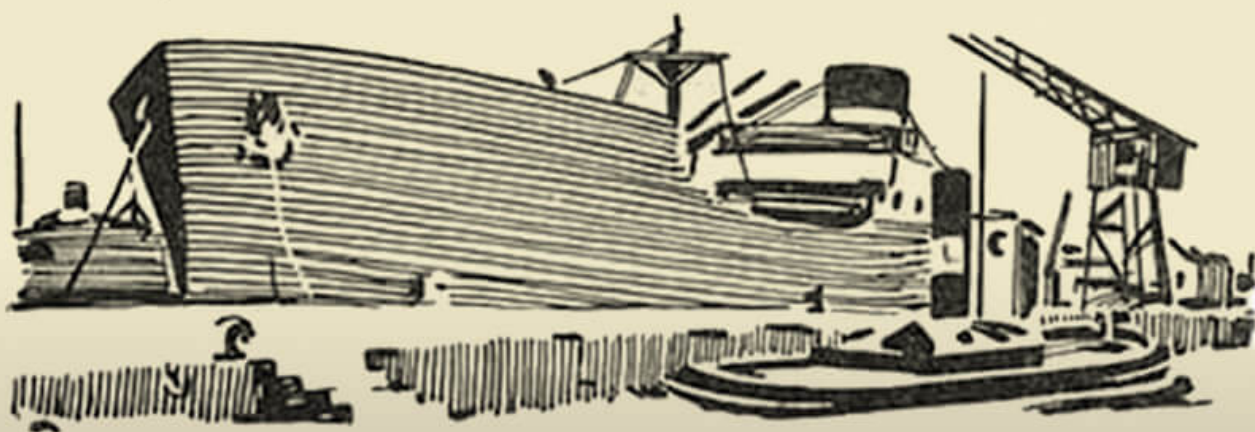


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1989
Αρ. Φύλλου 1304/1062

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1304/1062
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλώνιά
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



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

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

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 T RANS 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

I. ASKARIDIS

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 418-2551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01)-4182388 - 4182557

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

FRIGOSHIP CHARTERING OFFICE

1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

SUFLENORSA SA
CIARENAL 104-8D
36201 VIGO SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001



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

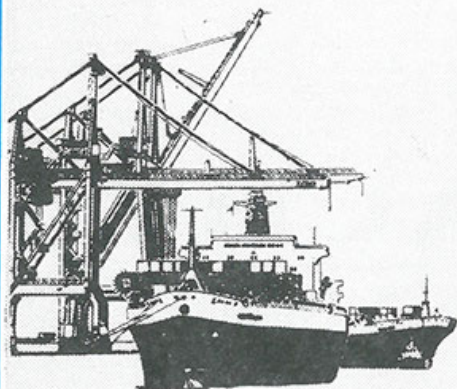


PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS TATINERY
BONDED FREE MAJOR PHILIPPINE PORTS

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 58ο

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1989
ΝΘ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1304/1062

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1304/1062 October 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

- 16 Η όμιλία του Υπουργού Ναυτιλίας
κ. Άριστ. Παυλίδη στην Ναυτιλιακή Λέσχη.

- 19 Ναυτιλίες του Κόσμου.
Μία απεικόνιση των κρατικών και ιδιωτικών στόλων
των χωρών της Λατινικής Αμερικής.

- 21 Οργάνωση πλοίου σε θέματα ασφαλείας.
Άρθρο του πλοιάρχου κ. Μιχάλη Φραγκιά.

- 23 Ιστορικά θέματα. Τρεις πρόσφατες εκδόσεις
για τη Ναυτιλία της Ιθάκης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
14 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
31 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
35 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
36 ENGLISH SUPPLEMENT
39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Ρεαλισμός και τόλμη

Θά τό πούμε έξω από τά δόντια: Δέν μās ίκανοποίησε ή όμιλία του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη στη Ναυτιλιακή Λέσχη. Καί δέν μās ίκανοποίησε γιατί δέν ξεκαθάρισε ένα σημαντικότατο, κατά την αντίληψή μας, θέμα, γιατί δέν ξεκαθάρισε τί είναι εκείνο πού θέλει ή 'Ελληνική Πολιτεία αναφορικά, φυσικά, μέ τό πρόβλημα «'Ελληνική Ναυτιλία», ένα πρόβλημα πού άφορά την 'Ελληνική Πολιτεία και όχι την 'Ελληνική Ναυτιλία πού στό σύνολό της συνεχίζει την άνοδική της πορεία ενώ ό υπό 'Ελληνική σημαία στόλος εξακολουθεί, δυστυχώς, νά συρρικνώνεται.

'Ασφαλώς είναι ιδιόμορφη ή σημερινή κυβέρνηση. 'Υπό τή ιδιότητα μέλους αυτής της κυβερνήσεως ό κ. Παυλίδης υποστήριξε ότι δέν μπορούσε νά πεί ή νά κάνει περισσότερα από όσα έκανε. 'Αλλά στη Ναυτιλιακή Λέσχη ό κ. Παυλίδης μίλησε και σαν πολιτικός, σαν μέλος δηλαδή ενός κόμματος τό όποιο διεκδικεί την έξουσία στις έπικείμενες εκλογές για την εκλογή νέας Βουλής. Καί δέν μās έπεισε μέ όσα έπείπε ότι υπάρχει ή βούληση για νά έπωφελείται πρωτίστως ή χώρα από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων, πράγμα τό όποιο μπορεί νά έπιτευχθεί στό έπακρο μόνον όταν προσελκυσθούν στό έθνικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία.

'Ασφαλώς για την επίλυση του προβλήματος πού αντιμετώπιζει ή 'Ελληνική Πολιτεία, για νά σταματήσει, ή συρρίκνωση του έθνικού νηολογίου και για νά επαναπατριστούν τά ελληνόκτητα πλοία χρειάζεται ένα σταθερό και άδιατάρακτο θεσμικό πλαίσιο.

'Ασφαλώς δέν χωρεί κρατική παρέμβαση στη Ναυτιλία.

'Ασφαλώς χρειάζεται σθεναρότερη παρουσία της 'Ελληνικής Πολιτείας στους διεθνείς οργανισμούς και στην ΕΟΚ.

ΠΑΛΙ ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ

Μέ άφορμή σχόλιο του προηγούμενου τεύχους μέ τόν τίτλο «Προβληματίζουν οι Φιλιππινέζοι», μās έπισημαίνεται ότι ό προβληματισμός δέν προέρχεται μόνον από όσα έπισημάναν, όρθότατα, τά «Ναυτικά Χρονικά» αλλά και από την έλλειψη έπαρκούς αριθμού αξιωματικών γέφυρας και μηχανής πού σημειώνεται τόν τελευταίο καιρό και δημιουργεί σοβαρότατα προβλήματα, δυσεπίλυτα πολλές φορές, στην επάνδρωση των πλοίων πού χρησιμοποιούν Φιλιππινέζικα πληρώματα.

Μετά από όλα αυτά θά έπιχειρήσουμε μία πρόβλεψη: Οι Φιλιππίνες, μετ' ου πολύ, θά χάσουν τά 750 έκατ. δολάρια πού εξασφαλίζουν έτησίως από την άπασχόληση Φιλιππινέζων ναυτικών σέ ξένα πλοία, περιλαμβανομένων φυσικά και των ελληνικών — αν μάλιστα μπουν στό «χορό», εκτός των άλλων και τά προερχόμενα εκ Σοβιετικής 'Ενώσεως πληρώματα πού περισεύουν μετά τή μείωση της οργανικής συνθέσεως των σοβιετικών πλοίων, μέ αποτέλεσμα νά υπάρχει όξέυτατο πρόβλημα άπασχολήσεώς τους, οι δυσμενείς εξελίξεις σέ βάρος των Φιλιππινέζων, οι όποιοι έχουν σηκώσει πολύ ψηλά τή μύτη τους, θά είναι καταλυτικές.

ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Οι έπισημάνσεις του Προέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθη Γουρδομιχάλη στην πρόσφατη συνέντευξή του προς τους δημοσιογράφους άναφορικά τή σημερινή θέση του ελληνικού έφοπλισμού πρέπει νά προσελκύσουν την ιδιαίτερη προσοχή όλων, γιατί δείχνουν πολλά, φυσικά σέ όσους θέλουν νά δούν:

Ο ελληνικός έφοπλισμός, υπογράμμισε ό

κ. Γουρδομιχάλης, προχωρεί μέ έπιτυχία σέ μία σταθερή και συνεπή ανάπτυξη. Καίόρθωσε νά ξεπεράσει την πολύχρονη κρίση σέ μεγάλο βαθμό και, άμέσως, νά μπει στό δρόμο της άναπτύξεως, ώστε σήμερα νά βρίσκεται πάλι στην παγκόσμια κορυφή.

Οι 'Ελληνες έφοπλιστές διαθέτουν ένα στόλο γύρω στό 80.000.000 τόννους σύγχρονων προδιαγραφών και εύελικτης διαχειρίσεως.

Βεβαίως, τό μεγαλύτερο μέρος του στόλου αυτού βρίσκεται υπό ξένη σημαία, όπως συμβαίνει μέ όλους τους εύρωπαϊκούς στόλους, πλην όμως ή διαχείρισή του, στό μεγαλύτερο ποσοστό, γίνεται από τόν Πειραιά.

Τά παθήματα της κρίσεως έχουν γίνει μαθήματα, για τόν ελληνικό έφοπλισμό. Προχωρεί μέ προσεκτικά βήματα στην έπιχειρηματική του ανάπτυξη, αλλά άναζητά και ύλοποιεί νέες ιδέες, πού άνοίγουν καινούργιους δρόμους στό διεθνές σίμπινγκ. Οι έταιρίες εύρείας διεθνούς συνεργασίας μέ πηγές χρηματοδοτήσεως, πέραν από τις παραδοσιακές τραπεζικές, είναι ένας χώρος, πού ό 'Ελληνας έφοπλιστής κινείται ήδη μέ άνεση και έπιτυχία.

Μέ λίγα λόγια τό 1989, εξέλισσεται σέ καλή χρονιά για τόν 'Ελληνα έφοπλιστή, άφού και ή διεθνής οικονομική συγκυρία, συντηρεί δραστήρια όποιαδήποτε ναυλαγορά.

ΤΟ «ΣΠΑΘΙ ΤΟΥ ΔΑΜΟΚΛΗ»

Η έπισημάνση του κ. Λουκά Χατζηϊωάννου άναφορικά μέ τό ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο της 'Ελλάδος και της Κύπρου νομίζουμε ότι ήταν από τις σημαντικότερες πού έγιναν στη σύνοδο «Ναυτιλιακή Κύπρος 1989» ή όποια πραγματοποιήθηκε πρό 15θήμερου στη μεγαλόνησο και προσέλκυσε τό διεθνές ενδιαφέρον. Καί δέν πρέπει σέ

'Ασφαλώς χρειάζεται ή συναίνεση των πολιτικών παραγόντων της χώρας προς τή Ναυτιλία και ή συμπαράσταση των ναυτικών.

Όλα αυτά, όπως έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένα οι στήλες αυτές, δέν άρκούν. Χρειάζεται ακόμη νά δούμε τί γίνεται γύρω μας, νά προσαρμοσθούμε στις σημερινές συνθήκες και νά ξεπεράσουμε τους ανταγωνιστές μας.

Χρειάζεται τό θεσμικό μας πλαίσιο νά μήν ύστερεί των θεσμικών πλαισίων πού έχουν καθιερώσει όλοι οι άλλοι.

Χρειάζεται ή κρατική παρέμβαση νά έξαντλείται στην παροχή ύπηρεσιών προς τή Ναυτιλία και τό πλοίο και καλώς εκπαιδευμένων ναυτικών για την επάνδρωση των σύγχρονων πλοίων.

Χρειάζεται ή σθεναρή παρουσία της 'Ελληνικής Πολιτείας νά μήν περιορίζεται στους διεθνείς οργανισμούς και την ΕΟΚ αλλά νά έπεκτείνεται σέ όλόκληρο τόν κόσμο για την άπολεσματική υποστήριξη και προστασία του 'Ελληνικού πλοίου.

Χρειάζεται ή συναίνεση των πολιτικών παραγόντων νά μήν περιορίζεται σέ φραστικά πυροτεχνήματα και ύψηλές κορώνες.

Χρειάζεται νά προσφέρουμε στό υπό 'Ελληνική σημαία πλοίο όλα εκείνα πού έχουν έπιτύχει τά ελληνόκτητα στις διάφορες λύσεις στις όποιες είχαν καταφύγει για νά έπιζητήσουν τή διάρκεια της τελευταίας μακρόχρονης ναυτιλιακής κρίσεως και εξακολουθούν νά χρησιμοποιούν για νά μήν ξαναβρεθούν στην προηγούμενη θέση.

Χρειάζεται, τέλος, ρεαλισμός και τόλμη. Θά υπάρξουν;

καμία περίπτωση νά περάσει άπαρατήρητη, γιατί δείχνει ότι είμαστε ξεπερασμένοι και παράδειγμα προς άποφυγή!

Μιλώντας, συγκεκριμένα, για την πρόθεση μεταφοράς στην Κύπρο του ελληνικού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου, ό κ. Χατζηϊωάννου παρομοίωσε τό προταθέν νομοσχέδιο σάν τό «σπαθί του Δαμοκλή» πού έπικρέμαται πάνω από τό κεφάλι της κυπριακής σημαίας και άπειλεί σοβαρά τή μελλοντική ναυτιλιακή ανάπτυξη της Κύπρου.

Τό κυπριακό νομικό σύστημα πού καλύπτει τή Ναυτιλία, υπογράμμισε ό κ. Χατζηϊωάννου, βασίστηκε στό κοινά άποδεκτό και παγκόσμια δαδεδομένο άγγλικό νομικό σύστημα και ή έπιλογή αυτή άποδείχθηκε έπιτυχής άφού ή κυπριακή σημαία άναγνωρίστηκε γενικά σέ παγκόσμιο έπίπεδο. Θέλω νά έπιστήσω, πρόσθεσε, την προσοχή της (κυπριακής) κυβερνήσεως στό κακό πού νομίζω μπορεί νά κάνει εάν καταργήσει τόν ύπάρχοντα άγγλικό νόμο προκειμένου νά εισαγάγει ένα νέο νομοσχέδιο βασισμένο στόν ελληνικό νόμο. Τό ύφιστάμενο σύστημα λειτουργήσε καλά, δέν έμφανίζονται δυσκολίες στην καθημερινή λειτουργία, ούτε αλλωστε ύπήρξαν προβλήματα στις σχέσεις έφοπλιστών και Τραπεζών πού είναι καθοριστικές για τό μέλλον — για ποιά λόγο χρειαζόμαστε ένα καινούργιο δίκαιο, διερωτήθηκε, όρθότατα, ό κ. Χατζηϊωάννου και πρόσθεσε μέ τήν ιδιότητα του Προέδρου της 'Ενώσεως Κυπρίων 'Εφοπλιστών, ότι ή 'Ενωσή έκτιμά ότι τό προταθέν νομοσχέδιο δέν πρόκειται νά ώφελήσει κανένα και δέν πρέπει νά σταλεί στη Βουλή από την (κυπριακή) κυβέρνηση.

Μιλώντας για τή δημιουργία του Κυπριακού Νηολογίου ό κ. Χατζηϊωάννου άναφέρθηκε στη δικαιολογημένη, όπως τή χαρακτήρισε, δυσπιστία στις δεκαετίες του '60 και του '70 άλλα σιγά και σταθερά ή Κυπριακή

σημαία περιεβλήθη με έμπιστοσύνη και τό κυπριακό νηολόγιο αποτελεί μία δυναμική παρουσία ανάμεσα στις πρώτες σημαίες του κόσμου, γεγονός που προσελκύει την αναγνώριση αλλά και την ίση αντιμετώπιση από τους ασφαλιστές, τους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς, τους Νηογνώμονες και τους ναυλωτές σε παγκόσμιο επίπεδο — ή συνέπεια και η σοβαρότητα που δίνει και καθοδηγεί τις υποθέσεις του κυπριακού νηολογίου δημιουργήσαν τό θαύμα της Κυπριακής Ναυτιλίας, υπογράμμισε ο κ. Χατζηγιάννου και νομίζουμε, πέρα από τό γεγονός ότι κανένας δεν μπορεί να έχει αντίρρηση, ότι πρέπει να κοιτάζουμε πιο συχνά προς τό εξω για να βλέπουμε τί κάνουν οι άλλοι.

• Αξίζει να αναφερθεί, γιατί δείχνει τη συστηματική δουλειά που γίνεται στην Κύπρο, ότι άμεσα μετά τη λήξη της συνόδου «Ναυτιλιακή Κύπρος 1989» οργανώθηκε στη Λάρνακα από τό Ίδρυμα Πιερίδη διεθνές επιστημονικό συνέδριο με θέμα «Οι πολιτισμοί του Αιγαίου και οι προεκτάσεις στην Κύπρο και την Ανατολική Μεσόγειο, 2000 - 600 π.Χ.» με τη συμμετοχή επιστημόνων διεθνούς κύρους, που συνδυάστηκε με τόν έορτασμό των 150 χρόνων του Αρχαιολογικού Μουσείου του Ίδρυματος Πιερίδη.

ΣΤΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση δέχθηκε ή εύρτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια τήν έκλογή του κ. Δημήτρη Νομικού στη θέση του αντιπροέδρου του Έλληνικού Νηογνώμονα, ό όποιος συνεχίζει σταθερά τήν άνοδική του πορεία και με μόνιμο στόχο να προσφέρει τίς υπηρεσίες του σε όσο τό δυνατόν περισσότερα ελληνικά πλοία.

Με τήν ευκαιρία επαναλαμβάνουμε ότι είναι από κάθε πλευράς συμφέρουσα ή χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του Έλληνικού Νηογνώμονα και από τά πλοία ακόμη που δεν φέρουν τήν κλάση του, στόν τομέα, λόγω χάρη, των κυβερνητικών πιστοποιητικών. Θά επαναλάβουμε ακόμη ότι οι δυνατότητες του Έλληνικού Νηογνώμονα για τήν εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου σε όλο τόν κόσμο δεν διαφέρουν στό παραμικρό από τίς δυνατότητες των υπόλοιπων Νηογνώμωνων.

Τέλος και έπειδή είναι γνωστές οι έπιρροές που ασκούνται, κανείς δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι είναι εύκολη ή μεταβολή Νηογνώμονος σε υπάρχοντα πλοία, ή κλάση όμως του Έλληνικού Νηογνώμονα μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύχεως στίς περιπτώσεις αγοράς νέων πλοίων και νομίζουμε ότι αυτή ή πλευρά πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα από τόν ελληνικό έφοπλισμό, γιατί πέρα από όλα τά άλλα, ένας ισχυρός έθνικός Νηογνώμονας αποτελεί ουσιώδες τμήμα τής ναυτιλιακής υποδομής όποιασδήποτε κατ' έξοχην ναυτιλιακής χώρας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

• Η Έπιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου εξέλεξε τόν Εύρωπαϊκό κ. Παύλο Σαρλή να συντάξει τήν έκθεση και να εισηγηθεί προς τήν Όλομέλεια του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου τίς απόψεις τής Έπιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού πάνω στην πρόταση τής Κομισιόν: «Μέτρα για τή βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας τής Κοινοτικής Ναυτιλίας».

• Η ανάληψη τής εργασίας αυτής από τόν κ. Σαρλή, ό όποιος γνωρίζει σαφώς τίς ιδιομορφίες και τά γενικότερα θέματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας, κρίνεται σάν μία ουσιαστική έπιτυχία, καθώς τόν Συμβούλιο των Υπουργών τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας δεν μπορεί να προχωρήσει σε αποφάσεις που να δεσμεύουν τά κράτη- μέλη, χωρίς προηγουμένως να άκούσει τήν πρόταση τής Έπιτροπής Μεταφορών.

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

• Ο Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιάλης στην πρό ήμερών συνέντευξή του προς τούς δημοσιογράφους άποκάλυψε ότι ό ελληνικός έφοπλισμός ανέλαβε τή δαπάνη ειδικής έρευνας για τόν προσδιορισμό τής σημερινής θέσεως του ΝΑΤ.

Μιλώντας συγκεκριμένα για τό ΝΑΤ, ό κ. Γουρδομιάλης τόνισε ότι κατ' άρχήν θα πρέπει να υπογραφισθεί ή προσπάθεια που κατεβλήθη για τήν κανονική, τήν έγκαιρη δη-

λαδή καταβολή των συντάξεων του ΝΑΤ. Παρά τό γεγονός ότι τό μέγα πρόβλημα του Ταμείου, τό οικονομικό παραμένει άνοικτό, μέχρι ότου όμως κριθεί όριστικά ή τύχη του, ικανοποιεί τό γεγονός ότι ό συνταξιούχος θά πάψει να άνησυχεί για τό πότε θά πάρει τήν έπιταγή του. Είναι κι αυτό, κάτι.

• Αλλά τό πρόβλημα του ΝΑΤ, πρόσθεσε, είναι τεράστιο και πολύπλοκο. Γι' αυτό, για τόν άκριβη προσδιορισμό και τήν καταγραφή του, ή Ένωσή μας, προσέφερε να καλύψει τή σοβαρή δαπάνη, μιάς εις βάθος έρευνας στο Ίδρυμα που ήδη έχει άρχίσει με ειδικούς. Ετσι ελπίζουμε σύντομα να πληροφορηθούμε τά άκριβη οικονομικά μεγέθη του ΝΑΤ, (έσοδα, εισφορές, τόκους, υποχρεώσεις) και ακόμα να προσδιορίσουμε τόν ρυθμό έκκαθάρισης των ναυτολογίων ώστε να ληφθούν μέτρα για τήν ταχεία έκδοση των τελικών φύλλων έκκαθάρισης χωρίς τίς σημερινές καθυστερήσεις.

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΜΑΥΡΑΚΑΚΗ

• Ορισμένοι δημοσιογράφοι, λίγοι εύτυχώς, φαίνεται ότι ένοχλούνται από τίς έπενδυτικές δραστηριότητες των Έλλήνων Έφοπιστών. Άλλώς δεν μπορούμε να εξηγήσουμε, τουλάχιστον έμεις, όσα και όπως τά έγραψε τό «Ποντίκι» στίς 22 Σεπτεμβρίου με άφορμή τίς πληροφορίες που είχαν δημοσιευθεί άκριβώς τήν προηγούμενη ήμέρα για τήν ίδρυση νέας Τράπεζας από τόν κ. Γιάννη Μαυρακάκη.

• «Τόν γνωρίσαμε, έγραψε τό «Ποντίκι» (διατηρούνται τό ύφος και ή γραφή), όταν θέλησε ν' αγοράσει τό συγκρότημα Λαμπράκη — μιά αγορά που γρήγορα ματαιώθηκε.

• Τόν... χάσαμε από τότε.

• Τόν ξαναβρίσκουμε τώρα, έτοιμο ν' άνοίξει... τράπεζα!

Και τό όνομα αυτού, Γιάννης Μαυρακάκης, έφοπιστής, κρητικός με ... έδρα τήν Αίγινα (Πέρδικα) απ' όπου είναι ή γυναίκα του και με κουμπάρο τόν μέχρι πρότινος διοικητή τής Έθνικής Στέλιο Παναγόπουλο, που προφανώς τόν ... έστρεψε προς τίς τράπεζες!

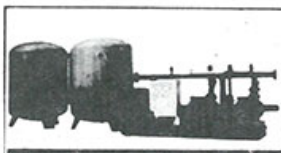
ΑΡΧΙΚΟ κεφάλαιο; 2,2 δισ.

ΤΖΑΜΠΑ πράμα...».

• Έν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με τίς πληροφορίες που υπάρχουν, ό κ. Γιάννης Μαυρακάκης προχωρεί στην ίδρυση Τράπεζας με άρχικό κεφάλαιο 2,2 δισ δραχμών που θά προέλθει από τή δραχμοποίηση ισόποσου συναλλάγματος και θά καταβληθεί έξ όλοκλήρου από τόν Όμιλο Μαυρακάκη ό όποιος θά είναι και ό μοναδικός μέτοχος. Κατά τίς ίδιες πληροφορίες έχει ήδη ολοκληρωθεί ή προεργασία για τήν ίδρυση τής νέας Τράπεζας, ή όποια θά δραστηριοποιηθεί ιδιαίτερα στο χώρο των εξειδικευμένων επενδυτικών τραπεζών ενώ παράλληλα θά άναπτύξει και τίς παραδοσιακές τραπεζικές έργασίες και σε κάποιο άλλο στάδιο θά διερευνηθεί ή δυνατότητα συνεργασιών με ξένες Τράπεζες που δραστηριοποιούνται επίσης στο χώρο των επενδυτικών τραπεζών.

• Υπενθυμίζουμε ότι ενδιαφέρον για τή δημιουργία Τράπεζας στην Έλλάδα έχει επιδείξει και ό κ. Γιάννης Λάτσης και φυσικά δεν είναι ή πρώτη φορά που ό έφοπλισμός άσχολείται με τή δημιουργία Τραπεζών — έχουν προηγηθεί ό άείμνηστος Ίωάννης Κ. Καρράς που είχε δημιουργήσει τήν πολυσυζητημένη σήμερα Τράπεζα Κρήτης και ή όμάδα των έφοπιστών που μετείχε στην ίδρυση τής Τράπεζας Έργασίας με τήν εκπληκτική έπιτυχία και άνοδική πορεία.

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ*



Για Ξενοδοχεία, Γκαράζ, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας κ.λπ.

ΜΕΛΕΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

Αντιληπτική Ελλάδα

ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7 και ΔΟΙΡΑΝΗΣ

ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ. 95 69 822 - 95 68 156

TELEX 222772 ABSH GR

* Με τίς προδιαγραφές πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

ΑΝΤΛΙΕΣ MONOBLOCK "NM"

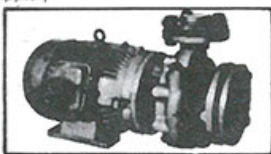
από 1 έως 10 PS, κατά DIN 24255

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

• Λίγα εξαρτήματα • Χαμηλό κόστος κατασκευής • Γρήγορη κατασκευή • Εύκολη εγκατάσταση • Τελεία ευθυγράμμιση

ΧΡΗΣΗ

• Για τήν μεταφορά καθαρών ή ελαφρών ακαθάρτων και μη διαβρωτικών υγρών • Αρδευσεις, με κατάκλυση ή τεχνητή βροχή • Κυκλοφορία θερμού και ψυχρού νερού • Κλιματιστικές εγκαταστάσεις • Βιομηχανικές εγκαταστάσεις και πολλές άλλες χρήσεις.



Αντιληπτική Ελλάδα

Μενελάου 5-7 & Δοιράνης, Καλλιθέα 176 72

☎ 9569822, 9568156 Τηλ.: 222772 ABSH GR

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚΕΡΣ

Στήν πρόσφατη έκθεσή του ο Νορβηγικός οίκος Fearnleys παρέχει την εικόνα του παγκόσμιου στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, στα οποία περιλαμβάνει τα πετρελαιοφόρα, τα μεταλλευματοφόρα και τα μικτά άνω των 10.000 τόν. d.w., όχι όμως τα χημικά, ύγραριοφόρα, πλοία μεταφοράς κοντέινερς κλπ.

Στό τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1989 ο παγκόσμιος στόλος των χύδην φορτίων περιλάμβανε 7.616 πλοία, 466,8 εκατ. τόν. d.w. Σε σχέση με το προηγούμενο αντίστοιχο χρονικό διάστημα παρουσιάζεται αύξηση κατά 5,9 εκατ. τόν. d.w. Η αύξηση αυτή δεν είναι ισομερής αλλά είναι μεγαλύτερη στα μεταλλευματοφόρα, μικρότερη στα πετρελαιοφόρα και ελάχιστη στα μικτά. Ειδικότερα κατά κατηγορίες, τα πετρελαιοφόρα ανέρχονται σε 2.548 συνολικού τόνναζ 235 εκατ. τόν. d.w., τα μεταλλευματοφόρα σε 4.685 πλοία 198,9 εκατ. τόν. d.w. και τα μικτά σε 283 πλοία 32,9 εκατ. τόν. d.w.

Η κατανομή του στόλου αυτού κατά σημαία φέρει πρώτη τη Λιβερία με τόνναζ 82,9 εκατ. τόνους, δεύτερο τον Παναμά με 52,4 εκατ., τρίτη την Ελλάδα με 34,7 εκατ., τέταρτη την Ιαπωνία με 32,1 εκατ. και πέμπτη τη Μεγ. Βρετανία με 28,4 εκατ. τόν. d.w. Ακολουθούν κατά σειρά η Κύπρος, Νορβηγία, Μπαχάμες, ΗΠΑ, Φιλιππίνες, Ρωσία και Κίνα.

Εξάλλου η κατανομή κατά μέγεθος, στα μέν πετρελαιοφόρα και μεταλλευματοφόρα, φέρει πρώτη την κατηγορία των σκαφών 25-40.000 τόνων, ακολουθούμενη από τα σκάφη 80-100.000 τόν. d.w., ενώ στην κατηγορία των μικτών προηγούνται τα σκάφη 100-150.000 τόνων ακολουθούμενα από τα σκάφη των 60-80.000 τόν. d.w. Χαρακτηριστικό είναι ότι ενώ τα μεταλλευματοφόρα σταματούν στους 200.000 τόν. d.w. τα πετρελαιοφόρα συνεχίζουν και περιλαμβάνουν 25 μονάδες άνω των 400.000 τόν. d.w., 55 μονάδες μεταξύ 300-400.000 τόν. d.w. και 212 μονάδες μεταξύ 250-300.000 τόν. d.w.

ΕΧΑΣΕ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Μετά είκοσαετή περίπου πρωτοκαθεδρία στον τομέα της διαλύσεως πλοίων, η Φορμόζα χάνει φέτος τον τίτλο προς όφελος της Λαϊκής Κίνας.

Στό διάστημα των έξι πρώτων μηνών του έτους στα διαλυτήρια της Φορμόζας παραδόθηκαν μόνο 27 πλοία 154.275 τόν. έλ. έκτοπισματος, έναντι 108 πλοίων 865.533 τόν. του αντίστοιχου εξαμήνου του 1988. Μέχρι τέλους του έτους υπολογίζεται ότι τό πρόσ διάλυση τόνναζ θά φθάσει τούς 300.000 τόνους έναντι 1,2 εκατ. τόν. του 1988. Ως κύ-

ριοι λόγοι της κάμψης σημειώνονται η ύψωση των ήμερομισθίων, η έλλειψη εργατικών χερών, η απότομη ανάτιμηση των παλαιών πλοίων και η μείωση του πρόσ διάλυση πετρελαιοφόρου τόνναζ.

Αντίθετα η Λαϊκή Κίνα πραγματοποίησε στό εξαμήνο αυτό διαλύσεις της τάξεως των 300-400.000 τόν. έλ. έκτοπισματος με προοπτική νά φθάσει τό ένα εκατ. τόνους μέχρι τέλους του έτους. Εκτός της Κίνας και η Ινδία φαίνεται ότι θά υποσκελίσει τη Φορμόζα, δεδομένου ότι τό πρώτο πεντάμηνο του έτους διέλυσε περί του 200.000 τόνους, ελπίζοντας ως τό τέλος νά φθάσει τούς 500.000 τόνους. Εξάλλου νέοι ανταγωνιστάι στην αγορά αυτή θεωρούνται επίσης τό Μπαγκλαντές, η Μαλαισία, η Ινδονησία και η Ταϊλάνδη, χώρες οι οποίες πλεονεκτούν σε άφθονα και φθηνά εργατικά χέρια, με ήμερομισθίο 15 και 20 φορές χαμηλότερο από της Φορμόζας.

Τό μόνο ούσιαστικό πλεονέκτημα των διαλυτηρίων της Φορμόζας έγκειται στην ύψηλή παραγωγικότητά τους, αφού άρκοιιν δέκα ήμερες γιά τη διάλυση σκάφους των 5.000 τόνων σε σύγκριση με τούς 2-3 μήνες πού χρειάζονται οι άλλες χώρες. Γι' αυτό και πιστεύεται ότι θά μπορέσει νά ανακτήσει την παλιά της δραστηριότητα μέσα στα επόμενα ένα ή δύο χρόνια, όποτε αναμένεται περί τά 60 παλιά πετρελαιοφόρα θά οδηγηθούν πρόσ διάλυση.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ 1988

Σύμφωνα με την τελευταία στατιστική του Λούδς Ρέτζιστερ, τό άπωλεσθέν κατά τό 1988 τόνναζ δέν ξεπέρασε τίς 865.000 τόνους γκρός, σημειώνοντας έτσι τό χαμηλότερο επίπεδο άτυχημάτων από 18ετίας. Τά πιό χαρακτηριστικά στοιχεία της στατιστικής αυτής είναι τά ακόλουθα:

Τό σύνολο των προσώπων πού σκοτώθηκαν ή χάθηκαν ανέρχεται σε 763, από τούς όποιους οι 400 είναι θύματα του Φιλιππινέζικου πλοίου «Dona Marylin», πού χάθηκε στον τυφώνα Ruby. Εξάλλου επί 231 περιπτώσεων όλικής άπώλειας πλοίων σημειώθηκαν 52 θάνατοι. Οι ύψηλότεροι αριθμοί άναφέρονται στην κατηγορία των «ναυαγίων» με 105 πλοία και 561 νεκρούς, μολοντί τό αντίστοιχο τόνναζ από τούς 395.217 τόν. γκρός του 1987 έπεσε στους 169.575 τόν. γκρός. Στην κατηγορία «άπώλειαι» τό μεγαλύτερο ποσοστό όφείλεται στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου με θύματα πέντε πλοία 268.795 τόν. γκρός.

Κατά σημαίες, οι άπώλειες έθιξαν κυρίως την Ιαπωνία με 33 άπωλεσθέντα πλοία, τόν Παναμά με 27 πλοία και τίς Ήν. Πολιτείες με 13 πλοία. Σε τόνναζ όμως άπωλεσθέντων πλοίων προηγείται η Παναμαϊκή σημαία με 173.074 τόν. γκρός και ακολουθεί η Κυπριακή.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Όπως διαπιστώνει ο χρονικογράφος του Λούδς Λίστ, η μεταφορά της θεωρίας στην πράξη είναι πάντα μία πολύ δύσκολη υπόθεση. Όστόσο όρισμένα γεγονότα δείχνουν πώς αυτό μπορεί νά επιτευχθεί κάποτε με έκπληκτική εύκολία. Μία τέτοια περίπτωση αποτέλεσε τό συνέδριο του IMO γιά την τρομοκρατία στη θάλασσα πού συνήλθε επί του πλοίου «Πήγασος» της Ήπειρωτικής στη διάρκεια κρουαζιέρας του στη Μεσόγειο με τούς τακτικούς επιβάτες του αλλά υπό τη σημαία του IMO.

Δεδομένου ότι μεταξύ των 40 περίπου συνέδρων ήταν Ήσραηλιτες, Λίβιοι, Σύριοι και ένας μόνο Λιβανέζος, ήταν προφανής η ανάγκη ύψηλης άσφαλείας, την όποία πράγματι απόλαυσαν σύνεδροι και επιβάτες. Ίδιως οι επιβάτες, κατά τό πλείστον Αμερικανοί, όταν ανακάλυψαν τόν λόγο της επί του πλοίου παρουσίας των όπλισμένων μελανοφόρων φρουρών πού περιπολούσαν στα καταστρώματα, ένοιωσαν ιδιαίτερα εύτυχείς πού χρησιμοποιήθηκαν ως πειραματοζώα σ' αυτή την τόσο εύπαθή περιοχή.

Η βασική πρόθεση του σεμιναριακού προγράμματος του IMO, πού άρχισε στό Πόρτο Ρίκο και θά συνεχισθεί στό Χόγκ Κόγκ και τη Σιγκαπούρη, είναι νά έμπνεύσει στους άρμοδίους την ανάγκη υιοθέτησεως των αντιτρομοκρατικών προτάσεων του οι όποιες θά πρέπει νά καθιερωθούν με διεθνή σύμβαση. Κανείς φυσικά δέν έχει αντίρρηση γιά τη λήψη αυτών των μέτρων. Τό ζήτημα βρίσκεται στό μέτρο πού τά διάφορα κράτη είναι διατεθειμένα νά τά υιοθετήσουν. Η Μ. Βρετανία π.χ. προωθεί νομοθεσία πού καλύπτει όλο τό φάσμα επιβατηγών πλοίων, λιμανιών, ακόμα και φορτηγών πλοίων. Η Γαλλία φαίνεται λιγότερο ένθουσιώδης στην έθνική νομοθεσία, ενώ οι Έλληνες, όπως ήταν άναμενόμενο, ύποστηρίξαν ένθέρμως τό πρόγραμμα διεθνούς άσφαλείας στέλνοντας τόν άρμόδιο Υπουργό νά εύχηθεί στό συνέδριο «καλό ταξίδι».

Σε τελική άνάλυση τό πρόβλημα είναι καταφανώς οικονομικό. Η επιβάρυνση τόσο των πλοίων όσο και των λιμένων θά μετατεθεί άσφαλώς στους ώμους των πελατών τους. Καί έτσι, επιβάτες και φορτωτές θά πρέπει νά άνεχθούν μία επιβάρυνση ή όποία όμολογουμένως είναι από τίς πιό άναγκαίες και τίς πιό άνεκτές.



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

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



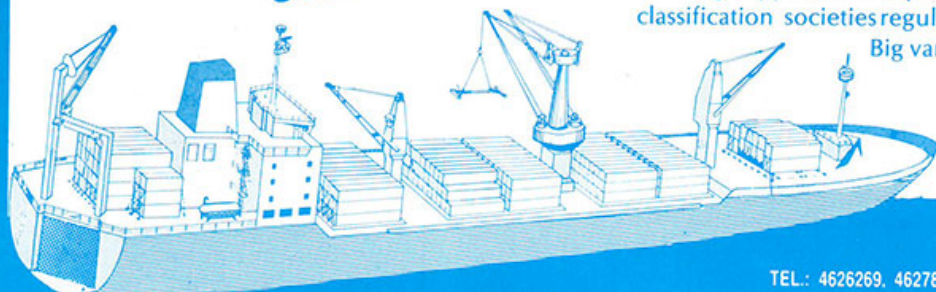
N.K. KATRADIS S.A.

FOR: Container Ships
Ro-ro ships
Multi purpose ships
Car carriers

LASHING SYSTEMS

Full range of securing systems and products for your specific cargo application requirements. Designed to comply with classification societies regulations and built of first quality material
Big variety ex our stock!

TRY OUT WITH US!



PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 186 48 PIRAEUS.

TEL.: 4626269, 4627800 TELEX: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4629268

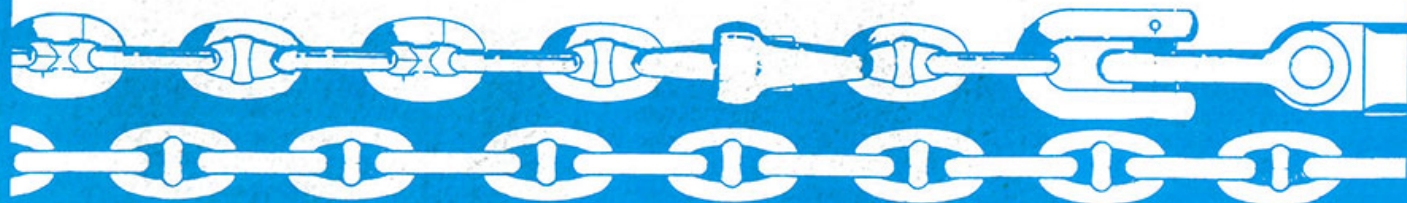
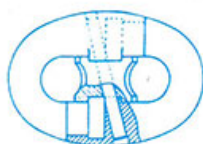
ANCHOR CHAINCABLES AND FITTINGS



N.K. KATRADIS S.A.

Anchor chaincables, kenter joining shackles,
swivel forerunners. All ex our stock!

Testing facilities for anchors up to 35 tons and anchor chains
up to 100 mm.



CATHODIC PROTECTION



N.K. KATRADIS S.A.

If you use zinc or aluminium anodes you
should use the biggest name in cathodic
protection CETEMA BV, HOLLAND!

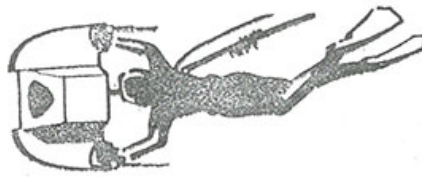
High quality anodes and complete
computer studies for the most economical
solutions to fit your specific ship's
requirements.

Widest selection ex our stock!

You can rely on us as our partner!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR.
186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4627800
TELEX: 212503, 212880 NIKA GR., FAX: 4626268

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Πραγματοποιήθηκε το διήμερο 23-24 Σεπτεμβρίου η συνάντηση των Υπουργών Οικονομικών των επτά Μεγάλων. Το πρόβλημα «δολλάριο» ήταν στην ημερησία διάταξη. Στο σχετικό ανακοινωθέν, επισημαίνεται ότι η άνοδος του δολλαρίου πέρα από ένα σημείο ή η πτώση του επιδρούν δυσμενώς στην παγκόσμια οικονομία.

Την ίδια περίπου περίοδο στην Ουάσιγκτον έγινε η ετήσια Γεν. Συνέλευση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (Ι.Μ.Φ.) και της Διεθνούς Τράπεζας (Ι.Β.Ρ.Δ.). Στην έκθεσή του το Δ.Ν.Τ. προβλέπει ότι η ανάκαμψη θα συνεχιστεί και κατά το όγδοο κατά σειρά έτος παρά τ' ότι τα προβλήματα από τις μεγάλες εμπορικές διαφορές παραμένουν και επισήμανε τη τραγική θέση των υπερχρεωμένων χωρών.

Για το 1988, ο Ο.Ο.Σ.Α. δημοσίευσε τους δείκτες πληθωρισμού των χωρών μελών με «καλλίτερο παιδί» την Ιαπωνία, ποσοστό 1%, ακολουθούμενη από πολύ κοντά από την Ολλανδία 1,2%, την Γερμανία 1,6%.

Ως πρώτη φάση της Νομισματικής Ένωσης των χωρών της ΕΟΚ, όριστηκε η 1η Ιουλίου 1990. Έν τώ μεταξύ ή κ. Θάτσερ είναι αντίθετη τόσο στην ίδρυση Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και στην υιοθέτηση κοινού νομίσματος.

Δολλάριο ΗΠΑ

Η ανακοίνωση στις 16 Σεπτεμβρίου του μικρότερου από ότι αναμενόταν Έμπορικού ελλείμματος του Ιουλίου, ώθησε το δολλάριο στα 2.0035 μάρκα για να πέσει λίγο αργό-

τερα στα 1.9350.

Το μειωμένο εμπορικό έλλειμμα της Αμερικανικής οικονομίας του Ιουλίου, (7,58 δισεκ. δολλ. έναντι 8,17 δισεκ. του Ιουνίου) είναι το μικρότερο των τελευταίων πέντε ετών.

Η άνεργια τον Αύγουστο παρουσίασε μικρή άνοδο και διαμορφώθηκε στο 5,3% του εργατικού σώματος και ο πληθωρισμός δείχνει να συγκρατείται κατά το 1989 περί το 5,5%.

Στα πλαίσια αυτά, στο χρηματιστήριο Νέας Υόρκης ο δείκτης Dow Jones ξεπέρασε στις 4 Σεπτεμβρίου τις 2752 μονάδες σπάζοντας το ρεκόρ των 2743,7 μονάδων που έπιασε στις 25 Αυγούστου.

Όσον αφορά τις τιμές του δολλαρίου, όπως αναφέραμε στην αρχή, αφού ξεπέρασε στις 16 Σεπτεμβρίου τα 2 μάρκα και τα 148 γιέν, με την παρέμβαση 12 Κεντρικών Τραπεζών (μεταξύ των οποίων και της FED) με μαζικές πωλήσεις δολλαρίων ξαναγύρισε στα αποδεκτά επίπεδα των 1.95 μάρκων και 145 γιέν. Τέλος, στις 25 Σεπτεμβρίου όταν έγινε γνωστό το ανακοινωθέν των επτά Μεγάλων ότι «περαιτέρω άνοδος του δολλαρίου δεν είναι ευπρόσδεκτη» σημείωσε σημαντική πτώση, χάνοντας 4 φένινγκ (1.9050 μάρκα στο δολλάριο) και 3,5 γιέν (142,75 γιέν το δολλάριο), ενώ την επομένη 26 Σεπτεμβρίου έπεφτε κάτω από τα 1,90 μάρκα (1.8905) και μόλις πάνω από τα 142 γιέν (142,02).

Το Γερμανικό Μάρκο

Τό Έμπορικό πλεόνασμα του Ιουνίου έ-

φθασε τα 13,9 δισεκ. μάρκα (10,5 δισεκ. τον Μάιο) και το πλεόνασμα για το πρώτο εξάμηνο ξεπέρασε τα 70,3 δισεκ. μάρκα (36 δισεκ. δολλ. περίπου).

Όσον αφορά το ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών αυτό έφθασε τα 10 δισεκ. μάρκα τον Ιούνιο (8,8 δισεκ. μάρκα τον Μάιο) και 55,9 δισεκ. μάρκα το πρώτο εξάμηνο (29 δισεκ. δολλ. περίπου).

Κατά τους υπολογισμούς του Δ.Ν.Τ. το πλεόνασμα Τρεχουσών Λογαριασμών για το 1989 θα ξεπεράσει τα 53 δισεκ. δολλ. και για το 1990 τα 55 δισεκ. δολλάρια.

Η τιμή του μάρκου παραμένει σταθερή αλλά προβληματίζει το κριτήριο, αφού δεν υπάρχει πλέον κανένα μέτρο μετρήσεως, εκτός από το ECU, που κι αυτό κυμαίνεται βάσει των τιμών των νομισμάτων που το συνθέτουν.

Στο χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης ο δείκτης DAX σπάζοντας καθημερινώς τα ρεκόρ της προηγούμενης ημέρας, έφθασε στις 11 Σεπτεμβρίου τις 1650,9 μονάδες, για να πέσει στις 1605 μονάδες στις 18 Σεπτεμβρίου και να παρουσιάσει νέα μικρή άνοδο στο τέλος του μήνα.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά τις προσπάθειες των εκάστοτε κυβερνήσεων το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, κατά το Δ.Ν.Τ. θα φθάσει το 1990 τα 88 δισεκ. δολλάρια. Η συσσώρευση των κεφαλαίων (μεγάλη αποταμίευση κολοσσισαίες επενδύσεις τόσο στην Αμερική, όσο και την Ευρώπη).

Ο πληθωρισμός συνεχίζει να είναι από τους χαμηλότερους στον κόσμο, 1% το 1988 και προβλέψεις για 2% το 1989.

Τά επιτόκια, είναι κι αυτά από τα χαμηλό-



MEDOV
FOR
OVER 40 YEARS
IN THE
SERVICE OF
INTERNATIONAL
SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators. Telex: 271460 •

τερα στον κόσμο, ενώ το ΑΕΠ κινείται γύρω στα 5.5% (σε ετήσια βάση) κι είναι από τους υψηλότερους ρυθμούς στον κόσμο.

Στις 26 Σεπτεμβρίου το σκηνικό άλλαξε και τό γιέν ανέβηκε στα 142 δολάρια (καλλίτερη τιμή από τις 16 Αυγούστου).

Βέβαια δεν πρόκειται για πραγματική άνοδο του γιέν αλλά για άδυναμία του δολλαρίου σ' όλα τα χρηματιστήρια.

Όσον αφορά τον δείκτη χρηματιστηριακών αξιών ΝΙΚΚΕΙ, ξεγελώντας όλους τους προφήτες, παρουσίασε άλμα 485 μονάδων (1.5%) στις 26 Σεπτεμβρίου και πέτυχε νέο ρεκόρ όλων των εποχών φθάνοντας τις 35444 μονάδες.

Η Λίρα Άγγλιας

Η Βρετανική οικονομία συνεχίζει να περνά δύσκολες μέρες.

Τά υψηλά επιτόκια, γύρω στα 14%, επιβραδύνουν την ανάπτυξη, προκαλούν ύφεση και συντηρούν την ανεργία. Ήδη η παραγωγή βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο από το 1983 και ο πληθωρισμός, στο ανώτερο επίπεδο των επτά Μεγάλων (βιομηχανικών χωρών). Υπάρχουν φόβοι να φθάσει στο τέλος του έτους τό 7%.

Στά πλαίσια αυτά και παρά την σχετική ευμάρεια μεγάλου μέρους του πληθυσμού, η τιμή του Βρετανικού νομίσματος βρίσκεται συνεχώς υπό παρακολούθηση από την Τράπεζα της Άγγλιας και διατηρείται γύρω στα 3.05/3.07 Γερμανικά μάρκα τους τελευταίους μήνες (έναντι 3.18/3.20 τον Μάιο).

Τουναντίον ο δείκτης τιμών Χρηματιστηρίου του Λονδίνου, Financial Times, στις 5 Σεπτεμβρίου (συνάμα με την Νέα Υόρκη) έσπασε όλα τα προηγούμενα ρεκόρ ξεπερ-

νώντας τις 2426 μονάδες, για νά υποχωρήσει εν συνεχεία στις 2361 μονάδες στις 19 Σεπτεμβρίου.

Η Δραχμή

Η δραχμή διαρκούντος του Σεπτεμβρίου διατηρήθηκε σε σχετικά υψηλά επίπεδα, πραγματοποιώντας και κέρδη έναντι του γιέν, της λίρας και του δολλαρίου. Έναντι του ECU παρουσιάζει μία διολίσθηση της τάξεως του 0.7%, ή οποία οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στην άνοδο του Γερμανικού Μάρκου (1.2%).

Ο Διοικητής της Τράπεζας Έλλάδος επί του θέματος υποτίμησης της δραχμής, υπήρξε απόλυτως αρνητικός, θεωρώντας ότι δεν θά προσέφερε τίποτε για την βελτίωση του Ίσοζυγίου Πληρωμών, προτείνοντας την συνέχιση της βραδείας διολίσθησης.

Μαρ. Γερμ.	7 1/2	7 9/16	7 13/16
Λίρ. Άγγλ.	13 15/16	14	14
Φρ. Έλβετ.	7 11/16	7 3/4	7 13/16
Φρ. Γαλλ.	9 3/16	9 7/16	9 1/2

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή— Τιμές Fixing (Τράπ. Έλλάδος)

	30.8.89	26.9.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	167.230	166.170	+ 0.6
Μαρ. Γερμ.	86.170	87.228	- 1.2
Φρ. Έλβετ.	100.500	100.518	- 0.0
Λίρ. Άγγλ.	268.610	267.200	+ 0.5
Φρ. Γαλλ.	25.555	25.761	- 0.8
Λίρ. Ίταλ.			
(100)	12.027	12.078	- 0.4
Γιέν Ίαπ.			
(100)	117.600	116.360	+ 1.1
ECU	179.310	180.634	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου Ν. Υόρκης

	29.8.89	25.9.89	Διαφ. %
Μάρκ. Γερμ.	1.9365	1.8905	- 2.4
Φρ. Έλβετ.	1.6685	1.6400	- 1.7
Λίρ. Άγγλ.	1.5855	1.6085	- 1.4
Φρ. Γαλλ.	6.5205	6.4050	- 1.8
Λίρ. Ίταλ.	1389.0	1367.0	- 1.6
Γιέν Ίαπ.	142.95	142.02	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Εϋρωνομισμάτων 26.9.89

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9 1/16	9 1/16	9

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Δείκτες Χρηματιστηρίων

	30.8.89	27.9.89
Dow Jones (N.Y.)	2728.0	2663.0
Fin. Times (Λονδ.)	2387.9	2336.1
DAX (Φραγκφ.)	1597.9	1635.9
Cag (Παρ.)	523.0	550.3
Nikkei (Τόκιο)	34431	35444
Έλβετ. (Zurich)	704.7	698.3
Αθηνών	342.00	494.00



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΚΛΗΡΕΣ ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Με άφορμή διάφορα δημοσιεύματα και κυρίως σχόλια για την επαγγελματική ικανότητα των πλοιάρχων της 'Ακτοπλοΐας, ή διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοιάρχων με ειδική ανακοίνωσή της στις αρχές Σεπτεμβρίου, αφού απέρριπτε ως απαράδεκτα όλα τα σχετικά δημοσιεύματα που επιχειρούσαν να σπιλώσουν την υπόσταση, τό κύρος και την ικανότητα των 'Ελλήνων πλοιάρχων, επισημαίνει ότι:

Ο πλοίαρχος της επιβατηγού και της ποντοπόρου ναυτιλίας διακατέχεται από υψηλό αίσθημα ευθύνης του λειτουργήματός του και εκτελεί τα καθήκοντά του με συνέση, σωφροσύνη και υπευθυνότητα με βάση πάντοτε τους κανόνες της επιστήμης της ναυτιλίας, της ναυτικής τέχνης και εμπειρίας και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας διασφαλίζοντας κατά τόν καλύτερο δυνατό τρόπο στο άκραιο τή μεταφορά επιβατών και φορτίων.

Όλα αυτά τα επιβεβαιώνει κατά απόλυτο τρόπο η έν συνεχεία δημοσιευμένη επιστολή του Πλοιάρχου του Ε/Γ-Ο/Γ «Μιλένα» καπτάν Γιάννη Στεφανάκη από την οποία επισημαίνει ότι οι ιδιαίτερα δυσχερείς συνθήκες υπό τις οποίες κάνουν την τόσο επίπονη και με τόσες ευθύνες δουλειά τους οι πλοίαρχοι της 'Ακτοπλοΐας. 'Επισημαίνεται ότι την επιστολή του κ. Στεφανάκη προσυπογράφουν και οι πλοίαρχοι των Ε/Γ-Ο/Γ «Απόλλων 'Εξπρές» κ. Γερ. Γιακουμίδης, «Ποσειδών 'Εξπρές» κ. Κυρ. Μαστροκόλιας, «Νταλιάν» κ. 'Ιωάν. Δελιέζας, «Γεώργιος 'Εξπρές» κ. Θεόδ. Μαθιουδάκης και «Αΐγαϊον» κ. Σιδεράς Μαμίδης.

Στην επιστολή του προς τα «Ναυτικά Χρονικά» με ημερομηνία 16 Σεπτεμβρίου ο καπτάν Γιάννης Στεφανάκης υπογραμμίζει τα εξής:

Κύριε Διευθυντά,

Όνομάζομαι Στεφανάκης 'Ιωάννης πλοίαρχος του Ε/Γ-Ο/Γ «Μιλένα» και ταξιδεύω στα νησιά του Αιγαίου, δηλαδή πλοίαρχος 'Ακτοπλοΐας.

Για όσους αναγνώστες δεν ξέρουν τί σημαίνει Πλοίαρχος 'Ακτοπλοΐας έχω να πω τα εξής:

Πλοίαρχος σέ επιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία σημαίνει εργασία από 20 έως 24 ώρες ημερησίως και καθημερινώς, Α'Υ'ΠΝΟΣ.

Πρυμοδετήσεις 8-10 ημερησίως εις τους λιμενίσκους των νησιών του Αιγαίου που στερούνται λιμενικές εγκαταστάσεις - φωτισμό, ναυπηγεία και οι προβλήτες βρίσκονται ακάλυπτες στους ισχυρούς καιρούς, τό δέ μήκος των πλοίων κυμαίνεται από 110 έως 130 μέτρα.

Αν και δεν είμαι δημοσιογράφος, αισθάνομαι την ανάγκη να βγώ στον τύπο με αυτή μου την επιστολή και να εξιστορήσω τό περιστατικό που μου συνέβηκε πρό λίγων ωρών εις τόν λιμενίσκο 'Αθήνιο τής νήσου Σαντορίνης.

Ημέρα Σάββατο 16/8/89 και ώρα 02.30 κατάπλευσα εις τόν λιμενίσκον 'Αθήνιον τής νήσου Εύρας προερχόμενος από Πειραιά — Πάρο — Νάξο — 'Ιο μέ τελικό προορισμό Εύρα και επιστροφή από τά ίδια νησιά για Πειραιά. Φθάνοντας στόν λιμενίσκο 'Αθήνιου τής Εύρας και σύμφωνα μέ τίς εντολές του λιμεναρχείου Εύρας σέ τί προβλήτα νά πρυμοδετήσω, έκανα τούς κατάλληλους χειρισμούς και έπλησίαζα τήν προβλήτα μέ τήν όπισθεν για νά πρυμοδετήσω. Δουλειά ρουτίνας για μάς, διότι τήν κάνουμε καθημερινώς.

Συνθήκες λιμενίσκου: Σκοτάδι, τό μικρό καβάκι τό όνομαζόμενο κατσούνι χωρίς

φωτοσήμανση και άνεμος 'Ανατολικός 4/5 μοφώρ τοπικώς. Εά πρυμοδετούσα δίπλα από τό κατσούνι περί τά 15-20 μέτρα, διότι μετά από μένα θά έφθαναν τά πλοία «'Απόλλων 'Εξπρές», «Ποσειδών 'Εξπρές» και «Αΐγαϊον» που θά πρυμοδετούσαν τό ένα δίπλα στο άλλο, σέ πολύ μικρές αποστάσεις μεταξύ μας λόγω του περιορισμένου χώρου, δηλαδή γύρω στα 5-7 μέτρα και λιγώτερο.

Φθάνοντας στα 20-25 μέτρα από τό σημείο πρυμοδετήσης μέ πλοίο 130 μέτρων μήκος και 22 πλάτος και αφού τά φωτα του πλοίου φωτίσαν τό μέρος τότε είδαμε στόν χώρο πρυμοδετήσής μας 15 περίπου φουσκωτά σκάφη άναψυχής άγκυροβολημένα και δεμένα χωρίς φωτισμό. Τά άπόνερα τής έλικος του σκάφους διετάρξαν τά νερά μέ άποτέλεσμα νά μετακινηθούν τά φουσκωτά σκάφη (καρυδότσουφλα), ένα νά προσκρούσει στήν προβλήτα (γιατί βρίσκονταν δεμένα ένα μέτρο μακριά από τήν προβλήτα) όποτε άναποδογύρισε και ό άνθρωπος που εύρίσκετο μέσα εις αυτό και κατά πληροφρίαν έκοιμάτο έπεσε στή θάλασσα.

Και έδω προκύπτουν τά έρωτήματα;
1) Έπρεπε τά σκάφη νά βρίσκονται εκεί;
2) Ποιός θά έπρεπε νά τά άπομακρύνει έν όψει πρυμοδετήσεως πλοίων;
3) Εά έπρεπε νά εύρίσκοντο στο σκοτάδι χωρίς φωτισμό;
4) Εά έπρεπε νά κοιμούνται άνθρωποι μέσα στα φουσκωτά;
5) Εά έπρεπε ή προβλήτα νά στερείται φωτισμού και σηματοδότησεως;
6) Ποιός θά έπρεπε νά είδοποιήσει τόν ΠΛΟΙΑΡΧΟ και νά τόν ενημερώσει πρίν φθάσει στα 20 μέτρα μέσα στο σκοτάδι και νά τά δεί μόνος του από τόν χαμηλό φωτισμό του πλοίου;

Και τό μεγάλο έρώτημα τώρα; Είναι πάντα υπεύθυνος κάτω από τέτοιες συνθήκες ό Πλοίαρχος 'Ακτοπλοΐας ή του στήνουν παγίδες από τίς όποιες πρέπει νά βγει πάντα μόνος κι άβόητος;

Πιστεύω οι γνώστες του ναυτικού επαγγέλματος και των έρωτημάτων αυτών θά δώσουν μόνοι τους άπαντήσεις και θά καταλάβουν τίς συνθήκες υπό τίς όποιες δουλεύουν οι 'Ακτοπλοίοι Πλοίαρχοι.

Ο Πλοίαρχος
του Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΙΛΕΝΑ»
Ι. ΣΤΕΦΑΝΑΤΟΣ

Σάββατο, 16.9.1989



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

351-6480
PHONE: 352-0044
352-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1088 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

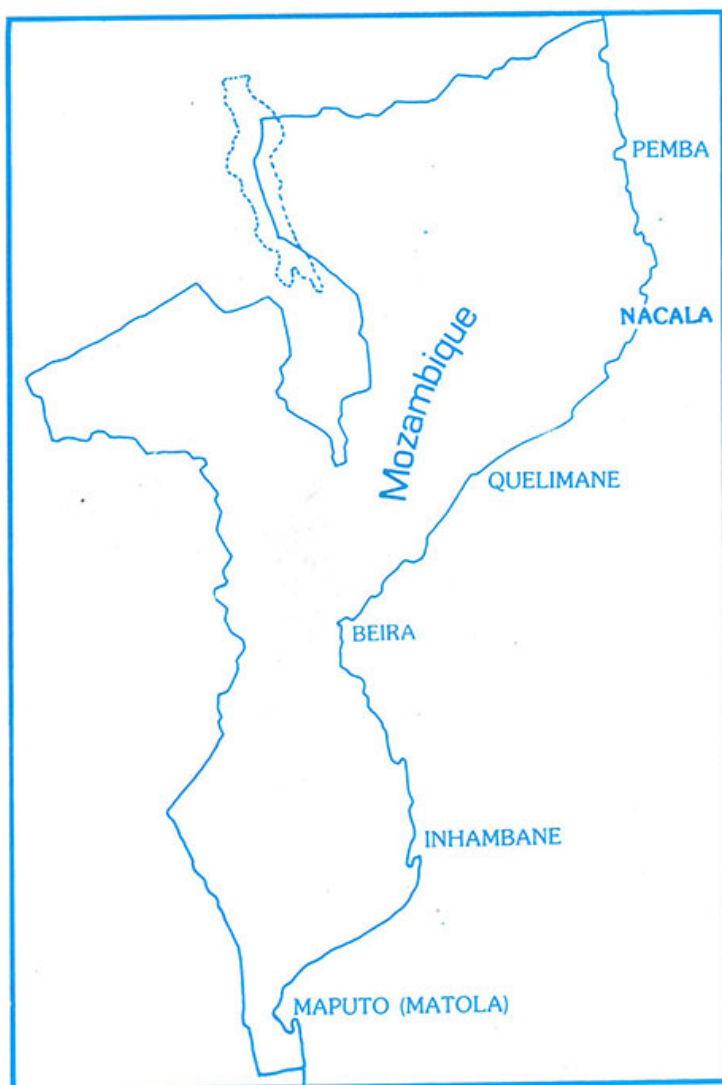
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

‘Η όμιλία του ‘Υπουργού κ. Παυλίδη στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε την περασμένη Τετάρτη 27 Σεπτεμβρίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς το γεύμα εργασίας με όμιλητή τον ‘Υπουργό Ναυτιλίας κ. ‘Αριστ. Παυλίδη. Τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν στο τεύχος αυτό ολόκληρο το κείμενο της όμιλίας του ‘Υπουργού ώστε να καταστεί δυνατόν να έχουν προσωπική αντίληψη για τα όσα είπε και εκείνοι που δεν μπόρεσαν να παραστούν.

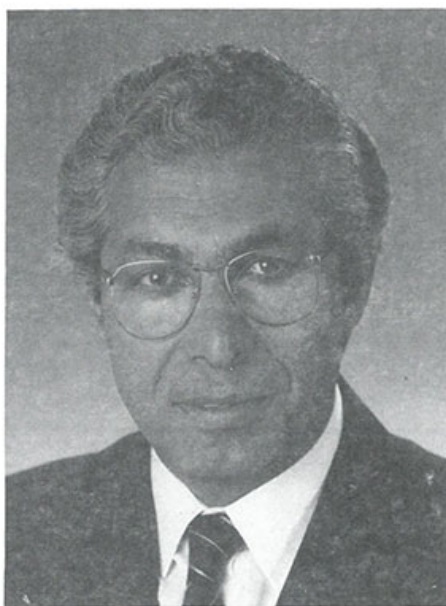
Τό πλήρες κείμενο της όμιλίας του κ. Παυλίδη έχει ως εξής:

Κυρίες και Κύριοι,

‘Επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω τό Προεδρείο της Λέσχης σας γιατί με έκάλεσε να μετάσχω σ’ αυτό τό γεύμα εργασίας, όπως χαρακτηρίστηκε, πού αποτελεί πιά παράδοση.

‘Υπό διαφορετικές συνθήκες θά σάς έλεγα ότι αισθάνομαι βαθύτατα ευτυχής γιατί έχω την πρώτη επίσημη επαφή με τούς παράγοντες της Ναυτιλίας, όχι σάν ‘Υπουργός Ε.Ν. αλλά σάν άνθρωπος πού χρόνια παρακολουθεί τις δραστηριότητές σας καί προσπάθησε να συμβάλει στό να είναι αυτές επιτυχείς.

Σήμερα ωστόσο ή συνάντησή μας γίνεται μέσα σέ βαρύ κλίμα. Αυτό τό κλίμα πού δημιούργησε ή στυγερή δολοφονία του συναδέλφου μου Παύλου Μπακογιάννη. Σέ λίγο αρχίζει ένα έκτακτο ‘Υπουργικό Συμβούλιο έξ άφορμής αυτής της πράξεως. Κύριο θέμα συζήτησεως του ‘Υπουργικού Συμβουλίου είναι ή αντιμετώπιση της τρομοκρατίας. Ένα φαινόμενο πού έπληξε ή χώρα μας καί πού πλήρωσαν πολλοί άθωοι, ωστόσο παράγοντες της κοινωνικής, της οικονομικής καί πρόσφατα της πολιτικής ζωής του τόπου. Θέλω μέ την ευκαιρία του τραγικού αυτού συμβάντος να έκφράσω την άποψη ότι ό τόπος έχει άνάγκη από μία ισχυρή Κυβέρνηση, άποφασισμένη να επιβάλλει τόν νόμο καί την τάξη. Γιατί χωρίς αυτή την έπιβολή



του νόμου καί της τάξεως πρός πāsαν κατεύθυνση, κανένας πολίτης, μέ την όποια ιδιότητα, δεν μπορεί να προσβλέψει στό κράτος μέ έμπιστοσύνη καί μέ σταθερότητα να σχεδιάσει τό μέλλον του καί να αναπτύξει τις όποιες δραστηριότητές του. Μεταξύ αυτών των πολιτών ασφαλώς, ασφαλέστατα, είναι καί ό έπιχειρηματικός κόσμος. ‘Επιμένω σ’ αυτή την παρατήρηση για να υπογραμμίσω την άναγκαιότητα μιας ισχυρής Κυβερνήσεως πού να δύναται να έφαρμόσει τό πρόγραμμά της καί υπογραμίζω αυτή την άναγκαιότητα γιατί όφείλω να σάς υπενθυμίσω ότι σήμερα όμιλώ υπό την ιδιότητα μέλους Κυβερνήσεως μή μονοκομματικής, της Κυβερνήσεως Τζαννή Τζαννετάκη, ή όποία, όπως γνωρίζετε άλλωστε, αποτελείται από μέλη ανήκοντα εις την ΝΔ καί μέλη ανήκοντα εις τόν Συνασπισμό. Αυτή ή ιδιότητά μου επιβάλλει να τηρήσω τις δεσμεύσεις εκείνες τις όποιες έχει ως έκ του χαρακτήρα της αυτή ή Κυβέρνηση. Μία Κυβέρνηση πού πήρε έντολη από τό Κοινοβούλιο να κινηθεί μέσα σέ ένα σαφώς προκαθορισμένο πλαίσιο, να έπιτε-

λέσει συγκεκριμένο έργο, έργο τό όποιο γνωρίζετε ύποθέτω καί τό όποιο μέχρι στιγμής έπιτελεί μέ πολύ κόπο καί πιστεύω μέ επιτυχία καί ως έκ του. του τά όσα θά πώ, θά πρέπει να τά θεωρήσετε σάν καταρχήν άπόψεις μέλους αυτής της Κυβερνήσεως καί μετέπειτα αν μου επιτρέψετε θά έκφράσω καί όρισμένες θέσεις βουλευτού μέλους της ΝΔ πού δικαιούται καί ύποχρεούται να έχει καί αυτός αντίληψεις για τό αντικείμενο στό όποιο θά αναφερθώ.

Μέσα σ’ αυτό τό σαφώς προκαθορισμένο πλαίσιο, τό προκαθορισμένο από την έντολή της Βουλής κινήθηκε καί τό YEN, έχοντας θέσει ως στόχους του, αυτούς πού ανήγγειλα από της πρώτης ημέρας αναλήψεως των καθηκόντων μου. Οί στόχοι αυτοί ήσαν: Κατ’ αρχήν ό άναφερόμενος εις τά της αντιμετώπισης ως προβλημάτων των ναυτεργατών καί θά ένθυμείτε ότι παρακολουθήσατε καί μου έκάματε την τιμήν τότε, την τελετή έγκαταστάσεως του νέου YEN, πώς μέ άδρές γραμμές προσδιόρισα τούς στόχους καί άναφερόμενός στον πρώτο στόχο έξήγγειλα ότι κύρια προσπάθεια θά καταβληθεί ώστε να λειτουργήσει κατά τόν καλύτερο δυνατό τρόπο ό μηχανισμός συνταξιοδότησεως των απομάχων της θάλασσας καί παροχής περιθάλψεως γενικώς στους ναυτικούς μας.

‘Ο δεύτερος στόχος πού καθόρισα ήταν ή επέμβαση στό χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης ώστε επιτέλους να ξεκινήσει μία συγκροτημένη προσπάθεια άνασυγκροτήσεώς της, κι αν μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω μία έκφραση του συρμού «άναβαθμίσεως» της ναυτικής εκπαίδευσης. Σήμερα μέ την ευκαιρία της συναντήσεώς μας, κάνοντας κάποιο συνοπτικό άπολογισμό, τολμώ να ισχυριστώ ότι καί οι δύο στόχοι έπετεύχθηκαν. Τό NAT βεβαίως, δανειζόμενο άκόμη, για πρώτη φορά έγκαιρα, κατάφερε να έκπληρώσει τις ύποχρεώσεις του έναντι των ναυτικών, ό Οίκος Ναύτου μέ τά μέτρα πού πρόσφατα έξήγγειλα ά-

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

ναφερόμενα στην απαλλαγή συμμετοχής στις δαπάνες φαρμακευτικής περιθάλψεως για ένα μεγάλο όγκο των καλυπτομένων από τον Ο.Ν. Μέτρα αναφερόμενα στην υπογραφή συμβάσεων με νέες ειδικότητες γιατρών όπως επίσης στην έκκαθαρση της έκκρεμότητας που αναφέρεται στην τύχη του ΝΙΕΝ. Μετά τα μέτρα αυτά πιστεύω ότι μπήκε σ' ένα κανάλι που οδηγεί στην παροχή καλύτερων υπηρεσιών στους καλυπτομένους από τον Οίκο Ναύτου.

Ναυτική εκπαίδευση: "Ενα μεγάλο, κεφάλαιο που απασχόλησε πολλούς από τους παρισταμένους με τους οποίους είχα την ευκαιρία, κατά καιρούς να έχω στενή συνεργασία και γι' αυτό. Μετά από σκληρό διάλογο με πολλούς εκ των ενδιαφερομένων για τη ναυτική μας εκπαίδευση, καταλήξαμε κάπου, και η κατάληξη αυτή είναι ο προσδιορισμός του νέου συστήματος Ναυτικής εκπαίδευσης και η εφαρμογή του από το νέο σύστημα Ναυτικής εκπαίδευσης και η εφαρμογή του από το νέο εκπαιδευτικό έτος. Με άλλα λόγια από μεθαύριο, θα αρχίσει να ισχύει το λεγόμενο Σάντουιτς κόρσες σύστημα, βάσει του οποίου θα εκπαιδεύονται οι νέοι μας που θα προσέρχονται στο ναυτικό επάγγελμα με στόχο να βγαίνουν καλοί, να βγαίνουν ικανοί και κατάλληλοι να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις του μέλλοντος. Και αυτό επετεύχθη όχι μόνο γιατί συνέβαλαν οι παράγοντες της ναυτιλίας, που έχουν ειδικό ενδιαφέρον για τον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και γιατί βοήθησαν αποτελεσματικά οι ηγέστες των δύο κομμάτων που στηρίζουν την κυβέρνηση. Και για μία ακόμη φορά πρέπει να εκφράσω, υποθέτω και εκ μέρους του ναυτικού κόσμου, την ευγνωμοσύνη μου προς αυτούς τους δύο παράγοντες σήμερα της πολιτικής μας ζωής. Σημαντικούς παράγοντες. Δηλαδή τους ηγέτες των κομμάτων που με την ψήφο τους στηρίζουν την Κυβέρνηση Τζαννή Τζαννετάκη.

Είναι χρήσιμο να γνωρίζει κανείς τι παραλάβαμε εγκαθιστάμενοι στο ΥΕΝ. Και είναι χρήσιμο γιατί καταγράφεται η ιστορία του διοικητικού φορέα ο οποίος σε μεγάλη έκταση ρυθμίζει τα των δραστηριοτήτων καθενός χωριστά και του συνόλου. Και είναι χρήσιμο να καταγραφεί αυτό ώστε να αποτελέσει παράδειγμα προς αποφυγήν και βάση αυτού να σχεδιαστεί το πώς πρέπει να λειτουργεί

στο μέλλον ο διοικητικός φορέας της Έμπορικης Ναυτιλίας ώστε να είναι αποδοτικότερος, αποτελεσματικότερος και να συμβάλλει πιο θετικά στο να επιτευχθεί ο μεγάλος στόχος: η ανασυγκρότηση και η επιτυχής εξέλιξη της ναυτιλίας μας.

Παραλάβαμε ένα διοικητικό φορέα του οποίου κάποιες υπηρεσίες λειτουργούσαν όχι κανονικά. Παραλάβαμε ένα διοικητικό φορέα όπου η διατάραξη του πλαισίου εντός του οποίου όφειλε να κινείται η Ναυτιλία μας παρεβιάζετο και παρεβιάζετο διά της μεθόδου αλλαγής νόμων και με το σύστημα των υπουργικών αποφάσεων που επρόκειτο ή ανεμνέτο να κυρωθούν από την Βουλή και οι οποίες ούδέποτε σχεδόν εκυρώθησαν. Και έχω λόγο να το υπογραμμίζω αυτό, γιατί άμεως μετά σ' αυτό τό σημείο θα επιμείνω. Τέλος παραλάβαμε έναν διοικητικό φορέα όπου η καθιερωμένη αίσθηση της ιεραρχίας είχε διασπασθεί. Και στόχος πρώτος ήταν αυτή η αίσθηση της ιεραρχίας μεταξύ όλων των κλάδων που ανήκουν σ' αυτό το υπουργείο να την αποκαταστήσουμε. Δεν ξέρω αν η προσπάθεια ήταν επιτυχής. Αυτό θα το κρίνετε έσείς, οι συναλλασσόμενοι με το ΥΕΝ. Έγώ απλώς, πολύ συνοπτικά, ανέφερα τα σημεία στα οποία επιχειρήθη κάποια συγκροτημένη προσπάθεια, επέμβαση, και ιδιαίτερως υπεγράμμινα τους δύο στόχους.

Όμως σε μία τέτοια συνάντηση καθιερωμένη, που αποτελεί πλέον παράδοση στον ναυτιλιακό κόσμο της χώρας μας και λαμβάνοντας τον λόγο κι έχοντας πολιτική ιδιότητα, έχω τη γνώμη ότι πολιτικά πρέπει να σας μιλήσω. Κι εγώ σαν μέλος του Κοινοβουλίου επί 12 συνεχή χρόνια, μέχρι σήμερα, θα επιχειρήσω από δω και πέρα πολιτικά να σας μιλήσω μη απεμπολώντας την ιδιότητα του βουλευτού που ανήκει σε ένα συγκεκριμένο κόμμα. Κόμμα με γνωστές αρχές και πρόγραμμα και σαφείς στόχους. Και δράττομαι της ευκαιρίας για να θέσω προσωπικές μου απόψεις, για το ποιοι πρέπει να είναι οι στόχοι όσων θα επιχειρήσουν να βοηθήσουν εσάς, να συμπαρασταθούν σ' εσάς και γενικότερα να θεωρήσουν και να είναι μέλη της μεγάλης ναυτικής οικογένειας που μέχρι σήμερα έχει να παρουσιάσει πάρα πολλά. Δεν σας τα λέγω για να σας κολακεύσω. Είναι πεποίθησή μου.

Και αναφερόμενος στην ναυτική οικογένεια είναι αυτονόητο ότι ύπονω, ή

μάλλον ξεκάθαρα έννοω, τους αξίους έφοπλιστές μας και τους εξίσου ικανούς και αξίους ναυτεργάτες μας. Είναι ένα δίδυμο που αν αυτό δεν πηγαίνει τό ένα δίπλα στο άλλο, δεν μπορεί να αποδώσει. Θά ήθελα λοιπόν να σας έλεγα ότι όπως στη Βουλή κατ' επανάληψη ετόνισα κατ' όλη τη διάρκεια της κοινοβουλευτικής μου θητείας, κυβερνητικής και αντιπολιτευόμενης, πρέπει να κάνουμε όρισμένες παραδοχές. Κι εγώ τουλάχιστον σαν βάση του σκεπτικού μου για τό τί πρέπει να γίνει στην Έλληνική ναυτιλία έχω την εξής παραδοχή. Η χώρα μας εθνικά φορτία δεν έχει να της προσφέρει. Ουσιαστική χρηματοδότηση δεν δύναται να κάμει. Μπορεί να δώσει στην ναυτιλία μας έμψυχο υλικό κι όφειλε να τό δώσει άρτια εκπαιδευμένο, να αξιοποιήσει τις φυσικές του ικανότητες και να τό καταστήσει κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες του παρόντος και του μέλλοντος που είναι όρατές, προκλητικά όρατές μάλιστα. Έτσι υπεγράμμινα προηγουμένως την επέμβασή μας στη ναυτική εκπαίδευση γιατί αυτή αποτελεί την απαρχή άλλων επεμβάσεων οι οποίες ουσιαστικά θα συμβάλλουν ώστε τό έμψυχο υλικό, που ή χώρα μας μπορεί να συνεχίσει να δίδει στη ναυτιλία μας, να είναι αυτό που πολύ σύντομα περιέγραψα. Παράλληλα, τί είναι δυνατόν και τί πρέπει να επιδιώξει όποια κυβέρνηση να προσφέρει στη ναυτιλία μας; Πρέπει να επιδιώξει να προσφέρει:

Καλές υπηρεσίες στο έσωτερικό και στο έξωτερικό, σε μία δραστηριότητα που έχει μία παγκοσμιότητα όπως είναι ή Ναυτιλία, υπηρεσίες καλές, αντιγραφειοκρατικές. Έχω την πεποίθηση ότι αρκετά ταλαιπωρηθήκατε και έσείς όπως και τόσοι άλλοι Έλληνες πολίτες, οι συναλλασσόμενοι με τό ελληνικό δημόσιο από τη γραφειοκρατία. Δεν υποβαθμίζω τη δυσχέρεια επιλύσεως του προβλήματος, πάντως υπογραμμίζω την αναγκαιότητα και είμαι βέβαιος ότι ή λύση του προβλήματος είναι έφικτή, αρκεί να υπάρξει πολιτική βούληση και ή διάθεση όσων θά ασχοληθούν με τό πρόβλημα να έγκύψουν ουσιαστικά και να τους δοθεί ό χρόνος να τό αντιμετωπίσουν. Αντιγραφειοκρατική λοιπόν ή κρατική παρέμβαση. Και πάντως μία παρέμβαση που θά έχει σαν αρχή της τό ότι όλα όσα θά αναφέρονται στη Ναυτιλία αλλά και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες θά εξελίσσονται υπό τις

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

άρχες ή μέσα στο πλαίσιο που περιγράφουν οι αρχές της φιλελεύθερης οικονομίας. Ένα σαφές και σταθερό πλαίσιο. Και ο χαρακτηρισμός «σταθερό πλαίσιο» κυρίως πιστεύω ότι πρέπει να αποτελέσει ουσία και όχι μόνο λόγο στις ναυτιλιακές μας δραστηριότητες. Ένα πλαίσιο μάλιστα αδιατάραχτο. Έζησα εγώ, και έσείς, εγώ σαν μέλος του Κοινοβουλίου, έσείς της ναυτικής οικογένειας, την κρατική επέμβαση και την επιβολή, σχεδόν καταναγκαστικών όρων και συνθηκών λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες ήταν γνωστό ότι θα ήταν ζημιολογικές. Απεδείχθη ότι ήταν καταστροφικές. Και αναφέρομαι σ' εκείνο το γνωστό «περί ανακυκλώσεως» νόμο. Κρατική παρέμβαση στη ναυτιλία δεν χωρεί, όπως δεν χωρεί το πάντρεμα Ναυτιλίας και Σοσιαλισμός. Δεν διστάζω να το πω, από την ώρα που ήδη προείπα ότι όμιλώ έκφραζων προσωπικές απόψεις, ως μέλος του Κοινοβουλίου ανήκον σε συγκεκριμένο κόμμα και που έχει το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται αυτή την ευκαιρία και να μεταφέρει τις απόψεις του. Τουρισμός και Ναυτιλία δεν παντρεύονται με τον σοσιαλισμό. Η αν παντρεύονται, είναι γάμος εξ ανάγκης, καταναγκαστικός, με περίπου βέβαια τη σύντομη διάλυση.

Φρονώ ότι το Κράτος μας οφείλει να κάμει σθεναρότερη από ό,τι μέχρι σήμερα την παρουσία του σε διεθνείς οργανισμούς. Μέχρι σήμερα πρέπει να παραδεχτώ πως αυτό έγινε με κάποια επιτυχία. Από δω και πέρα επιβάλλεται να γίνει με μεγαλύτερη επιτυχία και με προσεκτικότερο σχεδιασμό και κυρίως οφείλουμε να καταστήσουμε εξέχοντα λόγο, τον λόγο μας στους κόλπους της ΕΟΚ. Στις 6 Οκτωβρίου παρά το φούντωμα της προεκλογικής κινήσεως, προγραμματίστηκε να μεταβώ στο Παρίσι ώστε να μετάσχω σε μία προκαταρκτική συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών σε θέματα Ναυτιλίας. Τό αναφέρω αυτό για να σας δείξω ότι η παρούσα Κυβέρνηση, παρά τον ιδιόρρυθμο χαρακτήρα της, αποδίδει μεγάλη σημασία και οφείλει ή μέλλουσα Κυβέρνηση να αποδώσει μεγαλύτερη, στην ισχυρότερα παρουσία μας στην ΕΟΚ. Δηλώνω παράλληλα ότι δεν με τρομάζει η έλευση του 1992 τουλάχιστον καθόσον μάς αφορά. Η Ναυτιλία άντεξε κι ανταποκρίθηκε θετικά σε παρόμοιες ή μεγαλύτερες προκλήσεις. Τό δίδυμο εφοπλισμός και ναυτικοί μας έζησαν τέτοιες προκλήσεις, τις δέχτηκαν, τις αντιμετώπισαν

και ενίκησαν. Δεν βλέπω τους λόγους που τό 1992 πρέπει να αποτελεί φόβητρο για σās επιτυχημένους επιχειρηματίες και τους ικανούς ναυτικούς μας.

Όμως δεδομένης της διαθέσεως των εταίρων μας να δημιουργήσουν κεκτημένα πρέπει έγκαιρα κι εμείς να λάβουμε τα μέτρα μας. Και να τα λάβουμε καλύπτοντας όλες τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Κι αυτές της Ποντοπόρου ναυτιλίας και άλλες. Και φρονώ ότι η Έλληνική Κυβέρνηση έχει υποχρέωση, συνεργαζόμενη με όσους έχουν ουσιαστικό λόγο για αυτά τα θέματα, να πείσει ότι εμείς προηγούμεθα και οι εταίροι μας, που σεβόμεθα τη γνώμη, τις θέσεις την αξία των θέσεων τους, έπονται. Είναι δυσχερές έργο που καθίσταται δυσχερέστερο γιατί μέχρι στιγμής συνετάγησαν προτάσεις που καλούμεθα εκ των υστέρων να συζητήσουμε. Αναφέρομαι στα μέτρα που πρόσφατα απέτελεσαν αντικείμενο μακρών συζητήσεων και φαίνεται ότι θα μάς απασχολήσουν επί μακρό χρονικό διάστημα.

Ισχυρή λοιπόν παρουσία της χώρας μας στους διεθνείς οργανισμούς κι ακόμη ισχυρότερη στην ΕΟΚ. Βεβαίως όλα αυτά απαιτούν στον διοικητικό φορέα παρουσία ικανών στελεχών. Δεν θέλω να αποκρύψω ότι αισθάνομαι υπερήφανος διότι διεπίστωσα ότι στο Υπουργείο μας υπάρχουν στελέχη τέτοια, αλλά παράλληλα θέλω να συγχαρώ μέλη της οικογενείας σας διότι με ευγενικές τους χειρονομίες τους βοηθούν ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των στελεχών αυτών και αναφέρομαι σε συνάδελφό σας που μάς έδωσε τη δυνατότητα να στείλουμε προς μετεκπαίδευση στο εξωτερικό αξιωματικούς του Λ.Σ., με κύριο αντικείμενο τη δυνατότητα να είναι οι προμηθείς και όχι οι έπιμηθείς.

Όλοκληρώνων τη σύντομη ανάπτυξη των απόψεών μου. Θέλω να καταλήξω με τις παρακάτω παρατηρήσεις.

Είναι ανάγκη να καταστεί συνείδηση πως αυτή η μεγάλη εθνική προοπτική που λέγεται Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία δεν είναι δυνατόν να έχει αυξημένες πιθανότητες επιτυχίας εάν δεν συγκεντρώνει την συναίνεση των πολιτικών παραγόντων της χώρας μας στο εσωτερικό αλλά και την αυθόρμητη συμπαράσταση των ναυτεργατών μας. Επιτρέψτε μου, αγαπητοί φίλοι και φίλες, να έπιμείνω σ' αυτό. Ήρθε η στιγμή να αναδιοργανωθεί με γενναία επέμβαση της Πολιτείας τό ΝΑΤ, ένα ταμείο για τό οποίο είπα προηγουμένως ότι εκπληρώ-

νει τις υποχρεώσεις του, δανειζόμενο και έσεις επιχειρηματίες με άνεση μπορείτε να αντιληφθείτε τις συνέπειες μιάς τακτικής τέτοιας. Πρέπει λοιπόν τό ΝΑΤ, τό ιστορικό ταμείο, να καταφέρει να εκπληρώσει υποχρεώσεις που τό μέλλον τις προκαλεί. Ο Οίκος Ναύτου ή άλλος φορέας κάνει κοινωνική πολιτική στο χώρο των ναυτεργατών, να ανταποκριθεί ώστε να ανταποκριθεί στις σημερινές αξιώσεις.

Είναι ανάγκη αυτά να γίνουν σύντομα, αλλά συντομότερα να γίνει κάτι άλλο: Ήγγικε ή ώρα να ικανοποιηθούν παλαιά αιτήματα ναυτεργατών. Τα περισσότερα έχουν ικανοποιηθεί και εύρισκονται στο στάδιο μιάς καλής διευθετήσεως. Η τελευταία ΣΣΕ που υπογράψατε με τους ναυτεργάτες μας έμπειρέχει τέτοια στοιχεία ένάρξεως καλών διευθετήσεων, όμως ήγγικε ή ώρα να παραχωρηθεί τό δικαίωμα να ασκήσουν οι ναυτικοί μας τό έκλογικό τους δικαίωμα στις έπερχόμενες έκλογές. Ηδη και τό ανακοινώνων έπίσημα σήμερα, έζητήσα από τόν συνάδελφο ύπουργό Έσωτερικών, αυτό τό δικαίωμα να ασκηθεί κατ' αντιγραφή αυτού που ισχύει για τά πληρώματα των πολεμικών μας πλοίων. Και τούτο σε πρώτη φάση να περιοριστεί στους ναυτικούς άκτοπλοϊας μας. Πιστεύω βάσιμα ότι αυτό μπορεί να θεωρηθεί σαν μιά πρώτη έκδήλωση της Πολιτείας στο να αναγνωρίσει τό δίκαιο αίτημα των ναυτεργατών μας, τό έπιβεβλημένο και παράλληλα να αποτελέσει άπαρχή έπιλύσεως και άλλων προβλημάτων. Κυρίες και Κύριοι, πιστεύω ότι δεν σās έφώτισα ιδιαίτερα αλλά φρονώ ότι σās έδωσα μιά πολύ συνοπτική εικόνα του τί καταφέραμε να κάνουμε σε διάστημα τριών μηνών στο ΥΕΝ σαν μέλη μιάς κυβέρνησης με ιδιόμορφο χαρακτήρα και παράλληλα έχω την έντύπωση ότι προσπάθησα να σās μεταδώσω όρισμένες προσωπικές μου σκέψεις όσον άφορά σε θέματα που πρέπει κανείς να αντιμετώπίζει όντας στην ήγεσία του ΥΕΝ, ένας ύπουργεύου που συνδέεται άμεσα, όχι μόνο με την έθνική μας οικονομία αλλά και με την έθνική μας παρουσία διεθνώς, παρουσία που πρέπει να παραδεχθώ ότι οι δικές σας δραστηριότητες την έκαμαν ουσιαστική, σοβαρά αξιοσέβαστη έντός και έκτός Έλλάδος και για την όποία έπιτρέψτε μου να σās συγχαρώ».

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

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157

TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΛΑΤΙΝΙΚΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Μία πρόσφατη μελέτη του Ίνστιτούτου του Έρευνών της Ίβηροαμερικανικής ναυτιλίας, το οποίο έδρευει στο Μπουένος Άϊρες, δίνει την πλήρη εικόνα της ναυτιλίας, των 19 κρατών της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής για το έτος 1988. Η μελέτη βασίζεται σε μία διπλή διαίρεση του στόλου της κάθε χώρας, αφενός μεν μεταξύ κρατικών και ιδιωτικών πλοίων και αφετέρου μεταξύ πλοίων υπό εθνική ή ξένη σημαία.

Τό σύνολο του Νοτιοαμερικανικού στόλου συμποσοūται σε 1.058 πλοία συνολικού τοννάξ 14.486.597 τον. γκρός. Σε σχέση με το προηγούμενο έτος παρουσιάζεται μείωση κατά 141.920 τον. γκρός, δεδομένου ότι έναντι των νέων εγγραφών οι όποιες ανήλθαν σε 42 πλοία, σημειώθηκαν 65 συνολικές διαγραφές. Μεταξύ των νέων εγγραφών μόνον 11 πλοία ήταν νεοαναπλήρητα, πέντε του Μεξικού, τρία της Κούβας, δύο της Βραζιλίας και ένα της Αργεντινής. Την πιο αρνητική εικόνα παρουσίασε η Βραζιλία ή οποία έναντι δύο νέων εγγραφών είχε 21 διαγραφές. Ακολουθούν ο Ισημερινός και η Ουρουγουάη που έχασαν από δύο μονάδες.

Από τό σύνολο των 1.058 πλοίων τά 942 τελούν υπό τις εθνικές σημαίες των χωρών στις όποιες ανήκουν, ενώ τά υπόλοιπα τελούν υπό διάφορες ξένες σημαίες. Από τις ξένες αυτές σημαίες ή μόν Λιβερία καλύπτει 38 πλοία συνολικού τοννάξ 1.315.985 τον. γκρός, ό δέ Παναμάς 43 πλοία 544.989 τον. γκρός. Εξάλλου 18 πλοία είναι εγγεγραμμένα στην Κύπρο, έπτά στην Μάλτα, τρία στις Μπαχάμες και άνα δύο στη Μ. Βρετανία, Όλλανδικές Άντίλλες, Ιταλία και Καναδά.

Ο Λατινοαμερικανικός στόλος είναι περίπου κατ' ίσομοίρια κατανεμημένος μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Από τά 1.058 πλοία τά 503 συνολικού τοννάξ έννέα έκατ. τον. γκρός ανήκουν στό κράτος ή σε κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες και τά 555 σε ιδιωτικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Από τις με-

γαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες στον μέν κρατικό τομέα είναι ή Βραζιλιανή Petrobras (63 πλοία 2,7 έκατ. τόννων) ή Κουβανέζικη Mambisa (52 πλοία 517.000 τον.), και ή Μεξικανική Pemex (45 πλοία 652.000 τον.) στον δέ ιδιωτικό τομέα ή Βραζιλιανή Alianca (14 πλοία 237.000 τον.), ή Κολομβιανή Grancol (14 πλοία 174.000 τον.), ή Ισημερινή Naparaca (10 πλοία 96.000 τον.) και ή Χιλιανή SCAV (7 πλοία 87.000 τον.).

Αναλυτικά κατά χώρα, οι ναυτιλίες των 17 κρατών της Λατινικής Αμερικής (πλήν Παναμά και Όνδούρας που είναι σημαίες ανοικτού νηολογίου) παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα, κατά σειρά σπουδαιότητας:

Βραζιλία

Αναμφίβολα ό Βραζιλιανός έμπορικός στόλος κατέχει τά πρωτεία στό σύνολο του Λατινοαμερικανικού στόλου. Τό τοννάξ του υπό εθνική και ξένες σημαίες στόλου υπερτερεί του συνόλου του τοννάξ των πέντε χωρών που ακολουθούν (Αργεντινή, Μεξικό, Κούβα, Βενεζουέλα, Χιλή). Τό 1988 κατείχε 339 πλοία συνολικού τοννάξ 6.634.038 τον. γκρός. Από αυτά 324 τελούν υπό εθνική σημαία (5.790.402 τον.) και 15 πλοία (843.636 τον.) υπό ξένες σημαίες. Από τά υπό εθνική σημαία πλοία τά 135 (4.193.335 τον.) ανήκουν σε κρατικές επιχειρήσεις και 189 (1.597.067 τον.) ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα. Μολονότι ό κρατικός στόλος ύστερεί σε αριθμό πλοίων, σε τοννάξ είναι υπερτριπλάσιος του ιδιωτικού. Στόν δημόσιο τομέα πρωτεύουσα θέση κατέχουν τέσσερις μεγάλες επιχειρήσεις: Η Petrobras με 63 πλοία υπό εθνική σημαία 2,8 έκατ. τον. γκρός, κατέχει τό 42% του όλικού στόλου της χώρας και θεωρείται ή τρίτη κατά σειρά πλοιοκτητρια πετρελαϊκή εταιρία μετά την Exxon και τη Chevron και πρό της Shell, Mobil και BP. Ακολουθεί ή Docenave ή οποία τόν στόλο της των 20 μπάλκ κάρριερς τόν έχει μοιράσει μεταξύ της εθνικής και των ξένων

σημαίων. Η Lloyd Brasileiro, μεγάλη εταιρία τακτικών γραμμών με πλοία κοντέινερ, συμβατικά, όχηματοφόρα και ψυγεία. Καί τέλος ή Fundo de Marinha Mercante ή οποία κατα κανόνα χρονοναυλώνει τά έξι πλοία της σε άλλες εταιρίες. Στόν ιδιωτικό τομέα προέχουν οι εταιρίες Navegacao Alianca με 14 πλοία τακτικών γραμμών της Βορ. Ευρώπης, ή Frota Oceanica επίσης με 14 πλοία τακτικών γραμμών και ή Netuna με 10 πολλαπλής χρήσεως φορτηγά.

Αργεντινή

Η Αργεντινή κατέχει υπό την εθνική σημαία 140 πλοία συνολικού τοννάξ 1.719.356 τον. γκρός. Από αυτά 62 πλοία (738.776 τον.) ανήκουν στό κράτος και 78 πλοία (980.580 τον.) σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Εξάλλου 16 πλοία 306.000 τον. γκρός Αργεντινής πλοιοκτησίας τελούν υπό ξένες σημαίες. Η μέση ηλικία του στόλου είναι 14,6 έτη. Ο κρατικός στόλος, ό όποιος αντιπροσωπεύει τό 43% του συνόλου κυριαρχείται από τις δύο μεγάλες κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, την ELMA και την YPF (πετρέλαιο). Αντίθετα ό ιδιωτικός στόλος είναι κατεπαρμένος μεταξύ 45 διαφορετικών επιχειρήσεων οι όποιες διαθέτουν ένα - δύο πλοία ή κάθε μία, με εξαίρεση τό συγκρότημα της Esso που κατέχει όκτώ πετρελαιοφόρα υπό Αργεντινή σημαία.

Μεξικό

Τρίτη κατά σειρά χώρα σε αριθμό πλοίων και τοννάξ, κατέχει 122 πλοία συνολικού τοννάξ 1.529.847 τον. γκρός, από τά όποια 98 πλοία 1.192.959 τον. γκρός υπό εθνική σημαία και 24 πλοία 336.999 τον. γκρός υπό ξένες σημαίες. Από τόν στόλο αυτό 67 πλοία (823.276 τόννων) ανήκουν σε κρατικές εταιρίες και 55 πλοία (704.571 τόννων) ανήκουν σε ιδιώτες. Τά τελευταία αυτά είναι σχεδόν ίσομοιρασμένα μεταξύ εθνικής και ξένων σημαίων. Κυριώτερη κρατική

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η Pemex ή οποία με τα 45 πλοία της ενός περίπου εκατ. τον. γκρός καταλαμβάνει το 56% του συνολικού εθνικού τοννάζ. Στόν ιδιωτικό τομέα σημειώνουμε την εταιρία TMM, γνωστή για τις τακτικές γραμμές της Βορ. Ευρώπης, ή οποία καί έχει υπό παραγγελία 17 νέα πλοία.

Κούβα

Η σοσιαλιστική Κούβα έχει μόνο κρατική ναυτιλία ή οποία διαθέτει 122 πλοία 1.003.455 τον. γκρός από τα οποία όμως τα 30 (291.567 τον. γκρός) τελούν υπό ξένη σημαία. Η κρατική ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι κατανεμημένη σε τρεις εταιρίες, την Mambisa (53 πλοία), την Caribe (32 πλοία) καί την F.C. de Pesca.

Βενεζουέλα

Λόγω μειώσεως του ιδιωτικού στόλου της υπεσκελίσθη από την Κούβα καί περιήλθε στην πέμπτη θέση. Από το σύνολο των 79 πλοίων της 980.489 τον. γκρός τα 47 (270.702 τον.) ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα — όλα σχεδόν υπό εθνική σημαία — καί μόνο 32 ανήκουν στο κράτος, τα οποία υπερτερούν κατά πολύ σε τοννάζ το οποίο ανέρχεται σε 709.787 τον. γκρός κατανεμημένο σε τέσσερις κρατικές εταιρίες με επικεφαλής την Laguer (10 πετρελαιοφόρα 470.000 τον. d.w.) καί την CAVN με 12 πλοία τακτικών γραμμών.

Χιλή

Κατέχει εμπορικό στόλο από 48

πλοία 698.316 τον. γκρός. Χαρακτηριστικό της ναυτιλίας της είναι ότι κυριαρχούν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταξύ των οποίων η CSAV ελέγχει έννεα πολλαπλής χρήσεως φορηγά. Στο κράτος ανήκει μόνο η εταιρία Empremar με δύναμη επτά πλοίων 108.000 τον. γκρός.

Περου

Σύνολο 55 πλοίων 679.285 τον. γκρός. Μέση ηλικία 15 ετη. Στο κράτος ανήκουν 28 πλοία 309.093 τον. γκρός καί σε ιδιώτες 27 πλοία 370.192 τον. γκρός. Κυριώτερη κρατική εταιρία η Compañia Peruviense de Vapores με 11 πλοία τακτικών γραμμών καί συμβατικών φορηγών.

Ίσημερινός

Σύνολο 56 πλοία 409.483 τον. γκρός. Η κύρια δύναμη του στόλου ανήκει σε ιδιωτικές εταιρίες οι οποίες διαθέτουν 41 πλοία 232.880 τον. γκρός, έναντι 15 κρατικών πλοίων 176.603 τον. γκρός με επικεφαλής την Flopec που κατέχει πέντε πετρελαιοφόρα καί την Transnave που κατέχει πλοία τακτικών γραμμών.

Κολομβία

Επί συνόλου 36 πλοίων 358.151 τον. γκρός, το ήμισυ καί πλέον ανήκει στην ιδιωτική εταιρία Grancolombiana. Ο δημόσιος τομέας ελέγχει μόνο τέσσερα σκάφη 8.808 τον. γκρός.

Ούρουγουάη

Διαθέτει μόνο οκτώ πλοία 73.498 τον. γκρός υπό εθνική σημαία. Από αυτά δύο ανήκουν σε δύο κρατικές εταιρίες, ενώ τα υπόλοιπα έξι στις τέσσερις ιδιωτικές που υπάρχουν στη χώρα.

Δομινικανική Δημοκρατία

Διαθέτει μόνον επτά ιδιωτικής εκμεταλλεύσεως πλοία 37.269 τον. γκρός. Κύρια εταιρία η LMS Domingo με τέσσερα ιδιόκτητα σκάφη.

Παραγουάη

Σύνολο 24 πλοία 35.915 τον. γκρός, που διακρίνονται σε 16 κρατικά καί οκτώ ιδιωτικά. Μόνον τέσσερα από αυτά είναι ποντοπόρα, διαχειριζόμενα από την κρατική επιχείρηση Flameres.

Από τις υπόλοιπες χώρες της Λατινικής Αμερικής, ή Βολιβία, Νικαράγουα, Κόστα Ρίκα καί Γουατεμάλα, δεν διαθέτουν παρά μόνο ανά ένα πλοίο, κρατικό οι δύο πρώτες καί ιδιωτικό οι δύο τελευταίες, ενώ το Έλ Σαλβαντόρ δεν είχε κανένα πλοίο το 1988. Τέλος δεν μνημονεύονται ο Παναμάς καί η Ονδούρα οι οποίες είναι χώρες με ανοικτό νηολόγιο. Καί η μέν σημαία του Παναμά έκάλυπτε το 1988 5.022 πλοία συνολικής χωρητικότητας 44.604.071 τον. γκρός, ή δέ σημαία της Ονδούρας έκάλυπτε 587 πλοία 562.170 τον. γκρός. Άλλά τα πλοία καί το τοννάζ αυτό δεν έχουν βασικά ιδιοκτησιακή σχέση με την καθαρώς Λατινοαμερικανική ναυτιλία.

E.S.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

**OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE**

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

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.

'Οργάνωση πλοίου σέ θέματα ασφαλείας

Του πλοιάρχου κ. ΜΙΧΑΛΗ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑ

Μιά ματιά στον ήμερήσιο τύπο της χώρας μας και στις στατιστικές τροχαίων ή άλλης προέλευσης ατυχημάτων, θά μπορούσε νά πείσει και τόν πιό καλοπροαίρετο συμπατριώτη μας, πώς σάν λαός δέν νοιαζόμαστε και πολύ γιά τήν προσωπική μας ασφάλεια αλλά ούτε και γιά τήν ασφάλεια τών άλλων. Αύτη ή νοοτροπία όπως είναι φυσικό επεκτείνεται και στά πλοία μας.

Μετά από αρκετά χρόνια στην θάλασσα μπορώ νά πω μέ βεβαιότητα πώς στον, αναμφισβήτητο ζωτικό τομέα πού λέγεται ασφάλεια, τό 'Ελληνικό πλοίο δέν θά πρέπει νά διεκδικεί βραβείο. Οί κατά καιρούς ήρωικές προσπάθειες διάσωσης πληρωμάτων και πλοίων, είναν σάν χλωμές ήλιαχτίδες πού διαπερνούν τό γκρίζο σύννεφο πού σκεπάζει τήν θλιβερή εικόνα του έτήσιου απολογισμού ναυτικών ατυχημάτων και απώλειαν ανθρώπων και πλοίων.

Είναι παρήγορο τό γεγονός ότι τά πράγματα, σέ ότι αφορά τήν ασφάλεια, βελτιώνονται πρós τό καλύτερο μέ τήν πάροδο του χρόνου. 'Ας μ'ήν ξεχνάμε, έμείς οί παλαιότεροι, ότι κάναμε «μαύρα μάτια» γιά νά δούμε ένα γυμνάσιο, τίς εποχές εκείνες πού, μέ ελάχιστες εξαιρέσεις, τά στοιχειώδη γυμνάσια καταστάσεων κινδύνου έθεωρούντο πολυτέλεια ή χαμένος χρόνος.

Τό θέμα όμως δέν είναι τόσο απλό όταν έχομε νά κάνομε μέ τό περιστοιχισμένο από πολλούς και μεγάλους κινδύνους καράβι, όπου ζούν και εργάζονται 20/25 άνθρωποι, από τους οποίους εξαρτώνται άλλες τόσες οικογένειες. 'Εδώ οί υπεύθυνοι έχουν υποχρέωση νά αναλάβουν συνειδητά τίς ευθύνες τους γιά νά εφαρμοσθούν, μέ τόν καλύτερο δυνατό τρόπο, όλα αυτά πού συσσωρεύουν αναρίθμητοι κανονισμοί πού έχουν σκοπό νά εξασφαλίσουν, όσο γίνεται καλύτερα, τήν ανθρώπινη ζωή στην θάλασσα.

Διεθνείς οργανισμοί και συμβάσεις,

μετέτρεψαν τους κανονισμούς πού σχετίζονται μέ τήν ασφάλεια και επιβίωση του πληρώματος σέ έκτακτες καταστάσεις. Παράλληλα ένα παγκόσμιο ναυτικό σύστημα κινδύνου και ασφαλείας θά αρχίσει νά εφαρμόζεται, σταδιακά, στά επόμενα χρόνια. 'Όλα αυτά φθάνουν στό πλοίο μέ τήν μορφή διεθνών κανονισμών, έγκυκλίων του YEN, ή τών έκάστοτε πλοιοκτητών. 'Από εκεί όμως και μετά τό κάθε πλοίο έχει τήν δική του σημαία σέ ότι έχει σχέση μέ τήν ασφάλεια. Οί έτήσιες επιθεωρήσεις του εξαρτισμού ασφαλείας και οί απαιτήσεις τοπικών λιμενικών αρχών επιβάλλουν κάποια ίσορροπία. Τό σίγουρο είναι ότι αυτοί πού βγάζουν τους κανονισμούς αλλά και αυτοί πού επιβλέπουν τήν εφαρμογή τους, συνήθως, δέν ταξιδεύουν μέ τά πλοία. 'Εμείς πού ζούμε σ' αυτά έχομε υποχρέωση, μέ σωστές και θετικές ενέργειες, νά κάνομε τήν ασφάλειά μας τρόπο ζωής.

Δέν υπάρχει πρόθεση κριτικής, ούτε νά εξετασθεί εδώ τί δέν κάνομε αλλά πώς θά μπορούσαμε νά οργανωθούμε έτσι ώστε νά αντιμετωπισθεί ή ασφάλεια πληρώματος — πλοίου μέσα από διαφορετικό πρίσμα, ανταποκρινόμενοι στις απαιτήσεις της εποχής μας.

Μέ βάση τό αξίωμα πού πρεσβεύει πώς: «'Η ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου είναι πάναν απ' όλα» θά αναφερθώ σέ δοκιμασμένες μεθόδους οργάνωσης, γιά συλλογική αντιμετώπιση του θέματος.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Στά πλοία αρκετών ξένων ναυτιλιακών εταιριών υπάρχουν και λειτουργούν, υποχρεωτικά, επιτροπές ασφαλείας, σύμφωνα μέ καταστατικό πού προβλέπεται από τίς γενικές οδηγίες λειτουργικότητας της εταιρίας γιά τά πλοία της.

'Η επιτροπή ασφαλείας πλοίου (ΕΑΠ)

απαρτίζεται συνήθως μόνο από αξιωματικούς. 'Ο Πλοίαρχος επιλέγει τά μέλη και προεδρεύει στις συνεδριάσεις πού συγκαλεί μία φορά τό μήνα, εκτός αν ειδικές συνθήκες επιβάλλουν τήν σύγκληση ένωρίτερα. 'Ο Πλοίαρχος όρίζει γραμματέα ό οποίος επιμελείται τά πρακτικά της συνεδρίασης. Τά πρακτικά από όλα τά πλοία στέλνονται στό γραφείο της εταιρίας όπου θά εκτιμηθούν, από αρμόδιους γιά τόν σκοπό αυτό. 'Αν κάποιες αποφάσεις παρουσιάζουν γενικότερο ενδιαφέρον προωθούνται, από τήν εταιρία, πρós τίς επιτροπές ασφαλείας τών άλλων πλοίων.

'Η Ε.Α.Π. έχει σκοπό τήν οργάνωση του σέ θέματα ασφαλείας, τήν πρόληψη ατυχημάτων μελών του πληρώματος, τήν πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς ή άλλων επικίνδυνων καταστάσεων. 'Ακόμα σχεδιάζει τήν εκτέλεση ασκήσεων και γυμνασίων και προσπαθεί μέσα από συλλογική εργασία νά βρίσκει αποτελεσματικότερους τρόπους γιά τήν έννημέρωση και εκπαίδευση του πληρώματος.

Οί αποφάσεις και τά μηνιαία προγράμματα δράσης ανακοινώνονται στό πλήρωμα. Τυχόν ιδέες ή παρατηρήσεις μελών του πληρώματος, διαβιβάζονται στην Ε.Α.Π. μέσω του 'Υποπλοιάρχου ή του Α' Μηχανικού.

Στό καταστατικό διευκρινίζεται ότι ή Ε.Α.Π., σέ καμμία περίπτωση, δέν περιορίζει τίς αρμοδιότητες του Πλοιάρχου στην εκτέλεση τών καθηκόντων του. Τονίζεται ότι έχει συμβουλευτικό και οργανωτικό χαρακτήρα, μέ άπώτερο σκοπό νά βοηθήσει τόν Πλοίαρχο στό έργο του. Παράλληλα δίνεται ή εύκαιρία σέ νέους αξιωματικούς νά εκφράσουν τίς απόψεις τους. 'Ο διάλογος και οί κοινές αποφάσεις, γιά τόν τρόπο δράσης, δίνουν ένα πρόγραμμα τό όποιο αναλαμβάνει νά εκτελέσει ό Πλοίαρχος και γιά τό όποιο, κατά κάποιο τρόπο, θά λογοδοτήσει στην αρχή της επόμενης συνε-

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6369991



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

δρίασης. Τά αποτελέσματα από την λειτουργία Ε.Α.Π. είναι θεαματικά και θετικά, ειδικότερα όταν πρόκειται για κοινή πρακτική μιας ομάδας πλοίων, κάτω από την αιγίδα και συμπαράσταση της πλοιοκτητικής εταιρίας.

Ενδεικτικά θα αναφέρω ορισμένες από τις δραστηριότητες που πηγάζουν μέσα από εργασίες Ε.Α.Π.

— Διεξαγωγή γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου, πυρκαϊάς και διαρροής, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και έννημρωση του πληρώματος, σε συγκεκριμένο αντικείμενο, κάθε φορά.

— Διεξαγωγή ασκήσεων πηδαλιούχιας έκτακτης ανάγκης.

— Εκπαίδευση των αξιωματικών καταστρώματος στους τρόπους έκπομπής σήματος κινδύνου, μέσω του σταθμού ασυρμάτου EMERGENCY ή του δορυφορικού συστήματος επικοινωνίας.

— Οργάνωση διαλέξεων/σεμιναρίων με σκοπό την έννημρωση του πληρώματος σε θέματα όπως: Έγκατάλειψη πλοίου, επιβίωση ναυαγών στην θάλασσα, πρόληψη και αντιμετώπιση πυρκαϊάς, ασφάλεια δεξαμενοπλοίων και άλλα.

— Επίδειξη στο πλήρωμα χρήσης του μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς και του πυροσβεστικού υλικού του πλοίου.

— Επίδειξη τρόπου χρήσης πυροτεχνικών και όρμιδιοβόλου συσκευής.

— Επίδειξη χρήσης βοηθητικής συσκευής ασυρμάτου σωσίβιας λέμβου. Έγκατάσταση κεραίας.

— Σήμανση του πλοίου με σήματα ασφαλείας και προειδοποίησης.

— Αντιμετώπιση ιδιοζούσης φύσεως θεμάτων και εξέλιξη ανασφαλών συνθηκών.

— Περιοδικός έλεγχος των σωστικών μέσων και εξοπλισμού καταπολέμησης πυρκαϊάς. Αποκατάσταση ελλείψεων, ελαττωματικών ή φθαρμένων αντικειμένων.

Επιτροπές ασφαλείας, περιορισμένης μορφής, λειτουργούν και σε Έλληνικά πλοία. Έχοντας αρκετές προσωπικές εμπειρίες, θα έλεγα ότι τα αποτελέσματα είναι περισσότερο από ικανοποιητικά. Ορισμένοι από τους αξιωματικούς που συμμετέχουν εργάζονται με προσήλωση για την πραγμάτωση των κοινών στόχων. Άλλοι απλώς συμμετέχουν, ενώ η αρνητική συμπεριφορά είναι άμεληταία. Εντύπωση προκαλεί η δεκτικότητα και προθυμία του πληρώματος που ανταποκρίνεται υποδειγματικά στα διάφορα καλέσματα, ακόμα και

όταν είναι έθελοντικής μορφής.

Για να εκτελεσθεί τό πρόγραμμα που καταρτίστηκε χρειάζεται πολλές φορές να εργασθούν τα μέλη της Ε.Α.Π. επί πλέον του συνηθισμένου ωραρίου, ιδιαίτερα σε πλοία που εκτελούν κοντινά ταξίδια. Όταν όμως υπάρχει κάποιος σκοπός, πάντα βρίσκεται ο κατάλληλος χρόνος.

ΟΜΑΔΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η ύπαρξη ομάδας αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών προβλέπεται από τον ισχύοντα κανονισμό «Συναγερμού και Γυμνασίων», στα Έλληνικά πλοία. Στην πραγματικότητα όμως, οργανωμένες και εκπαιδευμένες ομάδες σε ελάχιστα πλοία υπάρχουν.

Για να είναι αποτελεσματική μία ομάδα έκτακτης ανάγκης (EMERGENCY TEAM), πρέπει να απαρτίζεται από έξι τουλάχιστον άτομα, αξιωματικούς και επιλεγμένα μέλη του πληρώματος. Παράλληλα οργανώνεται ομάδα υποστήριξης (support party), που αποτελείται από τέσσερα τουλάχιστον άτομα.

Τα μέλη των ομάδων κινδύνου εκπαιδεύονται από τον Πλοίαρχο για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών όπως:

— Απομάκρυνση ατόμων από κλειστό χώρο που θεωρείται επικίνδυνος, λόγω ύπαρξης τοξικών αερίων ή απουσίας οξυγόνου.

— Ειδική εκπαίδευση στους τρόπους πυρόσβεσης και χρήσης πυροσβεστικού εξοπλισμού. Άγλημα πυρκαϊάς.

— Προετοιμασία σωστικών σκαφών και σχεδίων για ένδεχόμενη εγκατάλειψη πλοίου.

— Απελευθέρωση έγκλωβισμένων.

— Περιφρούρηση σωστικών μέσων.

— Καθοδήγηση επιβαινόντων για όμαλή εγκατάλειψη πλοίου. Ενέργειες πρόληψης πανικού.

— Αντιμετώπιση μεγάλων διαρροών.

— Εξάσκηση στην προσφορά βασικών πρώτων βοηθειών, τεχνητής αναπνοής και μεταφοράς τραυματιών.

— Περισυλλογή ανθρώπου ή ναυαγών από την θάλασσα.

Η εκπαίδευση των ομάδων πρέπει να είναι θεωρητική και πρακτική. Συγκεντρώνεται ο απαραίτητος εξοπλισμός και ασκούνται τα μέλη στην χρήση του. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις αναπνευστικές συσκευές, πυρίμαχες στολές, ζώνες ανάρτησης, εγκατάσταση παλάγκου ανύψωσης μέσα από κλει-

στους χώρους, χρήση αναζωογονητικής συσκευής κλπ. Στην συνέχεια γίνονται ασκήσεις σε διάφορα μέρη του πλοίου, βάση συγκεκριμένων σχεδίων. Σημειώνονται τυχόν λανθασμένες ενέργειες και αφομοιώνεται από όλους ο ιδεωδέστερος τρόπος δράσης για κάθε περίπτωση.

Τα μέλη της ομάδας υποστήριξης εκπαιδεύονται έτσι που να μπορούν να αντικαταστήσουν όποιονδήποτε από την κύρια ομάδα. Ακόμα βοηθούν και εφοδιάζουν με πρόσθετο εξοπλισμό ή εγκαθιστούν ένα δεύτερο μέτωπο κρούσης ή αναχαίτισης πυρκαϊάς.

Τα σχέδια δράσης αναλύονται και στην συνέχεια εφαρμόζονται. Ο Υποπλοίαρχος είναι ο συντονιστής των ομάδων κινδύνου. Ενώ ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα άτομικά και γενικά, ή αλληλοκαλύψη, ή επικοινωνία, ή ταχύτητα κινητοποίησης μετά του αναγκαίου εξοπλισμού, ή επιτόπου πρωτοβουλία και ή επίγνωση των κινδύνων που αντιμετωπίζουν οι ίδιοι οι μετέχοντες, είναι από τους βασικούς στόχους της εκπαίδευσης. Η υποδοχή τραυματιών και ή προσφορά πρώτων βοηθειών είναι βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική αντιμετώπιση περιστατικών τραυματισμού, ασφυξίας κλπ.

Σε πλοία όπου υπάρχουν οργανωμένες ομάδες κινδύνου, τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά και ή συνεργασία αξιωματικών και πληρώματος θα έλεγα ότι είναι υποδειγματική. Θα σημειωθεί όμως εδώ ότι οι εμπειρίες προέρχονται από **άμιγξη Έλληνικά πληρώματα**.

Εκείνο που έχει μεγάλη σημασία είναι ότι, παρά τις αναμφισβήτητες δυσκολίες, υπάρχουν τρόποι οργάνωσης του πληρώματος και συγκεκριμένα στοιχεία αποδεικνύουν την αποτελεσματικότητα των μεθόδων αυτών, προς όφελος της γενικής και ατομικής ασφαλείας. Χρειάζονται αποφάσεις και πρωτοβουλίες των υπευθύνων που μπορεί να αναζητηθούν στον ευρύτερο χώρο, όταν πρόκειται για κατευθυντήριες γραμμές της πλοιοκτητικής εταιρίας, ή έστω σε περιορισμένη μορφή, δηλαδή ως πρωτοβουλίες Πλοίαρχων. Άλλωστε είναι πολλοί εκείνοι που πιστεύουν πως ο τρόπος αντιμετώπισης θεμάτων ασφαλείας, σε ένα καράβι, αντικατοπτρίζει την εικόνα και την προσωπικότητα του Πλοίαρχου του και σε γενικότερη μορφή της εταιρίας που διαχειρίζεται τό πλοίο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΦΡΑΓΚΙΑΣ

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

Τρεῖς πρόσφατες εκδόσεις γιά τή Ναυτιλία τῆς Ἰθάκης

Τοῦ κ. Π. Γ. ΚΑΛΛΙΝΙΚΟΥ

Σχεδόν ταυτόχρονα μέ τήν έκδοση τοῦ βιβλίου μου «Ἑπτανησιακά — κατά τό πλεῖστο Ἰθακησιακά — Σύμμεικτα» βγήκαν καί δύο πολύ ἀξιόλογες ἐργασίες γιά τή ναυτιλία τῆς Ἰθάκης. Τίς εἶδα μετά τή δημοσίευση τοῦ βιβλίου μου, διαφορετικά θά σχολίαζα καί αὐτές ἐκεῖ. Πρόκειται γιά τή μεταθανάτια ἐκδοση τοῦ βιβλίου τοῦ Ἰθακήσιου πλοιάρχου Γεράσιμου Κολαίτη μέ τόν κάπως παραπλανητικό τίτλο: «Τό χρονικό τῆς Ἰθάκης» καί τό ἔργο «Ἡ ναυτική Ἰθάκη» τοῦ κ. Χρ. Ε. Ντούνη.

Τό πρῶτο ἐκδόθηκε ἀπό τό Ναυτικό Μουσείο τῆς Ἑλλάδος μέ ἐπιμέλεια τοῦ κ. Κ. Παῖζη, φίλου τοῦ συγγραφέα, πού, ὅπως πληροφοροῦμαι, εἶναι ἀξιωματικός τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ καί ἔχει κατά συνέπεια καί αὐτός θάλασσα στό αἷμα του. Στήν ἐκδοση ἐπίσης συνέβαλε καί ἡ οἰκονομική ἐνίσχυση τῆς κυρίας Λιλίκας Σταθάτου - Μωραΐτη, γνωστής ἀπό χρόνια γιά τό ζωηρό της ἐνδιαφέρον γιά ὅ, τι σχετίζεται μέ τήν προαγωγή τῆς ἰδιαίτερης πατρίδας της, τῆς Ἰθάκης.

Τό βιβλίο τοῦ ὁ Γεράσιμος Κολαίτης τό χαρακτηρίζει ὡς «χρονικό» τῆς Ἰθάκης. «Χρονικό τῆς ἰδιοκτησιακῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» θά ταίριαζε καλύτερα μέ τό περιεχόμενο τοῦ βιβλίου καί αὐτό παρά τό γεγονός ὅτι ὁ συγγραφέας διανθίζει τό ἔργο του καί μέ πληροφορίες μερικότερης ἢ γενικότερης μορφῆς γιά τή ζωή καί τή δράση τῶν κατοίκων τοῦ μικροῦ νησιοῦ. Θά πῆγαῖνα ἀκόμα πιό πέρα: Βρίσκω πῶς τό βιβλίο, ὅπως ἄλλωστε καί ἐκεῖνο τοῦ κ. Ντούνη, πλοιαρχοκρατεῖται.

Ὁ Γεράσιμος Κολαίτης πλέκει τήν ἀφήγησή του γύρω ἀπό χωρία ἢ πληροφορίες κειμένων διαφόρων συγγραφέων, Ἑλλήνων καί ξένων, πού κατά καιρούς ἀσχολήθηκαν μέ τήν Ἰθάκη ἢ πληροφορίες πού εἶχε θησαυρίσει ἡ γερή μνήμη του ἀπό ἱστορίες καί ἀνέκδοτα

τοῦ ναυτικοῦ του περίγυρου, καί μᾶς δίνει στίς διακόσεις περίπου καλοτυπωμένες μεγάλες σελίδες τοῦ εἰκονογραφημένου βιβλίου του μιά συναρπαστική, γιά ἐμᾶς τούς συμπατριῶτες του τουλάχιστο, σκιαγραφία, τό κουβεντιάστο ὕφος τῆς ὁποίας μᾶς αἰχμαλωτίζει ἀπό τήν πρώτη στιγμή.

Ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον παρουσιάζουν τά ὅσα (ἂν καί τόσο λίγα!) λέει γιά τίς σχέσεις Ἰθάκης καί Μεσολογγίου. Δέν ἀναφέρομαι στήν ἀδιαμφισβήτητο ρόλο πού ἔπαιξαν οἱ Ἰθακήσιοι καί γενικότερα οἱ Ἑπτανήσιοι στόν ἀνεφοδιασμό τοῦ Μεσολογγίου σέ ὅπλα, τρόφιμα καί ρουχισμό κατά τή διάρκεια τῆς πολιορκίας του, ἀλλά στίς ἐμπορικές καί ἐφοπλιστικές σχέσεις μεταξύ τῶν δύο, στά προεπαναστατικά κυρίως χρόνια, καθώς καί στή κοινωνική ἐπικοινωνία (μέ διασυνθέσεις) μεταξύ οἰκογενειῶν τῆς Ἰθάκης καί τοῦ Μεσολογγίου. Ἐχομε ἐδῶ ἕνα κεφάλαιο πού ἀπαιτεῖ εὐρύτερη καί βαθύτερη ἐρευνα. Ὡς γνωστό ἡ ναυτική πολιτική τῆς Βενετίας δέν ἐπέτρεπε στούς Ἑπτανήσιους νά μετέχουν στό ἐξωτερικό ἐμπόριο μέ ἀποτέλεσμα οἱ Ἑπτανήσιοι ἐμποροὶ νά ἐπενδύουν κεφάλαιά τους σέ Μεσολογγίτικα πλοῖα.

Τό βιβλίο τοῦ Κολαίτη, ὅπως καί ἡ γνωστή «Ἱστορία τῆς Ἰθάκης» τοῦ Ἀθ. Λεκατσά εἶδαν τό φῶς μετά τό θάνατο τῶν συγγραφέων τους. Ὁ Κολαίτης στάθηκε πιό τυχερός στόν ἐπιμελητή του, γι' αὐτό καί ἀδίστακτα εὐχαριστοῦμε τόν κ. Παῖζη γιά τήν πετυχημένη ἐκδοση.

Ὅταν ἕνα βιβλίο, στό σύνολό του, μᾶς εὐχαριστεῖ, οἱ ἐπικρίσεις, ὅσο καί ἂν δικαιολογούνται, εἶναι προτιμότερο νά λείπουν. Θά σταθῶ, λοιπόν, φειδωλός σ' αὐτές. Κάτι εἶπα γιά τόν κάπως παραπλανητικό τίτλο. Ἐπειτα ὑπάρχουν παραλείψεις, ἀναπόφευκτες ἴσως σ' ἕνα τέτοιο ἔργο. Λεῖπει ἀκόμα οἱ

κεῖωση μέ τό βόρειο τμήμα τοῦ νησιοῦ. Γιά τούς νότιους ἡ Ἰθάκη τελειώνει στόν Αἰτό. Ἰδιαίτερα ὅμως θά ἤθελα νά σταθῶ στή σελίδα 27 τοῦ βιβλίου. Ἐκεῖ ὁ Κολαίτης χρονολογεῖ τό ξεκίνημα τῆς Ἰθακησιακῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας «ἀπό τό 1809, ὁπότε, γράφει, καταληφθεῖσης τῆς νήσου ὑπό τῶν Ἀγγλῶν, εὗρεν ἐνεργόν προστασίαν καί ὑποστήριξιν». Λάθος. Τό ξεκίνημα ἀνάγεται στή Συνθήκη τῆς Κωνσταντινουπόλεως (1800), ἡ ἀνοδος ὅμως συνεχίζεται καί ἐπὶ Ἀγγλοκρατίας. Γιά νά πάρει κανένας μίαν ἰδέα τοῦ τί πόρτες ἀνοίξε ἡ μεταξύ Ρωσίας καί Τουρκίας Συνθήκη τῆς Κωνσταντινουπόλεως ἀρκεῖ νά μελετήσῃ τόν Κανονισμό τῆς ἐπτανησιακῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ Καποδίστρια. Ὁ Κολαίτης ἀγνοεῖ τή Συνθήκη τῆς Κωνσταντινουπόλεως καί δέν ἀναφέρει καν τόν Κανονισμό τοῦ Καποδίστρια, πού ἀνατυπώθηκε στά 1970 ἀπό τόν ἄοκνο Ζακυνθινὸ ἱστοριοδίφη κ. Ντίνου Κονόμο μέ τόν τίτλο: «Ὁ πρῶτος Κανονισμός τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας (1803)», ἔργο πού πρέπει νά ἔχουν ὑπόψη τους ὅσοι ἀσχολοῦνται μέ τήν ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας γενικά. Μέ τή συνθήκη τοῦ 1800 οἱ Τούρκοι ἀνέλαβαν (κάτι τό ἀπίστευτο!) τήν προστασία κυριολεκτικῶς τῆς ἐπτανησιακῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τά πλοῖα τῆς ὁποίας ἦταν πιά ἐλεύθερα νά μπαίνουν γαῖαν στά τούρκικα λιμάνια τῆς Μεσογείου καί τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἡ Τουρκία εἶχε ἀναλάβει ἀκόμα τήν προστασία τῶν ἐπτανησιακῶν ἱστιοφόρων καί ἀπό αὐτοὺς τούς πειρατές τῶν τούρκικων οὐσιαστικά μεκελικῶν τῆς Β. Ἀφρικῆς (Μπαρμπάρους, Ἀλτζερίνους καί λοιπούς) πού ἐπὶ αἰῶνες λυμαίνονταν τίς ἀκτές καί τά νησιά μας. Στόν Κανονισμό τοῦ ὁ Καποδίστριας ἀναφέρεται καί σέ γυναικεῖα πληρώματα καί πού δείχνει πόσο μακριά ἔβλεπε.

Ἄν γιά τήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτι-

Efploia Shipping Co. S.A.

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

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

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

λία γενικά ή Συνθήκη του Κιουτσούκ (Μικρού) Καϊναρτζή (1774) και οι επακόλουθες συμφωνίες μεταξύ Ρωσίας Τουρκίας (1783) υπήρξαν αφάνταστα ευεργετικές, αφού μπορούσαν πιά τα ελληνικά πλοία να ταξιδεύουν με ρώσικη σημαία, ή Συνθήκη της Κωνσταντινούπολεως (1800), στην οποία βασίζεται και ο Κανονισμός του Καποδίστρια, δημιουργήσε για την επτανησιακή ναυτιλία ιδεώδες κλίμα αναπτύξεως και πλουτισμού. Τότε, λοιπόν, επί 'Επτανήσου Πολιτείας και όχι επί 'Αγγλοκρατίας ρίχτηκαν τα θεμέλια της 'Ιθακησιακής και γενικότερα της επτανησιακής εμπορικής ναυτιλίας. 'Η ανοδος, με ταχύτητα κεκτημένη από τα πρώτα χρόνια της 'Επτανήσου Πολιτείας, του πρώτου νεοελληνικού κράτους, συνεχίσθηκε και στην περίοδο της 'Αγγλοκρατίας. 'Η χρυσή βάση τέθηκε στην περίοδο της 'Επτανήσου Πολιτείας.

Τό άλλο αξιόλογο βιβλίο είναι: «'Η Ναυτική 'Ιθάκη» του κ. Χρ. Ε. Ντούνη. Είναι γραμμένο, μάς πληροφορεί ο συγγραφέας, «μέ στοιχεῖα πού ὁ ἴδιος συνέλεξα στήν καθημερινή ἐπικοινωνία μου μέ τήν ἰθακησιακή ναυτική κοινωνία». 'Ο κ. Ντούνης ἀγαπᾷ τήν 'Ιθάκη, τήν ὁποία καί χαρακτηρίζει ὡς «μία ἀπό τίς γνησιότερες ναυτικές περιοχές τῆς χώρας μας».

Τό ἔργο τοῦ κ. Ντούνη ἔχει μία κάποια ἐπισημότητα. 'Ετσι καθώς εἶναι γεμάτο καταλόγους καί πίνακες κάθε λογῆς δίνει τήν ἐντύπωση ἐπιμελημένης κρατικῆς ὑπηρεσιακῆς ἐκδόσεως. Σάν βιβλίο ἀναφορᾶς (reference book) εἶναι καί θά μείνει πολὺτιμο. 'Εκεῖ ξαναβλέπουμε, σέ φωτογραφίες τους ἢ σέ προσωπικά χαρτιά τους καί ἐνθύμια, συγγε-

νεῖς καί φίλους, ἀγαπημένα πρόσωπα πού πῆρε ὁ χρόνος ἢ πρόωρα ἢ θάλασσα καί ὁ πόλεμος. Τό βιβλίο περιλαμβάνει ἐπίσης (στή συναισθηματική πλευρά του) καί συγκινητικές περιγραφές ἀπό αὐτόπτες μάρτυρες πλοίων πού βυθίζονται καί ἀνθρώπων πού πολεμοῦν μέ τά στοιχεῖα τῆς φύσεως.

'Υπάρχουν, βέβαια, καί ἐδῶ μικροανακρίβειες καί παραλείψεις, «κενά» ὁμολογεῖ ὁ συγγραφέας, πού ὅμως δέ μειώνουν τήν ἀξία τοῦ ἔργου. Τό τέλειο, σ' αὐτοῦ τοῦ εἶδους τά βιβλία, εἶναι ἀνέφικτο. Οἱ πίνακες καί οἱ κατάλογοι καί κόντρα- κατάλογοι πλοίων καί πλοιάρχων ταυτίζονται ἐν πολλοῖς μέ ἀνάλογους πίνακες καί καταλόγους στό βιβλίο τοῦ Γεράσιμου Κολαῖτη καί στήν παλιά μελέτη τοῦ 'Αλέξανδρου Παῖζη, τήν ὁποία καί τά δύο ἔργα συμπληρῶνουν. Μέ τίς δύο αὐτές πρόσφατες ἐκδόσεις, στό θέμα τῆς ἰθακησιακῆς ἐμπορικής ναυτιλίας γίνεται ἓνα μεγάλο βήμα πρὸς τά ἔμπροσ.

Π.Γ. ΚΑΛΛΙΝΙΚΟΣ

Τό Λαζαρέτο τῆς 'Ιθάκης

Μαζί μέ τό κείμενο τοῦ κ. Γ.Π. Καλλίνικου, ὁ ὁποῖος ἀσχολεῖται μόνον μέ τίς ἐκδόσεις «Τό χρονικό τῆς 'Ιθάκης» τοῦ Γεράσιμου Κολαῖτη καί «'Η Ναυτική 'Ι-θάκη» τοῦ κ. Χρήστου Ντούνη, μάς ἤρθε καί τό ἔργο τοῦ κ. Γιάννη Σ. Βλασσόπουλου μέ τόν τίτλο «Τό Λαζαρέτο τῆς 'Ιθάκης στή 1844-1847» τό ὁποῖο, παρά τό εἰδικό θέμα πού διαπραγματεύεται (ὁ συγγραφέας τό προσδιορίζει μέ τόν ὑ-

πότιτλο «Ναυτικά Καθάρσεις») καί τήν περιορισμένη χρονική περίοδο στήν ὁποία ἀναφέρεται, ἀποτελεῖ μία ἀκόμη σημαντική συμβολή στήν καταγραφή τῆς ναυτικῆς ἱστορίας τῆς 'Ιθάκης.

Μέ τό βιβλίο τοῦ — μία ἰδιαίτερη φροντισμένη ἐκδοση — ὁ κ. Γιάννης Βλασσόπουλος, παρέχει χρησιμότητες πληροφορίες γιά τόν ὑγειονομικό ἔλεγχο τῶν πλοίων καί τῶν πληρωμάτων τους σέ ὅλα τά λιμάνια καί ἰδιαίτερη στό λιμάνι τοῦ Θιακοῦ τόν περασμένον αἰῶνα ἀπό τίς ὁποῖες προκύπτει τό συμπέρασμα ὅτι οἱ παλιοί ναυτικοί, ἓνα μέ γάλο μέρος τῆς ναυτικῆς ζωῆς τους τε περνοῦσαν στή Λοιμοκαθάρτηρια τῶν λιμανιῶν πού προσήγγιζαν τά σκάφη στή ὁποία ὑπηρετοῦσαν.

'Επίσης τό βιβλίο τοῦ κ. Γιάννη Σ. Βλασσόπουλου περιέχει περιστατικά παρμένα ἀπό παλιά ἡμερολόγια πλοιάρχων τῆς 'Ιθάκης πού ταξίδευαν μέ τά καράβια τους στίς ἀρχές τοῦ περασμένου αἰῶνα στή λιμάνια τῆς Μαύρης Θάλασσας καθώς καί κατάλογο 105 καραβίων πού κρατήθηκαν γιά κάθαρση στό Λαζαρέτο τοῦ Θιακοῦ ἀπό τόν 'Οκτώβριο τοῦ 1844 μέχρι τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1847 (ὁ κατάλογος αὐτός περιέχει τόν τύπο τοῦ καραβιοῦ, τό ὄνομα καί τήν ἐθνικότητα τοῦ, τή χωρητικότητα, τόν πλοίαρχο ἢ πλοιοκτήτη, τό ὄνομα καί τήν καταγωγή τοῦ καπετάνιου, τήν ἡμερομηνία ἀφίξεως, τόν ἀριθμό τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καί τίς ἡμέρες περιορισμοῦ στό Λοιμοκαθατήριον). 'Από τόν κατάλογο τῶν πλοίων αὐτῶν προκύπτει ὅτι 34 καπετάνιοι — πλοιοκτήτες ἦταν ἀπό τό Θιάκι καί ὁ κ. Βλασσόπουλος παραθέτει τά ὀνόματά τους καθώς καί τόν τύπο τοῦ καραβιοῦ τους.

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ**

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

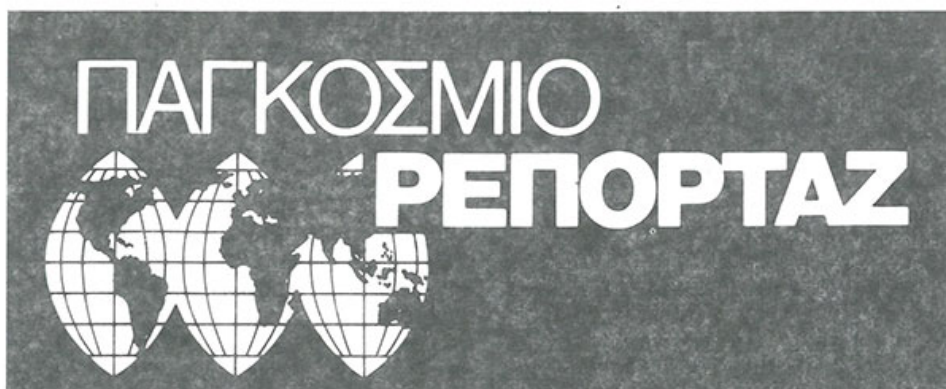
ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

**ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (TRANZITO — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ**



ΒΕΛΓΙΟ

Τό νηολόγιο Λουξεμβούργου

Η Ένωση των Βέλγων Έφοπλιστών, η οποία έδρευε την Άμβερσα, πιστεύει ότι τελικά θα καταστεί δυνατή η χρησιμοποίηση του Λουξεμβουργιανού νηολογίου μέχρι τέλους του έτους. Η αίσιοδοξη αυτή άποψη βασίζεται στο γεγονός ότι στο Λουξεμβούργο μετά τις εκλογές της 18 Ιουνίου παρέμεινε στην εξουσία η ίδια κυβέρνηση συνεργασίας και ότι ο ύπουργός κ. Goebels ο οποίος είχε εξαρχής υποστηρίξει το σχέδιο δημιουργίας νηολογίου, κατέχει σήμερα το Υπουργείο Οικονομίας και Μεταφορών.

Στό μεταξύ η Ένωση Έφοπλιστών και οι εκπρόσωποι του Βελγικού Υπουργείου Συγκοινωνιών παρέσχον στις αρμόδιες Λουξεμβουργιανές Αρχές όλες τις συμπληρωματικές πληροφορίες τις οποίες ζητούσαν οι επαγγελματικές οργανώσεις.

Όλοι σχεδόν οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες συμφωνούν εις τό ότι τά εμπόδια εκείνα, τά οποία ίσως είχαν προεκλογικό χαρακτήρα, έχουν τώρα αρθεί και ότι τό Κοινοβούλιο του Λουξεμβούργου είναι πιά σέ θέση να προχωρήσει στό έργο αυτό στό διάρκεια της προσεχούς συνόδου του. Μέ άλλους λόγους πιστεύεται ότι οι Βέλγοι έφοπλιστάι θά μπορέσουν να μεταφέρουν τά πλοία τους στό Λουξεμβουργιανό νηολόγιο τό πολύ μέχρι τόν Νοέμβριο, πρός μεγάλη ανακούφιση του Βελγικού Υπουργείου Συγκοινωνιών, τό οποίο μέ τή σειρά του θά μπορέσει επιτέλους να τερματίσει τό οικονομικό πρόγραμμα ένισχύσεως του έθνικού στόλου.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΕΟΚ ενέκρινε

Η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή των Βρυξελλών αποφάσισε να εγκρίνει τήν έγγυση 90% πού παρέχει τό κρατίδιο της Κάτω Σαξωνίας γιά κεφαλαιουχικό δάνειο ύψους 3 εκατ. μάρκων και γιά δάνειο 2 εκατ. μάρκων πρός τό σκοπό της διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων του ναυπηγείου Surken Werft του Πάπενμποργκ.

Η οικονομική αυτή βοήθεια χορηγείται στό πλαίσιο ανασυγκροτήσεως της επιχειρήσεως ή οποία προβλέπει επίσης τήν μείωση της ναυπηγικής παραγωγής του νέου ναυπηγείου και τόν προσανατολισμό του πρός άλλους τομείς. Προβλέπεται επίσης ή παραγωγή ήπειρωτικών καλωδίων και ή αναδιάρθρωση του προσωπικού σύμφωνα μέ τή νέα δομική μορφή πού θά δώσει ή υλοποίηση των μέτρων αυτών.

Η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή έχει τήν άποψη ότι οι βοήθειες αυτές δέν έρχονται σέ αντίθεση μέ τήν 6η οδηγία στό μέτρο πού τό ύψος της βοήθειας δέν υπερβαίνει τά προδιαγεγραμμένα επίπεδα και έφόσον ή βοήθεια δέν δημιουργεί άνωμαλίες στην αγορά των καλωδίων.

Τό έμπόριο μέ τήν ΕΣΣΔ

Σύμφωνα μέ πρόσφατη σχετική μελέτη ό λιμήν του Άμβούργου έχει άποβεί τό κέντρο του γερμανοσοβιετικού έμπορίου. Η μελέτη αυτή πού δημοσιεύτηκε μέ τήν ευκαιρία της επίσκεψης του Προέδρου Γκορμπασώφ, ύπολογίζει ότι σχεδόν τό 10% της συνολικής κινήσεως του λιμένος, ήτοι περί τά έξι εκατ. τόννων τό 1988, προέρχεται από τις συναλλαγές της Δυτ. Γερμανίας μέ τή Σοβιετική Ένωση.

Η διμερής γερμανοσοβιετική επιχείρηση Transnautic έχει τήν έδρα της στό Άμβούργο και αντιπροσωπεύει 16 σοβιετικές έφοπλιστικές επιχειρήσεις τά πλοία των οποίων πραγματοποιούν τακτικές προσεγγίσεις στόν λιμένα του Άμβούργου. Μία θυγατρική εταιρία, ή Translobe Containers Services μισθώνει και διαχειρίζεται έμποροκιβώτια. Μία άλλη, ή Sovchart άπασχολείται μέ ναυλώσεις. Η δέ Bomintlot προμηθεύει καύσιμα.

Τέλος τό Άμβούργο είναι ό κύριος είσαγωγικός λιμήν των σοβιετικών αυτοκινήτων Lada πού διακινούνται από τήν Harms - Auto - Terminal. Πέρσι διακινήθηκαν 12.000 τέτοια αυτοκίνητα. Έξάλλου και τά σοβιετικά προϊόντα πού προμηθεύεται ή Δυτική Γερμανία εισέρχονται διά χώρα διά του λιμένος του Άμβούργου.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Συνεργασία λιμένων

Τό πνεύμα ενός λελογισμένου συναγωνισμού και μιάς ούσιαστικής συνεργασίας έχει συμβάλει σημαντικά στην παράλληλη άνάπτυξη των λιμένων της Δυτικής Άκτής. Λός Άντζελες και Λόνγκ Μπήτς.

Τά δύο αυτά μεγάλα λιμάνια της Καλιφόρνιας, πού δέν απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 40 μίλια, παραβάλλονται γεωγραφικά μέ τά λιμάνια Μασσαλία και Φός της Γαλλίας, μέ τή διαφορά ότι αναπτύσσονται παράλληλα και προσφέρουν τις ίδιες ύπηρεσίες. Τό καθένα τους διαθέτει 15 τέρμιναλ γιά κοντέινερ, 23 τέρμιναλ γιά γενικά έμπορεύματα και 9 γιά χύμα φορτία. Στόν τομέα πού τό πρώτο ξεπερνά τό δεύτερο είναι τά τέρμιναλ των υγρών φορτίων, στα όποια τό Λός Άντζελες υπερέχει κατά 5 (έναντι 9).

Τό Λός Άντζελες ξεκίνησε αρχικά από τό Σάν Πέτρο τό όποιο τελικά άπερρόφησε. Ένας τεράστιος αριθμός θαλαμηγών πάσης φύσεως βρίσκονται πάντα στις προκυμαίες του. Τά πλοία κοντέινερ και τά πετρελαιοφόρα περνούν 200 μέτρα από τις βεράντες των μεγάλων κοσμικών ξενοδοχείων. Πέρα από τό κανάλι της εισόδου τά ναυπηγεία έκτείνονται σέ μήκος 5 περίπου μιλίων και τά τέρμιναλ σέ μήκος άνω των 2 μιλίων.

Τό θρυλικό «Κουήν Μαίρη» πού έχει μεταβληθεί σέ πλωτό μουσείο είναι πλευρισμένο στό λιμένα του Λόνγκ Μπήτς. Μέ 62 συνολικά τέρμιναλ μέ βαθεία νερά χειρίζεται 100 εκατ. τον. έμπορευμάτων έτησίως. Οι εξαγωγείς εύνοήθηκαν ιδιαίτερα από τήν υπότιμηση του δολλαρίου και τήν συναγωνιστικότητα των άμερικανικών προϊόντων. Μέσα σέ ένα χρόνο οι εξαγωγές αύξηθηκαν κατά 22% έναντι μόλις 4,7% των εισαγωγών. Σέ αριθμό πλήρων έμποροκιβωτίων τά έξελθόντα από τό Λόνγκ Μπήτς αύξήθηκαν κατά 25% έναντι μόνον 5% των εισελθόντων.

Υπολογίζεται ότι τά δίδυμα λιμάνια της Δυτικής Άκτής ξεπέρασαν τό δίδυμο Νέας Υόρκης — Νέας Υερσής ως πρός τό έξωτερικό έμπόριο μολονότι τά τελωνειακά τους δικαιώματα είναι κατά 44% άνώτερα.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

// ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ //

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ

(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ ΤΕΛΕΧ: 252171 ΙΛΚΡ

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

ΚΙΝΑ

Μετά την κρίση

Μολονότι θεωρείται βέβαιο ότι τα τελευταία δραματικά γεγονότα της Λαϊκής Κίνας θα επηρεάσουν τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, είναι πολύ δύσκολο να υπολογισθεί το πόσο, το πώς και το πότε.

Σήμερα η πολυανθρωπότερη χώρα του κόσμου δεν καλύπτει παρά μόνο ένα 4% των διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Οι εισαγωγές της για το 1988, υπολογίζονται σε 70 περίπου εκατ. τόννων και αναφέρονται κατά σειρά σε: χάλυβα, σιτηρά, σιδηρομετάλλευμα, δασικά και λιπαντικά, οι δε εξαγωγές της σε 30 περίπου εκατ. τόννων και αναφέρονται σε: γαιάνθρακες, δημητριακά και διάφορα άλλα. Η Κίνα επομένως είναι μία απ' τις κύριες εισαγωγικές χώρες δημητριακών και σιδηρομεταλλεύματος για τα χαλυβουργεία της, ενώ στις εξαγωγές της κυριαρχούν οι γαιάνθρακες. Έπομένως μία άνακοπή των εισαγωγών της σε σιδηρουργικά θα είχε άρνητικές επιπτώσεις στη ζήτηση τοννά, ενώ πολύ πιθανό θεωρείται ότι η κρίση που διέρχεται σήμερα θα επηρεάσει άρνητικά τη ζήτηση μεταφοράς χύμα φορτίων. Μόνο στον τομέα του πετρελαίου η κατάσταση ενδέχεται να είναι διαφορετική.

Τό σημερινό άρνητικό επί της ναυτιλιακής αγοράς αποτέλεσμα της χαοτικής καταστάσεως της Κίνας πιστεύεται ότι θα διαρκέσει μέχρι της αποκαταστάσεως μίας οργανωμένης και υγιούς κοινωνίας. Αυτό φυσικά θ' απαιτήσει αρκετό χρόνο, αλλά οι έλπίδες που έχουν στηριχθεί σ' αυτή την παραγμένη χώρα θα επανέλθουν έντονωτερες, τουλάχιστον όσον αφορά τη ναυτιλία.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Μείωση των δαπανών νηολογήσεων

Σημαντική είναι η μείωση στα τέλη νηολόγησης πλοίων στο Λιβεριανό νηολόγιο μετά την απόφαση της κυβέρνησης να αντικαταστήσει το σημερινό τέλος νηολόγησης των 1,20 δολλ. ΗΠΑ ανά καθαρό τόννο με ένα σταθερό τέλος νηολόγησης ύψους 2.500 δολλαρίων ΗΠΑ, ανεξαρτήτως τοννά. Η μείωση αυτή αφορά τα τέλη αρχικής έγγραφ-

φής, ενώ όλες οι υπόλοιπες εισπράξεις όπως φορολογία τοννά, τέλη επιθεώρησης και άλλα τέλη θα παραμείνουν όπως έχουν. Με τις σημερινές τιμές η αρχική έγγραφη ενός κοντεϊνερπλοίου/ φορτηγού είναι 45.000 δολλάρια, ενώ αυτή ενός μπάλκερ μεγέθους πάναμαξ περί τα 28.000 δολλάρια. Κυρίως αναμένεται να ωφεληθούν οι πλοιοκτήτες των μεγάλων δεξαμενοπλοίων που θα εξοικονομήσουν ποσό άνω των 100.000 δολλαρίων μετά τη πρόσφατη ρύθμιση.

Συγκριτικά στο Παναμαϊκό νηολόγιο τα τέλη αρχικής νηολόγησης είναι ένα δολλ. ανά τόννο με αποτέλεσμα συνολικά τέλη νηολόγησης περί τις 22.000 δολλάρια για ένα μπάλκερ μεγέθους πάναμαξ και 100.000 δολλάρια για ένα VLCC αν και πολλές φορές εφαρμόζονται σημαντικές έκπτώσεις (μέχρι 30%), ενώ το Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο εφαρμόζει μία κλίμακα τελών ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, με αποτέλεσμα τα αρχικά τέλη νηολόγησης για ένα μπάλκερ μεγέθους πάναμαξ να μην υπερβαίνουν τις 19.000 δολλάρια και αυτά ενός VLCC τις 32.000 δολλάρια.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό «Black Prince»

Παρεσχέθη η άδεια όπως τό μεγάλο επιβατηγό πλοίο «Black Prince» του πλοιοκτήτου Φρέντ Όλσεν έγγραφει στο θυγατρικό Νορβηγικό νηολόγιο NIS. Ο πλοιοκτήτης παρεδέχθη ότι η διαμάχη του για τό μισθολόγιο του πληρώματος είχε ως αποτέλεσμα μία μεγάλη άπεργία και τελικά την απόλυση του Φιλίππινέζικου προσωπικού. Η υπόθεση τερματίσθηκε με την υποχώρηση της Διευθύνσεως της πλοιοκτήτριας εταιρίας και με την αύξηση του μισθολογίου σχεδόν κατά 100%.

Τό υπερωκεάνιο Black Prince συνεχίζει τώρα τό πρόγραμμα της μεταφοράς επιβατών από τη Μ. Βρετανία μέχρι τό Βόρειο Αρκτικό με διάφορες εν τω μεταξύ προσεγγίσεις.

Υπολογίζεται ότι τό 1988 ό λιμην του Μπέργκεν έδέχθη 17.180 πλοία συνολικού τοννά 13,8 εκατ. τον. γκρός. Η συχνότης προσεγγίσεως ξένων πλοίων αύξηθηκε κατά 27%, ενώ των εθνικών πλοίων μειώθηκε τόσο σε αριθμό σκαφών όσο και σε τοννά. Η συνολική έμπορευματική κίνηση έφθασε τα 2,4 εκατ. τόννων.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Ναυπηγικές επιχορηγήσεις

Η Έπιτροπή της ΕΟΚ (Κομισιόν) αποφάσισε να μην προβάλλει αντίρρησης εναντίον του προγράμματος που έφάρμοσε από τις αρχές του έτους τό Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών της Πορτογαλίας με σκοπό την ενίσχυση του έφοπλισμού. Οι πιστώσεις που διατίθενται για τό πρόγραμμα αυτό είναι σημαντικές.

Η ενίσχυση προβλέπεται να γίνει με τη μορφή μη έπιστρεψίμων οικονομικών παροχών οι όποιες μπορεί να φθάσουν μέχρι του 20% της συμβατικής αξίας. Οι παροχές αυτές δεν έμπίπτουν στις περικοπές των διατάξεων της 6ης οδηγίας του Συμβουλίου της ΕΟΚ που άφορά τις ναυπηγικές επιχορηγήσεις, έστω και αν χρησιμοποιηθούν προς άπόκτηση νεοανυψήγησης πλοίου.

Κατά την άποψη της Κομισιόν η παραπάνω βοήθεια δεν συνεπάγεται διαταραχή του έλεύθερου συναγωνισμού μεταξύ των εθνικών ναυπηγείων της Πορτογαλίας και των ναυπηγείων των άλλων χωρών-μελών, ως προς την τοποθέτηση παραγγελιών, ούτε υπερβαίνουν τα άνώτατα όρια που προβλέπει τό άρθρο 4 της 6ης Οδηγίας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Προστασία περιβάλλοντος

Η εφαρμογή του προγράμματος προστασίας του περιβάλλοντος στη ζώνη της Βαλτικής για τις βιομηχανίες πολλού και χάρτου θα απαιτήσει κατά πάσα πιθανότητα την προσφυγή στη Σουηδική τεχνολογία. Αυτό τουλάχιστον προτείνει η μικτή Σουηδο-Σοβιετική Έπιτροπή προς τό Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ένεργειας. Οι σχετικές προτάσεις περιλαμβάνουν ειδικότερα την μετάφραση στα ρωσικά των σουηδικών εκθέσεων που αναφέρονται στο περιβάλλον και την καταστρωση πίνακα προτεραιότητας των προβλημάτων περιβάλλοντος στη σφαίρα των σοβιετικών εργοστασίων χαρτοπολτού και χάρτου. Παράλληλα η Σουηδική βιομηχανία θα διαθέσει τόν αναγκαίο έξοπλισμό και τα χημικά προϊόντα που περιορίζουν τις έπιπτώσεις επί του περιβάλλοντος των σοβιετικών εγκαταστάσεων στη ζώνη της Βαλτικής.

Η ως άνω σουηδο-σοβιετική έπιτροπή υπογραμμίζει ότι είναι άπαραίτητο όπως η Σουηδική κυβέρνηση στηρίξει και συνδράμει οικονομικά τό πρόγραμμα στην αρχική του φάση. Έξάλλου οι προβλεπόμενες εξαγωγές και παραδόσεις σοβιετικής ξυλείας και φυσικού άερίου θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν τις σουηδικές εξαγωγές περιβαντολογικής τεχνολογίας. Σημειώνεται ότι η Σουηδική δασική βιομηχανία έχει επενδύσεις 4 δισεκ. κορώνες μόνο για την κατασκευή των εργοστασίων λευκανσεως του ξυλοπολτού.

ΤΑΎΛΑΝΔΗ

Τό πρώτο κρουαζιερόπλοιο

Τό πλοίο «Andaman Princess», χωρητικότητας 5.200 τον. γκρός της εταιρίας Siam Cruise Ltd., είναι τό πρώτο κρουαζιερόπλοιο πολυτελείας τό όποιο ανήκει έξ όλοκληρου σε Ταϋλανδικά συμφέροντα.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 886 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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τροποποίηση Δ.Σ.

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 195Α/7.9.89) κοινή υπουργική απόφαση η οποία εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως «περί διευκόλυνσης της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως» που υιοθετήθηκαν το 1971, 1977 και 1986 από το Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (ΙΜΟ) και τέθηκαν σε ισχύ στις 12.8.71, στις 31.7.78 και στις 1.10.86 αντίστοιχα.

Τό κεφάλαιο περιορισμού άστικής ευθύνης

Στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τό Προεδρικό Διάταγμα με τό οποίο τροποποιείται και συμπληρώνεται τό Π.Δ. 66/1982 που αφορά την ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο.

Με τό υπό δημοσίευση Π.Δ. καθορίζεται ότι ως αρμόδιο δικαστήριο για την ίδρυση, διαχείριση και κατανομή του κεφαλαίου περιορισμού της άστικής ευθύνης, του πλοιοκτήτη όρίζεται τό Πρωτοδικείο της έδρας του Έφετείου, στην περιοχή του οποίου έγινε τό περιστατικό ρύπανσης.

Επίσης παρέχεται στό Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο ή δυνατότητα νά είναι διάδικος στίς δίκες για άγωγές αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη, που ενεργούνται, και συμμορφώνεται έτσι ή χώρα μας πρός τή σχετική συμβατική υποχρέωσή της που απορρέει από τή διεθνή σύμβαση 1971 των Βρυξελλών περί ιδρύσεως διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών από πετρελαιοειδή.

Διευκολύνσεις για έπισκευές πλοίων

Με την υπ' αριθ. 429/4.9.89 απόφαση της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων που τροποποιεί τις σχετικές διατά-

ξεις της αποφάσεως ΕΝΠΘ 60/17/16.5.83, διευρύνονται, οι πιστωτικές διευκολύνσεις που παρέχονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις για κατασκευή, μετασκευή και έπισκευή πλοίων.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου εξητήθη ή έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των έξής πλοίων:

— «Κοίμησις», μπάλκερ, πρώην «Esperanza Marina», υπό σημαία Φιλιππίνων, 34.188 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Kimisis Maritime Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

— «Πατέρας», μπάλκερ, πρώην «Philippine Sampaguita» υπό σημαία Φιλιππίνων, 31.006 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Pateras Maritime Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

— «Πάλ Ντράγκον», φορτηγό, πρώην «Ατλάντικ Ι.» υπό παναμαϊκή σημαία, 8.784 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Γεώργ. Καρδίσης).

— «Σινσέριτυ», μπάλκερ, πρώην «Pacific Arrow» υπό σημαία Φιλιππίνων, 9.123 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Sea Byron S.A.» (κ. Κων. Παπαηλιού).

— «Πάλ Μπαϊν», φορτηγό, πρώην «Ατλάντικ ΙV» υπό παναμαϊκή σημαία, 8.911 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «ΠΑΛ ΜΠΑΙΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Γεώργ. Καρδίσης).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Μαριάννα ΙΙ», 85.992 τον. d.w., 41.930 τον. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 26,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Τούρκους πλοιοκτήτες περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Ιολός Ρήφερ» 61.893 τον. d.w., 29.991 τον.

γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 14,2 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μπάλκερ «Southern Wealth» 68.641 τον. d.w. 35.954 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί των 23 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές των τριών φορτηγών πλοίων τύπου SD-14, «Atlantic Ι» 8.784 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977 και «Atlantic ΙΙΙ» και «Atlantic ΙV» 8.911 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι συνολικής τιμής 16,4 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό Γιουγκοσλαβικό φορτηγό «Getaldic» 16.158 τον. d.w., 9.907 τον. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1969, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκερ «Πασίφικ Μπρήζ» 37.681 τον. d.w. 20.824 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 11,4 έκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Νορβηγική εταιρία έπωλήθη τό ελληνόκτητο μπάλκερ «Ρούντι Γ.» 72.399 τον. d.w., 38.826 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 12,7 έκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Μέ προορισμό τή διάλυση στό Μπαγκλαντές έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Έτί» 10.328 τον. γκρός, υπό έμπιστευτικούς όρους.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ του Μαρτίου και του Ιουνίου 1989, υπογράφηκαν στό ΝΑΤ συμβάσεις για τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Λαϊδή Άργυρή», κυπριακό, 1.586 τον. γκρός από 1.3.89, εκπρόσωπος κ. Μανώλης Χρήστος.

— «Σέριφος», μέ σημαία Μάλτας, 1.598 τον. γκρός, από 1.1.89, εκπρόσωπος κ. Βασιλική Άσπιώτου.

— «Σάρλα», κυπριακό, 15.898 τον. γκρός, από 3.2.89, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Άνανιάδης.

— «Κατερίνα ΙΙ», κυπριακό, 1.532 τον. γκρός, από 1.3.89, εκπρόσωπος κ. Μάρκος Γραμματικός.

— «Χρήστος», μέ σημαία Μάλτας, 3.668 τον. γκρός, από 13.3.89, εκπρόσωπος κ. Έμμανουήλ Βαριάς.

— «Μαντινεία», λιβεριανό, 38.529 τον. γκρός, από 5.1.89, εκπρόσωπος κ. Θεμιστοκλής Λευκαντινός.

— «Καλλιόπη», μέ σημαία Μάλτας, 999 τον. γκρός, από 1.9.88, εκπρόσωπος κ. Έλσι. Σαρόγλου.



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

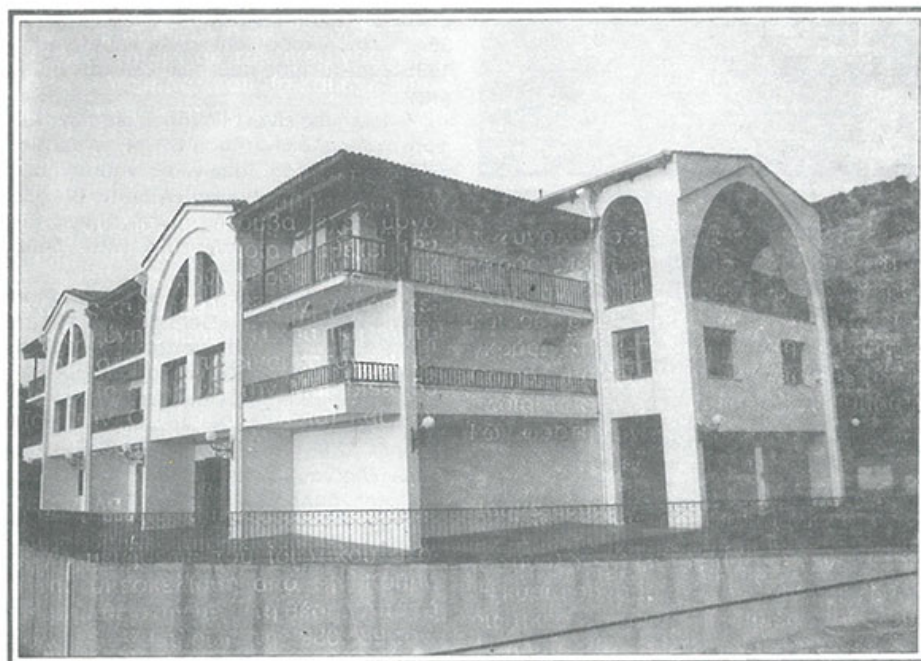
Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

Τό Καλλιμανοπούλειο Γηροκομείο Καλαβρύτων



Τήν προσεχή Κυριακή 8 'Οκτωβρίου θα εγκαινιασθεί στο Καλάβρυτα τό Καλλιμανοπούλειο 'Εκκλησιαστικό Διακομικό Κέντρο τό όποιο όλοκληρώθηκε μέ χρηματοδότηση του κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου στη μνήμη του πατέρα του Περικλή Καλλιμανόπουλου. Πρόκειται γιά ένα υπεράυγχο γηροκομείο στο όποιο θα βρούν στοργική φροντίδα οί υπερέλικες τών Καλαβρύτων, πού είναι καί ή γενέτειρα του Περικλή Καλλιμανόπουλου, καί τής περιοχής.

Η σχετική προσπάθεια τής Μητροπόλεως Καλαβρύτων είχε άρχισει πρίν από 16 χρόνια καί τό κτίριο πού θα στεγάσει τό γηροκομείο, προσαρμοσμένο απόλυτα στο περιβάλλον, όπως φαίνεται καί από τή φωτογραφία, τελείωσε τώρα, ή δέ δωρεά του κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου εφθάσε τό 85 έκ. δραχμές.

Στά έγκαίνια του ιδρύματος θα άπευθύνει σύντομο χαιρετισμό καί ό κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος ό όποιος άμέσως έν συνέχεια θα κάνει τό άποκαλυπτήριο άγάλματος του Περικλή Καλλιμανόπουλου πού έχει τοποθετηθεί στο χώρο του γηροκομείου. Μέ τήν ευκαιρία τών έγκαίνιων ό Μητροπολίτης Καλαβρύτων καί Αιγιάλειας κ. Άμβρόσιος θα παραθέσει γεύμα πρós τιμήν τών προσκεκλημένων.

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

- «Δολίχι», κυπριακό, 1.599 τόν. γκρός, από 1.4.89, εκπρόσωπος κ. Θεολ. Μαλαχίας.
- «'Ιόνιαν Χάρμον», μέ σημαία Μάλτας, 5.293 τόν. γκρός, από 8.5.89, εκπρόσωπος κ. Γερ. Στρίντζης.
- «Σάρα Μπέτσετ», κυπριακό, 14.095 τόν. γκρός, από 1.3.89, εκπρόσωπος κ. 'Ιωάν. Μελισσηνός.
- «Σιέννα», λιβεριανό, 41.776 τόν. γκρός, από 1.6.89, εκπρόσωπος «Ναυτ. Πρακτ. ΝΕ-ΔΑ ΕΠΕ».
- «Ντόναλντ», κυπριακό, 1.249 τόν. γκρός, από 1.4.89, εκπρόσωπος κ. Νικ. Εύθυμιάδης.
- «Φόρουμ Πάουερ», κυπριακό, 16.736 τόν. γκρός, από 16.6.89, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.
- «'Αρίων Ι.», μέ σημαία Μάλτας, 1.221 τόν. γκρός, από 25.1.89, εκπρόσωπος κ. 'Εμμ. Ρουβέλας.

Τά διαγραφέντα

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

- «Φόρουμξπρές», κυπριακό, 12.804 τόν. γκρός, από 20.2.89, λόγω πωλήσεως.
- «Σταύρος Η.», κυπριακό, 1.596 τόν. γκρός, από 7.3.88, λόγω λήξης τής σύμβαςης.
- «Λαμπούσα Λάπιθος», κυπριακό, 8.981 τόν. γκρός από 15.3.89, λόγω πωλήσεως.
- «Απολλωνία Λάκ», κυπριακό, 1.600 τόν. γκρός από 7.4.89, λόγω πωλήσεως.
- «Ούρανία Κούλουθρου», λιβεριανό, 38.529 τόν. γκρός, από 5.1.89, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.
- «'Ολύμπικ Σάν ΙΙ», λιβεριανό, 40.559 τόν. γκρός, από 24.2.89, λόγω πωλήσεως.
- «'Αρίων Ι.», παναμαϊκό, 1.221 τόν. γκρός, από 25.1.89, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.
- «Σεβαστή», μέ σημαία Μπαχάμας, 8.350 τόν. γκρός, από 30.4.89, λόγω βυθίσεως.
- «Τάσχορν», λιβεριανό, 18.377 τόν. γκρός, από 14.5.89, λόγω λήξης τής σύμβαςης.
- «'Αλλάλινχορν», λιβεριανό, 18.724 τόν. γκρός, από 20.5.89, λόγω λήξης τής σύμβαςης.
- «'Αθλος IV», κυπριακό, 1.587 τόν. γκρός, από 9.6.89, λόγω πωλήσεως.
- Στίς 30.6.89 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία άνέρχονταν σέ 186, συνολικής χωρητικότητας 3.554.213 τόν. γκρός.

Η θεώρηση ήμερολογίων άσυρμάτου

Η Διεύθυνση 'Ελέγχου 'Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ σέ σχετική εγκύκλιο της ύπογραμμίζει ότι τά ήμερολόγια τών τηλεπικοινωνιακών σταθμών τών πλοίων πρέπει νά είναι διαθέσιμα πρós επιθεώρηση από τούς έξουσιοδοτημένους από τήν άρχή αρμόδιους γιά τέτοια επιθεώρηση. 'Επίσης επισημαίνει ότι γιά τήν άπλούστευση τής διαδικασίας τής θεώρησης τών ήμερολογίων κατά τίς μή εργάσιμες ήμέρες καί ώρες καί προκειμένου νά άποφευχθεί πιθανή καθυστέρηση τών πλοίων πού καταπλέουν στο λιμάνι του Πειραιώς θα μπορεί νά γίνει ή θεώρηση ατή από τό λιμεναρχείο Πειραιώς μαζί μέ τά υπόλοιπα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Σέ περίπτωση πάντως πού ύπάρχει έγγραφη στο ήμερολόγιο πού άφορά βλάβη στον τηλεπικοινωνιακό σταθμό αυτό θα προσκομίζεται ύποχρεωτικά στη Διεύθυνση 'Ε-

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

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

From the year 1935 to the supplying of ships

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

Cabin - stores, laundry - within one day

Τό πρόσφατα έκδοθέν βιβλίο μέ θέμα καί τίτλο:

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

στο όποιο περιέχεται καί ΠΡΟΣΘΗΚΗ γιά τή ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Ν. 959/79 καί τήν ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53, άποτελεί χρήσιμο, πρακτικό καί άπαραίτητο βοήθημα γιά κάθε Δικηγόρο, κάθε ναυτιλιακή 'Επιχείρηση, κάθε στέλεχος τής Ναυτιλίας.

Κεντρική διάθεση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», Νοταρά 77, Πειραιάς, καί σέ επιλεγμένα βιβλιοπωλεία.

λέγχου Έμπορικων Πλοίων.

Η ίδια διεύθυνση θα εξακολουθεί φυσικά τις εργασίες ημέρες και ώρες να θεωρεί τα ημερολόγια των τηλεπικοινωνιακών σταθμών των πλοίων που θα της προσκομίζονται.

Περαιτέρω βελτίωση της περιθάλψεως του Ο.Ν.

Σειρά συγκεκριμένων μέτρων που αποβλέπουν στην περαιτέρω βελτίωση της παρεχομένης από τον Οίκο Ναύτου περιθάλψεως ανακοίνωσε ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης. Συγκεκριμένα:

- Καταργούνται αρκετές διαδικασίες έγκρισης διαφόρων παροχών του Οίκου - Ναύτου.

- Καθιερώνεται από τον Οίκο Ναύτου έτησιος υγειονομικός έλεγχος (τσέκπ) των ασφαλισμένων, ηλικίας ανώ των 40 ετών που θα γίνεται δωρεάν στα συγκροτήματα του Ο.Ν.

- Επίσης ο Οίκος Ναύτου, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων ναυτικών, καθιερώνει, από τις 9 Οκτωβρίου 1989, νέο σύστημα εξετάσεως των ασθενών. Συγκεκριμένα, οι εξετάσεις των ασθενών θα γίνονται, πρωινές ώρες, με ραντεβού στα πολυκλινικά του Οίκου Ναύτου Πειραιά.

Για το κλείσιμο των ραντεβού οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στα τηλέφωνα 4126.002 και 4128.732.

- Ολοκληρώθηκε η υπογραφή συμβάσεων με δεκαπέντε σύγχρονα ιατρικά εργαστήρια και κλινικές.

Τα οικογενειακά επιδόματα

Ανακοινώθηκε από τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία έλεγχου των δικαιολογητικών για τη χορήγηση των οικογενειακών επιδομάτων.

Συνολικά υποβλήθηκαν 22.349 αιτήσεις, εστάλησαν 20.630 ταχυδρομικές επιταγές, συνολικού ύψους 1.077.411.870 δρχ. και 1.556 αιτήσεις είχαν έλλειψη ή εσφαλμένα δικαιολογητικά.

Οι 1.556 δικαιούχοι ενημερώθηκαν ήδη από τον ΕΛΟΕΝ να μεριμνήσουν για την τακτοποίηση των εκκρεμοτήτων, προκειμένου να αποσταλεί και ο αυτοός τό οικογενειακό επίδομα.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, με τηλεγράφημά του προς τους πλοιάρχους και τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων «Λοϊντα», «Θεομάννα» και «Χίος» εκφράζει τις ευχαριστίες του για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση οκτώ ναυαγών στη Σαρδηνία, δύο ψαράδων Βραζιλιάνων, βορειοανατολικά του Ρίο Ιανέιρο και δύο ναυαγών κοντά στις Βερμούδες.

Επίσης ο Υπουργός εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς τους κυβερνήτες των αλιευτικών «Καπετάν Γιώργης», «Αννα», και

«Αννα Β» για τη συμβολή τους στη διάσωση των επιβατών του επιβατηγού - όχηματρωγού «Νηρέας» που είχε προσαράξει στις 19 του Ιουλίου στην Άκρα Σίδερος.

Η φορολογία στις ΗΠΑ

Τό Κομμίτη γνωστοποίησε στα μέλη του ότι σύμφωνα με τροποποίηση της «Πράξης περί Ανανέωσης της Φορολογίας των ΗΠΑ, 1986», που προτείνουν οι φορολογικές αρχές των ΗΠΑ, η μη έγκαιρη υποβολή φορολογικής δηλώσεως στις ΗΠΑ, θα έχει συνέπειες μόνο σε εταιρίες που δεν έχουν έδρα στη χώρα ή είναι άλλοδαπες και έχουν ή είναι αναμεμιγμένες με εργασίες εντός των ΗΠΑ και όχι σε όσους εκτελούν εργασίες μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ και τρίτων χωρών.

«Καταμαράν» για τις «Σέρες»

Η νορβηγική ναυπηγική εταιρία «Κβάρενερ Φελλστράντ», που είναι ειδική στην κατασκευή σκαφών τύπου «Καταμαράν», ανακοίνωσε ότι έκλεισε τη πρώτη της ξένη παραγγελία για τη ναυπήγηση ενός ταχύπλου σκάφους μήκους 40 μέτρων για λογαριασμό της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας «Σέρες» του όμιλου Γ. Λιβανού.

Τό σκάφος, τό οποίο πρόκειται να παραδοθεί τό Νοέμβριο του 1990, θα έχει μεταφορική ικανότητα 372 επιβατών.

Η παραγγελία είναι ύψους 40 εκατομμυρίων νορβηγικών κορωνών (5,8 εκατομμύρια δολάρια).

Σεμινάριο για τη δίωξη ναρκωτικών

Από τις 25-29 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Λιμενοφυλάκων έπιμορφωτικό σεμινάριο για τη δίωξη των ναρκωτικών, τό οποίο παρακολούθησαν 31 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί της υπηρεσίας ασφαλείας των λιμεναρχείων Πειραιώς, Έλευσίνας, Θεσσαλονίκης, Ήρακλείου, Ρόδου, Πάτρας, Χανίων, Καβάλας, Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου, Κω, Καλύμνου, Καλαμάτας, Μυκόνου, Νάξου και Ήγουμένισης.

Τό σεμινάριο, που ήταν ένταγμένο στην παγκόσμια κινητοποίηση κατά των ναρκωτικών, οργανώθηκε σε συνεργασία με την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ.

Ο έκσυγχρονισμός τριών λιμανιών

Από τό υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων εγκρίθηκαν τά προγραμματικά σχέδια για έργα έκσυγχρονισμού και αναπτύξεως στους λιμένες Θεσσαλονίκης, Λαυρίου και Ραφήνας.

Συγκεκριμένα τά έν λόγω σχέδια άφορούν:

- Τερματικό σταθμό δεξαμενόπλοιων, στον κόλπο Θεσσαλονίκης. Τά έργα που προβλέπονται είναι προϋπολογισμού 3.090.000.000 δραχμών, από τά όποια

2.200.000.000δραχμές για ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις.

- Μελέτη για την ανασύνταξη του προγραμματικού σχεδίου του λιμανιού της νοτιανατολικής Άττικής (Λαύριο) με βάση τις διαγραφόμενες τάσεις ανάπτυξεως. Προβλέπονται έργα προϋπολογισμού 2.586.400.000 δραχμών.

- Τό προγραμματικό σχέδιο για τον έκσυγχρονισμό του λιμένος Ραφήνας, ώστε να βελτιωθεί ή έπιβατική, έμπορική, τουριστική και αλιευτική κίνηση. Προβλέπονται έργα 755.350.000 δραχμών.

Λιμενικό τμήμα στο Νέο Μαρμαρά

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της περιοχής και αποτελεσματικότερη άστυνόμευση της θάλασσας του Τορωναίου Κόλπου του Θερμαϊκού ιδρύεται με Π. Διάταγμα Λιμενικό Τμήμα στο Νέο Μαρμαρά, τό οποίο θα υπάγεται στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.

Μέ την ίδρυση του Τμήματος αυτού, παύει ή λειτουργία του λιμενικού σταθμού Πόρτο Κάρρα Χαλκιδικής.

Στις 16 και 17 Νοεμβρίου τό έτήσιο διεθνές σεμινάριο

Τό City University Business School του Λονδίνου, σε συνεργασία με τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, οργανώνει στις 16 και 17 Νοεμβρίου τό έβδομο έτήσιο διεθνές σεμινάριο για την παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλία.

Σ' αυτή την ενδιαφέρουσα συνάντηση θα συγκεντρωθούν και πάλι στον Πειραιά προσωπικότητες από τόν διεθνή ναυτιλιακό, τραπεζικό, ασφαλιστικό, νομικό καθώς και άκαδημαϊκό κόσμο και θα ανταλλάγουν ουσιαστικές πληροφορίες και άπόψεις που θα χρησιμεύσουν στην μελλοντική ναυτιλιακή στρατηγική.

Η Παγκόσμια Ναυτική Ήμέρα

Στις 21 Σεπτεμβρίου γιορτάσθηκε ή Παγκόσμια Ναυτική Ήμέρα ή όποία είχε ως θέμα τά πρώτα τριάντα χρόνια λειτουργίας και δραστηριότητας του IMO, στό έργο και στη συμβολή του όποιου, που άποβλέπει στη διαμόρφωση του κατάλληλου νομικού και τεχνικού πλαισίου για την επίτευξη του διπλού στόχου «Άσφαλής ναυτιλία σε καθαρούς ώκεανούς», άναφέρθηκε σε σχετικό μήνυμα ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης.

Τά δικαιολογητικά για τίς ΑΔΣΕΝ

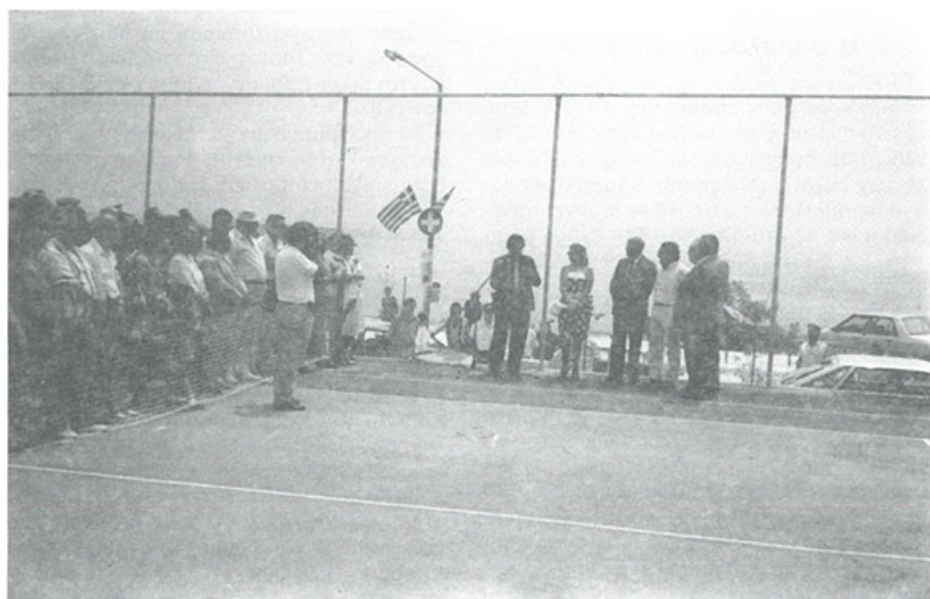
Παρατάθηκε μέχρι την Τρίτη 3 Οκτωβρίου, ή προθεσμία υποβολής των δικαιολογητικών ύποψηφίων σπουδαστών των Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού, ή όποία έληγε στις 22 Σεπτεμβρίου.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

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

Τό άθλητικό κλάμπ τής Elvictor



Η εταιρία Elvictor Shipping, συνεχίζουσα την άνοδική της πορεία και την επέκτασή της και σε άλλους ναυτιλιακούς τομείς δημιούργησε ιδιωτικό άθλητικό Club στο οποίο θα άθλούνται και θα διασκεδάζουν τελείως δωρεάν τό προσωπικό τής εταιρίας και οι οικογένειές των, όπως επίσης οι συνεργάτες, πελάτες και φίλοι τής Elvictor. Στίς πραγματικά θαυμσιες εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται γήπεδο τέννις, μπάσκετ, βόλλεϋ, επίσης αίθουσα μπιλιάρδου, έπιτραπέζιου τέννις. Τό γήπεδο έχει άπλετο φωτισμό γιά νυκτερινούς άγώνες και βρίσκεται στην περιοχή Καλαμακίου. Σε μιά καταπράσινη γωνιά με νερά τρεχούμενα υπάρχει τό μπάρ και barbeque και στεγασμένο περίπτερο γιά νά γίνεται πιό εύχάριστη ή ώρα άνάπαυσης.

Πρόκειται πραγματικά γιά μιά άξίεπαινη ιδιωτική πρωτοβουλία πού θά ήταν άπλό νά βρεί μιμητές.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ άπόφαση τού Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών:

- Οι Πλοίαρχοι Βασ. Παπαγιάννης στό ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων, ως διοικητής και Άθαν. Μανώλης στό Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών ως Διευθυντής.
- Οι αντιπλοίαρχοι Ίω. Άραβαντινός στόν ΑΔΣΕΝ Κεφαλληνίας, ως διεθυντής, Θεόδ. Παπακωνσταντίνου στό Διεύθυνση Άσφαλείας Ναυσιπλοΐας, ως τμηματάρχης και Σωτ. Καρακίτσος στό λιμεναρχείο Πειραιώς.
- Οι πλωτάρχες: Εύστ. Πέττας, στό λιμεναρχείο Πρέβεζας, Δημ. Τυράκης, στόν ΑΔΣΕΝ Χανίων, Γεώργ. Παπαχριστοδούλου στό Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού Σωσι-

τά έγκαίνια τού πανέμορφου αύτου κέντρου έγιναν στίς 16 Σεπτεμβρίου και παρέστησαν ό Δήμαρχος Π. Φαλήρου, πολλοί πλοιοκτήτες, διευθυντές ναυτιλιακών εταιριών, τραπεζών, ναυλομεσιτικών γραφείων, άρχιπλοίαρχοι κλπ.

Έπακολούθησε δεξίωση και οι προσκεκλημένοι διασκέδασαν μέ κέφι μέχρι τίς πρώτες πρωινές ώρες.

Η εταιρία Elvictor μέ δικά της γραφεία, στό Σεούλ, Μανίλα, Βαρσοβία, Καράτσι άσχολείται μέ διαχειρήσεις πλοίων, πρακτορεύσεις, αντιπροσωπεΐες, (άντιπροσωπεΐε τό έργοστάσιο Radwar Πολωνίας (Radars), Interstar, κλπ.) συντόμως, δέ έπεκτείνεται σε άγοραπωλησίες πλοίων και ναυλώσεις, έκδοση εισιτηρίων κλπ.

Στή φωτογραφία, στιγμιότυπο άπό τήν έκδήλωση τής Elvictor στό άθλητικό τής Club.

κών και Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανώνας, Μιχ. Βενάκης, στό λιμεναρχείο Αϊγινάς, Γεώργ. Καβαδίας στό ΚΕΣΕΝ Μηχανικών, Παναγ. Ίωάννου στό Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων, Κων. Άντωνίου στό λιμεναρχείο Άλεξανδρουπόλεως, Στ. Κανέλλης στό Διεύθυνση Άσφαλείας, Ίω. Πολύμερος στό Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Παν. Χαβατζόπουλος στό Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικών Πλοίων και Φιλ. Πιταούλης στό Διεύθυνση Άσφάλειας Ναυσιπλοΐας.

• Οι ύποπλοίαρχοι Άγγ. Μαργέλης στό λιμεναρχείο Ήγουμενίτσας, Κων. Μαρίνος, στό λιμεναρχείο Καλύμνου, Νικ. Παπανικολόπουλος στό λιμεναρχείο Άλεξανδρουπόλεως, Νικ. Χατζόπουλος στό λιμεναρχείο Πει-

ραιώς, Θεόδ. Ρετζεπέρης στό Διεύθυνση Άσφαλείας και Ήλ. Σιωνίδης παράλληλα στό Σχολή Εϊδικών Άποστολών Λ.Σ., προσωρινά, και στό λιμεναρχείο Πειραιώς.

Έξάλλου, μέ διαταγή τού Άρχηγού τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχου Χρ. Ντούνη τοποθετήθηκαν στό λιμεναρχείο Πειραιώς, οι άνθυποπλοίαρχοι Κων. Τσαγκάρης, Στ. Ράπτης και Άν. Κελαϊδόπουλος.

Τέλος, μέ άλλη διαταγή τού κ. Ντούνη τοποθετούνται:

• Οι πλωτάρχες: Άθ. Χηνόπουλος στό λιμεναρχείο Πειραιώς, Δημ. Ζαμπίκος και Άριστ. Κλαδούχος στό Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και Σωτ. Δεμάγγος στόν Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

• Οι άνθυποπλοίαρχοι: Γ. Άποστόλης στό λιμεναρχείο Πειραιώς, Στυλιανή Παπαδάκη στό Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας.

Αυξάνεται τό έπίδομα άνέργων λόγω των έορτών

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης άνακοίνωσε τήν Πέμπτη ότι τό οικονομικό βοήθημα πού χορηγείται λόγω των έορτών των Χριστουγέννων και Νέου Έτους άπό τόν Οίκο Ναύτου στόύς άνέργους ναυτικούς αυξάνεται κατά 10%. Συγκεκριμένα, αυξάνεται τό έπίδομα γιά τούς άγάμους άπό 18.000 σε 20.000 δραχμές και γιά τούς έγγαμους άπό 22.000 σε 25.000 δραχμές.

Τό Fax τής εταιρίας «ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΙΑ»

Ο καπταν Γιάννης Ψαρράς διευκρίνισε ότι στόν νέα εταιρία (ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΙΑ) πού ίδρυσε και εγκαταστάθηκε στόν δόν Μπουμπουλίνας 5, 5ος όροφος, τοποθετήθηκε ένα άκόμη τηλέφωνο καθώς και fax. Οι άριθμοί τηλεφώνων είναι 4110.594 και 4130.488 και τού fax 4126061.

ΠΕΝΘΗ

WILLIAM N. JOHNSTON

Στίς 7 Σεπτεμβρίου 1989 πέθανε στό Σόρτ Χίλς τού Νιού Τζέρσεϋ, ό WILLIAM N. JOHNSTON, πρώην πρόεδρος τού Άμερικανικού Νηογνώμονα καθώς και τού Συγκροτήματος εταιριών ABS. Υπηρετήσε στόν ABS άπό τό 1951 ως Έπιθεωρητής σε διάφορα Ευρωπαϊκά λιμάνια γιά έπτά χρόνια, μετατέθηκε στίς ΗΠΑ όπου γιά όκτώ χρόνια υπηρέτησε σε διάφορα γραφεία μέχρι τήν τοποθέτησή του ως Άρχιεπιθεωρητής στόν Νέα Όρλεάνη τό 1966. Τό 1968 τοποθετήθηκε Περιφερειακός Άρχιεπιθεωρητής γιά τή Δυτική Εύρώπη και τό Ήνωμένο Βασίλειο, μέ έδρα τό Λονδίνο και τό 1972 έπέστρεψε στό κεντρικά γραφεία τού ABS γιά νά αναλάβει τή θέση βοηθού τού Προέδρου τού ABS. Έκλέχτηκε Άντιπρόεδρος τό 1974, Κύριος Άντιπρόεδρος τό 1976, και Πρόεδρος τό 1977, άξίωμα άπό τό όποιο συνταξιοδοτήθηκε.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.	Παναμαϊκή	11.069	1971	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή τον Σεπτέμβριο.
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	Κυπριακή	9.031	1968	Κατά το ταξίδι Κούβα για Βραζιλία υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 10/9 και επιθεωρήθηκε στο Πόρτ όφ Σπαϊν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (πρ. Gudride)	Παναμαϊκή	1.985	1975	Τρίπολη για Ραβέννα υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 21/9 και κατέπλευσε στη Βαλλέττα για έπιθεώρηση.
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Μπαχάμας	5.694	1969	Πόρτ Βέντρες για Τζέντα, συγκρούστηκε με την βυθοκόρο «26th July» στο Σουέζ, στις 21/9.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	Έλληνική	9.229	1971	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Al Yarmouk», στις 18/9, στη Λαττάκια, χωρίς να υποστεί μείωση της αξιοπλοΐας του.
ΕΥΔΗΛΟΣ (πρ. «One»)	Μάλτας	1.220	1967	Κατά την εκφόρτωση στη Σιδώνα, στις 14/9 υπέστη βλάβη στη μηχανή.
ΜΙΣΤΡΑΛ (πρ. «Cape Hope»)	Κυπριακή	6.728	1975	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση στο Πόιντ-ω-Πίκ στις 16/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Κεμπέκ.
ΝΙΚΟΛΗΣ ΠΑΛΛΗΣ	Έλληνική	500	1965	Προσέκρουσε σε βράχους ανοικτά της νήσου Μαντήλι στις 15/9. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Πέραμα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΗΤΑΤΖΟΎ (πρ. «Αγιος Αϊμιλιάνος»)	Κυπριακή	16.917	1971	Συγκρούστηκε στη Τσιταγκόγκ, στις 30/8 με το φορτηγό «Dorin». Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Πανγιάγκ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	Μάλτας	15.472	1967	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στο Άσντοντ στις 4/9. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	Έλληνική	19.800	1984	Υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 6/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Σιγκαπούρη στις 25/9.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΤΗΣ	Κυπριακή	41.961	1971	Επιθεωρήθηκε στην Δουνκέρκη συνεπεία ζημιών που υπέστη λόγω κακοκαιρίας κατά το ταξίδι Νάρβικ για Δουνκέρκη στις 6-7/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ	Κυπριακή	16.095	1973	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στη Ρουαίζ, στις 5/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Ντουμπάι.
ΦΕΎΡΟΥΖ Ι.	Έλληνική	17.217	1983	Κατά το ταξίδι Πόρτ Κέμπλα για Κορέα υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή και κατέπλευσε στη Γκουάμ για επισκευή στις 24/9.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	Έλληνική	40.568	1972	Υπέστη ζημιές σε καλύματα κύτους στις 15/8.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΟΝΗΣΟΣ	Έλληνική	17.355	1972	Επιθεωρήθηκε στην Κυνουσόρα, συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στο Άσντοντ στις 12/9.
ΓΟΥΩΡΟΥ	Κυπριακή	39.042	1966	Ταρτούς για Φώλεϋ, έμφορτο άργου, ανέφερε σύγκρουση σε θέση 43.05 Β., 09.29.5 Δ. στις 19/9.
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ	Έλληνική	1.596	1972	Συγκρούστηκε σε θέση 34.53 Β., 22.53 Α, στις 23/8, με το δεξαμενόπλοιο «Tarik lbh Ziyad».



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΩΜΑΤΙΚΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELLREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η πορεία της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Σεπτεμβρίου προβλεπόμενα τους παρατηρητές της αγοράς και έμπρακτα υπογράμμισε πόσο εύαλπη παραμένει η σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης σ' αυτή την κατηγορία των θαλάσσιων μεταφορών.

Η απουσία των Σοβιετικών από το προακήνιο, σέ συνδυασμό με τον περιορισμένο αριθμό εντολών, κυρίως στον χώρο της Απώ Ανατολής και της Νοτ. Αφρικής εγείρουν τη πλάστιγγα υπέρ των ναυλωτών και επέφεραν πτώση των επιπέδων ναύλων και μισθωμάτων.

Χαρακτηριστικά της υποτοντικότητας της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου τα πρόσφατα κλεισίματα για μεταφορά του συνήθους φορτίου των 50.000 τόνων σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στα δολ. 22.50 (χωρίς ενδιάμεσα λιμάνια) και από Μισισσιππί για Ρόττερνταμ στα δολ. 12 ανά τόννο. Οι συμφωνίες αυτές αντικατοπτρίζουν μειώσεις της τάξεως των δολ. 1,25 - 1,50 αντίστοιχα έναντι των άμεσως προηγούμενων κλεισμάτων.

Ικανοποιητική η κίνηση στα λιπάσματα, κάλυψε έναν αρκετά σημαντικό αριθμό πλοίων μικροτέρων μεγεθών σε σταθερά επίπεδα ναύλων, ενώ λίγες ήταν οι εντολές που έγιναν γνωστές για μεταφορές γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:
— Σαλντάνχα Μπαϊ 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Νοτ. Κορέα, δολ. 10,60 φίο.
— Κίνα 60.000 τόν. γαιάνθρακες Γαλλία, δολ. 13 φίο.
— Κόλπο ΗΠΑ 58.000 τόν. γαιάνθρακες Ιταλία, δολ. 7.80.
— Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. σιτηρά Νορβηγία, δολ. 11,80 φίο.
— Κόλπο ΗΠΑ 34.000 τόν. φωσφάτα Ινδία (Δυτ. ακτή) δολ. 46 φίο.
— Τζέντα 30.000 τόν. σιτηρά Πορτογαλία, δολ. 13 φίο (δύο λιμάνια εκφόρτωσης).
— Βορ. Γαλλία 30.000 τόν. σιτηρά Μάρκο, δολ. 9,50 φίο.
— Βορ. Ατλαντ. ΗΠΑ 25.000 τόν. σιτηρά Άλγερια, δολ. 20,50 φίο.

Ξεφεύγοντας κάπως από τα στενά όρια μιας δεκαπενθήμερης αναφοράς, θα αποτολμήσουμε την πρόβλεψη ότι η ναυλαγορά

ξηρού φορτίου θα παραμείνει στα σημερινά επίπεδα για κάποιο χρονικό διάστημα, εκτός βέβαια εάν η φημολογούμενη τρις τελευταίες ημέρες διακριτική επανεμφάνιση των Σοβιετικών προσδώσει εκ νέου τόνο και άσχυρήσει ένα μέρος του στόλου των μπάλκερς. Με την άποψη αυτή συνηγορεί και το διαφαινόμενο ενδιαφέρον αρκετών γνωστών ναυλωτών που στο τέλος της προηγούμενης εβδομάδος επιζητούσαν ιδέες για χρονοναυλώσεις περιόδου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αν και μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής δραστηριότητας καλύφθηκε με χρονοναυλώσεις πλοίων, η πτώση των μισθωμάτων υπήρξε εμφανής με προεξάρχουσα την περιοχή της Απώ Ανατολής, ενώ στον Ατλαντικό, παρά την ύπαρξη ανοικτών πλοίων, τα μισθώματα διατηρήθηκαν σε ανεκτά επίπεδα.

Χαρακτηριστική των διαφορετικών συνθηκών που υπήρχαν σέ Δύση και Ανατολή η μίσθωση του πάναμαξ μπάλκερ «Πετρίαν» από τη Βορ. Θάλασσα για κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού στα δολ. 9.850, ενώ για ενδεχόμενη όψιόν επαναπαράδοσης του πλοίου στον χώρο της Απώ Ανατολής συμφωνήθηκε η μερήςσιο μίσθωμα δολ. 13.500.

Περισσότερη σταθερότητα παρουσίασε η αγορά για τα πλοία μεγέθους 30-40.000 τόν. d.w., ενώ τα τουρντέκερς εξακολουθήσαν να απολαμβάνουν χαμηλά μισθώματα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:
— 119.500 τόν. d.w. από Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκω/Πάσσερο, δολ. 17.000 την ημέρα.
— 72.400 τόν. d.w. από Πάσσερο, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 11.750 την ημέρα.
— 72.000 τόν. d.w. από Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπλα με επαναπαράδοση Ρένικαρ, δολ. 7.500 την ημέρα.
— 66.900 τόν. d.w. από Πάσσερο, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόντς για Ιαπωνία, δολ. 14.000.
— 66.900 τόν. d.w. από Αυστραλία, ένα κυκλικό ταξίδι, δολ. 10.175.
— 63.680 τόν. d.w. από Ιαπωνία, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Έρυθρά, δολ. 10.500.
— 43.352 τόν. d.w. από Ιαπωνία, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα,

δολ. 9.300.

— 37.850 τόν. d.w. από Έρυθρά Θάλασσα, ταξίδι Υεμένης με επαναπαράδοση Απώ Ανατολή, δολ. 8.500.

— 33.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ για Ινδονησία, δολ. 12.250.

— 23.300 τόν. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Στά πρόσφατα χαμηλά επίπεδα ναύλων διατηρήθηκε σε γενικές γραμμές η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων κατά το διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο.

Φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσε η αγορά της Μεσογείου, όπου η συνεχής ροή φορτίων ιδιαίτερη τρις τελευταίες ημέρες του Σεπτεμβρίου, οδήγησε σε ουσιαστική ύψωση των ναύλων, που κυμάνθηκαν περί τα WS 130-150 για τα συνήθη φορτία των 80.000 τόνων.

Στην αγορά του Περσικού Κόλπου η συμφωνία των χωρών - μελών του ΟΠΕΚ για ύψωση της παραγωγής κατά 10% δεν είχε πρόσ το παρόν αντίκτυπο στους ναύλους των VLCCs, αν και πρέπει να υπογραμμισθεί ότι θα αυξήσει στο άμεσως προσεχές μέλλον τη ζήτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων και ασφαλώς θα βελτιώσει τους όρους άσασχολή τους.

Η αγορά για τα πλοία του ενός εκατομ. βαρελιών παράμεινε και αυτή σε χαμηλά επίπεδα όπως μαρτυρούν οι παρακάτω συμφωνίες:

— 27.000 τόν. από Περσικό Κόλπο για τη Δύση, WS 49.
— 250.000 τόν. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 52,5.
— 135.000 τόν. από Δυτ. Αφρική για Βορ. Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 67,5.
— 125.000 τόν. από Δυτ. Αφρική για Ιταλία, WS 67,5.

Η αγορά της Βορ. Θάλασσας παρέμεινε στα προηγούμενα σταθερά επίπεδα όπως φανερώνουν οι ναύλοι για 118.000 τόν. για Καναδά στα WS 92,5 και για 92.000 τόν. για Βορ. Εύρωπη στα WS 88.

Τέλος, στο καθαρά σημειώσαμε μία μικρή άνοδο της ζήτησης πλοίων με ναύλους περί τα WS 180 για τα συνήθη φορτία των 30.000 τόνων.

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 TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ,
ΚΑΝΑΔΑ**

ΟΡΦΕΥΣ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τον. κώκ πετρελαίου Γένοβα και Βενετία, δολ. 14 φίο, 15.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι: Άμερ. Κόλπο 19.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 45 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 16-18.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ: Άμερ. Κόλπο 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 46 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 19-25.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΡΚΕΣΣ: Άμερ. Κόλπο 27.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 45,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 3-13.

ΝΑ'Ι'ΤΛΑ'Ι'Τ: Μισσιισσιπί 54.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 13,50 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ: Άμερ. Κόλπο 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 46,75 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-25.

ΕΠΤΑ: Άμερ. Κόλπο 34.000 τον. περίπου σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 600.000 κατ' άποκοπή φίο με δυό λιμάνια εκφόρτωσης, 13 ημέρες Σεπτεμβρίου.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Σταβάνγκερ, δολ. 11,80 φίο, 10 ημέρες, 'Οκτωβρίου 1-10.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: Μισσιισσιπί 50.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 12 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 29 — 'Οκτωβρίου 5.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Άμερ. Κόλπο 34.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 46 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 29 — 'Οκτωβρίου 9.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: Χάμπτον Ρόντς 58.000 τον. γαϊάνθρακες Μπαγκνόλι, δολ. 7,80, 25 ημέρες αντίστοιχα, 'Οκτωβρίου 10-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΕΝΑ: Κουϊνχανγκάτο 60.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Άμβέρσα/Ρότερνταμ/ Άμβούργο, δολ. 14 φίο, 11.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΑΝΔΡΟΣ: Κίνα 60.000 τον. γαϊάνθρακες Γαλλία, δολ. 13 φίο, 11.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σουάϊμα 25.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 23 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΒΗΤΑΛΑΚ: Άκαμπα 22.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24 φίο, 6.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-25.

ΦΑΙΗΘ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά Τουρκία, δολ. 14,25 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Γδάνσκ 22.500 τον. περίπου

Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 41,75 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 4-13.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΜΑ: 18.000 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΤΡΑΣΤ: 26.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άμπιτζάν άμεση, ταξίδι μέσω 'Ορινόκο με επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.352 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Βενεζουέλα 85.000 τον. Τριέστη, WS 75, Σεπτεμβρίου 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 209, 'Οκτωβρίου 5.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 57,5, 'Οκτωβρίου 14.

ΜΕΡΙΤ Ι: Κάργκ Άϊλαντ 240.000 τον. Ρότερνταμ, WS 46,5, 'Οκτωβρίου 28.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.826 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1985, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου 26-29, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 10.400 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Ν.: 41.300 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μπαντ Άμπας άμεση, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.450 την ημέρα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ: 71.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ: 23.278 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 3-6, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 66.900 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα/ Μουσκάτ, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ: 47.623 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 15-20, κυκλικό ταξίδι Κέδρος Άϊλαντ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.580 τον. d.w. του 1973, παράδοση Έρυθρά Θάλασσα μέχρι Σεπτεμβρίου 25, ταξίδι μέσω Υεμένης με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙΙ: 41.454 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μορμουγκά άμεση, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον δολ. 40.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΔΡΕΑΣ Π.: 27.046 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΟΥΑΝ: 34.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βόμιο Σεπτεμβρίου 24-28, επαναπαράδοση

ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.177 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χάμπτον Ρόντς Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 10.800 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΕΦΕΛΗ ΟΥΑΝ: 16.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση Νοτ. Κορέα Σεπτεμβρίου 25-30, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ρέντκαρ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.150 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.747 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άτλαντικό, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Αυστραλία, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 10.175 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΟΡ: 64.750 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν, συνέχεια πηγουμένης ναύλωσης 'Οκτωβρίου 20-25, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΑΝΝΑ: 26.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιμμιγκχαμ 'Οκτωβρίου 2-5, ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Γερμ. Βορ. Θάλασσα Σεπτεμβρίου 30, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 9.850, όψιόν επαναπαράδοση Απω Άνατολη, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΡΟΥΝΤΙ Γ.: 72.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ: 28.884 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βανκούβερ 'Οκτωβρίου 12-23, επαναπαράδοση Άλγερία, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 72.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νότιο Κορέα τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπελα με επαναπαράδοση Ρέντκαρ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπελα με επαναπαράδοση Ρέντκαρ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σάντος Σεπτεμβρίου 14-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον δολ. 165.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΧΕΛΕΝ: 67.386 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μάλτα 'Οκτωβρίου 8-18, ταξίδι 11-13 μηνών, δολ. 12.750 την ημέρα.

**ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ - ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ - ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS**

Klapdorp 24
2000 Aantwerpen
Teleph: 00323 - 2317168 FAX
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36
ΤΗΛ. 4132158

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ράς Τανούρα και Μίνα 'Αλ Φαχάλ 245.000 τον. Καοσιούγκ, WS 49, Σεπτεμβρίου 23.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περισκό Κόλπο 265.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 48, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 67.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 127,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ: Σιντί Κερί 77.000 τον. Τριέστη, WS 117,, Σεπτεμβρίου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Ράς 'Ισα 115.000 τον. Γαλλία, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 20.

ΣΚΥΡΩΝ: Μπόννυ και Φορκαντός 130.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75, όψιόν Τέξας Σίτυ WS 72,5, Σεπτεμβρίου 25.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Κοβένας 60.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο/Ακτή 'Ατλαντικού WS 136,25, Σεπτεμβρίου 20.

ΣΑΙΝΤ ΧΕΛΕΝ: Ράς Λανούρφ 45.000 τον. 'Ιμμιγχαμ, WS 170, Σεπτεμβρίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. καθαρά, διάφορες όψιόν, WS 207,5, Σεπτεμβρίου 25.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Κάργκ 'Αϊλαντ 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 47,5, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 125.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 51,5, Σεπτεμβρίου 24.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Κακάπ και Ντουμάι 76.000 τον. Κβινάνα, WS 124, Σεπτεμβρίου 26.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 67,5, Σεπτεμβρίου 30.

ΧΟΥΝΤΑ: Περισκό Κόλπο 345.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 45, 'Οκτώβριο.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Ράς Τανούρα 278.000 τον. 'Αϊν Σούκχνα, WS 46,5, Σεπτεμβρίου 48.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Ράς Χουκχέρ 120.000 τον. 'Ιταλία, ναύλος έμπιστευτικός, Σεπτεμβρίου 26.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Ζέϊτ Μπαϊή 80.000 τον. Μεσόγειο, ναύλος έμπιστευτικός, Σεπτεμβρίου 26.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού, WS 225, Σεπτεμβρίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Καραϊβική 70.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 115, Σεπτεμβρίου 27.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: 'Ινδονησία 80.000 τον. Κβινάνα, WS 127,5, Σεπτεμβρίου 26.

ΜΕΤΕΩΡΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 65.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 135, Σεπτεμβρίου 26.

ΣΑΕΤΤΑ: Μάλτα 18.000 τον. καθαρά 'Ιταλία, WS 220, Σεπτεμβρίου 21.

ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ: Μπούργκας 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 172,5, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. Μεσόγειο, WS 200, Σεπτεμβρίου 25.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Τερμόλι 50.000 τον. 'Ισπανία, WS 190, Σεπτέμβριο.

ΑΙΑΣ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 48, 'Οκτωβρίου 5.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τις πιέσεις που δέχεται ο έφοπλισμός από τους ναυλωτάς και στις δυό βασικές κατηγορίες των πλοίων, το αγοραστικό ενδιαφέρον δεν έχει ουσιαστικά επηρεασθεί, αν και σημειώνεται κάποια μείωση του αριθμού των μονάδων που άλλαξαν ιδιοκτήτες.

Ειδικότερα στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων, το ενδιαφέρον για την απόκτηση VLCC συνεχίζεται και η πώληση του Κινεζικού υπερδεξαμενόπλοιου «T.S. FORTUNE», ναυπηγήσεως 1976 με αλλαγή μηχανών το 1986, στά δολ. 35.800.000 αντικατοπτρίζει μία ουσιαστική άνοδο των μέχρι πρόσφατα πληρωθέντων τιμών.

Εντονο ενδιαφέρον σημειώσαμε ακόμη και για την πρόσκτηση δεξαμενοπλοίων τύπου Suezmax, καθώς και μικροτέρων μεγεθών σε υψηλές τιμές, όπως μαρτυρούν και οι ακόλουθες πράξεις:

— Νεότευκτο δεξαμενόπλοιο στην 'Ισπανία (140.000/1989) δολ. 52.000.000 Σουηδοί.

— M/T YATES TRADER (138.973/1975) δολ. 22.700.000.

— M/T MARIANNA II (85.992/1981) δολ. 26.500.000 Νορβηγοί.

— P/C OSCO BELLONA (81.351/1987) δολ. 33.000.000.

— M/T HOUSTON ACCORD (68.139/1989) δολ. 21.000.000 Νορβηγοί.

Στά μπάλκ κάρριερς παρατηρούμε ένα σημαντικό αριθμό πλοίων υπό διαπραγμάτευση και ενδιαφέρον για τη πρόσκτηση μοντέρνων σκαφών μεγέθους handy size. 'Αξίζει να αναφερθεί ότι η ύφεση που παρατηρήθηκε τις τελευταίες εβδομάδες στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου έχει επηρεάσει ψυχολογικά τους εν δυνάμει αγοραστές, χωρίς όμως να αγγίζει τις τιμές που στο μέγεθος πάναμαξ κυμαίνονται περί τά δολ. 15.000.000 για πλοία ναυπηγημένα περί τά τέλη της δεκαετίας του 1970, ενώ τά πλοία σύγχρονα σκάφη των 65-70.000 τον. d.w., ναυπηγημένα στά μέσα στής δεκαετίας του 1980, πληρώνονται άνω των δολ. 20.000.000.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις της περιόδου:

— M/V SOUTHERN WEALTH (68.641/1985) δολ. 23.200.000 'Ελληνες.

— M/V MAOUT POPA (68.438/1985) δολ. 23.000.000 'Ιταλοί.

— M/V IOLCOS LEADER (61.893/1978) δολ. 14.250.000 Τούρκοι.

— M/V ARROW PEARL (60.158/1982) δολ. 17.000.000 Νορβηγοί.

— M/V PACIFIC BREEZE (37.681/1977) δολ. 11.400.000 Νορβηγοί.

— M/V ACE (27.000/1980) δολ. 11.000.000 Γερμανοί.

'Ελάχιστες οι πράξεις στά πλοία γενικού φορτίου, με πιο χαρακτηριστική την εν bloc αγορά από 'Ελληνες τριών SD-14, ναυπηγημένων τό πρώτο τό 1977 και των δύο άλλων τό 1982, έναντι συνολικής τιμής δολ. 16.400.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά τό ενδιαφέρον που υπάρχει για την αγορά πλοίων προς διάλυση, ή αγορά των διαλύσεων του δεκαπενθημέρου κινήθηκε σε χαμηλά επίπεδα.

Τό Μπαγκλαντές προσφέρει τιμές περί τά επίπεδα των δολ. 257-260 και οι διαλυτές του Πακιστάν παρά τό εκδηλο ενδιαφέρον τους προσφέρουν τιμές χαμηλότερες.

Ταϊβάν, Ταϊλάνδη και Νοτ. Κορέα εξακολουθούν να αναζητούν μικρού εκτοπίσματος πλοία με τιμές γύρω στά δολ. 190-250, ενώ οι 'Ινδοί διαλυτές απέχουν ουσιαστικά από την αγορά έλλειψει άδειών συναλλάγματος.

Περιορισμένη τέλος ή παρουσία των Τούρκων διαλυτών οι όποιοι φαίνονται διατεθειμένοι να πληρώσουν μεταξύ δολ. 100-165, ανάλογα με τό μέγεθος και τον τύπο του πλοίου.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Ηρεμία επικράτησε γενικώς στην αγορά των νεοετούκτων πλοίων κατά την υπό θεώρηση περίοδο και οι μόνες θετικές συμφωνίες άφορούν δύο δεξαμενόπλοια που ανέλαβε να ναυπηγήσει ή Μισσοϋί. Πρόκειται για ένα τάνκερ των 95.000 τον. d.w. σε τιμή περί 5,3 δισεκ. γιέν και για ένα επίσης δεξαμενόπλοιο Suezmax των 125.000 τον. d.w. στά επίπεδα των 7 δισεκ. γιέν.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

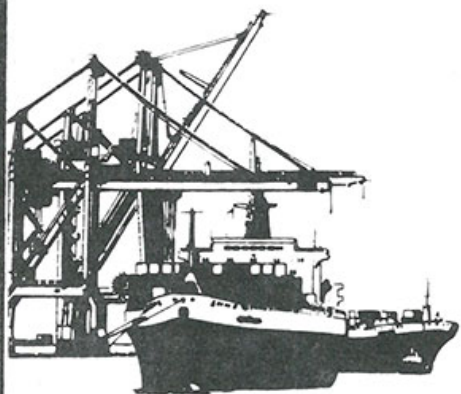
Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



CABOTAGE

The article in a previous issue concerning the threat to the cabotage rights of Greek ships in Greek waters appears to have aroused the interest of officials who are equally concerned about what will happen when the «invaders» are allowed to ply Greek waters without hindrance. What is most encouraging is that these people in authority seem to share our view that the best way to combat the «invaders» is to beat them at their own game — with ships of the same calibre.

This journal has never backed specific business interests. We have always supported the cause of Greek shipping as a whole and, in this case, what we are concerned about is that our coastal communications should remain in Greek hands. It is fortunate for the country that there are such owners as the Agoudimos and all the others — the Cretan companies, the Dodecanesian company, Mr. Mouloupoulos with his splendid «Poseidon Express» who hastened to acquire the ships we need in order to repulse any «invasion» and perhaps even play the same game in the countries of the «invaders».

Of course, passengers have always preferred new ships and shorter voyages and will continue to do so in the future. Above all, they want to enjoy the Greek seas and the Greek islands in comfort and, when the price is as high as it is these days, they want their money's worth.

COMBATING TERRORISM AT SEA

Epirotiki's «Pegasus» recently played host to an IMO congress on how to cope with terrorism at sea. The cruise ship carried regular passengers as well as about forty IMO delegates who included Israelis, Libyans, Syrians and one Lebanese, on a Mediterranean cruise. This necessitated a high degree of security on board which was successfully provided, to the great relief of all concerned, including the majority of the regular passengers who were American.

The basic aim of IMO's seminar programme, which began in Puerto Rico and will continue in Hong Kong and Singapore, is to impress those concerned with the need to take anti-terrorist measures as suggested by IMO and which should be adopted through an international convention. Nobody has any ob-

jection to taking such measures but the problem lies in the extent to which each country would be prepared to adopt them. The United Kingdom, for instance, is going ahead with legislation which covers the entire range of passenger ships, harbours and cargo ships. France seems less enthusiastic about legislating while the Greeks, as might be expected, readily supported the IMO programme, sending the Minister of Mercantile Marine on board the «Pegasus» to wish the delegates bon voyage.

In the final analysis, the problem is a financial one. The expenses incurred will no doubt be passed on to the consumer. So passengers and shippers will have to accept the burden which, when all is said and done, is a very necessary one.

MARITIME CYPRUS 1989

Cyprus drew the attention of the shipping world recently with the Maritime Cyprus 1989 congress which ended on September 15.

It was attended by shipping personalities from all over the world including the secretary-general of IMO, Mr. Shrivastava.

Once more those Cypriots who occupy themselves with maritime affairs have stolen a march over their Greek counterparts. They have taken their role in all seriousness and do not stoop to petty politics. They harnessed all the resources of the island to make their congress a success, including President Vassiliou who opened the congress and gave a reception in the presidential palace for the delegates. Thus, the advantages of Cyprus as a maritime centre were made known very effectively to the shipping community at large.

DOUBTS ABOUT FILIPINO CREWS

It would seem that the victory scored by the Filipino crew of the Chinese-owned Panamanian bulker «Fareast Trader» will be a pyrrhic one as far as their fellow-Filipinos working on foreign ships are concerned.

The ship had been arrested in Galveston following wage claims by its Filipino crew amounting to \$ 292,689 and based on the ITF wage scale. Their claim was upheld in court and the ship was also fined \$ 1,997,167 as a penalty, based on a provision of U.S. maritime law by which two days' pay has to be forked out for every day a seaman's pay has been illegally withheld. The court ruling also forbids the ship's owners to discharge or cause harm to the crew for taking the case to the authorities.

But it is not the case of the «Fareast Trader» alone that is creating doubts a-

mong owners with regard to Filipino crews. Among the many causes for complaint are the continuous extra charges and increases imposed by officialdom in the Philippines, the decline in efficiency of the crews themselves, cases of insubordination and jumping ship by crewmen bent on emigrating.

Owners are now seeking crews from other quarters and it seems they will be successful in finding them, in which case the «victory» won by the crew of the «Fareast Trader» via the ITF will be a hollow one for Filipino seamen as a whole.

SOVIET SEAMEN

Following the influx of seamen from the developing countries into the merchant fleets of traditionally maritime countries, a new threat has appeared on the horizon, this time from certain European countries.

Anxiety in this respect was expressed recently by the chairman of Britain's National Union of Seamen (NUS) who said that besides the Poles, who were being exported as seamen for foreign exchange reasons, it seemed as if Soviet seamen would be doing the same thing.

The conclusion is that Soviet shipping enterprises, in an effort to balance their budgets, are being led to reduce their crew complements. This fact, combined with perestroika, could end up with a vast pool of experienced seamen available for work elsewhere.

THE NEW IMO CONVENTION

The IMO Congress which took place in London last April with the participation of 66 countries ratified the new international salvage convention for 1989 which replaced the 80-year-old Brussels convention of 1910.

That convention had established the «no cure no pay» principle which has

been valid up to now but which did not take sea pollution into account. Consequently, the salvager who prevented serious sea pollution but who failed to save the ship or its cargo received no compensation for his efforts. The result was that salvagers avoided undertaking such rescue attempts.

The new 1989 convention which will come into force a year after it has been ratified by 15 countries provides for special compensation for the salvager in cases where the environment is seriously threatened.

NEW ACQUISITION BY ANANGEL — AMERICAN

Anangel - American Shipholdings Ltd., which recently reported fiscal 1989 earnings of US\$ 3.18 per share, announced a further vessel acquisition out of the proceeds of its recent public offering.

The vessel is a resale Japanese built Panamax of 68,600 DWT and will be delivered to the Group, at a cost of US\$ 26,500,000, during September 1989 from Tsuneishi Shipbuilding Co.

In tribute to the recently deceased founder of the Angelicoussis Group and the more recently established Anangel - American, the vessel will be named the «Antonis I. Angelicoussis».

This purchase brings the vessels so far purchased with the US\$ 107,100,000 net proceeds of the Company's recent Public Offering to four in number and the total Anangel - American fleet to fourteen dry cargo vessels ranging from 17,000 to 69,400 DWT.

Company Vice President Ian Davis commented that the purchase underlined the Company's commitment to the operation of modern high quality tonna-

ge and that there could be few dry cargo fleets of comparable size with an average age of just four and a half years.

SHIPBUILDING SUBSIDIES

The EC Commission has decided not to object to the shipbuilding programme applied from the beginning of the year by the Portuguese Ministry of Public Works and Transport in support of Portuguese shipping. The credits provided by this programme are substantial.

The support is in the form of non-refundable financial grants which can be as high as 20% of the contract price. These grants are not contrary to the provisions of the 6th directive of the EC Council concerning shipbuilding subsidies, even if they are used for the acquisition of a newbuilding.

According to the Commission, the assistance described above does not affect free competition between Portugal's national shipyards and those of other EC member-countries and nor do they exceed the limits set by article 4 of the 6th directive.

CRUISE SHIPS ADAPT TO NEW NEEDS

Cruise ships and car ferries have had to adapt to new requirements both in terms of internal arrangements and services rendered.

In the immediate postwar period the ferries were «no-nonsense» ships in which passengers travelled in rows of aircraft-type seats. The restaurant was a self-service cafeteria and the only drink available was beer. The only entertainment on board was dancing and there was no provision for keeping children occupied. Finally, the duty free shops sold only cigarettes and liquor.

From 1970 onwards ships became

much more luxurious. Passengers were accommodated in cabins with private toilets. Restaurants served a la carte menus with wine and cocktails. A ship's orchestra became mandatory and passengers were taken to theatre shows and exhibitions ashore. There were playrooms for children and the duty free shops stocked so many articles they were almost like supermarkets. Swimming pools and saunas became de rigueur while announcements were made over TV sets in public areas.

Up to the end of the next decade it seems likely that ships in these categories will specialise in luxury cruises rather than the mere transport of passengers and cars. Cabins will become more luxurious, with double beds in them, a small bar and video facilities. Breakfast will be served in the cabin. There will be many restaurants, each with a specialised cuisine and a large selection of drinks. There will be lectures, exhibitions and other manifestations on a daily basis while the opportunities for entertainment and shopping will be even greater.

INTERTANKO INCREASES EFFORTS IN WASHINGTON

Developments this month will be crucial for the 1984 IMO oil pollution compensation Protocols. Accordingly, INTERTANKO has engaged a law firm to work on her behalf in addition to and in cooperation with Admiral Sid. Wallace. Thus INTERTANKO has redoubled its efforts to help ensure that there will be an efficient and well balanced international system for compensation for oil pollution.

The 1984 Protocols have found support in the State Department, Transportation Department and the Coast

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 - 4528.715 - 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

Guard, whereas the issue of preemption has caused difficulties in the Senate.

The U.S. Senate passed last month a Bill (S.868) which does not help the 1984 Protocols. The Bill, if enacted, would impose upon shipowners a USD 1,000 per grt liability limit. This amount is in fact double the amount originally proposed by Senator Mitchell who introduced the Bill.

Apart from leading to increased insurance costs and thereby in the long run increased freight costs, such a liability figure would reduce the share that oil companies would have to pay in case of substantial oil pollution involving an independent tanker.

TOTAL LOSSES IN 1988

According to the latest figures from Lloyds Register, tonnage lost in 1988 did not exceed 865,000 grt. — the lowest figure in 18 years.

Total persons lost at sea were 763 of whom 40 were victims of the Filipino vessel «Dona Marilyn» which was lost during the typhoon Ruby. In 131 cases of total losses there were only 52 deaths. The highest figures occur in the shipwreck category with 105 ships and 561 deaths, the tonnage dropping from 395,217 in 1987 to 169,575 grt. The Gulf war accounted for 268,795 grt. and caused five deaths.

In terms of flags, Japan lost 33 ships, Panama 27, U.S.A. 13. In terms of tonnage, Panama lost the most with 173,074 grt. and was followed by Cyprus.

THE BULKER FLEET

In a recent report, the Norwegian house of Fearnleys provides a picture of the world fleet of ships which carry dry and liquid bulk cargoes and which includes tankers, ore carriers and combined carriers of more than 10,000 dwt. It does not include chemicals carriers, liquid gas carriers or container ships.

At the end of the first half of the year the fleet consisted of 7,616 ships of 466.8 million dwt — an increase of 5.9 million dwt. over the total at the end of the first half of 1988.

The distribution by flag is: Liberia with 82.9 m tons, Panama with 52.4 m tons, Greece with 34.7m tons, Japan with 32.1m tons and Britain with 28.4 m tons. They are followed by Cyprus, Norway, Bahamas, USA, Philippines, USSR and China in that order.

CHINA TAKES THE LEAD IN SHIPBREAKING

After twenty years in the lead as the world's top shipbreaking centre, Taiwan has lost its title to China.

During the first half of the year, Taiwan's scrapyards handled only 27 ships of 154,275 displacement tons compared to the 108 ships of 865,533 displacement tons scrapped during the same period in 1988. The total up to the end of the year is expected to be 300,000 tons compared to 1.2 million tons in 1988. The causes lie in higher daily wages, shortage of labour, the sudden rise in the value of old ships and the scarcity of tonnage available for scrapping.

On the other hand, China handled 300-400,000 tons during the same period and expects to raise the total to one million by the end of the year.

India is also expected to do better than Taiwan with 500,000 tons by the end of the year while keen competition is to be expected from Bangladesh, Malaysia, Indonesia and Thailand where there is abundant cheap labour with wage scales 15 to 20 times less than those of Taiwan.

The only advantage of the Taiwan scrapyards is their high productivity. They can break up a 5,000 - ton ship in ten days while other countries need 2-3 months for the same job. For this reason it is expected they will regain the lead in the next year or so when about 60 old tankers will have to be scrapped.

WILLIAM N. JOHNSTON, FORMER HEAD OF ABS, DEAD AT 67

William N. Johnston, former Chairman and President of the American Bureau of Shipping and the ABS Group of Companies died on September 7, 1989.

He lived in Short Hills, New Jersey, and had retired on October 1, 1987 following 36 years with this 127 - year international ship classification society.

Mr. Johnston joined ABS in 1951 and served as a surveyor in various locations in Europe for seven years. Transferred back to the United States for eight years, he served in many offices before being appointed principal surveyor for New Orleans in 1966. In 1968 he was appointed Area Principal Surveyor for Western Europe and the United Kingdom, with headquarters in London. In 1972 he returned to ABS Headquarters to become assistant to the Chairman of ABS. He was elected a Vice President in 1974, Senior Vice President in 1976, and President in 1977. Following the retirement of ABS Chairman Robert T. Young, Mr. Johnston was elected Chairman and President of ABS in 1979.

50 YEARS AGO

— Greek shipping has so far not made any extra gains from the war. To the contrary, many ships have suffered losses in executing prewar charterparties as having to bear extra costs.

— According to the latest German communique all ships carrying cargoes classed as «war contraband» to Britain and France will be subject to submarine attack.

— A lengthy circular has been issued by the Undersecretariat of Mercantile Marine announcing the arbitrators' decisions on war bonuses for the crews of merchant ships of 1,000 grt. and above.

— On September 6, the Polish military authorities blocked the entrance to the harbour of Gdynia by sinking several ships, among them the Greek cargo ship «Ioannis Carras», to prevent German warships from entering.

— The ss «lonia» has brought to Piraeus from Alexandria eight wild animals in cages, caught in the African jungle and destined for the projected Athens Zoo. They were a gift from the captain of the cargo ship «Oros Rhodope».

(Naftika Chronika No. 21/1.10.1939)

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δηλαδή - ε. = έφθοσε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073	ε. Φουτζέρι 11/7
AGAMENON	83	13800	α. Σάν Φραντσκο 12/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Κοπερ 9/7
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Κάντλα 9/6
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Βίλα Κονστιτιούσαν 12/7
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ταϊτσούγκ 30/6
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Σάντος 15/7
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Ν. Όρλεάνη 7/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Λέγκχορν 17/7
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Σάντος 16/7
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	δ. Ντόβερ 26/6
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898	ε. Άλγκεθίρας 23/6
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Ρότερνταμ 17/7
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	μετ. «Norman Sirina»
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	προς Πόρτ Κέλαγκ 27/6
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Σιγκαντίγκ 25/6

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083	δ. Σουέζ 21/7
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	α. Μάλτα 12/7
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Σαγκάη 24/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Πειραιά 17/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	προς Άμβούργο 3/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Πειραιά 17/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	προς Κορέα 29/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	προς Κασσιούγκ 18/6
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Νιούπορτ 30/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Λός Άντζελες 8/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	προς Ίρντ 12/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Νουακτσότ 4/6
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Τσίμπα 16/7
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Ντόβερ 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 28/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Άμβέρσα 18/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	δ. Σουέζ 21/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά 4/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Πειραιά 13/7
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Κορίντο 28/6
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Ντακάρ 23/6
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Άβάντα 20/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Βομβάη 16/7
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	δ. Κων/πολη 5/7
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Πόρτ Άρθουρ 29/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Νιούκασλ 25/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	α. Ν. Όρλεάνη 17/7
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Μπαντάρ Άμπας 23/5
ΑΛΜΠΑ II	72	9709	ε. Τζέντα 7/7
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Ντηνρόιτ 5/7
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Ταργκόνα 15/7
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	12963	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	δ. Πόρτ Σάιτς 12/7
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511	προς Γκίλωνκ 22/6
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	προς Εύρωπη 17/6
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	προς Καμσάρ 15/6

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Ρεσίφ 27/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800	ε. Πόρ Κέλαγκ 17/7
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Άμβούργο 22/6
ΑΜΟΡΟΣ	73	34000	α. Ν. Όρλεάνη 8/7
ΑΜΦΙΩΝ	88	11173	ε. Ρεσίφ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	προς Μπάρρυ 11/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Τζέντα 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Γκίλωνκ 4/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Κασσιούγκ 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	έπισκευές Ρότερνταμ 20/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Πασκάρκουλα 4/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Σάντος 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Τουρκία 31/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	α. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Χοντίντα 7/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 10/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Φόυνες 13/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Τουρκία 7/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	δ. Ντόβερ 16/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Φιλίππίνες 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	δ. Ντόβερ 12/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	α. Πόρτ Κέμπελα 9/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Ντάρμπαν 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΕΣ	84	24643	δ. Παναμά 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Μαντράς 4/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Ναγκόγια 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Πόρτ Σάιτς 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	προς Ρεσίφ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	προς Λός Άντζελες 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Σουέζ 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 21/7

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ναγκόγια 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	ε. Θέουτα 14/7
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Βάστο 16/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	προς Κίνα 1/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Μάλαγα 8/7
ΑΝΑΦΗ	85	34400	προς Μίνα Καμπούς 21/6
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	νέα έγγραφη
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Βενετία 24/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Τάραντα 16/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Ούμ Σάιτς 9/7
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Γιοκοχάμα 17/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	δ. Γιβραλτάρ 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/7
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Κασσιούγκ 11/7

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	έπωλήθη Έλληνες
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ντουμπάι 12/7
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646	α. Άμβούργο 22/7
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Βομβάη 14/7
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389	πρ. «Θαρραλέος»
ΑΝΝΑ Λ	79	12214	α. Κίγκστον 10/7
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808	δ. Σουέζ 8/7
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Γαλλία 29/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Τζέντα 22/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	ε. Μπαχραϊν 15/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Αυστραλία 29/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Πόρτ Κέμπελα 5/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Γουακαμάτσου 14/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 12/7
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Κόρυτον 18/7
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 15/7
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	προς Όδησσό 29/6
ΑΠΕΣ	73	16397	μετ. «Κετ»
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	δ. Κων/πολη 19/7
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	δ. Κων/πολη 5/7
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	α. Κόπερ 14/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Κολομπία ρίβερ 13/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	πρ. «Don Humberto»
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Μπαγκόγκ 24/6
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	ε. Μανίλα 8/7

ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Ντόβερ 21/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Πειραιά 19/7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Μουτσούρε 3/7
ΑΡΙΕΛ	70	7571	ε. Άσντον 16/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	δ. Σουέζ 15/7
ΑΡΙΩΝ	73	13633	έπισκευές Μπαγκόγκ 12/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Καμπεντέλο 1/7
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Μπουένος Άϊρες 22/5
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Λίβερπουλ 17/7
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Ματάνζας 3/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Σάνταβαλ 17/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Κουπάγκ 20/6
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Κασσιούγκ 21/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Νοβοροσίσκ 29/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	προς Φορκάντος 10/6
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	84	22172	ε. Κόμπε 18/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Γκόβε 6/7
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Κων/πολη 1/7
ΑΡΧΙΜΕΔΗΣ	84	25063	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άϊοι
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Δουνκέρκη 12/7
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Σουέμπα 4/7
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537	ε. Ίντσον 2/7
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Σουέζ 13/7
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	έπωλήθη
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Βομβάη 29/6
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Σάνκ Άνκοράτζ 16/7
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/7
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059	α. Φρήμπορτ 28/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Παράναγους 9/7

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Ρας Τανούρα 11/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	έπωλήθη Αίγυπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Φιλαδέλφεια 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	προς Κορέα 17/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	δ. Πόρτ Σάιτς 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	ε. Έμδεν 5/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	δ. Πόρτ Σάιτς 7/7
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Σουέζ 13/7
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Μπουσάν 25/6
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Λέ Χάβρη 6/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Τακοράντι 2/7
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Τσαγκουαρμάς 6/7
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα 16/8/1988
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Γουίλμινγκτον 16/7
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Βρέμη 19/7

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΡΩ (μ.)	72	57527
BIBH M	78	1600
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14588
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72814
ΒΟΛΟΣ Ι	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α	71	16306
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΦΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344

α. Πειραιά 14/7	
α. Λίβερπουλ 18/7	
δ. Σουέζ 14/7	
ε. Λεμεσό 11/7	
ε. Βομβάη 10/7	
προς Μεθούλ 25/7	
α. Γιούρπορτ 14/7	
ε. Ρόττερταμ 19/7	
ε. Πειραιά 13/7	
μετ. «Φλόγκ Θεοφανώ»	
α. Βομβάη 18/7	
επωλήθη ΗΠΑ	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 18/6	

μεσογειακές μεταφορές	
α. Σάντος 4/7	
μεταφορές Φουτζέρας	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/4	
α. Τενερίφη 1/7	
α. Λε Χάβρη 17/7	
ε. Άμβερσα 17/7	
επωλήθη	
δ. Κων/πολη 14/7	
προς Λουάντα 16/3	
α. Βενετία 10/7	
ε. Πειραιά 19/7	
ε. Σουέζ 20/7	
α. Σουέζ 19/7	

δ. Παναμά 3/7	
ε. Μ. Μαγκάνου 11/7	
α. Πόρτ Τάμπουτ 11/7	
υπό ναυπήγηση	
προς Ταϊτσούγκ 13/6	
προς Γκουάντα 6/6	
ε. Ν. Υόρκη 14/7	
επωλήθη Παναμά	
ε. Πειραιά 23/6	
επωλήθη	
α. Ντάρμπαν 2/7	
ε. Ντάρμπαν 20/7	
α. Χιούστον 24/6	
ε. Χιούστον 14/7	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
δ. Παναμά 13/7	
α. Ν. Όρλεάνη 10/7	
δ. Πόρτ Σάιτ 4/7	
δ. Σουέζ 18/7	
ε. Μπρέικ 20/7	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Belstar»	
δ. Πόρτ Σάιτ 9/7	
ε. Γιοκαίτα 13/7	
α. Ραβέννα 5/7	
α. Κολούμπια Ρίβερ 8/7	
α. Πράια Μόλε 3/7	
ε. Ντάρμπαν 20/7	
θέση 07.10 Β. 11.48 Α. 16/7	
προς Τζακάρτα 29/6	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/7	
α. Σιγκαπούρη 20/7	
ε. Ούλοάν 8/6	
προς ΗΠΑ 29/6	
α. Ν. Υόρκη 14/7	
δ. Ντόβερ 21/7	
επισκευές Ν. Υόρκη 20/7	
α. Σιγκαπούρη 15/7	
α. Σφάξ 13/7	
α. Ρόττερταμ 15/7 *	

δ. Κων/πολη 11/7 *	
προς Πόρτ Ντίκσον 23/6	
αργεί Αλιβέρι	
επωλήθη Νορβηγούς	
πρ. Άσντον 14/6	
προς Τρίπολη 24/6	
ε. Χιούστον 17/7	
προς Μπουσάν 16/6	
α. Άμβούργο 7/7	
ε. Βομβάη 8/7	
στη Φουτζέρα 21/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Νιούπορτ 17/7	
προς Ίράν 1/7	

αργεί	
ε. Βομβάη 12/7	
ε. Τζέντα 1/7	
α. Μπάρνι 4/7	
α. Ντάρμπαν 13/7	
προς Κουανγκνάνγκ 24/6	
α. Πρίνς Ρούπερτ 11/6	
ε. Άαρχους 8/7	
α. Βομβάη 13/7	
α. Πειραιά 18/7	
ε. Φουτζέρα 3/7	
ε. Γιοκοχάμα 13/7	
πρ. «Kin Ip»	
δ. Γιβραλτάρ 14/7	
α. Βρέμη 4/7	
προς Λάζαρο Γκαρντένας 23/6	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Μπάρμπερς Πόιντ 9/7	

ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΩΝ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANTE ΡΗΦΕΡ	68	8035
ZEYΣ	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZINI	76	11348
ZHIOΠOΛIΣ	77	34035
ZHCTOY'INT	81	16700
ZHAICTOZ	83	45025
ZHALLAZCINH AYPA (μ.)	81	58397
ZHALLAZCINOPOZ	68	12660
ZHALLIA	82	33374
ZHAFENHΣ	72	9986
ZHONUMΦOZ (δ.)	68	44863
ZHOPANQ ΛIBANOY	82	24000
ZHPPAZIA	84	28100
ZHCEAZ (δ.)	76	51546
ZHOYPIΓKIA	87	12963
IZAKA ΡΗΦΕΡ	71	6631
IZAKA (δ.)	75	19752
IZIAZ (δ.)	75	39995
IZONIAN AMΠIZION	68	14569
IZONIAN ΓKAAEY	72	9964
IZONIAN ΓOY'INT	83	20960
IZONIAN EMΠPEC	67	14569
IZONIAN KIKΓ	68	16227
IZOZ	85	34400
IZANNA (δ.)	69	1110
IZANNA B. (δ.)	61	22075
IZANNHΣ ZAFEIPAKHΣ	82	35626

KABO AΛEΞANΔPOZ	77	16267
KABO ΓEPAKAZ	81	13913
KABO ΠEIPATHHΣ	76	12772
KABO ZIDEPPO	76	15967
KAPPIN A.	70	16285
KALH A.	77	35716
KALIOΠH (δ.)	68	939
KALLIOΠH A.	74	15938
KALLIPON PATPONIKOΛA	85	17879
KAMATEPH	78	14568
KAPETAN ΓIANNHΣ	81	31850
KAPETAN AYTEPHΣ	68	25120
KAPETAN AEOHIDAΣ	73	12458
KAPETAN MIKHAΛHΣ	81	15819
KAPTAIN ΔIAMANTHΣ	71	30193
KAPTAIN TZON Γ.Π.		
LIBANOZ (δ.)	76	123648
KAPTAIN TZON A.	82	36284
KAPTAIN TZOPTZ A.	82	36341
KAPTAIN TZOPTZ		
TZAFKAPHΣ	82	29281
KAPETZBENTCIOYPA A. (δ.)	80	19982
KAPIMΠOY (δ.)	74	33914
KAPMEN KAPINA	72	14212
KAPOZ	67	12702
KAPPAΘOZ	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIZ	70	16040
KAZCZANAPPA (δ.)	68	1597
KAZCZOZ PHΦEP	70	8190
KATERINA II	72	1532
KATERINA ΔPAKOΠOYAY	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATINA (δ.)	66	38878

KEA ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507
KIKΓ AΛEΞANTEP (δ.)	78	245140
KIKPH (δ.)	70	44954
KHAPBENTCIOYPA A. (δ.)	73	18744
KAIΠEPBENTCIOYPA A. (δ.)	81	19989
KOMET	78	14374
KOMMON BENTCIOYPA	71	15547
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP INTPEΠINT	71	38820

επωλήθη "Ελληνες μεσογειακές μεταφορές ε. Κασσιούγκ 9/7 προς Χαλκίδα 25/1 α. Γκντάνσκ 17/7 α. Πειραιά 15/7 ε. Πειραιά 19/7 α. Κάδιξ 10/7 α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7 προς Φερντέιλ 23/6 προς Μπαγκόγκ 27/6 α. Ρουέν 11/7 αργεί Πειραιά α. Σιγκαπούρη 15/7 επωλήθη άλλοδαπούς ε. Χάιφα 7/7 α. Τενερίφη 17/7 προς Κασσιούγκ 19/6 α. Ν. Όρλεάνη 16/7 προς Τερζέστη 11/7 α. Κολόμπο 13/7 προς Ροζαρίτο Τέρμιναλ 24/6 δ. Σουέζ 19/7 δ. Παναμά 1/7 ε. Καρταγόνα 18/7 *
--

ε. Πειραιά 16/7 *	
α. Σαγκάη 8/7	
ε. Πειραιά 10/7	
α. Γιούρπορτ 11/7	
α. Ν. Όρλεάνη 24/6	
α. Κασσιούγκ 4/7	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
α. Χόγκ Κόγκ 10/7	
ε. Σιγκαπούρη 20/7	
α. Μπρισμπαίν 16/7	
α. Μπρισμπαίν 8/7	
α. Έιλστ 14/7	
ε. Ντουάλα 14/6	
α. Ταραγκόνα 18/7	
προς Ματάνζας 21/6	
α. Χόμπτον 10/7	
α. Σιγκαπούρη 7/7	
προς Πειραιά 20/6	
πρ. «Maritime Baron»	
προς Ντουάλα 29/6	
επωλήθη Σουηδούς	
ε. Φορμόντα 6/7	
προς Κό Σισόγκ 8/6	
επωλήθη "Ελληνες μετ. «Waterdam» (π.)	
α. Γκουαγιακούιλ 11/7	
α. Μπλιμπό 12/7	
προς Μεθούλ 8/6	
ε. Τζέντα 2/7	
α. Άνγκονα 15/7	
προς Γκλάντσταδόν 27/6	
ε. Βομβάη 14/6	
α. Χιούστον 4/7	
α. Ρόττερταμ 6/7	
ε. Πειραιά 14/7	
α. Άλεξάνδρεια 29/5	
α. Γουακαμάτσου 10/7 *	

α. Γκόβε 1/7 *	
α. Θέουτα 12/7	
προς Χάμιλτον 28/6	
προς Βενεζουέλα 19/5	
προς Ταιλάνδη 28/6	
δ. Έλινόρρη 5/7	
δ. Κων/πολη 19/7	
α. Βαλέντια 18/7	
προς Γιαντία 20/6	
επωλήθη Νότιο 'Αμερική	
ε. Λισαβώνα 19/7	
α. Πειραιά 14/7	
α. Γκάβεστον 4/7	
προς Περισκό 21/5	
α. Βενετία 16/7	

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Πόρτ Χέντλιντ 16/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΓΟΝΗΡ	68	22836	α. Κόρπους Κρίστι 28/6
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Assiniboine»
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Άμβέρσα 8/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Φουτζέιρα 5/6
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμγουρνο 19/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Σεπετζίμα 13/7
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Γκουαγι. κούλι 13/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	8547	ε. Πειραιά 14/6
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	πρ. «Fort Steele»
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 19/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Σπλίτ 26/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Τζέντα 8/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Αιγύπτο 18/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	δ. Κων/πολη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 14/6
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Μ. Μαγκάνου 13/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Ελλάδα 24/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φός 15/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	μετ. «Ιντιαν Έπρεξ» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΤΡΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρός Μανίλα 26/6
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Πόρτ Σαίθ 9/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ντίλσκέλεσι 6/7
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφάξ 3/7
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Garry»
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Μανγκλαντές 1/7
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	α. Πειραιά 12/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Πειραιά 17/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ταρραγκόνα 2/7
ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 8/7
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 14/7
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Αίγυπτο 5/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/7
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Άμγουρνο 20/7
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Σαμάν 7/6
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	μετ. «Γκούντ Λήντερ» (ε.)
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Ρότερνταμ 22/7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Πειραιά 27/6
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Κοτονού 25/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 19/7
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Νιούπορτ 19/7
ΛΗΤΩ	77	11264	δ. Παναμά 5/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Γιβραλτάρ 26/6
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Γιοκοχάμα 10/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 17/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντλ 3/7
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Παχάγκ 12/6
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ρότερνταμ 4/7
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	δ. Πόρτ Σαίθ 8/7
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Πενάγκ 8/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Μπιλμπάο 12/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Σάνκ Άνκοράτζ 23/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	έπισκευές Πειραιά 18/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σετομπάλ 12/7
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρός ΗΠΑ 27/6
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Μόγκλα 12/7
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	δ. Ντόβερ 13/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σουίνουσκ 17/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Άλγερία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Γιβραλτάρ 28/6
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	επωλήθη
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Βανκούβερ 15/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Βαρκελώνη 5/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	επωλήθη Άμερικανούς
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρ. «Amethyst»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Φώλεϊ 20/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ναγκόγια 7/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μασσαλία 16/6
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Άργεντινή 24/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Σ. Τζών 8/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός ΗΠΑ 30/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Λάγος 13/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Λεμεσό 11/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μοντεβιδέο 10/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	στο Ουλσάν 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Τενερίφη 17/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Λονδίνο 21/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβιδέο 14/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	πρ. «St. Petri»
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/7
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σ. Άννα Μπαί 12/7
ΜΑΡΙΝΟΣ II.	80	14398	δ. Σουέζ 7/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Φλάσιγκ 4/7
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Πειραιά 25/6
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 7/6
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	δ. Σκώ 8/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Πειραιά 3/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	έπισκευές Χόγκ Κόγκ 20/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Βιτόρια 15/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Παράναγουα 30/6

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Λομέ 2/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35518	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Σεπετζίμα 11/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ΕΤΑ Πειραιά 20/7
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Χάμπτον 13/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στο Σάντος 5/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Ταρραγκόνα 11/7
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	δ. Ντόβερ 10/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15988	ε. Ν. Όρλεάν 18/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1583	ε. Ν. Όρλεάν 15/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαίρν 7/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Μπελίζ 7/7
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίγκστον 4/7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 8/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	επωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 11/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 6/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Δεμερράρα 1/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Νουακτσότ 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάν 15/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1588	α. Κόρπους Κρίστι 3/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	α. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	ε. Βαλτιμόρη 14/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Χιούστον 12/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 18/7
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 8/7
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάν 17/7
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σετομπάλ 19/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	πρός Νοβοροσκόκ 29/6
ΜΙΧΑΛΑ (δ.)	76	51977	α. Ν. Όρλεάν 23/6
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Βραζιλία 24/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Βανκούβερ 14/7
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	δ. Σουέζ 17/7
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Πειραιά 12/7
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 15/7
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6880	ε. Τζέντα 3/7
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	δ. Κων/πολη 14/7
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	έπισκευές Φουτζέιρα 26/6
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Azonstail»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	ε. Μαρίνα ντ. Καρράρα 15/7
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Θεσσαλονίκη 28/6
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Γένοβα 15/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ρός Τανούα 28/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπάιλ 11/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Πειραιά 3/7
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τόκιο 5/7
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Σουέζ 16/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Ούμ Σαίθ 18/7
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Μόρεχεντ Σίτυ 12/7
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Νταλιν 28/6
ΝΑΕΟΣ	70	9865	δ. Πόρτ Σαίθ 19/7
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	δ. Ντόβερ 19/7
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ν. Όρλεάν 14/7
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρός Βασώρα 29/6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Γιάνμπου 30/6
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 19/7
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Βομβάρ 27/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ντάρμπαν 15/7
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 15/7
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Βενεζουέλα 16/5
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 27/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	πρ. «Jolly Verde»
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Φουτζέιρα 10/7
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Παναμά 1/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Ομοσλγ 19/7
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 13/7
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολη 16/7
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 14/7
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Ταρραγκόνα 8/7
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33789	δ. Κων/πολη 18/7
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Πειραιά 9/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Άντισόν 25/6
ΝΙΚΗ	75	65459	πρ. «Σπίρτι όφ Φοίνιξ»
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	μετ. «Όρκα» (Α.Β.)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρός Γιόκοχάμα 11/6
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Αφρική 27/6
ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ	72	19162	πρ. «Νικόλαος Σ. Έμπειρικός»
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γιουρπορτ 22/7
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Κότκα 17/7
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Τσίμα 12/7
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	δ. Πόρτ Σαίθ 18/7
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σάν Κιριάν 8/7
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΙΣ	85	35854	δ. Κων/πολη 6/7
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	επωλήθη Κινέζους
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	επωλήθη Κινέζους
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Λισσαβόνα 13/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	δ. Παναμά 6/7
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Πειραιά 14/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Χόγκ Κόγκ 30/6
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Κολομπο 11/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Ντότζες 20/7
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Φάλμουθ Μπαί 10/7
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ντουμπάι 18/7
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Παλέρνο 18/7
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Σουέζ 19/7

α. Λομέ 2/7	δ. Ντόβερ 10/7	α. Μόρεχεντ Σίτυ 12/7
ε. Ν. Όρλεάν 18/7	αργεί Ν. Όρλεάν	ε. Νταλιν 28/6
ε. Σεπετίμα 11/7	ε. Ν. Όρλεάν 18/6	δ. Πόρτ Σαίθ 19/7
ΕΤΑ Πειραιά 20/7	ε. Ν. Όρλεάν 15/7	δ. Ντόβερ 19/7
α. Χάμπτον 13/7	αργεί Ν. Όρλεάν	α. Ν. Όρλεάν 14/7
στο Σάντος 5/7	ε. Πόρτ όφ Σπαίρν 7/7	πρός Βασώρα 29/6
α. Ταρραγκόνα 11/7	αργεί Πειραιά	πρός Γιάνμπου 30/6
	α. Μπελίζ 7/7	α. Πειραιά 19/7
	α. Κίγκστον 4/7	πρός Βομβάρ 27/6
	αργεί Ν. Όρλεάν	α. Ντάρμπαν 15/7
	δ. Παναμά 8/7	δ. Παναμά 15/7
	αργεί Ν. Όρλεάν	πρός Βενεζουέλα 16/5
	επωλήθη	δ. Κων/πολη 27/6
	αργεί Ν. Όρλεάν	πρ. «Jolly Verde»
	αργεί Ν. Όρλεάν	α. Φουτζέιρα 10/7
	ε. Ν. Όρλεάν 11/7	δ. Παναμά 1/7
	α. Ν. Όρλεάν 12/7	στη Δαμιέττα (αποθήκη)
	α. Σαβόνα 8/7	α. Όμιζ 19/7
	ε. Δεμεράρα 1/7	δ. Κων/πολη 13/7
	ε. Νουακτσότ 13/7	δ. Κων/πολη 16/7
	αργεί Πειραιά	α. Χιούστον 14/7
	α. Ν. Όρλεάν 15/7	α. Ταρραγκόνα 8/7
	α. Κόρπους Κρίστι 3/7	δ. Κων/πολη 18/7
	α. Κόρπους Κρίστι 9/7	α. Πειραιά 9/7
	αργεί Ν. Όρλεάν	πρός Ίντσον 25/6
	α. Χιούστον 8/7	πρ. «Σπίρτι όφ Φοίνε»
	α. Ν. Όρλεάν 17/7	μετ. «Όρκα» (Α.Β.)
	α. Μπάχα Μπλάνκα 14/7	πρός Γιοκοχάμα 11/6
	ε. Σετούπαλ 19/7	πρός Δ. Άφρική 27/6
	πρός Νοβοροσίσκ 29/6	πρ. «Νικόλαος Σ. Έμπειρίκος»
	α. Ν. Όρλεάν 23/6	α. Γιουροπόρτ 22/7
	πρός Βραζιλία 24/6	ε. Σγκαπούρη 20/7
	α. Σγκαπούρη 17/7	α. Κότκα 17/7
	ε. Βανκούβερ 14/7	ε. Τσίμα 12/7
	δ. Σουέζ 17/7	δ. Πόρτ Σαίθ 18/7
		α. Σάν Κιπριάν 8/7
		δ. Κων/πολη 6/7
		επωλήθη Κινέζους
		επωλήθη Κινέζους
		α. Λισαβάνα 13/7
		δ. Παναμά 6/7
		ε. Πειραιά 14/7
		πρός Χόγκ Κόγκ 30/6
		α. Κολομπο 11/7
		α. Ντότζες 20/7
		α. Φάλμουθ Μπαίθ 10/7
		α. Ντουμπάι 18/7
		α. Παλέριο 18/7
		α. Σουέζ 19/7 •

ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006	προς Μπαντόρ Άμπας 16/7
ΑΠΜΑ 2 (π.)	77	11559	προς Γιοκοχάμα 31/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 1/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Φός 8/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	δ. Ντόβερ 4/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	ε. Ολμπαν 12/8
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ρίο Γκράντε 10/8
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Ταϊσούγκ 6/8
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	προς Ταϊβάν 23/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Γκνάνοκ 16/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μάντρε ντέ Νιέους 9/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	προς Άλγερία 22/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Σούβα 9/8
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	α. Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Ποναμά 9/8
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σαντόνιερ 6/7
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	προς Ν. Κορέα 21/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Νάπολη 7/8
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Λάγος 9/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 27/7
ΑΡΙΩΝ (μ.)	64	1221	υπέστειλε παναμαϊκή
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	α. Λάγος 20/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	μετ. «Iron Strength» (κ.7
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	ε. Ναγκόγια 11/8
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Άμβέρσα 18/8
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Τρομαντί 1/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Βενετία 11/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Κολούμπια ρίβερ 6/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μηχ.)	71	9466	α. Κρόντ 4/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	ε. Σάρμπινες 16/8
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Νιόρμπαν 16/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Άμμούργιο 12/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	στη Μόγκλα 16/8
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Λός Αντζελες 7/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Τζουμπάιλ 3/8
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Νάπολη 26/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Παριζιόνα 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	προς Άλγερ 23/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	ε. Πειραιά 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	προς Χοντίντα 14/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Μπρέικ 6/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159	α. Χιούστον 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	ε. Κέρκυρα 2/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Άσσάμπ 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Άλγκεθίρας 13/7
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	α. Γιβραλτάρ 8/8
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	δ. Ποναμά 11/8
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	προς Σαγκάη 24/7
ΑΤΤΙΚΗ (Μθ.)	61	1354	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	προς Ίνδια 8/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618	πρ. «Ατλάντικ Μπαϊν»
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Πειραιά
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	επωλήθη Κίνα

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Λάρνακα 16/8
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	στην Όναχάμα 17/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	δ. Ντόβερ 8/8
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Κόρπους Κρίστι 15/7
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 10/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	προς Γκροσκ 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 14/8
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	πρ. «Jindalle»
ΒΗΤΑΦΚΡΑΙΝΗ (κ.)	73	15683	προς Βομβάη 31/7
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 14/8
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	πρ. «Άγιος Αιμίλιος»
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Φουτζέιρα 10/8
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Π. Λίσας 27/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Μπέντνι 4/7
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Μανφρεντόνα 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κωνίπολη 11/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλέντια 30/6
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Νοβοροσσκ 28/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	προς ΗΠΑ 9/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Σαγκάη 6/7
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Σαβόνα 2/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	προς Βενεζουέλα 26/7
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	α. Χιούστον 9/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Ραβέννα 10/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Ντομμάμ 4/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Γιβραλτάρ 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πλύμουθ 15/8
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Πειραιά 10/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	προς Άβάνα 13/7
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Χάλιφα 10/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Άργονόλι 9/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	προς Ούμ Σάιντ 20/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Σαγκάη 5/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Μπ. Χομεινί 18/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κόγκλιαν 7/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ιαπωνία 25/7
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Πειραιά 6/8
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Χιούστον 25/7
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ικόνιο 12/8
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Γκέιμς 11/8
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Τανούρα 30/7
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βισκαπανάμ 14/8
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	α. Ρας Σουκχέρ 11/8
ΓΚΑΙΗΤΣΕΝΤ (μ.)	68	16616	ε. Μαντράς 5/8
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	δ. Ποναμά 9/8
ΓΚΑΛΛΑΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	δ. Ποναμά 6/8
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	προς Σιρόχα 3/7
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Κακούτα 8/8

ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	δ. Σουέζ 13/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	δ. Ποναμά 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 16/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Ν. Πλύμουθ 12/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	μετ. «Bos Navigator» (Μηχ.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	προς Πόρτο Βέσμε 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Σφάξ 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Σαλβερν 1/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Μπουενοβεντούρα 29/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Κάδιξ 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Αντεν 28/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Λός Αντζελες 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κινεούρα 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Καλλάδο 30/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Σιγκάκ 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	προς Μπουενοβεντούρα 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	α. Πενάγκ 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	προς Ν. Όρλεάνη 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 21/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Κασσιούγκ 31/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.)	70	5470	α. Χόγκ Κ-ογκ 8/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Τέξας 26/7
ΓΟΥΔΑΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	ε. Μπυλμπό 15/8
ΓΟΥΔΑΜΕΑ	84	34253	ε. Παριζιόνα 6/8
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Βομβάη 4/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Ταϊλάνδη 30/7
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Μαντράς 1/8
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Τόμπο 27/7
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	ε. Βίγκ 18/7
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	ε. Πειραιά 14/8
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΓΟΥΪΝΤΛΕΪ ΜΠΑΪΥ (κ.)	70	9907	πρ. Ρεσίφ 17/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Ν. Γουεστμινστερ 11/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Νιόρμπαν 6/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 11/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Φρημάντλ 4/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πειραιά 31/7
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Χόμπιτον 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρ. Ρίσερντ Μπαϊ, 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρ. Ρίσερντ 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Φατέξ Τέρμ. 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Τερνέσι 9/8
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρ. Μπαντόρ Άμπας 24/6
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	α. Χόγκ Κ-ογκ 2/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Κολούμπια 5/8
ΔΑΜΟΝ	74	20712	ε. Ίντιαν 5/8
ΔΑΡΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	α. Σαλβαντάρ 10/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρ. Όκρικο 9/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Αμστερνταμ 5/8
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	δ. Σουέζ 5/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρ. Τόμπο 23/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	δ. Π. Σαϊδ 8/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	πρ. «Κυρά Άργυρά»
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Τρομαντί 11/8
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	α. Σουαίμα 4/7

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαισιόφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	πρ. Μπυλμπό 28/7
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	ε. Νιόβας 1/8
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Λό Παλις 13/8
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρ. Μπαντόρ Άμπας 6/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Σουαίμα 14/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Βομβάη 13/8
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Σεβίλλη 25/6
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	στη Μονίλα 26/7
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Βομβάη 2/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρ. Ουλσόν 29/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Κορσίσι 15/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΞΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Σουαίμα 30/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Μόγκλα 6/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Σόλλιμ Βόρ 19/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Χιούστον 30/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρ. Μπουσόν 31/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Βαγκορέ 26/7
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030	πρ. «Blue Heaven»
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΥ (π.)	71	15119	ε. Σαλβαντάρ 2/8
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	πρ. «Tolia»
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	πρ. Κόγκ 4/7
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρ. Λουάντα 29/6
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	πρ. Ρεζορίτο Τέρμ. 7/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.)	74	13687	α. Φλάσιγκ 3/8
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Χόγκ Κόγκ 9/8
ΕΠΙΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Μπείρα 18/7
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. «Καλαρί»
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Πειραιά 15/8
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	επωλήθη Ελληνες
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952	α. Χάμιλτον 10/8
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Σιβαβέτσια 2/8
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακουίλ 21/7
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	πρ. Κουβα 27/5
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	ε. Ουλσόν 28/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Άμβέρσα 4/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	πρ. Κουελεμόνε 27/7
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	πρ. Περσικό 13/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Τσιότσια 12/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρ. Ανναμπα 19/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Άκαγιούτλα 3/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε

ΕΥΡΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρός Σαγκάη 16/7	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρός Πρίνς Ρούπερτ 19/7
ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Σουέζ 16/8	ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Ασνόντ 15/8
ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	α. Άλγκεθίρας 24/7	ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	δ. Σουέζ 14/8
ΕΥΡΥΛΑΟΣ (κ.β.)	72	30930	αγορά από Κύπρο	ΚΙΟΥΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μπαντάρ Χομενί 17/7	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρός Σιγκαπούρη 29/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Ν. Όρλεάν 8/8	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	επισκευές Πεiriά 7/7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Φόλμουθ Μπαϊλ 3/8	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Φόρ 6/8
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρός Χουέλβα 31/7	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (μ.)	74	8915	ε. Βομβάη 17/8
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	δ. Ντόβερ 17/8	ΚΛΙΠΠΕΡΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	πρ. Ανδρος Αϊλαντ
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάνκα (αποθήκη)	ΚΟΜΠΕ,2 (δ.π.)	84	3793	πρ. Μομπάσα 20/7
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	επωλήθη Νορβηγούς	ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	μετ. Κόμαν I (κ.)
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάνκα (αποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Βομβάη 15/8
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ολική απώλεια	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Μπαχραϊν 7/8
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Λαύριο 17/7	ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρός Μαπούτο 21/7
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Χάιφα 16/8	ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	επισκευές Τζέμπελ Άλι
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Ν. Υόρκη 16/8	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Σουραμπάγια 8/7
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	δ. Σουέζ 7/8	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρ. Σιγκαπούρη 26/7
ΗΒΗ	79	16379	ε. Ν. Μαγκαλόρ 15/7	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σιγκαπούρη 4/8
ΗΡΑ	79	16390	ε. Παρντίπ 8/8	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλούμπε 4/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 5/8	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ντουμνεντίν 8/8
ΗΡΩ	76	17129	α. Χιούστον 9/8	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Γκάλφαρν 5/8
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721	επωλήθη	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	ε. Σουέζ 12/8
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Κόμπε 9/8	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	α. Γιοκχάου 10/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ταμπόκο 31/7	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	πρ. «Da Qing 251»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Μπρισμπαϊν 14/8	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Κόμπε 11/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα	ΚΡΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Κασσιούγκ 2/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	επωλήθη Νορβηγούς	ΚΡΟΝΙΟΣ (Μπχ.)	73	11145	αγνοείται από 11/5
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρ. Χάμπτον 28/7	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρ. Άλγερία 13/7
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Thanas» (π.)	ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρ. Κάδιξ 8/8
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	74	19855	δ. Κων/πολη 6/8	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	δ. Ντόβερ 30/7
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Παρνάγου 10/8	ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Σεπετίμα 10/8
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γιούρπορτ 11/8	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρ. Παλάου Σαμπού 3/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρ. Τζουμπάιλ 26/7	ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Κασσιούγκ 19/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	α. Πειραιά 2/8	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρ. Ρότερνταμ 1/8
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρότερνταμ 9/8	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Βομβάη 11/8
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μονρόβια 6/8	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Μαπούτο 11/7
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κε.)	72	2934	ε. Αιγύπτου 14/8	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	ε. Νόρβικ 12/8
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Πειραιά 12/8	ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Όζακα 4/8
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	πρ. Τομπρούκ 29/7	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Σουέζ 7/8
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	επισκευές Πειραιά 12/6	ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	ε. Βρέστη 10/8
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Σάο Σεμπασιάν 6/8	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	ε. Πειραιά 26/7
ΙΛΙΝΙΟΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχραϊν 19/4	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Κισαράζου 9/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	επισκευές Ντόρμπαν 25/7	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντόρμπαν 17/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 19/7	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Φουτζέιρα 14/8
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρ. Ναμίμπε 2/6	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Νιουχάβεν 15/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	δ. Π. Σάϊδ 12/8	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Ντόρμπαν 4/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Γιοκαϊτά 8/8	ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12.416	μετ. «South Island» (π.7
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	πρ. «Yohkoh Maru»	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Κόβιν 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	πρ. «Komaya 3»	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρ. Κούβα 6/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	δ. Παναμά 2/8	ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 27/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	πρ. «Ανδρέας Ζ»	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Λάγος 14/8
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.π.)	72	16861	δ. Δαρδανέλλια 10/8	ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρ. Σαγκάη 12/7
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	α. Βομβάη 4/8	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρ. Φορκάντος 12/7
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Καζαμπλάνκα 12/8	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Παρνάγου 8/8	ΛΕΪ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρ. Κίετο 25/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	στο Ν. Μαγκαλόρ 11/8	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 9/8	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρ. Σιγκαπούρη 26/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Κεμπέκ 10/8	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Νταλίν 1/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	α. Λάγος 13/8	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Βιζακαπανάμ 12/8
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Σιγκαπούρη 8/8	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Κουίντερο 3/8
ΚΑΔΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρ. Ρας Λαουφ 31/7	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Άβιλς 11/8
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Σάντος 9/8	ΛΕΥΚΑΣ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	ε. Πειραιά 24/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	πρ. «Πλάνετ»	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Σιγκαπούρη 2/8
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρ. Φιλίππινες 5/4	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	ε. Σουέζ 18/8
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	πρ. Κέρκυρα 8/7	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ντόρμπαν 1/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Ίντσον 16/7	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντα 26/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Ίντσον 6/8	ΛΗΤΩ II (μ.)	72	6106	ε. Πειραιά 9/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Νιότζες 2/8	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρ. Ίνχαμπέν 22/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	ε. Ρίο Ίανέιρο 10/8	ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	α. Κπέμ 3/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Ρουέν 7/8	ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	δ. Κων/πολη 9/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρ. Μαπούτο 18/7	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρ. Κούβα 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Πράια Μ-ολε 4/8	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 30/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Βενετία 14/7	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Πόρτ Αρθουρ 28/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρ. Μπεϊλουν 5/7	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Υόρκη 4/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	πρ. Ουλσάν 10/6	ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Σάντος 7/8	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745	πρ. Νοβοροσίσκ 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Κουίντερο 1/7	ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρ. Κούβα 25/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Μοντεβιδέο 6/8	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Πόρτ Σάϊδ 11/8
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βομβάη 13/5	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Άλγκεθίρας 11/7
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	δ. Ντόβερ 4/8	ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	επωλήθη Έλληνες
ΚΑΠΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	δ. Σουέζ 3/8	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	α. Μπαχραϊν 19/7
ΚΑΠΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Ρότερνταμ 19/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	στο Ντόρμπαν 16/8
ΚΑΠΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Ρεσίφ 1/8	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	στη Ναγκόγια 17/8
ΚΑΠΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Λε Χάβρη 10/8	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρ. Άλγερί 28/7
ΚΑΠΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 2/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Λισαβόνα 15/8
ΚΑΠΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρ. Άμπτζαν 7/7	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπασιάν 7/8
ΚΑΠΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	δ. Πόρτ Σάϊδ 25/8	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρ. Ποχάγκ 20/6
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Μπράουνσβιλ 1/8	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Παρντίπ 12/8
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	α. Βενετία 20/7	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	μετ. «Maria K.» (π.)
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 20/7	ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΪΣ II (μ.)	64	3447	ε. Πειραιά 29/7
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Βόλο 4/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Ντόρμπαν 11/8
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρ. Ίαπωνία 27/7	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρ. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρ. Ρουαί 12/8	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρ. Αρούμπα 25/7	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Ρίο Ίανέιρο 3/8
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	πρ. Σ. Αραβία	ΜΑΡΙΦΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Παλάου Σαμπού 1/8
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 15/8	ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Παλάου Σαμπού 9/8
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρ. Ίλνιλο 23/7	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρ. Ίνδια 23/6
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρ. Τόραντα 10/8	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρ. Νιγηρία 22/7
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕ Υ. (κ.)	71	9826	α. Ρεσίφ 4/8	ΜΑΡΚ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 12/8
ΚΕΪΠ ΡΙΟΝ	72	9542	πρ. Ίράν 30/7	ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)	75	1599	πρ. «Απολλωνία Λάκ»
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Σάν Αντόνιο 9/7	ΜΑΡΚΕΖΑ	77	33509	ε. Φιλαδέλφεια 12/8
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Τζέντα 19/7	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Νταβόο 21/7
ΚΕΪΤ (μ.)	64	999	πρ. Σιδών 30/7	ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Ν. Όρλεάν 3/8
ΚΕΛΑ Α. (κ.)	69	16229	πρ. Βάρρι 19/7	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρ. Ταγκουόρα 26/7
ΚΕΝ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ	81	9909	δ. Γιβραλτάρ 11/8	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβάη 27/7
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Ρίο Γκράντε 7/8	ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10991	δ. Κων/πολη 10/8
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	ε. Πειραιά 4/8	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρ. Μπαντάρ Άμπας 21/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρ. Σιγκαπούρη 4/7	ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρ. Ποχάγκ 25/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρ. Πειραιά 20/7	ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	δ. Κων/πολη 1/8
				ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρ. Καλλίο
				ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	πρ. Όιτα 29/6

MERIT (π.)	69	35284	ε. Ντόντζες 15/8 *
MERKIOY (π.)	70	10490	ε. Μπάρι 5/8
METAXATA (δ.)	80	30875	α. Σιγκαπούρη 7/8
METEPA (δ.7)	79	43857	α. Χιούστον 13/8
METSOBON (δ.)	79	43857	α. Κόρπους Κρίστι 6/8
MHΛOZ (π.)	66	10715	επιωλήθη Αίγυπτο
MHTERA BAZILIKH (κ.)	74	12376	ε. Πόρτ Άλφρεντ 13/7
MIFAMA (π.)	75	12498	πρός Χόγκ Κόγκ 28/7
MILANTOZ	82	32506	ε. Νταμμάμ 10/7
MINERAL STAR (κ.)	73	36330	ε. Σάντος 14/8
MINI LILY (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη
MINI LINT (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
MINTGOYAH (κ.)	71	10095	πρός Σαγκάη 12/4

MISZ ALIKH (κ.)	82	17164	α. Σ. Τζών 31/7
MISZ MARIA (κ.)	71	19061	α. Βιτόρια 6/8
MISZ NTINA (κ.)	73	30930	ε. Λε Χάβρη 9/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Φιλανδελφεία 11/8
MNHMOZYH (κ.)	68	31507	ε. Βανκούβερ 12/8
MONEMBAZIA (δ.)	73	61183	πρός Π. Ορντάζ 25/7
MONTEZTY (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντάρ Άμπας 17/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	ε. Ρεσίφ 19/7
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	α. Άμβούργο 19/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Ραζόριο 5/8
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μασσαλία 10/8
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	επισκευές Πειραιά 25/6
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	α. Μονρόβια 11/8
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	επιωλήθη Κίνα
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	σιγή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	επισκευές Πειραιά 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. Σουέζ 7/8
ΜΠΓΚ ΜΠΕΝ (Βρ.)	62	6246	δ. Δαρδανέλλια 4/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Καλκούτα 16/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Κότκα 17/8
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	επισκευές Πειραιά 15/6
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	ε. Άμβέρσα 19/8
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Σχέσιν 17/8
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Βρέστη 14/8
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ (Όνδ.)	66	9085	α. Ίνσιον 1/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λ.β.)	73	31861	δ. Παναμά 5/8
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Λάγος 2/8
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ν. Ύορκη 7/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρός Ντακόρ 30/7
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	δ. Παναμά 4/8
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουιν 10/8

ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069	ε. Σιγκαπούρη 20/6
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)	77	34841	δ. Πόρτ Σάιτ 9/8
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	α. Τζέμπελ Άλι 5/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Τάμπα 2/8
ΝΑΡΕΪΤΟΡΚ (κ.)	80	10982	ε. Ίνσιον 6/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Λός Αντζελες 10/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	ε. Νικόσια 8/8
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρός Άγκόλα 23/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Βανκούβερ 27/7
ΝΕΞΣΗ (κ.)	72	60414	πρός Χάμπτον 29/7
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Βαλτιμόρη 7/8
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Μασσαλία 22/7
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Μπαντάρ Άμπας 3/7
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	α. Εμμέν 5/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Σιγκαπούρη 31/7
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	ε. Μασσαλία 11/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Ν. Όρλεάνη 7/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	ε. Κόπερ 13/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	δ. Παναμά 11/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Σ. Άννα Μπαϊν 9/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	δ. Σουέζ 12/8
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	σιγή Κάνιλα 8/7
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	σιγή Καρταγένα 26/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	δ. Πόρτ Σάιτ 7/8
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Όν.)	66	1597	ε. Πειραιά 29/7
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	πρός Κασίμα 10/8
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	δ. Σουέζ 1/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	α. Άλγκεθίρας 29/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Μπρέμερχαβεν 15/8
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Μπίμμι 1/8
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Τάμπα 7/8
ΝΟΡΦ ΣΗΛΝΤΣ (κ.)	72	7266	δ. Μπρουκμπερνίελ 12/8
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	πρός Δακάρ 27/5
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Μπιλμπάο 7/8
ΝΤΑΪΨ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Σιγκαπούρη 13/8
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764	α. Ν. Όρλεάνη 25/7
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Μόντρεαλ 14/8
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	σιγή Παλάου Σαμπον (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Όν.)	63	10617	δ. Πόρτ Σάιτ 16/8
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	δ. Σάντος 8/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Μάντρε ντέ Ντέους 7/8
ΝΤΟΥΜ (μ.)	68	9003	α. Πενάγκ 15/8
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1559	μεταφορές Περιοικού
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαμ 10/8
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399	πρός Κίνα 16/7
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Βασιλικό Μπαϊν 12/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Ρός Τανουρα 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	ε. Μπαβονγκούρ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Τερόντι 11/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Γιούρπορτ 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Τζουέμα Τέρμ. 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Κούλ ντέ Σάκ 31/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σιγκαπούρη 13/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επιωλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	ε. Χιουάγκου 25/7
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	πρός Σαγκάη 11/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	πρός Ταϊτσόγκ 4/7
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΟΡΑΪΪΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 6/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Μελίλη 9/8
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503	α. Λός Πάλμας 13/8

ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Γιαντ 20/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	υψώσε πανομαϊκή
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	ε. Πόρτο Άλγκερε 8/8
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	σιγή Ακομπα (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	σιγή Χάργκ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Γράγκελ 31/7
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	ε. Χοντίνια 30/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	α. Άμβέρσα 12/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	δ. Σκώ 14/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Βιτόρια 31/7
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρός Μαϊνάνζας 21/6
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Γκάνδη 9/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ρεσίφ 8/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Παρανάγουα 7/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Τάμπα 28/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Τόκιο 8/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	πρός Ίνδονησία 29/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	δ. Παναμά 13/8
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	ε. Σαγκάη 5/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	πρός Ντάρμπαμ 24/6
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Βαρκελώνη 11/8
ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Σιγκαπούρη 2/8
ΠΑΞΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Φρημνίλ 4/8
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Μιζουσίμα 24/7
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	6298	α. Μαϊάμ 10/8
ΠΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περιοικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	σιγή Πειραιά 5/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Μόντρεαλ 16/8
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	α. Βομβή 15/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Πόρτ Αντζελες 7/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	δ. Παναμά 10/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Μόγκλα 8/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Σουσίμα 24/7

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Τρινκμάλη 7/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Ίνσιον 4/8
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	επιωλήθη Τυρόκυος
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Ρίο Ίανέιρο 8/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	ε. Άλεξάνδρεια 8/8
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπατιάο 4/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμινταλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρός Δ. Άφρική 31/7
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Λουάντα 6/4
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Σιγκαπούρη 6/8
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Φιλανδελφεία 12/8
ΠΛΑΤΟΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Χάργκ Άιλαντ 4/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Χιούστον 14/8
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Όνδ.)	63	2603	ε. Άμπιτζάν 9/7
ΠΛΑΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	πρός Άλεξάνδρεια 25/7
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Τάραντα 3/8
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	α. Πειραιά 11/8
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	ε. Άρατού 6/8
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	σιγή Χάργκ (άποθήκη)
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	πρός Πειραιά 26/7
ΠΟΛΥΞΗΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Χαλκίδα 18/7
ΠΟΛΥΞΗΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	επισκευές Πειραιά 31/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Πόρτ Καμπίλλο 30/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρός Άλγέρι 14/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	σιγή Κάνιλα 17/7
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Παρανάγουα 9/8
ΠΟΡΤΑ ΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Ρίο Ίανέιρο 5/8
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Λειζόες 10/8
ΠΡΑΪΪΜ (κ.)	70	10469	πρός Λονδίνο 24/7
ΠΡΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Ρίο Γκράντε 3/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	επισκευές Μπρέμερχαβεν 6/8
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	πρ. «Πριμαβέρα II»
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Βεροκρούζ 17/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Φλόριντα 11/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ρόττερταμ 11/8
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Ίράν 11/7
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Ν. Όρλεάνη 21/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	επιωλήθη
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ντουλούβ 28/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρός Γιβραλτάρ 29/7
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Βισκαπατάντα 12/8
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Μπωμόν 9/8
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Μομπάσα 18/7
ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	α. Ρουέν 12/8
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	α. Φουτζέιρα 14/2
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Π. Νουάρ 3/8
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Αοντον 9/8
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Λέγκχορν 11/8
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρός Άγκόλα 29/7
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Χιούστον 14/8
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΝ (κ.)	71	9646	μετ. «Ναβιγκάτορ» (κ.7)
ΡΙΖΑΛ (φ.)	77	39562	α. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Καλκούτα 29/7
ΡΟΔΟΞΗ (δ.π.)	71	17805	α. Άλγκεθίρας 18/7
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	α. Μπορντώ 2/8
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	σιγή Γκιζάν
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 14/8
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Μαρίνα ντέ Καράρα 9/8
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Ρίο Γκράντε 11/8

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Τζέντα 28/7
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ταϊτζία 13/8
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	σιγή Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	πρός Γιβραλτάρ 26/7
ΣΑΪΪΝΙΚ ΓΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	σιγή Σίρρι (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Ντάρ ες Σαλάου 28/6
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Ίνδία 18/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Σαντάντερ 1/8
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κωνσταντή 9/8
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	επιωλήθη

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25765	ε. Πειραιά 3/8
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734	α. Μπάρ 10/8
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.).	76	21619	ε. Τής 19/8
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).	77	19199	α. Άμβέρσα 19/8
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).	76	2144	προς Λά Νουβέλ 17/7
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29068	ε. Ντάρμπαν 16/8
ΣΑΝ II (π.).	75	14523	προς Κούβα 21/7
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.).	70	11122	προς Κούβα 25/7
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	71	9084	ε. Τζένια 22/7
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.).	71	13575	ε. Μπουσάν 22/7
ΣΑΝΣΕΤ (κ.).	70	13907	ε. Σάρς 14/8
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600	δ. Σουέζ 11/8
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μπχ.).	69	8064	ε. Κων/πολη 9/8
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.).	76	10221	α. Γιβραλτάρ 15/8
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	προς Άλγέρι 21/7
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.).	85	26959	προς Σιγκαπούρη 26/7
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).	74	12498	προς Κόμπε 29/7
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867	α. Κάρπυς Κρίστι 4/8
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.).	72	14095	προς «Oleander Sky»
ΣΑΡΛΑ (κ.).	77	17772	προς Σαγκάη 27/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10301	δ. Σουέζ 9/8
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758	έπισκευές Ντουμπάι
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933	α. Σάντις 9/8
ΣΕ'Ι ΑΜΑΝ (κ.).	80	17798	δ. Παναμά 2/8
ΣΕ'Ι ΓΑΟΡ (κ.).	70	9951	α. Σάν Χουάν 14/8
ΣΕ'Ι ΓΑΟΡ I (κ.).	70	12578	ε. Πόρτι ντέ Μπούκ 12/8
ΣΕ'Ι ΓΑΟΡ II (κ.).	70	12578	ε. Λονδίνο 17/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267	ε. Άμβούργο 19/8
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.).	75	7033	α. Χαλκίδα 4/8
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917	ε. Σιγκαπούρη 7/8
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	α. Τέξας Σίτυ 26/7
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	προς Ίνδία 19/7
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.).	72	16018	πρ. «Κυριάκος Μ.»
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	α. Ντάρμπαν 12/8
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μπχ.).	68	66113	υπερταίριε κυπριακή
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	α. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.).	71	4713	α. Σούσσα 10/8
ΣΗ ΟΑΘ (κ.).	74	3764	α. Θέσσα 16/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	ε. Ιμμηγκχα 17/8
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	84	4073	α. Ν. Όρλεάνς 5/8
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142	δ. Ντόβερ 18/7
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	δ. Σουέζ 15/8
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	α. Φιλαδέλφεια 4/8
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130	α. Μπιλμάρο 15/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	προς Σιμόνη 12/7
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.).	77	40553	α. Πόρτι Αρθούρ 10/8
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.).	77	40558	δ. Κων/πολη 9/8
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	α. Ν. Όρλεάνς 6/8
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264	ε. Ρουέν 10/8
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.).	74	18963	α. Ριζάριο 9/8
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	α. Ρίο Τανέιρο 7/8
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.).	78	19211	ε. Γαλατάς 28/7
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	ε. Πόρτι Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	ε. Χιόουστον 14/8
ΣΗΜΠΗ (κ.).	74	29827	ε. Πόρτι Καριέρ 3/8
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	ε. Ν. Όρλεάνς 8/8
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	προς Βραζιλία 7/7
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	α. Φαλκονάρα 13/8
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	ε. Βαμβάη 9/8
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.).	82	18705	α. Πράια Μόλες 6/8
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.).	77	15275	προς Αφρική 30/7
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	προς Μιλάδα 14/8
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.).	76	16432	δ. Παναμά 10/8
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	37370	α. Ναυάιμο 27/7
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	α. Χάμπλε 4/8
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	79	19061	προς Μπαντάρ Άμπας 26/6
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.).	75	42619	ε. Τρίπολη 11/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571	προς Μπαντάρ Άμπας 24/7
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	17173	προς Ίράν 2/7
ΣΗΣΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	α. Ταρραγκόνα 12/8
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	16095	ε. Πόρτι Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/7
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).	75	18794	α. Ριζάριο 10/8
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	προς Μεσούγιο 27/7
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	ε. Δαμείτσια 10/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	προς Κούβα 8/7
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.).	75	17129	ε. Σιουσάιμα 5/8

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	επωλήθη Σκανδιναυός
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41766	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	76	12440	ε. Σήρνες 16/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΣ (κ.).	76	20654	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.).	85	13911	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 8/8
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (κ.).	75	20797	α. Ταϊτσούγκ 5/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟ (κ.).	76	12440	προς Άμπιτζόν 23/7
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.).	75	13835	προς Καβάλα 29/6
ΣΙΑΙΜΝΑ.	78	32508	α. Πειραιά 7/8
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).	72	55878	α. Φιλαδέλφεια 15/7
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849	α. Βομβάη 11/8
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΦ (κ.).	80	14825	ε. Μουσαούρε 11/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛΑΙΝΑ (Λιβ.).	69	15688	προς Μπαγκκόκ 24/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΤΡΟΥΤ (Λιβ.).	69	15688	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.).	70	24102	α. Κολόμπο 6/8
ΣΙΦΟΝΣ ΣΤΑΡ (κ.).	73	9645	ολική απώλεια
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617	α. Πόρτι Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/7
ΣΚΑ'ΥΛΑ (κ.).	73	17466	προς Άμπου Ντάμι 31/7
ΣΚΑ'ΥΛΑ (κ.).	77	11679	προς Σιγκαπούρη 17/6
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.).	76	10804	ε. Σαγκάη 4/7
ΣΚΥΡΣ (κ.).	77	19993	προς Σιγκαπούρη 28/7
ΣΚΥΡΣ (κ.).	74	75049	προς Δ. Αφρική 28/7
ΣΜΥΡ (κ.).	74	20712	α. Ταϊτσούγκ 5/8
ΣΜΥΡ (κ.).	77	8989	ε. Μπιλμάρο 7/8
ΣΟΥ (κ.).	77	19284	δ. Παναμά 5/8
ΣΟΥ (κ.).	77	33408	προς ΕΣΣΔ 26/7
ΣΟΥ (κ.).	67	13540	δ. Γιβραλτάρ 14/8
ΣΟΥ (κ.).	70	103508	α. Τζέμπελ Άλι 14/3
ΣΟΥ (κ.).	69	1595	ε. Πειραιά 14/8
ΣΟΥ (κ.).	69	34054	δ. Γιβραλτάρ 31/7
ΣΟΥ (κ.).	78	12518	ε. Ν. Όρλεάνς 4/8
ΣΟΥ (κ.).	75	65459	μετ. «Nikki» (κ.).
ΣΟΥ (κ.).	63	31290	α. Αντεν 3/5
ΣΟΥ (κ.).	71	17878	α. Ν. Όρλεάνς 27/7
ΣΟΥ (κ.).	70	11870	ε. Λισαβόνα 4/8

ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.).	72	19276	α. Άκαμπα 22/7
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).	69	13942	α. Καζαμπλάνκα 14/8
ΣΤΑΡ (κ.).	61	1586	α. Πειραιά 14/8
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.).	74	24573	α. Ν. Όρλεάνς 11/6
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.).	84	20494	ε. Κάντιλα 31/7
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.).	77	22893	ε. Ντάρμπαν 31/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321	ε. Σέτε 10/8
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.).	74	6925	α. Άλεξάνδρεια 25/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.).	62	1133	α. Άλεξάνδρεια 27/7
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.).	78	3405	προς Πούντα Καρντόν 26/7
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).	70	1586	δ. Σουέζ 7/8
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).	71	2940	α. Νταλιάν 29/7
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183	ε. Πειραιά 29/6
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	69	1453	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518	α. Ρίο Τανέιρο 5/8
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894	προς Μπαγκκόκ 21/7
ΣΤΡΑΧΟΡΝ.	76	31725	προς Άμβέρσα 18/7
ΣΤΡΕΖΑ (δ.).	75	111171	προς Κασσιούγκ 19/7
ΣΤΡΕΖΑ (κ.).	69	9822	ε. Κάντιλα 1/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	9076	δ. Σουέζ 18/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	16317	ε. Κουίνχουαγκντό 13/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	18736	ε. Ίντσόν 3/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	68	10964	α. Ρίο Τανέιρο 23/6
ΣΤΡΟΚ (κ.).	78	11562	ε. Μ. Μαγκανούι 10/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	19420	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	78	10372	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	19735	προς Μπελαγκουάν 24/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	10328	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	24615	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΤΡΟΚ (κ.).	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΡΟΚ (κ.).	78	16329	προς Βιτόρια 25/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	71	16275	προς Ίνδία 24/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	22294	α. Ντάρμπαν 9/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	18204	α. Σιμόνη 4/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	66	18781	δ. Σουέζ 16/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	75	3531	ε. Μομπάσα 20/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	83	35762	ε. Πειραιά 5/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	81	3375	α. Μερσίν 10/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	78	5868	α. Μανφρεντόνα 4/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	9954	προς Όρν 8/6
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	9044	ε. Ντάρμπαν 13/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	16023	προς Μπέρτα 20/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	78	15660	δ. Πόρτι Σαίδη 15/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	10197	προς Ντακό 29/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	75	12376	ε. Βομβάη 27/6
ΣΤΡΟΚ (κ.).	83	21000	α. Ρίο Τανέιρο 14/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	69	5406	ε. Ν. Όρλεάνς 11/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	12376	α. Ρίο Γκράντε 8/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	15356	α. Ίντσόν 3/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	71	9082	προς Άβανα 2/6
ΣΤΡΟΚ (κ.).	75	16822	ε. Βομβάη 11/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	68	9627	μετ. «Rohjay» (π.).
ΣΤΡΟΚ (κ.).	69	9777	μετ. «Sea Tradition»
ΣΤΡΟΚ (κ.).	71	20670	α. Ν. Όρλεάνς 11/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	13550	ε. Ρουέν 13/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	77	17339	ε. Χιόουστον 14/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	18953	ε. Μόγκλα 10/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	8915	α. Ν. Όρλεάνς 13/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	50849	α. Φιλαδέλφεια 14/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	71	109197	προς Περισκό 18/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	30746	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	73	43867	δ. Γιβραλτάρ 8/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	75	13567	ε. Βομβάη 25/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	13547	α. Σιγκαπούρη 6/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	76	18953	προς Άνω Άνατολή 22/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	43867	δ. Πόρτι Σαίδη 8/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	79317	προς Ποχάγκ 12/6
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	25394	δ. Παναμά 14/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	113950	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	48501	δ. Γιβραλτάρ 11/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	12463	α. Λορέ 1/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	11644	α. Ντουμπάι 8/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	8826	ε. Τζένια 19/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	11644	προς Μπαντάρ Άμπας 19/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	70	52765	ε. Σιγκαπούρη 6/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	75	47133	ε. Τζένια 21/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	74	10059	α. Όκλαντ 10/8
ΣΤΡΟΚ (κ.).	82	15953	προς Τόκιο 17/7
ΣΤΡΟΚ (κ.).	72	15948	α. Ν. Όρλεάνς 23/7

ΦΑΝΕΛΙ (κ.).	75	5595	α. Φόρ 11/8
ΦΑΝΗΣ (π.).	77	15901	ε. Ίντσόν 26/7
ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20608	ε. Βίλα Κονστιτιούσον 7/8
ΦΑΝΗΣ (κ.).	74	67202	προς Μπόνου 16/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	70	15216	δ. Γιβραλτάρ 6/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	68	4080	ε. Νταμά 11/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	69	8767	ε. Καστακόλακος 4/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	72	13690	ε. Πενάγκ 16/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	73	18583	α. Ν. Όρλεάνς 9/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	67	54322	προς Περισκό 11/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	70	83168	α. Ρας Τανούρα 11/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	76	4617	πρ. «Ανίτα I.»
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	72	10194	α. Πόρτι Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/6
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	67	15621	ε. Πόρτι Εβεργκλίτς 1/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	66	13870	ε. Ραβέννα 4/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	70	37310	α. Τακόμα 11/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	78	6585	α. Φερναντίνα 2/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	68	13580	προς Ίνδία 22/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	74	20513	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	70	16973	α. Άμβέρσα 12/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	85	38629	δ. Σουέζ 8/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	72	16398	δ. Σουέζ 18/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	75	20214	δ. Παναμά 3/8
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	78	16885	προς Ν. Κορέα 28/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	76	23104	προς Χόγκ Κόγκ 19/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	63	10736	ε. Μομπάσα 13/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	73	17918	προς Κουίνγκντό 24/7
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	75	8332	μετ. «Bos Pacific»
ΦΕ'ΙΘ (κ.).	71	10586	α. Βαρκελώνη 7/8

ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.).....	63	26759	ε. Σάο Σερμασιόσο 9/8
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709	ε. Κολούμπια ρίβερ 12/8
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034	σιό Σάντος 7/8
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).....	68	9342	πρός Παρεσιτέ 3/7
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065	ε. Άμβέρσο 20/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.).....	61	1652	ε. Λας Πάλμας 15/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413	έπισκευές Ρόττερταμ
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568	πρός Ιαπωνία 8/7
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631	δ. Μπρουναμπούτελ 10/8
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6680	α. Φάλμουθ Μπαίη 17/8
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.).....	77	9264	έπισκευές Κεηπτάουν 12/7
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999	δ. Σουέζ 6/8
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045	α. Ντάρμπαν 8/8
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).....	89	4999	α. Μοντεβιδέο 7/8
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699	ε. Μαϊάντι 23/7
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863	πρός Λάγος 23/6
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537	δ. Νιόβερ 17/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644	α. Σαλβαντόρ 10/8
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	73	5871	ε. Γδύνια 7/8
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999	πρός Ν. Μπένιφορντ 26/7
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987	πρός Χάταινοχ 5/6
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563	ε. Ντουά 31/7
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.).....	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.).....	68	2662	α. Λας Πάλμας 5/8
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863	ε. Γκναίνασκ 18/7
ΧΑΒΑΓΓΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698	πρός Τέμα 12/7
ΧΑΒΑΓΓΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699	α. Τζέμπελ Νιόνα 7/8
ΧΑΒΑΓΓΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	σιό Χώρ Φακάν 5/8

ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700	σιή Σιγκαπούρη
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343	α. Νιόρ ές Σαλάαμ 8/8
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694	πρός Σιγκαπούρη 20/7
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687	α. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000	α. Ν. Όρλεάνη 12/8
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498	σιόν Πειραιά 3/8
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267	α. Σάντος 4/8
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348	ε. Γάνδη 14/8
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918	πρός Κάδιξ 16/6
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266	α. Τσρόντο 14/8
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697	σιόν Πειραιά 18/7
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.).....	79	6521	ε. Αύγουστα 5/8
ΧΕΜ ΠΑΓΓΙΟΝΗΡ (δ.π.).....	78	6521	ε. Ρίο Γκράντε 13/8
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.π.).....	75	4563	α. Πόρτ Κέλαγκ 4/8
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116	δ. Παναμά 7/8
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363	πρός Κωνσταντίνα 14/7
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407	δ. Πόρτ Σαίδη 10/8
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981	πρός Ιταλία 13/7
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166	πρός Λιβία 25/7
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922	α. Βανκούβερ 29/7
ΧΟΥΠΤ II (π.).....	64	15404	ε. Γιούροπορτ 2/8
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421	ε. Τζέμπελ Αλι 12/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532	πρός Θεσσαλονίκη 31/7
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΐΣ (π.).....	79	12598	πρός Πουέρτο Λά Κρούζ 19/7
ΧΩΚ (κ.).....	74	19451	σιή Κόνιλα 8/7
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674	πρός Ντάρμπαν 22/7
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.).....	73	116150	πρ. «Hoegh Maru»

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

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τών συνεχών προσπάθειών τους γιά την πληρέστερη ενημέρωση τών ναυτικών μας γύρω από τὰ θέματα πού τους άπασχολοῦν άμεσα άλλα και γιά τὰ γενικότερα θέματα και προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μιὰ ειδική προσφορά γιά νά μπορέσουν όσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ ειδική προσφορά, πού ισχύει από 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

- Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοία τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 6.000.
- Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντί δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτές τίς ειδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο και ταχυδρομείστε τό, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό με ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά». Νο-
ταρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Υπογραφή:

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

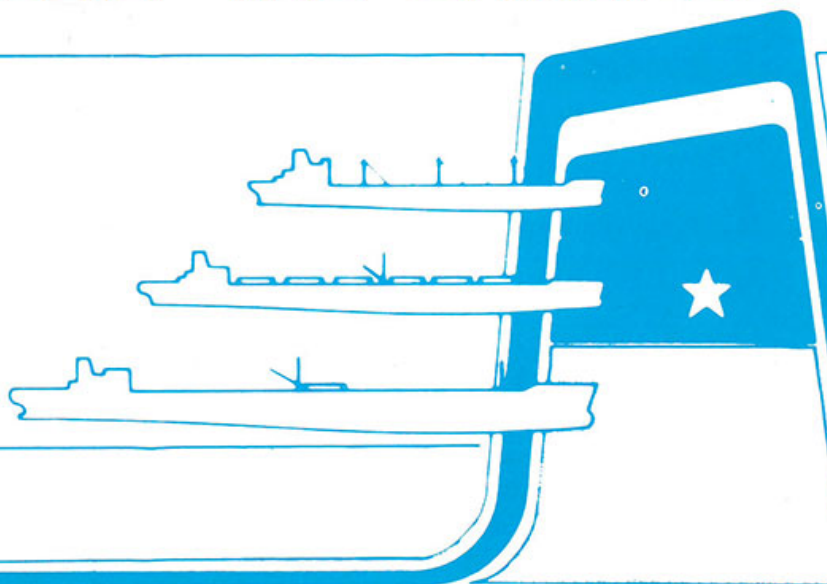
Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 S.M.T.

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



Petridou

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

TROODOS



The fleet is under the constant surveillance of the quality control department

This team of marine superintendents performs a ship audit function reporting directly to our Principals

Computerised records and frequent on-board inspections ensure that the highest industry standards of operation and safety are always maintained.



PIRAEUS AGENTS

TROODOS

Shipping Co. Ltd.

Loucas Haji-Ioannou House
2nd Merarchias Street No. 12
Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Tel: 4180001-4112611
Tlx: 241830 (TROD GR)
Fax: 4526795

LONDON AGENTS

TROODOS

Shipping and Trading Ltd.

Stock Exchange Tower
Old Broad Street
London EC2N 1HH
Tel: 01-638 4100
Tlx: 889361/4 (TRODOS G)
Fax: 5882899

NEW YORK AGENTS

TROODOS

Shipping Agencies (USA) Inc.

880 Third Avenue
14th Floor
New York, N.Y. 10022
Tel: 212-8881111
Tlx: 640822 (TRODOS NY)
Fax: 8881095

ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006	προς Μπαντόρ Άμπας 16/7
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	προς Γιοκχάμα 31/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 1/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Φός 8/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	δ. Ντόβερ 4/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	ε. Ωλμπαν 12/8
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ρίο Γκράντε 10/8
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Τσιτσούκ 6/8
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	προς Ταϊβάν 23/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	ε. Γκινιάνα 16/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μόντρε ντε Νιέους 9/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	προς Άλγερια 22/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Σούβα 9/8
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	σιδ Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Παναμά 9/8
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σαντάντερ 6/7
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	προς Ν. Κορέα 21/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Νάπολη 7/8
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Λάγος 9/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 27/7
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	υπέστειλε πανομαϊκή
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	α. Λάγος 20/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	μετ. «Iron Strength» (κ.7
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	ε. Ναγκόγια 11/8
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Αμβέρσα 18/8
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Τραμντάι 1/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Βενετία 11/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Κολούμπια ρίβερ 6/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μηχ.)	71	9466	α. Γκάνδη 4/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	ε. Σάρμπινες 16/8
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Νιόρμπαν 16/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Αμβούργο 12/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	σιδ Μόγκλα 16/8
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Λός Αντζελες 7/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Τζουμπάιλ 3/8
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Νάπολη 26/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Παράνγκουα 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	προς Άλγερια 23/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	ε. Πειραιά 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	προς Χοντίντα 14/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Μπρέικ 6/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159	α. Χιούστον 11/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	ε. Κέρκυρα 2/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Ασάμπ 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Άλγκεθρας 13/7
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	α. Γιβραλτάρ 8/8
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	δ. Παναμά 11/8
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	προς Σαγκάη 24/7
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	προς Ίνδια 8/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618	πρ. «Ατλάντικ Μπαϊν»
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Πειραιά
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λ.β.)	74	9844	επιωλήθη Κίνα

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Λόρνακα 16/8
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	στην Όναχάμα 17/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	δ. Ντόβερ 8/8
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Κόρπους Κρίστι 15/7
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 10/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	προς Γκρεσίκ 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 14/8
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	πρ. «Jindalle»
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Βουβόη 31/7
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 14/8
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	πρ. «Άγιος Αιμιλιάνος»
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Σιγκαπούρη 15/8
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Φουτζέιρα 10/8
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	78	10411	ε. Π. Λίσα 27/5
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	ε. Μπέντε 4/7
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Μανφρεντόνια 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κωνσταντή 11/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλέντσια 30/6
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Νοβοροσίσκ 28/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	προς ΗΠΑ 9/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Σαγκάη 6/7
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Σαβόνα 2/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	προς Βενεζουέλα 26/7
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	α. Χιούστον 9/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Ραβέννα 10/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Νταμμά 4/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Γιβραλτάρ 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πλύμουθ 15/8
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Πειραιά 10/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	προς Άβανα 13/7
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Χάλιφα 10/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	προς Άργοντόλι 9/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	προς Ούμ Σάιντ 20/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Σαγκάη 5/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Μπ. Χομεινί 18/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κάλκλιρι 7/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ιαπωνία 25/7
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Πειραιά 6/8
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Χιούστον 25/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ικόνιο 12/8
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Γκέιμς 11/8
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Τανούρα 30/7
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βισακπατάνω 14/8
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ρας Σουκχέιρ 11/8
ΓΚΑΙΝΤΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	ε. Μαντράς 5/8
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	δ. Παναμά 9/8
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	δ. Παναμά 6/8
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	προς Σιρίρχα 3/7
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Καλκούτα 8/8

ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.)	70	5470	
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	
ΓΟΥΔΑΕΛΟΥΠ I. (π.)	81	11503	
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	
ΓΟΥΪΣΤΟΝ (δ.κ.)	72	106266	
ΓΟΥΪΤΛΕΪ ΜΠΑΪΥ (κ.)	70	9907	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ*	83	24500	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	
ΔΑΜΟΝ	74	20712	
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	
ΕΛΙΞΕΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030	
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΥ (π.)	71	15119	
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	
ΕΜΠΛ Σ. (κ.)	75	9438	
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.)	74	13687	
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	78	39814	
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952	
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	

δ. Σουέζ 13/8 -
δ. Παναμά 8/8
ε. Ν. Όρλεάν 16/8
ε. Ν. Πλύμουθ 12/8

μετ. «Bos Navigator» (Μηχ.)
προς Πόρτο Βέομε 25/7
προς Σφός 31/7
ε. Σαλόβερν 1/8
ε. Μπουεναβεντούρα 29/7
α. Κάδιξ 8/8
α. Αντεν 28/7
α. Λός Αντζελες 9/8
ε. Κινούρα 3/8

προς Καλλάο 30/7
α. Σιγκαπούρη 10/8
ε. Σιγκάκ 11/7
προς Μπουεναβεντούρα 11/7
α. Πενάγκ 24/7
προς Ν. Όρλεάν 24/7
α. Ν. Όρλεάν 21/7
ε. Κασσιούγκ 31/7
α. Χόγκ Κ-ογκ 8/8
προς Τέξας 26/7
ε. Μπιλμπάο 15/8
ε. Παράνγκουα 6/8
ε. Βουβόη 4/8
προς Ταϊλάνδη 30/7
ε. Μαντράς 1/8
ε. Τάμπα 27/7
ε. Βίγκο 18/7
ε. Πειραιά 14/8
α. Σιγκαπούρη 3/8
πρ. Ρεσίφ 17/7
α. Ν. Γουεστμινστερ 11/8
α. Νιόρμπαν 6/8
ε. Σιγκαπούρη 11/8
α. Φορμάντλ 4/8

ε. Πειραιά 31/7

α. Χάμπτον 10/8
πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊρ, 12/7
πρ. Ρόττερταμ 18/7
ε. Φατέχ Τέρμ. 1/8
ε. Σιγκαπούρη 16/7
ε. Τερνέστι 9/8
πρ. Μπανιάρ Άμπας, 24/6
α. Χόγκ Κ-ογκ 2/8
α. Κολόμπο 5/8
ε. Ίντσον 5/8
α. Σαλβανιάρ 10/8
πρ. Όκρίκα 9/6
α. Αμοιερνίον 5/8
δ. Σουέζ 5/8
μεσινογεϊκάκι, μεσιφορέι,
πρ. Τάμπα 23/7
δ. Π. Σιάδ 8/8
πρ. «Κυρά Άργυρώ»
ε. Τραμονιάι 11/8
α. Σουαίμπα 4/7

ἐγκαιροεφθίκε *
πρ. Μουμπάσα 28/7
ε. Νιαβό 1/8
α. Λό Παλιξ 13/8
πρ. Μπανιάρ Άμπας 6/7
α. Σουαίμπα 14/8
α. Βουβόη 13/8
α. Σεβίλλη 25/6
σιή Μαυίλα 26/7
ε. Βουβόη 2/8
πρ. Ουλσάν 29/7
ε. Κοράτσι 15/8
α. Σιγκαπούρη 8/8

δ. Πόρτ Σιάδ 2/8
πρ. Σουαίμπα 30/7
α. Μόγκστον 6/8
α. Σάλλα Βόε 19/8
α. Χιούστον 30/7
α. Σιγκαπούρη 15/8
πρ. Μπευσάν 31/5
ε. Βογκορέι 26/7
πρ. «Blue Heaven»
ε. Σαλβανιάρ 2/8
πρ. «Tolia»
α. Σιγκαπούρη 9/8
πρ. Κογκ 4/7
πρ. Λουάντ 29/6
πρ. Ραζαρίτ Τέρμ. 7/7
α. Φλόσιγκ 3/8
α. Χόγκ Κόγκ 9/8
ε. Μπέιρα 18/7
πρ. «Kalarati»
α. Πειραιά 15/8
ἐπωλήθη Ἐλληνι,
α. Χόμλτον 10/8
α. Σίβιαβετίνα 2/8
ε. Γκουαγιακαουίλ 21/7
πρ. Κουβό 27/5
ε. Ουλσάν 28/6
α. Άμβέρσα 4/8
πρ. Κουεϊλμόνε 27/7
πρ. Περισκό 13/7
α. Τσιότζια 12/8
πρ. Άνναμπα 19/7
δ. Πόρτ Σιάδ 10/8
α. Άκαγιούτλα 3/8
ε. Τάμπα 4/8
α. Σιγκαπούρη 6/8
α. Λός Άντζελες 9/8
ε. Δεμεράρα 3/8
ε. Σάντος 10/8

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568

α. Ρός Ταπούρα 3/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 19/7
α. 'Αμβέρσα 18/7
α. 'Οτ Λόντον 11/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
πρός Κιτιμάτ 27/6
ε. Χάιφα 20/7
πρός Καναδά 18/6
α. Τζουμπάιλ 3/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/7
πρός 'Αρούμπα 30/6
πρός Κολομβία 30/6
πρός Τζάνκσονβιλ 25/6
α. Μπορντώ 18/7
α. Λονδίνο 19/7
α. Λέγκχορν 8/7
ε. Τάμπα 5/7
πρός Γαλλία 13/6
α. Γιβραλτάρ 19/7
πρός 'Ιντσόν 13/6
α. Χάμπτον 17/7

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	18935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	81	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	58850

α. Παλάου Μπακόμ 5/7
πρός Μπαγκόγκ 8/6
ε. Μίπο 14/6
στο Χώρ Φακάν 16/7
ε. Μπουεναβεντούρα 24/6
πρός Λούπ Τέρμιναλ 29/6
α. Κασσιούγκ 12/7
πρός Ναμίμπε 7/5
α. 'Αμβέρσα 20/7
ε. Πειραιά 19/7
πρός Πούντ Καρντόν 15/6
ε. Πειραιά 7/7
ε. 'Αμβέρσα 19/6
ε. 'Αμβέρσα 20/5
α. Ζήμπραγκε 13/7
ε. 'Αμβέρσα 20/7
α. 'Ινκου 10/7
α. Βομβάη 12/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/7
α. Ταμπόκο 3/7
ε. Ρότερνταμ 22/7
α. Μόντρεαλ 14/7
α. Γέλα 14/7
μεταφορές Περισκοῦ
α. Τζουμπάιλ 17/5
α. 'Αμβέρσα 19/7



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 = ανεχώρησε
ε = έβητσε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπουένος Αίρες 24/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Μπάγια Μπλάνκα 19/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	ε. 'Αλεξάνδρεια 17/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Κόρπους Κρίστι 5/8
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031	ε. Χάμπτον 5/8
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός Μαϊνζας 31/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Ν. Υόρκη 15/8
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	ε. Λεμεσό 12/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σάντος 14/8
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	πρ. «Gudride»
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Π. Σαϊδ 4/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Φιλαδέλφεια 16/8
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Χ'γκ Κόγκ 8/8
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Παρανάγουα 2/8
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός 'Αλνέρι 14/7
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Ακαμπο 20/7
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρ. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/6
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. 'Αλγκεθίρας 2/8
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Σουέζ 15/8
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	α. Ασνκιν 30/7
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	α. Μπέρσι 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 5/8
ΑΘΗΝΙΑΝ			πρ. Ν. 'Υόρκη 27/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	πρ. Σιγκαπούρη 30/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Νιόρμπαν 11/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18509	πρ. Δυτ. 'Ινδίες 31/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Μπαχραϊν 10/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	δ. Σουέζ 1/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	δ. Κων/πολη 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Πειραιά 23/4
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	α. Ραβέννα 2/8
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Γκρόνδη 15/8
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περισκοῦ
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Ρίο Γκράντε 11/8
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	α. Πέρσι Σαϊδ 15/8
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	δ. Παναμά 22/7
Α'Ι'ΛΑ	72	16235	ε. Ραγκλιν 26/7
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	δ. Σκώ 1/8
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Με γκοντίου 13/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρ. 'Αρούμπα 31/7
Α'Ι'ΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Κολομβία 18/8
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	δ. Σουέζ 13/8
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	ε. Ρότερνταμ 18/8
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Φουζέιρα 2/8
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	α. Τζιμπουτί 12/7
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. 'Αμβέρσα 9/8
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Γκλάσκω 18/8
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Λέ Βερντί 13/8
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Νερόλκι 1/7
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	στ. Χιρμύζ
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Σάν Φραντσκο 23/7
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρ. Νιουμπέρ 22/7
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	ε. Τρινκμάλη 11/8
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Βομβάη 6/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Πλουμεθ 19/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	δ. Παναμά 4/8 *
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	α. Λειζέρες 12/8 *
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Βιτόρια 9/8
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Φρήπορτ 11/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	ε. Κόντα 26/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	ε. Πειραιά 9/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961	επωλήθη Λιβερία
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Βιτόρια 9/8
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	ε. Πειραιά 12/8
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Ταλκαχουάνο 3/8
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 11/8
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρ. Αιγυπτί 25/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρ. Βεγγάζη 25/7
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	α. 'Ιταζάι 6/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Ναγκόγια 13/8
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	ε. Μπουσάν 18/7
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Φλόινγκ 6/8
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	ε. 'Ελσινόρη 11/8
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	πρ. Γιοκοχάμα 29/7
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	πρ. 'Ιταλία 18/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρ. Χώρ Φακάν 15/5
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Γιοκοχάμα 4/8
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρ. Κίνα 25/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ I (κ.)	69	14446	δ. Παναμά 10/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	δ. Παναμά 8/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	μετ. «'Ιόνιαν Μαρίνερ» (π.)
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μετ. γειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Κεϋχάν 14/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 16/7
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Νόρντενχαμ 10/8
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	πρ. «'Αλκυ Γουαίβ»
ΑΝΘΕΝΟΡ (μ.)	78	1123	πρ. «'Ανθόνορ 'Εξπρές»
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 9/7
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	υψώσε ελληνική
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρ. 'Αβόνα 31/5
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	α. Πειραιά 11/8
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 10/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	δ. Κων/πολη 1/8
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	μετ. «Renoir» (κ.)
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	δ. Παναμά 6/8
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρ. Νευρούτ Μπ. 4/7
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	μετ. «Marylin» (κ.)
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	πρ. Γιβραλτάρ 22/7
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Κακογκάβα 9/8
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν. (κ.)	86	22273	α. 'Αλεξάνδρεια 30/7
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	δ. Παναμά 7/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρ. 'Ινδία 2/6
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	στ. Μουμπ. 21/8
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. 'Ουσάν 12/7
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	επωλήθη 'Ελληνες
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Ντόβρο 1/8

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	πρός Αφρική 14/6 *
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	α. Δουνκέρκη 15/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	α. Κινούρα 8/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	δ. Παναμά 7/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός Ακαμπα 19/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρός Μπόρνου 7/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	στό Μπαντάρ Χομείνι 7/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Φουτζέιρα 10/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	δ. Σουέζ 18/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Αμβέρσα 15/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπιλμπάο 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Σιγκάγκ 2/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Σάντο Ντομίγκο 17/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	ε. Λισαβόνα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	δ. Πόρτ Σαΐδ 14/7
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Ανίτρα»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	ε. Φόρτ ντε Φράντς 8/7
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	δ. Κων/πολη 18/7
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. «Lauratank Friuli»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Ν. Υόρκη 11/7
ΟΥΑΪΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438	πρ. «Μαντελέν»
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	85	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	ε. Χιούστον 15/7
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	ε. Σάντος 14/7
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πειραιά 18/7
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Τεργέστη 20/7
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Παρανάγουα 7/7
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Γιουροπόρτ 19/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Αγκόλα 10/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Τζουμπάιλ 3/6
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Σέβεν Άιλαντ 12/7
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Πόρτ Καρτίερ 5/7
ΠΑΝ ΜΑΠΕ	72	64355	α. Πόρτ Γουάκκοτ 14/7
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Μπούλεν Μπαϊν 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Τσιταγκόνγκ 9/7
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 20/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Ιαπωνία 12/6
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Νταλιάν 6/7
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	δ. Κων/πολη 17/7
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	επωλήθη Νορβηγούς
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Τεργέστη 18/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 5/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μπιλμπάο 15/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Σετουμπάλ 20/7
ΠΑΞΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Ντάς Άιλαντ 8/7
ΠΑΞΙΘΕΑ	71	80225	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 6/7
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Φάλομους Μπαϊν 10/7
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	ε. Βαλπαράϊσο 3/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ράς Τανούρα 14/7
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	α. Ντάρμπαν 20/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Κων/πολη 14/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Άντοφαγκάστα 2/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ραβέννα 13/7
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΑΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 19/7
ΠΕΑΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Lienke»
ΠΕΑΦΛΑΪΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 13/7
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Νάριβικ 16/7
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 1/7
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Αμβούργο 22/7
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός»
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	δ. Κων/πολη 6/7
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Ν. Όρλεάνη 14/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 18/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Πειραιά 3/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Ν. Όρλεάνη 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Έζμπεργκ 19/7
ΠΗΓΕΡ Α.	75	13275	α. Πειραιά 10/7
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	84	35808	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΠΙΣΤΙΣ	87	27333	α. Κολόμπια ρίβερ 6/7
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Κολόμπια 16/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 19/7 *
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 8/7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΣ	77	16014	ε. Μπρισμπαϊν 15/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Φός 16/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Άλγερία 28/6
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Κων/πολη 19/7
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Άσντοντ 25/6
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Ντόμπερ 18/7
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	α. Πλάμους 20/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Λάς Πάλας 16/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβιταβέκια 12/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 9/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	ε. Μόντρεαλ 17/7
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	ύψωσε Λιβερτιανή
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Τσίμπα 18/7
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Σιγκαπούρη 17/6
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Άλγερία 8/6
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	27333	πρός Ν. Υόρκη 30/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέμπελ Ντάννα 6/7
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβιταβέκια 17/7
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Βενετία 14/7
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Ίκονιο 7/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Σύρο 20/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 19/7
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Πειραιά 19/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Σεβίλλη 14/7
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Νιγηρία 22/6
ΡΕΝΕΣΙ	70	17118	α. Πειραιά 1/7
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	δ. Ντόμπερ 18/7
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	α. Πειραιά 11/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Μονρόβια 15/7
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Πειραιά 7/7
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	επωλήθη άλλοδαπούς
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	δ. Πόρτ Σαΐδ 13/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Βομβάϊ 16/7
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811	α. Μπιζέρτα 7/7
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	επισκευές Γιβραλτάρ 17/7
ΡΟΥΛΑ	62	811	προς Μπέρι 20/6
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ			α. Καρντέγιεβο 15/7 *
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9844	δ. Κων/πολη 15/7 *
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Κοατζακόλκος 26/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ν. Όρλεάνη 8/7
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	δ. Πόρτ Σαΐδ 14/7
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Κίνα 28/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Σαντοβαλ 4/7
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	ε. Ίκονιο 12/7
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	επωλήθη Έλληνες
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	ύψωσε Παναμαϊκή
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 21/6
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Μαντράς 13/7
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	δ. Πόρτ Σαΐδ 12/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Παρανάγουα 3/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 17/7
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Κουβέϊτ 4/7
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Πειραιά 18/7
ΣΗ ΚΑΣΤΛ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Ρότερνταμ 15/7
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Ροζάριο 5/7
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13630	α. Πειραιά 11/7
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	ε. Πειραιά 10/6
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	α. Γιουροπόρτ 18/7
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 18/7
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Μπαρ 14/7 *
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Κακογκάβα 23/6 *
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Ροστόκ 25/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Δουνκέρκη 7/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Κασσιούγκ 11/7
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Γκρεϊντζμαουθ 19/7
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 14/7
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	85	10511	ε. Τέμα 19/6
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	δ. Δαρδανέλλια 5/7
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	α. Κόουντμποργκ 18/7
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	ε. Φάλομους Μπαϊν 18/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384	πρός Άλγερία 22/6
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Φός 30/6
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Νασσάου 10/7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιουροπόρτ 10/7
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Πόρτ Κέλαγκ 20/7
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Ντάρμπαν 13/7
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Βαρκελώνη 23/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γάνδη 30/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Πόρτ Σαΐδ 19/7
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΥ	77	19886	α. Θεβερνάντ 15/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Βαλέντσια 18/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/7
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 8/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Ρίο Τανέιρο 11/7
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φατέχ Τέρμιναλ 9/7
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερτάν (αποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Λομέ 28/6
ΤΑΪ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μελβούρνη 15/7
ΤΕΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Γκόλβεστον 7/7
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	α. Χόγκ Κόνγκ 23/6
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	76	10801	πρός Ματάνζας 30/6
ΤΖΩΡΤΖ Α.	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 12/7
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	75	14786	α. Κεμπέκ 4/7
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	77	11348	ε. Βαλλέτα 17/7
ΤΙΝΑ (δ.)	73	67904	α. Αμβούργο 9/7
ΤΙΤΑΝ (δ.)	76	163810	στόν Πειραιά 30/5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	69	53829	πρός Σριράχα 10/6
ΤΟΠΑΣ	78	19211	α. Ν. Όρλεάνη 7/7
ΤΟΚΑΝΑ	85	28000	πρός Μπαντάρ Άμπας 6/6
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΪ	76	36204	δ. Σκώ 8/7
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	88	9100	α. Αμβέρσα 10/7
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Ο'υλαάν 29/6
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1.	84	17210	α. Σαγκάη 3/7
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	68	2760	α. Άνκόνα 15/7
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪ'ΛΑΝΤ	81	16500	ε. Βαλτιμόρη 14/7
ΤΣΕΡΡΥ	74	13639	α. Σάν Νικόλας 8/7
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	76	13663	ε. Γιοκοχάμα 12/7
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Κόμπε 5/7
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Μπαγκόνγκ 25/6
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 17/7
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Βαγκαρέϊ 11/7
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	δ. Παναμά 14/7
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Πόρτ Έσκουβελ 6/7
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Σάν Νικόλας 8/7
ΦΕΙΔΙΣ	73	19747	ε. Κάντλα 8/7
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Ίβραν 8/6

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Πόρτ Χέντλιντ 16/7	ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888	α. Λομέ 2/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	α. Κόρπους Κρίστι 28/6	ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Assiniboine»	ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Σεπετίμπα 11/7
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	υπέστειλε σημ. Μάλτας	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ΕΤΑ Πειραιά 20/7
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. 'Αμβέρσα 8/7	ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Χάμπτον 13/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Φουτζέιρα 5/6	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στο Σάντος 5/7
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. 'Αμβούργο 19/7	ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Ταρραγκόνα 11/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Σεπετίμπα 13/7	ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Γκουανι, Χουίλ 13/7				
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	ε. Πειραιά 14/6				
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	πρ. «Fort Steele»	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	δ. Ντόβερ 10/7
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 19/7	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15988	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/6
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 7/7	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1583	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Σπλίτ 26/6	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαίν 7/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Τζέντα 6/7	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Μπελίζ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Αύγουστα 18/7	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίγκστον 4/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	δ. Κων/πολη 13/7	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 8/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 14/6	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ	77	10832	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἐπωλήθη
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Μ. Μαγκάνουι 13/7	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Έλλάδα 24/6	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 6/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φός 15/7	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Δεμεράρα 1/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 16/7	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Νουακτσότ 13/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολη 16/7	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	μετ. «Ιντιαν Έσπρές» (ε.)	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρός Μανίλα 26/6	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Κόρπους Κρίστι 3/7
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/7	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Βαλτιμόρη 14/7
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ντιλσκέλεσι 6/7	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Χιούστον 12/6
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφας 3/7	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	πρ. «Fort Garry»	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Μανγκλαντές 1/7	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	α. Πειραιά 12/6	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 8/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Πειραιά 17/7	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ταρραγκόνα 2/7	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/7
				ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σετούμπάλ 19/7
ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Νοβόροσκ 29/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 8/7	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/6
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 14/7	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Βραζιλία 24/6
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Αίγυπτο 5/6	ΜΙΧΑΛΗΣ Β	72	20715	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/7	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Βανκούβερ 14/7
ΛΑΡΡΥ Α	70	16306	ε. 'Αμβούργο 20/7	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	δ. Σουέζ 17/7
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Σαμόν 7/6	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Πειραιά 12/7
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	μετ. «Γκούιντ Λήντερ» (ε.)	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 15/7
ΛΕΟΝΑΡ	88	9100	α. Ρότερνταμ 22/7	ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τζέντα 3/7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Πειραιά 27/6	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	δ. Κων/πολη 14/7
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Κοτοναύ 25/6	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ἐπισκευές Φουτζέιρα 26/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Azonstall»
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 19/7	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580	ε. Μαρίνα ντί Καρράρα 15/7
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Νιούπορτ 19/7	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Θεσσαλονίκη 26/6
ΛΗΤΩ	77	11264	δ. Παναμά 5/7	ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Γένοβα 15/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Γιβραλτάρ 26/6	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ρας Τανούρα 28/6
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Γιοκοχάμα 10/7	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπάιλ 11/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Πειραιά 3/7
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα	ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τόκιο 5/7
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 17/7	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Σουέζ 16/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντλ 3/7	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Ούμ Σαϊδ 18/7
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός Ποχάγκ 12/6				
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ρότερνταμ 4/7				
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	δ. Πόρτ Σαϊδ 8/7				
				ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Μόρεχεντ Σίτυ 12/7
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Πενάγκ 8/7	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Νταλιάν 28/6
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Μπιλμπάο 12/7	ΝΑΕΟΣ	70	9865	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Σάνκ 'Ανκοράτζ 23/7	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	δ. Ντόβερ 19/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ἐπισκευές Πειραιά 18/7	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σετούμπάλ 12/7	ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	πρός Βασώρα 29/6
ΜΑΙΡΗ Α	74	22246	πρός ΗΠΑ 27/6	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Γιάνμπου 30/6
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577	α. Μόγκλα 12/7	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 19/7
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297	δ. Ντόβερ 13/7	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Βομβή 27/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σουίνουσκ 17/7	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ντάρμπαν 15/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός 'Αλγερία	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 15/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Γιβραλτάρ 28/6	ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Βενεζουέλα 16/5
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ἐπωλήθη	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 27/6
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Γιβραλτάρ 1/7	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	πρ. «Jolly Verde»
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Βανκούβερ 15/7	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Φουτζέιρα 10/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Σιγκαπούρη 3/7	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Παναμά 1/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Βαρκελώνη 5/7	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ἐπωλήθη 'Αμερικανούς	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Ουισάγ 19/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρ. «Amethyst»	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 13/7
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	ε. Φωλεύ 20/7	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολη 16/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ναγκόγια 7/7	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 14/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μασσαλία 16/6	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Ταρραγκόνα 8/7
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός 'Αργεντινή 24/6	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 18/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Σ. Τζών 8/7	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Πειραιά 9/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός ΗΠΑ 30/6	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός 'Ιντσόν 25/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Λάγος 13/6	ΝΙΚΗ	75	65459	πρ. «Σπίρτι όφ Φοίνιξ»
ΜΑΡΙΑ Σ	70	1592	α. Λεμεσό 11/7	ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	μετ. «Όρκα» (Α.Β.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μοντεβιδέο 10/7	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	77	11159	πρός Γιοκοχάμα 11/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	στο Ουόσόν 29/4	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. 'Αφρική 27/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Τενερίφη 17/7	ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ	72	19162	πρ. «Νικόλαος Σ. Έμπειρικός»
ΜΑΡΙΓΓ	72	9824	ε. Λονδίνο 21/7	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γιουρπορτ 22/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβιδέο 14/7	ΝΙΝΗ	75	16829	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	πρ. «St. Petri»	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Κότκα 17/7
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/7	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Τσίμπα 12/7
ΜΑΡΙΝΑ Α	88	30831	ε. Σ. Άννα Μπαίλ 12/7	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	δ. Πόρτ Σαϊδ 18/7
ΜΑΡΙΝΟΣ II	80	14398	δ. Σουέζ 7/7	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΟΝΕΣ	84	36300	α. Σάν Κιρίαν 8/7
				ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	δ. Κων/πολη 8/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Φλάσσιγκ 4/7	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ἐπωλήθη Κινέζους
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Πειραιά 25/6	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ἐπωλήθη Κινέζους
ΜΑΡΚΑ Α	75	14785	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 7/6	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Λισαβόνα 13/7
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Σκώ 8/7	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	δ. Παναμά 8/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Πειραιά 3/7	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Πειραιά 14/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ἐπισκευές Χόγκ Κόγκ 20/7	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Χόγκ Κόγκ 30/6
ΜΑΡΩ Α	85	25000	α. Βιτόρια 15/7	ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Κολομπο 11/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Παρανάγουα 30/6	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Ντότζες 20/7
				ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Φάλμουθ Μπαίλ 10/7
				ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ντουμπάι 18/7
				ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Παλέρμιο 18/7
				ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Σουέζ 19/7 *