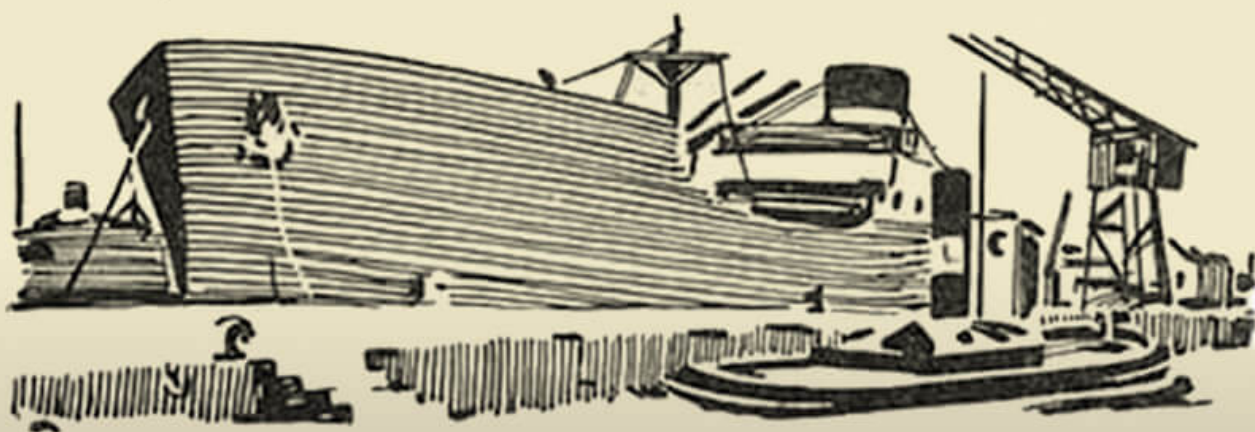


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1989
Αρ. Φύλλου 1286/1044

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1286/1044
1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



Index-Cool

**Marine & Industry Pte. Ltd.
Engineering Pte. Ltd.**

Office: BLOCK 1001, EUNOS AVENUE 8, — 01-20, EUNOS INDUSTRIAL ESTATE,
SINGAPORE 1440. TEL.: 7471222 (3 LINES) CABLE: INCOOL
TELEX: RS 36941 INCOOL FAX: 7442238

Workshop: BLOCK 1009, HOUGANG AVENUE 1, — 01-2660, SINGAPORE 1953
Tel: 2827428 (2 LINES) FAX: 2809355

SHIP REPAIR

(24 HOURS SERVICE THROUGHOUT 365 DAYS)

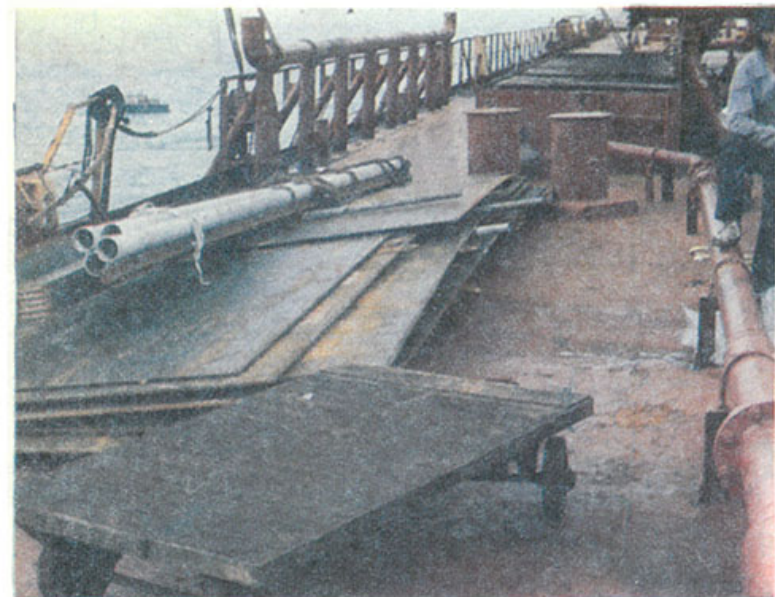
**SPECIALIZED IN REPAIRING MARINE & INDUSTRIAL AC/DC MOTORS, GENERATOR,
AIR-CONDITIONER, COLD ROOM SYSTEM, REFRIGERATION PLANT, ETC.**

**WE ALSO PROVIDE SERVICE SUCH AS TANK CLEANING WORKS,
VOYAGE REPAIRS, FABRICATION AND STEEL WORKS**

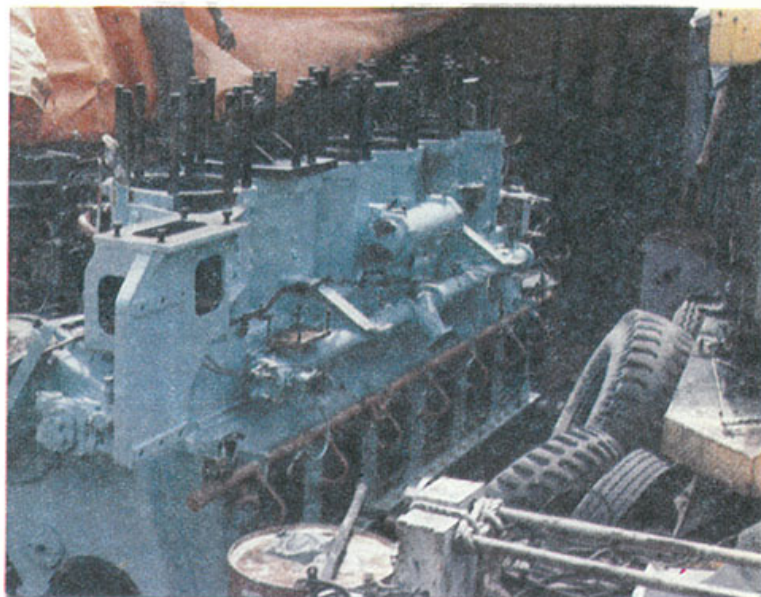
WE DO HAVE SPARE PARTS FOR ALL TYPES OF AIRCON COMPRESSORS

PERSON TO CONTACT
ROBIN MOH
ROGER MO
SEBASTIAN TAN
KOH BEE GIOK

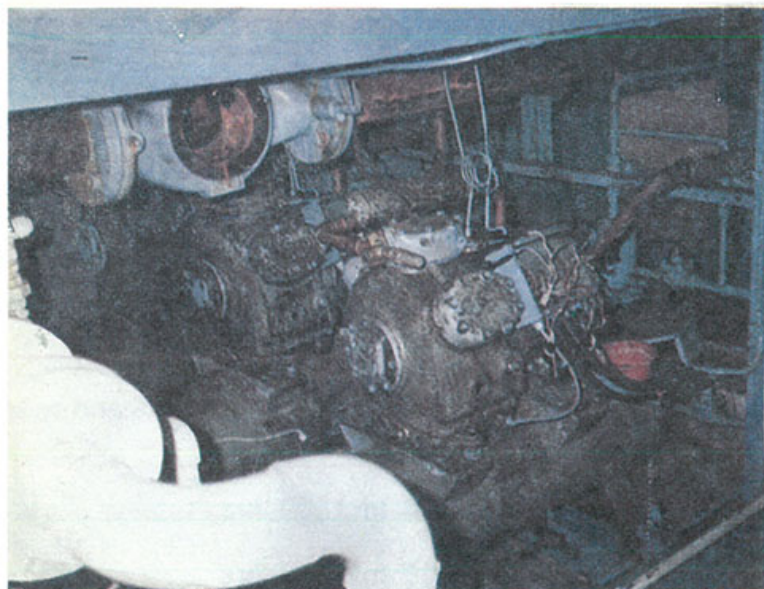
TELEPHONE NO. (A.O.H.)
7523007
2577529
2508585
7460294



STEEL/PIPING WORKS



ENGINE WORKS



AIR-CONDITION & COLD ROOM MAINTENANCE/REPAIRS



MOTOR REWINDING & ELECTRICAL WORKS



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



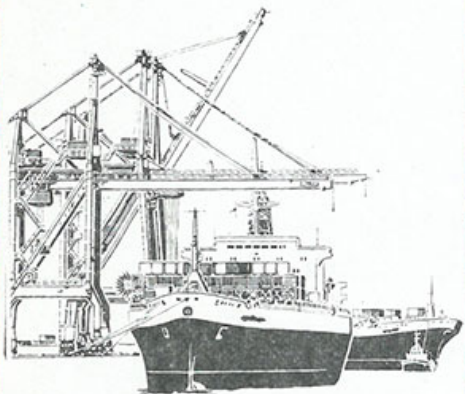
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 57ο

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1286/1044

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 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. 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 90,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1286/1044, January 1st, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 'Ο ρόλος των 'Εταιριών Πετρελαίου στη διαμόρφωση
των ναύλων των δεξαμενοπλοίων.
'Αρθρο του κ. 'Εμμ. Παπαλέξη.

13 Μιά αποκαλυπτική όμιλία
'Ο πρώην 'Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγ. Γιαννόπου-
λος μιλάει έξω από τὰ δόντια κατά τήν αποχώρησή
του από τό ΥΕΝ (Μέρος Β.).

MARPOL 73/78
18 Τό ενδιαφέρον Σεμινάριο του Πειραιώς καί ή
εισήγηση του κ. Δημ. Μητσάτσου, διευθυντή
της HELMEPA

24 Ναυτιλίες του Κόσμου.
'Η Ναυτιλία του 'Ισραήλ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

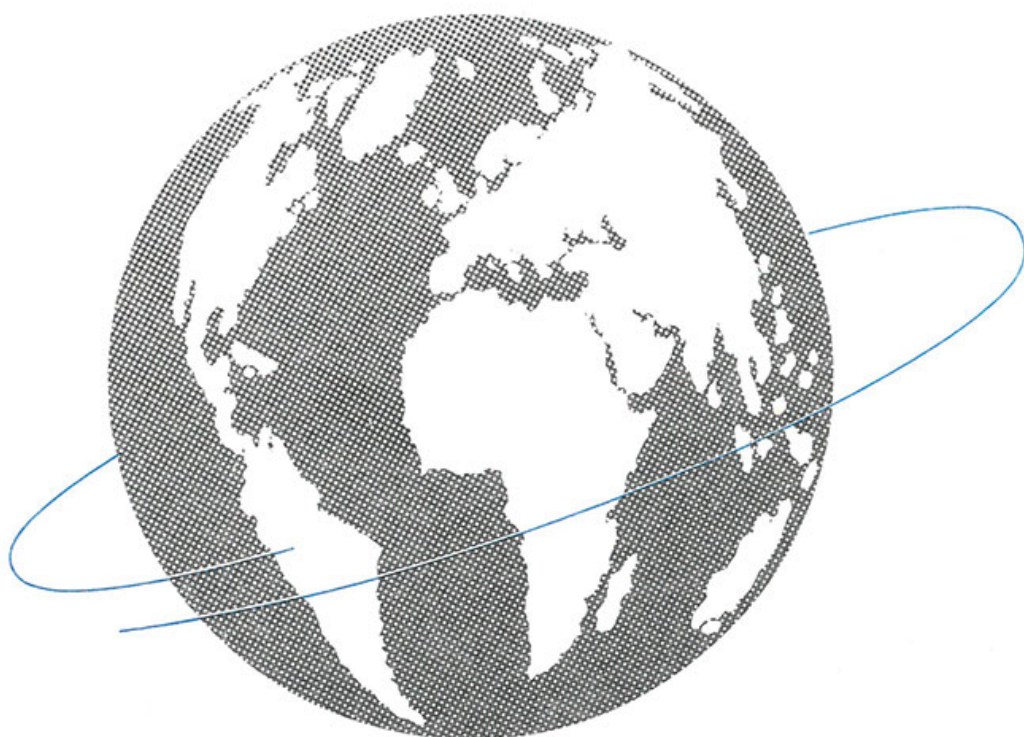
- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 31 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 35 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 36 ENGLISH SUPPLEMENT
- 39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135-4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

Νά μήν χαθεί — αν υπάρξει — η ευκαιρία

Δέν είναι ακόμη σίγουρο αν η Βρεταννική κυβέρνηση θα εγκρίνει τελικά τις φορολογικές ρυθμίσεις που προτείνονται, ή κυριότερη από τις οποίες αναφέρεται στο χρόνο διαβίωσης στη Βρεταννία για την εφαρμογή του βρεταννικού φορολογικού συστήματος και όπως είναι ευνόητο μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα, δεδομένου ότι ο επιδιωκόμενος περιορισμός του χρόνου αυτού θα πλήξει άμεσα τους Έλληνες έφοπλιστές που είναι εγκατεστημένοι στο Λονδίνο και σε μία τέτοια περίπτωση θα αναζητήσουν άλλες χώρες για εγκατάσταση. Και δεν είναι σίγουρο γιατί η Βρεταννική κυβέρνηση δέχεται ισχυρές πιέσεις από εκείνους που θίγονται οικονομικά από την υιοθέτηση ενός τέτοιου μέτρου και υποστηρίζουν ότι θα κλονίσει τη θέση του Λονδίνου ως του μεγαλύτερου ναυτιλιακού κέντρου στον κόσμο.

Υπενθυμίζουμε ότι παρόμοια απόπειρα είχε γίνει και από τους Έργατικούς οι οποίοι όμως έσπευσαν να αποχωρήσουν και να αφήσουν τα πράγματα όπως είχαν.

Αυτά όμως ανήκουν στο παρελθόν. Εκείνο που έχει σημασία είναι τι θα γίνει τώρα και ιδιαίτερα εν όψει του ενδεχομένου να υιοθετηθούν από την κυβέρνηση της κ. Θάτσερ οι προτεινόμενες φορολογικές ρυθμίσεις.

Σε μία τέτοια περίπτωση δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι οι Έλληνες έφοπλιστές του Λονδίνου θα σπεύσουν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα.

Η Ελλάδα έρχεται πέμπτη στις σχετικές προτιμήσεις. Προηγούνται για πολλούς και ποικίλους λόγους η Έλβετία, το Μόντε Κάρλο, ή Κύπρος και οι Βερμούδες. Και σ' αυτό, πέρα από τα άλλα, λέγεται ότι βάζουν το χεράκι τους και οι Βρεταννοί δικηγόροι οι οποίοι — για να αποφευχθεί η εγκα-

τάσταση των Ελλήνων έφοπλιστών στην Ελλάδα όποτε ο Πειραιάς θα καταστεί το μεγαλύτερο ίσως ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου — υποστηρίζουν ότι ο Νόμος 89 δεν καλύπτει τη διαχείριση πλοίων με ξένες σημαίες από ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έδρεύουν στην Ελλάδα. Βεβαίως αυτό είναι απόλυτως αναληθές, άλλωστε μέχρι τουδε δεν έχει υπάρξει κανένα πρόβλημα και το αναφέρομε μόνο και μόνο για να υπογραμμίσουμε ότι εμείς πρέπει να είμαστε πανέτοιμοι ώστε, αν υπάρξει η ευκαιρία, να προσελκύσουμε το σύνολο του ελληνικού έφοπλισμού στην Ελλάδα, να μην την αφήσουμε να χαθεί. Χρειάζεται συνεπώς να διαλαληθεί προς κάθε κατεύθυνση ότι το θεσμικό πλαίσιο είναι αναλλοίωτο και ότι επί πλέον η Ελληνική Πολιτεία θα προχωρήσει και σε όλες άλλες ρυθμίσεις χρειασθεί να γίνουν και κυρίως στις ρυθμίσεις εκείνες που θα επιτρέπουν και την χωρίς προβλήματα χρησιμοποίηση των ξένων στελεχών που χρησιμοποιούν σήμερα οι έφοπλιστές του Λονδίνου, Έλληνες και ξένοι, γιατί μπορούμε να προσελκύσουμε στην Ελλάδα και όλους τους ξένους που θα αναγκασθούν να εγκαταλείψουν το Λονδίνο εάν η κυβέρνηση της κ. Θάτσερ προχωρήσει στην υλοποίηση των προτάσεων.

Τό ευτύχημα για μας είναι ότι αυτή τη συγκεκριμένη στιγμή ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βασίλης Σαραντίτης είναι ένας άνθρωπος της Ναυτιλίας, αφού με τη Ναυτιλία ασχολήθηκε επαγγελματικά και από τη Ναυτιλία πρόκοψε. Είναι με δυό λόγια ο άνθρωπος που γνωρίζει πολύ καλά τι πρέπει να κάνουμε για να μην χάσουμε την ευκαιρία αν υπάρξει, αλλά στην προσπάθεια πρέπει να βοηθήσουμε όλοι.

ΑΜΕΣΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

Σε νέο, βαρύτατο και αυτή τη φορά, άτοπημα — είναι η επεικέστερη λέξη που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε — περιέπεσε η περί πολλά τυβάζουσα διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών.

Μετά την κατηγορία που είχε εξαπολύσει έναντι του ελληνικού έφοπλισμού ότι υποκινεί δήθεν τη χρήση ναρκωτικών από τους ναυτικούς μας για να τους καθιστά βουλα όργανα και να τους εκμεταλλεύεται χωρίς να μπορούν να αντιδράσουν — κατηγορία ή οποία δυστυχώς έμεινε αναπάντητη τότε για λόγους τους οποίους έμεις ποτέ δεν μπορούσαμε να αντιληφθούμε — η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών κατηγορεί τώρα έμμεσα ναυτιλιακές εταιρίες και για ρατσισμό, ενώ ταυτόχρονα συκοφαντεί και εξαμβρίζει τους Έλληνες ναυτικούς και την Ελληνική Πολιτεία.

Οι κατηγορίες έναντι του ελληνικού έφοπλισμού και οι συκοφαντίες και οι ύβρεις έναντι των Ελλήνων ναυτικών και της Ελληνικής Πολιτείας περιέχονται σε ανακοίνωση της διοικήσεως της Ένώσεως Ναυτών με ... οδηγίες προς τους ναυτικούς μας να αντιμετωπίζουν με κατανόηση και σεβασμό τους λαθρεπιβάτες και να τους παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια και συμπράσταση, σάμπως οι ναυτικοί μας να αντιμετωπίζουν άλλως τους λαθρεπιβάτες, ανάλογες ... οδηγίες προς το Υπουργείο Ναυτιλίας να κάνει ανάλογες συστάσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρίες, να πλοία και τους ναυτικούς και έμμεσες κατηγορίες προς ναυτιλιακές εταιρίες για ρατσισμό.

Θέλουμε να επιζήσουμε ότι αυτή τη φορά θα υπάρξει η επιβαλλόμενη αντίδραση: Για να

μάθει η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών ότι οι Έλληνες ναυτικοί δεν έχουν ανάγκη από τις οδηγίες της για να εκπληρώσουν το ανθρωπιστικό τους καθήκον προς κάθε δυστυχούσα αφού μάλιστα έχουν υπέρ αυτών την εξωθεν καλή μαρτυρία και εν προκειμένω την προτίμηση των λαθρεπιβατών προς τα ελληνικά πλοία για να φύγουν από την πατρίδα τους και να δουν μία άσπρη μέρα. Και ότι επίσης οι συστάσεις και οι εντολές των πλοιοκτητριών εταιριών προς τους πλοίαρχους για τη λήψη των επιβαλλομένων μέτρων προς άποτροπή της επιβίβασης λαθρεπιβατών δεν υποκρύπτουν ρατσιστικές προθέσεις αλλά αποτελούν απλώς προσπάθεια προλήψεως των προβλημάτων που δημιουργούνται σε βάρος των πλοίων αλλά και των πληρωμάτων τους από την ύπαρξη λαθρεπιβατών. Και τέλος για να μάθει η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών ότι δεν μπορεί να συκοφαντεί άμεσα ή έμμεσα την Ελληνική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της μόνο και μόνο για να βρισκείται συνεχώς στο προσκήνιο της δημοσιότητας και να εμφανίζεται ότι είναι η μόνη που ενδιαφέρεται για τα γενικότερα και τα ειδικότερα θέματα της Ναυτιλίας και των ναυτικών μας.

Η ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Αντιρρήσεις εξέφρασε ανώτερος λιμενικός αξιωματικός στην πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» να καταργηθεί η υποχρέωση των πλοίαρχων να προσκομίζει στο οικείο προξενικό λιμεναρχείο ή την οικεία ελληνική προξενική αρχή τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου για θεωρηση. Και αντιπρότεινε να προσκομίζει τα ναυτιλιακά έγγραφα ένας αξιωματικός του πλοίου και όχι κατ' ανάγκην

ο πλοίαρχος, γιατί, όπως είπε, σε περίπτωση καταργήσεως της υποχρεώσεως αυτής θα καταστήσουμε την Ελληνική σημαία εύκολια!

Βεβαίως η κατάργηση της υποχρεώσεως του πλοίαρχου να προσκομίζει τα ναυτιλιακά έγγραφα δεν καθιστά σε καμία περίπτωση τη σημαία μας σημαία εύκολιας. Καί εμείς επιμένουμε στην αντίληψη ότι η υποχρέωση αυτή πρέπει να καταργηθεί, οι συνθήκες έχουν αλλάξει και χρειάζεται να προσαρμοσούμε στις νέες συνθήκες, άλλως μπορεί να έχουμε προξενικά λιμεναρχεία, αλλά δεν θα έχουμε πλοία για να ελέγχουν οι προξενικοί λιμεναρχές. Περιοριζόμαστε σ' αυτά — και όλοι πρέπει να καταλαβαίνουν τι θέλουμε να πούμε — επιζητώντας ότι ο κ. Σαραντίτης, με τη βοήθεια και την πλήρη συμπαράσταση όλων εκείνων που θέλουν πλοία με Ελληνική σημαία και όχι πόστα για να ασκούν έξουσία, θα προχωρήσει στην κατάργηση της υποχρεώσεως που ταλανίζει τους πλοίαρχους μας και τις ναυτιλιακές εταιρίες.

ΔΕΝ ΩΦΕΛΕΙ Η ΔΙΕΝΕΞΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά», με άφορμή την ένταση που έχει δημιουργήσει η χρησιμοποίηση ενός σημαντικότερου ποσού από το Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως για την ολοκλήρωση του έμποροναυτιλιακού μεγάρου στο οποίο θα στεγασθεί το YEN συνιστά για μία ακόμη φορά αυτοσυγκράτηση. Η ένταση στις σχέσεις του έφοπλισμού και της Πολιτείας δεν οδηγεί πούθεν, προκαλεί φθορά και δυναμιτίζει όλες τις προσπάθειες για τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο που πρέπει να είναι ο μοναδικός στόχος όλων — η διένεξη

καί η όξυτητα δέν ώφελεί σέ καμμία περίπτωση καί κανέναν.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η ανακοίνωση του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη ότι μελετάται σέ βάθος όλο τό πρόβλημα της Ακτοπλοΐας έχει προκαλέσει — όπως αναφέρεται στού Τζελέπη — ταραχή σέ όσους απέκτησαν κάποτε — άγνωστο μέ ποιόν τρόπο — κάποια άδεια σκοπιμότητας καί έκτοτε ψάχνουν μέ το κερί νά βρουν κάποιον πού νά διαθέτει τό ανάλογο πλοίο γιά νά «τά οικονομήσουν» πουλώντας τόν «άέρα» της άδειας σκοπιμότητας!

Σύμφωνα μέ τά αναφερόμενα στού Τζελέπη, η ταραχή προκλήθηκε έπειδή υπάρχουν πληροφορίες ότι θά ανακληθούν όλες οι άδειες σκοπιμότητας έφ' όσον δέν έχουν εξασφαλισθεί τά κατάλληλα πλοία από τούς κατόχους τών άδειών αυτών.

Κατά τήν αντίληψή μας, εάν ό Υπουργός θέλει πραγματικά νά κάνει τομή στην Ακτοπλοΐα ώστε νά είμαστε σέ θέση νά αντιμετωπίσουμε τά προβλήματα πού θά ανακύψουν αυτόματα τήν 1 Ιανουαρίου 1993 άλλα καί νά διατηρήσουμε τήν Ακτοπλοΐα σέ ελληνικά χέρια, έκτός από τήν ανάκληση τών άδειών γιά τίς όποιες δέν υπάρχουν πλοία, όφείλει νά εξασφαλίσει συνθήκες ύγιους ανταγωνισμού στην Ακτοπλοΐα. Καί αυτό θά επιτευχθεί:

Πρώτο, μέ τή διακοπή της λειτουργίας της κρατικής εταιρίας «Ελληνική Ακτοπλοΐα» ή όποια έχει παραφορτώσει μέ τά έλλείμμάτα της τόν ελληνικό λαό πού δέν μπορεί νά πληρώνει άενάως δοκιμές καί πειράματα.

Δεύτερο, μέ τήν παροχή της δυνατότητας έκτελέσεως άκτοπλοϊκών δρομολογίων σέ όποιον τό ζητεί καί έφ' όσον διαθέτει, τά κατάλληλα πλοία μέ τήν προϋπόθεση ότι θά έκτελεί καί συγκεκριμένα δρομολόγια σέ άγονες γραμμές χωρίς τήν παραμικρή επιδότηση, καί

Τρίτο, νά ύποχρεωθούν οι πάντες νά έκτελούν παρόμοια δρομολόγια — δέν μπορούν μερικοί νά έκμεταλλεύονται τίς καλές γραμμές καί γιά τίς άγονες νά πληρώνει ό ελληνικός λαός, όσοι συμμετέχουν στην Ακτοπλοΐα νά αναλάβουν καί τό βάρος τών άγων γραμμών.

• Σέ ήμερήσια εφημερίδα διαβάσαμε ότι έχει χορηγηθεί άδεια σκοπιμότητας γιά τή δρομολόγηση επιβατηγού - όχηματαγωγού κλειστού τύπου στη γραμμή Πειραιώς — Αϊγίνας — Μεθάνων — Πόρου — Ύδρας — Έρμιόνης — Σπετσών — Λεωνιδίου — Ναυπλίου στόν κ. Δημ. Σημαντώνη. Δέν γνωρίζο-

με άν πρόκειται περί συνωνυμίας άλλα έπειδή, άν δέν μάς άπατά η μνήμη μας, κάποιος κ. Σημαντώνης έργαζόταν στην «Ελληνική Ακτοπλοΐα» νομίζομε ότι χρειάζεται κάποια διευκρίνιση τήν όποια περιμένομε.

ΜΟΝΗ ΛΥΣΗ Η ΔΙΑΛΥΣΗ

Πρέπει νά γίνει αντίληπτό, χωρίς άλλη καθυστέρηση, από εκείνους πού έχουν τήν ευθύνη ότι η εταιρία «Ελληνική Ακτοπλοΐα» δέν έχει μέλλον.

Η παρατήρηση γίνεται μέ άφορμή τή σύσκεψη πού έγινε στις άρχές του τρίτου δεκαήμερου του Δεκεμβρίου στο Υπουργείο Βιομηχανίας (!) γιά τήν εξέταση τών προβλημάτων της εταιρίας αυτής καί τήν άπόφαση πού ελήφθη στην έν λόγω σύσκεψη γιά τή σύσταση ομάδας έργασίας ή όποια, όπως αναφερόταν σέ σχετική ανακοίνωση, θά εισηγηθεί όλα τά άπαραίτητα μέτρα γιά τήν αναβάθμιση της εταιρίας ώστε νά βελτιωθεί ή επιχειρησιακή της άποτελεσματικότητα καί νά διασφαλισθεί ή οικονομική της εύρωστία.

Η «Ελληνική Ακτοπλοΐα» δέν έχει μέλλον γιατί δέν είχε μέλλον από τήν πρώτη στιγμή της συστάσεώς της καί αυτό επιβεβαιώνεται περίτρανα από τήν προαναφερθείσα άπόφαση: Έπειτα από τόσα χρόνια λειτουργίας επιδιώκεται τώρα η λήψη μέτρων γιά τή βελτίωση της επιχειρηματικής άποτελεσματικότητάς της!

Κατά τήν αντίληψή μας, η μοναδική λύση, πού ύπάρχει γιά νά σταματήσει επί τέλους ό ελληνικός λαός νά πληρώνει τά σπασμένα είναι η άμεση διάλυση της εταιρίας αυτής, πού τό μόνο πού επέτυχε ήταν νά δώσει τήν ευκαιρία καί τή δυνατότητα σέ όρισμένους νά έξελιχθούν καί σέ πλοιοκτήτες καί ή όποια έν πάση περιπτώσει θά διαλυθεί ούτως ή άλλως τήν 1 Ιανουαρίου 1993.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΟΥΣ

Ποσό 40.000 δραχμών θά προσφέρουν, όπως ανακοίνωσε η Έστία Ναυτικών, οι κ.κ. Γεράσιμος Άλεξ. Αγούδημος καί Άλέξανδρος Γερ. Αγούδημος σέ κάθε ένα από τά έξήντα παιδιά ναυτικών, έν ένεργεία καί συνταξιούχων, πού προήχθησαν στά Άνώτατα Εκπαιδευτικά Ίδρύματα μέ τόν γενικό βαθμό τουλάχιστον όκτώ κατά τό ακαδημαϊκό έτος 1987-88 καί τά όποια πρόκειται νά βραβεύσει καί έφέτος η Έστία Ναυτικών.

Έξ άλλων οι κ.κ. Γεράσιμος Άλεξ. Αγούδημος καί Άλέξανδρος Γερ. Αγούδημος μαζί μέ τά εύχετήρια τηλεγραφήματά τους

πρός τούς πλοίαρχους όλων τών πλοίων του Συγκροτήματος Άγούδημου έπ' ευκαιρία της 1ης του Νέου Έτους, συνιστούσαν νά κοπούν σέ κάθε πλοίο δύο βασιλόπιτες καί σέ κάθε τυχερό πού θά έπεφτε τό νόμισμα νά δώσουν τό ποσόν τών 75.000 δραχμών. Έπίσης έδίδετο έντολή νά καταβληθεί στούς πλοίαρχους καί στούς άλλους αξιωματικούς από 50.000 δρχ. καί από 25.000 δρχ. σέ κάθε μέλος του πληρώματος σάν πρωτοχρονιάτικο δώρο.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Μεταδόθηκε από τό Τόκιο ότι ειδική συμβουλευτική ομάδα του Ιαπωνικού Υπουργείου Μεταφορών υπέβαλε γιά πρώτη φορά έπίσημη πρότασή, σύμφωνα μέ τήν όποια θά επιτρέπεται η πρόσληψη άλλοδαπών ναυτικών σέ ιαπωνικά πλοία προκειμένου μέ τόν τρόπο αυτόν νά περιορισθεί η τακτική τών Ιαπώνων πλοιοκτητών νά καταφεύγουν σέ ξένες σημαίες.

Αυτά οι άλλοι. Έμεεις εξακολουθούμε νά σκιαμαχούμε. Καί όρισμένοι συνδικαλιστές μας επικαλούνται τή βοήθεια καί τή συμπαράσταση ξένων συνδικαλιστικών όργανώσεων, πού έχουν αποδεχθεί τή χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών στά έθνικά τους πλοία, γιά νά έλέγχουν τήν επάνδρωση τών ελληνικών προασπίζοντας μέ τόν τρόπο αυτόν τό δικαίωμα της δουλειάς τών Έλλήνων ναυτικών!

ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ

Συνεργάτης τών «Ναυτικών Χρονικών» πού βρέθηκε σέ μία συγκέντρωση τεχνικών από εκείνους πού ασχολούνται μέ τήν εξυπηρέτηση του πλοίου άκουσε πράγματα τά όποια δέν είναι δυνατόν νά τά διανοηθεί κανείς. Συγκεκριμένα, στην έν λόγω συγκέντρωση έλέχθη ότι στόν χημικό πού είχε έκδώσει τό πιστοποιητικό «γκάζ φρή» γιά τό δεξαμενόπλοιο «Άναγγελ Γκρέητνες» έχει ουσιαστικά άπαγορευθεί η έργασία. Καί ως έδώ θά μπορούσε ένδεχομένως κάποιος νά συμφωνήσει, άν καί κανένας δέν μπορεί νά άπαγορεύει τό δικαίωμα της έργασίας σέ οίονδήποτε χωρίς προηγουμένως νά έχουν έξαλειφθεί — πάντοτε βεβαίως μέ τελεσίδικη άπόφαση άρμοδίου όργάνου ή δικαστηρίου — οι προϋποθέσεις πού του επιτρέπουν τήν άσκηση όποιοδήποτε επαγγέλματος (άφαίρεση διπλώματος, άδείας κλπ.). Από τό σημείο όμως αυτό μέχρι τήν ουσιαστική άπαγόρευση καί της έργασίας του συνε-



Τά «Ναυτικά Χρονικά»

εΰχονται

σέ όλους τούς «Ελληνες ναυτιλλόμενους

ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ, ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΛΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

ταίρου του εν λόγω χημικού πάει πάρα πολύ και πρέπει εντός της ημέρας να δοθούν ό-
που δει οι δέουσες εντολές ώστε να σταμα-
τήσει αυτή η έντελως απαράδεκτη μεταχεί-
ριση.

Όπως ελέγχθη στην εν λόγω συγκέντρω-
ση, η απαγόρευση της εργασίας των δύο χη-
μικών επιβλήθηκε έμμέσως — τό λιμεναρ-
χείο Πειραιώς δέν δεχόταν τά πιστοποιητικά
πού του προσκόμιζαν οι εν λόγω χημικοί ύ-
ποστηρίζοντας ότι υπήρχε σχετική ύπουργι-
κή έντολή και έπειτα από αυτό οι άνθρωποι
αναγκάστηκαν να σταματήσουν τις επιθεω-
ρήσεις πού τους ανέθεταν διάφορες έται-
ρίες.

Στή συγκέντρωση ελέγχθη επίσης ότι απα-
γόρευση της εργασίας μέ τόν τρόπο αυτό έ-
χει επιβληθεί μόνον στους δύο χημικούς —
όλοι οι άλλοι πού έχουν θεωρηθεί συνυπεύ-
θυνοι γιά τό άτύχημα, συμπεριλαμβανομέ-
νων και των υπευθύνων του συνεργείου πού
εργάζονταν επί του πλοίου τή στιγμή της έ-
κρήξεως, εξακολουθούν να εργάζονται γιατί
κανένας δέν διανοήθηκε ότι ήταν δυνατόν
νά τους απαγορέψει τήν εργασία.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Ναυτιλιακή έταιρία έγκατεστημένη στό
Λονδίνο έσπευσε να μάς γνωστοποιήσει μέ
έπιστολή της τή νέα διεύθυνσή της και μέ
τήν εύκαιρία μάς εύχεται: «Καλή έπιτυχία
στιούς αγώνες πού διεξάγονται γιά τήν Έλ-
ληνική Ναυτιλία».

Η περιαιτιολογία είναι άγνωστη στίς στή-
λες αυτές, όπως άλλωστε ξέρουν πολύ καλά
οι άναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών», κι
αν ξεφύγαμε αυτή τή φορά από τόν κανόνα
είναι γιατί μάς συγκίνησε η άναγνώριση του
έργου πού έπιτελούμε υπέρ της Έλληνικής
Ναυτιλίας και του τόπου μέ τόν τρόπο πού
έκφράστηκε ως άνωτέρω. Εύχαριστούμε
θερμά τους έπιστολογράφους γι' αυτή τήν
ίσο τιμητική γιά μάς φράση ελπίζοντας
ταυτόχρονα ότι οι άναγνώστες θά συγχωρή-
σουν τήν άναφορά και δέν θά τή θεωρήσουν
περαιωλογία. Όπως επίσης ελπίζουμε ότι
θά συγχωρήσουν και ιά όσα ακολουθούν:
Γνωστότατη έταιρία του Πειραιώς πού άσχο-
λείται μέ έξοπλισμούς πλοίων είχε τήν κα-
λωσύνη να έπιβεβαιώσει τή διεθνή κυκλοφο-
ρία (και άπήχηση) των «Ναυτικών Χρονικών».
Συγκεκριμένα, η εν λόγω έταιρία μάς γνω-
στοποίησε ότι γνωστότατη ξένη επιχείρηση
έπιζητήσε τή συνεργασία μαζί της έπειδή εί-
χε σχετικές πληροφορίες από ιά «Ναυτικά
Χρονικά».

ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗ;

Λέγεται ότι οι εντός του NAT φίλοι του δι-
κηγόρου πού πήγε στο Βανκούβερ μέ έξοδα
πλοιοκτητίας έταιρίας η οποία τινάχθηκε
στον άέρα λόγω της γνωστής ταξιδιωτικής
όδηγίας του Προέδρου Ρήγκαν φρόντισαν
νά του εξασφαλίσουν και άμοιβή 1.000 δολ-
λαρίων, τά όποια υποθέτομε ότι θά «φόρτω-
σαν» στους έφοπιστές πού άτύχησαν.

Μέ άφορμή αυτή τήν πληροφορία έπανε-
ρχόμαστε και ζητούμε από τόν φίλιτο Υ-
πουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη να άνακοινώσει
τό όνομα του εν λόγω δικηγόρου τό όποιο οι
έντός του NAT φίλοι του προσπάθησαν επί-
μονα να τό κρατήσουν μυστικό γιά λόγους
πού οι ίδιοι μόνον γνωρίζουν. Από τόν Υ-
πουργό ζητούμε επίσης να μάς δώσει τις
πληροφορίες πού άρνεϊται πεισματικά να
παράσχει ο Νομικός Σύμβουλος του YEN ά-
ναφορικά μέ τή γνωμοδότησή του βάσει της
όποιας διατηρείται στή θέση του δικηγόρου
του NAT πού έπρεπε να έχει άποχωρήσει
πρό πολλού.

Μέ τήν εύκαιρία διατυπώνομε μία άπορία:
Οι ναυτεργατικές οργανώσεις πού ζητούν
να εξασφαλίσουν τόν έλεγχο του NAT αλλά
και οι εκπρόσωποι τους στο Δ.Σ. γιατί δέν
παρεμβαίνουν στην υπόθεση αυτή; Θεωρούν
ότι δέν υπάρχει πρόβλημα ή φοβούνται κάτι
και τί είναι αυτό;

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «ΑΣΠΡΟΝΗΣΙ»

Όλοι στην Άκτή Μιαούλη θεωρούν ότι ο
χειρισμός της υποθέσεως του δεξαμενο-
πλοίου «Άσπρονήσι» από τό YEN ήταν λαν-
θασμένος και νομίζομε ότι είναι καιρός να
μάθουν όλοι και πρωτίστως όσοι σχετίζονται
άμεσα μέ όποιοδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία
ότι δέν πρέπει να προιρέχουν και να δίνουν
άφορμές διασυρμού της Ναυτιλίας, διότι έ-
τσι τινάζουν στον άέρα τις προσπάθειες
πολλών ετών.

Κατά πάγια τακτική των «Ναυτικών Χρο-
νικών», δέν σχολιάζομε τήν υπόθεση έφ' όσον
έκκρεμει ενώπιον της Δικαιοσύνης, δηλώνο-
με όμως ότι έτσι η άλλιώς θά επανέλθουμε
διαν ύπάρξει τελεσίδικη άπόφαση.

ΜΕΣΑ ΣΕ 20 ΧΡΟΝΙΑ

Τήν 1 Σεπτεμβρίου του 1968 ο Yang Fa
Chang ίδρυσε τήν έταιρία Evergreen Marine
Corp. μέ ένα παλιό tweendecker 9.000 τόν-
νων. Σήμερα, μετά 20 χρόνια, η Έβεργκρεν
κατέχει 66 πλοία πού δίνουν τό παρόν στίς

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ό Πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ.
Ίω. Μεταξάς απήχυθε προς τους ναυ-
τιλλομένους μας έγκαρδίους χαιρετι-
σμούς διά τό Νέον Έτος 1939 και θερμο-
τάτας εύχας υπέρ της υγείας και της εύη-
μερίας αυτών και των οικογενειών των.

— Όλοι αι ένδείξεις προοιωνίζον τό
ανάτέλλον έτος άποφασιστικών διά τάς
τύχας της ανθρωπότητας. Βαρυσήμαντα
γεγονότα άναμένονται να έκτυλιχθούν ά-
πό του πρώτου μηνός του έτους τούτου.
Πού θά μάς οδηγήσουν ταύτα εν τή άλλη-
λοδιαδόχω εξέλιξει των; Είς τήν συμφο-
ράν ενός νέου, άνευ προηγουμένου, πο-
λέμου ή είς τήν κατοχύρωσιν διά μακράν
χρονικήν περίοδον της παγκοσμίου ειρή-
νης;

— Τό έργον της ναυτιλίας μας κατά τό
1938: Δύναμις: Σκάφη 688. Όλική χωρητι-
κότης 2.165.489. Έμψυχον ύλικόν, Ναυ-
τιλλόμενοι 20.000. Μεταφορικών έργων:
Τόννοι 11.227.443. Άκαθάριστον εισόδη-
μα: Λίραι Άγγλίας 9.403.509. Εισαχθέν
συνάλλαγμα: Λίραι Άγγλίας 2.100.000.
Θέσις εν τή διεθνή ναυτιλία: Ός προς
τήν χωρητικότητα Ένάτη, ως προς τόν
πληθυσμόν Πέμπτη.

— Ός έμφαίνεται έκ των στατιστικών
μας αι περιπτώσεις θαλασσιών άτυχημά-
των κατά τό 1938 υπήρξαν άρκετά περιω-
ρισμένοι έναντι των προηγουμένων έ-
τών. Έσημειώθησαν 246 περιπτώσεις ά-
τυχημάτων κατανεμόμεναι από άπόψεως
αιτίας ως ακόλουθως: Ζημιαί συνεπεία
τρικυμίας 26. Ναυάγια και έγκαταλείψεις
8. Συγκρούσεις και προσκρούσεις 46. Ζη-
μιαί συνεπεία προσαράξεως 73. Πυρκαϊά
και έκρήξεις 21. Βλάβαι μηχανών κ.λ.π.
21. Ζημιαί έκ λοιπών αιτιών 51.

— Έτος κρίσεως τό 1938. Έκ πρώτης
όψεως αντίλαμβάνεται τις τούτο από τήν
σημαντικήν των ναύλων έκπτωσιν, τήν
κρατήσασαν δι' όλόκληρον τό υπό άνα-
σκόπην δωδεκάμηνον και από τάς πυ-
κνάς σειράς των παρωπλισμένων σκα-
φών.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 193/1.1.1939)



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

**SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND
ENGINE**

**MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY
EQUIPMENT,**

**LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER
PARTS, MOORING ROPES/WIRES**

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

κυριότερες θαλάσσιες γραμμές του κόσμου.

Μεταξύ των καλύτερων πλοίων της περιλαμβάνεται η σειρά GX των 3428 EVP που ναυπηγήθηκαν στη διετία 1986-88. 'Ακολουθούν οι σειρές C των 20 κοντέινερ των 2728 EVP ναυπηγήσεως 1983-85 και L των 1810 EVP ναυπηγήσεως 1980-83. 'Ο στόλος συμπληρώνεται με τα μικρότερα σκάφη των 500-1278 EVP ναυπηγήσεως 1978-1983. Συνολική μεταφορική ικανότητα 130.000 EVP. Τό εντυπωσιακότερο είναι ότι στον τομέα των κοντέινερ η 'Εβεργκριν εισήλθε σε όκτώ μεγάλες γραμμές που καλύπτουν την υδρόγειο και περιλαμβάνουν τους πασίγνωστους γύρους του κόσμου, τον ανατολικό ('Απω 'Ανατολή — Κεντρ. 'Αμερική — 'Ανατ. ακτή ΗΠΑ — Βόρ. Εύρωπη — 'Απω 'Ανατολή) και τον δυτικό ('Απω 'Ανατολή — Βόρ. Εύρωπη — 'Ανατ. ακτή ΗΠΑ — 'Απω 'Ανατολή).

Η 'Εβεργκριν είναι οργανωμένη με το σύστημα των θυγατρικών εταιριών. Παραμένει πάντα πιστή στη θέση της ως «ανεξάρτητης» εταιρία τακτικών γραμμών, όχι γιατί οι Κόνφερανς την αρνούνται αλλά γιατί η ίδια δεν τις θεωρεί αρκετά αξιολογικές, αποδεικνύοντας έτσι ότι χάρη στην ποιότητα των υπηρεσιών της μπορεί να ζήσει άνετα εκτός του συστήματος των Κόνφερανς.

Μολονότι κανείς δεν είναι σε θέση να εξηγήσει ακριβώς τις χρηματοδοτικές της πηγές, τό βέβαιο είναι ότι μέσα σ' αυτά τό 20 χρόνια κατέστη μιά απ' τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του κόσμου. Καί όταν έκρινε πώς στον τομέα των κοντέινερ άγγιξε την κορυφή, αποφάσισε να αναπτυχθεί και προς άλλους εξωναυτιλιακούς ορίζοντες, διατηρώντας σήμερα επιχειρήσεις στους τομείς της αποθηκείσεως, της κατασκευής έμποροκιβωτίων, της μεταλλουργίας, των οικοδομικών, ξενοδοχειακών και τουριστικών έργων και προσφάτως των χαλυβουργιών.

Ο ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Σε αρκετές χώρες, μεταξύ των οποίων και η Μ. Βρεταννία, η έσωτερική νομοθεσία επιβάλλει ποινικές κυρώσεις στους θαλασσίους μεταφορείς που αποβιβάζουν στους λιμένες τους επιβάτες αντικανονικά, είτε γιατί τό δικαιολογητικά τους έχουν λήξει είτε γιατί ταξιδεύουν χωρίς διαβατήριο ή σχετική θεώρηση. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούν στη διευκόλυνση του έλέγχου κατά την είσοδο στη χώρα και στην ένιςχυση της πάλης κατά της τρομοκρατίας και της λαθρομεταναστεύσεως. 'Από τό Μαΐου τό 1987 οι κυρώσεις που η Μ. Βρεταννία επιβάλλει στους μεταφορείς τέτοιων επιβατών ορίστηκαν σε χρηματική ποινή 1000 λιρών κατά επιβάτη. Σημειώτεον ότι οι κανονισμοί αυτοί δεν είναι αντίθετοι προς τό διεθνές ναυτικό

δίκαιο, δεδομένου ότι η Σύμβαση του Σικάγου τό 1955, κατ' εξαίρεση των άρχων περί έλευθέρως κυκλοφορίας, επιτρέπει στις ενδιαφερόμενες χώρες νά θέτουν δικούς τους κανονισμούς για την προστασία των συνόρων τους.

'Από την άλλη όμως πλευρά, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές είναι αδύνατο σε όρισμένες περιπτώσεις νά πραγματοποιηθεί από τους μεταφορείς - έφοπλιστές. Τέτοια είναι και η περίπτωση της Γαλλίας της οποίας η νομοθεσία δεν επιτρέπει την καταγγελία της συμβάσεως μεταφοράς εκ του λόγου ότι ο επιβάτης δεν είναι σε θέση νά παρουσιάσει τό νόμιμο δικαιολογητικό του. 'Αναφέρεται μάλιστα τό παράδειγμα της γαλλικής εταιρίας SNCF, που έξυπηρετεί τη γραμμή του Pas de Calais, η οποία συνεπεία τέτοιων παραβάσεων χρεώθηκε από τις βρετανικές 'Αρχές με πρόστιμα 200 χιλιάδων λιρών. Αυτό στάθηκε άφορμή νά εισηγηθεί πρόσφατα ο Γάλλος 'Υπουργός της Ναυτιλίας νομοσχέδιο με τό οποίο θά επιτρέπεται τό λοιπό όπως ο έφοπλιστής αρνείται νομίμως νά παραλάβει επιβάτη ό οποίος παραβιάζει τους κανονισμούς εισόδου σε ξένη χώρα ή στην ανάγκη νά αρνείται την αποβίβασή του στον ξένο λιμένα εξασφαλίζοντας την επιστροφή του στον λιμένα επιβίβασης.

ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΑΔΙΚΗ

Γιά πρώτη φορά από τον Δεκέμβριο τό 1986, όποτε άρχισε η έφαρμογή των 4 Κανονισμών της ΕΟΚ για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική, ένας τρίτος έφοπλιστικός οίκος καταδικάζεται για ντάμπινγκ, καλούμενος ίσως νά πληρώσει την απόφαση των 12 για την ύποστήριξη των έμπορικών τους στόλων.

Πρόκειται για την Κορεατική έφοπλιστική εταιρία Hyundai στη γραμμή της Αυστραλίας που κατηγορήθηκε από τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για παράνομες τιμολογιακές πρακτικές. Πράγματι η Hyundai έφάρμοσε τιμές ναύλων κατά μέσο όρο κάτω τό 20% των κανονικών. Τό αποτέλεσμα ήταν ότι αυτή μόν είχε την κίνησή της νά αυξάνει κατά 4%, ενώ ο κύριος Ευρωπαίος ανταγωνιστής της είδε τις εισπράξεις του νά πέφτουν κατά 2,5% τό 1986 και κατά 14,5% τό 1987. Γεγονός που επιβεβαιώνει πλήρως τις ζημιές που υπέστη ο Κοινοτικός έφοπλισμός.

Κατόπιν αυτού οι Κοινοτικοί άρμόδιοι απέφασαν νά προτείνουν στό μέλη της ΕΟΚ την έπιβολή στην Hyundai ύποχρεώσεως άποζημιώσεως 450 ecus κατά 20' και 950 ecus κατά 40'. Με τον τρόπο αυτό η 'Επιτροπή των Βρυξελλών θέλησε νά καταδικάσει τις πολυάριθμες έπιφυλάξεις φορτίων που η Ν. Κορέα προορίζει υπέρ των έθνικών της

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η 'Ακαδημία 'Εμπορικού Ναυτικού τό Kings Point της Ν. 'Υόρκης συγκέντρωσε πρόσφατα κατασκευαστές και πληρώματα για νά γιορτάσει τό θρύλο των Λίμπερτους, των πράγματι θρυλικών αυτών πλοίων που έπαιξαν κεφαλαιώδη ρόλο στό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο για τη νίκη των συμμάχων επί τό 'Αξονος.

Μέσα στη γιορταστική ατμόσφαιρα οι συγκεντρωθέντες θυμήθηκαν ότι στη διάρκεια τό πολέμου ναυπηγήθηκαν πάνω από 2.700 τέτοια πλοία από τό οποία τό πρώτο, τό Patrick Henry κατελκύσθηκε τό 1941 στό ναυπηγείο Bethlehem της Βαλτιμόρης. Είχαν μήκος 441 ποδών, τόννα 10.920 τον. d.w., παλινδρομικές άτμομηχανές και ταχύτητα 11 κόμβων. Μέ τρία πωραία κύτη και δύο πρυμναία είχαν γενικά την εμφάνιση των συμβατικών φορτηγών της προπολεμικής εποχής, έστω κι αν χαρακτηρίστηκαν ως «άσχημα παπάκια». Τό προκατασκευασμένο σκάφος ήταν έξ ολοκλήρου συγκολλημένο και στην άρχή παρουσίασαν την επικίνδυνη ιδιοτροπία νά σχίζονται πίσω ακριβώς από τό τρίτο πωραίο κύτος.

Τέλος άφου επανέφεραν στη μνήμη διάφορα χαρακτηριστικά έπεισόδια της πολεμικής και της ειρηνικής σταδιοδρομίας τους, οι συγκεντρωθέντες παλαίμαχοι επανέλαβαν άλλη μιά φορά την ιστορική διαπίστωση κατά την οποία: «Η ημέρα που ο αριθμός των ναυπηγούμενων Λίμπερτους ξεπέρασε τον αριθμό των συμμαχικών σε πλοία άπωλειών, ήταν η ημέρα που σημείωσε μιά απ' τις μεγαλύτερες καμπές τό πολέμου».

'Αν η γιορτή γινόταν και στις δικές μας Σχολές, δεν θά παραλείπαμε άσφαλώς νά επαναλάβουμε την έξίσου ιστορική διαπίστωση ότι «η ημέρα που μάς παρέχώρησαν τό 100 Λίμπερτους ήταν η ημέρα που θεμελίωσε τό σύγχρονο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα».

πλοίων, έμποδίζοντας de facto την έλεύθερη πρόσβαση στην αγορά της. Πιστεύεται ότι η απόφαση αυτή θά έπηρεάσει βαθύτατα τό καθεστώς της ναυλαγοράς και θά ύποχρεώσει όρισμένες τρίτες έφοπλιστικές εταιρίες νά αναθεωρήσουν την τιμολογιακή τους πολιτική.

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMOS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities- anywhere.

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS
LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTİMIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES: 418-2551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS FAX: (01)-4182388

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

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
5 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

SUFLENORSA S.A.
C/ ARENAL, 104 8D
36-201 VIGO/SPAIN
PHONES: (986)-224657/7
TELEX: 83674 SFNS E
FAX: (986)-430001

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό δολλάριο, και τό χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης συνέχισαν νά επηρεάζουν άμεσα τίς διεθνείς χρηματαγορές και ν' αποτελούν πόλο έλξεως τόσο των επενδυτών όσο και των κερδοσκόπων.

Η απόφαση της Γερμανικής Κεντρικής Τράπεζας ν' αύξησει τά έπιτόκια κατά 0.5% (άπό 5% σέ 5.5%) προκάλεσε μιά άλυσισιδήτή άναπροσαρμογή πρὸς τά άνω των έπιτοκίων διεθνῶς. Έτσι ή Γαλλία αύξησε τά έπιτόκιά της κατά 0.5%, τό Βέγγιο κατά 0.25, ή Έλβετία κατά 0.5, ή Όλλανδία κατά 0.25 και ή Αυστρία κατά 0.5, ενώ ή Άγγλία και ή Ιταλία των οποίων τά έπιτόκια είναι ήδη πάνω άπό 12% δέν προχώρησαν σέ καμμία μεταβολή. Όσον άφορά τίς ΗΠΑ πού άκολουθούν δική τους πολιτική στό θέμα αυτό παραμένουν άναποφάσιστες, αλλά ίσως υιοθετήσουν παρόμοιο μέτρο σέ μιά προσπάθεια στήριξης του δολλαρίου.

Κατά τόν Ο.Ο.Σ.Α., τά μέτρα πού έλήφθησαν γιά τήν άντιμετώπιση των πληθωριστικών πιέσεων προβλέπεται νά έπιδράσουν άρνητικά στους ρυθμούς οικονομικής άνάπτυξης άπό 4% τό 1988 σέ 3% τό 1989.

Όσον άφορά τόν πληθωρισμό, άναμένεται ότι παρά τά προαναφερθέντα μέτρα, θά παρουσιάσει άνοδο τό 1989 στά 4.3% έναντι 3.2% τό 1988, ενώ ή άνοδος του Α.Ε.Π. (σέ σταθερές τιμές θά μετρωθεί τό 1989 σέ 2.5% έναντι 3.5% τό 1988.

Η διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου στό επίπεδο των 18 δολλαρίων κατά τό 1989 έχει ληφθεί ύπ' όψη άπό τόν ΟΟΣΑ στην πρόβλεψη γιά άνοδο του πληθωρισμού στά 4%.

Τέλος, άλλο αξιοσημείωτο γεγονός του Δεκεμβρίου είναι ή άνοδος σέ ύψος ρεκόρ των τιμών των χρηματιστηριακών άξιών (μετά τήν καθίζηση του Όκτωβρίου 1987) της Ν. Υόρκης, Dow Jones 2.180 μονάδες, Φραγκφούρτης Dax 1328,5 μονάδες, των Παρισίων Cag 1536,0 και τέλος του Τόκιο ΝΙΚΚΕΙ 30051 μονάδες στίς 7.12.88 πού άποτελεί και νέο ρεκόρ όλων των εποχών.

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Τό έλλειμμα του Έμπορικού Ίσοζυγίου των ΗΠΑ συνεχίζει νά είναι κατά μεγάλο μέρος ό ρυθμιστής της διεθνούς οικονομικής εϋεξίας. Έτσι ή άνακοίνωση στίς 15 Δεκεμβρίου ότι τό έλλειμμα του Όκτωβρίου ήταν σχεδόν στό ίδιο επίπεδο μ' αυτό του Σεπτεμβρίου, 10.35 δισεκ. δολλάρια έναντι 10.5 δισ. δολ. αντίστοιχα, έφερε τό δολλάριο πού στίς 1.12.88 είχε πέσει στά 1.7310 μάρκα και δολ. 1.8530 στή λίρα, στά 1.7580 μάρκα και 1.8180 δολ. αντίστοιχα, ενώ στίς 20 Δεκεμβρίου έ-

φθασε σχεδόν στά 1.78 μάρκα και 1.7965 δολ. στήν λίρα. Άς σημειωθεί ότι οι τιμές του δολλαρίου στίς 20 Δεκεμβρίου είναι και οι καλλίτερες των δύο τελευταίων μηνών και άπέναντι στά άλλα νομίσματα: 1.5025 Έλβ. Φρ., 6.0775 Γαλ. Φρ., 125.28 γιέν και 147.660 δρχμ. Στην άνοδο του δολλαρίου συνέτειναν και οι δηλώσεις Γκορμπασώφ σχετικά μέ τή μείωση των εξοπλισμών και του νέου Υπουργού Οικονομικών των ΗΠΑ ότι τό δολλάριο δέν πρέπει νά πέσει άλλο, και δέν θά πέσει.

Έξ άλλου ή άνεργία παραμένει σέ πολύ χαμηλά επίπεδα, 5.4% τόν Νοέμβριο, 5.3% τόν Όκτώβριο, ενώ τά κέρδη των βιομηχανιών τό τρίτο τρίμηνο παρουσιάζουν άνοδο 15% (βάσει δηλώσεων 900 επιχειρήσεων, ιδίως χάλυβα και άλουμινίου). Οι τιμές παραγωγού δέν αύξήθηκαν περισσότερο άπό 0.3% τόν Νοέμβριο και ό πληθωρισμός κινείται γύρω στά 4.5%. Στά πλαίσια αυτά ό δείκτης των χρηματιστηριακών άξιών Dow Jones παρουσιάζει μιά σταθερή άνοδο, φθάνοντας στίς 20 Δεκεμβρίου τίς 2.180 μονάδες, (τό ύψηλότερο σημείο άπό τό Κράχ του Όκτωβρίου 1987).

Λίρα Άγγλιας

Οι γνώμες διίστανται όσον άφορά τήν Βρετανική οικονομία και τήν λίρα.

Η οικονομική άνάπτυξη παρουσιάζει άνοδο της τάξεως των 5% (4% τό 1987). Άνοδο επίσης παρουσιάζει και ή έγχώρια ζήτηση 6% (4.5% τό 1987) και τό κόστος εργασίας 1%. Έξ άλλου τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών παρουσίασε σοβαρή μείωση, άπό 2.5 δισεκ. λίρες τόν Όκτώβριο σέ 1.6 δισεκ. τό Νοέμβριο. Παρά ταύτα γιά τούς 11 μήνες Ιουνίου/Νοεμβρίου 1988, τό έλλειμμα αυτό, έφθασε τό ποσό των 14.8 δισεκ. λιρών έναντι 11.2 δισεκ. τό 1987 (άύξηση 32%).

Τουναντίον ό κρατικός προϋπολογισμός θά παρουσιάζει ένα πλεόνασμα πού θά φθάσει τίς 10 δισεκ. λίρες (άποτέλεσμα άυστηρής δημοσιονομικής πολιτικής). Ό πληθωρισμός όμως κινείται σέ ύψηλότερα επίπεδα άπό τό 1987, 6.4% έναντι 4.5% και τοϋτο παρά τήν άνοδο των έπιτοκίων άπό 7.5% τόν περασμένο Ιούνιο σέ 13%.

Στά πλαίσια αυτά ή λίρα άπό 1.8530 δολ. στίς άρχές του Δεκεμβρίου και 3.2335 μάρκα στίς 6 Δεκεμβρίου έπεσε στά 1.7965 δολ. στίς 20 Δεκεμβρίου και στά 3.1675 μάρκα στίς 16 του μηνός. Παράλληλα ό δείκτης χρηματιστηριακών άξιών του Λονδίνου, άφού έπεσε στίς 1.748 μονάδες, στίς 12 Δεκεμβρίου, άνέκαμψε άργότερα κι έφθασε τίς 1774.0 μονάδες στίς 23 Δεκεμβρίου.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά τίς προβλέψεις γιά μείωση του ρυθμού οικονομικής άνάπτυξης τό 1989 στίς 2.5% άπό 3.75% τό 1988, ή οικονομία της Γερμανίας συνεχίζει τήν άνοδική της πορεία ενώ λαμβάνονται μέτρα έναντι της μεγάλης ρευστότητας και του πληθωρισμού άνεβάζοντας τά έπιτόκια.

Η άνεργία, συνεχίζει όπως και στά περισσότερα κράτη της ΕΟΚ νά κινείται σέ ύψηλά επίπεδα και ν' άποτελεί τόν αριθμό ένα έχθρό γιά τήν Γερμανική κυβέρνηση.

Η άνοδος του δολλαρίου, έφερε τό μάρκο άπό 1.7310 στό δολλάριο στίς άρχές Δεκεμβρίου, στά 1.780 στίς 20 Δεκεμβρίου ενώ, έναντι της Βρετανικής λίρας, άφού έπεσε στά 3.2335 μάρκα τήν λίρα στίς 7 Δεκεμβρίου άνέκαμψε στά 3.1675 στίς 16 γιά νά ξαναπέσει γύρω στά 3.20 μάρκα τήν λίρα τίς τελευταίες ήμέρες του χρόνου.

Όσον άφορά τό χρηματιστήριο Φραγκφούρτης ό δείκτης μετοχών DAX άπό 1.275.8 μονάδες στην άρχή του μήνα, έπιασε στίς 20 Δεκεμβρίου τίς 1.333 μονάδες, ύψος ρεκόρ των τελευταίων τεσσάρων μηνών.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Μετά ένα δύσκολο πρώτο δεκαπενθήμερο μέ άπεργίες (ιδίως στίς μεταφορές) γιά τό πρόγραμμα λιτότητας της κυβέρνησης Ροκάρ, ό Δεκέμβριος έκλεισε μέ εύόινες προοπτικές γιά τό 1989.

Ό πληθωρισμός κινείται γύρω στά 3%, ή άνεργία κάτω άπό 10% (2.570.000 άτομα), ή ζήτηση αυτοκινήτων ύστερα άπό ένα δύσκολο πρώτο έξάμηνο, τό τρίτο τρίμηνο παρουσίασε άνοδο της τάξεως του 8.4%, ενώ οι έξαγωγές έν γένει γιά τό 1988 είναι ύψηλότερες κατά 7%.

Όσον άφορά τό ΑΕΠ, ύστερα άπό μία άνοδο 0.4% τό δεύτερο τρίμηνο και 0.8% τό τρίτο τρίμηνο, προβλέπεται νά ξεπεράσει τά 3.5% (έναντι 2.4% τό 1987), ενώ γιά τό 1989 άναμένεται μιά μείωση στό 1.3% τό πρώτο έξάμηνο.

Γιά τή στήριξη του φράγκου τά έπιτόκια αύξήθηκαν κατά 3.4% και ό κ. Μπερεγκουβού δήλωσε ότι δέν διαβλέπει πιθανότητα άναπροσαρμογής του φράγκου έντός των ίσοτιμιών του ΕΝΣ δεδομένης της σταθερότητας του νομίσματος.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Η Ιαπωνική οικονομία δέν έπαυσε νά έκπλησει τούς ειδικούς ανά τόν κόσμο μέ τήν εύρωστιά της.

Παρά τήν άνοδο του νομίσματος της πάνω άπό 200% μέσα στά πέντε τελευταία χρόνια, συνεχίζει νά παρουσιάζει ένα πλεόνασμα στό Έμπορικό Ίσοζύγιό της πού ξεπερνά τά 94 δισεκ. δολλ. (1988-9) έναντι κυβερνητικών προβλέψεων 81 δισεκ. δολλαρίων και πλεό-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

νασμα στο Ίσοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών 76,5 δισεκ. δολλάρια.

Έξ άλλου τό κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) έφθασε κατά τόν ΟΟΣΑ τά 238,6 δισεκ. δολ. τό 1987 ή 1954,7 δολ. κατά κεφαλήν έναντι 1818,6 δολ. τών ΗΠΑ μέ πρώτη τήν Έλβετία μέ 2576,5 δολ. κατά κεφαλήν.

Γιά τό 1988/89 (31.3.88 - 31.3.89) προβλέπεται τό ΑΕΠ ν' αύξηθεί πάνω από 4% καί ίσως νά φθάσει τό 5%. Η ανάπτυξη στηρίχθηκε, βασικά στην έγχώρια ζήτηση, τς αύξημένες εξαγωγές καί τς ύψηλές επενδύσεις.

Η άνοδος του δολλαρίου διαρκούντος του μηνός έφερε τή τιμή του γιέν από 121.40 στις άρχές Δεκεμβρίου στά 125.28 γιέν στις 20 του μήνα.

Τέλος ό δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου του Τόκιο ΝΙΚΚΕΙ έσπασε τό φράγμα τών 30.000 μονάδων (30.051) στις 7 Δεκεμβρίου γιά νά πέσει στις 20 στις 29.470 μονάδες.

Η Δραχμή

Ο άπολογισμός της χρονιάς είναι μάλλον ευνοϊκός όσον άφορά τήν δραχμή.

Η ύποτίμησίς της έναντι του ECU (πού περιλαμβάνει όλα τά νομίσματα της ΕΟΚ πλύν

της λίρας, της Ίρλανδ. λίρας, της πεσέτας Ίσπαν. καί τό έσκούδο της Πορτογαλίας) φέτος μειώθηκε στά 5.2%, ενώ έναντι του Έλβετικού φράγκου μόνο κατά 0.4% (Πίνακας 3), άφου έπεσε έναντι τών περισσότερων ευρωπαϊκών νομισμάτων.

Αξία προσοχής είναι ή ύποτίμηση έναντι του μάρκου 4.4%. Η ύποτίμηση έναντι του δολλαρίου κατά 14.9% του γιέν 13.2% καί της Βρετ. λίρας 12.3%, όφείλεται στην άνοδο τών νομισμάτων αυτών καί όχι σέ ύποτίμηση της δραχμής.

Τώρα πώς δικαιολογείται μία ύποτίμηση της δραχμής έναντι του ECU κατά 5.2% όταν ό πληθωρισμός (14%) είναι τετραπλάσιος καί πλέον από τό μέσο ρυθμό πληθωρισμού της ΕΟΚ είναι θέμα κυβερνητικής πολιτικής (καί παρεμβάσεων της Τράπεζας της Ελλάδος στά καθημερινά Fixing).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου Νέα Υόρκη

	31.12.87	23.12.88	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.5940	1.7730	+ 11.2
Φρ. Έλβ.	1.2876	1.4970	+ 16.3
Λίρ. Άγγλ.	1.8600	1.8010	+ 3.2
Φρ. Γαλλ.	5.3985	6.0510	+ 12.1

Λίρ. Ίταλ.	1177.0	1306.0	+ 11.0
Γιέν Ίαπ.	123.40	124.70	+ 1.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων 23.12.88

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9 1/2	9 3/8	9 7/16
Μάρκ. Γερμ.	5 1/4	5 5/16	5 7/16
Λίρ. Άγγλ.	13.0	13 1/16	12 15/16
Φρ. Έλβ.	5.0	5.0	5.0
Φρ. Γαλλ.	8 5/8	8 11/16	8 11/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμής τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	30.12.87	24.12.88	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	127.115	147.555	- 14.9
Μάρκο Γερμ.	79.530	83.216	- 4.4
Φρ. Έλβ.	98.222	98.540	- 0.4
Λίρ. Άγγλ.	235.650	265.800	- 12.3
Φρ. Γαλλ.	23.496	24.332	- 3.4
Λίρ. Ίταλ. (100)	10.775	11.295	- 4.6
Γιέν Ίαπ. (100)	102.768	118.438	- 13.2
ECU	163.850	172.860	- 5.2

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

‘Ο ρόλος τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου στό μέλλον τῶν δεξαμενοπλοίων

Τοῦ κ. ΕΜΜ. ΠΑΠΑΛΕΞΗ

Στά «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Νοεμβρίου 1988 διάβασα τό ἄρθρο τοῦ κ. Στέλιου Χατζηγιάννου τό ὁποῖο ἀναφέρει ὅτι οἱ ἐταιρίες πετρελαίων θά συνεχίσουν νά παίζουν σοβαρό ρόλο στήν ἀπασχόληση τῶν τάνκερς πού ἀνήκουν σέ ἰδιώτες ἐφοπλιστές. Βασικά, συμφωνῶ μέ τίς προβλέψεις τοῦ κ. Χατζηγιάννου καί θά ἤθελα νά ἀναφερθῶ σέ σχετικές καινούργιες «τάσεις» πού δημιουργοῦνται στήν ἀγορά τῶν τάνκερς καί οἱ ὁποῖες τάσεις ἐπίσης θά παίξουν σοβαρό ρόλο στήν διαμόρφωση τῶν μελλοντικῶν ναυλῶν καί τόν τρόπο ναυλώσεων.

Τά τελευταῖα ὀκτώ χρόνια ὁ στόλος τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίων ἐμειώθη ἀπό 19% σέ 12% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ τῶν τάνκερς, πλὴν ὅμως οἱ μεγάλες ἐταιρίες δέν εἶναι πλέον οἱ «κυρίως» ναυλωτές τῶν ἀνεξαρτήτων τάνκερς. Σήμερα οἱ «Oil Majors» ναυλώνουν μόνο 20% τοῦ κινουμένου στόλου ἀντί 40% πού ἐναύλωναν στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας.

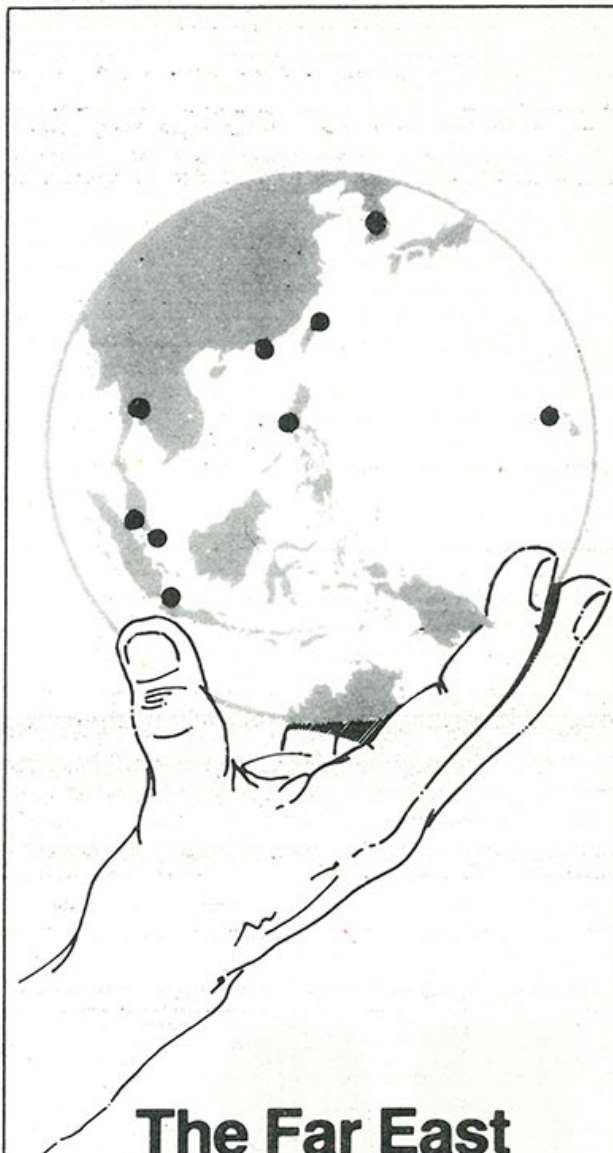
Περίπου τό μισό τοῦ μεταφερομένου διὰ θαλάσσης πετρελαίου γίνεται μέ «spot» ναυλώσεις. Οἱ μακροχρόνιες ναυλώσεις πού ἀποτελοῦσαν τό κύριο χαρακτηριστικό τοῦ παρελθόντος δέν ὑπάρχουν πιά καί πρὸς τό παρόν δέν φαίνονται στὸν ὀρίζοντα.

Τό κύριο χαρακτηριστικό σήμερα εἶναι ἡ ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ (Oil Trading). Ἀπὸ τὴν συνολικὴ κινουμένη ποσότητα πετρελαίου, ἡ μισή γίνεται μέ σπὸτ ἀγορές.

Οἱ ἔμποροι πετρελαίου (Oil Traders) ἀποτελοῦν τώρα ἓνα σοβαρό παράγοντα στήν παροχὴ φορτίων πετρελαίου καί στήν χρησιμοποίηση τῶν πλοίων. Οἱ ἔμποροι αὐτοὶ σήμερα ἀπασχολοῦν περίπου τό 20% τοῦ κινουμένου τοννάζ ἀντί τοῦ 2% πού ἀπασχολοῦσαν τό 1980.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι οἱ πετρελαιοἔμποροι δέν κάνουν μακροχρόνιες ναυλώσεις, γι' αὐτὸ τὰ φορτία πού μεταφέρουν θά εἶναι πάντα μέ σπὸτ πλοῖα. Ἐπίσης οἱ πετρελαιοἔμποροι δέν ἔχουν πλοῖα, γεγονός πού κάνει τίς προβλέψεις γιὰ τὰ τάνκερς τῶν ἀνεξαρτήτων ἰδιοκτητῶν ἀκόμη καλύτερες.

Δεχόμενοι λοιπὸν τὴν ἐκδοχὴ ὅτι οἱ ἐταιρίες πετρελαίων δέν θά προβοῦν πρὸς τό παρόν τουλάχιστον — σέ νέες ναυπηγήσεις καί θά καλύπτουν τίς ἀνάγκες τους μέ πλοῖα τῶν «ἀνεξαρτήτων» καί ὅτι οἱ ἔμποροι πετρελαίου ἐξαρτῶνται κι αὐτοὶ ἀπὸ τὰ τάνκερς τῆς ἀγορᾶς, τότε οἱ ἐλπίδες γιὰ καλύτερο μέλλον αὐξάνουν. Τώρα, ἂν ἡ μέθοδος τῆς μεταφορᾶς διαμορφωθεῖ νά γίνεται μέ σπὸτ ἢ χρονοναυλώσεις, αὐτό θά ἐξαρτηθεῖ ἀπὸ τὴν πορεία τῶν ἐξελίξεων καί τίς προοπτικές τίς συνδεόμενες μέτ' ὅλο τοῦ οἰκονομικοῦ κλίμα, τὴν παραγωγή καί ζήτηση τοῦ πετρελαίου, τὴν τιμὴ του, τὸν προγραμματισμὸ ἀντικαταστάσεως τοῦ ὑπάρχοντος τοννάζ κλπ. Πάντως τό παρόν κλίμα τῆς ἀγορᾶς δείχνει ὅτι τό σπὸτ φέινγκ πού κυριαρχεῖ σήμερα θά διατηρηθεῖ ἴσως τό 1989/1990 ἢ καί ἀργότερα. Πιθανόν τὰ πράγματα ν' ἀλλάξουν μετὰ τό 1992/93, τότε πού ἀναμένεται ἡ ἀρχὴ τῶν παραγγελιῶν τῶν καινούργιων τάνκερς καί τότε, ὅπως ἀναφέρει ὁ κ. Χατζηγιάννου, μπορεῖ νά δοῦμε τίς ἐταιρίες πετρελαίων νά ἐπιστρέφουν στίς χρονοναυλώσεις προκειμένου νά ἐξασφαλίσουν τὰ πλοῖα πού χρειάζονται, βοηθώντας ἔτσι τοὺς «ἀνεξάρτητους» νά κάνουν τίς μεγάλες ἐπενδύσεις γιὰ καινούργια τάνκερς.



The Far East at your Fingertips



**Jardine Shipping
Agencies
in INDONESIA**

Jakarta Telex: 62682
London Telex: 8953378 MANDCO
Singapore Telex: 24179 JARSHIP
Piraeus Telex: 241150 GMS GR.

Μία αποκαλυπτική όμιλία

Τό δεύτερο μέρος της αποχαιρετιστήριας όμιλίας των πρώην Υπουργού Ναυτιλίας και νυν Υπουργού Αιγαίου κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου κατά τη παράδοση του YEN στο αντικαταστάτη του κ. Βασίλη Σαραντίτη.

Υπενθυμίζουμε ότι όρισμένα σημεία από αυτή την όμιλία και κυρίως όσα παρουσιάζουν πολιτικό ενδιαφέρον επισημάνθηκαν από τις ήμερήσιες εφημερίδες. Παρά ταύτα και έπειδή πιστεύουμε ότι ό όμιλία αυτή μπορεί να αποτελέσει τόν πιλότο για εξέλιξεις στά ναυτιλιακά μας πράγματα δημοσιεύουμε τό πλήρες κείμενο για έχει μία πλήρη γεύση και πλήρη εικόνα για τό συμβαίνοντα όλόκληρη ή Ναυτιλιακή μας οικόγενεια.

Τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας κυρίες και κύριοι ανήκει σέ Πειραιώτη βουλευτή. Καί όφειλω να επαινέσω τήν πράξη του Πρωθυπουργού πού τό ανέθεσε σέ βουλευτές Πειραιώς — και ός μέ στενοχώρησε — όπως και τό Υπουργείο Αιγαίου ανήκει έπίσης σέ νησιώτη βουλευτή. Καί γώ πηγαίνω τώρα στό Υπουργείο Αιγαίου και ό Βάλβης ό έντιμώτατος άνθρωπος φεύγει και είναι και κυκλαδίτης και ξέρει και τά νησιά. Έγώ θά ψάχνω να τά βρώ στό χάρτη, άκουστά τάχω και δέν ξέρω αν θά μπορέσω να τά έπισκεφθώ όλα.

Φρονώ μέ τη συνείδησή μου ήσυχη ότι έπετέλεσα ως Υπουργός Ε.Ν. ΕΡΓΟ, ότι έπετέλεσα τό χρέος μου έναντι πάντων. Καί έναντι της πατρίδας. Καί έναντι του λαού του Πειραιά.

Έπετέλεσα τό χρέος μου σάν ύπουργός έναντι του προσωπικού του Υπουργείου του στρατιωτικού προσωπικού καθώς και του πολιτικού.

Άγαπητοί συνεργάτες λιμενικοί άξιωματικοί, άγαπητοί πολιτικοί ύπάλληλοι θά θυμάμαι τό πέρασμά μου από τό Υπουργείο μέ ζωηρή συγκίνηση. Ζήτημα χρόνου είναι τό πόσο θά μέ θυμόσαστε έσείς.

Μία εύχη σάς άφήνω να είσθε μονοιασμένοι και τά δύο σώματα. Είσθε ύποχρεωμένοι και οι δυο να ζήσετε μαζί στην ίδια στέγη. Δέν έχετε διαφορές. Τίς διαφορές θά τίς λύσετε μόνοι σας. Να επιδείξετε και οι δύο πλευρές άλληλοκατανόηση. Καί όχι τώρα πού θά φύγω μήν τραβήξετε σπαθιά, γιατί οι άξιωματικοί τάχουν τά σπαθιά, έσείς οι ύπάλληλοι που θά τά βρείτε;

Γιατί ναί μέν ζητάμε τόν άφοπλισμό έξωτερικών πρός γενική ύφεση ή ειρήνη, αλλά μήν τούς τά πάρουμε και τά σπαθιά των Λιμενικών. Από τη χωροφυλακή τά πήραν. Τό

Λιμενικό σώμα όμως είναι κάτι άλλο, εάν έγώ πήρα αυτή τη θέση της χορήγησης Διευθύνσεων στους πολιτικούς ύπαλλήλους πολύ τά πάλαψα και πολύ έπικροτήθηκα. Δέν βρέθηκε κάποιος να μου πεί ότι εκείνον τόν Όργανισμό δέν τούς δουλέψαμε καλά.

Λειτουργήσα πάντοτε σάν συλλογικό όργανο, όπως ξέρετε σ' όλες τίς φάσεις της Υπουργίας μου και στά τρία άλλωστε ύπουργεία πού πέρασα.

Συνεργάστηκα μέ όλους σας στενά. Μπορεί να στεναχώρησα κανέναν άθελά μου. Δέν διατηρώ κακία και λείπει κι από μένα και ό δόλος, ή ιδιοτέλεια. Μπορεί να βάζω τίς φωνές, αλλά από κεί και ύστερα ήσυχάζω. Κι όταν έρθει ό έπομένος ό όποιος μπορεί να άκούσει φωνές άπ' έξω και φοβάται να μπει μέσα, βρίσκει καλύτερη κατανόηση, γιατί έγώ τελείωσα μέ τό ένα θέμα και παίρνω τό άλλο σάν να μή συνέβη τίποτε. Κάθε θέμα τό αντιμετώπιζω όπως έρχεται χωρίς να έπηρεάζομαι από όποιαδήποτε ψυχολογική κατάσταση. Κι αυτό μου χί γίνε μάθημα από τη δικηγορία αν θέλετε. Όταν μπαίναμε μέσα στό Δικαστήριο, τό ποινικό Δικαστήριο, πρώτα - πρώτα κοιτάζαμε έμεις οι δικηγόροι να δούμε ποιά είναι ή σύνθεσή του. Καί άμα άκουγες «στρατοδικείο» τό δικαστήριο μέσα, όπου φύγει - φύγει. Οι μάρτυρες μακριά να μή γίνε ή δίκη, ν' αναβληθεί για να μπει ή ύπόθεση σέ Δικαστήριο μέ ψυχραιμία, άμεροληψία και άντικειμενικότητα. Γιατί τί συνέβαινε εκεί. Νευριασμένος ό δικαστής; Μάλωσέ μέ τη γυναίκα του; Τήν πληρώνει ό κατηγορούμενος πού ξεσπάει πάνω του. Παλιά ύπήρχε και φτώχεια, μέ τούς γλίσχρους μισθούς, ξεσπαγαν δικαστές τότε στά κεφάλια των κατηγορουμένων να βγάλουν τό άχτι τους. Είχα τέτοια παραδείγματα και τά είχα καταγγείλει στη δική μου δικηγορική εφημερίδα τήν ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΗ ΓΝΩΜΗ πού έβγαζα τότε, τήν όποία οι άγαπητοί μου συνάδελφοι έδω τή θυμούνται και ή όποία μέ τήν εύκαιρία θά βγει τήν 1η του Γενάρη και ή Ένωση Δημοκρατικών Δικηγόρων ύπό τό νέο τίτλο Ένωση Δημοκρατικών Νομικών Έλλάδος, κι αυτή θά τεθεί σέ λειτουργία από 1ης Γενάρη. Όστε να άποκτήσουν ό νομικός και ό δικηγορικός κόσμος τήν έκφρασή τους πού δέν τήν έχουν μέχρι σήμερα πλην του έπαγγελματικού Συλλόγου, του Δικηγορικού Συλλόγου Άθηνών, πού εκεί εργάζονται σήμερα σάν τεχνοκρατικό σωματείο, όπως τό καταντήσανε.

Διετέλεσα πέντε χρόνια πρόεδρος μέ δύο έπιτυχείς έκλογές τήν τελευταία φορά είχα

μείνει μόνος μέ έξι κόμματα έναντίον μου και έχασα για 101 ψήφους. Καί έχουν μετανοήσσει. Καί άσכולούνται οι τωρινοί συνάδελφοι του ΔΣΑ μέ κάτι συνέδρια, μέ κάτι διακηρύξεις και όχι μέ τά προβλήματα του κλάδου, όχι μέ τήν σύνταξη να πούμε των δικηγόρων πού από 9.200 τήν πήγα τό 1981 στις 40.000 μέ τό 80% της σύνταξης έφέτη. Να φανταστείτε ότι παίρνουμε οι κλητήρες συνταξιούχοι 35.000 τό μήνα και ό δικηγόρος του Άρείου Πάγου μέ 40-45 χρόνια ύπηρεσία έπαιρνε 9.200. Τι άδικίες ύπήρχαν και στις συντάξεις των ναυτεργατών και των άξιωματικών του Έμπορικού Ναυτικού. Υπάρχει άδικία, δέν ύπάρχει όμως δυνατότητα, ύπάρχει άδυναμία, ύπάρχουν όμως τρόποι μελλοντικά. Έγώ και μακριά άκόμη θά τά παίρνω τά γράμματα και τά θέματα και τίς μελέτες κλπ. πού άφορούν τό YEN.

Είχαμε έπιτυχίες στό ύπουργείο μας. Είχαμε όμως και τρία άτυχήματα τά όποία όφειλω να μνημονεύσω:

α. Τό ένα άτύχημα άφορούσε τήν τρομοκρατική ένέργεια στό ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΟΡΟΣ. Έκεί ή δύναμη του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας και ή συμπαράσταση των καπεταναίων μέ τά πλοία, μέ τίς λάντζες, μέ όλα τά μέσα γλύτωσαν τόν κόσμο, τούς έπιβάτες, από ναυάγιο, ή από πνίξιμο. Καί είχαμε μόνο θύματα από τήν τρομοκρατική ένέργεια. Έκεί ύπήρξε και έπιτυχία της έλληνικής άστυνομίας γιατί μέσα σέ έξι ώρες είχε διακριβώσει τόν τρομοκράτη Μωχάμεντ Ζοζάντ και είχε καταδείξει μέ καταθέσεις έπτά μαρτύρων και έτερον τόν Βινιερόν φερόμενον ως μετέχοντα. Καί είπαμε αυτά είναι ένδείξεις και όχι δέν συνδέεται μέ τίποτα άλλο μέσο άποδεικτικό ή ένδειξη. Άλλά βάλανε τίς φωνές και τά λοιπά τή Γαλλία. Έάν έπτά άνθρωποι κάτοικοι διαφορετικών τμημάτων της ύδρογείου και μέ διαφορετικές γλώσσες, έλληνες και ξένοι πλανήθηκαν, τότε πλανήθηκε και ή Λιμενική Άστυνομία. Καί αυτά τά περί της ήγείας του YEN πού άκούγονται, από κάποιον δικηγόρο του Παρισιού πού τά μετέδωσε τό κανάλι του ΑΤΕΝΑ II του Παρισιού, κρατικό κανάλι, ότι δηλαδή ή ήγεία του ύπουργείου της έμπορικής ναυτιλίας συνδέεται μέ τήν όργάνωση του Άμπου - Νιντάλ είναι παραμύθια της χαλιμάς. Καί είναι όνειδος και ντροπή σοβαροί άνθρωποι να ύποστηρίζουν κάτι τέτοιο. Πλάνη μπορεί να ύπήρξε της λιμενικής άστυνομίας όμως όπως προείπα ύπάρχουν και οι ένδείξεις.

β. Τό άλλο άτύχημα ήτανε στό Anangel Greatness στό λιμάνι του Περάματος. Έκεί



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

σκοτώθηκαν 4 εργαζόμενοι που έβυθισε πράγματι η απώλεια αυτή των εργαζομένων σε πένθος τον Πειραιά και επί τό πλείστον το YEN και έμάς προσωπικά. Όμως δεν έφταιγε τό κράτος. Καί δεν έφταιγε ή Κυβέρνηση. Καί προπάντων δεν έφταιγε τό YEN, πού δεν είχε άρμοδιότητα στή ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Έκεί, αυτές οι άρμοδιότητες είναι του Υπουργείου Έργασίας. Έτρεξα άμέσως νά πάω εκεί, γιά νά προηλακιστώ από δύο κυρίους γνωστών φρονιμάτων μέ φωνές « ανέβα πάνω Υπουργέ νά μαζέψεις τούς σκοτωμένους » — « Λίγα τά ψωμιά τούς » συμπλήρωσε ό δεύτερος, όταν ό κόσμος μέ υποδέχθηκε μέ συμπάθεια και μέ καλωσύνη, ύπουργέ μου τί πάθαμε λέγανε, γυναίκες κλαίγανε, δεν ξέραμε πώς έγινε αυτό τό κακό. Καί τότε αναγκάστηκα κι εγώ νά τούς στείλω στό διάολο γιά νά πούνε... οι εύγενείς ύστερα ότι είναι άγενής ό Γιαννόπουλος. Αυτή τήν άγένεια τήν αποδέχομαι και τό θεωρώ τιμή μου ν' αντιμετώπισω κάποιον μασαρά ή παλιάνθρωπο μ' αυτόν τόν τρόπο. Τόχω αυτό, δεν κρατιέμαι, από μικρό παιδί. Κάποτε πού μ' έσπρωξε ένας άστυφύλακας τότε πού πηγαίναμε νά ξεπροβοδίσουμε τόν άείμνηστο Γληνό και τόν Βάρναλη στήν έξορία, είμαστε μαθητές νυχτερινής σχολής έπηρεασμένοι έντόνως από ιδέες κλ.π., πολύ σωστές άλλωστε, έδώ στόν Πειραιά, έφαγα μία κλωσιά και μία μπουνιά και τοϋδωσα και εγώ μία κλωσιά και τόν γύρισα άναποδα και έτρεξα. Έτσι άντιδρώ.

γ. Τό τρίτο άτύχημα ήταν τό ΤΖΙΟΥΠΙΤΕΡ. Τό άτύχημα... ναυάγιο πού χάθηκε μέν τό πλοίο αλλά χάρη στήν έτοιμότητα του Λιμενικού Σώματος, του Πολεμικού Ναυτικού, του προσωπικού των πλοίων και των πληρωμάτων και χάρη στήν έτοιμότητα του πληρώματος του πλοίου πού είχε και δύο θύματα, εργαζόμενους στήν προσπάθεια τους νά γλυτώσουν τά παιδιά πού πέσαν στήν θάλασσα. Δεν είχαμε πολύνεκρο θλιβερό άποτέλεσμα παρά μόνο δύο από τούς επιβαίνοντες. Καί γλύτωσαν 500 άνθρωποι. Καί έχουμε πάρει συγχαρητήρια από όλο τόν κόσμο σάν κράτος, σάν Έλλάδα, σάν Ναυτιλία και σάν Υπουργείο Ναυτιλίας, σάν Έλληνες Ναυτικοί. Προχθές στό Λονδίνο μάθανε πώς είναι εκεί ό Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας και σπάσανε τά τηλέφωνα του ξενοδοχείου γιά συγχαρητήρια. Ήρθαν νά μέ δουν. Γράμματα έχουν έρθει σωρηδόν. Καί έδώ στό YEN και στό πολιτικό μου γραφείο και στήν Κυβέρνηση και στόν κύριο Σκουλά. Γιά ένα θαύμα πράγματι πού έπετελέσθη και όφείλεται όυτό στήν έτοιμότητα και όργάνωση πού διαθέτει τό YEN και στή Λιμενική άστυνομία, τό Λιμενικό Σώμα και προπαντός στόν Πειραιά. Οι άνθρωποι του Πειραιά σπεύσανε μέ όλα τά μέσα πού βρεθήκανε κοντά, 32 πλοία συνέκλιναν. Φανταστείτε τί δείχνει αυτός ό άλτρουϊσμός του Λαού μας. Άλλού γίνεται κάτι και στρίβουνε. Χτυπιέται κάποιος σφαδάζει στό έδαφος πέρα βρέχει. Έδώ έχουμε αυτές τίς άρετές και αυτές οι άρετές βοήθησαν τήν Έλλάδα νά μεγαλοურήσει.

Δέν ύπηρεξα και δεν είμαι πολιτικός τής καριέρας.

Κυρίες και Κύριοι, δεν ύπηρεξα και ούτε είμαι πολιτικός τής καριέρας. Στή Βουλή μ' έφερε ή όρμη του λαϊκού κινήματος στό όποιο πάλεψα από μικρό παιδί.

Ουδέποτε ζήτησα νά γίνω Υπουργός και ουδέποτε όταν έγινα Υπουργός ζήτησα ποιά θέση νά πάρω. Στάληκα σε τομείς μέ κόστανα στή φωτιά, τάβαλα χωρίς τά χέρια μου νά πάθουν εγκαύματα, γιατί είναι τόσο άπλο νά διευθύνεις ένα ύπουργείο όταν διαθέτεις κοινό νοϋ, ευθύτητα, ειλικρίνεια και τόλμη. Τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας, σάς λέω μπορεί νά διευθύνεται και από τηλεφώνου, συνάδελφοι Υπουργοί, και από τηλεφώνου. Είναι τόσο καλά όργανωμένο. Καί φυσικά νά διαθέτει ό Υπουργός και παιδεία και ήθος.

Ο πολιτικός πρέπει νά λέει τά σύκα-σύκα και τή σκάφη-σκάφη. Καί νά είναι έτοιμος μέ τήν παραίτησή του, ανά πάσα στιγμή, στό χέρι, όταν πρόκειται νά υπερασπιστεί τίς άρχές του και τό κόμμα του άν αυτό δεν τόν εκφράζει.

Ντρέπομαι γιά όσους χρησιμοποιούν «μεσάζοντες», «μέσα» πιέσεις και χρησιμοποιούν γονυκλισίες και παρακάλια γιά νά πάρουν Υπουργικό θώκο ή νά τόν διατηρήσουν. Άπάντηση, σ' όσους γράφουν γιά μένα σήμερα, είναι ή έδώ παρουσία μου. Γράφουν σήμερα — διάλεξα μόνο τρία από μερικά κακοήθη κομμάτια δημοσιεύματος — ότι: ήθελα, τάχα, μεγαλύτερο Υπουργείο και δεν θά όρκιζόμουν, ή ότι, δήθεν, «προετοιμαζα συνέντευξη τύπου τήν όποία ματαίωσα» ή ότι τάχα, «κινητοποίησα τούς φίλους μου γιά λογαριασμό μου». Τό νά αξιώσεις σεβασμό σήμερα όπως κατόντησαν μερικοί δημοσιογράφοι και μερικές έφημερίδες, είναι ματαιοπονία. Άπάντηση σ' αυτές τίς άθλιότητες, δίνει ή παρουσία μου στήν Κυβέρνηση. Είναι γεγονός ότι πληροφορήθηκα τόν άναρχηματισμό στις 12 ή ώρα τή νύχτα προχθές ώρα Άγγλίας. Δεν είπα τίποτα σε κανέναν. Δεν μίλησα μέ κανένα. Δεν είδα κανέναν. Άπέφυγα νά δώ κανέναν. Και στους δημοσιογράφους χθές απέφυγα νά τούς δώ. Έκλεισε ή πόρτα του Υπουργείου, δεν μπόρεσα νά πάω στό πολιτικό μου γραφείο γιατί ήταν άκόμη ή διαδήλωση εκεί εν πορεία κλ.π. και δεν θά μπορούσε νά περάσει τό αυτοκίνητο τό ύπουργικό. Καί ήρθα έδώ στό ύπουργείο και κάθισα νά γράφω αυτά τά λόγια πού σήμερα πρέπει νά είπώ και νά τάχω και γραμμένα μή πάθουν στρέβλωση ή διαστρέβλωση στό δρόμο όσα θά είπώ. Μή διαβάσετε τίποτα άλλο από κείνα πού λέω μέ κόψιμο κάποιας φράσης πού άν τήν αφήσουν στή μέση ή μέ κάποια άλλη έρμηνεία μπορεί νά θελήσουν νά παραστήσουν κάτι άλλο.

Είναι γεγονός ότι ό τύπος είναι ή υγεία τής δημοκρατίας. Σωστή ένημέρωση τίμιος έλεγγχος, τίμια κριτική, είναι ή άποστολή του τύπου. Έχω σκληρούς άγώνες δώσει γιά τήν έλευθερία του τύπου επί δεκαετίες. Πολλά θάχει νά πει κανείς γιά τή σημερινή κατάσταση του Τύπου.

Δέν είδα, λοιπόν, δεν μίλησα μέ κανένα ούτε στήν Διευθύντρια του πολιτικού μου γραφείου, άκόμη, ούτε στους στενούς μου συνεργάτες. Καί σήμερα τό πρωί στις 10 ή ώρα, είδοποίησα ότι πάω νά όρκισθώ. Πήρα τήν άπόφαση μόνος. Γεγονός είναι ότι πολλοί φίλοι, βετεράνοι στους άγώνες, βρέθηκαν στό ύπουργείο μου στό πολιτικό μου γραφείο στό Περιστερί. Δεν είπα σε κανέναν τίποτα. Λέω άφήστε μέ εγώ θά κάνω τό καθήκον μου όπως εγώ νομίζω. Βεβαίως οι βετεράνοι των άγώνων από τούς 75 πού κράτηση τελευταίους στό Γραφείο μου γιά σύσκεψη οι 64 μου είπαν ύπουργέ νά πās νά όρκισθείς, όλη σου ή ζωή ήταν μία πειθαρχία όπως σε ξέρουμε από τίς μάχες και από τούς άγώνες.

Νά πās νά όρκισθείς. Ο πολϋς κόσμος προηγούμενως είχε ειπεί όχι. Γι' αυτό και ή εξέγερση, γιά τό «ΟΧΙ». Τούς κακοφάνηκε. Κι έχουν λόγο. Καί χωρίς νά τό λέγανε εγώ θ' άπεφάσιζα νά πάω νά όρκισθώ. Τί θά πει... Ξέρεις νά πάρεις μεγάλο Υπουργείο. Άμα είσαι σκερβελέας και δεν τά βγάξεις πέρα, βουλιάζει τό Υπουργείο πού παίρνεις βουλιάζεις και σύ. Είσαι καλός στή δουλειά σου μπορείς νά βοηθήσεις και τό Υπουργείο νά μπορέσει νά σταθείς και σύ. Δεν θά τόκανα ποτέ αυτό ν' άρνηθώ. Καί εκφράζω τήν λύπη μου και τήν άηδία μου γιά ό,τι γράφεται όπως και σήμερα γράφει κάποια έφημερίδα ότι, εκφράστηκε, τάχα, «ότι μέ άναδόμηση κάποια γυναίκα» και έχουν και ένα χαρακτηρισμό. Δεν έχω μιλήσει μέ κανέναν και θά παρακαλούσα νά κάνει αυτή τή διάψευση ή σχετική έφημερίδα. Δεν έχω μιλήσει μέ κανένα ούτε ποίος μέ άναδόμηση, ούτε γιατί μέ άναδόμηση κι ό,τι γράφεται είναι φαντασία του κάθε συντάκτη.

Δέν έκαμψα ποτέ τήν σπονδυλική μου στήλη, δεν προσκύνισα. Άπεχθάνομαι τήν κολακεία και καταλαβαίνομαι από άηδία γιά κείνους πού τήν προκαλούν ή τήν θέλουν. Μέ γνωρίσατε πολλοί από σάς και θά ξέρετε άν εγώ δέχθηκα κάτι τέτοιο. Είτε παράλογο ή και σωστό άν ήταν κάτι πού έκανα.

Άν πολλές φορές σιώπησα μέσα στό ΠΑΣΟΚ — και σιώπησα πολλές φορές και κατά πια πολλές πίκρες — αυτό έγινε γιά τό συμφέρον τής δημοκρατίας και του λαού, όπως εγώ πιστεύω, τή δημοκρατία και τό λαό. Καί πάντοτε δικαιώθηκα γιατί δέ μίλησα.

Έχουμε μπροστά μας ένα μεγάλο κίνδυνο έμεις του ΠΑΣΟΚ, όπως τόν βλέπουμε και πού δεν μπορούμε νά τόν άγνοήσουμε. Έλλοχεύει πάντοτε γιά τήν πατρίδα μας ό κίνδυνος τής επανόδου τής δεξιάς στή έξουσία. Τυχόν επάνοδος τής δεξιάς, θά σημάνει όλεθρος γιά τή χώρα, θάχει καταλυτικές συνέπειες και θεωλώδεις συνέπειες. Καί μπροστά στόν κίνδυνο τής δεξιάς πού τόσο ύπέφερε ό λαός μας, ή δημοκρατία και ή Έλλάδα, ή θυσία του μικρότερου άγαθού είναι επιβεβλημένη. Έτσι τό βλέπω εγώ και έτσι τοποθετούμαι σάν στρατιώτης του ΠΑΣΟΚ.

Αποχωρίζομαι τό Υπουργείο όυτό πού πολύ τό στήριξα και πολύ τό σήκωσα, μέ τό

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

κεφάλι ψηλά, φεύγω με τό μέτωπο καθαρό. 'Η πολιτική που εφάρμοσα στο 'Υπουργείο είναι εισήγηση έγκριμένη από τον Πρωθυπουργό, όπως προανέφερα. Στρέβλωσή της θά τό θεωρήσω έχθρική πράξη.

Κύριοι Συνάδελφοι 'Υπουργοί
Δεινοπαθεί τό 'Υπουργείο, οιοδήποτε 'Υπουργείο, δεινοπαθεί καί ή πολιτεία, δεινοπαθούν καί οι θεσμοί ενός 'Υπουργείου μέ τις αλλαγές των 'Υπουργών. 'Η πολιτική του κινήματος του ΠΑΣΟΚ είναι ενιαία, αδιαίρετη καί απόλυτη. Μόνο έλιγμούς εφάρμογής έχει ό 'Υπουργός, όχι στρέβλωση καί διαστρέβλωση. Όμως συμβαίνουν καί παρατράγουδα. Καί είμαι υποχρεωμένος αυτό, αυτήν την άγια ώρα, πού φεύγω από ένα 'Υπουργείο πού πολύ τό αγάπησα, πού τό πόνεσα καί ως πιστεύεται τό σήκωσα. Ναί τό σήκωσα καί πάω σ' ένα άλλο 'Υπουργείο νά δίνω αυτά στη δημοσιότητα. 'Ετσι θάλεγε κανείς, άπολογία ή έπιθετική άπολογία.

Θά πορευτώ όπου τάχθηκα σάν πειθαρχικός στρατιώτης της αλλαγής με τη γλώσσα λυτή καί τά χέρια έλεύθερα από δώ καί πέρα.

Τό τραίνο της αλλαγής έχει ένα μόνο δρόμο, τό δρόμο πρós τον σοσιαλιστικό μετασχηματισμό της κοινωνίας. Πρέπει συνεπώς τό ΠΑΣΟΚ νά γυρίσει στά ιδανικά του. Στη διακήρυξη της 3ης Σεπτέμβρη καί στις άρχές της διακήρυξης κυβερνητικής πολιτικής του Μάη του 1981. Γιατί άρκετά υπέφερε καί ή 3η του Σεπτέμβρη καί ή έννοια του σοσιαλισμού στη χώρα μας καί έξ αιτίας του ΠΑΣΟΚ.

Ό,τι είχα νά πω κατά καιρούς στον Πρωθυπουργό καί στο Κίνημα τάχω δώσει γραπτώς. Καί τίποτα δέν βγήκε πρós τά έξω. Ό,τι είπα προφορικά μέσα στο Κίνημα μόνο, όσα δόθηκαν σέ περίληψη από τό κίνημα πρós τις έφημερίδες, έξω, έγιναν γνωστά, γιά όλη την πορεία του ΠΑΣΟΚ καί της Κυβέρνησης.

Ό Πρωθυπουργός ότi είπε γιά κάθαρση γιά τό βάθος καί την έκταση όφείλει έναντι του λαού, πού μάς παρακολουθεί άγρυπνα καί μάς κρίνει, νά πάρει όλα τά μέτρα γιά νά πληροφηθούν όλοι ότi «κάθαρση σημαίνει κάθαρση».

Η έξεταστική των πραγμάτων έπιτροπή της Βουλής νά χώσει βαθειά τό νυστέρι στο άπόστημα.

Ό 'Υπουργός της Δικαιοσύνης νά είναι σέ θέση νά δώσει πνοή στη συνείδηση των δικαστικών λειτουργών, οι όποιοι πρέπει νά πιστέψουν ότi είναι έλεύθερα τά χέρια τους καί δέν θάχουν επάνω τους τον βραχνά του έπιτηρητή ή τό πειθαρχικό του 'Αρείου Πάγου.

Ό ίδιος ό 'Υπουργός της Δικαιοσύνης νά έμπνεύσει θάρρος καί τόλμη στους τίμιους Έλληνες δικαστές νά εκκαθαρίσουν τις υποθέσεις πού θά παραδοθούν στά χέρια τους καί νά συγκροτήσουν τις δικογραφίες έκείνες πού στη λειτουργία της δικαιοδοσίας τους θά συγκροτήσουν.

Έναν Άντωνη Φλώρο χρειαζόταν σήμερα ή Δικαιοσύνη. Καί γιά την κάθαρση καί γιά τη δικαστική λειτουργία. 'Εφ' όσον έγινε έπιλογή δικαστικού συνταξιούχου, γι' αυτό αναφέρομαι σ' αυτό. Καί τέτοιος σάν τον Άντωνη Φλώρο δέν υπάρχει στις μέρες μας. Γιά τη σημερινή κατάσταση χρειαζόταν πολιτικός άνδρας κοινός άποδεκτός. Γιά νά είναι αδιάβλητα τά πορίσματα της Δικαιοσύνης καί γιά νά μή μιλάνε οι αντίπαλοι του ΠΑΣΟΚ γιά κουκουλώματα.

Είμαι έκ των άρχαιοτέρων συναγωνιστών μου μέσα στην εύρεία δημοκρατική παράταξη καί την παραδοσιακή άριστερά των δεκαετιών άγώνων καί θυσιών του δημοκρατικού ελληνικού λαού. Καί μέσα στο ΠΑΣΟΚ μεταξύ των τριών - τεσσάρων πού άκολουθήσαμε πρώτοι τον Άνδρέα τό 1964, όταν πρόβαλε άγνωστος στην άρχή καί μπήκε όρμητικά κατόπιν στον Πολιτικό στίβο. «Γιά μία καινούργια Έλλάδα πού ν' άνήκει στους Έλληνες». Μείναμε καί μένουμε συνεχώς καί αδιαλείπτως μαζί του.

Γνωρίσαμε φυλακές καί έξορίες καί κατωδίκιες πού δέν μάς έκαμψαν.

Τ' αξιώματα δέν κάνουν τον άνθρωπο, ό άγωνιστής τιμάει καί υπερασπίζεται τ' αξιώματα. Καί δέν είναι υπεράσπιση του αξιώματος τό γάντζωμα στην καρέκλα όταν τά πάντα βοούν γύρω σου καί σέ βάρους σου.

Έδω καί άρκετό καιρό τό σκάνδαλο Κοσκωτά του νεώτερου Σταβίνσκου, του διεθνούς εγκληματολογικού δελτίου, βαρύνει την άτμόσφαιρα της χώρας. Άν δέν εκκαθαριστεί τό σκάνδαλο αυτό, θά μολυνθεί ή χώρα.

Ό Πρωθυπουργός, ή Κυβέρνηση καί όλόκληρο τό ΠΑΣΟΚ όφείλει νά τραβήξει μπροστά με όρμή γιά την κάθαρση. Τά πλοκάμια του σκανδάλου άπειλούν την ύπόσταση της Δημοκρατίας.

Μέ σās αγαπητοί συνάδελφοι 'Υπουργοί του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ν' ασχοληθώ με λίγα λόγια. Καί τελειώνω κύριοι. Ξέρω ότi σās κούρασα ίσως.

Σās γνώρισα καί τους δύο στούς κοινούς άγώνες, τον Άντωνη φοιτητή άκόμη τον θυμάμαι, φοιτητή της Θεσσαλονίκης, όταν τον έπιασε ό στρατηγός της χωροφυλακής ό Βαρδουλάκης — καί τον κούρεψε τότε «χάριν ποινής» γιατί ήταν πολύ ζωηρός καί είχε μπει βαθειά στην ύπόθεση γιά την ανακάλυψη του Γκοτζαμάνη μαζί με άλλους φοιτητές καί του Πιτσάκου καί των άλλων δολοφόνων του άείμνηστου Γρηγόρη Λαμπράκη, του άγωνιστή της δημοκρατίας καί της έλευθερίας. Τόν Βασίλη τόν γνώρισα άργότερα καί μου έκανε έντύπωση τό ήθος του. Με τίμησε με τη φιλία του στά δικηγορικά πράγματα, ήτανε πλάϊμου πάντοτε στούς κοινωνικούς άγώνες, τους δημοκρατικούς άγώνες πού κινούσαν τότε ό Δικηγορικός Σύλλογος 'Αθηνών καί ή Ένωση Δημοκρατικών Δικηγόρων Έλλάδας. Η όποία θά ανασυγκροτηθεί σέ Ένωση Δημοκρατικών Νομικών Έλλάδος καί με την έφημερίδα «Δικηγορική Γνώμη» όργανό της καί θά τεθούν σέ λειτουργία από Γενάρη.

Τόν θυμάμαι κοντά μου τό Βασίλη καί τον τιμώ γιά τό ήθος του καί την ευφυΐα του καί τη φρόνησή του καί του εύχομαι ιδιαίτέρως καλή έπιτυχία. Καί έάν, όταν χρειαστεί νά παραδώσει τό 'Υπουργείο τουτό, νά φυλαχτούμε όλοι μας, νά μήν παραδώσουμε σέ κανέναν όπαδό της Ν.Δ. Νά άγωνιστούμε γι' αυτό τό θέμα.

Έπίσης γιά τό φίλο μου Άντώνη πάλι ιδιαιτέρως, θυμίζω τό 1-1-4, τό 15% της Παιδείας στούς άνένδοτους άγώνες, μπροστά. Πάντα μπροστά καί ό Άγώνης με ήθος καί έμπειρία στά Δημόσια πράγματα, άρχαιότερος βουλευτής καί από μένα, εύχομαι καί σ' αυτόν επίσης νά πετύχει. Γιατί έσεις πλέον δέν δουλεύετε μόνο γιά την Έλληνική Ναυτιλία, σάν Πειραιώτες, δουλεύετε καί γιά τον Πειραιά καί γιά την μείζονα περιοχή του Πειραιά, πού έγω μή Πειραιώτης καί μή θαλασσινός, κάπως είδα τά πράγματα από κοντά.

Άποχαιρετώ λοιπόν τό ΥΕΝ τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας, τό Γενικό τόν Γραμματέα, τόν Νομάρχη, τις Άρχές του Πειραιά, τις Διοικήσεις των Όργανισμών καί τούς λειτουργούς τους καί τούς εργαζόμενους, τό Έργατικό Κέντρο Πειραιά, τις Ναυτεργατικές Όργανώσεις, τις Ναυτιλιακές Ένώσεις, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τούς κοινωνικούς φορείς του Πειραιά.

Άποχαιρετώ τον Μητροπολίτη Πειραιώς καί την Έκκλησία του Πειραιά.

Είχαμε καλές συνεργασίες με όλους τους φορείς κυρίες καί κύριοι, ό καθένας μπορεί νά έχει την άποψή του. Άποχαιρετώ με ευγνωμοσύνη τον ναυτιλιακό τύπο πού τίμησε την άποστολή του. Δέν μπορώ νά πω τό ίδιο καί γιά τον πολιτικό Τύπο στο σύνολό του.

Δύο δημοσιογράφοι δέν θά τους κατονομάσω, με καταδίωξαν άπηνώς καί δύο έφημερίδες του Κοσκωτά, του άρχαπατεώνα, του Σταβίνσκου έκείνου του νεώτερου εγκληματικού Πανθέου, οι «24 ώρες» καί ή «Βραδυνή» καθημερινώς καί άνηλεώς, μ' επιθέσεις βρώμικες έναντίον μου. Οι δέ «24 ώρες» έγραψαν καί κύριο άρθρο «Νά άποπεμφθώ από τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας». Καί νά άποπεμφθώ από τη Βουλή. Γιατί σέ κάποια άποστορή όμιλίας μου γιά τον Τύπο είπα γιά τις «24 ώρες στη Βουλή: «Έσεις με τό παλούκι πού έχετε πώς νά δείτε σωστά». Βέβαια είχαν άρχίσει οι δημοσιεύσεις καί οι διαδόσεις έκείνες, οι φήμες κατ' άρχήν, γεγονότα ύστερα του σκανδάλου. Έπειδή λοιπόν έκανα στη Βουλή μία άναφορά γιά τις δύο αυτές έφημερίδες ίδιως γιά την πρώτη ή όποία με έιρωνεύτηκε γιά τόν κουνιάδο μου τόν κύριο Τεγόπουλο τόν έκδότη της 'Ελευθεροτυπίας, ό όποιος έβαλε πρώτος καί τόν τιμάει ή πράξη του αυτή τό θέμα του σκανδάλου καί τόβγαλε πέρα, κανείς δέν τό πίστευε τότε, καί γιά τη γυναικα μου ή όποία είναι άδελφή του Κίτσιου του Τεγόπουλου καί γιά κάποια φιλία πού έχει με κάποια φίλη της, άπήντησα έγώ γιά την έπίθεση αυτή. Καί κύριο άρθρο λοιπόν οι άδίστακτοι έφημεριδογράφοι της πεντάρας νά φύγω από τό 'Υπουργείο. Ποιός; Ό λωποδύτης, οι λωποδύτες, οι άπατεώνες νά τολμούν νά θίγουν ανθρώπους οι όποιοι άσκούν έντίμως καί εύόρκως τά καθήκοντά τους.

Εύχαριστώ όλους γιά τή συνδρομή καί ιδιαίτερα πάλι εύχαριστώ τό Λιμενικό Σώμα καί τό πολιτικό σώμα του 'Υπουργείου γιά την βοήθεια πού μου προσέφεραν, πού στάθηκαν πλάϊ μου. Καί τελειώνω με μία παραίτηση: με την ίδια θέρμη κύριε Άρχηγέ του Λ.Σ. κύριοι πρόεδροι των συνδικαλιστικών οργανώσεων του ΥΕΝ καί του εύύτερου χώρου της Ναυτιλίας, πρόεδροι των Ναυτεργατικών ενώσεων, πρόεδροι των ενώσεων των έλλήνων έφοπιστών καί του ναυτικού έπιμελητηρίου Έλλάδος καί των άλλων συναφών οργανισμών, σās καλώ καί σās ζητώ νά βοηθήσετε τη νέα διεύθυνση του 'Υπουργείου καί νά την στηρίξετε γιά τό καλό της Ναυτιλίας, γιά τό καλό της πατρίδας γιά τό καλό του έθνους.

Άγαπητοί Συνάδελφοι 'Υπουργοί

Καλή έπιτυχία σās εύχομαι.

Σās εύχαριστώ πολύ.

ΕΥΑΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Broughton High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

PICCARD

HELLAS

DIVERS

S. HIOTIS & Co.

81, Akti Miaouli

PIRAEUS

Tel.: 4514208 - 4180343

AOH: 9835152 - 9842737

7653930

TLX: 213073 PICA

241005 COBA

SERVICES:

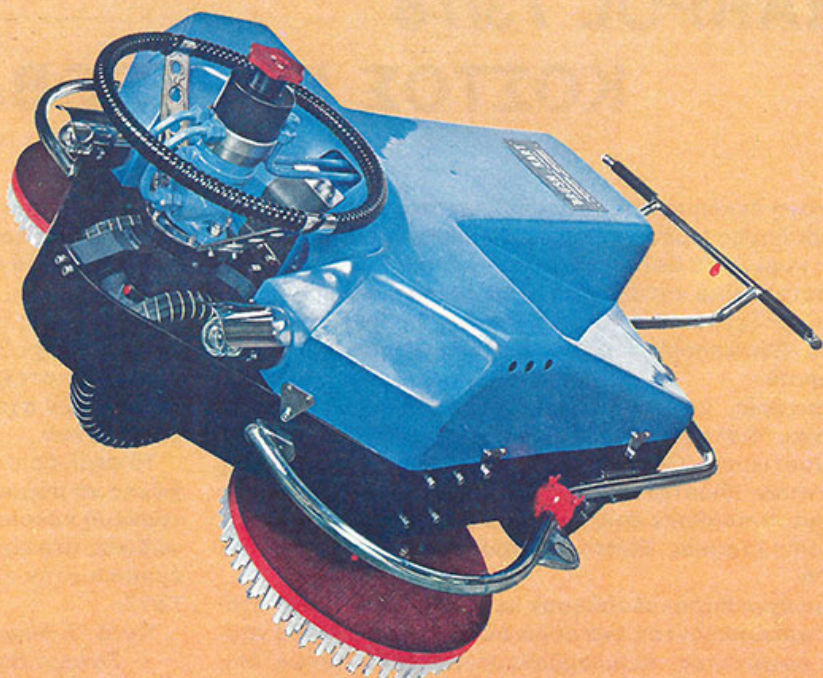
UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

DIVERS TEAMS
CAN BE SENT
ABROAD
ON REQUEST

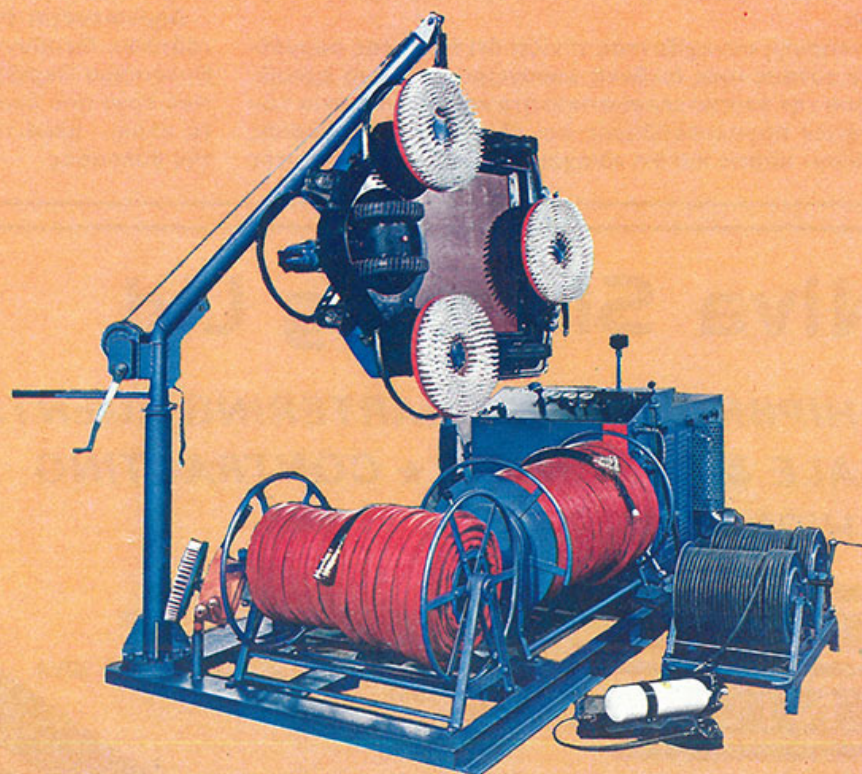
PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS

NEA ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4514208 - 4180343



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



MARPOL 73/78**ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ**

Με έντονη έκκληση για τη δημιουργία περισσότερων εύκολων υποδοχής λιμένων, που θα διευκολύνουν τα εμπορικά πλοία, κυρίως τα δεξαμενόπλοια, να διαθέσουν με ασφάλεια τα πετρελαϊκά κατάλοιπα και τα συναφή απορρίμματα, χωρίς να προξενούν θαλάσσια ρύπανση, έληξε το διήμερο σεμινάριο (Workshop) που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στον Πειραιά.

Τό σεμινάριο, οργανώθηκε από την Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMERA), τον Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (IMO) και την Διεθνή Ένωση Άνεξάρτητων Ίδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO), και πραγματοποιήθηκε στις 28 και 29 Νοεμβρίου, στο αμφιθέατρο της εταιρίας Eletson Corporation — μέλους της HELMERA.

Τα σεμινάρια παρακολούθησαν περισσότερα από 150 άτομα, αντιπροσωπεύοντας ένα εύρύ φάσμα της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, περιλαμβανομένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώσεων ναυτικών, διεθνών πετρελαιοβιομηχανιών, κυβερνητικών οργανισμών, νηογυμνών, χρηματοδοτικών οργανισμών και P & I Clubs.

Με μία έντονη διατυπωμένη απόφαση, τό σεμινάριο είπε ότι «έχει φανερώσει καθαρά «πώς» αξιολογία προβλήματα υπάρχουν ακόμη «όσον αφορά στη σωστή λειτουργία των σχετικών μηχανημάτων και «την ύπαρξη εύκολων υποδοχής οι οποίες σε πολλά μέρη του κόσμου σήμερα δεν υπάρχουν».

Η έλλειψη εύκολων, ειδικά στις πετρελαιοπαραγωγές χώρες, εμποδίζει τους διαχειριστές πλοίων και ναυλωτές να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης MARPOL 73/78 που ζητά την λήψη μέτρων για την αποφυγή της ρύπανσης από πετρελαιοφόρα και άλλα εμπορικά πλοία. Πενήντατρείς χώρες αντιπροσωπεύοντας πάνω από 80% της παγκόσμιας ναυτιλίας έχουν υπογράψει την Σύμβαση.

Η διακήρυξη συνεχίζοντας τονίζει ότι η πλήρης συμμόρφωση με αυτούς τους διεθνείς κανονισμούς, συχνά εμποδίζεται «από την αναποτελεσματικότητα και αναξιοπιστία των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου της απορροής πετρελαίου» καθώς και ότι «διαχειριστές πλοίων, ναυλωτές

και έμποροι πετρελαίου πρέπει να αναγνωρίσουν την κοινή ευθύνη τους όσον αφορά στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και να συμπεριλάβει τέτοιες απαιτήσεις στα σχετικά συμβόλαια».

Απηχώντας τις θέσεις πολλών όμιλητών και συμμετεχόντων, η διακήρυξη καλεί σε νέες προσπάθειες την διεθνή κοινότητα με στόχο την παροχή βοήθειας μέσω πολυεθνικών και διεθνών σχημάτων για την κατασκευή εύκολων υποδοχών λιμένων.

Τό σεμινάριο ζήτησε επίσης από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες να πάρουν την πρωτοπορία στον «σχεδιασμό και κατασκευή εύκολων υποδοχών πετρελαϊκών καταλοίπων στις «ειδικές περιοχές», τό οποίο θεωρήθηκε σαν τό κυριότερο εμπόδιο στην εφαρμογή του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78».

Κατά τό διήμερο επιτυχημένο σεμινάριο μίλησαν οι κ.κ.:
— Edward Ball, Director, Oil Companies International Marine Forum

— Pieter Bergmeijer, Head, Marine Env. Division, Directorate General of Shipping & Maritime Affairs, The Netherlands

— Francois Giraud, Chief of Security and Marine Env. Protection Dept., Marseille Port Authority

— Γρηγόριος Χατζηελευθεριάδης, Άντιπρόεδρος της Eletson Corp., Πρόεδρος του Σεμιναρίου

— Cndr Trygve A. Meyer, Director INTERTANKO

— Πλοίαρχος Εύθ. Μητρόπουλος, Έπικεφαλής, Τμήμα Ναυσιπλοΐας, IMO

— Δ. Μητσάτσος, Γεν. Διευθυντής, HELMERA

— Πλοίαρχος Δ. Παϊζης, Marine and Operations Manager, Eletson Corporation.

— M.D. Squires, Manager, International Chamber of Shipping

Δημοσιεύεται εν συνεχεία ή όμιλία του κ. Δημήτρη Μητσάτσου, διευθυντή της Έλληνικής Ένώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, ή οποία παρουσιάζει τό σημαντικό έργο που έχουν επιτελέσει οι έταιρίες, οι ναυτικοί και τά πλοία - μέλη της HELMERA στην αποφυγή ρυπάνσεως της θάλασσας.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : 'NIVAFREIGHT'



Sole Agents for

MITSUI LINES KOGYO KAISHA LTD. JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

"Όλοι γνωρίζουμε την ιστορία της MARPOL 73/78, τα Παραρτήματα και τις Τροποποιήσεις της. Ξέρουμε επίσης τι όδγησε στην υιοθέτηση της Σύμβασης μετά την εισήγησή της στον IMO από την ομάδα εργασιών και την παρουσίασή της στα συμμετέχοντα κράτη. Ήταν εκπληξη για πολλούς ή αποδοχή της Σύμβασης από τους ναυτικούς που ταξι-δεύουν.

Στην HELMEPA, που δημιουργήθηκε τον Αύγουστο του 1982, συμφώνησαν οι αντιπρόσωποι των τότε πλοίων και εταιριών μελών, να εφαρμόσουν έθελοντικά τις καινούργιες διατάξεις ήδη από την αρχή του 1983. Θυμόμαστε πόσο μās άπασχόλησε η προσπάθεια να άπλοποιήσουμε τις πιο σημαντικές διατάξεις ώστε να είναι εύχρηστα βοηθήματα για τους Άξιωματικούς μέλη μας. Προσπαθήσαμε ακόμα να έμφυσησουμε ένα νέο πνεύμα ανάμεσα στους ναυτικούς, για την χρησιμοποίηση των πλοίων τους χωρίς να προξενούν ρύπανση από πετρελαιοειδή. Αυτό τό προσεγγίσαμε με την πρώτη έκδοση της HELMEPA του «Όδηγου για την Ρύπανση από Πλοία».

Καλύψαμε μία περίοδο ενός σχεδόν χρόνου έθελοντικής εφαρμογής της MARPOL, μέχρις ότου αυτή τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 1983. Έκδόσαμε άπλές οδηγίες και συμβουλές για την τήρηση των νέων βιβλίων πετρελαίου.

Τόν Ιανουάριο του 1983 η HELMEPA είχε μόνον 183 ελληνικά πλοία και περίπου 150 ναυτικούς μέλη. Η ναυτιλιακή κρίση συνεχιζόταν, τα πλοία παροπλίζονταν με τέτοιο ρυθμό ώστε οι κόλποι γύρω από τον Πειραιά και άλλοι είχαν μεταμορφωθεί σε δάση από κατάρτια. Οι ναυτικοί ήταν άνεργοι και η όλη άτμόσφαιρα στην ναυτιλία ήταν βαριά. Και η HELEMPA προσπαθούσε να πείσει πλοιοκτήτες, διαχειριστές, πλοιάρχους, μηχανικούς, άξιωματικούς και τόν κάθε ένα στην ναυτιλιακή κοινότητα να συμμετάσχουν στίς προσπάθειες μας για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Τόν Σεπτέμβριο του 1983 τελειώσαμε την προετοιμασία του πρώτου ετήσιου εκπαιδευτικού προγράμματος που προ-

σφέραμε στά μέλη μας. Ήταν ένα πρόγραμμα, περιττό να πούμε, που δέν στόχευε στην εκπαίδευση των ναυτικών σε ήδη γνωστά τους θέματα. Άντίθετα, προσπαθήσαμε να τούς δώσουμε από μία άλλη όπτική γωνία μία άπλή περίληψη των θεμάτων που ήδη έγνωρίζαν. Θελήσαμε να τούς πούμε τί σημαίνει πραγματικά ρύπανση, πώς αυτή δημιουργείται και γιατί οι νέες διατάξεις της MARPOL θά έμπαιναν σε ισχύ.

Τό σεμινάριο του IMO για την MARPOL, που τό Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας σε συνεργασία με την HELMEPA διοργάνωσε έδω στον Πειραιά τόν Σεπτέμβριο του 83, μās έφερε πιο κοντά στον IMO. Είχαμε την εύκαιρία να άκούσουμε τις σκέψεις του Γενικού Γραμματέα του Όργανισμού κ. C.P. Srivastava, όταν η HELMEPA τόν φιλοξένησε μαζί με τούς συνεργάτες του και με όλους τούς αντιπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας, του Έμπορικού Ναυτικού, του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος.

Τά μέλη και τό προσωπικό της HELMEPA με ίκανοποίηση άκουσαν τόν κ. Srivastava να σημειώνει ότι η σύμβαση της MARPOL δέν θά μπορούσε να πετύχει έκτός άν ό ναυτιλιακός κόσμος πίστευε στην αναγκαιότητα της.

Τόν Οκτώβριο του 1983 άρχισαν τά σεμινάρια μας στον Πειραιά, ενώ τέθηκαν σε ισχύ και η MARPOL 73/78 με τό Παράρτημα I. Μέχρι σήμερα πάνω από 3.300 Έλληνες Άξιωματικοί του Έμπορικού Ναυτικού αλλά και του Πολεμικού Ναυτικού και Λιμενικού Σώματος έχουν παρακολουθήσει τούς πέντε διαδοχικούς ετήσιους κύκλους των σεμιναρίων μας. Ένα ποσοστό 60% αυτών των Άξιωματικών του E.N. ταξιδεύει στά πλοία μέλη της HELMEPA συνεχώς.

Άπό τά στοιχεία που άρχισαμε να συγκεντρώνουμε τό '83, σχετικά με την άνταπόκριση αυτών που συμμετείχαν στά προγράμματα και στίς προσπάθειές μας αλλά επίσης και στην έφαρμογή της MARPOL, είχαμε σίγουροι ότι η νομοθεσία αυτή έχει γίνει άποδεκτή από αυτούς τούς Έλληνες ναυτικούς άπ' την αρχή.

Η διστακτικότητα των ναυτικών στην

πρώτη έπαφή τους με τίς Διατάξεις της MARPOL έδωσε θέση σταδιακά σε έπισημάνσεις και προτάσεις για την καλλίτερη έφαρμογή των διαφόρων διαδικασιών. Η MARPOL βοήθησε την HELMEPA να διαδόσει τό μήνυμα της για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η HELMEPA παρότρυνε τούς ναυτικούς με τέτοιο τρόπο που η MARPOL δέν μπορούσε παρά να γίνει άποδεκτή.

Πιστεύουμε ότι η νομοθεσία και η άστυνόμευση δέν μπορούν από μόνες τους να πετύχουν τούς σκοπούς. Η άπεραντοσύνη των ώκεανών και οι παλιές ανθρώπινες συνήθειες δέν έγγυώνται την εύκολη και πλήρη έφαρμογή ενός νόμου που κοστίζει παραπάνω προσπάθεια και χρήμα.

Μεταξύ 1982 και 1988 περίπου 800 Έλληνικά πλοία πέρασαν από την HELMEPA που διατηρεί συνέχεια ένα σταθερό άριθμό μελών τουλάχιστον 400 πλοίων. Έπίσης 5.000 Έλληνες ναυτικοί είναι μέλη της Ένωσης και φέρουν ειδική ταυτότητα. Διακρίνουμε ένα συναίσθημα ύπερηφάνειας σ' αυτούς που έθελοντικά είναι πρωτοπόροι σε μία τέτοια ανθρώπινη πρωτοβουλία σάν αυτή της HELMEPA.

Ύπάρχει όμως ένα κοινό παράπονο ανάμεσα στους Άξιωματικούς μέλη, που άκούμε συχνά στην HELMEPA. Άναφέρεται στην έλλειψη εύκολών ύποδοχής λιμένων. Τά μέλη μας προσπαθούν να διαχειρίζονται τά πλοία τους με τόν καθαρότερο δυνατό τρόπο. Δυστυχώς όταν ανατρέχουν στους κανονισμούς που περιγράφουν την εύθύνη των κρατών μελών της MARPOL να διαθέτουν εύκολές ύποδοχής, συμπεραίνουν ότι πολλές φορές ό νόμος ισχύει κυρίως για τά πλοία. Η Μεσόγειος είναι μία τέτοια περίπτωση όπου η άνεπαρκεια εύκολών ύποδοχής δημιουργεί δυσκολίες στά πλοία.

Μία άλλη έπισήμανση των ναυτικών μας άφορά στην άυστηρή νομοθεσία που ισχύει για τά πλοία, ενώ ταυτόχρονα τεράστιες ποσότητες άκατέργαστων άστικών λυμάτων ρίχνονται καθημερινά στην θάλασσα. Ύπάρχουν πολλές πηγές ρύπανσης που αντίθετα με την

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

ναυτιλία συνεχίζουν την δραστηριότητά τους χωρίς να υπόκεινται σε επιπτώσεις.

"Όσον αφορά στα πλοία μέλη της HELMEPA, διεθνείς στατιστικές στα ναυτικά ατυχήματα βεβαιώνουν ότι οι παραβάσεις τους δεν είναι πάνω από 22% ενώ αυτές των μη μελών φτάνουν το 78%. 'Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι κανένα πλοίο μέλος της HELMEPA δεν έχει προξενήσει μέχρι στιγμής σοβαρό περιστατικό ρύπανσης πουθενά σ' όλο τον κόσμο.

"Ας σημειωθεί ότι σε περίπτωση ατυχήματος πλοίου μέλους με επακόλουθο ρύπανση, το πλοίο αναφέρει στην HELMEPA τις ειδικές λεπτομέρειες, σύμφωνα με την Διακήρυξη του 1982.

Πιστεύουμε ότι η πρωτοβουλία για την δημιουργία αυτής της "Ενωσης έχει πλήρως δικαιωθεί, εφόσον ο άνθρωπος παράγοντας στην ναυτιλιακή βιομηχανία έχει άρχισει να αντιδρά θετικά σ' αυτό που όλοι προσπαθούμε να πετύχουμε.

Πέρα από την θαλάσσια ρύπανση που όφειλεται στην λειτουργία της ναυτιλίας, ατυχήματα μεγάλων πλοίων μπορούν να έχουν καταστροφικά αποτελέσματα, όπως η πείρα έχει δείξει. Καί η γενική απαίτηση για περιορισμό και μείωση της ρύπανσης από πετρελαιοειδή στην θάλασσα, οδήγησε τον IMO να προτείνει την MARPOL και το Παράρτη-

μα Ι.

Παρ' όλα τα προβλήματα και το πρόσθετο κόστος που παρουσιάστηκαν - έδω από διακεκριμένους ειδικούς, πρέπει να αναρωτηθεί κανείς πώς θα ήταν οι θάλασσες χωρίς την σχετική νομοθεσία και την εφαρμογή της.

"Επειδή είμαστε όλοι μέλη της μεγάλης διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, πρέπει να συμφωνήσουμε ότι η επιτυχία αυτής της νομοθεσίας βασίζεται στον άνθρωπο. Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι αν και τα πλοία ήταν ήδη εφοδιασμένα σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις από τον 'Οκτώβριο του 1983, οι χώρες που αποδέχτηκαν το Παράρτημα Ι δεν έχουν ακόμα κατορθώσει να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους για την εξυπηρέτηση των πλοίων, δηλαδή να διαθέτουν εύκολιες υποδοχές ξηρής.

"Όταν ένας "Ελληνας πλοιοκτήτης ή ναυτικός αποφασίσει να γίνει μέλος της HELMEPA γνωρίζει ότι δεσμεύεται έθελοντικά να συμμορφώνεται προς ένα υψηλότερο επίπεδο συμπεριφοράς. Για τον πλοιοκτήτη, αντιμέτωπο ήδη με μία νομοθεσία που απαιτεί πρόσθετες δαπάνες, ίσως η έθελοντική του δέσμευση να σημαίνει πρόσθετο κόστος. Για τον ναυτικό, δεν αρκεί μόνο να συμμορφώνεται με τη νομοθεσία, αλλά οφείλει να προστατεύει έθελοντικά το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως απαιτεί η «Διακήρυ-

ξη 'Εθελοντικής Δέσμευσης» της HELMEPA.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η INTERTANKO είναι εταιρικό μέλος της HELMEPA και χαιρετίζουμε την δέσμευσή της, παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα δεξαμενόπλοια.

Κάτω από τις παρούσες συνθήκες η HELMEPA δεν έχει την δύναμη να επηρεάσει την απόφαση για παροχή επαρκών εύκολιων υποδοχών λιμένων. Παρά ταύτα συνεχώς τονίζουμε το πρόβλημα σε κάθε ευκαιρία, εδώ και στο εξωτερικό. Δεν έχουμε καμία αμφιβολία ότι και ο IMO και προφανώς η INTERTANKO θα ήθελαν επίσης να δουν τη λύση του προβλήματος.

Μέ το κλείσιμο αυτού του σεμιναρίου, θα ήταν σκόπιμο να ενώσουμε τις προσπάθειές μας και να διατυπώσουμε ένα Ψήφισμα, αποδεκτό από όλους τους συμμετέχοντες, τονίζοντας την επείγουσα ανάγκη ύπαρξης επαρκών εύκολιων υποδοχών, που θα μας επιτρέψουν να πραγματοποιήσουμε τη δέσμευσή μας να διατηρήσουμε τις θαλάσσες καθαρές.

"Η έρώτηση είναι: Σέ ποιόν θα δώσουμε αυτό το Ψήφισμα;

- Καθώς η ναυτιλία είναι από τις πιο δυναμικές βιομηχανίες στον κόσμο με έντονα διεθνή χαρακτήρα στην λειτουργία της, θα ήταν πρακτικό ή λύση του προβλήματος να αναζητηθεί από

GELVERI S. A.

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS

LAND TRANSPORTS TO IRAN AND IRAQ VIA TURKISH PORTS

TRANSIT PASSAGES THROUGH THE BOSPHORUS AND THE DARDANELLES

Adress:
Barbaros Bulvarı No. 47
Özgür Apt. Kat 6
Beşiktaş — İSTANBUL

Tel: 1591161 - 1591162
Telex: 22024 GELV TR

Piraeus Representatives:

E. G. LOUKEDES

97-99 Filonos Str.
185 35 Piraeus
P.O.B. 80081, Piraeus 185 10

Tel: 4122789 - 4128530 - 4173993
Telexes: 212197 - 212246 EGRL GR
Fax: 4121506

τόν ιδιωτικό τομέα. Με άλλα λόγια θά μπορούσε κάποιος φορές της διεθνούς ναυτιλίας μέτην βοήθεια όλων των σχετικών οργάνων, να μελετήσει την δυνατότητα ή κατασκευή εύκολων υποδοχής να αναληφθεί από την παγκόσμια ιδιωτική πρωτοβουλία με ένα βαθμό κρατικής συμμετοχής.

Σ' ένα κόσμο όπου η στενή συνεργασία ανάμεσα στα έθνη γίνεται κάθε μέρα αναγκαίος παράγοντας για την επιβίωση, ή έλλειψη χρημάτων δεν μπορεί να είναι αποδεκτός λόγος για την συνέχιση αυτής της άδικης κατάστασης, όταν πρόκειται για την προστασία των απειλούμενων θαλασσών που ανήκουν σε όλους μας.

"Όλοι ξέρουμε πώς όταν γίνονται κοινές επιχειρηματικές δραστηριότητες πολλοί φορείς συμβάλλουν, που σημαίνει ότι όλοι έχουν κάποιο όφελος από αυτές.

Εάν η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία αποφάσιζε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα με τον ίδιο δυναμισμό, φαντασία και αποφασιστικότητα που χαρακτηρίζουν την καθημερινή της δραστηριότητα, πιστεύουμε ότι η λύση που θα έβρισκε θα ήταν κάποια μέρα αποδεκτή από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις και αρχές.

Η επιβίωση της ανθρωπότητας δεν είναι ένα θέμα που πρέπει αποκλειστικά να αντιμετωπιστεί από τις κυβερνή-

σεις, με όλο το σεβασμό που έχουμε για τις σχετικές προσπάθειες των κρατών. Πολιτικές και έθνικιστικές διαμάχες και διαφορές ασφαλώς θα συνεχίζονται, όπως διδάσκει η ιστορία του ανθρώπινου γένους στον πλανήτη μας. Αλλά δυστυχώς ο χρόνος πιέζει καθώς συμπτώματα της αυτοκαταστροφής μας γίνονται φανερά παντού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν και θα είναι πάντα ο δρόμος για την παγκόσμια πρόοδο. Είναι λοιπόν καθήκον μας να ενώσουμε τις προσπάθειές μας και να εργαστούμε μαζί για να βρούμε την λύση του προβλήματός μας. Μόλις βρεθεί η λύση ως δραστηριοποιηθούμε, κινητοποιώντας όλες τις διαθέσιμες δυνάμεις στην διεθνή κοινότητα ώστε η ιδέα ότι οι εύκολες υποδοχές λιμένων είναι το απαραίτητο συμπλήρωμα της ναυτιλίας να γίνει αποδεκτή. Καί σ' αυτή την περίπτωση ο ιδιωτικός τομέας θα μπορούσε να μελετήσει, χρηματοδοτήσει και διαχειριστεί αυτές τις εγκαταστάσεις με τον αποδοτικότερο τρόπο για όλους.

Αυτή η πρόταση μπορεί να ακούγεται ρομαντική. Όμως τί άλλο μπορεί να γίνει αν πραγματικά θέλουμε να προστατεύσουμε τις θάλασσες μας και να πείσουμε την κοινή γνώμη πώς τα πλοία δεν είναι τα μόνα υπεύθυνα για την ρύπανση θαλασσών και ακτών. Τί μπορούν να κάνουν διαχειριστές και

πλοίαρχοι όταν πρέπει να διαθέσουν τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα του πλοίου και υπάρχουν χώρες που δεν παρέχουν εύκολες; Πόσο καιρό μπορούμε να περιμένουμε για να βρεθεί μία λύση μέσα στο πλαίσιο της σημερινής διεθνούς νομοθεσίας, ή οποία όμως δεν εφαρμόζεται ακόμη πλήρως στην πράξη;

Οι επικρατούσες συνθήκες όπως παρουσιάστηκαν με σαφήνεια στο σεμινάριο αυτό μας θυμίζουν τον Μέγα Αλέξανδρο. Κατά την διάρκεια της εκστρατείας του για την εξερεύνηση της Ασίας, αντιμετώπισε το δίλημμα πώς να λύσει τον ΓΟΡΔΙΟ ΔΕΣΜΟ για να κατακτήσει αυτή την ήπειρο. Εάν προσπαθούσε να λύσει τον κόμπο μπορεί να έμενε εκεί για χρόνια και η εκστρατεία του δεν θα προχωρούσε. Δεν περίμενε πολύ. Τράβηξε το σπαθί του και έκοψε τον κόμπο, πετυχαίνοντας έτσι όχι το στόχο του, αλλά κερδίζοντας τον θαυμασμό όλων και ακόμα μία ξεχωριστή θέση στην παγκόσμια ιστορία.

Ας προσπαθήσουμε να κάνουμε κάτι ανάλογο και έμεις στην ναυτιλία, σπάζοντας τον φαύλο κύκλο των εύκολων υποδοχών λιμένων, επιβεβαιώνοντας έτσι την δέσμευσή μας για ασφαλή πλοία καθαρές θάλασσες.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΗΤΣΑΤΣΟΣ



United Shipstores Group

(A DIVISION OF MASTROCOSTAS BROS. SHIPPING CO. PTY. LTD.)

SERVICING N.S.W. PORTS OF: SYDNEY - BOTANY BAY - NEWCASTLE - PORT KEMBLA

- * Personal service
- * We operate around the clock all through the year.
- * We are the only independent Greek shipchandlers in Australia

HAPPY NEW YEAR

AUSTRALIA

Representatives in LONDON:
"AFLOAT LTD." Capt. N. Mendrinos
Tel: 0322/58859
Fax: 0322/56634

Representatives in GREECE:
"ANIXIS SHIPPING CO. LTD."
Captain N. Mastrocostas
Tel: 0295/32343
Fax: 6438646

24 HOURS SERVICE

HEAD OFFICES:

OFFICE & WAREHOUSE: 84-88 ATCHISON STREET, CROW'S NEST N.S.W. 2065
TELEPHONES OFFICE: 437 6096 - 439 2635 A.H.: 428 5768 - 662 6482
CABLES: "UNISTORES SYDNEY" TELEX: AA71844 FAROS FAX: (612) 439 4371

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

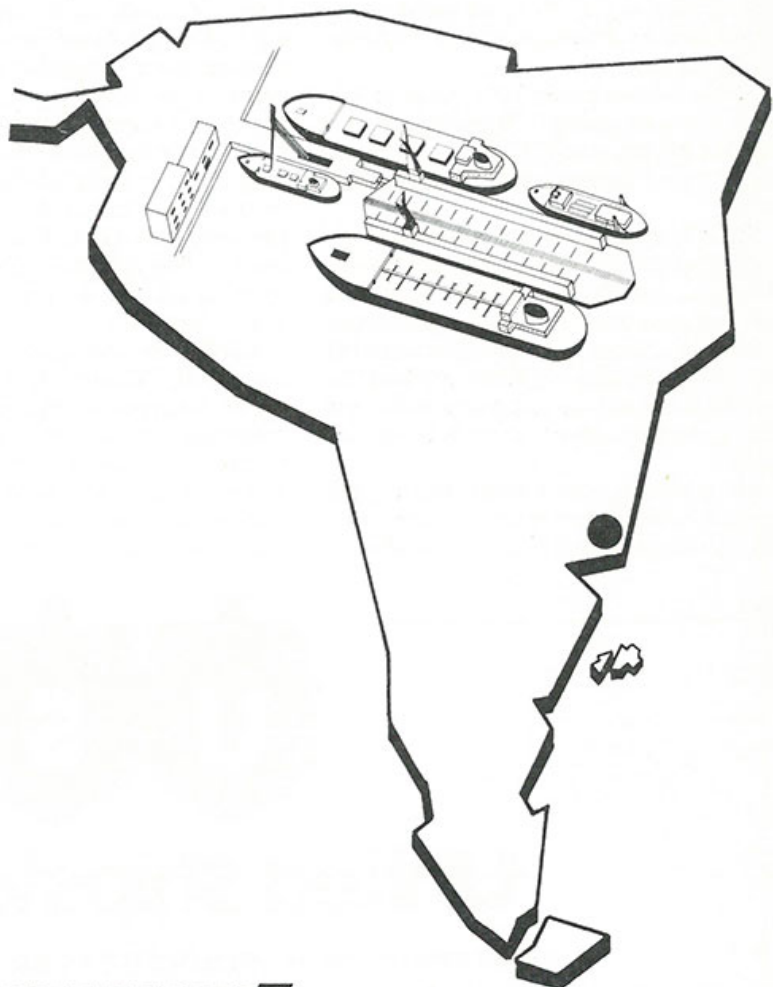
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8

TLX.: 22251 STAR UY

FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR

Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G

Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR

Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Τή φυσιογνωμία της Ισραηλινής ναυτιλίας προσδιορίζει ασφαλώς ο εθνικός μεταφορέας, η Zim Israel Navigation Co., που θεωρείται ως η εταιρία που εκπροσωπεί τον πιο πρωτοπόρο κλάδο της οικονομίας της χώρας κατά τα τελευταία χρόνια.

Τό 1987 κάτω από την καθοδήγηση του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Μ. Μόργκερνστερν, η εταιρία πραγματοποίησε κέρδη 43 εκατ. δολλ., ενώ ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σε 796 εκατ. δολλ. στη διάρκεια του έτους και ο όγκος των μεταφερθέντων φορτίων από 7,5 σε 8,9 εκατ. τόννους. Τα αποτελέσματα αυτά βρίσκονται σε έντυπωση αντίθεση με τα αντίστοιχα του 1984 όποτε η Ζίμ είχε παρουσιάσει ζημία 45 εκατ. δολλ. και τα μεταφερθέντα φορτία μόλις έφθαναν τα 7 εκατ. τον. Ός προς τό 1988, μολονότι δέν έχουν δημοσιευθεί ένδιάμεσα στοιχεία, πιστεύεται ότι όλες οι ένδείξεις είναι θετικές, τόσο ως προς τό οικονομικό αποτέλεσμα όσο και ως προς τη μεταφορική κίνηση. Μολονότι απαιτείται κάποιο διάστημα γιά νά εκδηλωθούν οι συνθηκές της βελτιώσεως της αγοράς και στόν τομέα των τακτικών γραμμών, πού αποτελούν τόν κύριο τομέα άπασχολήσεως της Ζίμ, ύπολογίζεται ότι και γιά τό τρέχον έτος θά ύπάρξουν βελτιώσεις στό εισόδημα των τακτικών γραμμών.

Η Ζίμ ιδρύθηκε τό 1945 και τό 40% ανήκει σήμερα στό Κράτος. Η εταιρία προσφέρει ύπηρεσίες τακτικών γραμ-

μών σε όλο τόν κόσμο διηρημένη κατά τομεακές ύπηρεσίες. Η Zim Container Service (ZCS) πού είναι και ο κυριώτερος κλάδος της εταιρίας, έξυπηρετεί τις γραμμές Χαΐφας — Άπω Άνατολής μέσω Μεσογειακών και Βορειοαμερικανικών λιμένων. Η ύπηρεσία Β. Αμερικής (NAS) πού άπασχολούσε τρία πολυλαπλής χρήσεως φορτηγά πλοία, θεωρείται συμπληρωματική της ZCS καλύπτοντας τη Μεσόγειο και την Άνατολική άκτή και τούς λιμένες του Κόλπου των ΗΠΑ. Η ύπηρεσία Έϊλάτ (Zimeil) περιλαμβάνει τη γραμμή Έϊλάτ — Άπω Άνατολή/ Αυστραλία, τη συμβατική γραμμή Άπω Άνατολής και τη γραμμή Άνατ. Αφρικής. Επί πλέον η Ζίμ διαθέτει: Τήν ύπηρεσία Εύρώπης — Μεσογείου (Zems) πού περιέχει έξι γραμμές κοντέινερ μεταξύ Ισραήλ και διαφόρων Εύρωπαϊκών λιμένων, τήν ύπηρεσία Νοτίου Άτλαντικού, τήν διεθνή ύπηρεσία πού δέν έχει προσεγγίσεις σε Ισραηλινούς λιμένες και τέλος τήν ύπηρεσία τάνκερς και μπάλκερς (Zimbulk) πού συνεργάζεται μέτίν El Yam Ships στίς μεταφορές χύμα φορτίων κυρίως κρατικών.

Ο στόλος της Ζίμ περιλαμβάνει σήμερα περί τό 70 πλοία εκ των οποίων τό 60% είναι ιδιόκτητα και τά υπόλοιπα χρονοναυλωμένα. Κατά κανόνα τά ιδιόκτητα πλοία της έξυπηρετούν τις κύριες γραμμές, τά δε χρονοναυλωμένα τις συμπληρωματικές. Η εταιρία έχει προωθήσει σε προχωρημένο στάδιο τό άναγνωτικό πρόγραμμα του στόλου της και

έχει ήδη ύπογράψει συμβόλαια μέ Δυτικογερμανικά ναυπηγεία γιά τήν ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων κοντέινερ των 2600 TEU. Η πρόθεσή της είναι νά παραγγείλει και άλλα τρία άδελφά πλοία ώστε νά αντικαταστήσει έντελώς τά έπτά τουρμπινοκίνητα πλοία της ναυπηγήσεως 1970. Τά νέα πλοία όχι μόνο θά αύξησουν τη χωρητικότητα του στόλου αλλά θά είναι και πιο οικονομικά τόσο άπό άποψη κατανάλωσης καυσίμων όσο και άπό άποψη όλιγαριθμοτέρου πληρώματος ως πλοία τεχνικώς προηγμένα. Τά νέα αυτά πλοία θά τεθούν όλα ύπό σημαία Ισραήλ ως θέμα άρχής και έπομένως θά χρειασθούν πληρώματα. Μιά άλλη άναβάθμιση του στόλου θά έπιτευχθεί μέ τήν έπιμήκυνση τριών πλοίων της ύπηρεσίας Έϊλάτ — Άπω Άνατολής, των οποίων η χωρητικότης θά αύξηθεί άπό 900 σε 1200 TEU. Η άναγκαστική άργία των πλοίων αυτών στό διάστημα της διεξαγωγής των εργασιών μετασκευής θά περιορισθεί στό ελάχιστο δυνατό, δεδομένου ότι τό έξ 25 μέτρων νέο τμήμα θά έχει ήδη προκατασκευασθεί.

Μεταξύ των μακροπροθέσεων στόλων της Ζίμ είναι και η δημιουργία ενός διεθνούς διατροπικού (intermodal) όργάνου. Σήμερα οι δραστηριότητες της εταιρίας κατευθύνονται άπό τά κεντρικά γραφεία της Χαΐφας, μέ περιφερειακά κέντρα στό Λονδίνο (πού καλύπτει τη Βρετανία και Εύρώπη) στη Ν. Υόρκη (πού καλύπτει ΗΠΑ και Καναδά) και στό Χόγκ Κόγκ (πού καλύπτει τήν Άπω

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying and even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

Ανατολή). Μικρότερα κέντρα λειτουργούν στην Αυστραλία και σε όρισμένα άλλα σημεία. Όλα τα κέντρα αυτά διαθέτουν ένα κάποιο βαθμό αυτονομίας, αλλά η Χαΐφα διατηρεί τον τελικό έλεγχο, χωρίς όμως να υπεισέρχεται σε λεπτομέρειες. Σημειώτεον ότι το συγκρότημα διαθέτει αρκετή πείρα σε εξωναυτιλιακές μεταφορές, δεδομένου ότι είναι κατά 100% μέτοχος τόσο της International Forwarding Co. όσο και της Keder Landbrige Co. Με τα εφόδια αυτά προχωρεί τώρα προς την ανάπτυξη του intermodal συστήματος, δηλαδή των συνδυασμένων διά διαφόρων θέσεων (θαλασσίων χερσαίων, έναερίων) μεταφορών. Ήδη έχει αρχίσει τις σχετικές κινήσεις της στην Αγγλία και τις Ην. Πολιτείες και έχει ξεκινήσει υπηρεσία συνδυασμένων μεταφορών στην Ιταλία, ενώ παράλληλα του έτους να επεκτείνει τα σχέδιά της σε όλη την Ευρώπη. Αρχισε επίσης κοινές συνδυασμένες αεροπορικές μεταφορές στην Αγγλία και τις ΗΠΑ με στόχο την προσαρμογή τους προς τις ειδικές ανάγκες κάθε χώρας.

Όπως είναι εύνοητο ή πληροφορική και ο υπολογισμός στοιχείων (data control) αποτελούν ύψιστης σημασίας προϋποθέσεις για τις ανωτέρω υπηρεσίες. Για το σκοπό αυτό η Ζίμ εργάζεται τώρα στην τελειοποίηση του ηλεκτρονικού της εξοπλισμού, αρχίζοντας με πρόγραμμα απ' ευθείας επαφής με τους πελάτες σε πειραματική προς το παρόν βάση, τόσο στις ΗΠΑ όσο και στο Ισραήλ. Εργάζεται επίσης σε πρόγραμμα πιλότο που θα επιτρέψει στους πελάτες της να παίρνουν τα στοιχεία που χρειάζονται μέσω του συστήματος της Ζίμ. Δεδομένου ότι η Εταιρία καλύπτει ολόκληρη την υδρόγειο και αφιερώνει τα δύο τρίτα των δραστηριοτήτων της στις διεθνείς μεταφορές, είναι φυσικό

να προσανατολίζει τα σχέδια και την ανάπτυξη της προς νέους τομείς μεταφορών και νέους ορίζοντες, αφού κατά τις εκτιμήσεις της «ο ήλιος δεν δύει ποτέ στην εταιρία».

Εκτός της Ζίμ, άλλες σημαντικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Ισραήλ είναι οι ακόλουθες:

Η έδρεύουσα στη Χαΐφα El Yam Sh-ips που ασχολείται αποκλειστικά στις μεταφορές χύμα φορτίων. Διαθέτει πέντε πλοία των 60.000 έως 130.000 τόννων απασχολούμενα κυρίως στην εσωτερική αγορά. Ενδιαφέρεται πρωτίστως για κρατικά συμβόλαια σε μεταφορές γαιανθράκων και ποτάσας. Με την Ζίμ μοιράζεται τη μεταφορά των 2 εκατομ. τόννων δημητριακών που εισάγονται κάθε χρόνο από τις Ην. Πολιτείες στο πλαίσιο του προγράμματος παροχής βοήθειας προς το Ισραήλ. Μία δεύτερη διεθνής δραστηριότητα διανοίγεται στον τομέα της μεταφοράς γαιανθράκων για τον ηλεκτροπαραγωγό σταθμό του Ashkelon, δεδομένου ότι οι ανάγκες του σταθμού προβλέπεται ότι σε ένα μισό χρόνο θα επιβάλουν την αγορά 2 περίπου εκατομ. τον. γαιανθράκων, κατά πάσα πιθανότητα από την Αυστραλία και την Κολομβία. Μολονότι σάν τμήμα του συγκροτήματος της Israeli Discount Bank, η El Yam κατέχει περιορισμένη σχετικά θέση, δεν παύει να είναι μία σημαντική ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η εταιρία Gadot Ya'im που ειδικεύεται στις μεταφορές χημικών προϊόντων πούλησε πρόσφατα το πλοίο της «Chemical Contender», ναυπηγήσεως 1976, και τώρα μένει με ένα δικό της ιδιόκτητο πλοίο και πέντε άλλα χρονοναυλωμένα. Εφόσον όμως τα πράγματα εξελιχθούν κατά τις προβλέψεις της ή κατάσταση αυτή θα αλλάξει, δεδομένου ότι πρόθεσή της είναι να ανανεώσει το στό-

λο της σε μέγεθος, ηλικία και ποιότητα, προσθέτοντας νέες μονάδες των 7-10 χιλιάδων τόννων. Η εταιρία αυτή δεδουλευμένη ότι αποτελεί το ναυτιλιακό τμήμα της εταιρίας Gadot Chemical Tankers and Terminals ενδιαφέρεται κύρια για τα ειδικά φορτία παρά για την ελεύθερη αγορά. Προτού ληφθούν οριστικές αποφάσεις θα πρέπει να εξασφαλισθούν οι συμβατικές σχέσεις της εταιρίας με τους διαφόρους πελάτες. Πάντως παράλληλα με την εξυπηρέτηση της ντόπιας αγοράς, στην οποία κατέχει κυρίαρχη θέση, είναι προφανές ότι χρειάζεται να είναι συναγωνιστική. Γι' αυτό και θεωρείται τόλμημα το ότι παρά την πώληση του πλοίου της δεν απέλυσε το αντίστοιχο προσωπικό.

Άλλη μία εταιρία ναυτιλιακή είναι η Allalouf and Co. η οποία ιδρύθηκε το 1919 στη Θεσσαλονίκη ως ναυτικό πρακτορείο από τους αδελφούς Νάθαν και Έλντ Όλλαλουφ. Εγκαταστάθηκε στο Ισραήλ το 1932. Παράλληλα με την πρακτορεία της δραστηριότητα, η εταιρία μπήκε από το 1983 και στη ναυτιλιακή αγορά σε συνεργασία με άλλους χρηματοδότες και υπό τον τίτλο Iscont Shipping. Προς το παρόν κατέχει δύο πλοία κοντέινερ των 440 TEU και ένα των 970 TEU, με τα οποία εξυπηρετεί τη γραμμή Μ. Βρετανίας και Κόντινεντ σε συνεργασία με τη Ζίμ, την Ellerman και την Furness, καθώς και τη γραμμή του Κόντινεντ σε συνεργασία με την Emcor και την Ζίμ, με κοινό πρόγραμμα αλλά χωρίς να είναι μέλος της Κόνφερανς. Η εταιρία φρονεί ότι το κόστος επανδρώσεως του Ισραηλινού πλοίου είναι απαγορευτικό και καθιστά την εθνική σημαία πολύ λίγο συναγωνιστική, εφόσον η Κυβέρνηση δεν παρέχει κανενός είδους προστασία στη ναυτιλία της.

Ε.Σ.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

**SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION**

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η διώρυγα του Κιέλου

Μέτρια εμφανίζονται τα αποτελέσματα της κινήσεως της διώρυγας του Κιέλου σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η διεύθυνση της Διώρυγας. Η μετριότητα αυτή δεν αφορά ούτε τον αριθμό των διελεύσεων ούτε τη χωρητικότητα των διελθόντων πλοίων αλλά τον όγκο των μεταφερθέντων εμπορευμάτων.

Πράγματι κατά τον μήνα Αύγουστο ο μέν αριθμός των διελθόντων πλοίων αύξηθηκε κατά 5,1% σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους (192 διαβάσεις επί συνόλου 3.981) ή δε χωρητικότητας των πλοίων αυτών αυξήθηκε κατά 2% (126.372 τόν. γκρός επί συνόλου 6,5 εκατ.). Έν τούτοις το σύνολο των μέσω της διώρυγας διελθόντων εμπορευμάτων μειώθηκε κατά 4% (214.267 τόν. επί συνόλου 4,6 εκατ. τόνων).

Η πτώση αυτή αναφέρεται στα τρόφιμα που μειώθηκαν κατά 32,8%, στα μεταλλεύματα κατά 26,5%, στη ξυλεία κατά 19,4%, στα χημικά προϊόντα κατά 18,3% και στα πετρέλαια κατά 15,4%. Συμψηφίστηκε όμως κατά ένα σημείο από την αύξηση που παρουσίασαν τα λιπάσματα κατά 80,8%, τα δημητριακά κατά 45,2%, οι γαιάνθρακες κατά 14,8% και τα διάφορα χύμα ξηρά φορτία κατά 6,7%.

Η γερμανική σημαία κάλυψε το 54,6% της κινήσεως, αλλά η συμμετοχή της στη μεταφορά φορτίων κάλυψε μόνο το 30,8%, δηλαδή 1,4 εκατ. τόνους.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η κατανομή των κοντέϊνερ

Μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια η κίνη-

ση των εμποροκιβωτίων στα πέντε μεγάλα λιμάνια του Ειρηνικού αυξήθηκε κατά 79,1% αλλά με ρυθμό που διαφέρει πολύ από λιμάνι σε λιμάνι. Από τα 3,3 εκατ. EVP του 1982 έφθασαν το 1987 τα 6 εκατ. κοντέϊνερς.

Την αύξηση αυτή καρπώθηκαν κυρίως τα δύο μεγάλα λιμάνια της Νότ. Καλιφόρνιας, το Λός Άντζελες και το Λόνγκ Μπήτς τα οποία υπερδιπλασίασαν την κίνησή τους στον τομέα αυτόν. Μόνο το Λός Άντζελες στην πενταετία 1982 - 1987 αύξησε την κίνησή του κατά 165%, ενώ το Λόγκ Μπήτς κατά 104%. Ο αριθμός των διακινηθέντων εμποροκιβωτίων ανήλθε στο Λός Άντζελες σε 1,6 εκατ. EVP κατά το 1987 και στο Λόγκ Μπήτς σε 1,5 εκατ. EVP.

Μικρότερη ανάπτυξη παρουσίασε το λιμάνι του Σιάτλ λόγω της σημαντικής διολιθώσεως της κινήσεως προς το γειτονικό λιμάνι της Τακόμα από τις αρχές του 1985, συνεπεία της εκεί μεταφοράς των προσεγγίσεων των πλοίων της Sea Land και της Maersk. Πάντως και τα δύο λιμάνια παρουσίασαν αύξηση κατά 83,5%.

Ο μεγάλος χαμένος στην κίνηση αυτή είναι το λιμάνι Oakland το οποίο μέσα στην πενταετία δεν εμφάνισε πρόοδο παρά μόνο κατά 16%. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από τη μικρότερη έκταση της τοπικής αγοράς και από τη χειρότερη συγκριτικά θέση του λιμένος στο πλαίσιο των δρομολογίων των μεγάλων, κυρίως εισαγωγικών, εταιριών.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Απολύσεις προσωπικού στη Μιτσουμπίσι

Μετά το κλείσιμο δύο ναυπηγικών μονάδων στο Σιμονοέκι και το Κόμπε, η μεγάλη

ναυπηγική εταιρία Μιτσουμπίσι προχωρεί στο σχέδιο της να περικόψει το προσωπικό της κατά 1.900 άτομα και μεταφορά 650 εργαζομένων σε άλλες εργασίες. Οι τελευταίες μετακινήσεις προσωπικού αφορούν εργαζόμενους από τα ναυπηγεία του Τόκυο, του Ναγκασάκι και του Σιμονοέκι καθώς και από το εργοστάσιο παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού στη Χιροσίμα, οι οποίοι θα τοποθετηθούν σε άλλα εργοστάσια και ναυπηγεία της MHI.

Πρόσφατα, έπειτα από κυβερνητικές οδηγίες η Μιτσουμπίσι συγχωνεύθηκε με την Ιμαμπάρι, με αποτέλεσμα τη μείωση της ικανότητας ναυπηγικής παραγωγής από 1.2 εκατ. σε 970.000 τόνους το χρόνο.

Όμως παρά την γενική μείωση των παραγγελιών που υφίσταται όλη η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας, η Μιτσουμπίσι παραμένει στην κορυφή και συνεχίζει να προσελκύει νέες μεγάλες παραγγελίες. Μεταξύ των τελευταίων είναι το κρουαζιερόπλοιο 600 επιβατών της Μιτσουί, ένα ύγραριοφορο μεταφορικής ικανότητας 78.000 κυβ. μέτρων της Σάνκο και τρία δεξαμενόπλοια των 40.000 τόν. d.w. για λογαριασμό της Μπρίτις Πετρόλεουμ.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Μέτρα για τη ναυτιλία

Για πρώτη φορά από το 1976 η Κυβέρνηση της Ινδονησίας ανήγγειλε ότι θα επιτρέψει την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιριών στο έδαφός της. Έξαγγέλοντας μία σειρά μέτρων νέας ρυθμίσεως των πραγμάτων της ναυτιλιακής αγοράς η Κυβέρνηση διευκρίνισε ότι επιδιώκει την ενίσχυση του συναγωνισμού τόσο στην εθνική άκτοπλοία όσο και στη σύνδεση με το εξωτερικό. Κάθε σχετική αίτηση προς το σκοπό αυτό θα εξετάζεται και θα εγκρίνεται το ταχύτερο ενώ η απόρριψή της θα δικαιολογείται άμεσα και έγγραφως.

Όπως δήλωσε αρμόδιος οικονομικός παράγων, η νέα ρύθμιση αποβλέπει στην αναθεώρηση της πολιτικής του ναυτιλιακού προστατευτισμού, η εφαρμογή του οποίου προκάλεσε δυσμενείς επιπτώσεις στον οικονομικό τομέα.

Με τα νέα μέτρα οι ναυτιλιακές εταιρίες θα είναι ελεύθερες να ναυλώνουν ξένα πλοία χωρίς αυτό να θεωρείται παράνομο. Επίσης θα ευνοηθούν με κάθε τρόπο οι μικτές έφοπλιστικές επιχειρήσεις μεταξύ εθνικών και ξένων εταιριών. Εξάλλου η Κυβέρνηση θα εγκαταλείψει την αρχή της ύπο-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minorles,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

χρεωτικής εξυπηρέτησεως όρισμένων ζωνών και περιοχών του 'Αρχιπελάγους της 'Ινδονησίας, τό όποιο εκτείνεται σε 3.000 χμ. και περιλαμβάνει περίπου 3.000 νησιά και νησίδες. Τού λοιπού οι έφοπλιστές οι όποιοι θά αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των διαφόρων γραμμών δέν θά έχουν παρά νά δηλώνουν τίς περιοχές στις όποιες θά δρομολογήσουν τά πλοία τους.

ΙΤΑΛΙΑ

Τά βιομηχανικά κατάλοιπα

Τό 'Υπουργείο Περιβάλλοντος καθώρισε 12 λιμάνια στά όποια θά επιτρέπεται ή προσέγγιση πλοίων πού μεταφέρουν βιομηχανικά κατάλοιπα. Μεταξύ αυτών είναι οι λιμένες της Γένοβας, του Λιβόρνο, της Ραβέννας, του Τάραντος κ.λ.π.

'Εξάλλου τό 'Υπουργικό Συμβούλιο απέφασε νά αύξησει τούς χώρους των προκυμαιών στα άνωτέρω λιμάνια ώστε νά διευκολυνθεί ή απόθεση των καταλοίπων, τά όποια όμως δέν θά παραμένουν εκεί πέραν των δύο μηνών, υποβαλόμενα στό μεταξύ σε διαφόρους έλέγχους και ειδική κατάταξη βάσει της όποιας θά μεταφέρονται και θά αποθηκεύονται σε όρισμένες προκαθορισμένες περιοχές στην ένδοχώρα (Λιγουρία, Λομβαρδία κ.λ.π.). 'Αφού παραμείνουν εκεί επί 14 τό πολύ μήνες θά οδηγούνται τελικά στα εργοστάσια μεταποίησης. Προς τό παρόν υπάρχουν περίπου 10.000 τόνοι βιομηχανικών αποβλήτων, διακινούμενοι κατά τόν άνωτέρω τρόπο στην 'Ιταλία. 'Ο αριθμός αυτός δέν θεωρείται διόλου άνησυχητικός, δεδομένου ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις μπορούν νά επεξεργαστούν 200.000 τόνους.

'Ηδη έξι πλοία διαφόρων έθνικοτήτων, ένδιαφέρθηκαν, έφθασαν ή άναμένονται στους 'Ιταλικούς λιμένες, μεταξύ των όποιων και τό έλληνικό «Βόρειοι Σποράδες». 'Οπως είναι φυσικό διατυπώθηκαν πολλές όμαδικές διαμαρτυρίες, οι όποιες όμως όσο και νά φαίνονται δικαιολογημένες δέν μπορούν νά άγνοήσουν την όρθότητα των κυβερνητικών αποφάσεων. Πάντως όταν τό πλοίο «Deer Sea Carrier» έφθασε στη Ραβέννα, ή Δημοτική 'Αρχή άρνήθηκε νά επιτρέ-

ψει την εκφόρτωσή του τοξικού φορτίου του. 'Εγινε σκέψη νά τό κατευθύνουν προς την Manfredonia, αλλά οι υπεύθυνοι της πώλεως είδοποίησαν την Κυβέρνηση ότι δέν είναι διατεθειμένοι νά μετατρέψουν την πόλη τους σε αποθήκη τοξικών και ρυπαντικών αποβλήτων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νορβηγοί και ξένοι

'Υπολογίζεται ότι σήμερα στα πλοία πού είναι εγγεγραμμένα στό Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, τό γνωστό NIS, εργάζονται 41.490 ναυτικοί, 12.880 Νορβηγοί και 28.160 ξένοι. Τά πλοία πού φέρουν ή νορβηγική σημαία άπασχολούν 16.940 ναυτικούς, 9.580 Νορβηγούς και 7.360 ξένους. 'Εξάλλου τά πλοία υπό ξένες σημαίες πού έλέγχονται από νορβηγικά συμφέροντα άπασχολούν 24.550 ναυτικούς, μόνο 3.300 Νορβηγούς και 21.250 ξένους. Τέλος επί των πλωτών έδεσμών θαλασσίων εξωρύξεων και επί των βοηθητικών πλοίων πού τίς εξυπηρετούν, είτε είναι υπό έθνική σημαία είτε έλέγχονται από νορβηγικά συμφέροντα, ύπηρετούν 3.000 Νορβηγοί και 1.240 ξένοι.

'Η 'Ενωση των Νορβηγών Πλοιάρχων σε πρόσφατη ανακοίνωσή της ισχυρίστηκε ότι τό Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (NIS) θέτει σε μειονεκτική θέση τούς Νορβηγούς ναυτικούς. Μεταξύ των παραδειγμάτων πού επικαλούνται για νά θεμελιώσουν τόν ισχυρισμό τους, αναφέρεται ή περίπτωση του Περσικού Κόλπου, όπου μετά την κατάπαυση του πυρός, οι μέν Νορβηγοί ναυτικοί δέν δικαιούνται πιά πολεμικού επιδόματος σε αντίθεση με τούς ξένους ναυτικούς πού ύπηρετούν στα ίδια πλοία. 'Αλλη περίπτωση αναφέρεται στό γεγονός ότι οι Νορβηγοί άξιωματικοί πρέπει μόνοι τους νά εξασφαλίσουν την άναγκαία εκπαίδευση για νά αποκτήσουν τό δίπλωμα πλοιάρχου, ενώ οι ξένοι άξιωματικοί με διετή εκπαίδευση θεωρούνται κατάλληλοι για την διακυβέρνηση πλοίων νηολογημένων στό NIS σύμφωνα με τούς διεθνείς κανονισμούς. Τέλος και ως προς την κοινωνική ασφάλιση οι ξένοι ναυτικοί βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση από τούς Νορβηγούς συναδέλφους τους.

'Εναρξη λειτουργίας νέου τέρμιναλ

'Αρχισε ή κανονική λειτουργία του νέου τέρμιναλ φορτοεκφόρτωσης πετρελαίου στό Στούρε της Νορβηγίας, πού θά εξυπηρετεί τό θαλάσσιο πεδίο παραγωγής πετρελαίου Oseberg της περιοχής της Βόρειας Θάλασσας πού εκμεταλλεύεται ή Νορβηγία. Τό νεότερο Εύρωπαϊκό Τέρμιναλ είναι εγκατεστημένο στην έσωτερική πλευρά του νησιού 'Αλβόυ, βόρεια του Μπέργκεν και είναι συνδεδεμένο με τίς πλωτές εξέδρες παραγωγής μέσω άγωγού διαμέτρου 28 ίντσών πού έχει μεταφορική ικανότητα 240.000 βαρελιών την ήμέρα. Στό τέρμιναλ άναμένεται νά προσεγγίζει ένα τάνκερ κάθε τρεις ήμέρες πού θά άποκομίζει 80.000 τόνους ανά ταξίδι. Σχεδιάζεται ή μελλοντική λειτουργία και δεύτερης προβλήτας φόρτωσης πού θά εξυπηρετεί την μεταφορά πετρελαίου από τό πεδίο παραγωγής «Veslefrikk», ενώ σύντομα θά άρχισή ή βελτίωση των βοηθημάτων πλοήγησης στό δίαυλο πού χρησιμοποιείται για την προσέγγιση στό τέρμιναλ.

ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

'Επισκευές σε Σοβιετικά πλοία

Κέρδη άποφέρει στις ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις της Νότιας Κορέας ή πρόσφατη προσπάθεια για συναφή έμπορικών δεσμών με την Σοβιετική 'Ενωση.

'Αν και ή ΕΣΣΔ διαθέτει δικές της ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις, οι μονάδες της Νότιας Κορέας παρέχουν καλύτερη ποιότητα εργασίας, χαμηλότερες τιμές και μπορούν νά επισκευάζουν τά πλοία σε μικρότερο χρονικό διάστημα από τά αντίστοιχα Σοβιετικά ναυπηγεία.

'Ηδη τά πρώτα άποτελέσματα της πολιτικής προσέγγισης των δύο χωρών είναι όρατά καθώς δύο μπάλκερς των 25.000 τόν. d.w. της ναυτιλιακής εταιρίας της 'Απω 'Ανατολής με έδρα τό Βλαδιβοστόκ, είσήλθαν για επισκευές στα ναυπηγεία της Χιουντάϊ στό Μίπο, ενώ άναμένεται και τό κοντινότερο πλοίο «Kapitan Artyukh» μεταφορικής ικανότητας 400 TEU τίς προσεχείς ήμέρες.



* ADDRESS:
* 153 - 157 GALE STREET
* OR P.O. BOX 475
* DURMAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

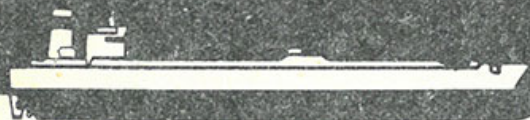
LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs. Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address Ionias 211/213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Επί τη ευκαιρία των Χριστουγέννων και του Νέου έτους απηύθυναν μηνύματα προς τούς ναυτικούς ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης και ο Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης. Ο Υπουργός Ναυτιλίας στο μήνυμά του τονίζει:

«Ελληνίδες και Έλληνες ναυτικοί και απόμαχοι της θάλασσας.

Με ιδιαίτερη χαρά απευθύνω σε σας και τις οικογένειές σας τις πιο θερμές μου ευχές για τα Χριστούγεννα και την Πρωτοχρονιά.

Ας είναι τό 1989 για όλους χρονιά ειρηνική και δημιουργική.

Γνωρίζετε καλά ότι η κυβέρνηση και εγώ προσωπικά, αναγνωρίζοντας την τεράστια συμβολή του Έλληνα ναυτικού στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας μας, καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και του επιπέδου της κοινωνικής του προστασίας.

Ελληνίδες και Έλληνες ναυτικοί. Μας συνδέουν κοινοί αγώνες για την πρόοδο και την προκοπή του τόπου. Κοινός στόχος είναι να ξανακάνουμε την Έλληνική Ναυτιλία πρώτη στον κόσμο.

Δεχθείτε, όπου κι αν βρίσκεστε αυτές τις άγιες μέρες, τις εγκάρδιες ευχές του πρωθυπουργού και της κυβέρνησης.

Σας εύχομαι ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ, καλή επιστροφή στην πατρίδα και στους δικούς σας και ΚΑΛΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ.

Εξ άλλου ο κ. Γουρδομιχάλης υπογραμμίζει:

«Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του νέου έτους εκ μέρους όλων των συναδέλφων μου, απευθύνω θερμές ευχές στους αξιωματικούς και τα πληρώματα της ναυτιλίας μας, για ειρήνη, πρόοδο, υγεία και ευημερία. Καλή χρονιά και καλά ταξίδια».

Υπουργικά συγχαρητήρια

Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτης με τηλεγραφήματά του προς τούς πλοίαρχους και τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων «Grecia Express», «Mini Lizard», «Petrola Gaz 2», και «Tulip» εκφράζει τις ευχαριστίες και τα συγχαρητήριά του γιατί επενέβησαν σε ισάριθμα ναυτικά ατυχήματα και διέσωσαν ναυτικούς που κινδύνευαν στη θάλασσα.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νομολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Φόρουμ Γκλόρυ», μπάλκερ, πρώην «O-

cean Peace» υπό σημαία Ταϊβάν, 40.568 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Penta Navigation Company Ltd.» (κ. Στυλ. Κατούνης).

— «Μήλος Ρήφερ», φορτηγό, πρώην «Valiant Reefer», 8.106 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Nova Compania Naviera S.A.» (κ. Αλέξ. Πούλμαν).

— «Λάρα», φορτηγό, πρώην «Mastrokostas» 1.924 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1953, που ανήκει στην εταιρία «ΛΑΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Μαρία Άσασίδου).

— «Ποσειδών», τσιμεντοφόρο, πρώην «Bamburji» υπό σημαία Μάλτας 3.292 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1963, που ανήκει στην εταιρία «ΠΟΣΕΙΔΩΝ II ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Παντελ. Ντίλλης).

— «Ατλάντικ Στέτςμαν», μπάλκερ, πρώην «Pacific Wisdom» υπό λιβεριανή σημαία, 35.840 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «COMMODORE SHIPPING CO. LTD. (Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ - ΕΛΛΑΣ).

— «Πρεντάτορ», μπάλκερ, πρώην «Σηντιούτυ» υπό σημαία Μάλτας, 18.025 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «CRESTBANK NAVIGATION LTD.» (κ. Άγγελος Μπαλής).

Άγοραπωλησίες

Σε Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Juliet» 2.830 τόν. d.w., 1.597 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως 1960, έναντι τιμής 200.000 δολλαρίων. Τό πλοίο μετονομάστηκε «Ναυσικά».

— Σε Νορβηγούς επωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Μπιάνκα Λ.» 16.270 τόν. d.w. 9.771 τόν. γκρόρ, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 4 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Νορβηγούς επωλήθη τό

φορτηγό πλοίο «Σή Χάρβεστ» 20.000 τόν. d.w., 13.079 τόν. γκρόρ, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 5,3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του Ίνδικού φορτηγού «Marbrouk» 12.790 τόν. d.w., 9.046 τόν. γκρόρ, ισπανικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί τών 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Στούς Κινέζους επωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σημάτζικ» 56.963 τόν. d.w., 32.995 τόν. γκρόρ, βρεταννικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί τών 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του υπό σημαία Χόγκ Κόγκ πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Quebec» 60.847 τόν. d.w., 35.716 τόν. γκρόρ, ναυπηγηθέν στη Δανία τό 1977, έναντι τιμής περί τών 10,5 εκατ. δολλαρίων. Τό πλοίο μετονομάστηκε «Καλή Λ.» και ύψωσε τή κυανόλευκο.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μικτό πλοίο «Μιχαήλ Κ.» 101.518 τόν. d.w. 51.172 τόν. γκρόρ, συνηδικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 12 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Νορβηγούς περιήλθε τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Σίλβερ Γουίντ» 16.500 τόν. d.w., 9.431 τόν. γκρόρ, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977 έναντι τιμής περί τών 5,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε μή κατανομαζόμενους αγοραστές περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Επτάλοφος» 32.423 τόν. d.w. 20.412 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 8 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οί αγοραστές του χημικού δεξαμενοπλοίου «Όσεάνια Γκλόρυ» 6.119 τόν. d.w., 3.544 τόν. γκρόρ, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί τών 7,4 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Νορβηγούς επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Ελίτ» 123.699 τόν. d.w. 60.657 τόν. γκρόρ, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 15,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Ima» 23.900 τόν. d.w. 14.178 τόν. γκρόρ, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί τών 7,6 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Στάρ Ρέι» 107.432 τόν. γκρόρ, 33.016

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama
Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

τον. βάρους, αντί δολ. 261 ανά τόννο βάρους.

Παραλαβή επιβατηγού

Η ναυτιλιακή εταιρία «Στρίντζης Λάινς» παρέλαβε πρόσφατα το ένα από τα δύο αδελφά επιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία που έχει αγοράσει, χωρητικότητας 5.294 τόν. γκρό, το οποίο μετονομάστηκε «Ιόνιαν Φάντασ» και ύψωσε τη κυανόλευκο. Το νέο επιβατηγό - όχηματαγωγό, διαθέτει 400 κλίβες και μπορεί να παραλάβει συνολικά 1.200 άτομα, έχει χωρητικότητα 300 ΙΧ αυτοκινήτων ή 30 νταλικών και 100 ΙΧ αυτοκινήτων.

Το πλοίο διαθέτει δύο σαλόνια επιβατών, δισκοθήκη, εστιατόριο και self-service, κατάστημα άφορολογητών ειδών και πισίνα. Είναι κλιματιζόμενο και διαθέτει σταθερωτήρες και δύο πωραίες έλικες έλιγμων.

Η συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε.

Τα θέματα της ημερησίας διατάξεως της γενικής συνελεύσεως της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών ή οποία θα πραγματοποιηθεί στις 11 Ιανουαρίου και ώρα 4.00 μ.μ. στην αίθουσα του Ίδρυματος Ευγενίδου είναι τα εξής:

- Έκθεση επί των πεπραγμένων του Δ.Σ.
- Λογοδοσία επί της διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
- Έγκριση εκθέσεως ελεγκτών.
- Έγκριση ισολογισμού ελεγκτών.
- Απαλλαγή της ευθύνης εκ της διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
- Έκλογη ελεγκτών για την περίοδο 1989.
- Έτερα θέματα.

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί άπαρττα — πράγμα άπίθανο — συγκαλείται δεύτερη γενική συνέλευση στον ίδιο τόπο στις 17 Ιανουαρίου 1989 ημέρα Τρίτη και ώρα 4.00 μ.μ. με τα ίδια θέματα.

Maritime Advisory Exchange (M.A.E.)

Ένας Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός οργανισμός 'Ανταλλαγής πληροφοριών (Maritime Advisory Exchange) έχει ιδρυθεί με την υποστήριξη από το Συνέδριο των 'Ηνωμένων Έθνών περί 'Εμπορίου και 'Ανάπτυξης (UNCTAD), τον Διεθνή Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό 'Οργανισμό (BIMCO), το Διεθνές 'Εμπορικό 'Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce), και τους Lloyd's of London Press Ltd. 'Ο σκοπό του ΜΑΕ είναι να εφοδιάσει την διεθνή ναυτιλιακή και επιχειρηματική κοινότητα με ένα μοναδικό κέντρο έπαφης για την απόκτηση πληροφοριών σχετικών για τον προσδιορισμό και καταπολέμηση άδικοπραξιών στην ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο 'Οργανισμός αυτός θα έχει σαν έδρα το Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping) στο Λονδίνο όπου

θα λαμβάνονται οι διάφορες κλήσεις για πληροφορίες και θα προωθούνται στις εταιρίες διαχείρισης υπεύθυνες για την απάντηση των εκάστοτε ερωτημάτων. Στη συνέχεια ο διάλογος θα διεξάγεται κατευθείαν μεταξύ των εταιριών διαχείρισης και του ενδιαφερομένου για την παροχή ταχύτατης εξυπηρέτησης.

Ο έλεγχος της θαλάσσιας κυκλοφορίας

Με απόφαση του 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Βασίλη Σαραντίτη συγκροτήθηκε τετραμελής επιτροπή από ανώτερους αξιωματικούς του Α.Σ. προκειμένου να διερευνήσει και να μελετήσει τις προϋποθέσεις λειτουργίας, αρχικά δοκιμαστικά, στο λιμάνι του Πειραιά, ηλεκτρονικών συστημάτων έλεγχου και εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (V.T.S.) στη μεζονα περιοχή του.

Η έρευνα και η μελέτη θα γίνει σύμφωνα με σχετικές οδηγίες του Ι.Μ.Ο στην έκδοση των οποίων έχει συμμετάσχει ενεργά και η Ελλάδα.

Η καταβολή του οικογενειακού επιδόματος

Οι πρώτες έπιταγές με το έκτακτο οικογενειακό επίδομα, που διανέμεται από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών 'Επιδόματων Ναυτικών, θα σταλούν περί το τέλος Ιανουαρίου.

Διευκρινίζεται από τον ΕΛΟΕΝ ότι δικαιούχοι του έκτακτου επιδόματος είναι όσοι είχαν πάρει στα έτη 1981/82 και 1984/85 οικογενειακό επίδομα.

Ύπενθυμίζεται ότι το συνολικό ποσό που θα διανεμηθεί είναι 882 εκατομ. δραχμές και θα καταβληθεί σε δύο δόσεις.

Πρώτα θα διανεμηθούν στους δικαιούχους του 1984/85 και στη συνέχεια στους δικαιούχους του 1981/82.

Πολύτιμο βοήθημα για όσους ασχολούνται με τη Ναυτιλία

Κυκλοφόρησε το ενδιαφέρον βιβλίο του 'Υποναύρχου Α.Σ. έ.α. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη με τίτλο «Ναυτιλιακές 'Εταιρίες Α.Ν. 89/67» στο οποίο περιέχεται προσθήκη για τις Ειδικές 'Ανώτατες Ναυτιλιακές 'Εταιρίες του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 και για τις Ναυτικές 'Εταιρίες του Ν. 959.

Το βιβλίο αποτέλεσμά συστηματικής και μακρόχρονης προσπάθειας του συγγραφέα, περιλαμβάνει όλη την μέχρι σήμερα νομοθεσία που διέπει τόσο τις ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν. 89/67 και Ν. 814/78, όσο και τις εμποροβιομηχανικές γενικά άλλοδαπες εταιρίες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα.

Περιλαμβάνει επίσης όλες τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις που αφορούν τις εταιρίες αυτές, το περιεχόμενο των εκδομέ-

νων έγκριτικών αδειών, άποσπάσματα από αποφάσεις του Συμβουλίου 'Επικρατείας και τέλος σημαντικό αριθμό απόψεων που έχουν εκφραστεί από τη Διοίκηση σχετικά με τον θεσμό, τη λειτουργία τους, ως και τον τρόπο εφαρμογής για τις εταιρίες αυτές των σχετικών διατάξεων περί Φ.Π.Α.

Κεντρική διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ, Νοταρά 77, Πειραιά.

Ο κ. Ν. Κοτζιάς πρόεδρος της FONASBA

Πρόεδρος της διεθνούς οργάνωσης FONASBA εξέλεξε πρόσφατα ο κ. Νίκος Κοτζιάς, για την διετία 1989-1990. Η FONASBA είναι η διεθνής Συνομοσπονδία 'Εθνικών Σωματείων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents).

Ο κ. Νίκος Κοτζιάς (π. πρόεδρος και εκ των ιδρυτών του 'Ελληνικού Σωματείου Μεσιτών Συμβάσεων και έπικεφαλής του αρχαιότερου Ναυλομεσιτικού Γραφείου — 95 έτών τώρα — στον Πειραιά), ανέλαβε την Προεδρία της Διεθνούς 'Ομοσπονδίας στη διάρκεια της τελευταίας γενικής συνελεύσεως στο 'Εστορίλ της Πορτογαλίας.

Η FONASBA διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και την 'Εκτελεστική 'Επιτροπή που συνεργάζονται τακτικά και βεβαίως από την Γενική Συνέλευση των έθνικών ενώσεων των χωρών - μελών της που συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κάθε χρόνο.

Η παγκόσμια αυτή οργάνωση ιδρύθηκε το 1969 με κοινή απόφαση των Ένώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων 11 χωρών (Βέλγιο, Ελλάδα, Ολλανδία, Ιταλία, Νορβηγία, Σουηδία, 'Ηνωμένο Βασίλειο και Δ. Γερμανία), έχει σήμερα σαν μέλη και τις χώρες: Αυστρία, Μάλτα, Γιουγκοσλαβία, Κύπρο, Πορτογαλία, 'Ισπανία, Μαρόκο, ΗΠΑ, Νότια 'Αφρική, 'Ιρλανδία, Σοβιετική Ένωση, Σιγκαπούρη, Ούρουγουάη, Φινλανδία, Βραζιλία και Γαλλία.

Στόχος των ιδρυτών - μελών ήταν να δημιουργήσουν ένα Διεθνή 'Οργανισμό που θα είναι εξουσιοδοτημένος να εκπροσωπεί υπεύθυνα πάνω σ' όλα τα θέματα στα πλαίσια των Ναυτιλιακών συναλλαγών, στο βαθμό που αυτό έμπιπτει στα ιδιαίτερα ενδιαφέροντα των, τους Ναυλομεσίτες και Πράκτορες και ακόμα να συνεργάζεται με άλλα 'Εθνικά ή Διεθνή Σώματα, 'Αρχές, 'Ενώσεις, 'Οργανισμούς πάνω σε θέματα που άπασχολούν τα μέλη της αλλά και την Ναυτιλία.

Δημιουργία Σταθμών Αυτοκινήτων από τον ΟΛΠ

Το διοικητικό συμβούλιο του 'Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς στη συνεδρίασή της 20 Δεκεμβρίου αποφάσισε τη δημιουργία τριών μεγάλων σταθμών αυτοκινήτων στις περιοχές 'Αγίου Νικολάου, Βασ. Κωνσταντίνου και Χηλής Καραϊσκάκη, 500 θέσεων περίπου, για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης των αυτοκινήτων των πελατών του και άλλων χρηστών της περιοχής.

Στην ίδια συνεδρίαση αποφασίσθηκε επίσης η αύξηση του γαμήλιου δώρου στα παιδιά των εργαζομένων και συνταξιούχων του ΟΛΠ από 100.000 σε 200.000 δρχ. και του χρηματικού βραβείου που δίνεται κάθε χρόνο στα παιδιά που άριστεύουν ή διακρίνονται στις σπουδές τους από 20.000 σε 50.000 δρχ.

Τέλος ο ΟΛΠ αποφάσισε να ενισχύσει

ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ KAMINCO

Η KAMINCO, πρωτόπορος στη έρευνα και εφαρμογή της Νέας Ναυτικής ΤΕΧΝΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ στον Πειραιά, εύχαριστεί θερμώς τους Ναυτικούς, Πλοιοκτήτες, Διευθυντές, Αρχιμηχανικούς, Αρχιπλοιάρχους και όλο το προσωπικό των Ναυτιλιακών 'Εταιριών, Ναυπηγείων και Τεχνικών Γραφείων, που είχε τη χαρά να συνεργασθεί κατά το 1988 και εύχεται σε όλο το Ναυτιλιακό Πειραιά σωστό προσανατολισμό και χάραξη πορείας για το 1989.

τούς σεισμόπληκτους της περιοχής της Σοβιετικής Αρμενίας με τό ποσό των 2.000.000 δρχ.

Λαθρεπιβάτες

Πέντε, αφρικανοί λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «Mykon Wave» δύο ημέρες μετά τον απόπλου του από το Αμπιζάν, και ο πλοίαρχος ζήτησε από το ΥΕΝ να γίνουν οι ενδελεχεινόμενες ενέργειες προς τις ισπανικές αρχές για να επιτευχθεί η αποβίβαση των λαθρεπιβατών στο λιμάνι Άλγκεθρας, που είναι ο πρώτος σταθμός του πλοίου, προκειμένου να επαναπατρισθούν.

Εξάλλου στο πλοίο «Free Wave» βρέθηκε μία ημέρα μετά τον απόπλου του από το Κολόμπο της Σρί Λάνκα ένας λαθρεπιβάτης που πρόκειται να αποβιβασθεί στο Ντάρμπαν της Νοτίου Αφρικής όπου κατευθύνεται το σκάφος.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα προάγεται, κατ'έκλογήν, στο βαθμό του πλοίαρχου, ο αντιπλοίαρχος Χρήστος Πασσιόπουλος.

Επίσης προάγονται στο βαθμό του Ανθυποπλοίαρχου οι σημαιοφόροι Α. Δελιγιάννης, Μ. Φλωράκης, Δ. Έμμανουηλίδης, Κ. Δάρας, Σ. Κονταξόπουλος, Σ. Αδαμόπουλος, Ι. Αρμύρας, Α. Σαλβάνος, Ι. Φωτόπουλος, Α. Αθανασόπουλος, Α. Σπίνουλας, Χ. Μπαρκιτζόγλου, Π. Έμμανουηλίδης, Α. Ματσάγγος, Α. Χονδρονάσιος, Θ. Σταυριδόπουλος, Κ. Τσακαμής, Β. Σκουνητής, Γ. Μπούρας, Γ. Ζαγκλαβάρας, Ν. Μπακιρτζής και Ε. Αναγιάννης.

Μετατρέπεται το ΚΕΣΕΝ

Ραδιοτηλεγραφητών

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο μετατρέπεται το Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού Ραδιοτηλεγραφητών σε αντίστοιχο Ραδιοηλεκτρονικών - Ραδιοεπικοινωνιών.

Η Σχολή Σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, που λειτουργεί στον Άσπρό-

Υποκατάστημα στον Πειραιά της εταιρίας Loyal Shipping Rotterdam (U.K.) Ltd.

Στήν προσπάθεια που αναπτύσσουν οι ναυτιλιακοί παράγοντες στον Πειραιά, για την αναγνώρισή του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, θα πρέπει να περιληφθεί και να επισημανθεί ιδιαίτερα, η πρόσφατα ανακοινωθείσα απόφαση της Loyal Shipping b.v., Rotterdam, να ιδρύσει Υποκατάστημα στον Πειραιά, με την επωνυμία Loyal Shipping Rotterdam (U.K.) Ltd., η διεύθυνση του οποίου ανέτεθη στον κ. Μ.Π. Βελώνια.

Σκοπός της νέας αυτής εγκατάστασης είναι η όσο το δυνατόν πληρέστερη εξυπηρέτηση των Έλληνικών εφοπλιστικών γραφείων ή δημιουργία καταλλήλων προϋποθέσεων ανάπτυξης της συνεργασίας και εξυπηρέτησης ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Όπως είναι γνωστό, η Loyal Shipping b.v., είναι θυγατρική εταιρία της McGregor Cory Cargo Services, Rotterdam, η οποία ανήκει στον πολύ γνωστό παλαιό Όμιλο της Ocean Transport Trading plc., Liverpool.

Η Loyal Shipping b.v. έχει έδρα το Ρότερνταμ και η δραστηριότητά της επεκτείνεται και στις πρακτορευτικές πλοίων που προσεγγίζουν στο Ρότερνταμ, Άμστερνταμ και

Φλάσσιγκ με σκοπό την φόρτωση / εκφόρτωση γενικών φορτίων, φορτίων χύδην ή πετρελαιοειδών, ακόμα και ειδικών πλοίων όπως ψυγείων κ.λ.π. επίσκευες, πετρέλεια κ.α.

Το μεγάλο φάσμα δυνατοτήτων που διαθέτει η Loyal Shipping b.v., σε συνεργασία με την McGregor Cory Cargo Services της Ocean Transport εν όψει της προσεχούς επεκτάσεως, των ευκολιών που θα έχουν οι εδρεύουσες σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας εταιρίες, αναμφίβολα θα βοηθήσει και στην προσπάθεια αναγνωρίσεως του Πειραιώς σαν διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, με ιδιαίτερες δυνατότητες στις μεταφορές από και προς τα κράτη της Μέσης και Έγγυς Ανατολής, την Ανατολική Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα.

Ελπίζεται ότι το παράδειγμα της Loyal Shipping b.v., θα μιμηθούν και άλλες εταιρίες που συνδέονται επιχειρηματικά με την Έλληνική Ναυτιλία και η ιδέα της αναπτύξεως του Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς ακτινοβολίας θα γίνει πραγματικότητα στο έγγυς μέλλον — για κοινό όφελος.

πυργο, αποφοίτησαν τον Νοέμβριο 456 ναυτικοί. Τον ίδιο μήνα υποβλήθηκαν στη Σχολή 228 αιτήσεις υποψηφίων για φοίτηση.

Ναυτικά φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Νοέμβριο 280 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Νέος αντιπρόεδρος στο Λούδς Ρέτζιστερ

Τό Γενικό Συμβούλιο του Λούδς Ρέτζιστερ εξέλεξε στην συνεδρίασή του της 15ης Δεκεμβρίου τον κ. John Hutchison στη θέση του αντιπροέδρου από την 1η Ιανουαρίου 1989. Ο κ. Hutchison άρχισε την καριέρα του στην ναυτιλιακή βιομηχανία από την ελληνική ναυτιλιακή εταιρία των Αδελφών

Βεργωτή, ενώ στη σταδιοδρομία του μέχρι σήμερα περιλαμβάνονται θέσεις διευθυντού σε πολλές ναυτιλιακές εταιρίες και τό 1986 είχε εκλεγεί στο Διοικητικό Συμβούλιο του Baltic Exchange.

Νέα αντιπροσωπεία

Η P. Wigham Richardson (Hellas) Co. Ltd., στη προσπάθεια επέκτασης των υπηρεσιών της προς την Έλληνική Ναυτιλία, όρίσθηκε πρόσφατα ως αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Ιταλικής εταιρίας SOTECO S.a.S., η οποία θεωρείται από τους μεγαλύτερους προμηθευτές στο κόσμο ανταλλακτικών κύριων μηχανών προώσεως και βοηθητικών μηχανημάτων παντός είδους.

Η SOTECO S.a.S. παρέχει δυνατότητες έγκαιρης παράδοσης των προϊόντων της σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου ζητηθούν.



THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
IN
ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING
SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41, 3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P. VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

Άκόμενη τό ύψηλῆς τεχνικῆς κατάρτισης προσωπικό τῆς SOTECO S.a.S. ἐγγυᾶται τὴ παροχὴ ἀμέσους καὶ ἀποτελεσματικῆς βοήθειας σὲ τεχνικά θέματα, καθ' ὅλο τό 24ωρ

Τό νέο Δ.Σ. τοῦ Συλλόγου Ναυλομεσιτῶν Θαλαμηγῶν

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο τοῦ Ἑλληνικοῦ Συλλόγου Ναυλομεσιτῶν καὶ Ἐμπειρογνῶμῶν Θαλαμηγῶν συγκροτήθηκε σέ σώμα ὡς ἐξῆς: Γκιόλμαν Μιχάλης πρόεδρος, Τζάλλας Χάρης ἀντιπρόεδρος, Μανίσας Νίκος γενικός γραμματέας, Μιχαλόπουλος Διονύσιος ταμίας, Ζαΐμης Γεώργιος, Τσαγκαλάκης Νίκος καὶ Βερνίκος Γεώργιος σύμβουλοι Ἀντωνοπούλου Εἰρήνη καὶ Παυλίδης Θέμις ἀναπληρωματικά μέλη.

Τό νέο Δ.Σ. τοῦ Συλλόγου Ἀποφοίτων Κύμης

Συγκροτήθηκε ὡς ἀκολουθῶς σέ σώμα ἡ νέα διοίκηση τοῦ συλλόγου ἀποφοίτων πλοίαρχων ΑΔΣΕΝ Κύμης πού ἐξελέγη στίς πρόσφατες ἀρχαιρεσίες γιά τὰ ἐπόμενα δύο χρόνια. Πρόεδρος Δ. Παπαλέκας, ἀντιπρόεδρος Ν. Ζούλης, γενικός γραμματέας Ἀπ. Ρηγάκης, ταμίας Εὐάγ. Κουζίλος, ἐφορος ἐκδηλώσεων Β. Σταράκης καὶ μέλη Ἀθ. Γιαννάκης, Ἑλ. Ρουμελιώτης.

Τραυματισμός ὑποπλοίαρχου

Ὁ Παν. Κων. Ἀργυρόπουλος ὑποπλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Σούπερ Νόβα» τραυματίσθηκε σέ διάφορα σημεῖα τοῦ σώματός του ὅταν τόν χτύπησε ἰσχυρό κύμα ἐνῶ ἐκτελοῦσε ἐργασία στό πρόστεγο τοῦ πλοίου.

Ὁ τραυματίας ἀποβιβάστηκε στόν ὁμορφο τῆς Ἱεράπετρας καὶ στή συνέχεια μεταφέρθηκε στό νοσοκομεῖο Ἀγίου Νικολάου.

Τό «Σούπερ Νόβα» προερχόταν ἀπό τήν Τζέντα καὶ κατευθυνόταν στή Μάλτα.

ΠΕΝΘΗ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΣΙΜΟΣ

Σέ ἡλικία 78 ἐτῶν, πέθανε πρὶν λίγες ἡμέρες ὁ παλαίμαχος δημοσιογράφος καὶ παλιός ἐκλεκτός συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Μανώλης Σίμος.

Ὁ ἐκλιπὼν ἀφιέρωσε τὴ ζωὴ του στή ναυτιλιακὴ δημοσιογραφία καὶ μαζί μέ τούς ἀείμνηστους Σάββα Παπαδόπουλο, Γιώργο Μπουκουβάλα καὶ Σπύρο Γεωργόπουλο ὑπῆρξε ἀπό τούς πρωτοπόρους πού ἐπέβαλαν τό ναυτιλιακό ρεπορτάζ ὡς «εἰδικότητα» στίς ἐφημερίδες.

Ὁ Μανώλης Σίμος ἐργάστηκε ἐπὶ πολλὰ χρόνια στή «Φωνὴ τοῦ Πειραιῶς», στή «Βραδυνή», στά «Ναυτικά Χρονικά», στή «Ναυτεμπορικὴ» καὶ σέ ἄλλα ναυτιλιακά ἐντυπα. Τό ναυτιλιακό ρεπορτάζ τοῦ ὀφείλει πολλὰ καὶ μπορεῖ νὰ χαρακτηριστεῖ ὡς ὁ τελευταῖος τῆς παλαιᾶς φρουρᾶς. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐκφράζουν τὴ βαθειὰ τους θλίψη γιά τὸ θάνατό του καὶ ἀπευθύνουν θερμὰ συλλυπητήρια στόν υἱό του Νίκο Σίμο.

ΜΗΝΑΣ ΙΩΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Τραγικὴ μοῖρα, συμπεριέλαβε στά τραγικά θύματα τοῦ μοιραίου ἀεροσκάφους τῆς Παναμερικαν τόν Μηνᾶ Ἰωάννη Κουλουκουντή, ἕναν ἐξαίρετο νέο «Ἕλληνα ἐφοπλιστή, διευθυντὴ τῆς καταξιωμένης ναυτιλιακῆς ἐταιρίας «Ρεθύμνης & Κουλουκουντῆς».

Ὁ ἐκλιπὼν, γιός τοῦ Ἰωάννη Κουλουκουντῆ, μιᾶς ἀπ' τὶς μεγαλύτερες φυσιογνομίες τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ταξίδευε στήν Ἀμερική γιά νὰ παρευρεθεῖ στήν κηδεῖα τοῦ θίου του, ἀείμνηστου Νίκου Κουλουκουντῆ, πού ἐφυγε ἀπ' τὴ ζωὴ σέ ἡλικία 95 ἐτῶν.

Ὁ 38χρονος Μηνᾶς Κουλουκουντῆς μεγάλωσε καὶ ἐξῆσε στό Λονδίνο καὶ ἀπὸ νεαρὴ ἡλικία διακρίθηκε γιά τὸ ἦθος του, τὴ σεμνότητα πού χαρακτήριζε κάθε του ἐκδήλωση καὶ ἀπὸ τὸ δημιουργικὸ μυαλό του. Ὁ τραγικός θάνατός του συνέβη σέ μιὰ ἐποχὴ πού ὁ ἀτυχὸς Μηνᾶς μαζί μέ τούς ἐξαδέλφους του τῆς οἰκογένειας Κουλουκουντῆ σχεδίαζαν μιὰ νέα ἐπέκταση τῶν δραστηριοτήτων τῆς ἐταιρίας τους μέ νέες ἀγορές.

Ὁ ἐκλιπὼν ἦταν παντρεμένος μέ τὴ Μαρίνα Δρακούλη καὶ εἶχε τρία ἀγόρια.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐκφράζουν βαθύτατη θλίψη γιά τὸν ἀδόκητο θάνατο τοῦ ἐξαίρετου ἀνδρός.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΠΑΧΑΣ

Στίς 19 Δεκεμβρίου πέθανε στό Λονδίνο στή διάρκεια ἐγχειρήσεως καρδιάς ὁ πλοίαρχος Ἀντώνης Μπαχάς, ἀπὸ τὸ Βροντάδος τῆς Χίου. Ἡ σορὸς του μεταφέρθηκε στίς 22 Δεκεμβρίου στήν Ἀθήνα καὶ ἐν συνεχείᾳ στή Χίο καὶ ἡ νεκρὸσιμη ἀκολουθία ἐψάλει στόν ναό τοῦ Ἀγίου Γεωργίου Βροντάδος.

Ὁ Ἀντώνης Μπαχάς, ἐκ τῶν ἱκανοτέρων πλοίαρχων ὑπῆρξε στέλεχος τῆς «Ἑλληνικῆς» καὶ τελευταίως τῆς ἐταιρίας Golden Union, διετέλεσε καθηγητὴς τῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ εἶχε γράψει τέσσερα βιβλία πού ἀποδείχθηκαν ἰδιαίτερα χρήσιμα στοὺς ὑποψηφίους γιά τὴν ἀπόκτηση διπλωμάτων πρακτικοῦ πλοίαρχου καὶ πλοίαρχου Γ' καὶ Β' τάξεως («Ναυτικὴ Τέχνη» — 1976 — γιά τοὺς ὑποψηφίους πλοίαρχους Β' τάξεως, «Ἐγχειρίδιο Ναυτικῆς Τέχνης» — 1978 — γιά τοὺς ὑποψηφίους πρακτικούς πλοίαρχους Γ' τάξεως.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῶν ὁποίων ὁ Καπετάν Ἀντώνης ὑπῆρξε ἐκλεκτός φίλος ἀπευθύνουν εὐλικρινῆ καὶ θερμότητα συλλυπητήρια στήν οἰκογένειά του.

ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΙΚΟΝ ΙΔΡΥΜΑ «Η ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΚΑΣΙΩΝ» ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον του, ὑπὸ τῶν ἀειμνήστων Νικολάου καὶ Μηνᾶ Β. Ρεθύμνη ἱδρυθέντος, Φιλανθρωπικοῦ Ἰδρύματος «Η ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΚΑΣΙΩΝ», συνελθόν εἰς τὰ γραφεῖα αὐτοῦ, σήμερον, 28ην Δεκεμβρίου 1988, εἰς ἑκτακτον συνεδρίασιν καὶ ἀκούσαν τοῦ Προέδρου αὐτοῦ, ἀνακοινώσαντος, μετὰ βαθύτατης θλίψεως ὅτι, μεταξύ τῶν θυμάτων τοῦ προσφάτου τραγικοῦ ἀεροπορικοῦ δυστυχήματος, ἐπισυμβάντος καθ' ὃν χρόνον ὑπερίπτατο τῆς Σκωτίας, τὸ ἀεροσκάφος τῆς ἐταιρίας Panamerican καταλέγεται καὶ ὁ ἐκλεκτός Ἕλληνας ἐφοπλιστής, Συριανοκασιακῆς καταγωγῆς

ΜΗΝΑΣ ΙΩΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Γενικός Διευθυντῆς τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ οἴκου RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD., τοῦ Λονδίνου καὶ προσφιλῆς υἱός τῆς Ἐριτίμου Κυρίας Μαρίας χήρας Ἰωάν. Κουλουκουντῆ, προέδρου τῆς ἐν Λονδίῳ Φιλανθρωποῦ Ὀργανώσεως «The Greek Orthodox Charity Organisation Ltd.» ἡ ὁποία εἰς τὴν ἀγαθοεργὸν δρᾶσιν της περιλαμβάνει καὶ τὴν ἐκπροσώπησιν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τοῦ ἡμετέρου Φιλανθρωπικοῦ Ἰδρύματος, εἰς τὸ ὁποῖον προσφέρει πολυτίμους ὑπηρεσίας διὰ τῆς φιλανθρωποῦ μερίμνης καὶ περιθάλψεως τῶν ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματός μας ἀποστελλομένων πρὸς νοσηλείαν εἰς Ἀγγλίαν ἀσθενῶν,

ΟΜΟΦΩΝΩΣ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1) Ὅπως ἐκφράσει τὰ βαθύτατα συλλυπητήριά του πρὸς τὴν μητέρα του, Ἐρίτιμον κυρίαν Μαρίαν χήραν Ἰ. Κουλουκουντῆ, τὴν σύζυγον, τὰ τέκνα, τοὺς ἀδελφούς καὶ πάντας τοὺς λοιπούς οἰκείους καὶ συγγενεῖς τοῦ τόσο τραγικὸν θάνατον εὐρόντος προσφίλου τῶν Μηνᾶ Ἰ. Κουλουκουντῆ.

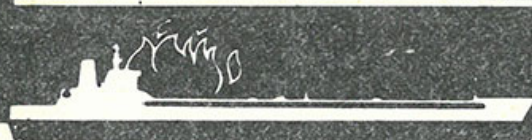
2) Ὅπως ὁμοίως ἐκφρασθῶσι τὰ βαθύτατα συλλυπητήριά του πρὸς τὸ Διοικητικόν Συμβούλιον καὶ τὸ προσωπικόν του ἐν Λονδίῳ Οἴκου Rethymnis & Kulukundis Ltd.

3) Ὅπως διατεθῇ, εἰς μνήμη τοῦ ἐκλιπόντος, ποσὸν λιρῶν Ἀγγλίας χιλίων (1.000), ὑπὲρ τῶν σκοπῶν τῆς Greek Orthodox Charity Organisation Ltd., London.

4) Ὅπως τὸ παρὸν δημοσιευθῇ διὰ τοῦ Τύπου.

Ὁ Πρόεδρος
τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ι. ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	Παναμαϊκή	9.031	1968	Προσάραξε στο Μπόκα Τσίκα, στις 21/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΑΝΤΙΟΠΗ	Έλληνική	10.996	1978	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 19/12 και κατέπλευσε στο Γιβραλτάρ για έπισκευές.
ΖΩΗ Π.	Έλληνική	500	1967	Κατά το ταξίδι Σφάξ για Όριστάνο προσέκρουσε σε ύφαλο ανοικτά του Κάπο Σάν Μάρκο, στις 12/12 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ	Όνδουριανή	1.395	1967	Κατά το ταξίδι Κωνσταντίνα για Βαλέντσια υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 8-11/12 και εισρόη ύδατων στο κύτος.
ΝΙΚΑ ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ	Έλληνική Παναμαϊκή	955 8.915	1958 1974	Προσάραξε στον ποταμό Τέιν στις 23/12. Σασέμπο για Βανκούβερ υπέστη βλάβη στην κύρια μηχανή στις 2/12. Αναλήφθηκαν έπισκευές από το πλήρωμα και συνέχισε το ταξίδι του.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Κυπριακή	15.478	1973	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά στις 16/12.
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Σιγκαπούρη για Μπαγκόγκ προσέκρουσε σε δίκτυ στις 11/12. Αναλήφθηκε επιθεώρηση στο Σασέμπο.
ΖΙΝΙ	Έλληνική	11.348	1976	Ανέφερε βλάβη στην μηχανή στην Εύβοια, στις 15/12.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	Κυπριακή	15.720	1968	Υπέστη βλάβη του ραντάρ ανοικτά του Καϊμάν Μπράκ στις 4/12 και δήλωσε γενική άβαρα. (Σημ. Η πληροφορία που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος ότι επρόκειτο για το φορτηγό «Μανώλης» ήταν λανθασμένη).
ΟΝΥΞ	Παναμαϊκή	17.959	1976	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 19/12.
ΠΛΑΝΕΤ	Κυπριακή	35.827	1975	Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά το ταξίδι Βραζιλία για Σουϊνούσκ.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Παναμαϊκή	14.397	1980	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 15/12, στο Ντάρμπαν.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	494	1970	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Tania P.» στη Χαλκίδα, στις 12/12.
ΜΑΝΤΙΝΙΑ	Έλληνική	32.300	1983	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στη Νέα Υόρκη στις 12/12.
ΜΠΟΝΙ	Κυπριακή	126.413	1974	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο σε θέση 02.35 N., 82.45 A στις 26/12. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το φλεγόμενο πλοίο και παραλήφθηκε από παραπελόν πλοίο.
ΠΑΡΑΠΟΛΑ	Έλληνική	17.800	1986	Ανέφερε ζημιές λόγω πρόσκρουσης κατά το ταξίδι προς Θεσσαλονίκη στις 23/12.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-38458 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE



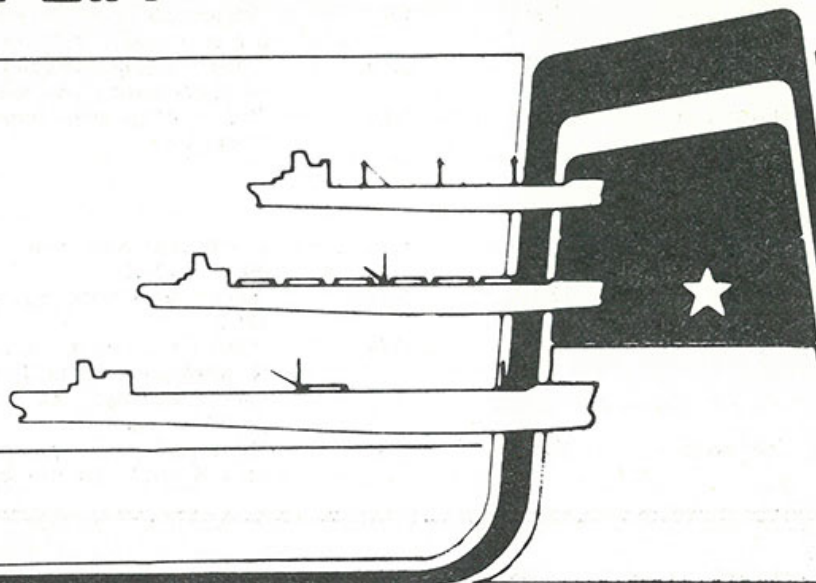
BLOCK 4001 — 01-18 DEPOT LANE
SINGAPORE 0410
TEL: 2745033/2706123
TLX: RS 50171 ANCHOR
FAX: 2745026
CABLE: ANCHORFOOD SINGAPORE

IN PIRAEUS:
PLS CALL 4533389 · 4531861 OR TELEX: 24-1970

**YOUR PROFESSIONAL SHIP CHANDLER TO TAKE CARE
OF YOUR VESSELS IN SINGAPORE**

**PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE STORES, 24 HOURS
RELIABLE SERVICE IN PORT AND AT OPL,
WITH OWN WAREHOUSES AND HANDLING ALSO YOUR SPARES**

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η βαθμιαία συρρίκνωση της δραστηριότητας της παγκόσμιας ναυλαγοράς κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου και εν όψει των Έορτων αποτελεί σύνηθες φαινόμενο, τα αίτια του οποίου είναι σε μεγάλο βαθμό κατανοητά. Η υπό εξέταση περίοδος δεν αποτέλεσε εξαιρεση. Η διαφορά είναι ότι, παρά την περιστολή της ζήτησης, οι ναύλοι και τα μισθώματα διατηρήθηκαν στα πρότερα ύψηλά επίπεδα με τάσεις περαιτέρω άνοδου.

Τό γεγονός μπορεί να εξηγηθεί από τον αντίστοιχο μικρό αριθμό και όγκο των πλοίων με άμεσα ανοίγματα σε συνδυασμό με τη δυσκόλως κρυπτομένη «δύναμη» ζήτησης για Ιανουάριο, τόσο από της πλευράς των Σοβιετικών όσο και των Ιαπώνων και λοιπών ναυλωτών σιτηρών που δίνουν τον τόνο στην αγορά.

Παρά τη φαινομενική άπραξη, πολλές ναυλώσεις βρίσκονταν υπό διαπραγμάτευση με την πλειονότητα αναφερομένη σε φορτώσεις των άρχων του νέου έτους.

Ενδεικτική η άνοδος του ναύλου - δείκτη για 52.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία που υπερέβη τα δολ. 25 ανά τόννο. Ανάλογα φαινόμενα σταθερότητας με ανοδικές τάσεις παρατηρούντο και στις λοιπές περιοχές.

Η επί μέρους αναφορά στα λοιπά είδη φορτίων καθίσταται εν προκειμένω περιττή, δεδομένου ότι κάτω από τη γενική ζήτηση καθίσταται δύσκολη ή αξιολόγηση της συνεισφοράς των λοιπών — πλην σιτηρών — φορτίων. Θα σημειώσουμε, όμως, την εύρυθμη διακίνηση γαιάνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος καθώς και την παρουσία της ζάχαρης και των λιπασμάτων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πιο εύχλωτη είναι η αγορά των χρονοναυλώσεων με το πάναμαξ σε εξαιρετική ζήτηση σε Δύση και Ανατολή με περίπου δολ. 13.000 και 11.000, αντίστοιχα, σαν ημερήσιο μίσθωμα για κυκλικά ταξίδια στην αυτή περιοχή.

Στις δολ. 9/10.000 ημερησίως κυμάνθηκαν τα μισθώματα για handy max (40.000 TDW) έ-

νω δολ. 6.500/8.500, ανάλογως περιοχής, πληρώνονταν για handy size (26.000 TDW).

Πολλά θα εξαρτηθούν από την στάση των Σοβιετικών κατά τις επόμενες ημέρες και τουτο ασφαλώς θα επηρεάσει δυτικές και ανατολικές περιοχές φορτώσεως δεδομένου ότι παρατηρείται ήδη το φαινόμενο των bal-lasters από Ανατολή προς Κόλπο ΗΠΑ, φαινόμενο προφανώς διττής σημασίας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι τελευταίες ημέρες του έτους υπήρξαν για την παγκόσμια ναυλαγορά πετρελαίου οι πιο δραστήριες και, όπως οδήγησε, έφεραν τα επίπεδα των ναύλων σε ένα από τα υψηλότερα σημεία των τελευταίων ετών. Αν θελήσει κανείς να εξηγήσει το φαινόμενο, μοιραία οδηγείται στην επισήμανση της πυρετώδους προσπάθειας των παραγωγών χωρών να πουλήσουν όσο το δυνατό μεγαλύτερες ποσότητες πριν από την εφαρμογή των προσφάτως συμφωνηθεισών ποσοστώσεων και την εξ αυτής άναμενομένη άνοδο των τιμών.

Προβάλλει, δηλαδή, το ενδεχόμενο ενός «καθίσματος» της αγοράς από της 1ης Ιανουαρίου αν και, σύμφωνα με πολλούς παρατηρητές, το πλάν εξαρτάται από την ακριβή τήρηση των συμφωνηθέντων και όχι μόνον από αυτή! Το μέγεθος των αποθεμάτων σε Δύση και Ανατολή, οι άμεσες οικονομικές ανάγκες των παραγωγών, η στάση της νέας Αμερικανικής Ήγειςας και άλλοι παράγοντες ασφαλώς θα παίξουν το ρόλο τους.

Αυτό που — σε πιο μακροπρόθεσμη θεώρηση — είναι επίσης φανερό, είναι η άπου-

σία σοβαρής απειλής αλλαγής των ισορροπιών εκ μέρους της ναυπηγοβιομηχανίας. Παράλληλα, όμως, σημειώνουμε την ανυπαρξία πωλήσεων προς διάλυση. Καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι η διατήρηση λεπτών ισορροπιών είναι η πιθανότερη έκδοχή.

Ζωηρή ή ζήτηση στον Περσικό, σταθεροποίησε τους ναύλους VLCC στα WS 64-70 με άγνωστες, βεβαίως, προοπτικές για τις άμεσες επόμενες ημέρες. Ωστόσο, δεν διαγράφονταν προοπτικές υπερβολικής συγκέντρωσης χωρητικότητας στην περιοχή.

Ικανοποιητική ή ζήτηση στην Μεσόγειο, Βόρειο Θάλασσα και Καραϊβική όπου οι 80.000 τόννοι (handy size) πλήρωναν μεταξύ WS 160-200.

Ιδιαίτερα «θερμή» περιοχή η Δυτική Αφρική, όπου οι 120.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ατλαντικό) έφθαναν τα WS 100.

Σε boom εξελίχθηκε η κατάσταση με τα παράγωγα, με ιδιαίτερη έμφαση στην Καραϊβική όπου οι 30.000 τόννοι για ΗΠΑ ξεπέρασαν τα WS 300 (τά WS 280 ήταν σχεδόν ό κανόνας).

Μέσα στις παραπάνω συνθήκες εύφορης, οι πιο νηφάλιοι παρατηρητές της αγοράς περιμένουν με μεγάλο ενδιαφέρον τις εξελίξεις μέσα στις πρώτες ημέρες του 1989.

...

Στον επίλογο του τελευταίου δελτίου ναυλαγοράς του 1988, ο συντάκτης του παρόντος εύχεται στους αναγνώστες του ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ, με ΥΓΕΙΑ και ΕΥΤΥΧΙΑ και... καλά νέα στα επόμενα δελτία ναυλαγοράς του 1989!

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ: Νόρφολκ 18.000 τόν. περίπου σιτηρά Μαρακάμπο, δολ. 370.000 κατ' αποκοπή φίο, 21 ημέρες, Δεκεμβρίου 14.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Πόιντ Νουάρ 60.000 τόν. (περίπου) σιδηρομεταλλεύμα Μπαγκνόλι, δολ. 8,50, 2 1/2

ημέρες αντίστοιχα, Ιανουαρίου 1-7.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: Χάλιφαξ 17.000 τόν. άλευρα σε σάκκους Κίνα, δολ. 55,75 φίο, 1.500/250 phd, τέλη Δεκεμβρίου.

ΖΩΗ Χ.: Άμερ. Κόλπο 15.000 τόν. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 380.000 κατ' αποκοπή φίο, 3 ημέρες/ 600 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 5.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΧΑΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. καλαμπόκι και 10.000 τον. ζωοτροφές Αίγυπτο, δολ. 33 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ: Άμερ. Κόλπο 23.750 τον. γεννήματα Ισπανία, δολ. 22,75 φίο με εκφόρτωση Βαλένσια, 4 ημέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 23-30.

ΑΐΡΟΝΕ ΣΒ: Ποταμό Μισισσιππί 58.700 τον. περίπου σιτηρά Άμστερνταμ, δολ. 825.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 13-20.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: Άμερ. Κόλπο 28.500 τον. γεννήματα Λισσαβώνα και Μπιλμπάο, δολ. 15,40 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 4-9.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Πολωνία 25.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 42,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-10.

ΣΠΗΛΙΑΔΑ: Πόρτι Λουίς 15.500 τον. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 16,75 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 4-10.

ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ: Άκαμπα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 22 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 24-31.

ΔΑΛΑΚΙ: Σουάιμπα 25.000 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 20 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28-31.

ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ: Τζουμπάιλ 5.700 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίας δολ. 19 φίο, 1 ημέρα/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 — Ιανουαρίου 5.

ΜΙΛΕΝΑΚΙ: Βίσμαρ και Ροστόκ 23.000 τον. λιπάσματα Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 40 φίο, 3.000 και 4.500 τον. φόρτωση αντίστοιχα /1.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 15-25.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ: Τζουμπάιλ 12.500 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 19,50 φίο, 9.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25 — Ιανουαρίου 1.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ: Κούβα 30.000 τον. ζάχαρη χύδην Κόντινεντ, δολ. 1.075.000 κατ' αποκοπή, 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25-31.

ΚΩΣΤΑΣ Χ.: Άκαμπα 14.500 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 21,50 φίο, Δεκεμβρίου 28 — Ιανουαρίου 8.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τον. d.w. του 1978, παράδοση

Άμβέρσα / Άμβούργο τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Ροστόκ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.100 την ημέρα.

ΑΐΝΙΚΟΛΑΣ Ι: 20.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρότερνταμ Δεκεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Λονδίνου με επαναπαράδοση Καραϊά, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΚΙΤΣΑ: 43.112 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νότιο Κορέα Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 9.900 την ημέρα.

ΝΙΜΡΟΝΤ: 72.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 25, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 9.875 την ημέρα.

ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ: 29.750 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ουράν άμεση, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού μέσω Βαλτικής, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΣΙΛΙΜΝΑ: 69.165 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 20-30, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΧΛΟΝ: 64.060 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Έρυσθρά Θάλασσα, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Δεκέμβριο, κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 11.100 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κορέα άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΘΕΜΙΣΤ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 25.500 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νοτ. Αφρική μέσα Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΤΡΑΐΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ινδονησία Ιανουαρίου 2-13, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΜΑΡΚΙΖ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Μπιλμπάο με επαναπαράδοση Έρυσθρά, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ: 60.500 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ιαπωνία μέσα Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.500 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ατλαντικό συνέχεια προηγούμενης

ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 66.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 20-28, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.350 την ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο Δεκεμβρίου 25 — Ιανουαρίου 1, ταξίδι μέσω Βορ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 19.750 την ημέρα.

ΜΕΛΕΤΗ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου 20-23, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Μεσόγειο άμεση, κυκλικό ταξίδι Δυτικής Αφρικής, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΚΕΐΤΟΡ: 64.638 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νότιο Κορέα τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Έρυσθρά δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΚΜΗ: 26.873 τον. d.w. του 1977, παράδοση Φιλιππίνες τέλη Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 14.900 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι 30-40 ημερών με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / Νοτ. Κορέα, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: 29.335 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σάουθγουεστ Πάσς Δεκεμβρίου 16-23, ταξίδι Περού με επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο δολ. 13.900 την ημέρα.

ΝΑΐ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Χιμπικινάτα Δεκεμβρίου 15-20, ταξίδι μέσω Μπρίτις Κολούμπια με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Ν.: 41.035 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη Ιανουαρίου 4-8, επαναπαράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο, δολ. 6.300 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία Ιανουαρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Αυστραλία, δολ. 11.600 την ημέρα.

Β. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 117.893 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδια 4-5 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδια 6-8 μηνών προς δολ. 16.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: 27.560 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπαγκλαντές άμεση, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑΐ'ΟΝ: 77.200 τον. d.w. του 1977, άνανέωση Φεβρουάριο προηγούμενης ναυλώσεως για περίοδο 5-7 μηνών, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΩΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 67,5, Δεκέμβριο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 87,5, Δεκέμβριο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Μπαχάμας 73.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 205, Δεκεμβρίου 15.

ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ ΙΙ.: Βενεζουέλα 38.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 230, Δεκεμβρίου 21.

ΣΤΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Ιαπωνία, WS 90, Δεκεμβρίου 25.

ΤΡΕΐ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Σαλλόμ Βόε 66.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Δεκεμβρίου 23.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 63.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 290, Δεκεμβρίου 22.

ΙΚΑΡΟΥΣ: Καραϊβική 34.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 250, Δεκεμβρίου 20.

ΒΕΝΟΥΣ Ι.: Ανατολ. ακτή Μεξικού 65.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 277,5, Δεκεμβρίου 25.

ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΙΟΥ: Λιβύη 80.000 τον. Ιταλία, WS 180, Δεκεμβρίου 19.

ΘΗΣΕΑΣ: Σιγκαπούρη 80.000 τον. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 125, Δεκεμβρίου 23.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 75.000 τον. Γιουγκουσουλά, WS 130, Δεκεμβρίου 18.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Ζεΐτ Μπαϊν 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 125, Δεκεμβρίου 28.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

Οι αγοραπωλησίες

ΑΡΙΕΛ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χέβεν, WS 265, Δεκεμβρίου 27.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τόν. ΗΠΑ, WS 100, Δεκέμβριο.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 97,5, Δεκέμβριο.

ΑΕΛΛΩ: Σαίντ Κρουά 58.000 τόν. καθαρά Νέα 'Υ-όρκη, δύο συνεχή ταξίδια, WS 120, Δεκεμβρίου 19.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 150, Δεκέμβριο.

ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Πούντα Καρντόν 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου Φλόριντα, WS 220, Δεκεμβρίου 21.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: 'Αμουαύ Μπαϊ, 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 306,25, Δεκεμβρίου 29.

ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Κωνσταντίνα 24.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 165, Δεκεμβρίου 29.

ΕΛΛΙΝΑ II: Σοβιετ. Μαύρη Θάλασσα 32.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο/ΗΒ/Κόντινεντ, WS 270, Δεκεμβρίου 25.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 33.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο/ ΗΒ/Κόντινεντ, WS 270, Δεκέμβριο.

ΝΕΔΙ 1: Σίντι Κερίρ 78.000 τόν. Τριέστη, WS 160, Δεκεμβρίου 27.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Σίντι Κερίρ 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 184, Δεκεμβρίου 26.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Τζεμπέλ Ντάνα και Ράς Τανούρα 80.000 τόν. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 115, 'Ιανουαρίου 1.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μπανιάς 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 177,5, Δεκέμβριο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Τουάπσε 28.500 τόν. καθαρά Κόντινεντ, WS 267,5, Δεκέμβριο.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Τομπρούκ 28.500 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 285, Δεκέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: 'Αγιοι Θεόδωροι 45.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, Αυστραλία / Ν. Ζηλανδία, δολ. 1.170.000 κατ' αποκοπή, Δεκεμβρίου 31.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Αμουαύ Μπαϊ 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 327,5 Δεκεμβρίου 29.

ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 285, 'Ιανουαρίου 1.

'Η λίστα των τελευταίων ημερών του έτους περιλαμβάνει ένα σχετικά με την εποχή μεγάλο αριθμό πράξεων, κυρίως στον τομέα των πλοίων χύδην φορτίου με αξιόλογες επίσης επιδόσεις στα δεξαμενόπλοια.

'Από τα τελευταία διακρίναμε:

— Τ/Τ ΝΙΣΑ (32.300/83 στην Πορτογαλία) δολ. 47.500,000 σέ Νορβηγούς αγοραστές.

— Μ/Τ ΠΑΜΕΛΑ (39.860/76) δολ. 10.500,000, επίσης σέ Νορβηγούς.

— Μ/Τ ΣΑΥΔΙΑΗ (29.150/74) δολ. 3.200.000.

— Μ/Τ ΓΟΓΟ ΡΕΓΕΝΤ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

— Μ/Τ ΝΟΡΒΗΓΟΥΣ (32.737/71) δολ. 6.000,000 με χρονοναύλωση.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Φτωχή ή αναφορά στις διαλύσεις όπου μόνο ή παρουσία της Κίνας έδινε κάποιο τόνο στην αγορά. "Ένα VLCC, τό «Star Ray» (33.000 LDT) στά δολ. 261 και ένα πλοίο μεταφοράς αυτοκινήτων (6400 LDT) ήταν ό,τι πιο χαρακτηριστικό ανέφερόθη.

Μερικά Σοβιετικά πλοία που έπωλήθησαν βρίσκονται εκτός αντικειμενικού ενδιαφέροντος του παρόντος δελτίου λόγω ειδικού τύπου και όρων πωλήσεων.

Τούρκοι αγοραστές αναφέρονται στά δολ. 150 για πλοία της τάξεως των 2-2.500 LDT.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Μεταφορά εντός Καραϊβικής 50.000 τόν. μέρος φορτίου, δολ. 210.000 κατ' αποκοπή, Δεκεμβρίου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Νιγηρία 80.000 τόν. Πορτογαλία, WS 165, 'Ιανουαρίου 6.

ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 215, 'Ιανουαρίου 15.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 - ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 SERV GR — FAX: (0721) 81243

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

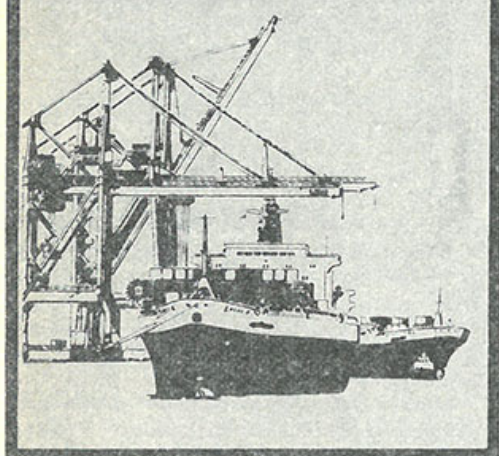
LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL T

NAFTIKA CHRONIKA



THE LEGENDARY LIBERTY SHIP

New York's King's Point merchant navy academy recently invited builders and crews of Liberty ships to celebrate these legendary vessels which played such a vital role in World War II.

Those who attended were reminded that more than 2,700 of these ships were built during the war of which the first, the 'Patric Henry', was launched in 1941 from the Bethlehem yards in Baltimore. She was 441 feet long, of 10,920 dwt. with a reciprocating steam engine and a top speed of 11 knots. With three holds forward and two aft, they looked like pre-war cargo ships even if they were labeled 'ugly ducklings'. They were entirely welded from prefabricated sections and, in the beginning, showed a disastrous tendency to break in half right behind the third forward hold, until their builders strengthened the hull with a riveted steel strap at the ship's waist.

It was remarked at the ceremony that the day the number of Liberty ships built exceeded the number of allied ships sunk by the enemy marked the turning point in the war.

If the ceremony had taken place at our own academies, we would have probably heard the equally historical statement that the day 100 Liberty ships were delivered to us at the end of the war marked the foundation of the modern miracle of Greek shipping.

THE FIRST CONVICTION

For the first time since December 1986, when the four EC rules for a common shipping policy began to be applied, a third-party shipping company has been convicted of dumping and perhaps called upon to pay for the decision of the Twelve, taken to protect their merchant fleets.

The firm is Korea's Hyundai on the Australia line which was charged by European shipping companies for illegal freight-fixing. Indeed, Hyundai had applied freight rates 20% lower than the prevailing rate, resulting in a 4% increase in traffic for Hyundai and a 2.5% decrease in 1986 and 14.5% in 1987 for the

competition.

EC officials decided to propose to member countries to impose on Hyundai compensatory damages of 450 ecus per '20 and 950 ecus per 40'. In this manner, the Brussels Commission displayed its disapproval of South Korea's practice of reserving cargoes for its own national fleet and, in fact, excluding the South Korean fleet from its market. It is believed that this decision will have a profound influence on the freight market and will oblige certain third-party shipping firms to revise their freight policies.

rities there informed the government they were not disposed to convert their city into a dumping ground for toxic wastes.

INDUSTRIAL WASTES

Italy's ministry of the environment has indicated twelve ports at which ships carrying industrial wastes can call. Among them are Genoa, Leghorn, Ravenna and Taranto.

Moreover, the cabinet has decided to increase dock space at these ports to facilitate the lading of wastes which, however, are not to remain there for more than two months, following inspection and classification according to which they will be transferred to and stored in various parts of the country (Liguria, Lombardy, etc.).

After they have remained there for 14 months at the most, they will be taken to conversion factories. At present, there are about 10,000 tons of industrial wastes being moved in this manner in Italy. This volume is not considered worrying since the conversion installations can handle 200,000 tons.

Already, six ships of various nationalities have shown an interest, have arrived or are expected at Italian ports. Among them is the Greek 'North Sporades'. Naturally, there have been many protests but even the protesters cannot deny the wisdom of the government's decisions. However, when the ship 'Deepsea Carrier' arrived at Ravenna, the town council refused to allow it to unload its toxic cargo. They thought of sending it to Manfredonia but the autho-

A TWENTY-YEAR SAGA

On September 1, 1968, Yang Fa Chang set up the Evergreen Marine Corporation with an old, 9,000-ton tween-decker. Today, twenty years later, Evergreen runs 66 ships on the world's major sea lanes.

Among the company's best ships are 11 containerships of 3428 EVP built between 1986 and 1988. These are followed by 20 G series containerships of 2728 EVP built between 1983 and 1985 and 6 L series containerships of 1810EVP built between 1980 and 1983. Then there are smaller ships of 500-1278EVP built between 1978 and 1983. Total capacity is 130,000 EVP. The most impressive thing about Evergreen is that it did not enter the container field until 1975 with only one line which in 13 years it developed into eight large lines which cover the globe on round-the-world services.

Evergreen is organised on the lines of subsidiary companies and remains faithful to its position as an independent regular line company, not because the Conferences will not have it but because it does not consider them reliable enough, proving that a company which provides quality service can live comfortably outside the Conference system.



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING
SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION
YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS

+ STOCK LIST:

TLX: 21851 JARDINES CAPT. LARRY LERON
PIRAEUS: T. GIAVRIDIS — TLX: 241150 GMS GR

Although nobody knows where Evergreen's financing comes from, the fact is that in the last twenty years it has become one of the largest shipping enterprises in the world. It is now diversifying in other fields such as warehousing, container construction metallurgy, construction, hotels and tourist enterprises and more lately, in steelworks.

THE SCRAPYARDS

According to the latest Platou report, the Taiwan scrapyards are continuing their fight against the order by the port authorities to close the Ta-Jen installations, thus reducing the number of scrap berths from 36 to 12. But it would seem that their efforts are in vain.

This mass reduction in Taiwan's capacity will not write it off the list of important shipbreakers but it will allow competitors in China, India, Pakistan and Bangladesh to further increase their influence.

Following the ceasefire in the Persian Gulf, many ships blockaded in the Shat-el-Arab have left the area and a certain number of them has been placed on the scrap market. More will follow if the ceasefire is maintained. Moreover, since last August, when the Indian breakers no longer showed any interest in purchases, the Pakistanis appear to be the only breakers in the Indian Ocean who continue to be interested in scrap tonnage. The price levels are lower than \$ 20 per ton and any hope for an increase hinges on India's return to the scene.

ILLEGAL IMMIGRANTS

In many countries, Britain among them, the law provides for penalties on sea carriers who land passengers whose papers are not in order (Expired passports, no passports, no visas, etc.). This provision is aimed at facilitating control at points of entry and strengthening the battle against terrorism and illegal immigrants. From May, 1987 the penal-

ties imposed in Britain have been fixed at 100 pounds per passenger. It is to be noted that such penalties are not contrary to the international maritime code since the 1977 Chicago Convention, as an exception to the principles of free movement, allows individual countries to set their own rules for the protection of their borders.

On the other hand, it is sometimes impossible in certain circumstances for carriers to abide by such rules. In France, for instance, the law forbids any nullification of the carriage contract if the passenger cannot produce the necessary travel documents. As an example in point, the French railways (SNCF) which run passengers from Calais to Dover, have been fined a total of 200,000 pounds by the British for carrying passengers with papers that were not in order. This has caused the French minister of mercantile marine to introduce a bill by which a carrier is henceforth allowed legally to refuse carriage to a passenger whose papers are not in order or not to allow his disembarkation at the port in question and return him to the port of embarkation.

MARITIME ADVISORY EXCHANGE

A Maritime Advisory Exchange (M.A.E.), has been established with support from the United Nations Conference for Trade and Development (UNCTAD), by BIMCO, the International Chamber of Commerce and Lloyd's of London Press Ltd. The purpose of the M.A.E. is to provide the international maritime and business community with a single focal point of contact to obtain information relevant to indentifying and combating malpractice in the maritime industry.

The Maritime Advisory Exchange will be located at the International Chamber of Shipping in London where requests for information will be received and passed on to operating companies responsible for answering enquiries. Therea-

fter the dialogue will be directly between the operating companies and the enquirer so as to provide the most expeditious service.

LOYAL SHIPPING ROTTERDAM ESTABLISHES OFFICE IN PIRAEUS

Within the parameter of the efforts developed by the shipping public and private sectors in Piraeus, for the latter to be developed to an International Shipping Center, it should be particularly noted, the latest announcement of Messrs. Loyal Shipping b.v., Rotterdam, decision to establish a branch office in Piraeus under the style LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.) Ltd. under the management of Cpt. M.P. Velonias.

The objective of said new establishment is to allot the maximum possible service to shipping offices operating from Piraeus, also the expansion of the required conditions in an effort to improve the cooperation and the services rendered covering all sectors of the Shipping industry.

It is well known that Loyal Shipping, is affiliated with McGregor Cory Cargo Services, a company of Ocean Transport and Trading Liverpool, an old and broadly known company.

Loyal Shipping is operating from Rotterdam and its activities extend to agencies of vessels calling at Rotterdam, Amsterdam and Flushing with intention to load/discharge general cargo, bulk cargoes or liquid / oil coergs, also of specialized vessels such as reefers, repairs, bunkering etc.

The broad capabilities of Loyal Shipping, in collaboration with McGregor Cory Cargo Services and in the light of forthcoming mutual deployment of the facilities rendered by companies operating in the countries members of E.E.C., undoubtedly, will help the efforts to enable Port of Piraeus to be accepted as an International Shipping Center with particular efficiency in the transportation to and from Middle and Near East Co-



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

381-8480
PHONE: 382-0044
382-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31886

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

untries, the East Mediterranean, the Gulf, the Red Sea, the Black Sea and Continent.

We trust other Greek or foreign companies associated with Greek shipping will also proceed and establish branch or liaison offices or to expand their activities in Piraeus, for mutual benefit. Such understanding and eventual expansion in Piraeus will definitely help to improve the image of the latter as an important Shipping Center, in which Loyal Shipping endeavours to play an important role.

NEW APPOINTMENTS AT LLOYD'S REGISTER

At the meeting of the General Committee of Lloyd's Register of Shipping on December 15, John Hutchison, Managing Director of Bank Line Ltd, and Director of the parent company, Andrew Weir & Co. Ltd., was appointed Deputy Chairman of Lloyd's Register. His appointment will take effect from January 1, 1989.

On leaving Cambridge University in 1951, Mr. Hutchison joined the Greek shipowning company Adelphi Vergottis Ltd, where he was promoted to managing director in 1960. Later he joined the Louis Dreyfus Group becoming managing director of Buries Markes, their shipping company.

In 1980, Mr. Hutchison was appointed managing director of Bank Line Ltd and in 1986 was elected to the Board of the

Baltic Exchange.

Mr. Hutchison succeeds John Browne OBE, who has been Deputy Chairman of LR and Chairman of the Sub-Committees of Classification since July 1984.

John Hickman is to become Secretary to Lloyd's Register following the retirement of the present Secretary Tom Leadbetter.

Mr. Hickman read law at Cambridge University and is a barrister. He joined LR in 1984 when he established the Legal Services Department. Mr. Hickman's former career was in the Royal Navy where he held many legal and administrative appointments in naval shore establishments, ships and the Ministry of Defence.

TOW TOXICITY ANTIFOULINGS

Increasing concern over the use of tributyltin (TBT) antifoulings and their release of tin into the marine environment, has resulted in the application of a tin-free antifouling for a large vessel.

'Belval', the largest ship in UBEM's fleet of over 15 vessels, trading on charter to all parts of the world and calling at ports in many ecology conscious countries recently returned to service after her first drydocking, at the Setenave Shipyard, Portugal, in October.

As part of the vessel's scheduled underwater hull maintenance and repair work, its previous Ameron organotin A/F system was overcoated with Amercoat 70 ESP, a tin free self polishing antifouling.

50 YEARS AGO

— The prime minister, Mr. Ioannis Metaxas sent greetings to Greek seamen everywhere in the world on the occasion of the New Year 1939 and warmest wishes for their health and prosperity and that of their families.

— All the indications are that the coming year will be decisive for the fate of humanity. Important events are expected to take place from January onwards and we wonder where they will lead us. To the disaster of a new, unprecedented war; Or in the consolidation of a long-lasting world peace;

— Pour total strength in 1938: 688 ships of 2,165,489 grt. 20,000 seamen. A total of 11,227,443 tons of goods carried. Gross revenues: 9,403,509 pounds sterling. Foreign exchange earnings: 2,100,000 pounds sterling. 9th in the world in terms of tonnage and 5th in terms of number of ships.

— Accidents in 1938 were reduced in comparison to the previous year with 246 incidents as follows: 26 caused by storms. 8 caused by shipwrecks and abandoning ship. 46 caused by collisions. 73 by groundings. 21 by fires and explosions. 21 by engine trouble and 51 by other causes.

— 1938 was a year of crisis as evidenced by low freight rates throughout the year and long rows of laid-up ships.

(Naftika Chronika No. 193/1.1.1939)

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 - 4515386 - 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = συνεχώς - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέιρα 23/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'...	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800	πρός 'Ονομάμα 6/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ'...	78	13889	πρός Σαγκάη 4/11
ΑΓΑΠΗ...	69	10006	ε. Ρεσίφ 26/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ...	76	13633	πρός Ντουάλα 6/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374	ε. Σάντος 6/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 18/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883	δ. Παναμά 31/10
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099	ε. Ταιτακόγκ 10/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633	πρός Μπουεναβεντούρα 25/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ...	68	9031	πρός Σάντο Ντομίγκο 19/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631	πρός Κοπέρ 11/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500	πρός Ουλάσν 13/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633	πρός 'Ιαπωνία 5/11
ΑΓΙΑΣΟΣ...	82	36000	α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 22/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ...	74	13633	ε. Ν'άρβιν 7/11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	10815	πρός Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 27/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ...	77	15378	πρός 'Ακαμπα 9/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003	πρός Κίνα 7/11	ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584	πρός 'Ιντσόν 30/10
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ...	69	14029	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688	πρός Σαγκάη 29/10
ΑΕΤΟΣ...	72	3065	πρός 'Ασντον 10/11	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222	πρός Γιβραλτάρ 20/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ...	69	6326	πρός Πάτρα 9/11	ΑΝΑΦΗ...	85	34400	πρός Τόκιο 25/10
ΑΘΗΝΑΙ...	67	9443	πρός Βιτόρια 30/10	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634	πρός 'Αγερία 22/9
ΑΘΛΟΝ...	79	10428	πρός Τασμανία 8/11	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΘΛΟΣ (δ.)...	69	2671	πρός 'Αγ. Θεόδωρο 5/11	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500	πρός Ρας Τανούρα 4/11
Α'ΙΒΑΛΙ...	70	8898	ε. Γένοβα 9/11	ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500	πρός Κασίμ 8/11
ΑΓΓΑΙΟΝ...	77	14274	α. Ρουέν 14/10	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	83	10520	ε. Καλκούτα 8/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5931	σπόν Πειραιά 18/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505	α. Τάραντα 7/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006	α. Βομβάη 22/10	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505	ε. Σιγκαπούρη 6/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'...	76	11084	πρός Πόρτ Σουδάν 4/11	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461	αργεί Τάραντα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800	α. Νητρούι 13/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ...	73	32781	πρός Σάν Φρανσίσκο 4/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 29/10	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ...	77	20676	πρός Μόντρεαλ 27/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083	πρός Νητρούι 26/10	ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376	πρός 'Ακαμπα 9/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊή 8/10	ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996	α. Μασσαλία
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ...	77	10153	πρός 'Ιαπωνία 6/11	ΑΝΘΙΠΠΗ...	76	16646	ε. Χόγκ Κόγκ 5/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ...	83	20960	πρός Τουρκία 2/11	ΑΝΘΩΣ...	79	11000	πρός Βιεννά 5/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ...	77	38484	πρός 'Αμμούργο 6/11	ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527	α. Σαβόνα 8/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	73	8224	πρός 'Αλκυών	ΑΝΝΑ Λ...	79	12214	πρός Χόγκ Κόγκ 2/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	83	35000	πρός Γιοκοχάμα 6/11	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808	πρ. «Φορτ Δεφφερ εν»
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ...	73	53964	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας	ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826	πρός Κίνα 28/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)...	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356	ε. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΚΜΗ...	77	16080	πρός Κίνα 3/11	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193	πρός ΗΠΑ 30/10
ΑΚΡΙΤΑΣ...	78	13889	πρός Κορέα 3/11	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169	δ. Παναμά 8/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764	πρός Περού 27/8	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130	πρός Κορέα 9/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638	πρός ΗΠΑ 13/10	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΑΚΤΑΙΑ...	75	23785	πρός Σιγκαπούρη 6/11	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ...	84	36353	πρός Βιτόρια 4/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ...	77	5868	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΟΥΠ...	85	25300	πρός 'Ιαπωνία 3/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058	α. Πειραιά 9/11	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941	πρός Πόρτ Κέμπλα 26/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575	πρός Σουγκέι Ραζά 4/10	ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996	δ. Παναμά 28/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641	ε. Σιγκαπούρη 30/10	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000	ε. Ν. 'Υόρκη 8/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598	ε. Σαβόνα 9/11	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622	δ. Παναμά 7/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584	ε. Πειραιά 15/10	ΑΝΤΡΙΑ...	72	19276	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365	αργεί Χαλκίδα	ΑΝΤΙΟΠΗ...	79	19463	ε. Ν. 'Ορλεάνη
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΟΥΠ...	68	9084	σπό Μπαντάρ 'Αμπάς	ΑΝΤΙΟΠΗ...	76	6051	πρός Μονρόβια 31/10
ΑΛΘΑΙΑ...	74	23757	πρός Βοστώνη 14/10	ΑΠΕΕ...	73	16397	ε. Ντουλούθ 3/11
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857	πρός Ροστόκ 10/11	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716	πρός ΕΣΣΔ 8/10
ΑΛΙΝΕ...	63	10383	ε. 'Αμστερνταμ 1/10	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ...	75	34409	σπίν 'Ακαμπα 6/10
ΑΛΙΝΤΑ...	73	23218	πρός Βραζιλία 4/11	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΧΙΙ...	66	1506	μετ. «Μάρκ Κάρριερ» (ε.7
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213	ε. Κινούρα 2/11	ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713	πρ. «Γρανάδα»
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	24700	πρός Κήλαγκ 3/11	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800	πρός Ν. 'Αμερική 9/11
ΑΛΚΙΜΗΝΗ...	79	10996	ε. Μάουντ Μαγκάνουι 2/11	ΑΡΑΝ...	80	10428	ε. Ντάρμπαν 4/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	73	13631	πρός Βανκούβερ 25/10	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	74	18309	πρός 'Αρούμα 28/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)...	87	17612	ε. Λέ Χάβρη 9/11	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328	ε. Πόρτ Κάριερ 28/10
ΑΛΜΑ...	80	11584	πρός Μπαγκκόγκ 20/10	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ...	78	20328	ε. Σαγκάη 31/10
ΑΛΜΠΑ...	69	4796	πρός 'Αμμούργο 24/10	ΑΡΕΘΗ...	73	13631	πρός Σιγκαπούρη 9/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ...	84	17882	α. Τολέδο 2/11	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	72	20239	πρός Κίνα 10/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)...	72	17355	πρός Ραβέννα 8/11	ΑΡΙΑΝΗ I...	73	23134	πρός Κίνα 9/10
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ...	86	12963	πρός Ντάρμπαν 10/11	ΑΡΙΑΝΗ II...	68	5230	ε. Πειραιά 24/9
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)...	68	35450	πρός Εύξεινο Πόντο 4/11	ΑΡΙΑΝΗ III...	70	7571	α. 'Ασντον 10/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400	πρός Κήλαγκ 24/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	13600	ε. Γιοκοχάμα 9/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511	πρός Βομβάη 4/11	ΑΡΙΩΝ...	73	13633	πρός Παλεμπάγκ 16/10
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000	πρός 'Οζάμα 6/10	ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ...	76	10801	πρός Ν. Καλχιδονία 29/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ...	82	32320	πρός Νιούκασλ 6/11	ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ...	76	5999	ε. Σκελεφίτα 3/11
ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328	πρός 'Ιλιγκάν 7/11	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ...	76	10494	πρός Σιγκαπούρη 3/11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ...	83	13600	πρός Βρέμη 11/11	ΑΡΚΑΔΙ...	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΜΙΛΙΑ...	72	13631	ε. 'Αμπιτζάν 3/10	ΑΡΚΑΔΙΑ...	84	20494	ε. Καζαμπλάνκα 6/11
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/11	ΑΡΚΑΣ...	88	36309	πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ...	78	10995	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300	πρός 'Ιαπωνία 12/10
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173	ε. Χουάγκουο 28/9	ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	ε. 'Ιντσόν 21/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996	ε. Ούμ Σαϊν 5/11	ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575	πρός Κουίνστανγκντό 28/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061	α. Σάν Λορέντζο 28/10	ΑΡΤΕΜΙΣ...	87	36648	πρός Βανκούβερ 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996	πρός ΗΠΑ 29/10	ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	66259	πρός Ντότζερ 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/10	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	84	22172	πρός 'Αλεξάνδρεια 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996	πρός Μανίλα 4/11	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	πρός Σιμπούσι 23/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ...	74	13633	α. Τέξας Σίτυ 31/10	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633	ε. Κουίνγκντό 17/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΕΣ (δ.)...	81	41390	ολική απόλεια	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063	πρός Ταϊβάν 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΝ...	74	13348	πρός 'Ασταμπούλα 5/11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600	ναυπηγ. 'Αϊού
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889	ε. Βανκούβερ 10/11	ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	ε. Τερνέστη 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487	πρός 'Ιλιεσβασ 8/11	ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500	πρός Φιλαδέλφεια 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ...	83	20432	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8	ΑΣΛΕ'Υ...	70	13363	πρός Π. Νουάρ 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)...	82	24655	πρός Αύγουστα 2/11	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)...	85	45065	ε. Παρντίη 1/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΡ...	85	14400	α. Σούβα 1/11	ΑΣΤΕΡΙΣ...	81	34447	α. Βομβάη 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633	πρός Λά Σπέτζια 28/10	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485	α. Φιλαδέλφεια 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889	πρός Μπαγκκόγκ 12/11	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033	πρός Βενεζουέλα 25/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	84	24643	πρός 'Αμβέρσα 22/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)...	81	14582	α. Κληβελαντ 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ...	83	18641	πρός Βραζιλία 11/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ...	82	19343	ε. Βιζακαπαϊνάμ 9/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ...	78	10350	ε. Βομβάη 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13631	πρός Μπαγκκόγκ 6/11				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633	πρός Ν. 'Αμερική 5/11				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ...	84	24643	πρός Μπουσάν 20/10				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9836	ε. Γένοβα 26/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρός Γιαντάι 15/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	στό Καοσιούγκ 7/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888	επώληθη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέστη 30/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρός Μπαντάρ Άμπας 12/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Σουραμπάγια 13/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Τσάρλεστον 8/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ	77	6096	πρός Άγκόλα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	πρός Περού 21/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	πρός Πειραιά 7/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Άμπας 9/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 30/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	ε. Πειραιά 7/11
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρός Τουρκία 3/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Παράναγουα 2/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Μεθάλ 13/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιούροπορτ 5/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	στό Σαουθάμπτον 4/11
ΒΙΚΤΟΥΡ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Σιγκαπούρη 14/9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	πρός Μαϊντί 18/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	πρός Κήλαγκ 8/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Λέγκχορν 10/11
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	πρός Δ. Άφρική 2/11
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Σαβάννα 7/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Άκαμπα 9/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Ταϊβάν 24/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	στό Λάγος 11/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Τερνέστη 3/15
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Καρταγένα 11/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Τέμα 29/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρός Μπαγκκόκ 6/11
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Αίγυπτο 28/10
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	πρός Άλεξάνδρεια 17/10
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ'Υ	74	19702	πρός Τζέντα 6/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/10
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	πρός Πύλο 26/10
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	πρός Μπανίας 2/11
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 2/11
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Ρας Γκαρίμπ 8/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	ε. Ν. Όρλεάν 4/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 13/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	δ. Παναμά 26/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Μεξικό 27/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Βομβάη 8/11
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 26/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Σαϊντ Τζών 8/11
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Λά Γκουαίρα 20/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Τσιτακόγκ 21/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Ν. Όρλεάν 28/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Κουαζακούλκας 24/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 30/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	πρός Άλγέρι 18/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 29/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Σάφι 10/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	στό Ν. Μαγκαλόρ 22/10
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Σαγκάη 1/11
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	α. Ντάρμπαν 1/11
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρός Χιλί 22/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Κορέα 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Φιλιππίνες 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Ντάρμπαν 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Χάμπτον 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Σέιτε 5/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Πόρτ Κέλαγκ 5/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Πενάγκ 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Κολούμπια ρίβερ 7/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	πρός Τρίνιταν 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Νιγηρία 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Πέσαρο 1/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Μπαχραϊν 12/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Ν. Όρλεάν 29/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 6/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Κόρνερ Μπουκ 3/11
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Σεπετίμα 9/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Μερσίνη 5/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Άλεξάνδρεια 2/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Άγ. Ευσάθιο 1/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Μπιλμπάο 11/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Καοσιούγκ 22/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Έλλάδα 31/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βενετία 7/11
ΔΩΡΙΚ ΤΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Σιγκαπούρη 1/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Βιζακαπάντα 30/10
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Ίνδία 2/11

ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Χαλούλ Άιλαντ 26/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Α. Άφρική 3/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Λαέ 6/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Κερτέγ 24/10
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Άκαμπα 21/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 6/11
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	πρός Θεσσαλονίκη
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	επώληθη Νορβηγούς
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗ	76	12315	πρός Τζέντα 3/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Καδίσι 4/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	πρός Βάλβις Μπαϊ 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. Άνακόριες 7/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Λένινγκραντ 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	πρός Γιβραλτάρ 31/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ουλσάν 24/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μουμπάσα 8/10
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Λουάντα 11/10
ΕΜΑ	64	4986	πρός Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Μορμουγκάο 5/11
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	ε. Πειραιά 17/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Άμβέρσα 12/11
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Σάο Σεμπασιάν 28/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	α. Κρόφτον 10/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Σιγκαπούρη 27/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Πενάγκ 6/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Μουτσούρε 10/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρός Πειραιά 8/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Σάν Σιπράν 29/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Χόγκ Κόγκ 9/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χάμπτον 5/11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Ντουλούβ 9/11
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Ναμίμπια 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Άρούμπα 16/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άκαμπα 11/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342	πρός Μαπούτο 24/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Δ. Άφρική 18/10
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 10/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Φιλαδέλφεια 5/11
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	υπέστειλε κυπριακή
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 19/10
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μακάου 10/11
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρός Μπρισμπαϊν 10/11
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 8/11
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	πρός Χόγκ Κόγκ 3/11
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Καοσιούγκ 1/11
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Γιοκοχάμα 8/11
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Χάφι 8/11
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Ντουάλα 4/11
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάν 2/11
ΖΙΝΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	πρός Ν. Όρλεάν 30/10
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Πόρτ Σαϊδ 4/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Ίστανβούλ 30/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Βόλο 27/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Φρημάντλ 9/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 9/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	πρός Λέ Χάβρη 11/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	δ. Παναμά 17/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Τόκιο 21/10
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	15456	πρός Σιγκαπούρη 18/10
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	πρός Παντζάκ 29/10
ΘΩΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Μασσαλία 8/11
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Μπιζέρτα 2/11
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Όδησσο 3/11
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	πρός Μπαγκκόκ 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρός Πάρις 5/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Κουαζακούλκας 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάη 10/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	πρός Βομβάη 31/10
ΙΟΣ	85	34400	πρός Ίστανβούλ 4/11
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	πρός Καλαμά 7/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 2/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	πρός Κόβενας 8/11
ΙΩΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	πρός Μελβούρνη 11/10
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Λός Άντζελες 4/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Βιτόρια 30/10
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Πειραιά 1/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Σιγκαπούρη 30/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Νταμμάμ 1/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρός Κίνα 26/10
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	πρ. «Quebec»
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Μονόπολη 22/10
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρός Άλγερία 24/9
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Σικάγο 5/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	πρός Παλάου Λαγκαγουί 31/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Νιουκάζι 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	επώληθη Νορβηγούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	επώληθη διάλυση
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	πρός Βομβάη 10/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Μαπούτο 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Κίνα 4/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	πρός Δ. Άφρική 15/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Όρλεάν 24/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Άντιφερ 9/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Βανκούβερ 25/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρ. «Fort Resolution»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρός Άλεξάνδρεια 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρ. «Stena Africa»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Καναδά 31/7
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. Όρλεάν 4/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Τζέντα 12/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	πρός Πειραιά 3/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Θεσσαλονίκη 8/11

KAPYANTA	73	34067	ε. Σάν Φραντσκο 2/11
KAPYATIS	70	16040	προς Κίνα 28/9
KASSOS RHΦEP	70	8190	πρ. «Venture Reeler»
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Άμβέρσα 13/11
KATERINA T. (δ.)	68	2376	προς Μοιρίλ 2/11
KATINA (δ.)	66	38878	προς Ελλάδα 31/10
KEA RHΦEP	69	4787	ε. Βρέμη 3/10
KE'Π ΣΑΝ	73	62311	επιβλήθη Χόγκ Κόγκ
KIG'K AΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
KIMΩΛΟΣ II	71	2963	διαγράφεται
KIRKH (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 14/10
KOMMON BENTΣIOYPI	71	15547	προς Γιοκοχάμα 28/10
KONKAP BIKTOPI	73	39219	προς Βοστόκνυ 2/10
KONKAP INTPEΠINT	71	38820	προς Νιούκασλ 30/10
KONKAP NTINOΣ (μ.)	73	114543	προς Σάουθ Ράιτιγκ Πόιντ 4/11
KONKAP ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Ν. Όρλεάν 9/11
KOREAN ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	προς Μπουσάν 2/11
KORIANA (δ.)	84	38000	προς Μίνα άλ Φαχάλ 14/10
KOPΦOY RHΦEP	68	9505	προς Άβανά 5/10
KOYHN EYH (δ.)	71	54761	προς Γιβραλτάρ 30/10
KOYKAMΠOYPA	72	40720	προς Λουλέα 27/10
KPANTOP	71	8630	προς Μπέρτα 4/11
KPATIAAOΣ	76	6598	α. Λόγος 23/10
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900	προς Γιβραλτάρ 30/10
KPHTH AMEΘYCT	82	11500	προς Άμσούργκ 13/11
KPHTH APY (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 1/11
KPHTH ΓEPANI (δ.)	68	14923	α. Άλεξάνδρεια 22/10
KPHTH ΓKAPNET	82	11500	ε. Ματάνζας 10/10
KPHTH ΓKOΛANT	86	13100	μετ. «Βαυαρία» (ε.7)
KPHTH ΓOYAIHΒ (δ.)	74	42470	προς Άγ. Θεόδωρου 25/10
KPHTH EMEPALANT	78	10832	ε. Χιουσόν 6/11
KPHTH EΠIΣKOΠH (δ.)	67	14926	προς Γαλλία 35/11
KPHTH KOΛOP (δ.)	86	26874	προς Άρούμπα 28/10
KPHTH KOPAA	82	11500	ε. Μπαγκόγκ 30/9
KPHTH ΛANT (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 21/10
KPHTH NTA'Γ'AMONT	77	10832	α. Γκουαγιακούιλ 1/11
KPHTH ΠALM (δ.)	86	24000	προς Γιβραλτάρ 19/10
KPHTH ΠEPINTOT	82	11500	προς Παράγουα 26/9
KPHTH ΠEPA	78	10832	προς Μπ. Αίρες 5/11
KPHTH PIBEP (δ.)	86	24900	προς Σάντος 6/11
KPHTH POUPIY	79	10832	προς Άττία 5/10
KPHTH ΣH (δ.)	74	61054	προς Νιγηρία 3/10
KPHTH ΣIABEP	86	13100	ε. Άμστερνταμ 3/11
KPHTH ΣKA'Y (δ.)	73	61054	προς Μπράς 26/10
KPHTH CTAP (δ.)	73	42470	ε. Φώλεϊ 11/11
KPHTH TZE'I'NT	82	11500	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 3/11
KPHTH TΣAMΠION (δ.)	86	24000	προς Μ. Μαγκάνουϊ 6/11
KPHTH ΦIΛOΞENIA (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 17/10
KPHTH ΦIΛE'I'M (δ.)	86	24900	ναυπηγείται Ναγκασάκι
KPIOΣ	71	11101	προς Σμύρνη 9/11
KPITIAΣ	67	9549	ε. Θεσσαλονίκη 21/10
KPITONAS	76	6598	α. Γουλιμγκτον 9/11
KPONOΣ	73	11170	προς Κούβα 6/11
KYBEPNHTHΣ	78	21194	προς Ταμπόρε 2/11
KYΔON (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
KYΘNOΣ (δ.)	71	17355	α. Όμισαλγ 31/10
KΩCTAZ KONIAIΔHΣ	81	29710	προς Καμσάρ 15/10
KΩCTAZ N. ΠATEPAS	86	24253	ε. Λός Άντζελες 10/11
KΩCTHΣ	77	20823	προς Ίντσόν 1/11

ΛAIΔH EMA (δ.)	77	18658	προς Γιβραλτάρ 3/11
ΛAKY ΓOYAIHΒ	78	9485	δ. Παναμά 7/11
ΛAKON	69	8825	προς Τρίπολη 30/10
ΛAMYPA	83	36000	α. Βανκούβερ 25/10
ΛAPA Σ	72	8848	προς Μανζανίλο 6/11
ΛAPPY Λ	70	16306	προς Λομέ 24/10
ΛATQ	68	18737	α. Πασκαγκούλα 1/11
ΛENA Π	73	36330	προς Τρομπέτας 4/11
ΛEONOP	88	9100	προς Π. Καμπέλλο 2/11
ΛEONTAZ (δ.)	74	52830	ε. Τάραντα 11/11
ΛEON	76	11049	προς Μουροράν 2/11
ΛEON (δ.)	70	7286	προς Νάντη 9/11
ΛEONIDAΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛHΓOYAPNT	72	14212	προς Λισσαβόνα 12/11
ΛHTQ	76	18104	προς Πόρτ Άντζελες 23/10
ΛHTQ	77	11264	ε. Σιγκαπούρη 18/10
ΛIA (μ.)	78	33191	προς Κίνα 20/10
ΛIKA	76	61615	προς Ίνδονησία 19/10
ΛIMΠETPE'I'NT	83	20200	ε. Άμσούργκ 11/11
ΛIZMΠOA	71	2557	α. Γκρίμσμπυ 10/11
ΛOΓIATY	69	9045	στη Βασάλρα
ΛO'I'NTA (δ.)	75	24408	προς Ίταλία 4/11
ΛOKPIΣ	72	16402	ε. Κολούμπια 9/11
ΛOYΣIΩΣ	73	63287	προς Κακογκάβα 7/10
ΛYΔI	70	14878	ε. Τόρρε Άνουνζιάτα 3/11
ΛYΔIA II	74	8740	ε. Άμστερνταμ 10/11

MAΓΔA Π	74	21755	προς Νακόντκα 20/10
MAZAL II (δ.)	65	2676	προς Βαρκελώνη 9/11
MAΦPAKI (δ.)	70	17485	προς Σάνκ Άντοράτζ 10/11
MAIΔANAPC (δ.)	81	23000	ε. Σάο Σεμπασιάν 3/11
MAIPH	68	22391	προς Λοριέντ 23/10
MAIPH Λ	74	22246	προς Κόντινεντ 29/10
MAIPH M	75	22577	α. Ν. Όρλεάν 20/10
MAIPH N	76	22297	προς Φιλαδέλφεια 5/10
MAIPHNH	72	20713	ε. Άμβέρσα 8/11
MA'I'CTPOΣ	69	18923	προς Γιβραλτάρ 6/9
MAKEΔONIA	73	31427	προς Ματάνζας 28/10
MAKEΔONIA	72	1506	ε. Πειραιά 10/12/87
MAKCPHNT	69	11700	επιβλήθη Έλληνες
MAKCTOPM	69	11700	ε. Πειραιά 17/10
MANEΣI	70	11256	ε. Κάντλα 3/10
MANOΣ	77	5874	προς Λουάντα 22/10
MANTINEIA (δ.)	83	32300	α. Ν. Όρλεάν 8/11
MANTEAEN	70	5590	α. Άσντον 8/11
MANTO V	72	17432	α. Χάιφα 2/11
MAOYNT AΘOΣ	73	72343	προς Κακογκάβα 10/11
MAOYNT ΠAPNHΣ	67	1262	μετ. «Hatzyl» (κ.)
MAOYNT ΠENTELH	80	33500	προς Δ. Άφρική 21/10
MAPAKA'I'MΠO RHΦEP	68	9504	επιβλήθη
MAPAKI	76	11282	προς Ν. Όρλεάν 4/11
MAPEZOΛ	69	9623	προς Ίταλία 9/11

MAPIA AΓΓEΛIKOYΣH	78	10994	προς Άκαμπα 10/11
MAPIA	81	29761	α. Σάν Λορέντζο 11/10
MAPIA Γ.Λ.	74	15938	προς Χάμιλτον 28/10
MAPIA I.A.	84	19800	προς Πόρτ Κέλαγκ 31/10
MAPIA K. (δ.)	70	51602	προς Δ. Άφρική 10/10
MAPIA M	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
MAPIA Σ	70	1592	πρ. «Golden Fate»
MARIANNA (δ.)	73	17432	προς Ν. Όρλεάν 27/10
MARIANNA VII(δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10
MARIANT (δ.)	65	12079	πρ. «Gigi L»
MARIOT	72	9824	α. Ν. Όρλεάν 19/10
MARIETTA	65	8344	α. Χάιφα 10/11
MARIKA	72	5580	προς Κριστομπάλ 25/10
MARINA (δ.)	80	40000	προς Άρακάζου 3/11
MARINA Λ	88	30831	προς Βενετία 10/11
MARINOS K	77	14584	πρ. «Θεοφάνης»
MARITZINH	73	30077	ε. Σουίνουσκ 9/11
MARK KARRIEP	66	1506	πρ. «Απολλωνία XII»
MARKA Λ	75	14785	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 23/9
MARKIZ	75	28082	προς Λά Σπέζια 11/11
MARKOΣ AYPAΣ	83	21000	ε. Μπουσάν 31/10
MAPOYΔIΩ	78	19974	ε. Γουαλλάρου 11/11
MAPO Λ	85	25000	προς Ταϊβάν 4/11
MACTEP ΠETPOC	69	22391	ε. Ριγίκα 2/11
MATOYMPA II	75	18642	προς Βοστόκνυ 20/9
ME'I'TZOP MΠAZIA	78	15688	στο Κοτονού 3/11
MEΛETH	75	35516	προς Ουλσάν 29/10
MENALON	76	34715	ε. Σάν Λορέντζο 9/11
MENTITEP KARRIEP	62	14483	προς Άλγέρι 21/10
MENTSHMENT KARRIEP	62	11940	ε. Πόρτ Κανάβερλ 31/10
MEPAKANHΣ	75	28082	ε. Ίκονιο 3/11
MHΛOΣ	84	28100	προς Κων/πολή 2/11

MILENAKI	70	15345	προς Κό Σισάγκ 17/10
MINI ΛAΓKOYH	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛA'I'NEP	71	15998	α. Χιουσόν 18/10
MINI ΛA'I'ONEΣ	72	1563	ε. Ματάνζας 14/10
MINI ΛA'I'T	70	1585	προς Ν. Όρλεάν
MINI ΛAMA	70	1591	προς Γρενάδα 6/11
MINI ΛANΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
MINI ΛANT	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 1/11
MINI ΛANTERN	71	1566	α. Ν. Όρλεάν 26/10
MINI ΛAΠ	70	1592	ε. Χιουσόν 6/11
MINI ΛAΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛATPIA	70	1591	α. Χιουσόν 9/11
MINI ΛE'I'MΠOP	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛE'I'N	70	1582	αργεί Πειραιά
MINI ΛE'I'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛH	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛHΓK	70	1592	ε. Δεμεράρα 3/11
MINI ΛHTZENT	74	1588	ε. Ν. Όρλεάν 4/11
MINI ΛIZAPNT	72	1562	ε. Ν. Όρλεάν 5/11
MINI ΛIMΠPA	70	1592	προς Κίγκστον 2/11
MINI ΛINK	71	1592	προς Σεβίλλη 10/11
MINI ΛINT	70	1592	αργεί Πειραιά
MINI ΛOYOF	71	1563	προς Μπαρμιντόν 7/11
MINI ΛOPY	71	1598	ε. Ν. Όρλεάν 27/8
MINI ΛOT	71	1584	α. Χιουσόν 24/10
MINI ΛOTZIK	70	1587	α. Μομπίλ 27/10
MINI ΛOYM	74	1577	α. Φρήπορτ 17/10
MINI ΛOYHAP	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 14/10
MINI ΛYMF	75	1587	δ. Παναμά 27/10
MINI ΛQ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάν
MINI ΛQNT	70	1592	α. Φρήπορτ 28/10
MINI ΣAKOYPA	70	1580	ε. Χιουσόν 10/11
MINOΣ	75	28082	προς Κόλπο ΗΠΑ 28/10
MIZ MARIETTA	66	22217	προς Ν. Όρλεάν 8/11
MIZTEP MIKHAH	74	28082	προς Νοβοροσίσκ 29/10
MIKHAH (δ.)	76	51977	α. Σ. Τζών 26/10
MIKHAH K.	72	51172	επιβλήθη Νορβηγούς
MIKHAΛHΣ	68	23067	προς Ρότερνταμ 28/10
MIKHAΛHΣ B	72	20715	προς Γιαντίτ 28/10
MIKHAΛHΣ ΛEMOΣ	78	16726	προς Ίαπωνία 2/11
MONAKO	67	2602	πρ. «Βόγιατζερ»
MONTANA	73	19818	προς Μπαγκλαντές 8/11
MIΠAK BENTIOYPER	83	31500	προς Ν. Άφρική 30/10
MIΠAMAP	72	6680	επιβλήθη
MIΠAPMΠANIKOΣ	72	13686	μετ. «Νιού Χόου» (ε.)
MIΠATHZ	73	78373	προς Τζουμπάιλ 8/10
MIΠETTY	70	10495	α. Σαβόνα 4/11
MIΠANKA Λ	73	9771	επιβλήθη Νορβηγούς
MIΠONITO (δ.)	69	63357	προς Μίλφορντ Χάβεν 11/11
MIΠOYENA BENTIOYPA (δ.)	81	29910	ε. Τζουμπάιλ 2/11
MIΠOYENA EMΠPECΣA (δ.)	82	34000	α. Τζουμπάιλ 27/10
MIΠOYENA ΦOPTOYNA	79	16935	α. Σαβόνα 24/10
MIPIHM	85	25227	προς Ίντσόν 5/11
MYKON ΓOYAIHΒ	77	13382	ε. Μπανγκόγκ 13/10
MYKONOC	67	12277	προς Ν. Άμερική 14510
MYCTPAΣ (δ.)	69	51705	προς Κόλε Τέρμινλ 2/11

NA'I'ANT	75	35561	προς Ίαπωνία 10/11
NAEOΣ	70	9865	προς Κωνσταντίνα 20/10
NAEOΣ RHΦEP	71	6738	προς Βάρνα 17/10
NATA	77	9359	προς Κόρκ 9/11
NATASZA II	78	9862	προς Πουέρτο Κορτέζ 5/11
NAYKPATIZ (δ.)	75	115207	πρ. Ρας Τανούρα 7/11
NAYZIKA (δ.)	60	1598	πρ. «Juliet»
NEA EΛΠIΣ	78	16478	ε. Λέγκχορν 10/11
NEA TYXH	78	16478	προς Χοντίντα 3/11
NEAPOLIZ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 4/11
NEMEA	79	10993	προς Συρία 27/10
NENA	74	39866	προς ΗΠΑ 28/10
NECTOP	82	37000	πρ. Άλγκεθίρας 28/10
NEΦEΛH	83	39773	α. Γκάνδη 30/10
NHPEYΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (αποθήκη)
NHΣOΣ AMPOΓOΣ (δ.)	75	44605	προς Άλγερία 3/11
NHΣOΣ ΘHPA (δ.)	78	29972	προς Γιβραλτάρ 3/11
NHΣOΣ IOΣ (δ.)	73	18494	πρ. Ίταλία 6/11
NHΣOΣ KYΘNOΣ (δ.)	76	44689	α. Όμισαλγ 4/11
NHΣOΣ ΠAPOC (δ.)	75	44601	πρ. Ρας Λανούφ 26/10
NHΣOΣ ΠAPOC	71	6737	πρ. Πότ 28/10
NHΣOΣ CANTOPINH (δ.)	80	33769	πρ. Αιγύπτου 6/11
NHΣOΣ CKIAΘOΣ	70	6702	αργεί Πειραιά

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Γκλάντσου 3/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	ε. Παλέρμο 10/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16367	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε.)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	πρ. «Μαργαρίτο Κ.»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Μαράκιμο 25/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	74	56960	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Τζέντα 18/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Τακόμα 9/11
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Ν. Κορέα 3/11
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920	πρ. «Μπαρμπαλίκος»
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Γιοκοχάμα 6/11
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Καμάρ 1/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Πειραιά 9/11
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρός Ρεϊνιόν 5/11
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρός Ρόττερνταμ 5/11
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Ροστόκ 28/10
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός 'Αλγερία 4/11
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 19/10
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μονφαλκόνε 7/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός 'Αλγερία 25/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Μεραϊνή 18/10
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	πρός Σφάξ 10/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρός Μπιλμπό 9/11
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	δ. Παναμά 8/11
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κόρυτον 11/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	δ. Παναμά 23/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓ'ΚΕ'Ι ΤΟΡ	86	35600	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 13/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	86	24253	δ. Παναμά 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρός Μπαλμπό 4/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός 'Ακαμπα 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ε. Βανκούβερ 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Τσιβάν 12/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι ΤΕΡ	86	24253	πρός 'Υεμένη 19/10
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. «Juan A. Lavalleza»
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Πειραιά 27/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός 'Ιαπωνία 26/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	ε. Ουλσάν 19/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός Μπαγκλαντές 1/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Τοντόντο 3/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρός Μεσόγειο 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομά Μπαϊν 15/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	επιπλήθη Νορβηγούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Κωνσταντίνα 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	μετ. «Mobil Venture» (λ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	πρός ΗΠΑ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρός Λένινγκραντ 19/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	πρός Κηλαγκ 25/10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρ. «Arrow Gdansk»
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 7/11
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20669	ε. Λας Πάλμας 10/11
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΥΒ	73	8734	επιπλήθη
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στη Σάρζα 20/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Κόμπε 10/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Κόντβικ 8/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Ν. 'Ορλεάνη 29/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Μαντλουότι 9/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Ειμάρν 9/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός 'Ιαπωνία 30/10
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Αουλέα 4/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Κοντρέσούρ 24/10
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Πόρτ Κορτιέρ 4/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	στό 'Οσκαρσάν 12/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Νορβηγία 28/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Ρόττερνταμ 22/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός 'Ιαπωνία 27/10
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	πρός Κονακρύ 30/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	9860	πρός Δ. 'Αφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 3/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Ουάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μανίλα 29/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Κονακρύ 9/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Μομπάσα 20/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Κακόγκρα 4/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 7/11
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatic Reefer»
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Ρας Τανούρα 26/10
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	ε. 'Αμπιζάν 8/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 1/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Νταμμά 7/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Χιούστον 3/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Θεσσαλονίκη 2/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι ΝΕΡ	70	1586	μετ. «Trade Sky» (κ.)
ΠΕΛΦΑΛ'Ι ΕΡ	82	2477	ε. Βηρυτό 3/11
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. 'Αμβέρσα 12/11
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Μήλο 26/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρός 'Ιαπωνία 4/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός 'Ιράν 1/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ν. 'Αφρική 13/10
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρ. «Σημιούζι»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 4/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά

ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά *
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Χιούστον 3/11 *
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Γιοκοχάμα 21/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρός 'Αμπιζάν 4/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Πειραιά 31/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Σιγκαπούρη 27/10
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/11
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 27/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Λάγος 30/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Πειραιά 9/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	πρός Βηρυτό 25/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 5/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Μόντρεαλ 2/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Τζακάρτα 8/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Χονγκκόνγκ 19/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Τολέδο 7/11
ΠΟΠΗ	67	11002	πρός 'Αλγερία 31/10
ΠΟΠΗ	73	19564	πρ. «Πόπη Φ.»
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Βενεζουέλα 10/11
ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ	61	963	πρ. «Ερικό»
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάλαμους 6/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑ'Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Βενεζουέλα 29/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός 'Αρούμα 2/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Μελβούρνη 11/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μαντράς 11/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	27333	πρός Ουλσάν 14/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/10
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Σιβετιόβetsia 6/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Ταϊντίνα 5/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325	πρός Γιβραλτάρ 26/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 10/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Γιούρπορτ 7/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Σόγιο 8/10
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 8/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	ε. Σέτε 31/10
ΡΕΝΕΣ	70	11716	πρός Χάιφά 4/11
ΡΕΝΤΡΟΥΝΤ	67	3999	ε. Πιεταρόαρι 3/11
ΡΗΛΑ'Ι ΑΝΤ	77	9774	ε. Μπαγκκόκ 5/10
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	επισκευές Πειραιά 13/8
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Ν. 'Αφρική 15/10
ΡΟΔΑΝΩΗ	69	16588	ε. Βομβάη 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Κατελαμαρές ντί Στάμπια 2/1
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός 'Ολλανδία 31/10
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	πρός 'Ελλάδα 2/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκαλόρ 26/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Λίβερπουλ 9/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	υπό ναυπήγηση
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Μπαγκκόκ 2/11
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός 'Οδησσό 18/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Σαντβαλ 3/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός Γιοκοχάμα 9/9
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουιντς»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Μήλο 4/11
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Τσιτακόγκ 7/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	πρός Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	πρός 'Αλγερία 16/10
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	ε. Πειραιά 3/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σάο Φρανσίσκο 6/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	πρ. «Smarga»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Γκίλγουκ 9/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Σάντος 7/11
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός 'Ελλάδα 27/10
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Ν. 'Υόρκη 8/11
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 20/9
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Κολούμπια ρίβερ 22/10
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΣ	76	11866	πρός Σ. Νικόλας 4/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Ντόρ ες Σαλάμ 29/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	πρός Μαράκιμο 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	77	11272	πρός Κολομβία 31/10
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	ε. Μπελαγκούνα 16/10
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Νορβηγία 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός 'Αγ. Βικέντιο 5/11
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Γιουγκοσλαβία 10/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 6/11
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι ΑΝΤ	85	10511	πρός Παπεσέ 1/11
ΣΚΑΠΟΥ'Ι ΝΤ	70	9077	πρός Σιγκαπούρη 29/10
ΣΚΑΠΛΕ'Ι Κ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	επιπλήθη
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Γέλα 26/10
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Σουέζ 20/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούρπορτ 11/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μασάν 27/9
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Καμάρ 25/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	επιπλήθη Νορβηγούς
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Ν. 'Αμερική 3/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Χίμπι 4/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Σιβετιόβetsia 4/11

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Ρας Τανούρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Γκουαγιμάς 4/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	δ. Σουέζ 8/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Κορέα 21/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπεράνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Σ. Τζών 5/11
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χιούστον 9/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 13/9
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	επωλήθη
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρός 'Ονομίτσι 27/10
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Μεξικό 2/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Π. Νουάρ 11/10
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Κεμπέκ 27/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/10
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Νιάρ ές Σαλάμ 17/10
ΤΟΝΥ	62	6246	πρός Μήλο 29/10
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Βαλτιμώρη 9/11
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Ταγκονούρα 27/9
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρός Σουάο 29/10
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Μπαγκόγκ 28/9
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Ούμ Σάιν 5/11
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Σαγκάη 31/10
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1.	68	2760	πρός 'Ιταλία 8/11
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	ε. Σιμπενίχ 5/11
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός 'Ιαπωνία 31/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός ΗΠΑ 10/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός 'Ιαπωνία 24/10
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός 'Ινδία 27/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός 'Ηράκλειο 10/11
ΦΑΔΕΡ	77	17323	ε. Μότιζι 11/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρας Τανούρα 14/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Κόρπους Κρίστι 6/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Πόρτλαντ 29/9
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός 'Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Μαντράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός 'Ιράν 3/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός 'Αρούμπα 8/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217	α. Πασίρ Γκουινάγκ 19/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	πρός Πόρτλαντ 1/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049	πρός Σιγκαπούρη 3/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	πρός 'Ιαπωνία 31/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός Πορτογαλία 4/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Τζουμπάιλ 1/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Τζάκσονβιλ 22/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός 'Αρούμπα 2/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Καναδά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974	πρός Ταμπόκο 6/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός 'Ισπανία 21/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. 'Ασχους 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Σιγκάγκ 21510
ΦΛΩΡΑ	81	8831	ε. Μοντεβιδέο 10/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Κόρπους Κρίστι 4/11
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	στό Γουακαμάτσου 14/11
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	ε. Χιούστον 9/11
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Πόρτ Σάϊδ 10/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περσικό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Πενάγκ 10/10
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός 'Αρούμπα 22/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Πειραιά 9/11
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	ε. Βομβάη 8/9
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός ΗΠΑ 24/10
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Ρας Τανούρα 5/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	στη Σιγκαπούρη 29/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Κορέα 6/11
ΦΡΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Μπαντάρ Σαχίντ 1/10
ΦΡΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Πειραιά 10/11
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	επωλήθη Σοβιετικούς
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Γκουαϊμάς 28510
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	στον Πειραιά 18/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στον Πειραιά 20/10
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	στην Μασσαλία 29/10
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	δ. Νιόβερ 4/11
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527	άρχει Πειραιά
ΧΛΟΗ	82	36202	ε. Γουακαμάτσου 23/10
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Ν. 'Υόρκη 10/11
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Τζέντα 12/11
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Τζέντα 23/10
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρός Ρόττερνταμ 1/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός 'Αμβέρσα 20/9
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΩΜΕΓ'ΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. «Arrow Gdynia»

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς «Ελληνες Ναυτικούς»

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1989, περιλαμβάνει:

- Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 5.000.
- Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 6.000 (ἐναντί δρχ. 8.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ αὐτές τίς εἰδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
ταρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

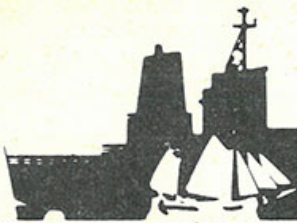
Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	α. Φλάσσιγκ 7/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Λας Πάλμας 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Μαυρίκιο 6/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	δ. Παναμά 20/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Λέικ Τσάρλς 24/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Μπωμόντ 27/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	μετ. «Oceanview» (κ.)
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Ν. 'Ορλεάντ 30/10
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	πρ. «Sambika»
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Μουπάσα 9/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Μαυρίκιο 25/10
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρός Ντάρμπαν 30/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. 'Υόρκη 6/11
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	δ. Παναμά 6/11
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Λά Γκουάιρα 11/10
ΑΕΛΛΟ	78	36548	α. Πειραιά 8/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Μανφρεντόνια 8/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Μορμουγκάο 10/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Φρημάντλ 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Γιουροπόρτ 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Γιβραλτάρ 25/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Μπαχραϊν 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Λά Πλάτα 24/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Μπιλμπάο 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 7/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Μερσίνη 25/9
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	επιβλήθη 'Ινδούς
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙ' ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Κάντλα 3/10
ΑΙ' ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Πειραιά 30/10
ΑΙ' ΛΑΣ	72	16235	ε. Ν. 'Ορλεάντ 9/11
ΑΙ' ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΙ' ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός 'Ιαπωνία 31/10
ΑΙ' ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. 'Αμβούργο 12/11
ΑΙ' ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Ν. 'Ορλεάντ 25/10
ΑΙ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ' ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Μαπούτο 20/10
ΑΙ' ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρός 'Εσκόρβας 12/10
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΑΙ' ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Γιοκοχάμα 11/10
ΑΚΑΚΙΑ I. (κ.)	81	14644	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	δ. Π. Σάιτ 7/11
ΑΚΟΗ	74	68596	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΥΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	ε. Λίβερπουλ 3/11
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Πόρτο Καμπέλλο 26/10
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Δουνκέρκη 3/11
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	πρός 'Αμπιτζάν 29/10
ΑΚΤΗ	77	14998	πρός Κασσιούγκ 20/10
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	δ. 'Εσκουμίνς 2/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Ρότερνταμ 1/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	στο Μπαχραϊν 14/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Μαντράς 11/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Τάυν 2/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Γκιζόν 2/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρός Λιβύη 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	δ. Παναμά 30/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	πρός Βενεζουέλα 24/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζέμπελ Ντάννα 4/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961	πρ. «Παντελής Καλλίχης»
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Ματάνζας 7/10
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	δ. Παναμά 10/10
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Χάμπτον 23/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάο Σεμπασιάνο 27/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Χόγκ Κόγκ 4/11
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Ν. 'Ορλεάντ 27/10
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρός 'Ανναμπα 17/10
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μοντεβιδέο 2/11
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμπαρό 2/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρός 'Ακαμπα 13/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. 'Ορλεάντ 28/10
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Βανκούβερ 1/11
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Κινούρα 4/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Κολομπία Ρίβερ 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 31/10
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. 'Αμβέρσα 10/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	ε. Χάμπτον 6/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Μπαχραϊν 3/11
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	πρός Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	στον Περισκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάντ 27/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	69	14446	μετ. «Ανατόλια I» (κ.)
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Λάγος 28/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Σιγκαπούρη 26/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	μετ. «Kalisti»
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Πογάγκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. 'Ημοχβεν 5/11
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρός Σιγκαπούρη 21/10
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρός Τζέντα 18/10
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Σαϊντ Μάιλς 9/11
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	στο Ν. Μαγκαλόρ 17/10
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	ε. Ρουέν 9/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κωνσπολή 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	δ. Κωνσπολή 8/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	81	9095	πρός 'Αλεξάνδρεια 31/10
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	15358	α. Πράια Μόλε 5/11
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	ε. Βιδάνα ντό Καστέλλο 9/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρός ΕΣΣΔ 29/10
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	ε. 'Αγκρα ντός Ρέις 30/10
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Λά Γκουάι 5/11
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρός Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Μανφρεντόνια 7/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Κολομπία Ρίβερ 3/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Βενετία 8/11
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Νοβορόσισκ 24/9
ΑΝΤΖΕΛΑΡ (Μπχ.)	72	6680	ε. Χάμιλτον 25/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	επισκευές Πειραιά 15/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Μόντρεαλ 10/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Γιοκοχάμα 30/10
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	ε. Βιζακαπατάνμα 8/11
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	α. Μουπάσα 22/10
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	στη Βομβάη 10/11
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός Γιοκοχάμα 9/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Ι.Χ. (κ.)	70	1437	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 19/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	πρός Θεσσαλονίκη 28/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Πειραιά 28/10
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	ε. Ρότερνταμ 12/11
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Γκρεσίκ 16/10
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Ντάρμπαν 28/10
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρός Καέν 26/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Φός 8/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			ε. Μπιλμπάο 8/11
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ν. 'Υόρκη 1/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Κίνα 16/10
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Γιοκοχάμα 6/11
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Καζαμπλάνκα 2/11
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ 'Αλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Δουνκέρκη 29/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Κούβα 22/8
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	μετ. «Handy Prince» (Φιλ.)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρός Φουτζέιρα 22/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρ. «Καρολίνα Π.»
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	α. Τζουμπάλ 2/11
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. 'Αμβέρσα 5/11
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Βομβάη 4/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Σάο Σεμπασιάνο 2/11
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Τσιβιταβέκια 5/11
ΑΡΟΖΑ (κ.)	75	17355	πρός 'Ανναμπα 21/10
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Σάφι 7/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	δ. Κωνσπολή 6/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Ν. Μαγκαλόρ 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Λομέ 2/11
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρός Πόρτο Καμπέλλο 4/10
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Κουίνγκντό 27/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκό
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. 'Αλεξάνδρεια 15/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Μερσίνη 22/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	πρός Μακείο 26/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	πρός Περισκό 28/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Μπ. 'Αίρες 4/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 24510
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Νταλιν 25/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	71	11159	α. 'Αμβέρσα 11/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΛΥ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	δ. Κωνσπολή 8/11
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σικάγο 28/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	πρός 'Αγκόλα 16/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	ε. Ρότερνταμ 28/10
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Κόμπε 4/11
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρός Κίνα 2/9
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρός Μελάδα 29510
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 9/10
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	ε. Γένοβα 8/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Γιούροπορτ 12/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	α. 'Αλεξάνδρεια 23/10

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	προς 'Αμβούργο 7/11*
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	α. Πράια Μόλε 15/10
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623	ε. Μπεκανκούρ 3/11
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	προς Κωνσταντινίδα 27/10
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	προς Νιγηρία 18/10
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	προς Ν. 'Ορλεάνη 15/10
ΒΕΛΟΣ I. (κ.)	75	15981	δ. Ντόβερ 11/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Χάργκ 'Αϊλαντ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 25/10
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15883	ε. Κακινάδα 17/10
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Σιγκαπούρη 23/10
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321	προς Πόρτ Κελάγκ 30/10
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Πασιρ Γκουντάγκ 29/10
ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	78	10411	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Παναμά 25/10
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κακινάδα 23/9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Σύρο 30/5/10
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Ραβέννα 4/11
Γ. ΡΟΥΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Βενετία 3/11
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	δ. Παναμά 8/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Σαντάνα 3/11
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Μονρόβια 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ν. Μαγκαλόρ 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Ναντίγκ 18/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πόρτ Βέσμε 4/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	προς Σιενφουέγκος 2/8
ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	προς Ουλάσν 27/10
ΓΙΟΥΚΟΝ (π.)	81	1064	προς 'Αλγέρι 8/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Ρότερνταμ 10/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς 'Αβάνα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Ρότερνταμ 9/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κακινάδα 1/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Πόρτ 'Οχκα 29/9
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.)	82	8096	δ. Σουέζ 7/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	δ. Σουέζ 9/11
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	προς Ράς Λανούφ 26/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Γκέιμς 6/11
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Πειραιά 13/10
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακπαντάρ 7/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Γκαρίμπ 3/11
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	δ. Ντόβερ 3/11
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134	α. Κοτούμπντα 6/11
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Μπαργκουίλα 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	προς Μπαγκλαντές 5/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Μπέιρα 21/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Κουίνγκουκντάο 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Αύγουστα 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	α. Λός 'Αντίλες 1/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ν. 'Υόρκη 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	προς Βομβάη 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Ντουλούβ 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	δ. Π. Σαΐδ 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	προς Πόρτ Καμπέλλο 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Μομπάσα 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	δ. Παναμά 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	δ. Σουέζ 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Βανκούβερ 30/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Γκουαγιόμας 30/10
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	μετ. «Almalik»
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	δ. Παναμά 27/10
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 26/10
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Κοτονού 24/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (π.)	79	12214	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	προς Κωνσταντινίδα 31/10
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	δ. Παναμά 7/11
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. 'Αλεξάνδρεια 23/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	ε. Κάνιλα 22/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Χιούστον 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Μίνα δλ 'Αχμάντι 25/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	προς Πόρτ Κελάγκ 9/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ράς Τανούρα 19/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	προς Ποχάγκ 14/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	προς Ποχάγκ 11/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	προς Πασιρ Γκουντάγκ 19/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Φουτζέιρα 28/10
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Ριγέκα 9/11
ΓΟΥΩΤΕΡΠΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	μετ. «Hydra» (Μηχ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	α. Καέν 25/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Κολομπία Ρίβερ 10/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Βομβάη 31/10
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 24/10
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	ε. Λάγος 19/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	προς Πόιντ Κόμφορτ 4/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 9/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	ε. Κασίμα 5/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Ρεϊνόν 2/11
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	προς Ντάρμπαν 13/10
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	δ. Π. Σαΐδ 7/11
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	προς Πόρτ Κελάγκ 31/10
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Αύγουστα 4/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Γαλλία 31/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Μπιζέρτα 3/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τομακομάϊ 29/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάη 9/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	δ. Σουέζ 2/11
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Κοτονού 18/10
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.μ.)	79	19634	ε. Νάπολη 11/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.)	67	47344	προς Γιοσού 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Μελίλη 4/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Πόρτ Στανβάκ 5/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	δ. Πόρτ Σαΐδ 11/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σιγκαπούρη 2/11

ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Παναμά 10/11
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	προς 'Ισπανία 19/10
ΕΛΑΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Τής 7/11
ΕΛΑΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	προς Β. Κορέα 8/10
ΕΛΑΠΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΕΛΠΙΣ	82	30564	προς Σιγκαπούρη 19/10
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Μελβούρνη 7/11
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λουάντα 3/8
ΕΜΠΟΥΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	προς Μαζατλάν 24/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	προς Κόμπε 30/10
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	προς Ν. 'Ορλεάνη 23/9
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Ρουαίζ 6/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Κωνσταντινίδα 16/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. 'Αμβέρσα 10/11
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Καράτι 95/11
ΕΡΑΤΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	προς Ν. Κορέα 11/10
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Λός Πάλας 4/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/10
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Πειραιά 5/10
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	ε. Μπουσάν 27/10
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	προς Ταϊβάν 23/10
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440	πρ. «Ντεμπούργκο»
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Φάλασινγκ 27/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Τσάρλεστον 8/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	προς 'Ινχαμπάνε 10/10
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Βαντινάρ Τέρμιναλ 29/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598	ε. 'Αλικάντε 3/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	δ. Κων/πολη 8/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Κήλαγκ 6/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. 'Αλγκεθίρας 4/11
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Γιβραλτάρ 30/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Πόρτ Καρτίερ 28/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Τσιουέντα 28/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Παναμά 15/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. 'Αμβέρσα 13/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. 'Αμβέρσα 1/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	εγκαταλείφθηκε 22/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ (π.)	75	6499	εγκαταλείφθηκε 29/10
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Σουέζ 11/11
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Καράτι 25/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	προς 'Αλγερία 27/10
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	δ. Κεϊτδουν 4/11
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366	δ. Σουέζ 1/11
ΖΑΡΑΤΑ*	77	69338	ε. Γκάλβεστον 23/10
ΖΕΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	δ. Σουέζ 4/11
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	δ. Π. Σαΐδ 10/11
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Αύγουστα 6/10
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Βικτόρια 19/10
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 6/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. 'Οζάκα 9/11
ΖΙΝΧ Χ. (π.)	68	10182	προς Λά Γκουαίρα 8/10
ΗΒΗ	79	16379	προς Σικόνο 23/10
ΗΡΑ *	79	16390	α. 'Εμδεν 10/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Βηρυτ 4/11
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. 'Υόρκη 31/10
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡ	68	10397	προς Σιγκάγκ 26/9
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	προς Ταϊβάν 26/10
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Τσίμπα 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Σιγκάγκ 23/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σιγκαπούρη 6/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασάρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	ε. Γκντάνσκ 8/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	επαλήθευ Χόγκ Κόγκ
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	37992	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	προς 'Ινδία 22/10
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	δ. Κων/πολη 1/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	δ. Σουέζ 9/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	ε. Βαλέττα 2/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	προς Κίνα 22/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Μοντεβιδέο 9/11
ΘΕΟΜΩΤΩΡ	73	31585	ε. 'Αλεξάνδρουπολη 1/11
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	προς 'Ακαμα 31/10
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Μπαχραϊν 10/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	προς Βάρρι 7/10
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934	α. Τάραντα 8/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	71	995	ε. Πειραιά 3/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεϋ.)	77	997	δ. Κων/πολη 2/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Πειραιά 7/11
ΙΒΑΝ (Ονδ.)	69	9333	ε. Βόλος 5/10
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	μετ. «Mild Extend» (π.)
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Ρότερνταμ 8/11
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Σάο Σεμπαστιάο 4/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	ε. Σάν Λορέντζο 10/11
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρ. «Mungala»
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρ. «Southgate»
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. 'Ημσχαβεν 27/10
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Μομπίλ 9/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Πειραιά 5/11
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Γιοκοχάμα 2/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/11
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Βομβάη 24/9
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Μπαχραϊν 6/11 *
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Μπαχραϊν 8/11
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	προς Κίνα 24/10
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Καοσιούγκ 7/10
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	προς Κούβα 23/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Φόλμουθ Μ

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Κων/πολη 2/10*	ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Πειραιά 30/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7	ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	α. Σφάξ 4/11
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	α. Σαντάντερ 9/11	ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Γιβραλτάρ 8/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.)	65	1219	ε. Πειραιά 25/10	ΜΑΛΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Σιγκαπούρη 9/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Μπέλφαστ 23/10	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Λουάντα 11/9
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	72	12182	προς Κόστα Ρίκα 26/10	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	προς Λουάντα 15/10
ΚΑΣΤΡΟ (δ.κ.)	77	19459	προς Σιγκαπούρη 21/10	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σεμπαστιάν 17/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	προς Καναδά 27/10	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/11
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σαλβαντόρ 8/11	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Σπλιτ 8/11
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. 'Αραβία	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Ρουέν 9/11
ΚΕΑ ΕΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βηρυτό 9/11	ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ'ΙΤΣ II (μ.)	64	3447	πρ. «Castle Grace II»
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Σουέζ 9/11	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	προς Βαλπαράϊζο 28/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Μουτσαύρε 7/11	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς ΗΠΑ 23/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	προς Λάγος 22/10	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. 'Αμβέρσα 8/11	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Μπαϊρόν 27/10
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	προς Λισσαβώνα 26/10	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Κολίβ 4/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. 'Αρσείφς 5/11	ΜΑΡΙΤΑΣ ΣΚΗΝΗΤΗ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 19510
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Μπέρινα 13/10	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. 'Αμπιζόν 13/10
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. 'Αντεν 7/11	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Βαρκελώνη 9/11
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Κοντζακόβλκας 13/9	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κιωνίς Μπαϊ 7/10
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	α. Φλάσσινγκ 1/11	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	15520	προς 'Αχλάδι 20/10
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μάλαγα 18/7	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	15520	ε. Κόρμ Μπαϊ 1/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μίνα Καμπούς 3/11	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Κουίνγκνιό 12/10
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	προς Κίνα 25/10	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Κοκούρα 7/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Μπουρκάς 26/10	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Κοπερ 27/10
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Βαλλέτια 8/11	ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	71	16623	δ. Σουέζ 3/11
ΚΙΜΟΛΟΣ III (π.)	66	6995	προς Γδύνια 24/10	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	75	1558	μετ. «Melinda» (κ.)
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας	ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	77	60655	α. Λέ Χάβερ 5/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	ε. Σαντάντερ Μπαϊ 10/11	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	67	1096	προς Μανφρενιόνα 11/1
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. 'Αλουμάρ 1/11	ΜΕΕ ('Ονδ.)	64	1096	προς Γκρέσις 25/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Τάμπα 4/11	ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	προς Σιγκαπούρη 20/9
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Φουμπιάνο 28/10	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Μόνγκλα 2/11
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Μπαγκόγκ 17/10	ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	σφόχ Χορμούζ (δοθήκη)
ΚΟΛΟΜΠΙΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά	ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. 'Εμμέν 5/11
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Μπρουναμπουέλ 8/11	ΜΕΡΙΚΟΥΡ (π.)	70	10490	προς Μπινιούλου 18/10
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. 'Αλεξάνδρεια 24/10	ΜΕΤΑΞΕΤΑ (δ.)	80	30875	πρ. «Viking Chief»
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Βαλέντσια 29/10	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Κουίνγκνιό 16/9	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (κ.)	79	43857	ε. Τέξας Σίτι 6/11
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	προς Χορμούζ 11/8	ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. 'Ικόνιο 1/11
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Γκλάντστοουν 10/10	ΜΗΛΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Κούβα 28/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	σφόχ Μόνγκλα 2/10	ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Νατιέρ 8/11
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 29/10	ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	α. 'Αλγκεθίρας 5/11
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σιγκαπούρη 10/11	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Κομώ Μπαϊ 29/10
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύνουθ 11/11	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 8/11	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρ. «Freezer Lynx»	ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	ε. Τσιταγκόγκ 9/11
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς 'Αλγέρι 16/10	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Σουάνση 4/11
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	προς Τουρκία 10/10	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς 'Ινδία 7/10
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	προς Τόκιο 20/10
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1559	δ. Γιβραλτάρ 10/11	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	προς Εύρωπη 24/10
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Βομβά 31/10	ΜΙΝΗΜΟΥΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Σαντάν 1/11
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τάραντα 3/11	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίστι 12/10
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 10/11	ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαϊρόν 'Αμπάς 17/10
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	ε. Βομβά 2/9	ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	προς Ρόττερταμ 27/10
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Σιβερίκ 8/11	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΟΥ	76	19633	μετ. «Lamda» (λ.)
ΚΥΡΙΑΚΗ II (Βρ.)	65	1509	προς «Λευκός Σάν»	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	προς Σαουδική 'Αραβία 9/10
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	ε. Βομβά 1/11	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. 'Ελλεμέρε Πόρτ 11/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιουροπορτ 11/11	ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	μετ. «Πασχάλης» (κ.)	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς 'Αλγερία 26/10
ΚΩΣΤΑΣ Ν. (Μ.)	70	9981	α. Τσιταγκόγκ 9/11	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Σουέζ 7/11
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	προς Μπόνου 4/10	ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	προς Χόγκ Κόγκ 22/10
ΛΑΒΑΝ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρ. «Castle Lady»	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	σφόχ Σερμάκα (δοθήκη)
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250	μετ. «Diamond Express» (κ.)	ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	προς 'Αμβέρσα 29/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	προς Νουαντίμπο 26/10	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 11/11
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	επώληθη Νορβηγούς	ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί 'Αστακό
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Καζαμπλάνκα 10/11	ΜΠΙΛΛ (κε.)	67	11407	μετ. «Glint»
ΛΑΙΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Παναμά 13/10	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Μπαχραϊν 5/11
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	μετ. «Kyra» (κ.)	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 21/10
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	προς 'Αγκόλα 23/7	ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	προς 'Ινδονησία 30/9
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. 'Ηστ Λόντον 26/9	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ν. Μαγκάλάρ 8/11
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Μογκαντίσου 20/10	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Θεσσαλονίκη 12/10	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ ('Ονδ.)	66	9085	α. Βομβά 1/11
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Κακούτα 21/10	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	προς 'Ιαπωνία 25/10
ΛΑΚΥΜΑΝ	80	16225	α. Τολέδο 27/10	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	προς Ποχόγκ 19/10
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 7/11	ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Τσιταγκόγκ 10/11
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	α. Βρέμη 28/10	ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ν. 'Υόρκη 5/11
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	προς Ρεσίφε 27/10	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Τέμα 9/11
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ 'Αλι 3/7	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Ροζάριο 8/11
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	προς Γιοκοχάμα 20/10	ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Μπότγουντ 1/11
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Σαϊντ Βίνονι 29/10	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ *	78	13889	προς 'Αλγερία 23/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Κουεζιμάνα 13/10	ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	προς Τσιταγκόγκ 31/10
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	προς Φιλιππίνες 11/10	ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τάμπα 5/11
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	προς Μομπάσα 31/10	ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Χονολουλού 19510
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Σαλβαντόρ 7/11	ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Μορμουγκού 18/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Αϊγύουστα 5/11	ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	α. Τερνέστη 8/11
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Βανκούβερ 6/11	ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	προς Γαλλία 28/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς Καοσιούγκ 30/10	ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Γαλλία 28/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σφόχ Χορμούζ (δοθήκη)	ΝΕΞΗΝ (κ.)	72	60414	α. Γιουροπορτ 12/11
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	προς Σαφάγκ 12/10	ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	προς Κίνα 23/9
ΛΕΙΞΟΕΣ (μ.)	63	10617	μετ. «Ντόν» ('Ονδ.)	ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	ε. Καζαμπλάνκα 7/11
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	προς Περσικό 28/10	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	προς Τουρκία 10/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	ε. Φιλαδέλφεια 9/11	ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.7)
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	μετ. «Fiducia» (κ.)	ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328	προς Κίνα 31/10
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	προς Μπαγκλαντές 19510	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. 'Ιντσόν 22/10
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	α. Σιγκαπούρη 7/11	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	11462	προς Λατβία 18/10
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΣ (κ.)	72	17914	προς Κούβα 17/10	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/10
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Φάλμουθ 7/11	ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	προς 'Αλγερία 17/10
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	προς Βενεζουέλα 9/10	ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	προς Σάφι 30/9
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Γκντάνσκ 7/11	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/10
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	α. Πόρτ Σαϊδ 5/11	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Τέξας Σίτι 31/10
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Λοριέν 9/11	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Μπαγκόγκ 30/9
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρ. «Freezer Lion»	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περσικού
ΛΗΝΤΕΡ Α. ('Ονδ.)	70	10399	ε. Κων/πολη 22/10	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	προς Μπαλκωνιό 6/10
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Μαντράς 5/11	ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	σφόχ Σουέζ 10/11
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	πρ. «Texaco Hannover»	ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719	ε. Πειραιά 19/9
ΛΗΤΟ II (π.)	72	6106	προς Ντουάλα 9511	ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	προς 'Ιράν 6/10
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	επώληθη άλλοδαπης	ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Μπαχραϊν 24/10
ΛΙΜΠΕΞΑ * (π.)	69	17872	ε. Λονδίνο 11/11	ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΛΙΝΑ ('Ον.)	66	2953	πρ. «Λεμόν»	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	προς Βάρρι 14/10
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Γένοβα 4/11	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	ε. Σάο Σεμπαστιάν 17/10
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Τζακσονβίλ 4/11	ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	προς Βενεζουέλα 26/10
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885	α. Βοστώνη 8/11	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Τάμπα 21/10
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885	α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/11	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Μαϊάμι 20/10
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	α. Ντάρμπαν 7/11	ΝΟΡΘ ΣΑΙΛΑΟΡ (κ.)	72	7266	α. Ρεϊνόν 10/11
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	μετ. «Κάπταιν Νίκος Α. (κ.7)	ΝΟΡΘ ΣΑΙΛΑΟΡ (κ.)	72		

ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Σουέζ 6/11	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	δ. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Γιοκοχάμα 9/11	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς 'Ινδία 20/10
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Βαλέντσια 2/11	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Ν. 'Υόρκη 2/11
ΝΤΟΣΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Κουνταλάρ 27/9
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σαντάνα 3/11	ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	ε. Βερακρούξ 11/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Σάο Σεμπαστιάν 2/11	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Κούβα 1/10
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Ρεσιφ 14/10	ΡΕΙ'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	α. Βάρρι 2/10
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοῦ	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Γκαλβεστον 27/9
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	μετ. «Κατερίνα II» (ε.)	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	δ. Γιβραλτάρ 11/11
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 15/10	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	προς Θέουτα 27/10
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	μετ. «Λεο Μ.» (κ.7)	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς 'Οννε 13/10
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Σουέζ 2/11	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	προς Κουβέιτ 26/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μπάρι 10/11	ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Κοπερ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/10	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σουέζ 12/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	προς Πακιστάν 24/9	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	προς 'Ινδία 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ν. 'Υόρκη 9/11	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	προς Ν. 'Ορλεάνη 22/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	προς Ρόττερταμ 29/10	ΡΟΥΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 26/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΞ (δ.)	76	126990	προς Πόρτ 'Αρθουρ 30/10	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Χάμπτον 1/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ΕΤΑ Κόζε 'Αϊλαντ 9/11	ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 12/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	προς Πόρτλαντ 23/10	ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	προς Μαρίνα ντι Καράρα 31/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φός 2/11	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΟΥΜΠΙ I (π.)	73	22626	δ. Π. Σαΐδ 5/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	όργει Πειραιά	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	προς Γκουάνα 13/10
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Κίνα 19/9	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	στό Ρίο Χάινα 31/10	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	στό Κοξίν 23/10	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	προς Γκουάνα 10/10
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Πενάγκ 27/10	ΣΑ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούξ (αποθήκη)
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς 'Ινδία 21/9	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. 'Αμθούργο 9/11
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958	ε. Βανκούβερ 9/11	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Μόκχα 31/10
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Τερνέστη 2/11	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Τζουμπάιλ 4/11
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	ε. Γκέιμς 30510	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 5/11
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Γκλενσάντα 5/11	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Βιζακαπάντα 3/10
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	δ. Γιβραλτάρ 11/11	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 2/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	δ. Σουέζ 10/11	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Αύγουστα 6/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακαμπα (αποθήκη)	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	68	1597	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/11
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Τάιμα 5/11	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Πειραιά 21/8
ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881	πρ. «Navi Wood»	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Τζουμπάιλ 18/9
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούξ (αποθήκη)	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Τύνιδα 5/11
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	α. 'Οζάκα 4/11	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Ρουέν 6/11
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Σουέζ 1/11
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	δ. Σουέζ 10/11	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	πρ. «Warrior»	ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	πρ. «Pacific Mariner»
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	ε. Κάδιξ 19/10	ΣΑΝ ΤΖΩΝΤΣ (κ.)	71	9084	στό Χό Τσι Μινχ Σιτ 13/10
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Σ (Βρ.)	67	19541	μετ. «Venus» (Ον.)	ΣΑΝΤΑΡ'Ι'Σ (κ.)	71	13575	στό Ρόζι 'Αϊλαντ 6/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Λα Σπέζια 7/11	ΣΑΝΤΕΣ (κ.)	70	13907	ε. Βομβάη 3/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Σχέζον 23/10	ΣΑΝΤΕΣ (Μ.)	67	1600	α. Ραβέννα 28/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Λουάντα 14/8	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	δ. Σουέζ 6/11
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Πόρτ Σαΐδ 2/11	ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 12/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	στό Ν. Μαγκαλόρ 9/11	ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	α. Βρέμη 10/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Π. Σαΐδ 1/11	ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Τενερίφη 26/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Μπάγια Μπλάνκα 19/10	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Πειραιά 27/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Βενετία 7/11	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Σιγκαπούρη 20/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Ουλάσαν 23/10	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Σχέζον 26/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Σάν Βινσέντε 29/10	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	μετ. «Ευάγγελος Χ.» (κ.)
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φάλμουθ Μπαϊν 9/11	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	προς Χορμούξ 23/10
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	πρ. «Freezer Leopard»	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	ε. Ρίο Γκράντε 6/11	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι 10/11
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	ε. Σιγκαπούρη 10/11	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Ντάρμπαν 4/11
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Καταγένη 8/11	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Μπεντί 4/9
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	α. Λός 'Αντζελες 1/11	ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μανίλα 28/10
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΞ	77	20822	α. Χόγκ Κόγκ 3/11	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	α. Χιούστον 22/10
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τάραντα 7/11	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I (κ.)	70	12578	προς Περού 12/9
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοῦ	ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	προς 'Αλεξάνδρεια 21/10
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	ε. Πειραιά 9/10	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Λός 'Αντζελες 1/11
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Χάμπτον 1/11	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Σεβίλλη 4/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	προς 'Ισπανία 24/10	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Βικτόρια 1/11
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Νταλιάν 1/11	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Βοστώνη 3/11
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Λός 'Αντζελες 7/11	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	στη Σιγκαπούρη 19/10
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Ρόττερταμ 28/10	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Μπαντάρ 'Αμπάς 19/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Τάιμα 22/10	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Φουτζέιρα 28/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	προς Γιάνμπου 5/7	ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	μετ. «Beta» (Μπχ.)
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	προς Κουβέιτ 10/10	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	δ. Παναμά 9/11
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Λομπίτο 1/7	ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	α. Τάραντα 11/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	δ. Σουέζ 6/11	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Σιγκαπούρη 31/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. 'Ακαμπα 21/10	ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Μάλαγα 8/11
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Σιγκαπούρη 1/11	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Σέλλ Χάβεν 5/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Βομβάη 17/10	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Χιούστον 6/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	α. Τζέντα 27/9	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Βικτόρια 2/11
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπαστιάν 4/11	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Χοσέ 'Ιγναθίο Τέρμιναλ 1/10
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	προς Ρας Τανούρα 24/10	ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	α. Μόντρεαλ 5/11
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	69	6162	α. 'Αλγκεθίρας 30/9	ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Τάιτσουγκ 26/10
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 6/11	ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	προς 'Ισπανία 28/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	69	9072	ε. Πειραιά 18/10	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	επιβάτη δαλλοδαπούς
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	76	44489	προς Μομπάσα 29/10	ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γένοβα 4/11
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	78	9864	ε. Καλκούτα 23/10	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Κιτιμάτ 8/11
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	προς Λός 'Αντζελες 25/10	ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	δ. Κων/πολη 8/11
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς 'Ινδονησία 9/5	ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 7/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Μπουκάναν 9/10	ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	προς Νταμμάμ 29/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	προς Νουαντίνμπο 4/10	ΣΗΜΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Κακογκάβα 8/11
ΠΟΥ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/9	ΣΗΜΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	προς Σιμόν 1/11
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	α. Φουκουγιάμα 4/11	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Ρόττερταμ 11/11
ΠΟΛΛΟΥΣ I. (κ.)	69	56893	στον Περισκοῦ	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Ούμ Σαΐδ 31/10
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	δ. Πόρτ Σαΐδ 6/11	ΣΗΛΑΚ (Μολ.)	72	17971	α. 'Ιτακούι 2/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Φουτζέιρα 30/7/87	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Καλουντιμποργκ 8/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Ουλάσαν 28/9	ΣΗΜΑΤ (κ.)	71	5861	προς Κουβέιτ 9/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/10	ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	α. Λονδίνο 7/11
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ροστόκ 6/10	ΣΗΜΕΡΙΤ (π.)	78	19211	προς Κούβα 27/10
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Μπλιμπάο 20/10	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Τίς 7/11
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρ. 'Απω 'Ανατολή 23/10	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Σάν Λορέντζο 2/11
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	δ. Σουέζ 1/11	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Νταμμάμ 8/10
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	προς Φιλίππινες 24/10	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 4/11
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σάλλομ Βόε 5/11	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Παρανάγιο 6/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	όργει Πειραιά	ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Νάπολη 10/11
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ρόττερταμ 12/11	ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	προς Ταρτούξ 30/10
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 4/10	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	α. Κομώ Μπαϊν 4/11
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 6/11	ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	α. Ρόττερταμ 5/11
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Σολαβέρρυ 30/10	ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	πρ. «Paramount»
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Μαντράς 9/11	ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Φός 7/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Φιλαδέλφεια 9/11	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Κομώ Μπαϊν 16/9
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Κολόμπο 22/10	ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Μοντεβιδέο 4/11
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	προς 'Ινδία 3/10	ΣΗΡΑΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Κων/πολη 6/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	προς 'Αλγερία 29/10	ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Καζαμπλάνκα 26/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Κέιπτάουν 30/9	ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	ε. 'Αμθούργο 10/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Χιούστον 17/10	ΣΗΣΚΟΥΥ (δ.μ.)	75	42619	α. 'Αλγκεθίρας 27/10

ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Φάλλουθ Μπαϊν 6/11
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Κ.)	74	31228	πρός Ταλίν 28/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Κόρπους Κρίστι 20/10
ΣΗΧΑΠΠΥ (Κ.)	73	14353	ε. Βηρυτιό 5/11
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (Κ.)	75	17129	α. Ν. Όρλεάνη 26/10

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Κάντλα 2/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κ.)	76	12440	α. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρός Νορβηγία 24/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	στη Μανίλα 21/9
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (Π.)	85	13911	α. Πόρτ Σαϊν 10/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Άλεξάνδρεια 28/10
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΡΙΟΤ (Κ.)	76	12440	α. Κολούμπια ρίβερ 9/11
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	πρ. «Γκούιντ Φαίθθ»
ΣΙΑΜΙΝΑ	78	32508	α. Τζέντα 21/10
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	δ. Πόρτ Σαϊν 4/11
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (Κ.)	75	16849	ε. Πόρτ Σουδάν 23/10
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (Κ.)	80	14825	ε. Μάντρε ντε Ντέους 1/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	δ. Π. Σαϊν 7/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Μομπάσα 19/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» (Όνδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	21022	πρός Μασάν 27/9
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	9645	α. Καλλάδο 1/11
ΣΚΑΡΟΣ (Κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪ ΚΡΕΣΤ	76	22377	μετ. «Γαμμα» (Λ.)
ΣΚΑΪ ΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ντάς Άιλαντ 31/10
ΣΚΑΪ ΜΑΝ (Κ.)	77	11679	α. Σιγκαπούρη 20/10

ΣΚΑΪ ΡΕΪΝΤΕΡ (Κ.)	76	10804	ε. Γάνδη 8/11
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (Κ.)	77	19993	ε. Λός Άντζελες 2/11
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Ίνδονησία 27/8
ΣΜΥΡΝΑ (Κ.)	74	20712	α. Παραντίτ 4/11
ΣΜΥΡΝΗ (Κ.)	77	8989	πρός Μπαντάρ Άμπας 20/10
ΣΟΝΙΑ (Κ.)	74	30340	α. Σάν Λορέντζο 18/10
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	α. Φρημάντλ 2/11
ΣΟΥΝΙΟΝ (Κ.)	67	13540	α. Πειραιά 2/11
ΣΟΦΙΑ Ν. (Π.)	72	4827	στον Πειραιά 16/9
ΣΠΑΡΤΑ (Π.)	69	1595	πρός Δ. Αφρική 18/10
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (Κ.)	77	12561	ε. Ντόρμπαν 4/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (Κ.)	69	34054	δ. Ντόβερ 1/11
ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	α. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	δ. Πόρτ Σαϊν 5/11
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (Κ.)	71	17878	πρός Λά Γκουαίρα 28/9
ΣΠΥΡΟ (δ.μ.)	62	12847	διάλυση Τσιταγκόγκ
ΣΠΥΡΟΣ Β. (Κ.)	70	11870	πρός Ίνδια 26/10
ΣΤΑΜΙΝΑ (Κ.)	69	13942	ε. Ραβέννα 8/11
ΣΤΑΡ (Κ.)	61	1586	α. Σαβόνα 9/11
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (Κ.)	74	24573	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (Κ.)	84	20494	πρός Άντεν 18/10
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (Κ.)	77	22893	πρός Κορέα 11/10
ΣΤΑΡΜΑΝ (Κ.)	78	18321	ε. Μανίλα 27/10

ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Γκάλεστον 1/11
ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.)	70	99011	στον Περσικό 12/7
ΣΤΑΡ ΣΗ (Κ.)	74	6925	ε. Πειραιά 8/8
ΣΤΑΥ (Κ.)	75	15113	πρός Βικτόρια 24/9
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.)	62	1133	ε. Πύλο 19/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (Κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (Κ.)	75	17894	δ. Σουέζ 11/11
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Μανίλα 14/10
ΣΤΟΡΚ (Κ.)	70	15265	δ. Π. Σαϊν 1/11
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	111171	πρός Άιν Σούκνα 11/10
ΣΦΙΝΞ (Κ.)	69	9822	α. Άλεξάνδρεια 3/11
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (Κ.)	72	9076	α. Μομπάσα 8/10
ΣΩΤΗΡΑΣ (Π.)	73	16317	ε. Τσιταγκόγκ 7/11
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Κίνα 21/10
ΤΑΜΑ ΙΙ (Όν.)	73	6254	μετ. «Veronica» (Όνδ.)
ΤΑΡΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (Κ.)	78	11562	ε. Παρανάγουα 6/11
ΤΑΡΙΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (Κ.)	73	19420	πρός Τολαγκνάρο 17/10
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (Κ.)	78	10372	ε. Λάγος 20/10
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	επώληθη άλλοδοποας
ΤΕΡΝ (Κ.)	73	19735	πρός Χόγκ Κόγκ 6/10
ΤΕΤΙ (Κ.)	70	10328	πρός Ντόρμπαν 30/10
ΤΖΑΣΠΕΡ (Κ.)	72	24615	ε. Φιλαδέλφεια 2/11
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (Κ.)	78	16329	δ. Παναμά 9/11
ΤΖΙΜΙΛΙΑ (Κ.)	71	16275	α. Καράτσι 5/11
ΤΖΙΝΑ Σ. (Κ.)	74	22294	α. Φέλιξ Τόου 9/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (Π.)	66	18781	δ. Σουέζ 6/11
ΤΖΙΟΒΙ (Π.)	75	3531	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 17/10
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	ε. Κασίμ 6/11
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Λονδίνο 12/11
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (Κ.)	70	9954	α. Μορμουγκάο 9/11
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (Κ.)	73	9044	α. Άλεξάνδρεια 1/10
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (Π.)	77	21926	πρός Κίνα 27/10
ΤΖΩΝ Λ. (Κ.)	76	16023	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (Κ.)	76	9833	ε. Σάντος 9/11
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (Κ.)	78	15660	α. Βαρκελώνη 10/11
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (Κ.)	75	12376	α. Ναντόρ 29/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Μπαμπόσα 29/10
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (Π.)	69	5406	δ. Παναμά 3/11
ΤΙΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ (Κ.)	73	12376	ε. Μανφρεντόνια 28/10
ΤΙΤΑΝ (Κ.)	76	15356	πρός Λά Γκουαίρα 28/9
ΤΟΞΑ (Κ.)	71	9082	ε. Γκουαγιακούιλ 5/11
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	πρός Πόρτ Σουδάν 14/10
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	πρ. «Κύζκος»
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Όρν 30/10
ΤΡΑΝΣΚΕΪ Π. (Κ.)	70	5538	στον Πειραιά 20/7
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (Κ.)	71	4881	ε. Πειραιά 4/11
ΤΡΑΣΤ (Κ.)	76	13550	πρ. «Pampas»
ΤΡΕΑΝΑ (Κ.)	77	17339	ε. Κομώ Μπαϊν 8/10
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρός Ουλσάν 29/10
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (Π.)	74	8915	πρός Σαγκάη 19/10
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. Φιομυμτσίνο 9/11

ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	στο Ντουμπάϊ 8/11
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	76	30746	πρός Ίνδονησία 31/10
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (Κ.)	73	43867	πρ. «Sunset Peak»
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (Κ.)	75	13567	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (Κ.)	76	13547	πρ. «Japan Rainboyy»
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ε. Σαγκάη 30/10
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (Κ.)	74	43867	πρ. «Lantau Peak»
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (Κ.)	72	79317	δ. Πόρτ Σαϊν 7/11
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Βοστώνη 28/10
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Λαράκ 2/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Κ.)	72	12463	ε. Γένοβα 9/11
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (Κ.)	74	11644	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Π.)	80	14397	πρός Άντεν 12/10
ΤΡΟΥ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (Κ.)	74	11644	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/10
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Γιούροπορτ 12/11
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 24/10
ΤΣΑΡΝΙΚ (Κ.)	71	12384	μετ. «Acorn» (Κ.)
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΘΕΡ (Κ.)	74	10059	πρός Μάρ ντε Πλάτα 28/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Π.)	82	15953	ε. Γκουαγιαμάς 20/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (Π.)	72	15948	α. Γκάλεστον 27/10

ΦΑΙΡΜΑΪ'Υ' (π.)	66	4572	ε. Ύμουιντεν 10/11
ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	75	16421	μετ. «Γουίνερ» (κ.)
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκαλόρ 14/10
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Κίνα 25/9
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	α. Σμύρνη 4/11
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Ν. Όρλεάνη 24/10
ΦΕΪΘ	70	15216	ε. Θεσσαλονίκη 29/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Μπαχραϊν 9/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Άγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	στο Γραντζί
ΦΙΛΙΑ	71	7201	άρχει Πειραιά
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Παναμά 21/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	πρός Πασιφ Γκουντιάγκ 16/9
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	δ. Σουέζ 6/11
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	α. Μπαρ 7/11
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Βασιλικό Μπαϊν 9/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Ραβέννα 5/11
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Λέγκχορν 30/10
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Παναμά 5/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρός Βομβάη 25/10
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Μανίλα 27/10
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Καράτσι 26/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Τζουμπάι 2/11
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρότερνταμ 1/9
ΦΛΕΪ'Μ (κ.)	72	16398	ε. Κομώ Μπαϊν 25/10
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	έπισκευές Πειραιά 11/7
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 9/11
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Σιγκαύκ 30/7/87
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	ε. Ταρραγκόνα 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Ίνδονησία 23/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Χιόστον 20/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Φρητδόν 7/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Τζόρφ Λασφόρ 26/10
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	πρός Χονολουλού 19/10
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Νάπολη 29/10
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Ρίο Ίανέιρο 19/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Χόγκ Κ-ογκ 31/10
ΦΡΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Ντακάρ 26/10
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Άβάννα 29/10
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	δ. Παναμά 10/11
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλας 22/10
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός Άγκόλα 6/10
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Λός Πάλας 8/11
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. «Φρίο Πρόγκρες»
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Γαλλία 23/10
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ναυπηγείται Άκίτσου
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρ. «Sun Happiness»
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρ. «Rose Mallows»
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρός Νιγηρία 5/10
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	δ. Παναμά 24/10
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Φόυνες 31/10
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)	73	5871	πρ. «Geeststar»
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρ. «Taihaku Maru»
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρ. «Osaka Reefer»
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261	πρ. «Freezer Lova»
ΦΡΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	α. «Cherry Island»
ΦΡΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Πειραιά 6/11
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρ. «Reefer Ciku»
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρός Κεηπτόν 1/10
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Μπαγκόγκ 15/9
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Παλάου Σαμπού 15/10
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στη Σιγκαπούρη 10/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	πρός Ταρτούς 19/10
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	ε. Λισαβόνα 8/11
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Σαγκάη 28/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Τερνέστη 8/11
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Άμσούργκ 28/10
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Ρουέν 2/11
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	πρός Σαγκάη 8/10
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Τάραντα 5/11
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Πειραιά 8/11
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός Ίνδονησία 26/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Μπαγκόγκ 31/10
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Χουάγκου 1/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Μπαντάρ 18/10
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	ε. Ν. Όρλεάνη 11/59
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Κασσιούγκ 28/10
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	ε. Ρουέν 6/11
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	α. Ροζάριο 4/11
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Ρός Ταουόρα 28/5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Άλγερία 20/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 1/11
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Άντοφαγκάτα 5/11
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Σιγκαπούρη 4/11

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.**

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 263836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists

BEST WISHES FOR A HAPPY AND PROSPEROUS NEW YEAR



CONTIMED GROUP STTT LTD

WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111