗΣ (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΘΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.).....	79	12598
ΧΡΥΣΩΝΗ Σ. (κ.).....	78	5386
ΧΩΚ (κ.).....	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.).....	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ.....	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪΝΤ (π.).....	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ.....	76	7049

πρ. «Reefers Island»
 α. Λάς Πάλμας 24/9
 προς Πόρτο Ρίκο 19/9
 α. Μοντεβιδέο 23/9
 ε. Μπαγκόγκ 27/8
 προς Κορίντο 27/9
 ε. Σάν Φραντσκο 1/10
 ε. Ράς Τανούρα 29/9
 προς Ελλάδα 19/9
 προς Άπω Ανατολή 1/10
 προς Καζομπλάνκα 3/10
 προς Γιβραλτάρ 18/9
 προς Τσιταγκόγκ 29/9
 α. Ν. Όρλεάνη 27/9
 έπισκ. Πειραιά 21/8
 έπισκ. Άμβούργο 30/9
 προς Πόρτ Σουδάν 3/9
 προς Νακόντκα 25/9
 προς ΕΣΣΔ 27/9
 προς Μπανίας 21/9
 α. Μπαχραϊν 5/8
 δ. Γιβραλτάρ 25/9
 προς Βερρακρούζ 17/9
 προς Τάμα 10/9
 προς Βερακρούζ 21/9
 προς Βόλο 14/9
 προς Βέλγιο 26/9
 ε. Πειραιά 27/9
 ε. Άλεξάνδρεια 25/9
 ε. Ρίο Γκραντέ 16/9
 έπισκ. Πειραιά 5/10
 ε. Πωλήθη Έλλάνης
 ε. Μαριουπόλ 26/9
 ε. Κεμπέκ 2/10
 ε. Μορμουγκάο 26/9
 α. Ν. Όρλεάνη 29/9
 α. Ντέλφια 18/9
 προς Βρέμη 1/10
 έπισκ. Ντακόρ 9/9

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 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

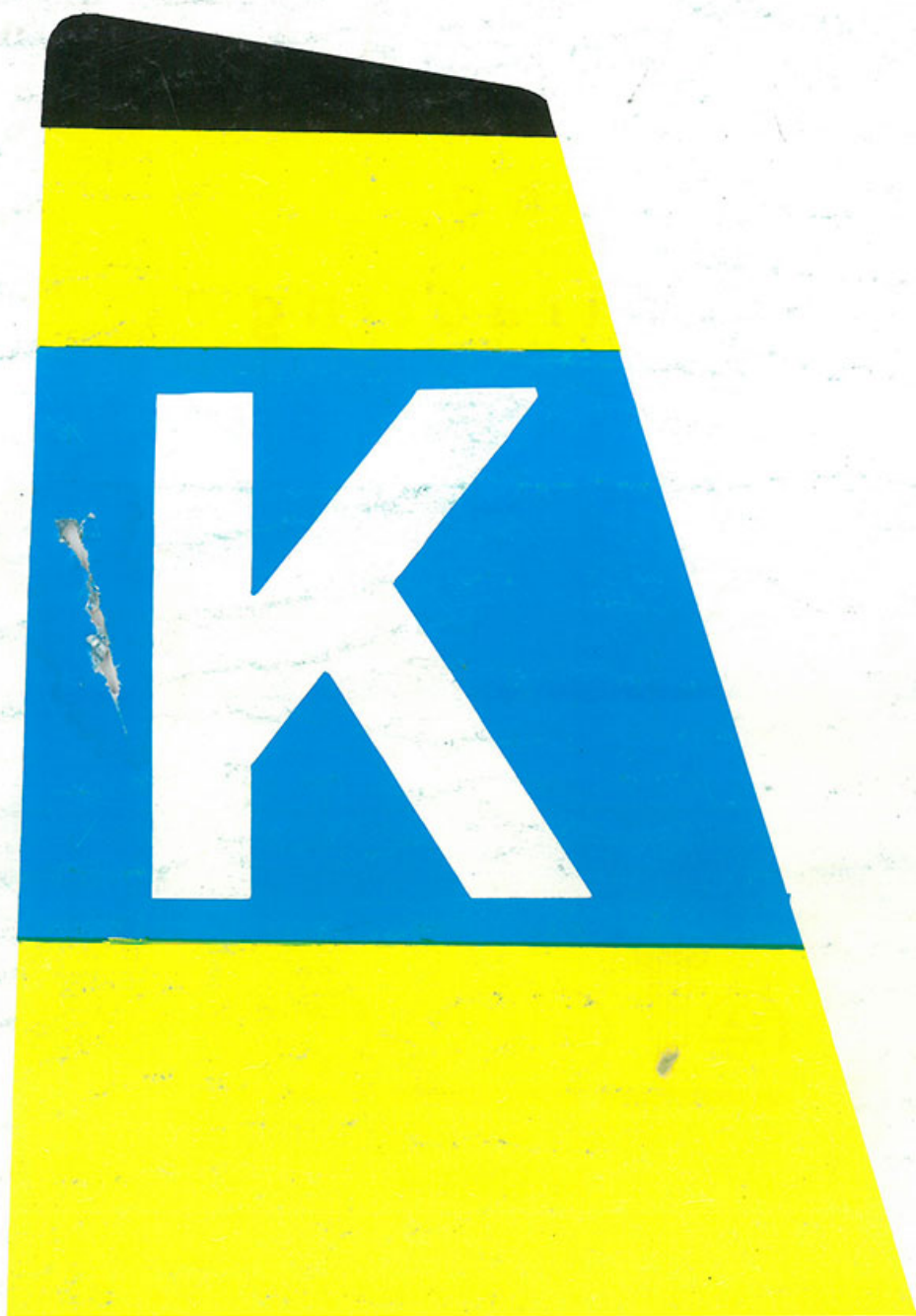
**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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





Athenian Group of Companies

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