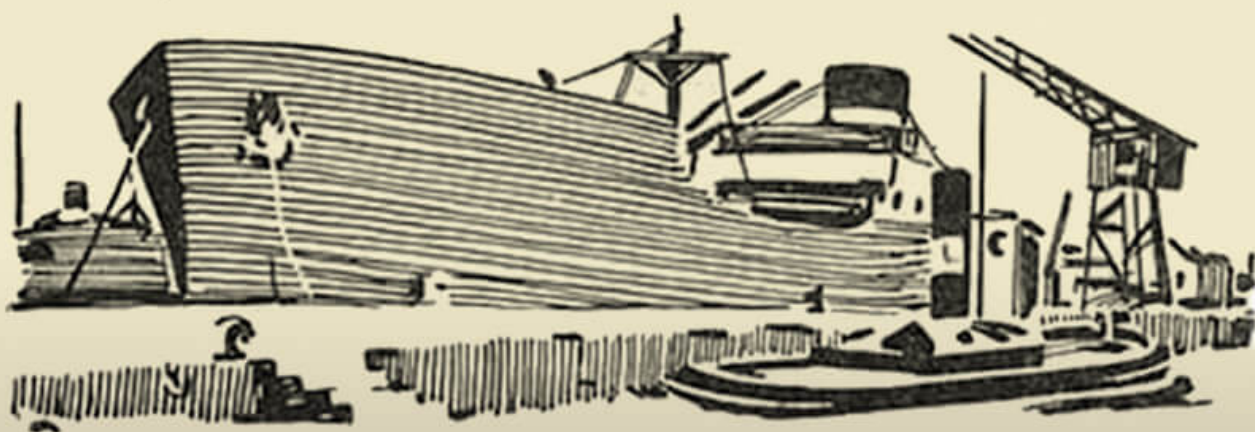


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1989
Αρ. Φύλλου 1306/1064

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1306/1064
1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



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

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
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

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

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



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 •



**SHIPPING ENTERPRISES
MANILA**

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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





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

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



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

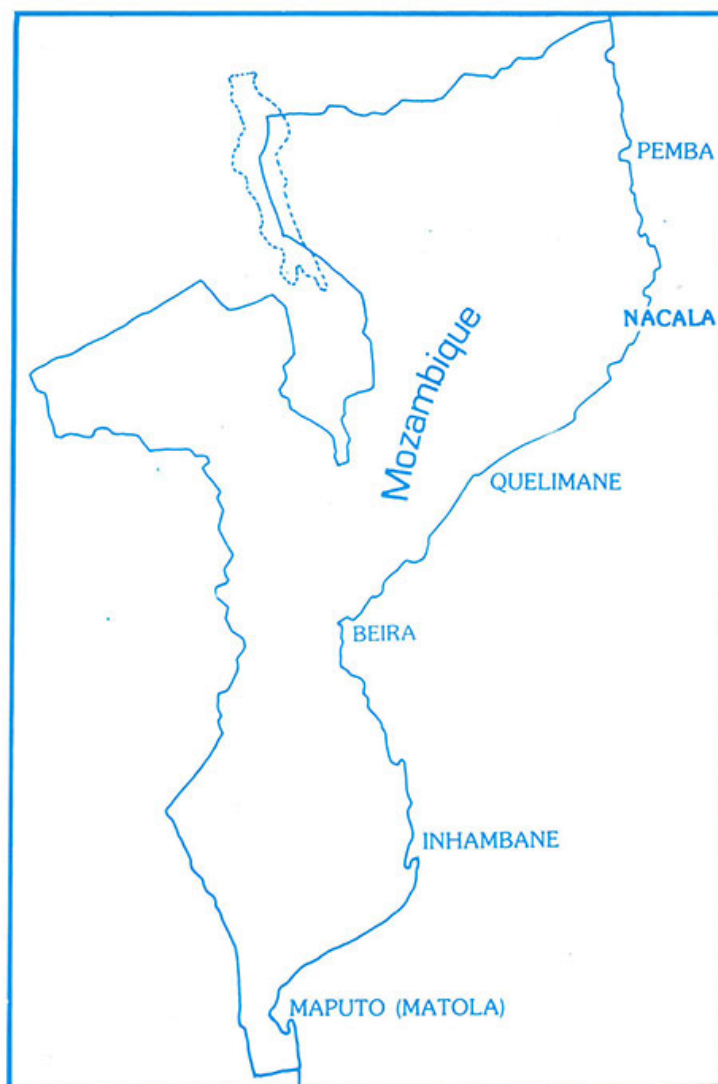
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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.

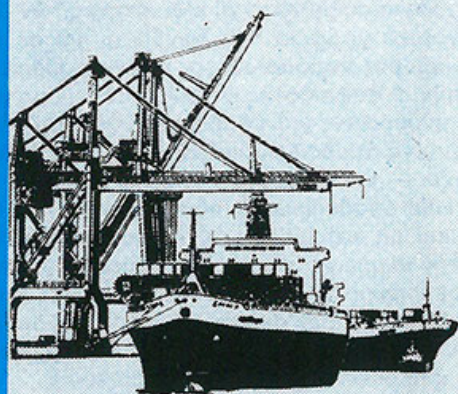


INTERMARINE LTD

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1306/1064

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρηγός-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσουρολής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης,
Γεώργ. Μπόνος

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)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1306/1064 November 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

- 15 **Πάλι δέν θά ψηφίσουν οί Ναυτεργάτες.**
Έπίκαιρο άρθρο του υποψήφιου Βουλευτή Χίου
κ. Θανάση Βαρίνου.
- 16 **Ή Σοβιετική Ναυτιλία.**
Μία πλήρης απεικόνιση της δύναμης καί διάρθρωσης
του Σοβιετικού στόλου.
- 19 **Κοινή Έπιχείρηση της Vernicos Yachts**
μέ τά γνωστά Γαλλικά ναυπηγεία Beneteau.
- 20 **Ποιοί εισάγονται έφέτος στίς ΑΔΣΕΝ**
Πλοιάρχων καί Μηχανικών.
- 21 **Ίστορικά Θέματα**
Ό «Άρκαδικός Όδυσσέας» του πλοιάρχου
κ. Νίκου Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 6 **ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 10 **ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**
- 14 **Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 23 **ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**
- 24 **ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 27 **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 32 **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 33 **Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 35 **ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**
- 36 **ENGLISH SUPPLEMENT**
- 39 **Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Ἀναγκαία πλέον μιά νέα αντίληψη

Είναι γνωστές σε όλους οι συνεχείς και επίμονες — και πολλές φορές κόντρα στο ρεύμα — προσπάθειες των «Ναυτικών Χρονικών» για τη διάσωση του εθνικού μας ναυολογίου τα τελευταία δύσκολα χρόνια και για την εκ νέου γιγάντωσή του, προσπάθειες που πηγάζουν όχι μόνον από την αντίληψη ότι η Ναυτιλία χρειάζεται την εθνική της έδρα κατά τον ίδιο λόγο που η χώρα χρειάζεται τη Ναυτιλία, αλλά και γιατί πιστεύουμε ακράδαντα ότι το εθνικό ναυολόγιο πρέπει να αποτελέσει τον μόνιμο άπανεμο όρμο, το ασφαλές και σίγουρο καταφύγιο της Ἑλληνικής Ναυτιλίας σε όλους τους καιρούς, καλούς και χαλεπούς.

Οι προσπάθειες αυτές, αλλά και το οξύτατο πρόβλημα του εθνικού ναυολογίου το οποίο εξακολουθεί να συρρικνώνεται λόγω της στροφής του μεγαλύτερου όγκου της Ἑλληνικής Ναυτιλίας σε άλλα ανταγωνιστικά ναυολόγια καθώς και όσα διαδραματίζονται γύρω μας με κύριο χαρακτηριστικό την ένταση του ανταγωνισμού, θεωρούμε ότι μας δίδουν το δικαίωμα να διατυπώσουμε μιά νέα αντίληψη, ή οποία μπορεί μόνον να φαντάζει ρηξικέλευθη αλλά φαίνεται ότι είναι η μόνη πλέον που μπορεί να μας βοηθήσει για να ξεφύγουμε από το τέλμα στο οποίο έχουμε περιπέσει και βυθιζόμαστε άργα αλλά σταθερά χωρίς καμμία έλπιδα σωτηρίας.

Ἡ νέα αντίληψη είναι ότι για να υπάρξει εθνικό ναυολόγιο πρέπει να εξασφαλιστεί στη ναυτιλιακή επιχείρηση αλλά και στο πλοίο ελευθερία δράσεως, αυτό δηλαδή που εξασφαλίζουν όλα τα νέα ναυολόγια. Είναι καιρός πλέον να αντικαταστήσουμε το αξίωμα ότι τα πάντα απαγορεύονται εκτός αν διά νόμου επιτρέπονται και να καθιερωθεί η ελευθερία δράσεως εκτός αν ρητώς απαγορεύεται διά νόμου.

Το ρήμα «επιτρέπεται» δεν έχει καμμία θέση και πρέπει να εξοβελισθεί. Και το σήμα «απαγορεύεται» να χρησιμοποιείται σε ελάχιστες συγκεκριμένες περιπτώσεις καθοριζόμενες διά νόμου και να εκλείψουν τα διάφορα Διατάγματα και Ὑπουργικές Ἀποφάσεις που δημιουργούν παρεμβασμό και δυσλειτουργίες, πρέπει επί τέλους να εφαρμοσθεί και εδώ η αρχή ότι είσαι άθώος εκτός αν ο διώκων αποδείξει την ένοχότητά σου και όχι εσύ να αποδείξεις την άθωότητά σου.

Για να τα μεταφέρουμε όλα αυτά στη Ναυτιλία, όπως έχουν κάνει όλες οι χώρες των οποίων τα ναυολόγια ανθούν, πρέπει να πούμε ότι για την επάνδρωση του πλοίου, λόγω χάρη, υπεύθυνος είναι μόνον ο πλοιοκτήτης και κανένας άλλος,

διότι ο πλοιοκτήτης είναι υπόλογος έναντι των πάντων — των αρχών, των ασφαλιστών, του κλάμπ στο οποίο ανήκει — και αυτός είναι εκείνος που θα ελεγχθεί — και τελικά θα πληρώσει — εάν το πλοίο του χαρακτηριστεί υποβαθμισμένο λόγω μη κανονικής επανδρώσεως.

Τα τελευταία 20 χρόνια αύξηθηκαν οι ειδικότητες των δικηγόρων στα δικηγορικά γραφεία του Λονδίνου και σε οποιαδήποτε γενική άβαρία παρουσιάζεται πλέον ο ειδικός δικηγόρος που ζητούν οι ασφαλιστές ο οποίος κάνει συστηματική έρευνα και ανακρίσεις για να διαπιστώσει τα αίτια της άβαρίας με σκοπό να αποδείξει αναξιοπλοία του πλοίου — αν φυσικά υπάρχει — κατά την ώρα του ατυχήματος. Βεβαίως σε περίπτωση αποδείξεως αναξιοπλοίας λόγω κακής επανδρώσεως και μη καταβολής ως εκ τούτου της ασφαλείας τη ζημιά την πληρώνει το κλάμπ αλλά ταυτόχρονα επιβαρύνονται τα ρέκοντς του πλοιοκτήτη που είναι έτσι εκείνος που τελικά ζημιώνει (δεν αναφέρομε και το ένδεχομενο άρνήσεως των κλάμπς να αναλάβουν την κάλυψή του εάν αποδειχθεί ότι ο πλοιοκτήτης ένεργει επιπόλαια).

Φυσικά δεν είναι μόνον η επάνδρωση του πλοίου για την οποία υπεύθυνος πρέπει να είναι μόνον και αποκλειστικά ο πλοιοκτήτης και κανένας άλλος. Ἡ ελευθερία δράσεως πρέπει να καλύπτει όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας χωρίς παρεμβασμούς και χωρίς οποιαδήποτε άδειες.

Ἀσφαλώς όρισμένοι, μεταξύ των οποίων δεν αποκλείεται να περιλαμβάνονται και αξιωματούχοι του Ὑπουργείου, να υποστηρίζουν ότι επιδιώκουμε να μετατρέψουμε την Ἑλληνική σε σημαία ευκολίας.

Ἐμείς δεν ζητούμε να προσελκύσουμε — κακῶς — στο εθνικό μας ναυολόγιο ξένα πλοία, ἔμεις θέλομε να ξαναφέρουμε στο εθνικό μας ναυολόγιο μόνον τὰ Ἑλληνόκτητα πλοία τὰ οποία έχουν εξασφαλίσει εκεί όπου έχουν καταφύγει αυτά που δεν βρίσκουν εδώ. Γιατί ἔμεις από πρωτοπόροι γίναμε δυστυχῶς οὐραγοί και αποτελούμε πλέον μοντέλο και παράδειγμα πρὸς ἀποφυγήν, ἐπειδὴ ἀντὶ νὰ δοῦμε κατὰματα τὴ σημερινή πραγματικότητα και νὰ κάνουμε τίς ἐπιβαλλόμενες ἐκ τῶν πραγμάτων προσαρμογές μιμηθήκαμε τὴ στρουθοκάμηλο και χώσαμε τὸ κεφάλι στὴν ἄμμο.

Θὰ συνεχίσουμε τὴν ἴδια τακτική;

Οἱ ἑταῖροι μας δὲν ὑποχωροῦν

Παρά τὴν ἄμεση ἢ ἔμμεση ἀπόρριψη ἀπὸ τίς περισσότερες χώρες — μέλη τῶν προτάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ΕΟΚ γιὰ τὸ κοινοτικό ναυολόγιο και τὸν προσδιορισμὸ τῆς ἐννοίας τοῦ κοινοτικοῦ ἐφοπλιστή, ἀπόρριψη ποὺ ὀδήγησε στὸ «σπάσιμο» τοῦ πακέτου τῶν λεγομένων «θετικών μέτρων» και στὴν ἀποτροπὴ τοῦ κινδύνου ἀμέσου ἄρσεως τοῦ καμποτάζ, δὲν πρέπει νὰ ἐφησυχάζουμε. Οἱ ἑταῖροι μας μπορεῖ νὰ κάνουν βῆμα πίσω ἀλλὰ, ὅπως ἔχει ἀποδειχθεῖ ἐπανειλημμένα μέχρι τώρα, δὲν ἐγκαταλείπουν εὐκολὰ τίς μακροπρόθεσμες ἐπιδιώξεις τους, ἡ κυριότερη ἀπὸ τίς ὁποῖες εἶναι ὡπωσδήποτε νὰ μᾶς βάλουν στὸν κλωβὸ τῶν λεόντων ποὺ δὲν εἶναι ἄλλος ἀπὸ τὸν ἰσοπεδωτικὸ γραφειοκρατικὸ παρεμβασμὸ τῆς ΕΟΚ ὁ ὁποῖος σὲ τελικὴ φάση θὰ ἐξουδετερῶσει και θὰ ἐξαλείψει ὅλους τοὺς εὐελκτικτοὺς μηχανισμοὺς τῆς ναυτιλιακῆς πρακτικῆς στοὺς ὁποῖους στηρίζεται ἡ ἐπιτυχία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας και τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Τὸ «σπάσιμο» τοῦ πακέτου τῶν «θετικών μέτρων» ἔγινε στὴ συνόδου τῶν Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ ποὺ πραγματοποιήθη-

κε στὶς 16 Ὀκτωβρίου στὸ Λουξεμβούργο.

Εἶναι χαρακτηριστικὸ ὅτι ὁρισμένες χώρες ποὺ εἶχαν ἀποδεχθεῖ ἀρχικὰ τίς προτάσεις τοῦ Ἐπιτρόπου Βάν Μιερτ γιὰ τὸν κοινοτικὸ ναυολόγιο τάχθηκαν τελικὰ ἐναντίον στὴ συνόδου τοῦ Λουξεμβούργου.

Και ἡ γαλλικὴ προεδρία πρότεινε νὰ ἐπικεντρωθεῖ πρὸς τὸ παρόν ἡ προσπάθεια στὴν ἐξέταση δευτερευόντων θεμάτων, ὅπως εἶναι ὁ ἐλεγχὸς τῶν πλοίων στὰ εὐρωπαϊκὰ λιμάνια, ἡ διακίνηση τῆς ἐπισιτιστικῆς βοήθειας τῆς ΕΟΚ, ἡ ἀνάπτυξη τῆς ἔρευνας και τεχνολογίας στὴ Ναυτιλία, ἡ ἀμοιβαία ἀναγνώριση διπλωμάτων και πτυχίων ναυτοπλοιοκτητῶν τῶν πλοίων, ποὺ ὑποστήριξε και ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἡ ὁποία ἐπέλεξε τίς ἑλληνικὲς ἀντιρρήσεις και γιὰ τὸ κοινοτικὸ ναυολόγιο και γιὰ τὴν ἀπελευθέρωση τῆς ἀκτοπλοίας και ἐπισήμανε τὴν ὑποχρέωση τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ΕΟΚ γιὰ τὴ σωστή και ἀποτελεσματικὴ ἐφαρμογὴ τῶν Κανονισμῶν τοῦ 1986 ποὺ, κατὰ τὴν παρούσα φάση, ἀποτελεῖ τὴν μόνη κατάλληλη και ἀποτελεσματικὴ λύση γιὰ τὴν ὑποβοήθηση

τῶν κοινοτικῶν στόλων.

Εἶναι ἀκόμη χαρακτηριστικὸ ὅτι κατὰ τὴν συνόδου τοῦ Λουξεμβούργου ἡ Ἰσπανία, ποὺ ἀναμένει ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ΕΟΚ γιὰ τὴν Ἰσπανικὴ Ναυτιλία, ἦταν θετικὴ σὲ ὅλες τίς προτάσεις ἀκολουθούμενη ἀπὸ τὴν Πορτογαλία ποὺ συμφώνησε σὲ γενικὲς γραμμὲς μαζί της. Θετικὲς ἐναντὶ τῶν μέτρων ἦταν ἐπίσης οἱ ἀντιπροσωπείες τοῦ Λουξεμβούργου και τῆς Ἰρλανδίας ἀλλὰ ἀφῆσαν νὰ ἐννοηθεῖ ὅτι στὶς ἀποφάσεις ποὺ θὰ ληφθοῦν θὰ ἀκολουθήσουν τὴν πλειοψηφία.

Εἶναι τέλος χαρακτηριστικὸ ὅτι ἐκτός ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα και τὴν Ἰταλία, ὅλες οἱ ἄλλες χώρες τάχθηκαν (τρεῖς μὲ ὁρισμένες ἐπιφυλάξεις) ὑπὲρ τῆς ἀπελευθέρωσης τῆς ἀκτοπλοίας, ἐνῶ ἡ βρεταντικὴ ἀντιπροσωπεία ὑποστήριξε τὴν ἄμεση ἄρση τοῦ καμποτάζ.

Γιὰ τὸ θέμα αὐτὸ πρέπει νὰ προσθέσουμε ὅτι δὲν μποροῦσαμε νὰ ἀντιληφθοῦμε τίς προθέσεις ἐκείνων στὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας οἱ ὁποῖοι στὴ σχετικὴ ἀνακοίνωση γιὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς Συνόδου τῶν Ὑπουργῶν Μεταφορῶν στὸ Λουξεμβούργο ἀφῆσαν νὰ ἐννοηθεῖ ὅτι ὑπῆρξαν σοβαρὲς ἐπιφυλάξεις γιὰ τὴν ἄρση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτο-

πλοίας — επί μέρους επιφυλάξεις διατύπωσαν μόνον η Ισπανία (και η Πορτογαλία που την ακολουθούσε κατά πόδας) καθώς και η Γαλλία, επτά χώρες (Γερμανία, Δανία, Βέλγιο, Αγγλία, Ολλανδία, Λουξεμβούργο και Ιρλανδία) τάχθηκαν ανεπιφύλακτα υπέρ της άρσεως του προνομίου και αντίταχθηκαν, επαναλαμβάνουμε, μόνον η Ελλάδα και η Ιταλία. Γιατί αυτή η προσπάθεια παραπλανήσεως και τίς μάς προσφέρει;

• Την ημέρα της Συνόδου των Υπουργών Μεταφορών στο Λουξεμβούργο, ο Ευρωπαϊκός Κοινοβούλιος, ο οποίος έχει οριστεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εισηγητής για το θέμα των «θετικών μέτρων» της Επιτροπής της ΕΟΚ έδωσε συνέντευξη τύπου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς και για τα μέτρα αλλά και για τη διαδικασία που ακολουθείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ο κ. Σαρλής είπε ότι όρισμένες από τις ρυθμίσεις που προτείνει η Επιτροπή δημιουργούν έρωτηματικά αλλά είναι ακόμη πρόωρος ο λεπτομερής σχολιασμός τους. Θα περιορισθώ μόνον να πω, υπογράμμισε ο κ. Σαρλής, ότι εξακολουθώ να πιστεύω ότι άφετηρία των κοινοτικών ρυθμίσεων (για τη Ναυτιλία) πρέπει βασικά να είναι το πετυχημένο ελληνικό προηγούμενο. Ο κ. Σαρλής επρόκειτο να έχει συνάντηση με τον εισηγητή των «θετικών μέτρων» Έπιτροπο Μεταφορών Βάν Μιερτ καθώς και με τους Υπουργούς Μεταφορών η Ναυτιλίας όλων των χωρών μελών της ΕΟΚ.

ΤΙΜΩΗΚΕ Η ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ

Είχε απόλυτο δίκαιο ο πλοίαρχος του Λ.Σ. Μανώλης Πελοποννήσιος όταν κατά την προήμερων άπονομή βρεταννικής τιμητικής διακρίσεως για την επιτυχημένη επιχείρηση διασώσεως των επιβατών του κρουαζιερόπλοιου «Τζούπιτερ» υπογράμμισε ότι η τιμή αυτή αποτελεί διακρίση τιμής για την ελληνική ναυτοσύνη.

Είναι αναμφισβήτητο ότι εάν δεν υπήρχε αυτή η ναυτοσύνη, που αποτελεί άλλωστε και ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της φυλής, στο άτύχημα του «Τζούπιτερ» θα θρηνούσαμε πάρα πολλά θύματα καθώς μάλιστα οι επιβάτες του κρουαζιερόπλοιου ήταν μικροί μαθητές και όπωσδήποτε δεν θα ήταν σέ θέση να αντιδράσουν με την ψυχραιμία που μπορούν να επιδείξουν σε παρόμοιες περιπτώσεις οι ενήλικες.

Ναυαίοι δεν επιδείχθηκε εκείνη την τρομερή βραδιά μόνον από το πλήρωμα του ίδιου του πλοίου καθώς και από τα πληρώματα των ρυμουλκών και των λαντζών αλλά και των διαφόρων άλλων σκαφών που βρέθηκαν σε χρόνο ρεκόρ κοντά στο κτυπημένο κρουαζιερόπλοιο που βυθιζόταν μετά το πλήγμα που δέχθηκε από το ιταλικό πλοίο

και άρπαξαν κυριολεκτικά από του χάρου τα δόντια τους Βρεταννούς μαθητές. Η ελληνική ναυτοσύνη ήταν εκείνη που οδήγησε και τον λαό του Πειραιώς να σπεύσει να προσφέρει όποια βοήθεια μπόρεσε, η ελληνική ναυτοσύνη ήταν εκείνη που οδήγησε στους σωτήριους χειρισμούς που έγιναν και από τον τότε Υπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο, και από το Λιμενικό Σώμα, και από το Πολεμικό μας Ναυτικό και από το προσωπικό του λιμεναρχείου Πειραιώς.

Στόν πλοίαρχο Μανώλη Πελοποννήσιο άπονεμήθηκε κατά τη διάρκεια ειδικής εκδηλώσεως που έγινε στις 27 Οκτωβρίου στο βρεταννικό πολεμικό «Intrepid», το οποίο κατέπλευσε για το σκοπό αυτό στον Πειραιά, ο τίτλος του «επί τιμή μέλους της Βρεταννικής Αυτοκρατορίας» καθώς και το σχετικό μετάλλιο. Η άπονομή του διπλώματος που φέρει την υπογραφή της Βασιλίσσης Ελισάβετ έγινε από τον έν Άθηναις πρεσβευτή της Μεγάλης Βρεταννίας σέρ Ντέιβιντ Μάιερς, ο οποίος εν συνεχεία παρέθεσε δείπνο προς τιμήν του κ. Πελοποννήσιου και της οικογενείας του στο Ναυτικό Όμιλο.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Μετά τη Λιβερία και ο Παναμάς στο προσκήνιο με μέτρα για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού που εκδηλώνεται από τις χώρες των ανοικτών νηολογίων και που αποβλέπει στην προσέλκυση ξένων πλοίων.

Έκπρόσωπος του Παναμά στην Ελλάδα είχε την περασμένη Πέμπτη, 26 Οκτωβρίου, στο ξενοδοχείο «Savoy», ενημερωτική συζήτηση με εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά για τον νέο νόμο της χώρας αυτής που αναφέρεται στις νηολογήσεις. Όπως εξήγησε, σύμφωνα με το νόμο αυτόν, τα τέλη νηολογήσεως στο νηολόγιο του Παναμά διαμορφώνονται ως εξής:

Πλοία έως 2.000 τ. γκρός 500 δολ. ΗΠΑ
Πλοία από 2.000-5.000 τ. γκρός 2.000 δολ.
Πλοία από 5.000-15.000 τ. γκρός 3.000 δολ.
Πλοία από 15.000 τ. γκρός 3.000 δολ.

Σύν ενα τέλος για τα ανω των 15.000 τ. γκρός που δεν θα υπερβαίνει τα 6.500 δολ. ΗΠΑ αλλά ο Υπουργός Οικονομικών του Παναμά έχει δικαίωμα να χορηγεί έκπτώσεις κατά περίπτωση.

ΠΟΙΟΥΣ ΨΗΦΙΖΟΜΕ

Έν οψει των εκλογών της Κυριακής, τα «Ναυτικά Χρονικά» συνιστούν να ψηφισθούν ολοι οι υποψήφιοι που προέρχονται από την εύρυθμη ναυτιλιακή μας οικογένεια, περιλαμβανομένων και εκείνων που έχουν διατελέσει Υπουργοί Έμπορικης Ναυτιλίας η και γενικοί γραμματείς του ΥΕΝ, δεδομένου ότι και αυτοί έχουν ήδη δεθεί με την μεγάλη ύ-

πόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας. Δεν υποδεικνύουμε πρόσωπα, ουτε άλλωστε είναι αυτό, ο στόχος. Έκείνος που ενδιαφέρει είναι να υπάρχουν στο νέο Κοινοβούλιο όσο είναι δυνατοί περισσότεροι άνθρωποι της Ναυτιλίας.

ΠΑΛΙ ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ

Αναφορικά με τους Φιλιππινέζους ναυτικούς για τους οποίους γράψαμε επανειλημμένως στα τελευταία τεύχη, μάς επισημάνθηκε από αρμόδια πηγή ότι προβλήματα δημιουργούν μόνον οι προερχόμενοι από ανεξέλεγκτα γραφεία τα οποία έχουν πληθυνθεί εσχάτως στις Φιλιππίνες.

Την αποψη αυτή επιβεβαίωσε και ο κ. Πέτρος Τουντζής της εταιρίας «El Greco» που βρίσκεται προ ημερών στην Ελλάδα. Ο κ. Τουντζής είπε συγκεκριμένα ότι γραφεία προμηθείας πληρωμάτων ιδρύονται τώρα στις Φιλιππίνες όπως τα σουβλατζήδικα στην Ελλάδα και ανέφερε ότι πληρώματα που προμηθεύουν τα εν λόγω γραφεία ενδεχομένως να δημιουργήσουν προβλήματα στα πλοία στα οποία ναυτολογούνται. Συνεπώς, κατέληξε ο κ. Τουντζής, η μοναδική λύση είναι η άποφυγή των υπηρεσιών των εν λόγω γραφείων.

ΚΑΙ ... ΟΠΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Όμολογούμε ότι σε καμιά περίπτωση δεν μπορούσαμε να διανοηθούμε ότι στη χώρα με τη μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο, στη χώρα που στη μακραίωνη ιστορία της σώθηκε και επέζησε επανειλημμένα χάρη στα «ξύλινα τείχη» της, θα υπήρχαν άνθρωποι που θα ένοχλούνταν από τα πλοία σε τέτοιο βαθμό ώστε να ισχυρίζονται ότι προκαλούν ... οπτική ρύπανση.

Όμως, συνέβη και αυτό: Όπως μάς πληροφορεί ναυτικός μας από τη Θεσσαλονίκη, Δήμος, της περιοχής, κατήγγειλε στο εκεί λιμεναρχείο ότι τα πλοία που βρίσκονται σε συγκεκριμένη περιοχή προκαλούν ... οπτική ρύπανση στους κατοίκους του Δήμου και ζήτησε τη μεθόρησή τους για να σταματήσει και η ... οπτική ρύπανση. Τό καταληκτικότερο όμως, στην υπόθεση αυτή είναι ότι τό εκεί λιμεναρχείο μετά την καταγγελία, για την όποια, ό όποιοσδήποτε χαρακτηρισμός θα είναι λίον επιεικής, έσπευσε να επιβάλει πρόστιμα και πολύ θά θέλαμε να πληροφορηθούμε την αιτιολογία με την όποια έγινε ή έπιβολή των εν λόγω προστίμων.

Φυσικά ολοι θέλομε και όλοι προσπαθούμε να προστατέψουμε τό περιβάλλον και στον τομέα αυτόν ή ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει πρωτοστατήσει και έχει αποσπάσει τη διεθνή αναγνώριση για τις συντονισμένες, και επίμονες προσπάθειές της για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

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)

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συνεχίστηκε και τόν 'Ιούλιο και τόν Αυγούστο η μείωση στην είσοδο ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία της Τράπεζας, της 'Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τόν 'Ιούλιο και τόν Αυγούστο σε 112 και 94 εκατ. δολάρια αντίστοιχα, έναντι 123 και 101,1 εκατ. δολλαρίων τών αντίστοιχων μηνών του 1988.

Η ανωτέρω μείωση είχε επίδραση και στις συναλλαγματικές εισπράξεις από τη Ναυτιλία και κατά το επτάμηνο 'Ιανουαρίου — 'Ιουλίου.

Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, το επτάμηνο και το οκτάμηνο του 1989 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 772 και 866 εκατ. δολάρια αντίστοιχα έναντι 803,8 και 904, εκατ. δολλαρίων τών αντίστοιχων χρονικών περιόδων του 1988 και η ποσοστιαία μείωση ανήλθε σε 4% και 4,3% αντίστοιχα.

Επίσης εκτιμήσεις για τη μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος δέν υπάρχουν, είναι όμως βέβαιο ότι οι εκλογικές αναμετρήσεις του τελευταίου εξαμήνου καθώς και οι φήμες περί επικείμενης υποτιμήσεως της δραχμής είχαν αρνητικές επιπτώσεις στην είσοδο ναυτιλιακού συναλλάγματος.

ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΙΜΟ

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο γνωστός ΙΜΟ, ανακοίνωσε την επίτευξη συμφωνίας με τους εκπροσώπους των 'Επτά πλέον αναπτυγμένων βιομηχανικών χωρών και την ΕΟΚ επί των μέτρων κατά της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα πλοία.

Με αυτό τον στόχο έγιναν αποδεκτά δύο σχέδια αποφάσεων στη διάρκεια της τελευταίας συσκέψεως του Λονδίνου.

Με το ένα ζητείται από την 'Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος της ΕΟΚ να προχωρήσει στην κατάρτιση μίας νέας διεθνούς συμβάσεως για την πρόληψη της ρυπάνσεως με πετρελαιοειδή, της οποίας να εξασφαλισθεί η παγκόσμια συναίνεση κατά τη γενική συνέλευση του Νοεμβρίου 1990. Εάν η σύμβαση αυτή γίνει αποδεκτή θα θέσει σε λειτουργία ένα διεθνές κέντρο πληροφόρησης το οποίο θα διαχειρίζεται ο ΙΜΟ και συγχρόνως θα ενεργοποιήσει εθνικά κατά χώρες, κέντρα άγνοας κατά της ρυπάνσεως με πετρελαιοειδή εντός των χωρών - μελών, ενώ παράλληλα θα επιταχύνει τη διαδι-

κασία του εφοδιασμού των πλοίων με τον αναγκαίο εξοπλισμό. Παράλληλα και οι 'Ην. Πολιτείες της 'Αμερικής εξέδωσαν την πρόθεσή τους να παράσχουν οικονομική ενίσχυση αυτού του προγράμματος.

Το δεύτερο σχέδιο αποφάσεως ζητά από τις Κυβερνήσεις των χωρών - μελών την αυστηρή εφαρμογή των ήδη ισχυουσών ενάντια στη ρύπανση και παρακαλεί όπως οι αρμόδιες υπηρεσίες των χωρών αυτών υποβάλουν στα τεχνικά όργανα του ΙΜΟ τόσο τα αποτελέσματα των έρευνών επί των ναυτικών άτυχημάτων όσο και τις διάφορες σχετικές επί του θέματος μελέτες.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ 2000

Σε μακροσκελή εκθεση τους για τις εξελίξεις στον τομέα των παγκοσμίων ναυπηγήσεων και των τιμών των νέων πλοίων στη δεκαετία του 1990 - 2000 οι Βρεταννοί Σύμβουλοι σε ναυτιλιακά θέματα Ocean Shipping Consultants (OSC) υπολογίζουν ότι η ζήτηση νεοναυπηγών πλοίων θα συνεχισθεί ζωηρή μέχρι το έτος 2000, όποτε θα φθάσει στον διπλασιασμό του τοννάζ που ναυπηγήθηκε στην αρχή της δεκαετίας. 'Εξάλλου, λαμβανόμενου υπόψη του περιορισμού της αποδόσεως των ναυπηγείων που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια, πρέπει να θεωρηθεί βέβαιη η ύψωτική τάση των τιμών των νέων ναυπηγήσεων με ιδιαίτερη εξάρση στο δεύτερο ημίσιό της δεκαετίας του 1990.

Ειδικότερα για την πενταετία 1990-1995 προβλέπεται ζήτηση νέων πλοίων της τάξεως των 28,6 εκατ. τον. γκρός. Από αυτά το 40% περίπου αναφέρεται σε μπάλκ κάρριερ και μόνο 10 εκατ. τον. γκρός σε πετρελαιοφόρα. Στην επόμενη πενταετία 1996-2000 η ζήτηση θα κάνει ένα τεράστιο άλμα για να φθάσει τους 132 εκατ. τον. γκρός από τους οποίους 57 εκατ. τον. πετρελαιοφόρα και 50 εκατ. τον. μπάλκ κάρριερ. Συνολικά ζήτηση στη νέα δεκαετία 160 εκατ. τον. γκρός!

ΤΑ ΜΟΥΛΑΡΙΑ ΤΗΣ ΟΥΝΡΑ

Με απόφαση του πρώην 'Υπουργού Οικονομικών κ. 'Αντ. Σαμαρά που εξέδωθη μετά από εισήγηση του απελθόντος 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη, οι ναυτικοί θα μπορούν έφεξής να εισάγουν αυτοκίνητα μέχρι 2.000 κυβικά εκατοστά έναντι των 1.800 κυβικών που ίσχυε μέχρι τότε.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο πόλεμος διά την ναυτιλίαν μας πολλά και μεγάλα εδημιούργησε ζητήματα. Είς την όλην αυτής συγκρότησιν επέφερε διαταραχήν. 'Υπολογισμοί, σχέδια, επιδιώξεις και κατευθύνσεις διά την αρτιωτέραν ὀργάνωσιν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας δραστηριότητος ἀνετράπησαν, νέα ὁλως κατάστασις πραγμάτων ἀντιμετωπίζεται ἤδη.

— Διά τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ ἐντοπίζεται κυρίως εἰς τὰ νέα ὑπὲρ τῆς Κ.Δ.Α.Σ. μέτρα τείνοντα νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἐκ τοῦ πολέμου συνεπείας.

— Αἱ ἀναγγελθεῖσαι καταβυθίσαις σκαφῶν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 15ῆμερον ἔχουν ὡς ἀκολουθῶς: 11 Βρεταννικά φορτηγά, 3 ὑπερωκεάνια καὶ 3 ὀλιευτικά σκάφη, 2 Γαλλικά ὑπερωκεάνια καὶ 1 φορτηγόν, ἀνά 2 'Ελληνικά, Νορβηγικά καὶ Σουηδικὰ φορτηγά καὶ 1 Ρουμανικὸν δεξαμενόπλοιο. 'Εβυθίσθη ἐπίσης 1 γερμανικὸν φορτηγόν καὶ 1 γερμανικὸν πλωτὸν ἀεροδρόμιον.

— Κατὰ τὸ τελευταῖον ὑπουργικὸν συμβούλιον ἐνεκρίθη ἀναγκαστικὸς νόμος διά τοῦ ὁποῖου ἐπιβάλλεται ἑκτακτος προσωρινὴ φορολογία ἐπὶ ὅλων τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἀνω τῶν 500 κῶρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

— Τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον «Santa Isabel» ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Πέπα καὶ Κουμανταρέα ἀντὶ 90.000 δολλαρίων. Τὸ ἐν λόγω σκάφος εἶναι 2.647 τον. γκρός, 1.542 τον. νέτ καὶ 4.165 τον. φορτίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 213/1.11.1939)

DIMITRIS TAX FREE CARS

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ — ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΑΣ ΣΕ ΜΑΣ
Η ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΓΙΑ ΣΑΣ

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ

D. LAGOGIANNIS
Mijnsherenplein 1A
3081 CN Rotterdam
Phone: (010) - 423 17 17
Fax: (010) - 423 11 90
Telex: 28600 COSMO NL

Bankers:
National Bank of Greece
Rotterdam
Accountnr: 521528 - 510244
N.M.B. Ridderkerk
Accountnr: 68.24.23.963



TH. KASSELAKIS S.A.

Marine paints & heavy duty coatings as **KANSAI'S** associate

"sciencing tomorrow"

creating a better future with people and technology

The New
Anti - Fouling **TRIO**

Nu - Wave A/F
A true selfpolishing copolymer

Nu Life A/F
Tin Free A/F

Biox ST
Non - pollution A/F

ONE - COAT Nu CEP
Chelate Epoxy Penetration Makes surface preparations Easy

For details on our world wide service please contact our head office:
Imco Hellas - Th. Kasselakis S.A.

12, Akti Posidonos - Piraeus 185 31 - phone: 4173829(535), 4118788, Fax: 4176028 - tlx: 211807

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ

Περίπου το 70% της γήινης επιφάνειας καλύπτεται από νερό και το 70% αυτού του νερού έχει βάθος πάνω από 3 χιλιόμετρα. Οι ίδιοι οι ωκεανοί, αλλά και ο ωκεάνιος βυθός άφθονουν σε φυσικούς πόρους, όπως είναι τα μέταλλα, η ενέργεια και οι τροφές.

Στους ωκεανούς υπάρχει ζωή παντού, ακόμα και σε βάθος 10 χμ., καθώς τα έμβια όντα έχουν μία εκπληκτική ικανότητα προσαρμογής στο περιβάλλον τους. Η ηλιακή ενέργεια χρησιμοποιείται και στα μεγάλα βάθη, όπου οι οργανισμοί μεταχειρίζονται τα κατάλοιπα της θαλάσσιας ζωής των ανωτέρω στρωμάτων και με τη σειρά τους αφήνουν τα δικά τους κατάλοιπα για τους αποκάτω. Ωστόσο το 1978 ανακαλύφθηκε μία κανούργια μορφή ζωής σε περιοχές θειούχων πηγών σε βάθος 2,4 χμ. όπου η ζωή βασίζεται όχι πια στην ηλιακή ενέργεια ή την φωτοσύνθεση αλλά σε ιδιόμορφη χημική σύνθεση.

Στο θαλάσσιο βυθό βρίσκονται σε άφθονία κόνδυλοι, σε σχήμα πατάτας με διάμετρο πέντε περίπου εκατοστών, πλούσιοι σε μέταλλα. Σε όρισμένες περιοχές σε βάθη 6 χμ.

υπάρχουν μεγάλες ποσότητες τέτοιων κονδύλων ανά τετραγωνικό μέτρο που σχηματίζουν μία απέραντη δεξαμενή μετάλλων, όπως είναι το μαγγάνιο, ο χαλκός, το νικέλιο και το κοβάλτιο. Έξάλλου στις πλαγιές των υποθαλάσσιων βουνών σε βάθος 1 χμ. βρέθηκαν τεράστια πεδία με κοβαλιούχες κρούστες που έχουν πάχος 2-7 εκατοστών και περιεκτικότητα σε κοβάλτιο της τάξεως του 2% που θεωρείται ιδιαίτερα ικανοποιητική.

Μολονότι η ιστορία της ωκεάνιας εξόρυξης ανατρέχει στην εποχή του θρυλικού έρευνητή Τσάλλεντζερ το 1872, ο θαλάσσιος βυθός είχε μείνει στην ουσία ανέγγιχτος μέχρι της αναπτύξεως της ήχοβολιστικής τεχνολογίας. Σήμερα το σύστημα της ωκεάνιας εξόρυξης αποτελείται από ένα σκάφος έπιφανείας, ένα αναροφητικό άγκυρο και ένα έκκαπτικό μηχανήμα. Το τελευταίο αυτό κινείται σε έρπυστρες και συλλέγει τους κονδύλους όπως περίπου μία ηλεκτρική σκούπα, ενώ στις περιπτώσεις των κρουστών κοβαλτίου ή των θειούχων αποθεμάτων απαιτούνται πολυπλοκότερα μηχανήματα τα όποια βελτιώνει, προσαρμόζει και τελειοποιεί συνεχώς η σύγχρονη τεχνολογία.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η άνοδος των έπιτοκίων που εξήγγειλε η Bundesbank στις 5 Οκτωβρίου κατά μία μονάδα, έφερε το έπιτόκιο Lombard στα 8%-9% και το άναπροεξοφλητικό έπιτόκιο στην διατραπεζική αγορά στο 6%. Η απόφαση αυτή προκάλεσε την άλυσισιδωτή άνοδο των έπιτοκίων στην Εύρωπη (Ελβετία 6.5%, Βρετανία 15%, Γαλλία 9.5%).

Το δολλάριο συνεχίζει τα σκαμπανεβάσματα του έπηρεαζόμενο από μικρογεγονότα, ενώ οι παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών, με 3-4 δισεκ. δολλ. κάθε φορά, άποτελούν σταγόνα στον ωκεανό των ήμερησιών συναλλαγών στις διεθνείς χρηματογορές που ξεπερνούν στο σύνολό τους τα 500 δισεκ. δολλάρια.

Ο πληθωρισμός διεθνώς, δείχνει τάσεις άνόδου, άκόμη και στην Ιαπωνία, Γερμανία και Ελβετία προπύργια άλλοτε σταθερότητας. Έτσι, έχομε αντίστοιχα 2.8%, 3% και 4.5% αντίστοιχα σε έτήσια βάση, έναντι μέσου όρου των χωρών της ΕΟΚ 5.1%.

Δολλάριο ΗΠΑ

Οι άποφάσεις στην τελευταία συνάντηση των 7 Μεγάλων (24.9.89) σχετικά με τις έπιθυμητές τιμές του δολλαρίου, δέν έγιναν γνωστές αλλά είναι φανερό ότι συμφωνήθηκε η συγκράτησή του στα έπίπεδα των 187-190 μάρκων. Αυτό φαίνεται από την πτώση των τιμών του δολλαρίου την τελευταία έβδομάδα του Σεπτεμβρίου με την παρέμβαση όρισμένων Κεντρικών Τραπεζών (4 δισεκ. δολλ.). Έτσι ο μήνας έκλεισε στα 1.8725 μάρκα και 140.53 γιέν.

Τόν Οκτώβριο, το δολλάριο από τα 1.89 μάρκα, ξεπέρασε για λίγο (στις 10 και 11 Οκτωβρίου) τα 1.9155 μάρκα και τα 144.70 γιέν για να πέσει στα 1.8465 μάρκα και 141.20 γιέν στις 17 Οκτωβρίου όταν άνακοινώθηκε το έμπορικό έλλειμα του Αύγουστου που ξεπερνούσε τα 10.7 δισεκ. δολλ. (έναντι 9.5 δισεκ. που άναμενόταν).

Η πτώση των τιμών στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης στις 24 Οκτωβρίου προκάλεσε την επέμβαση της Federal Reserve για την στήριξη του δολλαρίου που είχε πέσει κάτω από 1.84 μάρκα και 142 γιέν.

Κατά τόν κ. Γκρήνσπαν, πρόεδρο της Federal Reserve, οι νομισματικές άρχές των ΗΠΑ δέν πρόκειται να χαλαρώσουν την πιστωτική πολιτική και έμμένουν στην άνάγκη έλέγχου του πληθωρισμού, πράγμα που σημαίνει ότι τα έπιτόκια θά παραμείνουν στα σχετικά ύψηλά τους σημερινά έπίπεδα, έστω και αν αυτό έπιβραδύνει την οικονομική άναπτυξη.

(Έτήσιος άριθμός κάτω του 2% τό τέταρτο τρίμηνο και 2.1% έως 2.3% για τό 1990).

Μάρκο Γερμανίας

Η αύξηση των Γερμανικών έπιτοκίων, προκάλεσε άνοδο των έπιτοκίων και των άλλων χωρών (έκτός της Άμερικής) και συνέχεια συνέβαλε στην άνοδο του μάρκου. Αυτό όμως δέν έμπόδισε τις τιμές του Χρηματιστηρίου Φραγκφούρτης να πέσουν μαζί με τις άλλες αγορές και μάλιστα ο δείκτης DAX, έχασε 214 μονάδες από 1589 στις 1375 (ή 13.5%), για να επανακάμψει στις έπόμενες

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Σημαντικές προτάσεις έγιναν στην τελευταία σύνοδο του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις χερσαίες ένδοκοινοτικές μεταφορές. Οι προτάσεις άναφέρονται κατ' άρχήν στον περιορισμό των συννοριακών έλέγχων των κρατών - μελών της Κοινότητας σε όλες τις όδικές και δι' έσωτερικών ύδάτων μεταφορές. Καί καλούν την Έπιτροπή της ΕΟΚ να προωθήσει την ψήφιση συμπληρωματικών διατάξεων για την κατάργηση του έλέγχου έπιβατών και έμπορευμάτων από της 1 Ιουλίου 1993.

Παράλληλα οι προτάσεις άναφέρονται στην έν τω μεταξύ άπλοποίηση της διασυννοριακής κινήσεως προσώπων και πραγμάτων στο έσωτερικό της Κοινότητας, ή όποια έχει άσυμφόρως καθυστερήσει. Υπολογίζεται πράγματι ότι οι άπώλειες λόγω των άσκόπων καθυστερήσεων στα σύνορα υπερβαίνουν έτησίως τα 17 έκατ. έκιοι. Οι λόγοι που προκαλούν τις έμπλοκές και την έπιμήκυνση των διατυπώσεων στους συννοριακούς σταθμούς είναι άφενός μέν η καθυστέρηση άποδοχής των Κοινοτικών διατάξεων και τό χάσμα που χωρίζει την ισχύουσα Κοινοτική νομοθεσία από την έφαρμογή της στην πράξη και άφετέρου η αντίδραση των έθνικών υπηρεσιών ή όποια έχει ως άποτέλεσμα την έλλειψη ύποδομής στους συννοριακούς σταθμούς, τα διαφορετικά ώράρια και τους διπλούς έλέγχους. Άσύμφορος έξάλλου είναι ο διαφορετικός ρυθμός προσαρμογής των χωρών της Κοινότητας, γεγονός που κινδυνεύει να όδηγήσει σε μία Κοινότητα με δύο ταχύτητες. Για την άρση των άνωμαλιών αυτών ή πρόταση ύποδεικνύει την άντικατάσταση του σημερινού συστήματος με σύστημα δειγματοληπτικών έλέγχων, την ίδρυση Κοινοτικής Τελωνειακής Υπηρεσίας και τη σύνταξη Κοινοτικού Τελωνειακού κώδικα για την όμοιομορφή έφαρμογή των σχετικών διατάξεων.

Τέλος η Έπιτροπή καλείται να έρευνήσει τις καταγγελίες κατά τις όποιες σε όρισμένες χώρες έφαρμόζεται άκόμη η καταβολή «φιλοδωρημάτων» για την έπισηπτευση του έκτελωνισμού καθώς και ή πρακτική της παροχής στους τελωνειακούς ύπαλλήλους ποσοστού έπί του προστίμου που έπιβάλλεται για παράνομες εισαγωγές. Η δημιουργία Γραφείων Παράπλων και ή σύσταση ίπταμένων υπηρεσιακών κλιμακίων για αϊφνίδιες έπιθεωρήσεις, άποτελούν ίσως άποτελεσματικά μέσα για την παρεμπόδιση ένδεχομένων καταχρήσεων έξουσίας στα σύνορα.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

συνεδριάσεις, χωρίς όμως να φθάσει το επίπεδο των 1640 μονάδων που είχε πιάσει μία εβδομάδα πριν, στις 10 'Οκτωβρίου.

Τα δεδομένα της Γερμανίας δείχνουν μία δυναμική εήμεροια οικονομία, μ' ένα αυξανόμενο πληθωρισμό, (3.1% τόν Αύγουστο έναντι 2.9% τόν 'Ιούλιο), ό οποίος και προκάλεσε την απόφαση της Bundesbank για άνοδο των επιτοκίων. Με την άνοδο αυτή, που φέρνει τα Γερμανικά επιτόκια πιο κοντά στα 'Ελβετικά, Γαλλικά και 'Αμερικανικά (δέν μιλάμε για τα Βρετανικά που βρίσκονται σε ύψος ρεκόρ - 15%), και τόν χαμηλό πληθωρισμό, τό μάρκο γίνεται νόμισμα πρώτης επιλογής.

Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι η άνοδος του μάρκου ίσως προκαλέσει μία αναπόφευκτη αναπροσαρμογή των ισοτιμιών του ΕΝΣ.

Λίρα 'Αγγλίας

Η λίρα συνεχίζει την καθοδική της πορεία και ήδη βρίσκεται κάτω από τα 2.93 μάρκα (έναντι 3.18 τόν Μάιο) και 1.5590 δολλ., και τούτο παρά τις παρεμβάσεις τόσο της Τράπεζας της 'Αγγλίας όσο και της 'Ιαπωνίας, για τήν στήριξη της στά επίπεδα των 3 μάρκων.

Τό Χρηματιστήριο του Λονδίνου άνταναν κλά την κατάσταση της οικονομίας και ό δείκτης Financial Times από τις 2426 μονάδες (ρεκόρ) στην αρχή Σεπτεμβρίου, έπεσε στις 2277 μονάδες στις 6 'Οκτωβρίου (μετά τήν άνοδο των Γερμανικών επιτοκίων και των Βρετανικών (στά 15%). 'Εν συνεχεία υπήρξε μία σχετική ανάκαμψη στις 2334 (13.10) και νέα πτώση στις 17 'Οκτωβρίου στις 2134 μονάδες (τό χαμηλότερο επίπεδο από τις 11 'Ιουνίου).

Στις 26 'Οκτωβρίου έγινε γνωστή η παραίτηση του κ. Λώσον, που αναμενόταν από καιρό ύστερα από τις διαφορές του με τήν κ. Θάτσερ σχετικά με τήν πορεία της Βρετανικής οικονομίας.

Γιέν 'Ιαπωνίας

Η πολιτική αστάθεια και τά χαμηλά επιτό-

κια συγκρατούν τήν τιμή του γιέν. 'Όλο τόν μήνα, τό γιέν διακυμάνθηκε από 141 στο δολλάριο στις 1 'Οκτωβρίου και 144.70 στις 10 'Οκτωβρίου (κατώτατη και ανώτατη τιμή του μηνός).

Τουναντίον ό δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου του Τόκιο Νικκεί, αφού άρχισε τόν μήνα στις 35623 μονάδες, έπεσε στις 16 'Οκτωβρίου (όπως και τά άλλα χρηματιστήρια) στις 34469 μονάδες, για νά ανακάμψει γρήγορα και νά πιάσει τις 35670 μονάδες (δεύτερο ύψηλότερο ρεκόρ όλων των εποχών), στις 23 'Οκτωβρίου.

Στις 11 'Οκτωβρίου, η 'Ιαπωνία, άκολουθώντας τήν άνοδο των επιτοκίων στις διάφορες χώρες (5 και 6 'Οκτωβρίου) αποφάσισε ν' αυξήσει τό προεξοφλητικό επιτόκιο κατά 1/2 μονάδα, βλέποντας με δέος τήν άνοδο του πληθωρισμού, τόν Αύγουστο, στο 2.8%!!

Η Δραχμή

Οί παρεμβάσεις της Τράπεζας της 'Ελλάδος στά καθημερινά Fixings συνεχίστηκαν και η δραχμή διατηρήθηκε σε σχετικά ύψηλά επίπεδα, αν και άφέθηκε νά πέσει έναντι του ECU κατά 1.4% (ύψηλότερη διολίσθηση τόν τελευταίο καιρό).

Η άνοδος 0.8% έναντι της λίρας άντατοπνίζει τήν γενική πτώση του 'Αγγλικού νομίσματος έναντι όλων των νομισμάτων.

Τό ύψος της υποτίμησης έναντι του ECU, όφειλεται βασικά στην άνοδο του Γερμανικού μάρκου κατά 1.9%, του Γαλλικού φράγκου και τά 1.6% και της 'Ιταλικής λιρέτας κατά 1.3%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμή δολλαρίου Ν. 'Υόρκης

	30.9.89	25.10.89	Διαφ%
Μάρκ. Γερμ.	1.8813	1.8335	- 2.5
Λίρ. 'Αγγλ.	1.6315	1.6055	+ 1.6
Φρ. 'Ελβ.	1.6105	1.6086	- 0.1
Φρ. Γαλλ.	6.3295	6.2315	- 1.5
Λίρ. 'Ιταλ.	1371.0	1345.0	- 1.9
Γιέν 'Ιαπ.	140.53	141.33	+ 0.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
'Επιτόκια Καταθέσεων
Λονδίνου 25.10.89

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 9/16	8 5/8	8 7/16
Μαρ. Γερμ.	7 15/16	7 15/16	8 1/16
Λίρ. 'Αγγλ.	15 1/16	15 1/16	14 13/16
Φρ. 'Ελβετ.	7 9/16	7 13/16	7 13/16
Φρ. Γαλλ.	10 1/16	9 15/16	10 1/8
ECU	10 3/8	10 3/8	10 1/4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Fixing Τράπεζα 'Ελλάδος

	30.9.89	25.10.89	Διαφ.%
Δολλ. ΗΠΑ	164.025	164.420	- 0.2
Μαρ. Γερμ.	87.800	89.460	- 1.9
Φρ. 'Ελβετ.	101.288	102.000	- 0.7
Λίρ. 'Αγγλ.	266.500	264.460	+ 0.8
Φρ. Γαλλ.	25.884	26.300	- 1.6
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	12.040	12.193	- 1.3
Γιέν 'Ιαπ. (100)	117.730	116.225	+ 1.3
ECU	180.926	183.414	- 1.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Δείκτες Χρηματιστηρίων

	30.9.89	25.10.89	Διαφ.%
Dow Jones	2708.0	2663.0	- 1.7
Fin. Times (Λονδ.)	2299.4	2149.3	- 6.5
Fax (Φραγκ.)	1574.4	1481.1	- 5.9
C.A.g. (Παρίσι)	557.3	521.6	- 6.4
Nikkei (Τόκιο)	35637	35442	- 0.5
Zurich	685.5	649.9	- 5.2
'Αθηνών	516.7	472.3	- 8.6

Σ.Σ.: Τήν στήλη των Χρηματοοικονομικών εξελίξεων επιμελείται ό Οικονομολόγος - Καθηγητής 'Αγαμν. Μάντικας.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.445 • 4510.316 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213
TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

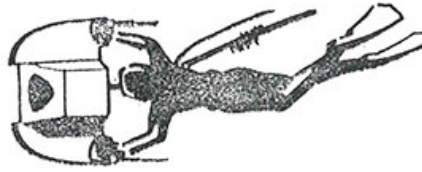
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 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

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΞΟΦΛΗΘΗΚΑΝ ΟΙ ΟΦΕΙΛΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΣ NAT

Κύριε Διευθυντά,

Στό φύλλο 1303/1061 της 15.9.1989 του περιοδικού σας εδημοσιεύθη σχόλιο (σελ. 10) που ανέφερετο στην «Ελληνική Ακτοπλοία» και μεταξύ άλλων στις οφειλές της προς το NAT από ναυτολόγια και τις ενέργειες του NAT για την είσπραξή τους.

Σχετικά με το θέμα αυτό επιτρέψτε μου να σας γνωρίσω ότι, μετά από πολλές προσωπικές μου ενέργειες προς όλες τις κατευθύνσεις, αλλά και της νέας Διοικήσεως της «Ελληνικής Ακτοπλοίας», εξοφλήθη ήδη η έκκρεμο ύψους οφειλή και αντικαταστάθηκαν τα ναυτολόγια των πλοίων της.

Ός προς το παρελθόν, πληροφοριακά πρέπει να σας ενημερώσω ότι για την οφειλή που έκκρεμο τότε, το NAT βεβαίωσε την οφειλή στο Δημόσιο Ταμείο, την 3.4.1989 και κατέθεσε μήνυση κατά των 1) Σοφούλη Κωνίνου, 2) Σόρτικου Γεωργίου, 3) Βαρβάκη Κωνίνου, 4) Ζαφείρη Ευαγ. 5) Κανέλλου Σπυρ. και 6) Ανδρουλάκη Ιωάννου, την 31.3.1989 και 3.4.1989.

Ο λόγος για τον οποίο δεν απήντησα εμμέσως στο ερώτημα που είχατε απευθύνει προσωπικά σε μένα, ήταν ότι κατά τον χρόνο εκείνο οι προσπάθειές μου βρισκόταν σε εξέλιξη και θεώρησα ότι θα ήταν περισσότερο εποικοδομητική μία απάντηση —

ίσως κάπως πιο καθυστερημένη — που θα περιείχε όμως θετικά αποτελέσματα, αντί για περιγραφή προσπαθειών και προοπτικών.

Ευχαριστώντας εκ των προτέρων για την φιλοξενία.

Με εκτίμηση
ΓΡ. Ι. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ
Πρόεδρος του NAT

Πειραιάς, 23 Οκτωβρίου 1989

Σημ. Συντ.: Χαιρόμαστε ιδιαίτερα και για την ευαισθησία του Προέδρου του NAT κ. Τιμαγένη αλλά και για την αποτελεσματικότητα των ενεργειών του που έφεραν στο Ταμείο του «Όργανισμού» τις καθυστερούμενες οφειλές από ναυτολόγια των πλοίων της κρατικής εταιρείας «Ελληνική Ακτοπλοία». Και θέλουμε να επισημάνουμε ότι από τον κ. Τιμαγένη θα υπάρξουν διευκρινίσεις και για το θέμα των 110 περιπτώσεων σημαντικών οφειλών προς το NAT — πάντοτε από ναυτολόγια — που όπως είχε δηλώσει στις 5 Οκτωβρίου ο απελευθωμένος Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης και ενωρίτερα ο Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ και μέλος του Δ.Σ. του NAT κ. Άθαν. Σταματοπούλος έκκρεμων από πολύ καιρό και δεν έχουν βεβαιωθεί στο Δημόσιο Ταμείο αλλά ούτε έχουν υποβληθεί και μηνύσεις. Είναι αυτονόητο ότι οι διευκρινίσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα σχετικά στοιχεία για να μην θιγεται με γενικεύσεις ή ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια — έμεις γνωρίζουμε ναυτιλιακές εταιρείες που εξοφλούν τις προς το NAT εισφορές από τα ναυτολόγια των πλοίων που διαχειρίζονται κά-

θε τρεις μήνες χωρίς δυστυχώς να ενεργοποιηθεί και η σχετική ρύθμιση του πρώην Υπουργού κ. Στάθη Αλεξανδρή που καθόριζε ότι στις περιπτώσεις αυτές — της εξοφλήσεως δηλαδή των οφειλών του τρίμηνου — η σχετική απόδειξη θα εξομειούτο με οριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως, φυσικά για το συγκεκριμένο τρίμηνο χρονικό διάστημα. Με την ευκαιρία αποκαλύπτουμε ότι πλοιοκτήτης ο οποίος καταβάλλει κάθε τρεις μήνες στο NAT περισσότερα από 250.000 δολάρια αισθάνεται ένοχος εάν υπάξει από λόγους ανεξάρτητους της θελήσεώς του καθυστέρηση πέντε έως δέκα ημερών στην εξόφληση των οφειλών του προς το NAT!

ΤΑ ΟΝΟΜΑΤΑ (ΤΙΤΛΟΙ) ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Υπάρχουν σ' εκατοντάδες σ' ολό τον κόσμο Έλληνικές ναυτικές εταιρείες που και από νομική ακόμη ανάγκη, εκτός από την επωνυμία τους (συνήθως σε αγγλική ή ισπανική γλώσσα), πρέπει να έχουν και ένα τίτλο, ένα όνομα (π.χ. Άνωνυμος Εταιρεία ναυτικών επιχειρήσεων «Ο Ποσειδών» η «Ναυτίλος» η «Δίας», αγγλικά: Bygon Co., Hastings Co. Ltd. κ.α.).

Οι νομικοί διδάσκουν πως «το διακριτικό γνώρισμα η τίτλος της επιχείρησης αποτελείται εκ πραγματικού ή φανταστικού ονόματος ελευθέρως εκλεγμένου υπό του επιχειρηματίου». Το θέμα μας είναι ποια είναι η χρήση αυτού του ελευθέρου δικαιώματος του Έλληνα πλοιοκτήτη για την ονοματοθεσία, εκτός του πλοίου του, και της εταιρείας του.

Σ' ένα από τελευταία τεύχη (1264/1022 της 1.2.1988) του εγκριτού περιοδικού σας παρήρθη πώς στον κατάλογο των σοβαρώτερων Έλληνικών ναυτικών εταιριών επί συνόλου 131, των μεγαλύτερων, επαναλαμβάνω εταιριών Έλλήνων πλοιοκτητών, οι 84 έχουν ακόμη Έλληνικό τίτλο και οι 47 εντελώς ξενικό. Και είναι πολλές φορές πολύ επιτυχημένος αυτός ο Έλληνικός τους τίτλος, όπως εταιρία «Πλειάδες», «Κυκλάδες», «Πυρσός», «Ευπλοία», «Α-στρον», «Χαλκηδών», «Εφεσος», «Ακρα», «Υδρούσα», «Ναυκρατούσα», «Αδέρφια».

Εκεί που η κατάσταση είναι απελπιστική, είναι με τις εταιρίες μας που έχουν ξενικό όνομα, όνομα εντελώς ασχετο με τον τόπο μας και με τη γλώσσα μας, όνομα που δε δείχνει κανένα δεσμό πιά μ' αυτή. Και τότε κακό είναι πως αυτές οι εταιρίες (έφοπλιστικές, πρακτορειακές, προμηθευτικές κ.α.) είτε βρίσκονται στην Ελλάδα η εξω από τη χώρα μας, ολό και αποκτούν ξένα ονόματα, τα Έλληνικά είναι μειοψηφία σ' αυτές. Έτσι η παρακολούθηση του φαινομένου για έναν Έλληνα φιλόλογο αποβαίνει πολύ κουραστική, για να μη πούμε απογοητευτική.

Γιατί όμως να μη κάνουμε μία διδασκαλία, μία καθοδήγηση; Ακόμη και οι ξένοι έχουν ονόματα από την Ελληνική μυθολογία π.χ. άρκτα, ενώ αντιθέτως οι δικοί μας σπανίως καταφεύγουν στην πλούσια μυθολογία μας και ιστορία. Νομίζω πως δεν πρέπει να σταθούμε αδρανείς η αδιάφοροι και πρέπει να επεξεργασθούμε όλες τις περιπτώσεις.

Φιλικά
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτρα, 10/10/89

Metalock INTERNATIONAL

General ship repairs and industrial services in Portugal



Metalock International Ltda

Armazem B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Tlx: 42753 MLOCK P

- SHIP REPAIRS
(Exclusive repair berth
210 metres long,
8 metres draught)
- DIESEL ENGINE
SERVICING
- ON-SITE
MACHINING
(including crankshaft
rectification)

Metalock do Brasil LTDA

Marine Services in Brasil

Authorised service facilities for:
Anschütz · Comsat · Fuji Electric ·
Grandi Motori/Fincantieri · Gravinger
Smoke Mist Detectors · Mackay
Marine · MaK · Marconi Marine ·
Pielstick · Racal Decca Service ·
Raytheon · Reintjes Reduction
Gears · Stork-Werkspoor Diesel ·
Sulzer · VAF Viscotherm



Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 263.6043 Fax: (21) 263.2360

Agents for Marine Services
Cyprus: John Gibbon & Sons Ltd Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013
Fax: (51) 20760
England: A. & P. Appleford Ltd Tel: 01-408 1948 Tlx: 263884
Fax: 01-930 7807
Germany: C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466
Greece: S.S.R.S. Ltd Tel: (1) 4133 902 Tlx: 212282
India: Interlinks Marine Pvt Ltd Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 0116428
Hong Kong: Shipcare Ship Services Ltd Tel: 5-297979 Tlx: 71658
USA: Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050

Πάλι δέν θά ψηφίσουν οί Ναυτεργάτες

Του κ. ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ



ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ:

Ο Θανάσης Βαρίνος είναι υποψήφιος Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στην Χίο. Είναι πλοίαρχος Ε.Ν., και διετέλεσε γενικός διευθυντής μεγάλης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας στην Νότια Αμερική. Εργάστηκε σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Νέα Υόρκη, στο Λονδίνο, στην Βραζιλία και στον Πειραιά. Είναι εκλεγμένος Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Πλοιαρχών Ε.Ν., Αντιπρόσωπος στην Π.Ν.Ο., στο Εργατικό Κέντρο Πειραιά και μέλος του Γενικού Συμβουλίου της Γ.Σ.Ε.Ε.

Την τελευταία τετραετία μετέχει σε συμβούλια που εποπτεύονται από το ΥΕΝ, όπως, το Δ/Σ του Οίκου, το συμβούλιο Δημοσίων Ναυτικών Σχολών κ.λ.π. Ήταν συνεργάτης της ομάδας Κοινοβουλευτικού έργου της Νέας Δημοκρατίας. Είναι ιδρυτικό μέλος της ΔΑΚΕ, εκλεγμένο μέλος του Ελληνικού Συμβουλίου για τους πρόσφυγες που εποπτεύεται από τον Ο.Η.Ε. και τακτικός συνεργάτης του Β.Β.Σ. για ναυτιλιακά θέματα.

Στις εκλογές του Ιουνίου ήταν υποψήφιος Βουλευτής στην Χίο, όπου τιμήθηκε από 6.000 συμπολίτες του, οι οποίοι στην συντριπτική τους πλειοψηφία είναι ναυτικοί.

Σύμφωνα με το Σύνταγμα άρθρο 51, παράγρ. 4 «Νόμος, δύναται να όριζει τα της άσκησης του έκλογικού δικαιώματος υπό των εκτός της επικρατείας ευρισκομένων εκλογέων. Προκειμένου να υλοποιηθεί ή έπιταγή του Συντάγματος, απαιτείται Νόμος που θα δίδει την δυνατότητα στους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία, να άσκούν το έκλογικό τους δικαίωμα μέσα στο πλοίο.

Από το 1984 μέχρι σήμερα τα ναυτεργατικά σωματεία και ιδιαίτερα ή Ένωση Πλοιαρχών είχαν υποβάλει ολοκληρωμένα Σχέδια Νόμου, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ή έπιταγή του Συντάγματος και οί ναυτικοί έπιτέλους να ψηφίσουν όπου και αν εύρισκονται.

Δυστυχώς, όλες, οί Κυβερνήσεις με άσθηκτες δικαιολογίες, απέφυγαν συ-

στηματικά να δώσουν την δυνατότητα στους Έλληνες ναυτικούς να άσκησουν το έκλογικό τους δικαίωμα. Δέν μπορούμε να ξεχάσουμε ότι ό τέως ύπουργός, Ε.Ν. κ. Βασίλης Σαραντίτης, δήλωσε ότι «όλα τα μέτρα που πήρε τό Ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας άποφασίστηκαν με την σύμφωνη γνώμη των ναυτεργατών. Ομως, θα ήταν πολύ ευκολο να διαπιστώσουμε κατά πόσο συμφώνησαν οί ναυτεργάτες στην καταστροφή της Έμπορικής Ναυτιλίας που συντελέστηκε την τελευταία δετία, αν είχαν τό δικαίωμα να ψηφίσουν.

Πώς έξηγειται ό Δημόσιος Υπάλληλος, ό στρατιώτης, ό ναύτης του Π.Ν. (που υπηρετεί εκτός της έκλογικής του περιφέρειας) να μπορεί να ψηφίζει όπου βρίσκεται και ό ναυτεργάτης που μεταφέρει τους ψηφοφόρους, η στέλνει

τό συνάλλαγμα για να στηρίξει την οικονομία της χώρας μας, να μην μπορεί να ψηφίσει, είναι ένα έρώτημα — διαμαρτυρία που άπευθύνουν οί Έλληνες ναυτικοί στους ύπουργούς Έσωτερικών και Ναυτιλίας.

Ο ναυτεργατικός κόσμος ζήτησε από την Κυβέρνηση Τζαννή Τζαννετάκη, να καταθέσει στην Βουλή νόμο για την ψηφο των ναυτικών, ούτως ώστε τόν Νοέμβριο να δοθεί ή δυνατότητα στους χιλιάδες ναυτεργάτες που βρίσκονται στις ράδες του Περαικού, του Ρίο Ντέ Λά Πλάτα, σ' αυτούς που μεταφέρουν τους ψηφοφόρους στα νησιά μας, σ' αυτούς που ταξιδεύουν στις φουρτουνιασμένες θάλασσες του Άτλαντικού και του Ειρηνικού, για να στέλνουν δισεκατομμύρια δολάρια στην Πατρίδα, να ψηφίσουν.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6480
PHONE: 362-0044
362-0086
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία, ο έμπορικός στόλος της Σοβιετικής Ένωσης στις 6 Ιουλίου 1989 περιλάμβανε 2.821 πλοία, 16.995.882 τον. γκρός ή 22.935.157 τον. d.w. Κατά κατηγορίες ή σύνθεση του στόλου αυτού έχει ως ακολούθως:

- 289 πετρελαιοφόρα 3.686.678 τον. γκρός (5.790.890 τον. d.w.),
- 25 χημικά και ύγραριοφόρα 323.531 τον. γκρός (414.497),
- 178 μικτά Ο/Ο και ΟΒΟ 3.752.054 τον. γκρός (6.406.504),
- 1.129 φορτηγά 6.916.020 τον. γκρός (8.630.331),
- 67 κοντέινερς 888.360 τον. γκρός (870.467),
- 202 επιβατηγά 482.973 τον. γκρός (108.327),
- 34 παγοθραυστικά 217.742 τον. γκρός (99.063),
- 30 έπιστημονικών έρευνών 127.429 τον. γκρός (773.697),
- 372 σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας (ρμουλκά, βυθοκόροι κ.λ.π.), 250.511 τον. γκρός (147.410) και
- 495 αλιευτικά και διάφορα άλλα σκάφη 459.544 τον. γκρός (393.871).

Τό πρόβλημα αντικαταστάσεως των παλαιών και άπρηχαιωμένων πλοίων άποτελεί τό οξύτερο πρόβλημα της σοβιετικής ναυτιλίας. Προς τό σκοπό αυτό ένα τεράστιο πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων έχει αναληφθεί ήδη από τη δεκαετία του 1960, τό όποιο όμως παρουσίασε μεγάλη καθυστέρηση στην εκτέλεσή του σ' όλη την επόμενη δεκαετία όσο και στις άρχές της τρέχουσας. Γεγονός πού έχει άφήσει την ΕΣΣΔ μέ στόλο του όποιο ή μέση ήλικία υπερβαίνει τά 15 έτη.

Άλλά και γιά σήμερα ή εκτέλεση του προγράμματος ανανέωσεως παρουσιάζει σχεδόν άνυπέρβλητες δυσχέρειες διότι: α) ύπάρχει έλλειψη ντόπιας δυναμικότητας και τεχνογνωσίας γιά τή ναυπήγηση των τύπων και του άριθμού των πλοίων πού χρειάζονται β) οί τιμές των

νέων ναυπηγήσεων σ' όλο τόν κόσμο έχουν ύψωθεί δραματικά λόγω περιορισμένης προσφοράς και μεγάλης ζητήσεως και γ) οί τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν επίσης ύψωθεί σημαντικά λόγω της βελτιώσεως των συνθηκών της άγοράς. Γιά τούς λόγους αυτούς ένα πρόγραμμα αντικαταστάσεως θά στοιχίσει πολύ περισσότερο από όσο θά στοιχίζε πρό πενταετίας. Παρά τούς λόγους αυτούς ή ανανέωση του στόλου είναι τόσο επιτακτική ώστε άποτελεί τό πρώτο άρθρο όλων των προγραμμάτων τόσο της κεντρικής Marflot όσο και των επί μέρους εταιριών. Καί μάλιστα μέ ιδιαίτερη έμφαση προς τίς ναυπηγήσεις και όχι προς τά μεταχειρισμένα. Έξάλλου θεωρείται βέβαιο ότι ή εκτέλεση των προγραμμάτων αυτών θά κατευθυνθεί προς τό έξωτερικό, πρώτον μέν γιατί, όπως έλέχθη, ή έγχώρια ναυπηγοβιομηχανία δέν έχει τήν άπαιτούμενη πείρα γιά όρισμένες αναγκαίες κατηγορίες σκαφών, όπως τά κοντέινερς και τά πολλαπλής χρήσεως φορτηγά και δεύτερον γιατί ενώ άλλοτε οί παραγγελίες έξωτερικού έτοποθετούντο μέ διάφορες μορφές στην Άνατολική Εύρώπη και τή Φινλανδία, σήμερα ή τοποθέτηση στη Δυτική Εύρώπη και τήν Άπω Άνατολή θεωρείται πολύ πλεονεκτικότερη. Σημειωτέον ότι τά συμβόλαια αυτά χρηματοδοτούνται τουλάχιστον έν μέρος μέ συνάλλαγμα πού συγκεντρώνει ή ΕΣΣΔ από τή ναυπήγηση πλοίων Δυτικοευρωπαίων έφοπλιστών, σήμερα όμως φαίνεται μάλλον άπίθανο νά άνοίξει ή ΕΣΣΔ τά ναυπηγεία της σέ ξένους παραγγελείς. Γιά όλες αυτές τίς αιτίες πολλοί άρμόδιοι και υπεύθυνοι πιστεύουν ότι ή ανάπτυξη του στόλου στό έγγύς μέλλον δέν είναι δυνατό νά πραγματοποιηθεί τουλάχιστον στην επιθυμητή έκταση.

Κατά τά στοιχεία του Λούδς Ρέτζι-στερ οί ύπάρχουσες σήμερα σοβιετικές παραγγελίες σέ ξένα ναυπηγεία περιλαμβάνουν 135 μονάδες μέσου ή μι-

κρού μεγέθους μέ προθεσμίες παραδόσεως μέχρι τό 1992. Στίς παραγγελίες αυτές ανήκουν 42 φορτηγά 4-8.000 χιλ. τόννων σέ ναυπηγεία της Τουρκίας, Πολωνίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας και Σιγκαπούρης, 13 τάνκερς προϊόντων των 3-7.000 τόννων σέ ναυπηγεία της Ρουμανίας, Φινλανδίας και Βουλγαρίας, 40 μεγάλα αλιευτικά και όκτώ ρό-ρό των 17.000 τόννων σέ ναυπηγεία της Άνατολ. Γερμανίας, επτά μπάλκερς των 42.000 τόννων σέ ναυπηγεία της Ν. Κορέας, τέσσερα ύγραριοφόρα 13.000 τόννων σέ ναυπηγεία της Δυτ. Γερμανίας καθώς και διάφορα άλλα σκάφη (βοηθητικά, φέρυ κ.λ.π.) σέ Νορβηγικά και Πολωνικά ναυπηγεία.

Σήμερα ή Σοβιετική ναυτιλία γνωρίζει γιά πρώτη φορά ένα θερμότερο κλίμα έλπιδοφόρου προοπτικής χάρη στην άπελευθέρωσή της από τά δεσμά του Κράτους πού επέφερε τό καθεστώς της περεστρόϊκα. Μέχρι τώρα ή κυριαρχία του κεντρικού προγράμματος πού καθήρτιζε ή Κεντρική Ύπηρεσία του Ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας (Morflot) ήταν φοβερά άσφυκτική γιά τίς επί μέρους ναυτιλιακές εταιρίες. Σήμερα οί 17 τέτοιες εταιρίες πού διαθέτει ή χώρα γιά τήν κάλυψη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σ' όλη τήν έκτασή της από τόν Άρχάγγελο μέχρι τήν Κασπία, αρχίζουν νά έχουν τίς δικές τους θέσεις και τή δική τους άποψη γιά τό μέλλον τους. Οί δυσμενείς συνθήκες της ναυτιλίας και τά έλαττώματά της, όπως είναι ή παλαιότητα του στόλου, τά άπρηχαιωμένα ναυπηγικά και έπισκευαστικά κέντρα, οί έλλειψεις λιμενικές εύκολίες και ή έλλειψη ρευστών και ξένου συναλλάγματος, συζητούνται και σχολιάζονται ετσι πού πολλές φορές δίνεται ή εντύπωση ότι τά πράγματα πηγαίνουν προς τό χειρότερο. Όστόσο ή αλήθεια είναι ότι πηγαίνουν προς τό καλύτερο. Από λειτουργική άποψη οί ναυτιλιακές εταιρίες άπολαύουν πολύ μεγαλύτερης έλευθερίας, πολιτικής και οικονομικής.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Τό Κέντρο θέτει πολύ λιγότερους στόχους και αφήνει μεγάλα περιθώρια χειρισμών και πρωτοβουλίας. Άλλα και από οικονομική αποψη ή ελευθερία δράσεως είναι πολύ μεγαλύτερη, αφού οι εταιρίες μπορούν να κρατούν ένα μέρος των κερδών τους για δική τους χρήση και μπορούν ακόμα να αποδύονται σε μικτές επιχειρήσεις με ξένες εταιρίες.

Στό πολύπλοκο δίκτυο της οργανώσεως της σοβιετικής ναυτιλίας ιδιαίτερο ρόλο παίζει τώρα ή μοναδική στο είδος της Sovcomflot που ιδρύθηκε για να δώσει στην ΕΣΣΔ μεγαλύτερη εμπορική και στρατηγική ευελιξία στην ανάπτυξη του εμπορικού στόλου της και ή οποία από τον Ιούλιο του 1988 κατέστη μετοχική εταιρία με έκτακτη λειτούργεια ελευθερία υπό την αιγίδα φυσικά του Υπουργείου Ναυτιλίας (Morflot), τό οποίο και κατέχει τήν πλειοψηφία των μετοχών της, του υπολοίπου διανεμημένου μεταξύ έπτά εκ των ναυτιλιακών εταιριών. Η Sovcomflot διαθέτει ένα σύνολο 129 πλοίων, 1.820.369 τόν. d.w., από τό οποία 21 είναι μπάλκερς, 4 OBO, 9 φορτηγά, 16 τάνκερς, 4 χημικά και διάφορα άλλα βοηθητικά σκάφη. Τά πλοία αυτά δέν τό εκμεταλλεύεται ή ίδια αλλά για λογαριασμό τους οι ως ανω εταιρίες ανάλογα με τόν αριθμό των μετοχών τους. Μέσα στις καταστατικές αρμοδιότητές της είναι ή αγορά, πώληση και ναύλωση πλοίων, ή εκμετάλλευση επιβατηγών σκαφών, ή σύσταση κοινών επιχειρήσεων με ξένους και ή διαπραγμάτευση στις ξένες αγορές κάθε υποθέσεως που αφορά μεταφορά αγαθών και προσώπων. Η έκτακτη αυτή ελευθερία δράσεως είναι ίσως τό μυστικό χάρη στο οποίο κατάφερε από τό τρία πλοία του 1973 να διαθέτει σήμερα τόν στόλο των 129 πλοίων.

Όπως προαναφέραμε ή ναυτιλιακή δραστηριότητα της ΕΣΣΔ είναι κατανοημένη γεωγραφικά σε 17 μεγάλες ναυτιλιακές ανεξάρτητες εταιρίες. Οι εταιρίες αυτές είναι οι ακόλουθες: Η Baltic με έδρα τό Λένινγκραντ. Η Northern Shipping με έδρα τόν Άρχάγγελο. Η Murmansk με έδρα τό Μουρμάνσκ. Η Estonian με έδρα τό Ταλίν. Η Latvian με έδρα τή Ρίγα. Η Lithuanian με έδρα τή Κλαϊπέντα. Η Far Eastern με έδρα τό Βλαδιβοστόκ. Η Primorsk με έδρα τό Πετροπαβλόφσκ. Η Black Sea με έδρα τήν Όδησσό. Η Novoship με έδρα τό Νοβοροσίσκ. Η Soviet Danub με έδρα τήν Ισμάιλ. Η Georgian με έδρα τό Βατούμι. Η Azon με έδρα τή Μαριούπολη.

Η Caspian με έδρα τό Βακού και ή Middle Asia με έδρα τό Τσαρκώφ.

Πρώτη αναμφισβήτητη εταιρία της ΕΣΣΔ και ίσως όλου του κόσμου είναι ή γιγάντια Black Sea Shipping (Blasco) με τό 260 πλοία της 5 σχεδόν εκατ. τόνων d.w., τό 11 λιμάνια της και τό τρία ναυπηγεία της. Κατέχει τό 30% του συνολικού κόστους της Morflot. Ειδικεύεται κυρίως σε μεταφορές ξηρών φορτίων με κύριες αγορές τήν Κούβα, Ινδία και Βιετνάμ, προς τις οποίες διαθέτει έννεα τακτικές γραμμές. Παράλληλα είναι ή μεγαλύτερη Ρωσική εταιρία επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων. Με μέση ηλικία στόλου 15,5 ετη επιδιώκει τή μαζική ανανέωσή του και έχει ήδη τοποθετήσει παραγγελίες 50 νέων πλοίων.

Από τις ναυτιλιακές εταιρίες της Βαλτικής (Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία) σημαντικότερη είναι ή Latvian Shipping Co. με έδρα τή Ρίγα της Λετονίας. Ευνόηθηκε ιδιαίτερα από τήν περυσινή κρίση και είναι μία από τις πρώτες αυτοχρηματοδοτούμενες ναυτικές εταιρίες της χώρας. Διαθέτει στόλο 108 πλοίων 1,2 εκατ. τόν. d.w., ποσοστό 75% απαρτίζεται από τάνκερς και πλοία - ψυγεία μέσης ηλικίας 11 ετών. Έχει υπό ναυπήγηση τρία πλοία (2 τάνκερς και 1 υγραεριοφόρο).

Μία άλλη εταιρία που ευνόηθηκε από τήν Περσική κρίση είναι και ή Primorsk Shipping που έδρεύει στη μακρινή Nakhodka στην Ιαπωνική Θάλασσα. Λόγω της μεγάλης απόστασεως από τή Μόσχα ή εξάρτηση από τό Κέντρο παρουσίαζε τεράστιες δυσχέρειες από τις οποίες τώρα απηλλάγη. Κατάφερε τόν περασμένο χρόνο να πετύχει τό ρεκόρ του ξένου συναλλάγματος αξίας οκτώ εκατ. ρουβλίων τό οποίο ελπίζει να τριπλασιάσει έφέτος. Έχει σήμερα 53 πλοία 528.000 τόνων και ειδικεύεται κυρίως στα τάνκερς με τό οποία εξυπηρετεί σχεδόν κατά τό δύο τρίτα τήν εσωτερική αγορά. Έχει προγραμματίσει ριζική ανανέωση του στόλου της μέχρι τό 1993 και πραγματοποιήσε ήδη τις πρώτες παραγγελίες της, στο έσωτερικό καθώς και στη Γιουγκοσλαβία και Φινλανδία.

Πάντως ή μεγαλύτερη από τις τέσσερις ναυτικές εταιρίες της Σοβιετικής Άπω Ανατολής είναι αναμφίβολα ή Far Eastern shipping Co. (Fesco) ή οποία διαθέτει 219 πλοία δύο σχεδόν εκατ. τόν. d.w. Συγχρόνως, έλέγχει 10 λιμάνια και τέσσερα έπισκευαστικά κέν-

τρα. Ένεργει πάσης φύσεως μεταφορές (εκτός πετρελαίου) και εξυπηρετεί βασικά τήν Άρκτική και βορειανατολική περιοχή της Ρωσίας. Είναι έξάλλου εκ των εταιριών που εκμεταλλεύεται ύπερωκεάνια, κρουαζιερόπλοια καθώς και πλοία τακτικών γραμμών με Αυστραλία, Ν. Ζηλανδία, Ινδία, Ιαπωνία κλπ.

Μεγάλη επίσης ναυτιλιακή εταιρία είναι και ή Baltic Shipping Co. με έδρα τό Λένινγκραντ, ή οποία κατέχει στόλο 170 πλοίων δύο και πλέον εκατ. τόν. d.w. Τό μέγα μειονέκτημά της είναι ή μεγάλη μέση ηλικία του στόλου της που φθάνει τό 17 ετη. Όπως είναι φυσικό αντιμετώπιζει άμεσο θέμα ανανεώσεως, τό οποίο έχει αρχίσει να προωθεί είτε με νέες ναυπηγήσεις είτε με αγορά νέων σχετικών μεταχειρισμένων πλοίων. Η εταιρία αυτή είναι ιδιαίτερα γνωστή στον υπόλοιπο κόσμο και ιδίως στις τακτικές γραμμές και στις αγορές των κρουαζιεροπλοίων.

Άλλη μεγάλη εταιρία στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας είναι και ή Novorossiysk Shipping Co., γνωστή κυρίως ως Novoship ή οποία έδρεύει στο Νοβοροσίσκ. Κατέχει σήμερα 105 πλοία 4,9 εκατ. τόν. d.w. μεταξύ των οποίων 76 τάνκερς. Άσχολείται κυρίως, στη μεταφορά πετρελαίων, υπολογίζεται δέ ότι τό 1988 μετέφερε τό 60% του συνολικού μεταφερόμενου, καθαύρου πετρελαίου. Έχει προγραμματίσει παραγγελίες 20 νέων πλοίων σε ναυπηγεία της Ν. Κορέας μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τάνκερς των 147.000 τόν., OBO των 76.000 τόν. και πλοία μεταφοράς προϊόντων των 40.000 τόνων.

Δέν μπορεί να κλείσει ή σύντομη αυτή εκθεση της σοβιετικής ναυτιλίας, χωρίς να μνημονευθεί ή πρακτορειακή - ναυλομεσιτική υπηρεσία τήν οποία εκφράζει ή ιδιαίτερα γνωστή στο έξωτερικό Sovfract μέσω της, οποία ένεργούν κατά κανόνα τις ναυλώσεις τους, οι ναυτιλιακές εταιρίες και ή οποία εκσυγχρονίζεται για τό διαθεσίμως, τό ρόλο της υπό τό νέο καθεστώς. Επίσης ή εξ αυτής, άποσπασθείσα τό 1982 Sovbunker ή οποία από τό 1987 εργάζεται ως εμπορική επιχείρηση χωρίς κρατική ύποστήριξη. Κυριαρχεί στην έγχώρια ναυτιλιακή τραπεζική αγορά αλλά συγχρόνως δραστηριοποιείται σε παροχή ένεργειας, προς τις εταιρίες του Morflot, στην έκτέλεση έπισκευών στο έξωτερικό και στην προμήθεια ανταλλακτικών.

Ε.Σ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

BC MARINE TAPE

A strong tape for steel Hatch Cover watertight sealing.



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester. These combine to produce a tape capable

of withstanding the harshest of conditions while providing a watertight seal. It's adhesive properties allow for application to metal or concrete. A perfect choice for your sealing requirement!

ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιά περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήστε με:

DORIAN LTD. — ΤΗΛ. 4525061 - 4180378 — TLX: 21-1944 CHRI GR

Πύλος και 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 (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Κοινή επιχείρηση της Vernicos Yachts μέ τά γνωστά γαλλικά ναυπηγεία Beneteau

Η εταιρία Vernicos Yachts επεκτείνει συστηματικά τις συνεργασίες της με διεθνώς γνωστούς οικους. Ήδη, όπως αναγγέλθηκε σε ειδική εκδήλωση που έγινε στις 18 Οκτωβρίου στον Ναυτικό

Ομίλο Vernicos Yachts και τό γνωστό γαλλικό ναυπηγείο Beneteau προχώρησαν στη δημιουργία μίας νέας εταιρίας υπό την επωνυμία Blue Yachts στόχος της οποίας είναι νά γνωστοποιήσει στό εύρύτερο ελληνικό κοινό τά σκάφη της Beneteau, ιστιοπλοϊκά, ταχύπλοα και ψαράδικα. Τή σύσταση της νέας εταιρίας ανακοίνωσαν ο πρόεδρος της Blue Yachts κ. Γιώργος Βερνίκος και ή αντιπρόεδρος της και πρόεδρος των ναυπηγείων Beneteau κ. Annette Roux Beneteau.

Όπως επισημάνθηκε στην εκδήλωση στην οποία παρέστησαν και πάρα πολλοί εκπρόσωποι του κλάδου, ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική αγορά έχουν τά σκάφη:

— FIRST: Είναι σκάφη αγώνων - κρουαζιέρας, που έχουν τη διεθνή αναγνώριση σαν σκάφη ποιότητας, που δημιουργήσαν νέα «στάνταρ» στην αγορά ιστιοπλοϊκών σκαφών.

— OCEANIS: Είναι σκάφη ιστιοπλοϊκά που προορίζονται κυρίως για επαγγελματική χρήση. Δημιούργησαν νέες άνεσεις και απαιτήσεις για την κρουαζιέρα.

(Μέ τά σκάφη First και Oceanis, ή Beneteau κατατάσσεται πρώτη στην κόσμο σε παραγωγή ιστιοπλοϊκών σκαφών. Άρκετές, εκατοντάδες σκάφη πλέον ηδη μέ την Έλληνική σημαία).

— FLYER: Είναι σκάφη ταχύπλοα, από πέντε μέχρι δέκα μέτρα, με υψηλές επιδόσεις και σύγχρονη σχεδίαση. Με ιδεώδη σχέση ποιότητας - τιμής, προβλέπεται ότι σύντομα θα κυριαρχήσουν στη γρήγορα αναπτυσσόμενη αυτή κα-

τηγορία.

— ANTARES: Είναι μεγαλύτερα ταχύπλοα με Flying Bridge.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Blue Yachts A.E. άπαρτίζεται από τους: Γιώργο Βερνίκο Πρόεδρο και διευθύνοντα Σύμβουλο, Annette Roux Beneteau Άντιπρόεδρο, Νίκο Βερνίκο, Νίκο Ρηγινό, Δημήτρη Βεζυρούλη, Xavier Torakian, και Pierre G. Bocquillon, μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Στή διοίκηση της εταιρίας συμμετέχει ή ίδια ή κυρία Annette Roux Beneteau, πρόεδρος της Beneteau, για νά τονιστεί ή ιδιαίτερη σημασία που αποδίδεται στην ανάπτυξη της Blue Yachts A.E. καθώς και ή πεποίθηση για τό μέλλον του θαλάσσιου τουρισμού και του ναυαθλητισμού στην Ελλάδα.

Μέ την ευκαιρία πρέπει νά τονισθεί ότι ή δραστηριότητα της εταιρίας Vernicos Yachts που άρχισε μέ ένα σκάφος στό τέλος του 1974, παρουσιάζει εντονή ανάπτυξη τά τελευταία χρόνια.

Τό 1977, εκτιμώντας τις μεγάλες προοπτικές, που έχει ο θαλάσσιος τουρισμός στη χώρα μας, δίνεται ή παραγγελία για δύο νεοναυπηγηθέντα ιστιοπλοϊκά, ένα από την Άγγλία και ένα από την Ελλάδα. Η έκμετάλλευση των σκαφών είναι επιτυχής και παράλληλα ή Vernicos Yachts άρχίζει νά αντιπροσωπεύει μιά σειρά από ναυπηγεία.

Τό 1980 βρίσκει τη Vernicos Yachts σε πλήρη άνθηση, έχοντας ήδη άρχσει νά κάνει μιά σειρά από επιτυχημένες χρηματοδοτήσεις, βοηθώντας πολλούς επαγγελματίες νά αποκτήσουν σκάφος, που στη συνέχεια ή Vernicos Yachts τά ναυλώνει.

Στά χρόνια που ερχονται αναπτύσσονται «βάσεις ναυλώσεων», δύο στην περιοχή Άθηνων, Γλυφάδα και Καλα-

μάκι, στη Ρόδο, στην Κέρκυρα, στη Λέσβο. Τό 1982 δημιουργείται μία πρωτοποριακή βάση στην Έρυθρά θάλασσα. Συγχρόνως ή Vernicos Yachts συνεργάζεται μέ πάνω από 150 γραφεία ναυλώσεως σ' όλο τον κόσμο. Παράλληλα αναπτύσσονται δραστηριότητες όπως πωλήσεις μεταχειρισμένων σκαφών, ασφαλίσεις και γενικότερα ότιδήποτε έχει σχέση μέ την έκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών σε σκάφη άναψυχής. Οί χρηματοδοτήσεις φτάνουν τά 400 σκάφη, πολλά από τά οποία συνεργάζονται μέ τη Vernicos Yachts για ναύλωση.

Τό 1987 παρατηρείται ή πρώτη σημαντική διείσδυση ξένου κεφαλαίου στό χώρο του επαγγελματικού Γιώτιγκ. Η μεγάλη εταιρία Wagon Lits έγκαθίσταται στην Ελλάδα μέ μία σειρά take over Έλληνικών επιχειρήσεων.

Η Vernicos Yachts — ήδη επικεφαλής στον κλάδο της — αντιδρά: είναι ετοιμη νά αντιμετωπίσει τό νέο σκληρό ανταγωνισμό και γιατί όχι την πρόκληση του 1992, μέ προσπάθεια νά διατηρήσει τό κέντρο λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων που άφορά τό επαγγελματικό Γιώτιγκ στην Ελλάδα.

Τό 1988 προχωρεί σε συνεργασία μέ την Άγγλική εταιρία Sunsail, που έλέγχει 600 σκάφη στη Μεσόγειο, στη δημιουργία μιάς νέας θυγατρικής εταιρίας τη Ver-Sun A.E. όπου ή Vernicos Yachts διατηρεί τό 51% των μετοχών και που σήμερα έχει πλοιοκτησία 40 σκαφών.

Τό 1989 ή Vernicos Yachts ανοίγει γραφείο στις Κάννες, προκειμένου νά προωθήσει την πώληση μεγάλων motor yacht προς την Έλληνική αγορά και τώρα προχωρεί σε συνεργασία μέ την Beneteau στη δημιουργία νέας θυγατρικής εταιρίας της Blue Yachts A.E.



Your home in the Far East

JARDINE SHIPPING AGENCIES

IN HONG KONG, CHINA, TAIWAN, SINGAPORE, MALAYSIA, THAILAND, PHILIPPINES, INDONESIA, HAWAII and SOUTH KOREA

THE LEADING SHIPPING AGENT IN THE F A R E A S T
WITH A LONG TRADITION AND KNOWHOW

Greek Representative: T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece — Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4527360

Tlx: 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR — A.O.H.: 8010542, 8084328. Telefax: 4182432

Οί εισαγόμενοι στίς ανώτερες δημόσιες σχολές πλοιάρχων καί μηχανικών Ε.Ν.

Στίς ανώτερες δημόσιες σχολές Έμπορικού Ναυτικού εισάγονται έφέτος 399 σπουδαστές — 217 πλοίαρχοι μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται δέκα γυναίκες καί 182 μηχανικοί.

Οί εισαγόμενοι κατά σχολές είναι οί έξής:

Σχολές Πλοιάρχων

- Άσπροπύργου: Γ.Π. Άγγειάδης, Σ.Κ. Άλευράς, Κ. Ι. Άμυγδαλάς, Γ.Ι. Βασιλείου, Γ.Α. Βενέτης, Κ.Γ. Βουρλιάς, Α.Μ. Γαλάτης, Κ.Ν. Γεωργιάς, Ι.Β. Γεωργόπουλος, Α.Ε. Δακούτος, Ν.Φ. Διολλάης, Λ.Α. Δρακούτος, Σ.Α. Εύαγγελίδης, Θ.Ε. Ζαβιτσιανός, Δ.Β. Ζάμπρας, Π.Δ. Θανάσιος, Ι.Μ. Θεοδωράκης, Κ.Μ. Κανάρης, Κ.Α. Καντάνιος, Κ.Ν. καπετάν Σάββας, Θ.Π. Κουφάκης, Η.Ι. Λαζαράκης, Γ.Ι. Λιβάνιος, Θ.Α. Μακρής, Σ.Α. Μαλτέζος, Κ.Ι. Μανδάλας, Γ.Α. Μαργακός, Ι.Α. Μαρμαράς, Γ.Ε. Μιχαλάκης, Γ.Γ. Μοσχόπουλος, Α.Ν. Μπήτος, Γ.Ε. Μπόνης, Δ.Ε. Μυλωνάς, Ν.Κ. Ξανθόπουλος, Ν.Γ. Ξυδούς, Ε.Κ. Παπαδόπουλος, Η.Σ. Παραγιός, Σ.Γ. Παραμερίτης, Ν.Σ. Παυλίδης, Η.Π. Πετράς, Χ.Η. Πέτσας, Θ.Ε. Πολίτης, Ε.Ι. Ράμφος, Α.Ε. Ρούσσος, Π.Ι. Σημαντώνης, Σ.Ι. Σιαφάκας, Π.Σ. Σίκαλος, Α.Ι. Σπηλιόπουλος, Π.Σ. Σταμάτης, Κ.Π. Τσαράντανης, Κ.Γ. Τσιάνος, Ε.Κ. Τσικαλάκης, Π.Κ. Χάραμης, Α.Α. Ψάκης.
- Υδρας: Π.Γ. Άντωνίνης, Ε.Κ. Άντωνόπουλος, Δ.Ν. Βάλλας, Γ.Δ. Καλίτσος, Ν.Β. Καλοπαναγιώτης, Ν.Κ. Κομνηνός, Ε.Ν. Μάϊκος, Σ.Χ. Μάσχαας, Α.Κ. Μαυρίδης, Ι.Π. Μπέσης, Κ.Δ. Πλουμιστός, Α.Μ. Πράσινο, Κ.Σ. Πυργελάκος, Γ.Μ. Ρούσσος, Γ.Χ. Τσάκαλης, Σ.Α. Τσεβάν, Ι.Σ. Τσουκαλάς, Ν.Μ. Φράγκος καί Ν.Δ. Χατζηνάκης.
- Σύρου: Φ.Β. Άνυσης, Ε.Ι. Άράθυμος, Α.Γ. Άτζάρας, Δ.Π. Γιαννούλης, Ν.Β. Γκλεζάκος, Δ.Α. Γριμάνης, Γ.Δ. Ζορμπάνος, Ν.Κ. Θεοδωράκης, Δ. Κ. Καστανιάς, Α.Ν. Κατσάς, Β.Δ. Κοζάδινος, Τ.Ε. Κόντιζος, Ε.Ν. Κουμιάτης, Θ.Ε. Κρεατσούλας, Κ.Α. Λιγγρής, Ι.Θ. Μάστορης, Χ.Ι. Μπουλιέτης, Κ.Α. Νάνος, Δ.Π. Παναγάκος, Σ.Ν. Πολίτης.
- Κύμης: Α.Ε. Άλεξανδρής, Γ.Μ. Βάσσης, Σ.Α. Βεργίτης, Γ.Α. Γιαννακούρης, Α.Χ. Γριμπαβιώτης, Σ.Ι. Δρακουλάκος, Ν.Ι. Δωρής, Γ.Α. Ίατρού, Ι.Σ. Καραβός, Σ.Κ. Κοροβέσης, Λ.Δ. Λέφας, Η.Α. Λιγγρής, Λ.Α. Μακρόπουλος, Μ.Ζ. Μεσσήνης, Β.Χ. Μπάκας, Α.Χ. Νίκας, Π.Γ. Νικηφόρος, Α.Γ. Παπαδόπουλος, Φ.Σ. Παπαφλωράτος, Ι.Α. Πουλημένος, Μ.Κ. Πράγας, Σ.Ε. Ρούλας, Γ.Μ. Σαμάκοβλης, Α.Ι. Σταματίου καί Β.Α. Συρανάστασης.
- Οίνουσσών: Β.Δ. Καραγιάννης, Κ.Ν. Κυριακούλης, Γ.Μ. Μονιώδης, Α.Σ. Μπέσης, Π.Ι. Μπρούμης, Ζ.Ε. Παντάσσης, Σ.Χ. Πεφάνης, Ζ.Δ. Ροκίδης, Ι.Ε. Τράτσος, Π.Ν. Τσομπάνος, Ε.Α. Φούσκης, Ε.Π. Φροντζής καί Ν.Δ. Χουστουλάκης.
- Γαλαξειδίου: Σ.Ι. Γινάργυρος, Η.Γ. Δέββας, Χ.Ε. Καρό Χαλήμ, Δ.Α. Κάρμαλης, Π.Σ. Κασαμπάς, Η.Ν. Κουμπούρης, Μ.Γ. Μιχα-

λίδης, Κ.Π. Μπούχλας, Ι.Δ. Μυλωνάς, Χ.Ν. Παναγής, Α.Γ. Πανοβράκος, Ι.Χ. Παπαλέξης, Μ.Δ. Πολέμης, Σ.Κ. Σειμάν, Ι.Κ. Σιδέρης, Ι.Ε. Σπανός, Π.Σ. Στρεμμένος, Α.Ε. Τσούπης, Η.Κ. Φωτεινής καί Ν.Γ. Χαλαντζούκας.

• Ν. Μηχανιώνας: Χ.Α. Άποστολίδης, Β.Ι. Άψάθας, Α.Ι. Βαλασόπουλος, Η.Π. Βερβεντιώτης, Ε.Π. Γαϊτανίδης, Ι.Ν. Γανώτης, Ι.Α. Γεωργόπουλος, Δ.Ν. Γιαννόπουλος, Ι.Κ. Δημητράκης, Γ.Ι. Ζαχαριουδάκης, Ι.Γ. Κανελλόπουλος, Γ.Δ. Καραθόδωρος, Χ.Κ. Καράτσαλης, Ν.Φ. Καχτίσης, Γ.Α. Κλιάρης, Ν.Ζ. Κοβάτσης, Ε.Κ. Κοβούσση, Ι.Γ. Κοκιοπούλος, Κ.Ι. Κουκούλης, Γ.Δ. Κυπριώτης, Δ.Κ. Κυριακίδης, Π.Ι. Λεμπτήης, Π.Ι. Λιάκος, Μ.Γ. Λύτρας, Α.Δ. Μασάλας, Α.Α. Μαυράγγελος, Σ.Κ. Μαυριδερός, Η.Ι. Μιχαηλίδης, Ν.Κ. Μπέντος, Ε.Ν. Μπιντιβίνος, Α.Χ. Νίκου, Π.Κ. Ξακόπουλος, Μ.Ε. Ξανθάκης, Ι.Α. Πάλλας, Κ.Ε. Παρασκευάς, Θ.Γ. Πορτοκαλίδης, Δ.Β. Σίτσας, Γ.Β. Ταυλικός, Δ.Π. Τζεβελέκης, Ι.Ν. Τσιγκουνάκης, Ι.Α. Φίτσιος καί Κ.Ν. Χριστοδούλου.

• Κεφαλληνίας: Α.Κ. Άντωνάτος, Π.Ι. Βασιλειάδης, Α.Π. Βώρος, Γ.Π. Γεωργόπουλος, Α.Γ. Δαμουλιάνος, Ι.Δ. Θεοδρινός, Ι.Ε. Ζαμπότης, Κ.Γ. Ζέρβας, Π.Δ. Θεοχαράτος, Δ.Κ. Θεοχάρης, Θ.Κ. Ίσιρης, Γ.Ν. Καζάνας, Γ.Σ. Κασσιάνος, Α.Δ. Κονιδάκης, Β.Χ. Κωστόπουλος, Σ.Α. Λάιος, Α.Β. Λάμπρος, Σ.Δ. Μαυρομάτης, Α.Η. Μιχαλόπουλος, Χ.Ν. Παζινός, Δ.Δ. Ρασσιός, Ν.Ε. Τσιφετάκης, Ξ.Γ. Χάλας καί Δ.Γ. Χαλκιοπούλου.

Σχολή Πλοιάρχων Χανίων: Μ.Χ. Άντωνίου, Ν.Ι. Γαλλιός, Ε.Π. Γερμάνης, Ε.Δ. Γεωργαλάκης, Γ.Α. Διγέναρος, Μ.Χ. Καμπάνος, Χ.Ι. Καρατσάλης, Μ.Ι. Κορεφυλλάκης, Μ.Α. Καταράχιας, Ν.Δ. Κάφετος, Γ.Ε. Λεκάκος, Μ.Ι. Μαζαράκης, Γ.Ε. Μαυροκάστας, Μ.Σ. Μπορμπαντωνάκης, Ε.Π. Πυρτσάκης, Κ.Χ. Στρατηγάκης, Π.Δ. Φουρίκης, Π.Χ. Χριστοδούλου καί Ι.Κ. Χρονάκης.

Σχολές Μηχανικών

- Άσπροπύργου: Κ.Α. Άλεφραγκής, Ι.Σ. Άσπροπούλης, Γ.Π. Βουρδάχας, Ν.Σ. Βούτσιας, Θ.Γ. Γιαννίρης, Ι.Ν. Δανιόλος, Γ.Α. Δημόπουλος, Γ.Β. Εύθυμιόπουλος, Μ.Ι. Ζούμης, Ι.Γ. Καβαλιέρος, Σ.Ν. Κάγκας, Χ.Σ. Καλατζής, Μ.Θ. Κάλπερης, Ν.Θ. Καρακώντης, Β.Α. Καραγιώτης, Π.Μ. Κασίμης, Μ.Μ. Κατής, Μ.Κ. Κονταράτος, Μ.Γ. Κοσκορέλος, Τ.Ε. Κουκάκης, Ε.Η. Κρικέλης, Κ.Ν. Λαζόγλου, Σ.Ι. Λάσκος, Γ.Ι. Μαζαύλης, Σ.Γ. Μαρίνης, Ν.Π. Μαρινόλης, Γ.Ν. Μεθενίτης, Χ.Α. Μιχαλακούδης, Σ.Δ. Μουτζούρης, Ν.Σ. Μπασιδέκης, Μ.Χ. Μπινίκος, Κ.Α. Παπαδόπουλος, Κ.Δ. Παπαγιούρι, Ι.Ν. Περιμένης, Α.Γ. Πλάστρας, Α.Ν. Σαλουβάρος, Μ.Χ. Σαουλιδής, Π.Θ. Σιώτης, Γ.Α. Σκούρης, Η.Δ. Σταματάκης, Γ.Ι. Σφύρης, Η.Α. Ταρκαζίκης, Φ.Β. Τζαβάρας, Θ.Σ. Τρούσας, Α.Ν. Τσακαλούδης, Α.Σ. Τσακλίδης, Π.Α. Τσώκος, Γ.Δ. Φερεντινός, Ι.Θ. Φραγκάκης, Θ.Α. Φωτάκης καί Γ.Κ. Κυπάρης, ό όποιος προέρχεται από τόν κλάδο

τών ναυτικών.

• Σκαρμαγκά: Γ.Κ. Άθανασιάδης, Ε.Γ. Άθανασόπουλος, Χ.Ε. Άργυρόπουλος, Β.Ε. Βλάχος, Δ.Μ. Βογιατζής, Σ.Μ. Δρόσος, Γ.Γ. Δρόσος, Χ.Φ. Ζαπρούδης, Γ.Δ. Ίντζιρτζής, Ι.Σ. Καντούρος, Ε.Ι. Κασσιμάτης, Γ.Ι. Καψοκόλης, Ζ.Γ. Κουλουριώτης, Ι.Δ. Λιναρδάκης, Κ.Χ. Μανούσος, Σ.Κ. Μαρινάκης, Η.Μ. Μικρολέας, Κ.Α. Μούσιος, Γ.Π. Μουτζούρης, Μ.Π. Ξηνταράκος, Ι.Ε. Ρηγούλης, Γ.Δ. Ρούσσος, Ε.Γ. Σάμπος, Μ.Α. Σταμάτης, Ι.Χ. Στρατάκος, Ι.Σ. Σωχωρίτης, Α.Ν. Τσέκουρας, Μ.Ε. Φελεσάκης, Π.Ν. Δεφεράκος, Δ.Θ. Λουκάς, Γ.Α. Σκιαδαρέσης καί Μ. Χ. Φάρος (οί τέσσερις τελευταίοι προέρχονται από τόν κλάδο των ναυτικών).

• Έλευσίνας: Σ.Ε. Άθανασίου, Γ.Λ. Άντωνίου, Σ.Α. Γαλογαύρος, Δ.Δ. Εύσταθίου, Χ.Τ. Καραγκούνης, Γ.Ι. Μισεμίκης, Ι.Π. Μπίλιας, Π.Ε. Σιμόγλου, Σ.Σ. Στρατάκης, Μ.Ε. Χριστοφής, καί Δ.Ι. Κόπονος, ό όποιος προέρχεται από τόν κλάδο των ναυτικών.

• Νέας Μηχανιώνας: Χ.Κ. Βακράτσας, Θ.Γ. Βαξεβανάκης, Ν.Α. Βλαχάρας, Ν.Γ. Βρόντος, Π.Χ. Δεληγιάννης, Δ.Π. Δρίτσας, Α.Ι. Έμμανουηλίδης, Π.Ν. Έσοφονίδης, Δ.Γ. Ίνελης, Ε.Κ. Ίτσος, Κ.Ε. Καραμανώλας, Π.Π. Καρανικόλας, Ε.Α. Καραντώνης, Π.Σ. Κόκκινος, Π.Α. Κορομάντζος, Ο.Ι. Κουρκουβέλος, Γ.Δ. Κριτοιμάλλης, Γ.Μ. Κωνσταντούλας, Α.Μ. Λαμπέρης, Ε.Δ. Λάμπρου, Β.Σ. Λιάκης, Ι.Π. Λιτοσάκης, Μ.Ε. Μαλούτας, Ν.Δ. Μαργαρίτης, Π.Ε. Μοτιές, Θ.Ν. Μαυρόπουλος, Χ.Ν. Μπιλιτεράνης, Χ.Γ. Μπουρουτζόγλου, Ε.Σ. Νικολαΐδης, Χ.Ι. Νόνος, Α.Ζ. Ντομάτης, Α.Π. Πάλογλου, Ε.Γ. Παναγιωτίδης, Π.Γ. Παναγιωτίδης, Α.Ν. Παπαδόκης, Θ.Κ. Παπαδόπουλος, Δ.Ι. Παπαμήτρος, Π.Χ. Πασχούδης, Χ.Β. Πετκόκης, Ν.Α. Σεϊτάνος, Ε.Ι. Σκοπελίτης, Ζ.Γ. Σπονός, Κ.Χ. Τασούλας, Χ.Γ. Τουρίδης, Σ.Γ. Τσαγκυλίδης, Χ.Ι. Τσακαλίδης, Α.Α. Τσιότσος, Γ.Ν. Τσούκης, Ι.Δ. Χαρισόπουλος, Σ.Χ. Χιλιτλής, Σ.Γ. Χονδρογιάννης, Κ.Γ. Βερζεμίνης, καί Θ.Γ. Παπαβασιλείου (οί δύο τελευταίοι προέρχονται από τόν κλάδο των ναυτικών).

• Χίου: Γ.Χ. Βερδύκης, Σ.Γ. Βουσιόκης, Π.Β. Βογιατζής, Χ.Α. Βορρεύδης, Ν.Μ. Γεωργιάλης, Γ.Δ. Γεωργούλης, Γ.Α. Γιόγιος, Γ.Δ. Γιαννάκος, Χ.Ι. Γ.Π. Ζαργκλής, Ι.Φ. Θεριοδότης, Σ.Φ. Θεριοδότης, Φ.Ε. Ίγγλεσης, Α.Ι. Καρακωνοτώνης, Ε.Ν. Καραμενλής, Θ.Χ. Κατουνίκος, Ι.Α. Κωστόλλας, Σ.Δ. Κωστόρης, Ζ.Ι. Μπεκριδέκης, Σ.Π. Μπότης, Ν.Κ. Νικέρης, Θ. Κ. Πιργιγής, Δ.Π. Πτενιωτής, Κ.Γ. Στεθέκης, Γ.Ι. Σύλλας, καί Α.Σ. Τσοκούρης.

• Χανίων: Γ.Δ. Άλχετζίδης, Χ.Κ. Άνδρεόπουλος, Α.Ν. Άστρεκάκης, Α.Ε. Βασιλάκης, Κ.Ν. Βογιατζής, Ε.Γ. Διαμοντάς, Ν.Μ. Ζωγροφάκης, Ο.Θ. Καραμπελός, Ε.Μ. Κωστής, Ν.Ε. Λιούρης, Ι.Χ. Λυμπέρης, Κ.Ζ. Μικρογεμίστης, Α.Κ. Μυλωνάς, Κ.Α. Ρούσκος, Σ.Δ. Στεμπούλης, Π.Ι. Τερζοκόπουλος, Ι.Δ. Τσιγκής, Α.Μ. Τσουγανή, Ν.Μ. Φράγκος, καί Ε.Κ. Χατζηγεωργίου.

Ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσέας

Τό τρίτο και τελευταίο μέρος του ιστορικού πονήματος του φίλτατου πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Νίκου Κωστήρα.

Ο δέ Πausanias σημειώνει «Μαντινέων δέ ο ές αυτήν λόγος Πηνελόπης φησίν υπ' 'Οδυσσεώς καταγνωσθείσαι ως έπισπαστούς εισαγάγει ές τόν Οικόν και άποπεμφθείσαν υπ' αυτού... ές Μαντινείαν μετοικησαι και οι του βίου την τελευταίην ένταυθα συμβήναι... (Πaus. Η 12,5).

Όπως αναφέρει ο καθηγητής Σπ. Μαρινάτος «ή 'Αρκαδία είναι διά την οικόγένειαν του 'Οδυσσεώς σωστή Γη της 'Επαγγελίας άφου εκεί έδεικνύετο μεταξύ άλλων και ο Τάφος της Πηνελόπης, ή οποία κατά ένα μύθο είχε γεννησει τόν Πάνα τόν κατ' έξοχήν 'Αρκαδικόν Θεόν...»

Πάντως ο μεγάλος Όμηρος τοποθετεί τόν άμύμονα Πηνελόπη σε μία περίοπτο θέση, την άνεβάζει ψηλά και την έξιμνει μέ τά λόγια που βάλει στην ψυχή του 'Αγαμέμνονα πρός τόν 'Οδυσσέα:

«Γιέ του Λαέρτη Θεϊκής, πολύτεχνε 'Οδυσσέα, γυναίκα αλήθεια άπάκτησε μ' άούγκριτες τίς χάρες. Πόσο ή καρδιά στά στήθια της πιστή της Πηνελόπης και πόσο πάντα άδέχαστο τόν αντρα της κρατούσε. 'Αθάνατο άπ' τίς χάρες, της, θά μείνει τό ονομά της

και θά την κόμουν οι Θεοί τραγουδι τιμημένο σόν κόσμο, γιά φρόνιμη νά λέει την Πηνελόπη.

«'Ολβιε Λαέρτατο πάι, πολυμήχαν' 'Οδυσσεύ, η αρα σύν μεγάλη άρετή έκτήσω ακοιτιν. 'Ως άγοθαί φρένες ήσαν άμύμον, Πηνελοπείη κούρη 'Ικαρίου' ως ευ μήμνητ' 'Οδυσσέος, άνδρός κουριδίου' τώ οι κλέος ου ποτ' όλειται ής άρετης, τεύξουσι δ' έπιχθονόισιν άοιδήν άθάνατοι χαρίεσαν έχέφρονι Πηνελοπείη. ('Οδυσ. Ω 192-198).

Ο Πανδαμάτορας χρόνος αφησε στην ιστορική μνήμη την πιστή Πηνελό-

πη κι εσβυσε τίς παραπληροφορήσεις και σκανδαλοθηρίες.

'Ακόμη ο Όμηρος, ο θεός του Μύθου, τιμά την έχέφρονα Πηνελόπη μέ τά θεϊκά λόγια της θεάς 'Αθηνάς γιά νά τ' άκούσει ο γιός της Τηλέμαχος:

Δέ θά ξεγράψουν οι θεοί στό τέλος της γενιάς σου τέτοιον άφου σε γέννησε ή Πηνελόπη έσένα.

«Ού μεν τοι γενεήν γε θεοί νώνυμον όπίσω θήκαν, έπει σε γε τοίον έγένεατο Πηνελόπεια... ('Οδ. Α' 222-223).

Και οι αιώνες δέν εσβυσαν ουτε την Πηνελόπη, ουτε τόν 'Οδυσσέα. Η Πηνελόπη εμεινε τό παράδειγμα της πιστής συζύγου ένώ ή στάση του 'Οδυσσεώς στό πέραςμα από τίς Σειρήνες παρομοιάστηκε συχνά μέ τό ρόλο του σοφού φιλοσόφου που ξέρει νά δέχεται τά έρεθίσματα του περιβάλλοντος χωρίς νά έπηρεάζεται άπ' αυτά όπως πολλοί. Τρείς τρόπους έχει ο άνθρωπος:

Η μία νά δίνεται ολόκληρος στις Σειρήνες και νά σαπίζει ('Η ώρα της 'Ατης).

Η άλλη, νά μή δίνεται και ν' άγιαζει.

Η τρίτη του 'Οδυσσεά: δεμένος στό κατάρτι νά χαιρείται τή χαρά του άνθρώπου, που δέν προδίνει την αξιοπρέπεία του. Η αξιοπρέπεια ουτε χαρίζεται, ουτε άφαιρείται, άποκτάται.

Ο 'Οδυσσέας άγωνιζόταν στη ζωή χωρίς νά παραπονιέται. Σε κάθε χτύπημα της μοίρας δέν τόβαζε κάτω, πολεμούσε και νικούσε. 'Ακόμη και στα γεράματά του πάλεψε:

«Είμαστε γέροι αλλά δέν άπολείπουν από τά γηρατειά τό χρέος και ή δόξα» βροντοφωνεί ο 'Οδυσσέας του 'Αλφρεντε Τένουσσον. «'Ελάτε, ω φίλοι, τώρα δέν είναι άργά γιά κείνους που ζητούνε νέους, κόσμους...»

Και ο Δάντης στην θεία Κωμωδία του έμψυχώνει «τό εύγενικό σας, σπέρμα μήν προδώσετε σείς δέν πλαστήκατε σά ζά νά ζεΐτε, μά γνώση κι άρετή ν' άκολουθάτε!»

Ο 'Οδυσσέας ήταν ένας έξερευνητής (πιολίπορθος) και άπασχόλησε πολλούς έρευνητές. 'Ακόμη συμβολική σημασία έχουν τά δώδεκα νησιά των έπι-

σταθμιών μέ τά δώδεκα καράβια του.

«νής δωώδεκα μιτοπάρηοι...»
Ο 'Απολλόδωρος αναφέρει ότι: «ο 'Οδυσσεύς ως μέν ενιοι λέγουσι έπλανάτο κατά την Λιβύην, ως δέ ενιοι κατά Σιλερίαν, ως δέ άλλοι κατά τόν 'Ωκεανόν η κατά τό Τυρρηνικόν πέλαγος...»

Αυτή ή φράση «ως δέ άλλοι κατά τόν 'Ωκεανόν», άνοιξε την όρεξη γιά έρευνες πέραν του 'Ωκεανού, όπως της 'Ενριέτας Μέρτζ «περί περιπλανήσεις του 'Οδυσσεώς μετά την έκστρατεία της Τροίας». (the wine dark sea). Κατά τίς διαπιστώσεις αυτή ο 'Οδυσσέας άφου περιπλανήθηκε στον 'Ατλαντικό ώκεανό έφθασε στην 'Αμερική, βοηθούμενος καθ' όλην την διαδρομήν του από τό Ρεύμα του Κόλπου (Gulf Stream).

Ενώ ο Gilbert Pilot χαρακτηρίζει την 'Οδύσεια ως μία ιστορική αφήγηση μιας ναυτικής έκστρατείας στη Δύση, αντίστοιχης μέ την έκστρατεία της Τροίας, που έγινε στην 'Ανατολή. Και άφου συναρμολογεί όλατά άπαραίτητα δεδομένα παρουσιάζει την άποστολή του 'Οδυσσεά στον 'Ατλαντικό, άφου διέπλευσε τίς Σιήλες του 'Ηρακλή προσέγγισε τίς Μαροκινές 'Ακτές, τίς Καναρίους Νήσους και τή Μαδέρα, κατόπιν βάζοντας πλώρη προς τό βορρά, προσπέλασε την 'Ιρλανδία, την Σκωτία και την 'Ισλανδία ('Ωγγυία).

Αυτά ξεσήκωσαν και τόν γερμανό καθηγητή Χούμπερτ Ντάουνιχτ μέ τίς παράξενες θεωρίες του ότι ο 'Οδυσσέας περιπλανήθηκε άνάμεσα στην Κίνα (ΛοΓιάγκ — Πόλη των Φαιάκων) και στην 'Ιαπωνία (Χόντο — Αϊολία και Κούσου — 'Ωγγυία) γιά νά φτάσει μέχρι την Κορέα (τή χώρα των Λαιστρυγόνων)!

Κι όλα αυτά συμβαίνουν γιατί δέν διασώθηκαν τά «Χρονικά» που έγραψε «ο Δίκτυς Κρης Κνώσιος, όπαδός 'Ιδομενέως. Ούτος συνέθεκεν έφημερίδα του Τρωϊκού Πολέμου. Και τά έν παρά του 'Οδυσσεώς ήκουσεν, όσα έπράχθη εκείνου άπόντες τά δέ παρών και άκούων συνέγραψε». Όπως αναφέρει ή φωτισμένη Αυτοκρατορίσσα του 11ου αιώνα Εύδοκία ή Μακρεμβολίτισσα. Ο Δι-

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

κτους πολλά από τὰ στοιχεῖα πού ἴστο-
ροῦσε στὰ ἑννέα του βιβλία τὰ ἔζησε ὁ
ἴδιος. Καί τ' ἄλλα τ' ἄκουσε ἀπὸ τὸν Ὀ-
δυσσεά!

Ὁ ψευτο-Πειρώνιος στὸ ποίημά του
«Exhortatio ad Ulysssem» προτρέπει τὸν
Ὀδυσσεά:

«Στὰ βάσανα μὴν ὑποκύψεις.
τοῦ Δούναβη τοῦ ἀπόμακρου τίς ὄχθες
νά γνωρίσεις, τὸν παγερό βοριά, τὰ εἰ-
ρηνικά βασίλεια τῆς Αἰγύπτου, τίς χώ-
ρες πού τὸν ἥλιο βλέπουν ν' ἀνατέλλει
καί κείνες πού τὸν βλέπουν νά γέρνει.
Πολύπειρος νά φτάσεις, Ὀδυσσεά, σέ
τόπους ἄλλους».

Καί ὁ δικός μας Ν. Καζαντζάκης τοῦ
δίνει πλῆρη γιὰ τὸν Νότο, γιατί τον πνί-
γει ἡ Ἰθάκη, τὸν πληττεῖ ἡ γαλήνη καί ἡ
θαλπωρή τῆς οἰκογενείας. Δέν ὑπάρχει
λιμάνι, πατρίδα. «Τὴν μαύρην ἄβυσσον
κατάματα νά βλέπεις παληκαρίσια καί
χαρούμενα, σάν νάταν πατρίδα», τονί-
ζει ὡς Ὁμηρος τῆς Νεωτέρας Ἑλλά-
δος.

Μέ τὴν «Ὀδυσσειά» του μᾶς δείχνει
πόσο ἐνιαῖος εἶναι ὁ κύκλος τοῦ Ἑλλη-
νικοῦ Πολιτισμοῦ ἀπὸ τὴν Ἀρχαιότητα
μέχρι σήμερα. Ἀκόμη ἐνσαρκώνει ὅλες
τίς ἐλπίδες καί τίς ἀπελπισίες τοῦ σύγ-
χρονου ἀνθρώπου. Παρουσιάζει τὸ μέ-
γα караβοκύρη μέ κάτασπρα μαλλιά
νά κατηφορίζει μέ τὸ πλεούμενό του
πρὸς τὸ νοτιά γιὰ νά φθάσει σέ λίγο στὸ
τέλος τοῦ ἀνελέητου ταξιδιοῦ του. «Ἡ
μεγάλη ἐλπίδα τοῦ ταξιδευτοῦ εἶναι νά-
βρεῖ στὰ πέρατα τῆς γῆς, τίς εἰκόνες
πού ἐκφράζουν τὴν ψυχὴν του. (Ν. Κα-
ζαντζάκης).

Ἐνῶ ὁ Ὀδυσσεύς τοῦ Τζέης Τζόυς
συμβολίζει τὴν μοναξιά τοῦ σύγχρονου
ἀνθρώπου, εἶται κάτι σχετικὸ ἐκφράζει
ποιητικὰ ὁ δικός μας Ν. Καψάλης στὴν
«Αἰώνια Τρικυμία» του:

Στὴν κιβωτὸ δέν εφτῶσε κανένα περι-
στέρι,
δέν ἦρθε στὴν Ἰθάκη μου κανένας, Ὀ-
δυσσεύς.

Μέσα στὸ σπίτι μου πεθαίνει ὁ Ἡρώ-
κλης,
ἀνήμερος νά διώξει τὰ πλοκάμια,
τὸ πόει νά μερέψει..

Σειρήνες κακοσύνβουλες ἡ φυλακὴ τῆς
υλῆς..

Παράλογοι, ὁ κύκλωπας, χωρίς κανένα
μῶτι

γύπες, τιτάνες, υαίνες πεινασμένες,
ρήμαξαν σὲ Ἰθάκη μου; Ὁ Προμηθεύς
δέσμιος.

Οἱ συμπληγάδες, δέρνοντες, καὶ κοντε-
ροχτυποῦνται...

«Δύο κόσμοι βρίσκονται στὸν Ὀδυ-
σεά...: Ἡ σύλληψη τοῦ κόσμου ἀπὸ τὸν

ἀνθρώπο, ἡ ἀντίληψη τοῦ ἀνθρώπου μέ-
σα στὸν κόσμο. Ὁ κόσμος ὁ μαγικός
πού γίνεται λογικός τὸ λογικὸ πού ξα-
ναφτιάει τὸν ἀπέραντο κόσμο στ' ἀν-
θρώπινα μέτρα... Δεμένα μέ τὴν χρυσή
κλωστή τοῦ μεγάλου ταξιδευτοῦ πού χω-
ράει μέσα στὸν ἀνθρώπο τῆς Ἀρκαδίας
κι ὁ μικρὸς χωριάτης τῆς Ἀρκαδίας πού
χωράει μέσ τὸ μεγάλο ταξιδευτὴ χωρίς
τίποτα ν' ἀνατρέπεται, νά διαψεύδεται,
νά παραβιάζεται...».

Καί ἀπὸ τὰ δύσπεπτα στὰ εὐπεπτα μ'
ἐνα χαρακτηριστικὸ τραγουδί:

Ἔνα πουλί θαλασσινὸ κι ἄλλο πουλί
βουνίσιο

τὰ δύο πουλιά μαλώνανε στοὺς σταυ-
ραῖτοῦ τὸ τόπο.

Γυρίζε τὸ θαλασσινὸ καί λέγει στὸ βου-
νίσιο:

Μὴ μέ μαλώνεις βρέ πουλί καί μὴ μέ πα-
ραδιώχνεις

τι ἐγὼ πολὺ δέν κάθομαι στὸ τόπο τὸ δι-
κό σου...

Αὐτὸ ἰσχύει γιὰ τοὺς Ἀρκαδες (ὅπως
καί γιὰ ὅλους τοὺς Ἕλληνες) καί δικαι-
λογεῖ τὸν ἰδιόμορφο χαρακτήρα τους
πού γέννησε πολλοὺ ἄρκαδικούς, Ὀ-
δυσσεῖς. Χαρακτηριστικὰ περιορίζονται
στὸν παράτολμο θαλασσοπόρο Δεινία,
τὸν Ἀρκάδα πού ἐπεχείρησε ἐνα θα-
λασσινὸ ταξίδι ἀπὸ τὴν Τύρο τῆς Συρίας
ὡς τὸ πολικὸ νησί Θούλη, πού βρίσκε-
ται στὸ βορειότερο σημεῖο τῆς Εὐρώ-
πης, στὰ ὄρια τοῦ πολικοῦ κύκλου. Εἶναι
μαρτυρίες ἀπὸ τίς «Κυπριασινὲς δέλ-
τους» πού βρῆκαν στὸν τάφο του στὴν
Τύρο τῆς Συρίας, σ' αὐτὸ τὸ κλειδί τῆς
Ἀνατολῆς, οἱ στρατιῶτες τοῦ Μεγάλου
Ἀλεξάνδρου τὸ 332 π.Χ. Δηλαδή εἶχε
πάει νωρίτερα ἀπὸ τὸν Πυθέα τὸν Μασ-
σαλῶτη (323 π.Χ.) στὴν Θούλη (Χρ.
Κριμπάς — Ἀρκαδικὰ Γ' 1975).

— Ὀδυσσεά, χαρακτηρίσαν καί τὸν
καπετάν Θεόδωρο Κολοκοτρώνη γιὰ
τὴν ἀμφίβια ζωὴ του — Κλέφτη καί
Κουρσάρο — τόσο ὁ Ἰ. Καποδίστριας ὅ-
σο καί ὁ Ν. Καζαντζάκης.

— Ὀδυσσεά, βάφτισε καί ὁ Φώτης
Κόντογλου τὸν ἀγνωστὸ σὲ πολλοὺς
Παναγιώτη Ποταγὸ (1839-1903) ἀπὸ τὴν
Βυτίνα Γορτυνίας, πού ὁλῶνισε τὰ βῆθη
τῆς «Αἰῶς» καί τὴν ζούγκλα τῆς Ἀφρι-
κῆς.

Καί πόσοι ἄλλοι πού ἐν ἀναφερθοῦν
τότε θά ἐξιστορίσουμε τοὺς Ἀρκαδες
Ὀδυσσεῖς καί ὄχι τὸν Μεγάλον Ἀρκαδι-
κὸ Ὀδυσσεά, τὸν ἀντιπροσωπευτικὸ τύ-
πο τοῦ Ἑλλήνα, Ἀρχαίου καί Σύγχρο-
νου.

Γιατί ὁ Ὀδυσσεύς, γενικότερα ἀντι-
προσωπεύει τὸ ἀνήσυχον πνεῦμα τῆς
Ἑλληνικῆς Φυλῆς, τὴν τάση γιὰ τὴν κα-

τάκτηση τοῦ ἀγνώστου καί ὑποδηλοῖ τὸ
ὄνειρο γιὰ τίς μακρινὲς ναυτικὲς περι-
πέτειες.

Ἔνας ἴσκιος πού ὑπάρχει παντοῦ ἀλ-
λά καί πουμενά δέν μπορεῖς νά τὸν πιά-
σεις

Στὸ νοῦ καί στὴ καρδιά μας ὑπάρχει
ἐνας ταξιδευτὴς Ὀδυσσεύς γιὰ νά γνω-
ρίζε τόπους, λαοὺς, ἤθη συνήθειες,
τρόπους. Νά πλουτίσει τὴν πείρα του
καί νά τοῦ ἀνθρωπεύει. Τὸ πιὸ σύγκαιρο
σχολεῖ τῶν λαῶν, πού ἐνώνει τοὺς λα-
οὺς. Ἀλλωστε ἡ θάλασσα εἶναι μιὰ δεύ-
τερη πατρίδα γιὰ τοὺς ναυτικούς, μέ
παράδοση πού φτάνει στὰ βάθη τῆς ἱ-
στορίας μέ τὴν διαχρονικότητα τοῦ Ὀ-
δυσσεά. Ἡ θάλασσα τὸ κατ' ἐξοχὴν φυ-
σικὸ στοιχεῖο καί ὁ Ὀδυσσεύς τὸ κατ' ἐ-
ξοχὴν πνευματικὸ στοιχεῖο.

«Ὀδυσσεύς εἶναι τὸ πνεῦμα τῆς γνω-
ριμίας τῶν ἄλλων λαῶν, τὸ σύμβολο,
καί εἶναι καί τὸ πνεῦμα τῆς ἐπιστροφῆς
στὴν πατρίδα. Πάντοτε θά ἐπιστρέφει ὁ
Ὀδυσσεύς στὴν Πατρίδα. Ἡ σχεδία
τῆς ἐπιστροφῆς γιὰ τὸν Ἕλληνα εἶναι
πάντοτε ἡ προσωπικότητά του» ὅπως ἀ-
ναφέρει ὁ ἀκαδημαϊκὸς Ι. Θεοδωρακό-
πουλος.

Ὁ Ὀδυσσεύς μας ἀσταμάτησα θά
τολμαί καί θά ταξιδεύει, γιατί τὰ ταξί-
δια εἶναι δῶρο τῆς θάλασσας, στοὺς
τολμηροὺς καί ὁ γαλανὸς τῆς θανάτος
εἶναι κι αὐτὸς μιὰ μορφὴ ταξιδιοῦ μέσ
στὸ μυστήριό της.

Κι ὁ γάλλος Bernar Gestin προτρέπει:
«Σάν τὸν Ὀδυσσεά ἀθλητὴ, ἀσκητὴ
καί σπουδαῖο καπετάνιο, ἄς χαιρετίσου-
με κι ἐμεῖς τὸν ἥλιο, ἄς ἀναπνεύσουμε
τὴν αὔρα τῆς θάλασσας, καί ἄς δυναμώ-
σουμε τὴ μνήμη. Γιατί ἡ μνήμη, πού κά-
ποτε γράφει τὴν ἱστορίαν, γίνεται μέ
φλόγα μέσα στὸν πικρόχρονο γιὰ νά
τὸν κάνει νά πᾶρει κόποιες, ἀλλὰ, δι-
στώσει, κόποιες, ὡρε, λειτουργικέ, γιὰ
νά μπορεῖ ὁ ἀνθρώπος, νά λέγεται ἁλη-
θινὸς ἀνθρώπος».

Ἡ διαχρονικότητα τῆς ἐλληνικῆς
ναυτοσύνης ἀπὸ τὸν μυθικὸ Ὀδυσσεά
μέχρι τὸ σύγχρονο Ἕλληνα διαιωνί-
ζουν τὸ δαιμόνιο τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς,
πότε στὴν δημιουργία καί πότε στὴν κα-
ταστροφή, σέρνοντας τὸ δράμα τῆς ρά-
τσας του ἀλλὰ καί παλεύοντας νά γίνει
«ὁ ἐξουσιαστής τοῦ ἐαυτοῦ του».

Ἡ μοῖρα τοῦ Ὀδυσσεά καί τῆς Ἑλλά-
δος δέν χωρίζονται.

Ὁ Ὀδυσσεύς ἐκφράζει ἀκόμη τὸν
δυναμισμό καί τὴν οἰκουμένητητα τῆς
Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

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

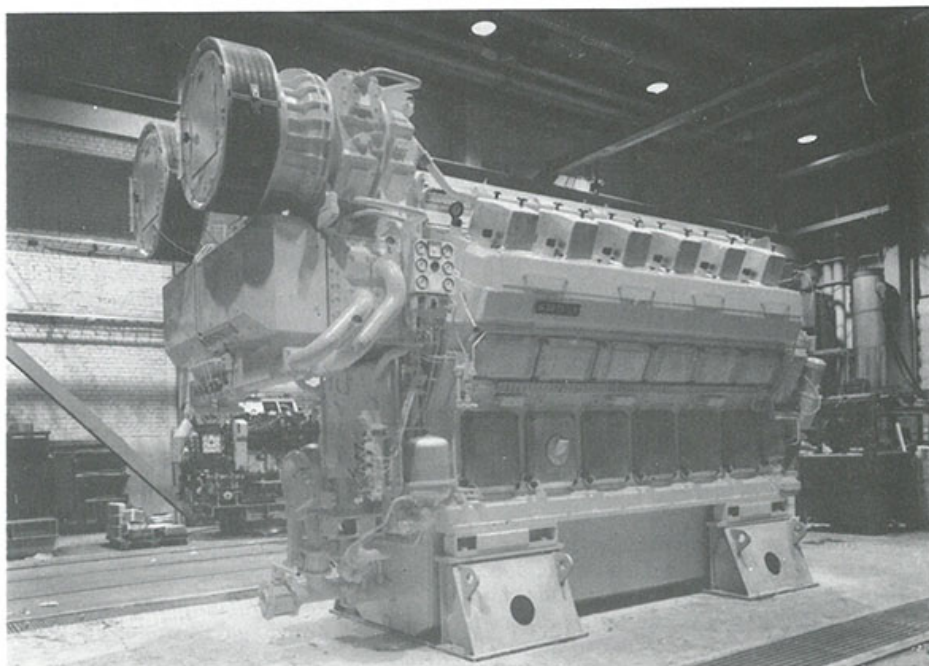
ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η 1000ΣΤΗ ΜΗΧΑΝΗ ΤΥΠΟΥ VASA 32

Νέο ρεκόρ πωλήσεων πέτυχε ο νέος τύπος μηχανών πλοίων της Wartsila Diesel «VASA 32», καθώς με την παραγωγή 18 μηχανών από τα ναυπηγεία Odense της Δανίας, ο συνολικός αριθμός μηχανών αυτού του τύπου που έχουν παραγγελθεί ξεπέρασε τις 1.000 μονάδες. Οι μηχανές της παραγγελίας των Δανικών ναυπηγείων θα εξοπλίσουν μία νέα σειρά κοντεινερολοίων που ναυπηγούνται για λογαριασμό του Νορβηγού πλοιοκτήτη A.P. Moller, με σύστημα τριών μηχανών τύπου VASA 32 των 4 κυλίνδρων, ή κάθε μία από τις οποίες θα έχει ισχύ 1.320 KW στις 720 στροφές/λεπτό.

Από το 1978 που παρουσιάστηκε για πρώτη φορά, η μηχανή VASA 32 έχει γίνει η πλέον δημοφιλής βοηθητική μηχανή καθώς ήταν η πρώτη νηζελομηχανή μεσαίας ταχύτητας που σχεδιάστηκε και αναπτύχθηκε αποκλειστικά για λειτουργία με κατανάλωση βαρέων καυσίμων χαμηλής ποιότητας.

Με την εισαγωγή της VASA 32 έγινε δυνατή η κατανάλωση του ίδιου τύπου βαρέος καυσίμου στην κυρία και στην βοηθητική μηχανή του πλοίου, με αποτέλεσμα να επιτευχθεί σημαντική εξοικονό-



Δωδεκακύλινδρη μηχανή Vasa 32 σε διάταξη V

μιση στον τομέα των καυσίμων.

Σήμερα η VASA 32 χρησιμοποιείται σε ένα ευρύ φάσμα στην προώθηση πλοίων ως κυρία μηχανή προώσεως και

ως βοηθητική μηχανή αλλά και επίσης για την κίνηση γεννητριών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε εξέδρες πετρελαίου και εργοστάσια της ξηράς.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οι ναυτικοί των κρουαζιεροπλοίων

Απαράδεκτες συνθήκες εργασίας στα Αμερικανικά κρουαζιερόπλοια καταγγέλει η ΔΟΜ στο τελευταίο δελτίο της, ύστερα από σχετικές αποκαλύψεις του Αμερικανικού τύπου. Τα στοιχεία βασίζονται σε δίμηνη έρευνα που ένηργησε η εφημερίδα «Sun Sentinel» της Φλώριδας επί πλοίων υπό ξένες σημαίες που εργάζονται σε αμερικανικούς λιμένες.

Τό γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες των κρουαζιεροπλοίων τα έχουν νηολογήσει σε ξένα νηολόγια, τούς επιτρέπει να προσλαμβάνουν πληρώματα του Τρίτου κόσμου με μισθοδοσία και όρους εργασίας που δεν ήταν ανεκτοί κατά τους εργατικούς νόμους των ΗΠΑ. Η σχετική έρευνα απέδειξε ότι τα πληρώματα των πλοίων αυτών εργάζονται σκληρά και απάνθρωπα σε χτυπητή αντίθεση με την υπερβολική πολυτέλεια την οποία απολαμβάνουν οι επιβάτες. Ειδικά στην περίπτωση των υπό Παναμαϊκή σημαία κρουαζιεροπλοίων και επειδή ο παναμαϊκός νόμος προβλέπει απλώς ότι ο μισθός δεν πρέπει να είναι «καταφανώς αδικός» σε σχέση με τον μέσο ναυτεργατικό μισθό, παρουσιάζεται το φαινόμενο πολλοί ναυτικοί να εργάζονται 100 ώρες την εβδομάδα με άμοιβε ενός δολλαρίου την ώρα. Συγκεκριμένα καταγγέλλεται η Carnival Cruise Lines και μία άλλη εταιρία της Φλώριδας που αναλαμβάνει τα μπάρ και τα εστιατόρια πολλών τοπικών πλοίων. Ένω για τις νορβηγικές εταιρίας κρουαζιεροπλοίων αναφέρεται ότι οι συνθήκες είναι σχετικά καλύτερες αλλά ό-πωσδήποτε πολύ χαμηλότερες των Αμερικανικών επιπέδων.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό συγκρότημα Finmare

Τό συγκρότημα Finmare, τό οποίο στά τελευταία χρόνια δαπάνησε περί τά 300 δισεκ.

λιρεττών για να βελτιώσει την αποδοτικότητα της εταιρίας Tirrenia, έστρεψε τώρα τό ενδιαφέρον του προς την περίπτωση της εταιρίας Saremar (Sardegna Regionale Marittimo) για την οποία θα προβεί σε επενδύσεις 300 δισεκ. λιρεττών μέχρι τέλους του 1992. Κύριος στόχος ή αύξηση των καμπινών έπιβατών στά πλοία του τύπου «Strade» (δηλαδή τά εξι πλοία Domiziana, Glodia, Aurelia, Emilia, Flaminia, Nomentana) και στά πλοία τύπου «Carpo» (δηλαδή στά εξι πλοία: Carbonara, Spartivento, Sandalo, Arborea, Caralis, Torres). Κόστος 50 δισεκ. λιρεττών και προθεσμία εκτέλεσεως τό 1991.

Έκτός της αύξησης των καμπινών προβλέπεται επίσης ή γενική μεταποίηση τριών έπιβατηγών της σειράς «Roeti» ή οποία περιλαμβάνει όκτώ πλοία μέ όνόματα μεγάλων Ιταλών ποιητών. Κόστος 22 δισεκ. λιρεττών κατά μονάδα. Αν ή έπιχείρηση πετύχει θα ακολουθήσουν και άλλα τρία πλοία της σειράς μέ συνολικό κόστος 132 δισεκ. λιρεττών.

Επίσης προβλέπεται να διατηρηθούν σε έφεδρεία εν όψει της προσεχούς θερινής περιόδου τά δύο τελευταία πλοία της ως άνω σειρά των «Roeti» και συγκεκριμένα τά δύο μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία Carducci και Boccaccio.

Εξάλλου ή δεύτερη φάση ενισχύσεως του στόλου του συγκροτήματος της Finmare θα άρχισι μέ την παραγγελία στά ναυπηγεία Fincantieri έπτά πλοίων κοντέινερ, τέσσερα των 3000 EVP υπό τά χρώματα της Lloyd Triestino και τρία των 1500 EVP υπό τά χρώματα της Italia. Τέλος ή εταιρία Adriatica προτίθεται να ναυπηγήσι ένα μεγάλο έπιβατηγό πλοίο.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Άγορές νέων δεξαμενοπλοίων

Ενόψει της τάσεως για αύξησης στίς τιμές των ναυπηγήσεων, ή Έθνική Έταιρία Πετρελαίου του Κουβέϊτ αποφάσισε να προχωρήσι στην άγορά του πρώτου από 11 νέα

σκάφη, σε μία επέκταση του στόλου της που θα κοστίζει περίπου μισό δισεκατομμύριο δολάρια. Οι παραγγελίες θα διαμοιρασθούν σε φάσεις για να έπιτευχθεί μικρότερο οικονομικό βάρος στην εταιρία και στην πρώτη φάση θα παραγγελθούν τέσσερα μεγάλα ύγραεριοφόρα μεταφορικής δυνατότητας 75.000 κυβικών μέτρων ύγραποιημένου αερίου, τό πιθανότερο σε ιαπωνικά ναυπηγεία.

Η εταιρία του Κουβέϊτ θα στρέψει κατόπιν την προσοχή της σε μεγάλα υπερδεξαμενόπλοια της τάξεως των 280.000 - 300.000 τον. d.w., αλλά ήδη απέρριψε τίς προτάσεις ναυπηγείων της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας για την ναυπήγηση δύο παρόμοιων σκαφών εναντι τιμής περί των 100 έκατ. δολ. λαρίων ανά σκάφος και στράφηκε στην άγορά δυο μεταχειρισμένων υπερδεξαμενόπλοίων των 340.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1974, τά οποία είχαν ύποστει σημαντικές εργασίες συντήρησης και επέκτασης της λειτουργικής ζωής τους. Αργότερα ή εταιρία θα αποφασίσι για την ναυπήγηση πέντε δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου μέ μέγεθος που θα κυμαίνεται μεταξύ 35.000 - 60.000 τον. d.w.

Σύμφωνα μέ τον πρόεδρο της εταιρίας αναμένεται αύξηση στους ναύλους μεταφοράς πετρελαίου στο μέλλον καθώς θα αυξηθεί ή παγκόσμια ζήτηση και θα μειωθεί ή προσφορά χωρητικότητας σε δεξαμενόπλοια μικρής ηλικίας. Η Έθνική Έταιρία Πετρελαίου του Κουβέϊτ μεταφέρει σήμερα τό 60% των διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου και τό 30% των εξαγωγών άργου της χώρας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η Ένωση Λιμένων

Τό συγκρότημα των Ένωμένων Βρεταννικών Λιμένων Associated British Ports Holdings (ABP) παρουσίασε κέρδη 24,5 έκατ. λιρών κατά τό πρώτο έξάμηνο του έτους, εναντι 21,2 έκατ. λιρών την ίδια περυσινή περίοδο, δηλαδή αύξηση 15%.

Η ABP έκμεταλλεύεται 21 λιμένες του Ηνωμ. Βασιλείου μέ εισπράξεις που ανήλθαν σε 12,5 έκατ. λιρών και οι πρόσδοροι των ακινήτων σε 10,4 έκατ. λιρών. Κατά τον Πρόεδρο της Ένώσεως 1989 σημείωσε μία σημαντική στροφή στη βρεταννική λιμενική βιομηχανία και ή κατάργηση του έθνικού προγράμματος λιμενεργατών της 3 Ιουλίου άνοιξε τίς προοπτικές για μεγαλύτερη άποδοση και για βαθμιαία άποβολή όλων των καθυστερημένων μορφών έκμεταλλεύσεως. Τώρα τά λιμάνια της ABP θα είναι σε θέση να συναγωνισθούν τούς αντίπαλους τους τόσο σε βρεταννικό πλαίσιο όσο και στους έ-

ΑΕΓΕΑΝ OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

κτός αυτού ήπειρωτικούς λιμένες. Άρκετά από τὰ λιμάνια αυτά υπέφεραν πολύ από τήν άπεργία του Ίουλίου αλλά και τὰ περισσότερα τήν ξεπέρασαν χωρίς ζημιές των πελατών τους.

Πλέον των 1.000 λιμενεργατών από τους 1.720 της ABP οι όποιοι ήταν άλλοτε έγγεγραμμένοι στο έθνικό πρόγραμμα, προτίμησαν τήν έθελουσία έξοδο. Τό κόστος καταργήσεως του προγράμματος που υπολογίζεται σε 18 εκατ. λιρών, θά λογισθεί ως έκτακτη δαπάνη στο σύνολο της οικονομικής χρήσεως.

Τήν 1 Σεπτεμβρίου του 1989 ή ABP έκανε προσφορά της τάξεως των 27 εκατ. λιρών για τήν αγορά του συνόλου των τακτικών μετοχών της έφοπλιστικής εταιρίας Red Funnel Line. Έξάλλου και στον τομέα της άκινήτου περιουσίας επεκτείνεται ταχύτατα τόσο στο δίκτυο των λιμένων της όσο και περναν αυτού μέχρι του σημείου να συστήσει μία κοινή επιχείρηση εγκαταστημένη στη Νέα Ύερσέη των ΗΠΑ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέα εταιρία κρουαζιερών

Μία νέα έφοπλιστική εταιρία με τήν έπωνυμία Renaissance Cruises που μπήκε πρόσφατα στην άρένα των κρουαζιεροπλοίων, παρέλαβε τό πρώτο από μία σειρά όκτώ μικρών κρουαζιεροπλοίων που έχει παραγγείλει στην Ίταλία.

Με συνολικό κόστος 180 εκατ. κορωνών, τὰ νέα πλοία θά παραδοθούν όλα μέχρι τέλους του 1991 και θά νηολογηθούν στην Ίταλία. Τὰ τέσσερα πρώτα έχουν δυναμικότητα 100 έπιβατών και ναυπηγούνται στο ναυπηγείο Cantieri Navale Ferrari (CNF) ενώ τὰ υπόλοιπα, δυναμικότητας 120 έπιβατών, θά ναυπηγηθούν στο ναυπηγείο Nuovi Cantieri Arunaria.

Προγραμματίζεται να τεθούν σε ύπηρεσία στην Καραϊβική, στην Μεσόγειο, στην Εύρώπη και στη Μέση Άνατολή, όπου θά έκτελούν έπταήμερες κρουαζιές, ενώ όρισμένα θά έκτελούν δεκαήμερες κρουαζιές με άφετηρία τήν Άαπωνία.

Πρόκειται για σκάφη εξαιρετικής πολυτέ-

λειας ή όποια πλησιάζει τὰ άνώτερα δυνατόρια. Οι πράκτορές τους στη Βόρειο Άμερική πλσασάρουν τίς κρουαζιές αυτές σε επιχειρήσεις και οργανισμούς για να προσελκύσουν γκρουπ τουριστών, αποτελούμενα κυρίως από άτομικούς ταξιδευτές ή από ζεύγη και οικογένειες. Στόχος τους είναι να δώσουν τίς περιηγήσεις τους ενα ιδιαίτερο χαρακτήρα όχι άποκλειστικά ψυχαγωγικό, δεδομένου ότι τό μικρό μέγεθός τους έπιτρέπει να προσεγγίζουν σε πολυάριθμους μικρούς λιμένες άπρόσιτους στα μεγάλα υπερωκεάνια.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πλοία Flexibox

Ό έφοπλιστικός οίκος Wijne Barends παραγγείλε δυο πλοία κοντέινερ των 3.000 τον. d.w. και των 138 EVP στα ναυπηγεία Ferus Smit του Κρόνινγκεν.

Τό ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των πλοίων αυτών εγκείται στην καινοτομία που άπεκλήθη «Flexibox» και ή όποια συνίσταται στο ότι προορίζονται κατά μέν τήν μετάβασή τους να μεταφέρουν Σκανδιναβική ξυλεία προς Κόντινεντ, κατά δε τήν επιστροφή τους να μεταφέρουν έμποροκιβώτια. Προς τό σκοπό αυτό θά είναι έφοδιασμένα με ειδικό τύπο γερανών, έπινοήσεως της πλοιοκτηρίας εταιρίας.

Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα τὰ ένδιαφέροντα της Όλλανδικής εταιρίας περιορίζονταν στη φορτηγό άκτοπλοία, οι μεταπτώσεις όμως της αγοράς τήν έμπόδισαν να προβεί σε νέες ναυπηγήσεις κατά τή διάρκεια των τριών τελευταίων έτών, ενώ ή παραγγελία των «Flexibox» έλπίζεται ότι θά άποβεί ιδιαίτερα άποδοτική χάρη στη πολλοπλή χρήση που προσφέρουν.

Έξάλλου έγνώσθη ότι τό ναυπηγείο Ferus Smit πέτυχε πρόσφατα νέα παραγγελία της έφοπλιστικής εταιρίας Sandfriden για δύο πλοία των 8.500 τον. d.w. έφοδιασμένα με δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα, τὰ όποια θά έκμεταλλευθεί ό Erik Thum, του όποιου πολλά πλοία διαχειρίζεται ή Sandfriden υπό Όλλανδική σημαία.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Παραγγελία όχηματαγωγών

Δύο μεγάλα όχηματαγωγά θά ναυπηγησει σε Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία ή Σουηδική Ναυτιλιακή εταιρία Sea Link και σχεδιάζει να πωλήσει μετοχές που θά καλύπτουν τό 50% της άξιας των πλοίων σε έπενδυτές έκτός ναυτιλίας. Τό κόστος της ναυπήγησης φτάνει τὰ 250 εκατ. δολάρια και ή παραγγελία έγινε δυνατή μόνον άφού ή εταιρία μείωσε τή συμμετοχή της σε τέσσερα τάνκερς που είχε ναυπηγήσει στο Σπλίτ πρό έπατήνου, στο 25%.

Τὰ δύο νέα πλοία θά μεταφέρουν 2.100 έπιβάτες και 570 όχήματα και θά δρομολογηθούν στην Βαλτική μεταξύ του Μάλμο της Σουηδίας και του Λούμπεκ της Δυτικής Γερμανίας. Η σχεδίασή τους βασίζεται στα δύο όχηματαγωγά της Viking Line που ναυπηγήθηκαν στο Σπλίτ και πρόκειται να παραδοθούν τό 1991 και 1992. Η Sea Link πρόσφατα άγόρασε δύο πλοία 13.340 τον. γκρός τὰ όποια πρόκειται να μετατρέψει σε κρουαζιερόπλοια με στόχο τήν εξυπηρέτηση περί του 1 εκατ. έπιβατών τό χρόνο.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Χρεωκόπησε ή Wartsila Marine

Μετά τήν οικονομική χρεωκοπία των ναυπηγείων της Wartsila Marine, ή Φινλανδική κυβέρνηση σε συνεργασία με τὰ δύο άλλα ναυπηγικά συγκροτήματα της χώρας Rauma - Repola και Hollming άποτολμά ενα σχέδιο δημιουργίας ενός μεγάλου ναυπηγικού συγκροτήματος, τό όποιο θά προέλθει από τή συγχώνευση των παραπάνω τριών ναυπηγικών μονάδων.

Ηδη έχουν άρχίσει οι διαπραγματεύσεις μεταξύ έκπροσώπων των δύο ναυπηγικών που λειτουργούν με άξιωματούχους του Φινλανδικού ύπουργείου Έμπορίου, τίς όποιες δέν μετέχει ή Wartsila στην όποια ήδη έχει τοποθετηθεί σύνδικος.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations

and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

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



el Greco
SHIPCHANGERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

PETROS NIKOLAOU TOUNTZIS
Director

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Όλοκληρώθηκε ο πρώτος κύκλος των Επιμορφωτικών Σεμιναρίων του ΝΕΕ

Σε μία λιτή τελετή που πραγματοποιήθηκε στο Εγγενίδειο Ίδρυμα στις 25 Οκτωβρίου, επιδόθηκαν τα Πιστοποιητικά Σπουδών σε όλους παρακολούθησαν τον πρώτο κύκλο των πολύ Επιμορφωτικών Σεμιναρίων που οργάνωσε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Σε σύντομο χαιρετισμό του προς τους σπουδαστές ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Γιώργος Λαναράς είπε:

«Η καθιέρωση του επιμορφωτικού αυτού συστήματος, που αποτελεί πλέον θεσμό για το Επιμελητήριο, προέκυψε από την ανάγκη συμπληρώσεως γνώσεων των στελεχών που ασχολούνται στον Ναυτιλιακό χώρο.

Τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος ανταποκρινόμενο στις ανάγκες των καιρών με πλήρη συναίσθηση ευθύνης, μετά από εργασία μηνών της σχετικής επιτροπής του που συγκροτήθηκε γι' αυτό το σκοπό σε συνεργασία με το Ίνστιτούτο Ευρωπαϊκών Μελετών, διαμόρφωσε μία υλη, που συνδυάζει, την θεωρητική και πρακτική κατάρτιση, των σπουδαστών και πιστεύουμε ότι αυτοί που παρακολούθησαν το σεμινάριο συνεπλήρωσαν τις θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις που είναι αναγκαίες για την επιτυχή συνέχιση της εργασίας τους στη Ναυτιλιακή επιχείρηση ώστε να αναδειχθούν και προχωρήσουν στον επαγγελματικό χώρο.

Οι 300 ώρες διδασκαλίας από διακεκριμένους επιστήμονες, Καθηγητές Πανεπιστημίου, Νομικούς, Οικονομολόγους, και ειδήμονες της Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως υπό την επίμελεια του καθηγητού ΑΣΟΕ, κ. Ιωρδ. Λαδόπουλου, αποτελούν απόδειξη της υπευθυνότητας και προσπάθειας που αναπτύσσει το ΝΕΕ για επιμόρφωση στελεχών ασχολούμενων με τη Ναυτιλία, ώστε με βεβαιότητα μπορούμε να πούμε ότι οι παρακολουθήσαντες αυτό τον κύκλο μαθημάτων πολύ θα βοηθηθούν στην περαιτέρω καλύτερη απόδοση στην εργασία τους.

Η Διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος σε εκπλήρωση των σκοπών της όπως αυτοί αναγράφονται στον ιδρυτικό Νόμο 989/79 περί ΝΕΕ αποφάσισε και συγκρότησε Μόνιμη Επιτροπή Σεμιναριακής Επιμόρφωσης προσωπικού και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ούτως ώστε η σεμιναριακή επιμόρφωση να επεκταθεί και σε άλλους κλάδους και τομείς της επιχειρηματικής δραστηριότητας γενικότερα.

Ελπίζουμε ότι προς την κατεύθυνση αυτή θα μας βοηθήσουν όλοι οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς γιατί όλων την συμπαράσταση έχουμε ανάγκη, όπως επίσης των εργοδοτών και του Τύπου.

Πιστοποιητικά Σπουδών επιδόθηκαν στους παρακάτω 24 συμμετάσχοντες και εντός παρενθέσεως αναφέρεται η εταιρία η οποία οργανισμός στον οποίο απασχολούνται:

Τσακίρακης Γεώργ. (Costamare), Μοντζαβίνος Εύαγ. (Costamare), Χασάπης Γιώργ. (Prodromos Lines), Μαρινάκης Εύαγ. (Prodromos Lines), Περαντινός Ιάκ. (Westwind Afrika Line), Κουτρή Παν. (Avin Intr), Μητροπούλου Ανδρομάχη (Seatrap Tankers), Μπακομήτρος Σπυρ. (Bilinder Marine), Παπαμιχαλόπουλος Γεώργ. (Bilinder Marine), Σολίμπος Χαρίλ. (Vernikos Maritime), Σεφεριάδης Ιάκ. (N. G. Livanos), Ξανθάκης Νικόλ. (Nomikos Lines), Κυρτάτα Κατερίνα (Canopus Shipping), Περγικάρης Σταύρος (Al Tsavlis & Sons), Θιθιζόγλου Παν. (Eletson Corp.), Σιγάλας Ιωάν. (Glafki Hellas), Παπαχρόνης Κων/νος (Glafki Hellas), Πατερομιχελάκη Βάσω (NEE), Τσοντάκη Μαρία (NEE), Μπαλόγλου Παύλος (NEE), Ματσάγος Άχιλλ. (YEN), Μπαντιός Δημ. (YEN), Κουζιός Εύαγ. Akra Shipping κα?i ΠΑΝ. Έξαρχοπουλος.

Μέτρα από τον ΟΛΠ για το διαμετακομιστικό εμπόριο

Πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση των εξαγωγών ελληνικών προϊόντων και την προσέλκυση διαμετακομιστικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων ενέκρινε η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Τά μέτρα της διοίκησης του Οργανισμού στοχεύουν, παράλληλα, και στην αποσυμφόρηση των αποθηκευτικών χώρων, ώστε να μην παρατηρούνται καθυστερήσεις στην φορτοεκφόρτωση των πλοίων και στην διακίνηση των φορτίων.

Συγκεκριμένα το διοικητικό συμβούλιο

του Οργανισμού κατά την πρόσφατη, υπό την προεδρία του κ. Σταύρου Μπίρη, συνεδρίασή του και μετά από εισήγηση του γενικού διευθυντού του ΟΛΠ κ. Νικολάου Παπαδόγκωνα, αποφάσισε την απαλλαγή από τα αποθήκευτρα για τις πρώτες πέντε ημέρες, των προς εξαγωγή, εντός εμπορευματοκιβωτίων, ελληνικών προϊόντων.

Επίσης αποφασίστηκε να απαλλάσσονται από τα αποθήκευτρα της πρώτης ημέρας αποθηκευσης τους τα εισαγόμενα και παραδιδόμενα μαζί με το εμπορευματοκιβώτιο φορτία.

Εξάλλου για την προσέλκυση των τράνζιτ διακινουμένων εμπορευματοκιβωτίων μειώνονται ελαφρώς τα αποθήκευτρα του δεύτερου μήνα αποθηκευσης τους, ενώ αυξάνονται για τα πέραν του δεύτερου μήνα αποθήκευτρα.

Παράλληλα η διοίκηση άπλοποίησε φορτοεκφορτωτικά και αποθηκευτικά δικαιώματα των εμπορευματοκιβωτίων, σε μία προσπάθειά της να περιορισθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση τα αποθήκευτρα των εμπορευματοκιβωτίων θα υπολογίζονται με βάση τη μονάδα του εμπορευματοκιβωτίου, ανεξαρτήτως βάρους και όχι όπως ισχύει μέχρι σήμερα (ανά 50 κιλά κάθε αποθηκευτική μονάδα).

Εξάλλου με τη νέα ρύθμιση θα υπάρχει για όλα τα πλοία που διακινούν εμπορευματοκιβώτια και εφόσον εξυπηρετούνται από τις γερανοεξυφύρες του Οργανισμού, μία τιμή για φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα, χωρίς καμία άλλη επιβάρυνση, ανεξάρτητα από τον τύπο του πλοίου (κυψελοφόρο, ειδικής: δισκευής, ρόλ-ον-ρολ οφ, συμβατικά κ.λ.π.

— Την ημέρα εκφόρτωσης (εργάσιμη, αργία ή εξαιρετική).

— Την ώρα εκφόρτωσης (πρωινή, απογευματινή ή νυκτερινή).

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι άπλοποιήσεις, που αποφασίστηκαν από τη διοίκηση του ΟΛΠ, είναι αποτέλεσμα συνεργασίας και με τη Διεθνή Ναυτική Ένωση, η οποία και συμφώνησε απόλυτα με αυτή.

Τις, έγκαστάσεις του Λιμένα Πειραιά επισκέφθηκε στις 26 Οκτωβρίου αντιπροσωπεία του αυτόνου Οργανισμού Λιμένα της Ρουέν Γαλλίας, υπό τον πρόεδρό του, και ενημερώθηκε για τις δυνατότητες του Πειραιά και για τα σχέδια ανάπτυξής του.

Τά μέλη της αντιπροσωπείας, που απαρτίζονταν από στελέχη του Οργανισμού και από χρήστες του Γαλλικού λιμανιού, εδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εξυπηρέτηση των φορτίων κοντέινερς στο λιμάνι του Πειραιά.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ για τό Τεχνικό Τμήμα σοβαρής Ναυτιλιακής Έταιρείας με 20 ποντοπόρα πλοία αρχιμηχανικός με πείρα και πτυχιούχος Άνωτάτης Τεχνικής Σχολής. Αιτήσεις με πλήρες βιογραφικό να αποσταλούν στο P.O.Box 80 104 Πειραιά.

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΔΙΑ ΣΟΒΑΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ:

**α) ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΣ ΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ
β) ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΣ ΕΙΣ CARGO CLAIMS
ΓΡΑΨΑΤΕ Τ.Θ. 80076, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου εξηγήθηκε η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξι πλοίων:

— «Έφεςσος», μπάλκερ, πρώην «Οράϊον» υπό λιβεριανή σημαία, 18.958 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Lorrie Shipping Ltd.» (κ. Παυαγ. Ήλιόπουλος).

— «Άραμις», δεξαμενόπλοιο, τό οποίο υπέστειλε τή λιβεριανή σημαία, 75.124 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Bannon Trading Inc.» (Pleides Shipping Agents S.A.).

— «Δώρικ Άρμουρ», μπάλκερ, που υπέστειλε τή σημαία των Μπαχάμας, 34.620 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Greenway Maritime Corporation» (κ. Ιάσων Εύαγγελόπουλος).

— «Ζίμ Πουσαν», μπάλκερ, που υπέστειλε τή κυπριακή σημαία, 32.465 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως, του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Angistri Corporation» (κ. Βασ. Κωνσταντόκοπουλος).

**Ο κ. Θωμάς Ζαφείρας
πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ**

Ο γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος κ. Θωμάς Ζαφείρας όρίσθηκε πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ειδικού Λογαριασμού Οικονομικών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ). Έξ άλλου μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου όρίσθηκαν οί κ.κ. Α. Πιπέρας εκπρόσωπος των έφοπλιστών με άναπληρωτή τόν Α. Κορρέ, Α. Παγουλάτος, εκπρόσωπος των έφοπλιστών με άναπληρωτή τόν Α. Αγαπητό, Μ. Ζενζεφύλλη γ.γ. τής ΠΝΟ με άναπληρωτή τόν Σ. Βαρόδη, Γ. Ζαχαράτος εκπρόσωπος των ναυτικών με άναπληρωτή τόν Κ. Κωβαίο.

Υπουργικός έπίτροπος στό Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΟΕΝ όρίσθηκε ό πλοίαρχος Α.Σ. κ. Α. Καλούδης με άναπληρωτή τόν πλοίαρχο Α.Σ. κ. Κ. Χαρτοφύλλη.

Γιά τήν έπιλογή του κ. Ζαφείρα ως προέδρου του ΕΛΟΕΝ μπορεί νά λεχθεί άδίστακτα ότι πρόκειται γιά τήν έπιλογή του καταλλήλου άνθρώπου γιά τήν κατάλληλη θέση δεδομένου ότι ό νέος πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ προσφέρει έπί μακρά σειρά έτών τίς υπηρεσίες του σέ όργανισμούς και ιδρύματα που

σχετίζονται με τήν πρόνοια υπέρ των ναυτικών μας.

Έξ άλλου με νέα άπόφαση όρίζεται άναπληρωτής πρόεδρος του Δ.Σ. του Οίκου Ναύτου ό κ. Δ. Παλλάλης στή θέση του παραιτηθέντος κ. Γ. Δημοπούλου. Έπίσης όρίζονται μέλη του Δ.Σ., ό κ. Γ. Μανές, ύπάλληλος του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων με άναπληρωτή τόν κ. Ι. Σπυρόπουλο, ύπάλληλο του ίδιου Υπουργείου, και ό κ. Α. Παπαγιαννόπουλος, εκπρόσωπος των έφοπλιστών στή θέση του παραιτηθέντος κ. Α. Κυρτάτα.

**Νέα γραφεία στην 'Αμερική
της εταιρίας «Παπαχρηστίδη»**

Η γνωστή ναυτιλιακή εταιρία «Paparchristidis Limited» ίδρυσε νέα γραφεία στην Νέα Υόρκη έπί τής Λεωφόρου Λέξινγκτον. Ο κ. Λού Άντερσον, μέχρι τώρα διευθυντής τής εταιρίας στό Λονδίνο τοποθετήθηκε ως πρόεδρος τής νέας θυγατρικής 'Αμερικανικής εταιρίας «Paparchristidis USA Inc.».

Η έγκατάσταση τής θυγατρικής εταιρίας στή Ν. Υόρκη θά ενισχύσει τήν παρουσία τής οίης ΗΠΑ και τούς στενούς δεσμούς με τούς 'Αμερικανούς πελάτες τής ιδιαίτερα μετά τήν άγορά από τόν Όμιλο Παπαχρηστίδη του 51% των μετοχών των εξι υπερδεξαμενοπλοίων τής Loews Corporation.

**Τά σεμινάρια των
Οικονομικών 'Αξιωματικών**

Στίς 23 Οκτωβρίου αρχισαν στήν αιθουσα τελετών τής ΠΝΟ τά έπιμορφωτικά σεμινάρια των οικονομικών αξιωματικών τά όποια θά διαρκέσουν ενα μήνα. Τά σεμινάρια άποβλέπουν στήν ένημέρωση των οικονομικών αξιωματικών στίς έξελίξεις που σημειώνονται στό χώρο τής παγκόσμιας έμπορικης ναυτιλίας και στήν άναβάθμιση του κλάδου έν οφει των αύξημένων άπαιτήσεων που παρουσιάζονται σήμερα.

**Γενική Συνέλευση
των 'Ηλεκτρολόγων**

Γενική συνέλευση των μελών τής Πανελλήνιας Ένωσης 'Ηλεκτρολόγων Ε.Ν. συνεκλήθη γιά τό έρχόμενο Σάββατο 4 Νοεμβρίου άλλό προβλέπεται ότι δέν θά πραγματοποιηθεί έλλείψει άπαρτίας και έτσι η συνέλευση θά γίνει στήν Κυριακή 12 Νοεμβρίου.

Στή συνέλευση, πέρα από τά καθιερωμένα, θά συζητηθούν και τά προτεινόμενα από τή διοίκηση τής Ένώσεως κλαδικά και γενικά αίτήματα γιά τίς νέες συλλογικές συμβάσεις.

Σωματείο Λιμενικών

Με τήν άπόφαση (370/1989) του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά έγκρίθηκε η σύσταση συνδικαλιστικού όργάνου του κατώτερου προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Τού, στόχους, και σκοπούς τής Πανελληνιας Ένωσης Κατώτερου Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, άνέπτυξαν τά μέλη τής προσωρινής Διοικούσας Έπιτροπής.

Η σύσταση σωματείου από τό κατώτερο προσωπικό του Α.Σ. γίνεται γιά πρώτη φορά στήν ιστορία του Σώματος.

**Δραστηριότητες του
«Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου»**

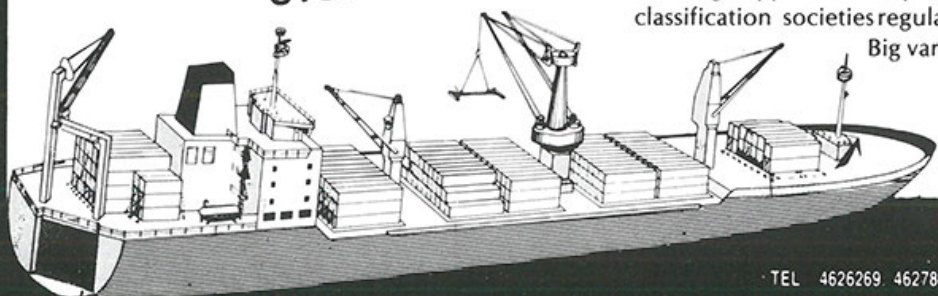
Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου έλαβε μέρος με χάρτες τής συλλογής του στό 70 Διεθνές Συμπόσιο Χαρτογραφίας που όργανώθηκε από τήν Έλληνική Έταιρία Χαρτογραφίας και πραγματοποιήθηκε με έπιτυχία στό Ευγενίδειο Ίδρυμα από τίς 5 έως τίς 8 Οκτωβρίου. Τό έκθεσιακό ύλικό του Συμποσίου έξετέθη στήν Έθνική Πινακοθήκη και στήν Γεννάδειο Βιβλιοθήκη.

Έξ άλλου, κατά τή διεθνή Ναυτιλιακή Συνάντηση (International Marine Meeting) Διευθυντών τής TEXACO, που πραγματοποιήθηκε στόν Άστέρα Βουλιαγμένης, κλήθηκε και μίλησε στίς 24.8.89 ό κ. Γ. Μ. Δρακόπουλος, με θέμα «Ο Πολιτισμός του Αιγαίου και τό Έμπορικό Πλοίο». Η όμιλία συνοδεύθηκε από προβολή διαφόρων slides, με έκθέματα τής συλλογής του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Άγορές τής Έταιρίας Europool

Η κοινοπρακτική εταιρία Europool, που ίδρύθηκε από μία Ίταλική και μία Έλληνική έφοπλιστική εταιρία, άγόρασε τό δύο πρώτα πλοία τής.

Πρόκειται γιά τό μπάλκ κάρριερ «Άτροπό», 29.314 τόν. d.w., 16.379 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως, 1971, τό όποιο άγοράσθηκε εναντι τιμή, 4,5 εκατ. δολλαρίων και μετονομάσθηκε «Eurostar» και τό μπάλκ κάρριερ «Sturia» 27.782 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1970,

**N.K. KATRADIS S.A.****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!

PSAPRON & ANAPAFSEOS STR. 18648 PIRAEUS

TEL 4626269 4627800 TELEX 212503 212880 NIKA GR FAX 4626268

τό οποίο αγοράστηκε έναντι τιμής 3,4 εκατ. δολλαρίων και μετονομάστηκε «Eurojoy».

Αγοραπωλησίες

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μαίρη Γοργία» 27.900 τόν. d.w., 15.904 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 7,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Νίκος Καβαδίας» 33.313 τόν. d.w., 19.162 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοί είναι οί αγοραστές τών υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σωτήρας» 27.570 τόν. d.w. 16.317 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τού Λονδίνου είναι οί αγοραστές τών δύο αδελφών μπάλκ κάρριερς «Nordval» και «Nordkyn» 34.291 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978 και 1977 αντίστοιχα, έναντι τιμής en block περί τών 22 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία πόντακ κάρριερ «Φίλια Στάρ» 37.836 τόν. d.w., 18.583 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973 έναντι τιμής περί τών 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Στην εταιρία Global Ocean Carriers έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ομέρις Ντόουν» 24.500 τόν. d.w., 16.815 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1971, υπό έμπιστευτικούς ορους.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό τουρκικό φορτηγό γενικού φορτίου «Sualp Urkmez» 7.160 τόν. d.w., 4.362 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί τών 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Μπαρού Λάκ» 13.635 τόν. d.w. 9.859 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, σέ αγνώστη τιμή.

— Σέ Έλληνες τέλος περιήλθε τό υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Αμος» 27.029 τόν. d.w., 14.764 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 4 εκατ. δολλαρίων.

Ο Οίκος Γκιγκιλίνη αγόρασε ρυμουλκό άνοικτης θαλάσσης

Περί τό μέσα Νοεμβρίου άναμένεται νά καταπλεύσει στό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης, τό ρυμουλκό άνοικτης θαλάσσης πού αγόρασε πρόσφατα ο Οίκος Γκιγκιλίνη. Όπως δήλωσε στό «Ναυτικό Χρονικό» ο κ. Δημ. Μ. Γκιγκιλίνη, τό νέο ρυμουλκό πού είναι τό μεγαλύτερο σέ ιπποδύναμη ρυμουλκό πού αγοράζεται από Βορειοελλαδίτες έφοπλιστές, και από τό μεγαλύτερο πού υπάρχουν αυτή τή στιγμή στό έθνικό νηολόγιο, πρόκειται νά ύψώσει τήν Έλληνική και θά άποσχεληθεί σέ έργα, εντός και εκτός τών ελληνικών ύδάτων ανάλογα μέ τίς συνθήκες, πού θά επικρατούν έκάστοτε. Ο κ. Δημ. Γκιγκιλίνη, ειπε ακόμη ότι τό νέο ρυμουλκό πού ναυπηγήθηκε τό 1972 στην Ιαπωνία είναι έξοπλισμένο μέ τέσσερις μηχανές τύπου Yanmar και μέ πλήρη, σύστημα ρυμούλκησης, διαθέτει δέ άντλίες, νερού και άφροϋ και σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα. Τό νέο ρυμουλκό άναπτύσσει ταχύτητα 13 κόμβων, έχει άκτίνα δράσης 35 ήμερών και εξασφαλίζει τήν ένδεικτηση 22 άτόμων.

Σύσκεψη στό Ν.Ε.Ε.

Στό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος θά πραγματοποιηθεί σήμερα 1 Νοεμβρίου ειδική σύσκεψη μέ τή συμμετοχή τού προέδρου τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Έπιμελητηρίου κ. Brian Shaw και τών προέδρων τών ελληνικών έφοπλιστών ένώσεων κ.κ. Στ. Γουρδομιχάλη, Σπ. Άλεξανδράτου, Άνδρ. Ποταμιάνου, Μηνά Σιγάλα, Βασ. Παπουτσόγλου και Νικ. Τσαβλίρη. Επίσης στή σύσκεψη έχουν κληθεί νά παραστούν οί αντιπρόεδροι και μέλη τής διοικούσα Έπιτροπής τού Έπιμελητηρίου κ.κ. Βασ. Κούτσης, Δημ. Νομικός, Ν.Α. Βερνίκος, Α. Κυρτάτας και Ν. Παπάζογλου καθώς και οί κ.κ. Γ. Γράτσος, Σπ. Μαρινάκης, Μιχ. Σαρλής, Κ. Ρίγγας και Άλ. Κορρές.

Οί έπισκευές σοβιετικών πλοίων στην Έλευσίνα

Μέ τήν εύκαιρία τής επάνοδου στό Ναυπηγείο Έλευσίνας τού Μ/Υ Majesta πού ήταν τό πρώτο καράβι σοβιετικής πλοιοκτησίας πού ήλθε γιά έπισκευή έκτάκτου ανάγκης τό έτος 1977, έλαβε χώρα μικρή τελετή στίς εγκαταστάσεις τών Ναυπηγείων μέ τήν όποία έπισφραγίσθηκε ή μακρά και άμοιβαία έπωφελής συνεργασία.

Στήν συνεργασία αυτή άναφέρθηκε, στήν διάρκεια τής τελετής ο πρόεδρος τής εταιρίας κ. Μιχάλης Κουβελάς.

Έκτοτε και μέχρι σήμερα ή συνεργασία αυτή άπόκτησε συστηματικότερη βάση και 55 πλοία τού Σοβιετικού έμπορικού στόλου έχουν έπισκευασθεί στίς εγκαταστάσεις τών Ναυπηγείων Έλευσίνας μέ άπόλυτα έπιτυχή έκβαση.

Στήν εκδήλωση παρέστησαν ο Έμπορικός ακόλουθος τής Σοβιετικής Πρεσβείας κ. Sv. Plaksin, εκπρόσωποι τής πλοιοκτητικής εταιρίας, οί αξιωματικοί και τό πλήρωμα τού Μ/Υ Majesta και ή διοίκηση και στελέχη τών Ναυπηγείων Έλευσίνας.

Έξετάσεις Ήλεκτρολόγων

Στίς 13 Νοεμβρίου, άντί τής 6 Νοεμβρίου, θά άρχίσουν οί έξετάσεις τών ύποψηφίων γιά τήν άπόκτηση διπλώματος ήλεκτρολόγου και πρακτικού ήλεκτρολόγου Έμπορικού Ναυτικού.

Η μετάθεση τής ήμερομηνίας τών έξετάσεων κρίθηκε άπαραίτητη, προκειμένου νά διευκολυνθούν οί ύποψήφιοι στήν άσκηση τού έκλογικού τους δικαιώματος.

Ευαρέσκεια σέ λιμενικούς

Ο Άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος Χρ. Ντούνης εξέφρασε τήν ευαρέσκεία του πός τό προσωπικό τού λιμεναρχείου Άνδρου γιά τή συνδρομή τους στό εργο τής κατάσβεσης πυρκαγιάς, πού άπέπλησε, πρόσφατα, τό χωριό Μεσαριάς Άνδρου.

Η Διεθνής Συνάντηση τού Πειραιώς

Υπενθυμίζουμε ότι στίς 16 και 17 Νοεμβρίου θά πραγματοποιηθεί στόν Πειραιά τό εβδομο έτήσιο διεθνές σεμινάριο γιά τήν παγκόσμια οικονομία και τή ναυτιλιακή χρηματοδότηση πού όργανώνουν ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, και τό Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ τού Λονδίνου.

Η συμμετοχή στό φάρμακα

Οί συνταξιούχοι ναυτικοί πρέπει νά άπευθυνθούν στόν Οίκο Ναύτη γιά τήν τακτοποίηση τών βιβλιαρίων τους ώστε νά άποφεύγουν τή συμμετοχή τους στό φάρμακα τών ιδίων και τών μελών τών οικογενειών τους. Γιά τό λόγο αυτό μαζί μέ τό βιβλιαριο πρέπει νά έχουν μαζί τους και τό άπόκομμα τής έπιταγής τής συντάξεώς τους βάσει τού όποιου θά γίνει και ή σχετική έγγραφη.

Όπως είναι ήδη γνωστό, τό σχετικό Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε ήδη

Πρόστιμο γιά έλλείψεις

Πρόστιμο 80.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, στόν πλοίαρχο του μέ σημαία Άγ. Βικεντίου φορτηγού «Vefa» γιαντί σέ έκτακτη έπιθεώρηση πού έγινε διαπιστώθηκαν έλλείψεις, και παραλείψεις, στό σωστικό μέσο τού πλοίου.

Τά νέα τηλέφωνα τής «Lufthansa»

Τά νέα τηλέφωνα τής γερμανικής άεροπορικής, έταιρίας «Lufthansa» στην Άθήνα από τήν 1 Νοεμβρίου είναι τά έξης:

Κρατήσεις θέσεων 3692411, εκδοση ειση-

ΠΩΛΗΣΗ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΣΤΗ ΦΡΕΑΤΤΥΔΑ

92 τετρ. μέτρα, ρετιρέ, 6ος όροφος, τζάκι, γενικός κλιματισμός, ξύλινες έπενδύσεις. Κατάλληλο και γιά γραφεία.

Έπίδειξη μόνο σέ σοβαρούς αγοραστές, ύστερα από τηλεφ. συννενόηση. Πληροφορίες: Τηλ. 4525.459, 3224.541 — Fax: 4531019

ΠΡΟΣΟΧΗ

ΕΝΑ ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ ΤΗΣ ΥΔΡΑΣ ΣΤΗ ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΖΕΑΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ τό ωραιότερο διαμέρισμα τού Πειραιά, μαϊζονέτα, ρετιρέ, πάνω άκριβώς από τό λιμάνι τής Ζέας, μέ άνοικτη θέα στή θάλασσα. 225 τετρ. μέτρ. καλυπτόμενη έπιφάνεια και 215 τετρ. μέτρ. βεράντες και ταράτσες. 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι ύγιεινής, δωμάτιο ύπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες έπενδύσεις παντού. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σέ όλους τούς χώρους. Πλήρως έξοπλισμένο και έπιπλωμένο κατά τό μεγαλύτερο μέρος. Κατάλληλο και γιά εγκατάσταση γραφείων. Πρόκειται, πραγματικά, γιά μοναδικό διαμέρισμα Πληροφορίες: Τηλ. 4525.459, 3224.541 — Fax: 4531019

Αναμνηστική διάκριση σέ μέλη της HELMEPA



Η διοίκηση της HELMEPA απένειμε αναμνηστικές πλακέτες σέ όσους διετέλεσαν μέλη του διοικητικού της συμβουλίου από τό 1983 μέχρι καί τό 1989. Οί αναμνηστικές πλακέτες επιδόθηκαν στους τιμηθέντες από τόν γενικό γραμματέα της HELMEPA κ. Γιάννη Λύρα κατά τήν παρουσίαση του νέου εκπαιδευτικού προγράμματος του νέου εκπαιδευτικού προγράμματος στίς 12 Οκτωβρίου. Αναμνηστικές πλακέτες επιδόθηκαν στους κ.κ. Γιάννη Γκούμα, Πέτρο Ν. Γουλανδρή, Γεώργιο Σ. Λιβανό, Πάν. Τσάκο, Γεώργ. Φουστάνο, Νίκο Εύθυμιο, Νίκο Σούτο, Θανάση Μαρτίνο καί Γεώργιο Γιαννάτο. Έξ άλλου τό άργυρό μετάλλιο της HELMEPA επιδόθηκε στόν κ. Παύλο Ίωαννίδη, Chief Executive Officer τών ναυτιλιακών καί έμπορικών επιχειρήσεων του συγκροτήματος Ίωάννης καί γενικό γραμματέα του Κοινοφελούς Ίδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ίωάννης», γιά τήν ουσιαστική συμμετοχή καί συμβολή του στήν επιτυχή πραγματοποίηση τών εκπαιδευτικών προγραμμάτων της HELMEPA.

Greek Maritime Association ή νέα έταιρία του κ. Ντένη Βερνάρδου

Ο κ. Ντένης Βερνάρδος, μετά τήν άποχώρησή του από τήν έταιρία S.S.R.S. προχώρησε στήν ίδρυση νέας, της έταιρίας Greek Maritime Association Ltd., ή όποια στεγάζεται στήν όδόν Σκουζέ 1Α του Πειραιώς.

Μιλώντας στά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τή νέα επιχειρηματική του έξόρμηση ο κ. Ντένης Βερνάρδος είπε ότι ή νέα έταιρία του αντιπροσωπεύει ήδη παλαιούς συνεργάτες του, ήτοι τό Jacksonville Shipyard Inc. USA, τήν Fincantieri - Taranto Italy, τήν Fincantieri - Naples Italy καί τήν Metalock - Brazil - Portugal.

Ο κ. Βερνάρδος είπε επίσης ότι ή Greek Maritime Association Ltd., δημιουργεί ένα CLUB γιά Marine Lubricants καί Bunkers μέ

τό όποιο πιστεύει ότι θά συμβάλει στήν ύποδομή καί ύποστήριξη του Πειραιϊκού Ναυτιλιακού Κέντρου που όλοι μας θέλουμε νά είναι ένα μεγάλο διεθνές κέντρο.

Πιστεύω, ύπογράμμισε, νά τά καταφέρω καί έλπίζω νά βρώ ανταπόκριση.

Μαζί μου, πρόσθεσε ο κ. Βερνάρδος, είναι καί οί M. Eden, M. Gray, A. Henderson καί T. Gallon μέ τούς όποιους δημιουργήσαμε τήν Associated Marine Adjusters Ltd, Average Adjusters, που όπως πιστεύω, είναι ή καλύτερη όμάδα στόν Πειραιά.

Είμαι εύχαριστημένος γιά τώρα, κατέληξε, καί έλπίζω σύντομα νά έχω καί άλλα νέα.

Τό τηλεφωνικό κέντρο της Greek Association είναι 451.0815, τό Fax 451.0819 καί τό Telex 212226 MMCC GR.

τηρίων 3692511, Τμήμα Έξυπηρετήσεως Γραφείων Ταξιδίων 3692611, Τμήμα Πωλήσεων 3692261, Όργανωμένες Έκδρομές 3692270, Δημόσιες Σχέσεις 3692225, Λογιστήριο 3692291, Διεύθυνση 3692221, Τηλεφωνικό κέντρο 3692111, Τμήμα Έμπορευμάτων 9612708, 9613422 καί 9613507, Γραφείο Έαεροδρομίου - πληροφορίες 9613518, 9613607 καί 9613628, Είσιτήρια/ Κρατήσεις 9699244. Telex: 216409 καί Fax: 3636524.

Η έκατονταετία του Έλευθερουδάκη

Μέ τήν εύκαιρία της συμπληρώσεως 100 έτών από τήν ίδρυση του βιβλιοπωλείου Έλευθερουδάκη δόθηκε στίς 23 Οκτωβρίου δεξίωση γιά τούς ανθρώπους του πνεύματος στους άνακαινισμένους χώρους του γνωστού βιβλιοπωλείου.

Απόφοιτοι του World Maritime University έπισκέφθηκαν τόν Πειραιά

Όπως συνηθίζεται τά τελευταία χρόνια, 13μελής αντιπροσωπεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου έπισκέφθηκε κατά τήν εβδομάδα 21-28 Οκτωβρίου τόν Πειραιά.

Η αντιπροσωπεία αυτή συνοδευόμενη από τόν καθηγητή H. Adachi έπισκέφθηκε στίς 25 Οκτωβρίου τά γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τά μέλη της ένημερώθηκαν διεξοδικά από τόν Καθηγητή κ. Ίωάννη Τζωάννο επί τών εξέλιξεων τών ναυτιλιακών ύποθέσεων διεθνώς καί ειδικότερα στόν Εύρωπαϊκό χώρο μέσα στά πλαίσια της Εύρωπαϊκής Οικονομικής κοινότητας καθώς επίσης καί επί τών προσφάτων οικονομικών τάσεων που επικρατούν στή Διεθνή Ναυτιλία.

Μετά τό πέρας της διαλέξεως έπικολούθησαν έρωτήσεις καί ανταλλαγή απόψεων επί τών διεθνών ναυτιλιακών θεμάτων.

Δεύτερο κρουαζιερόπλοιο ναυπηγεί ο Οίκος Χανδρή

Τό άδελφό σκάφος του «Ορίζων» που ναυπηγείται ήδη, παρήγγειλε ο Οίκος Χανδρή από τά ναυπηγεία Meyer Werft της Δυτικής Γερμανίας. Τό νέο σκάφος που θά κοστίσει περί τά 200 έκ.ατ. δολάρια, θα έχει χωρητικότητας 45.000 τον. γκρός καί μεταφορική ικανότητα 1.354 έπιβατών, μέ τυπικό μέγεθος καμπίνας τά 15,79 τετρ. μέτρα.

Τό «Ζενίθ» θά παραδοθεί στους πλοιοκτήτες τό 1992 καί θά περιληφθεί στό στόλο της θυγατρικής έταιρίας του Οίκου Χανδρή, «Celebrity Cruises», που προσφέρει ήδη δυναμικότητα πλέον τών 3.800 έπιβατών.

Έπίσης έκτεταμένες έργασίες μετατρο-

ΑΝΤΛΙΕΣ ΜΟΝΟBLOCK "NM"

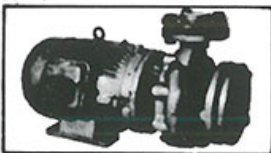
από 1 έως 10 PS, κατά DIN 24255

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Λίγα εξαρτήματα • Χαμηλό κόστος κατασκευής • Γρήγ κατασκευή • Εύκολη εγκατάσταση • Τέλεια ευθυγράμμιση

ΧΡΗΣΗ

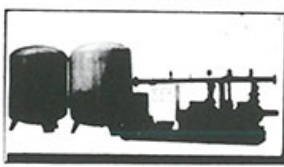
- Για τήν μεταφορά καθαρών ή ελαφρά ακαθάρτων και μη διαβρωτικών υγρών
- Αρδεύσεις, με κατάκλυση ή τεχνητή βροχή • Κυκλοφορία θερμού και ψυχρού νερού • Κλιματιστικές εγκαταστάσεις • Βιομηχανικές εγκαταστάσεις καί πολλές άλλες χρήσεις.



Αντήμητική Ελλάδα

Μεμελάου 5-7 & Δοιράνης, Καλλιθέα 176 72
☎ 9569822, 9568156 Τηλ.: 22772 ABSH GR

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ*



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

ΜΕΛΕΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Αντήμητική Ελλάδα

ΜΕΜΕΛΑΟΥ 5-7 καί ΔΟΙΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 95 69 822 - 95 68 156
TELEX 222772 ABSH GR

* Με τις προδιαγραφές πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

πής διεξάγονται σε ένα τρίτο σκάφος τό πρώην «Galileo», τό οποίο θά μετονομασθεί «Μερίντιαν» καί μετά τήν παράδοσή του από τά ναυπηγεία Lloyd Werft του Μπρεμερχάβεν θά δρομολογηθεί στίς γραμμές της Celebrity Cruises.

Οί «Μινωϊκές» καί σέ άλλες άκτο- πλοϊκές γραμμές

Ο γενικός διευθυντής των «Μινωϊκών Γραμμών» κ. Μιχ. Καλένης ανακοίνωσε ότι ή ήρακλειώτικη εταιρία πρόκειται νά δημιουργήσει θυγατρική εταιρία ή οποία θά δραστηριοποιηθεί σέ διεθνείς καί (νέες) άκτοπλοϊκές γραμμές έκτός της Κρήτης. Γιά τή χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων της νέας εταιρίας (άγορές καί μετασκευές πλοίων κλπ.) θά απαιτηθούν άνω των τριών δισεκατομμυρίων δραχμών τό οποία θά άντληθούν

άπό τούς μετόχους των «Μινωϊκών Γραμμών» αλλά καί άπό νέους μετόχους κατοίκους των περιοχών στίς όποιες θά δραστηριοποιηθεί ή νέα εταιρία.

Ληστείες στό Ματαντί

Συνεχίζει τίς έντονες διαμαρτυρίες του πρós τίς άρχές του Ματαντί, ό διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός BIMCO, καθώς ή έλλειψη έπαρκούς ασφάλειας στό λιμάνι έχει άποτέλεσμα τίς ένοπλες ληστείες καί τίς έπιθέσεις έναντίον ναυτικών. Ήδη άπό τίς 4 Όκτωβρίου ό BIMCO έχει έκδόσει προειδοποίηση πρós τά μέλη του γιά τήν κατάσταση που έπικρατεί στό Ματαντί. Σύμφωνα μέ τίς άναφορές που άπευθύνονται στήν BIMCO, έννοπλες συμμορίες ληστών έπιτίθενται στό πλοία, τραυματίζουν ναυτικούς καί λεηλατούν κοντέινερς.

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΑ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ»

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ, ύπωναύρχου Λ.Σ. ε.α.

Πρόσφατα είδε τό φώς της δημοσιότητας τό νέο βιβλίό του Γεωργίου Σπαρτιώτη, τό όποϊον πραγματεύεται γιά τίς ναυτιλιακές εταιρίες. Λόγω της ιδιότητός του έχει μία μεγάλη εξειδίκευση στόν τομέα των ναυτιλιακών θεμάτων. Είναι άλήθεια ότι πρόκειται γιά πολύ σοβαρά θέματα, τά όποια άφορούν τήν Έλληνική Οικονομία καί γενικώς τήν όργάνωση της έπιχειρηματικής αυτής δραστηριότητας.

Η ναυτιλιακή έπιχείρηση παρουσιάζει είδικά προβλήματα, τά όποια πρέπει νά λύνονται μέ βάση τίς είδικές συνθήκες κάθε χώρας.

Η Ελλάδα, άνέκαθεν ναυτιλιακή χώρα μέ τεράστιο έμπορικό στόλο, είχε μεγάλη ύποδομή σέ έμψυχο καί άψυχο δυναμικό. Οί παγκόσμιες θάλασσες διασχίζονται άπό τά έμπορικά πλοία καί ή Ελλάδα είναι παρούσα στόν διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Όμως πρέπει νά τονισθεί ότι δέν φθάνει μόνο ή προσωπική πρωτοβουλία των Έλλήνων ναυτιλιακών έπιχειρηματιών. Απαιτείται μία συλλογική εργασία έπί διεθνούς έπιπέδου. Ό άνταγωνισμός έμφανίζεται σέ ύψηλό έπίπεδο. Η συνεργατικότητα οδηγεί σέ θεμελιώδεις καί ουσιαστικές άποφάσεις, άφού έτσι μόνο λύνονται συναινετικώς καί συμβιβαστικώς οί διενέξεις καί τά άναφυόμενα προβλήματα.

Η Ελλάδα θεωρεί τήν ναυτιλία μία σοβαρή πηγή έσόδων, δεδομένου ότι άνοίγεται ένα εύρύ πεδίο προσφοράς εργασίας μέ άπορρόφηση μεγάλου άνθρωπίνου δυναμικού. Ό Έλληνας ναυτικός έχει είδικά προσόντα. Είναι ίκανός νά άντιμετωπίζει τά θαλάσσια προβλήματα, είναι θαρραλέος καί άποφασιστικός. Γνωρίζει άριστα τήν ναυτική τέχνη καί άφοσιώνεται στήν εργασία του. Άντιμετωπίζει τό θαλάσσιο κύμα μέ τόλμη καί άποφασιστικότητα, μάλιστα μέχρι αυτοθυσίας. Είναι πιστός στό έρ-

γο του καί δέν εγκαταλείπει τό πλοϊόν του. Θυσιάζει οικογένεια καί προσωπική άτομικότητα. Σπίτι του θεωρεί τό πλοίο. Έκεί έχει όργάνώσει τήν ζωή του. Η συναδελφικότητα είναι άνεπτυγμένη καί ή άλληλεγγύη αύξημένη.

Πρέπει νά τονισθεί όμως ότι ή Ελλάδα έχει άνάγκη νά συνεργάζεται μέ τά ξένα ναυτιλιακά γραφεία, νά έρχονται σέ έπαφή οί Έλληνες έπιχειρηματίες μέ τούς άλλοδαπούς, νά άνταλλάσσουν σκέψεις καί νά καταλήγουν σέ άποφάσεις.

Τό Έλληνικό έδαφος προσφέρεται γιά τήν εγκατάσταση καί διεύρυνση άλλοδαπών εταιριών. Ό Έλλαδικός χώρος δεσπόζει στήν Μεσόγειο καί είναι τόπος πρόσφορος γιά τήν ίδρυση καί λειτουργία ναυτιλιακών εταιριών. Τό είδος αυτό των εταιριών έχει ιδιαιτερότητες.

Τεράστια οικονομικά συμφέροντα παρουσιάζονται καί κολοσσιαίες περιουσίες μετακινούνται καθημερινώς επάνω στους ύγρους δρόμους των θαλασσών.

Οί άλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, όσες εγκαθίστανται στήν Ελλάδα, έπιβάλλεται νά υπόκεινται σέ είδικό καί έξαιρετικό νομικό καθεστώς.

Δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι τά ώφελήματα άπό τήν καθίδρυση καί λειτουργία

ξένων ναυτιλιακών εταιριών είναι πολυάπλά καί σημαντικά. Γιά νά γίνει όμως προσέγκυση ξένων εταιριών είναι άνάγκη νά ύπάρχει είδικό νομικό καθεστώς καί συνεχώς νά βελτιώνεται. Δυστυχώς ή έλληνική νομοθεσία εβράδυνε νά όργανώσει τό πεδίο δράσεως ξένων ναυτιλιακών εταιριών. Μέ τήν παρέλευση του χρόνου ή Έλληνική Πολιτεία διείδε ότι έπρεπε νά δημιουργηθεί ένα ώφέλιμο νομικό καθεστώς, γιάτί έτσι μόνο θά προσελκυσθούν οί ξένοι επενδυτές.

Από μία πρώτη ματιά στό βιβλίό του συγγραφέα προκύπτει ότι ό συγγραφέας είναι γνώστης των προβλημάτων της ναυτιλιακής δραστηριότητας καί κατέχεται άπό μία φιλόπονη προσπάθεια νά παρουσιάσει όλόκληρο τό φάσμα.

Ο σκοπός έπιτυγχάνεται. Η εργασία αυτή θεωρείται αξιόλογη καί σημαντική, διότι ύπάρχει όλη ή νομοθετική πρωτοβουλία σέ εξέλιξη.

Όπωςδήποτε ό ενδιαφερόμενος θά βρεί τό σύνολον των νομοθετικών κειμένων, τά όποια άφορούν τίς ναυτιλιακές εταιρίες. Η σπουδαιότητα όμως του έργου συνίσταται στίς επί μέρους παρατηρήσεις του συγγραφέα. Έπεξηγεί μέ σαφήνεια τήν νοηματικότητα των νομοθετικών κειμένων, ύπομνηματίζει μέ όρθές παρατηρήσεις καί προτείνει μέτρα βελτιώσεως καί περαιτέρω όργανώσεως.

Τό έργο παρουσιάζει συνεκτικότητα, άλληλουχία, μεθοδικότητα. Ό ενδιαφερόμενος θά βρεί ό,τιδήποτε σχετίζεται μέ τή ναυτιλιακή εταιρία καί θά διευκολυνθεί άπό τά συναφή σχόλια του συγγραφέα.

Η συγγραφική αυτή εργασία άποτελεί σημαντικό βήμα γιά νά εξετασθούν καί νά μελετηθούν έκ νέου οί όροι συνεργασίας μέ ξένες εταιρίες, δεδομένου ότι οί νεώτερες διεθνείς εξελίξεις έπιβάλλουν προσαρμογή της έλληνικής νομοθεσίας.

Η Ελλάδα πρέπει νά είναι πρωτοπόρος καί νά μή περιμένει νά ακολουθεί τά ξένα πρότυπα.

Γενικώς πρέπει νά γίνει δεκτόν ότι τό βιβλίό άποτελεί ένα πλήρες βοήθημα γιά μεγάλο φάσμα έπιχειρηματικής δραστηριότητας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΕΑΣ

Πρόεδρος Έφετών, Διδάκτωρ Ποινικού Δικαίου Πανεπιστημίου Αθηνών

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ	Μπαχάμας	5.694	1969	Κατά τό ταξίδι Άκαμπα για Βρέστη, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 9/10.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α.	Κυπριακή	8.978	1968	Υπέστη ζημιές λόγω κακοκαιρίας κατά τό ταξίδι Άμπιτζάν για Πειραιά, κενό φορτίου. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στον Πειραιά, στις 17/10.
ΚΕΐΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	Λιβεριανή	9.842	1971	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Δήλος» στην Άλεξάνδρεια, στις 24/10.
ΛΙΤΣΑ Ν.	Κυπριακή	3.256	1974	Υπέστη ζημία στο πηδάλιο λόγω κακοκαιρίας ανοικτά της Βερακρούζ στις 12/10 και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	Έλληνική	9.169	1970	Κατά τόν απόπλου από την Άμβέρσα για τό Μπρέϊκ, έμφορτο, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 7/10.
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (πρ. «Sanad I.»)	Κυπριακή	2.999	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στη Ζανζιβάρη στις 9/10.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ	Κυπριακή	8.987	1972	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Lincoln K.» στη Σιγκαπούρη στις 18/10.
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	Όνδούρας	2.144	1976	Κατά τόν απόπλου από Πειραιά για Άσπανία στις 14/10, υπέστη βλάβη στη μηχανή.
ΣΦΙΝΞ	Κυπριακή	9.822	1969	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε άκυβέρνητο σε θέση 00.28.6 Ν, 106.12 Α, στις 22/10. Κατευθύνθηκε προς Σιγκαπούρη με τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΐΐΛΣΑ	Λιβεριανή	16.235	1972	Υπέστη έλασματοургικές ζημιές λόγω πρόσκρουσης στην Άλγερία, στις 8/10 και κατέπλευσε στην Έλευσίνα για έπιθεώρηση.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΐΝΤ	Έλληνική	20.960	1983	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Kamaten» στο Νεμρούτ Μπαϊ, στις 26/10.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Παναμαϊκή	24.843	1968	Κατά τήν άγκυροβόληση στο Γκλάνστοουν προσέκρουσε σε άποβάθρα, στις 4/10 και υπέστη έλασματοургικές ζημιές και ρήγμα.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Κυπριακή	18.495	1980	Κατά τό ταξίδι Βραζιλία για Ντώραμπαν υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις άρχές Όκτωβρίου.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Έλληνική	124.724	1974	Έπιθεωρήθηκε στο Ντουμπαϊ συνεπεία ζημιών που υπέστη λόγω κακοκαιρίας. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΓΑΡΜΠΗΣ	Λιβεριανή	41.164	1972	Προσέκρουσε σε θύρα φράγματος στο Έμντεν, στις 24/10, χωρίς να ύποστεί σοβαρές ζημιές.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOULI STR.
 PIRAEUS

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με προοδευτικά και σίγουρα βήματα η ναυλαγορά ξηρού φορτίου οδηγήθηκε σε υψηλότερους ναύλους κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου.

Ιδιαίτερα έντυπωσιακή είναι η άνοδος της ζήτησης για μπάλκερς μεγέθους πάναμας στην περιοχή του Ατλαντικού μετά την συνεχιζόμενη δραστηριότητα των Σοβιετικών, αλλά και την έντονη προθυμία γνωστών ναυλωτών για ναυλώσεις χρονικής περιόδου.

Δέν είναι παρακινδυνευμένο να προβλεφθεί ότι η σαφής βελτίωση των ναύλων και η υψηλή ζήτηση στον χώρο του Ατλαντικού σύντομα θα επηρεάσει και την αγορά του Ειρηνικού που μέχρι στιγμής υπολείπεται σε τόνο και ναύλους.

Πριν αναφερθούμε στα επιμέρους φορτία κρίνουμε σκόπιμο να μνημονεύσουμε την άνοδο κατά 200 μονάδες της κλίμακας BIF-FEX κατά τον μήνα που πέρασε, φθάνοντας στο τέλος της περασμένης εβδομάδας τις 1625 μονάδες, υπενθυμίζοντας ότι πέρυσι την ίδια περίοδο μόλις έφθανε τις 1365 μονάδες.

Στα σιτηρά ο ναύλος της κλασσικής διαδρομής των 52-55.000 τόννων προς την Ιαπωνία δείχνει να ξεπερνά τα δολ. 27,50, ενώ ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ έφθασε τα δολ. 16,50.

Ικανοποιητική κρίνεται η αγορά των Μεγ. Λιμνών με τους 27.000 τόννων για Αλγερία στα δολ. 34, ενώ κάποια άνοδια στην αγορά της Νότιας Αμερικής έδειξε σημεία βελτίωσης τις τελευταίες ημέρες του μήνα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στα άλλα πλήρη σιτηρών φορτία:

- 110.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπάρο για Καοσιούγκ, δολ. 15,20 φίο.
- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6,35.
- 110.000 τόν. γαιάνθρακες από Νοτ. Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 9,50.
- 110.000 τόν. γαιάνθρακες από Νοτ. Αφρική για Απω Ανατολή, δολ. 10,65.
- 25.000 τόν. λιπάσματα από Αμερ. Κόλπο για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 47.

Όπως αναφέρουμε και στις χρονοναυλώσεις που ακολουθούν, η άνοδος του ενδιαφέροντος για ναυλωτών να κλείσουν πλοία

για τους επόμενους 4/5 μήνες μαρτυρεί ότι ο επερχόμενος χειμώνας θα είναι αρκετά «ζεστός», με τις συνθήκες σταθερά βελτιούμενες υπέρ της πλοιοκτησίας.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με έντονο το ενδιαφέρον των ναυλωτών για την εξασφάλιση τοννάζ για τους προσεχείς μήνες, η αγορά των χρονοναυλώσεων του δεκαπενθήμερου γνώρισε υψηλούς ρυθμούς και ουσιαστική βελτίωση των μισθωμάτων, ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα μπάλκε κάριερς.

Οι παρακάτω ναυλώσεις χαρακτηριστικά παρουσιάζουν την άνοδική πορεία των μισθωμάτων σε όλες σχεδόν τις περιοχές:

- 72.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ για Απω Ανατολή, δολ. 19.000 την ημέρα.
 - 65.000 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.650 την ημέρα.
 - 64.000 τόν. d.w. από Πάσσερο για Απω Ανατολή, δολ. 14.500 την ημέρα.
 - 64.000 τόν. d.w. από Απω Ανατολή για Κόντινεντ, δολ. 9.250 την ημέρα.
 - 36.000 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.
 - 30.700 τόν. d.w. από Κόντινεντ ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 9.750 την ημέρα.
 - 28.300 τόν. d.w. από Νοτ. Αφρική για Σκω/Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.
 - 28.200 τόν. d.w. από Πάσσερο κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 7.950 την ημέρα.
- Αρκετά τα πλοία μεγέθους «πάναμας» που κλείσθηκαν για περίοδο 5/7 μηνών στα επίπεδα των δολ. 13.500 - 14.500 ανάλογα με τον τόπο παράδοσης/ επαναπαράδοσης γεγονός που προδικάζει σταθερότητα στο ό-

ρατό μέλλον.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Έντυπωσιακή άνοδος της ζήτησης στις μεταφορές πετρελαίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου, οδήγησε σε ραγδαία άνοδο των ναύλων που σύντομα έφθασαν σε επίπεδα που πολύ λίγοι μπορούσαν ακόμη και να φαντασθούν πριν λίγες εβδομάδες.

Ενήμεροι κύκλοι της αγοράς τοποθετούν τη βελτίωση στην έντονη κινητικότητα των Σαουδαράβων σε συνδυασμό με ξαφνική και ταυτόχρονη ανάγκη αύξησης των αποθεμάτων των μεγάλων εταιριών που διακινούν το πετρέλαιο.

Οι ναύλοι στον Αραβικό Κόλπο μετά την ραγδαία άνοδο κυμάνθηκαν περί τα WS 75 για τα VLCC's ενώ σταθερά άνοδικές εμφανίζονται οι αγορές της Μεσογείου και της Δυτικής Αφρικής. Στην πρώτη οι ναύλοι έφθασαν τα WS 140-150 για τα συνήθη φορτία των 80.000 τόννων και στην δεύτερη τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών πλησίασαν τα WS 100.

Τις τελευταίες ημέρες βελτίωση κατά 20 περίπου μονάδες της κλίμακας εμφάνισε και η αγορά της Βορ. Θάλασσας, ενώ μικρότερη κάπως ήταν η άνοδική τάση στην αγορά της Καραϊβικής.

Γενικά, παρά την «άπνοια» που επικράτησε στην αγορά το τελευταίο διήμερο, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων αναμένεται να διατηρηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα τις προσεχείς εβδομάδες αν λάβει κανείς υπόψη ότι πολλά από τα ήδη φορτωμένα πλοία θα χρησιμοποιηθούν ως πλωτές αποθήκες με συνέπεια την ελάττωση του προσφερομένου τοννάζ.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,35 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 1-15.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Μισοισοπιπύ 50.000 τόν. περίπου γεν-

νήματα Όλλανδία, δολ. 15 φίο, 10 ημέρες, Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 6.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Βραζιλία 55.000 τόν. περίπου σιτηρά Ρουσόκ, δολ. 940.000 κατ' άποκοπή φίο, 18 ημέρες, Οκτώβριο.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Αμερ. Κόλπο 80.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 13 φίο, 12 ημέρες, Νοεμβρίου 1-10.

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

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 1-15.

ΝΕΦΕΛΗ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριο.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 53.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 13,75 φίο, όψιόν Λισαβώνα δολ. 13 φίο, 10 ημέρες, 'Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 7.

ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.: Λέγκχεντ 18.000 τον. δημητριακά 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 30,75 φίο, 6 ημέρες, 'Οκτωβρίου 25-31.

ΤΖΟΑΝΝΑ Κ.: Μεγ. Λίμνες 17.000 τον. σιτηρά με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς έως 27.000 τον. γιά 'Αγερία, δολ. 34 καί δολ. 27 φίο αντίστοιχα, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Τουμπαράο 110.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Νοτ. Κορέα, δολ. 15,20 φίο, 40.000/38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 27-Δεκεμβρίου 10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΟΙΝΙΞ: Δυτ. Αυστραλία 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 6,35, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗΜΠΑΛΚ: 54.680 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 20, κυκλικό ταξίδι Κουήνολαντ, δολ. 12.400 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ρότερνταμ 'Οκτωβρίου 18-20, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΕΥΤΥΧΗΣ Μ.: 36.443 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άμερ. Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 9.100 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 γιά πλοῦ υπό έρμα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 27.000 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο 'Οκτωβρίου 25-31, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: 33.000 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νότιο Ειρηνικό άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 7.850 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 γιά πλοῦ υπό έρμα.

ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ: 35.780 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτώβριο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.280 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 1-10, δύο κυκλικά ταξίδια Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.650 την ημέρα.

ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ: 17.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Οκτωβρίου 20-22, επαναπαρά-

δοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΦΑΝΗΣ: 36.250 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο 'Αφρική Νοεμβρίου 6-20, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 53.980 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν 'Οκτώβριο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 11.600 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 61.250 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Σαουθάμπτον με επαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 15.200 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ: 64.377 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σαουδική 'Αραβία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΡΙΕΤΤΑ: 37.767 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΑΝΝΟΥΛΑ: 14.937 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Ακαμπα 'Οκτωβρίου 18-25, επαναπαράδοση στον πιλότο Μπαγκλαντές, δολ. 6.050 την ημέρα.

ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ: 41.750 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μαύρη Θάλασσα τέλη 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Πάσσερο 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μιζουσίμα 'Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 5, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / 'Αμβούργο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: 22.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση Λονδίνο 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 5, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ: 12.200 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία, τέλη 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση 'Αγκόλα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΡΚΑΔΙΑ: 22.230 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σκώ / Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Κούβα, δολ. 6.550 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ.: 21.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ακαμπα 'Οκτωβρίου 23-26, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.850 τον. d.w. του 1986, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, κυκλικό ταξίδι Νότια 'Αφρικής, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.815 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Οκτωβρίου 19-22, ταξίδι με επαναπαράδοση Ντάρμπαν/ Μομπάσα, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.670 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Οκτωβρίου 25-31, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: 94.947 τον. d.w. του 1970, παράδο-

ση Μεσόγειο συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης γιά περίοδο 3/5 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τον. d.w. του 1982, παράδοση Λά Σπέτσια 'Οκτωβρίου 20-30, ταξίδια 4/6 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 13.200 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.386 τον. d.w. του 1982, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδια 2/4 μηνών με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.500 τις πρώτες 50 ημέρες, δολ. 13.000 τις υπόλοιπες.

ΑΡΚΑΣ: 69.900 τον. d.w. του 1988, παράδοση Πάσσερο 'Οκτωβρίου 21, ταξίδια 4/5 μηνών, δολ. 14.450 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ακαμπα άρχες Νοεμβρίου, ταξίδια 5/7 μηνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: 'Ινδονησία 84.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 128, 'Οκτωβρίου 29.

ΠΑΡΙΣ II: Σιντί Κερύ 77.000 τον. Αύγουστα, WS 115, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: Γκαλφχέβεν 20.000 τον. μέρος φορτίου Σετομπολά, δολ. 205.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτωβρίου 23.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Τζεμπέλ Ντάννα 67.000 τον. Μομπάσα, WS 190, Νοεμβρίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Σιρκχού καί Ρας Τανούρα 260.000 τον. Βραζιλία, WS 90, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περισκό Κόλπο 270.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, / Μεσόγειο, WS 57,5, 'Οκτωβρίου 15.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 85, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού WS 87,5, όψιόν Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 89,5, 'Οκτωβρίου 30.

ΑΔΩΝΙΣ Γ.: Σιγκαπούρη 30.000 τον. μέρος φορτίου Αυστραλία, δολ. 500.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρίου 1.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Σκίλντα 29.000 τον. καθαρά Ρότερνταμ, WS 210, 'Οκτώβριο.

ΣΗ ΚΡΟΣΣ: Κωνσταντίνα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 220, 'Οκτώβριο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: 'Αρζού 76.000 τον. Λαβέρα, WS 120, 'Οκτωβρίου 20.

ΣΗΚΙΝΓΚ: Μπετζαία 80.000 τον. Γαλλία, WS 115, 'Οκτωβρίου 21.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Περισκό Κόλπο 210.000 τον. Αίν Σούκχνα WS 59,5, 'Οκτώβριο.

ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙ 3: Ρας Σουκχέιρ 120.000 τον. μέρος φορτίου Σάντα Παναγία, WS 95, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. Μίλφορντ Χέβεν, WS 97,5, 'Οκτωβρίου 21.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Μπετζαία 80.000 τον. Φός, WS 112,5, 'Οκτωβρίου 21.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. Άμερ. Κόλπο WS 90, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 92,5, 'Οκτώβριο.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. Άμερ.

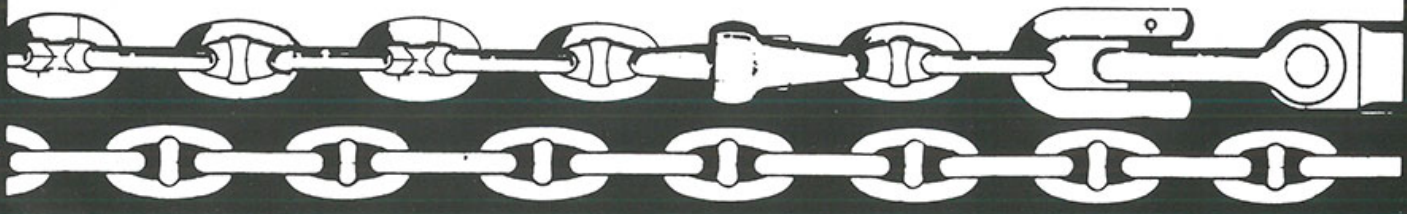
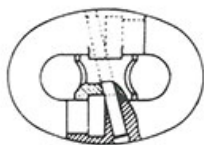
**ANCHOR CHAINCABLES
AND FITTINGS**



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.



Κόλπο WS 91, 'Οκτωβρίου 29.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Κάγιο ντε 'Αρκάς 120.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, δολ. 1.700.000 κατ' αποκοπή, 'Οκτωβρίου 29.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά HB/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 220, 'Οκτωβρίου 25.

ΧΙΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 211, Νοεμβρίου 2.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Δυτική 'Αφρική 118.000 τον. Μεσόγειο, WS102,5, Νοεμβρίου 14.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 125.000 τον. Γαλλία, WS 62,5, Νοεμβρίου 2.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 1: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά HB/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 245, Νοεμβρίου 1.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 135.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 97,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 99,5, Νοέμβριο.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ: Περσικό Κόλπο 90.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 95, 'Οκτώβριο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά 'Αμερ. Κόλπο, WS 265, 'Οκτωβρίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου 265.000 τον. Βραζιλία, WS 75, 'Οκτώβριο.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. Μπιλμπάο, WS 120, 'Οκτώβριο.

γείων 13.077 κυβ. μ. στην τιμή των δολ. 8.800.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ηρεμία επικράτησε στην αγορά των διαλύσεων καθώς η βελτίωση των συνθηκών της ναυλαγοράς και στίς δύο βασικές κατηγορίες των πλοίων αποστέρει την αγορά από ένδεχόμενους πελάτες.

Οι τιμές δείχνουν να διατηρούνται στα διαμορφωμένα από καιρό επίπεδα των δολ. 240-260 ανάλογως μεγέθους, με κάποιες άνοδικές τάσεις για όρισμένα πλοία σε μέταλλα πλοία.

'Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι σύμφωνα με υπολογισμούς Βρετανών μεσιτών, ο μέσος όρος ηλικίας των πετρελαιοφόρων πού οδηγούνται σήμερα στη διάλυση είναι 21,8 ετη, έναντι του μέσου όρου των 13,9 ετών κατά το έτος 1985, κατά τη διάρκεια του οποίου πραγματοποιήθηκαν οι περισσότερες διαλύσεις δεξαμενοπλοίων.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κύριο θέμα της περιόδου ή τελευταία Συνεδρίαση της 'Επιτροπής 'Εργασίας των χωρών πού ανήκουν στον ΟΟΣΑ, ή οποία έψήφισε υπέρ της σταδιακής κατάργησης μέχρι το τέλος του 1991 όλων των κρατικών επιδοτήσεων πού χορηγούνται στα Εύρωπαϊκά Ναυπηγεία.

'Αν και ή ήμερομηνία αυτή θεωρείται πολύ σύντομη για την υλοποίηση της απόφασης αυτής, ωστόσο κρίνεται ως πρόσθετο στοιχείο προς την κατεύθυνση ύψηλότερων τιμών στα νεότευκτα πλοία, στο μέλλον.

'Ηδη, πληροφορίες από την 'Ιαπωνία όμιλούν για άνοδο των τιμών των μεγάλων τάνκερς (260.000 τον. d.w.) στα επίπεδα των δολ. 85.000.000, με πρώτη δυνατή παράδοση τό 1992.

Οι αγοραπωλησίες

'Η βελτίωση των συνθηκών της ναυλαγοράς και ή πορεία της στο όρατο μέλλον άπασχόλησε τό ενδιαφέρον των αγοραστών γεγονός πού όδήγησε σε έλάχιστες πράξεις στην αγορά των αγοραπωλησιών.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, ή αγορά από 'Ιταλούς του μεγέθους πάναμαξ LOIRE (65.525/1981) στά δολ. 25.000.000 δημιουργεί νέο επίπεδο ρεκόρ για τάνκερς της κατηγορίας αυτής, αν και πρέπει να υπογραμμισθεί ή ύπαρξη 10ετούς χρονοαύλωσης του πλοίου και οι έπιδοτήσεις πού προσφέρονται από την 'Ιταλική κυβέρνηση.

'Επίσης αίσθηση στην αγορά προκάλεσε ή en bloc αγορά από την εταιρία Stena των έξι VLCC της Ludvig Tankers έναντι συνολικής τιμής δολ. 190.000.000. Πρόκειται για τά πλοία HAMLET (269.091/1965), MENANTIC (268.953/1974), LAUREL (258.484/1972), ARCADIA (268.873/1975), MOSELLE (268.898/1975) και PECONIC (268.891/1974).

'Άλλες πωλήσεις δεξαμενοπλοίων:

— M/T FORTUNA (155.500/1976) δολ. 20.700.000 Φινλανδοί.

— M/T FILIA STAR (37.836/1973) με coils, δολ. 6.700.000 Έλληνες.

— M/T PETROBULK RAIDER (29.900/1987) πρόντακτ, δολ. 23.000.000 σε Νορβηγούς με 5ετή χρονοαύλωση.

Στά μπάλκ κάρριερς τό ενδιαφέρον έπικεντρώθηκε στα πλοία handy size/max σε τιμές σταθερές, αν όχι άνοδικές, όπως μαρτυρούν οι ακόλουθες πράξεις:

— M/V SANKO CORAL (39.000/1984) δολ. 17.500.000 μεταξύ 'Ιαπώνων.

— M/V ORIENTAL KING (38.138/1982) δολ. 14.700.000 Νορβηγόι.

— M/V NICOS KAVADIAS (33.313/1972) δολ. 5.700.000 Έλληνες.

— M/V SOUTHERN PACIFIC (31.000/1983) δολ. 13.500.000 Σκανδιναυοί.

M/V ATROPOS (29.314/1971) δολ. 4.500.000.

M/V HOMERIC DAWN (24.500/1971) δολ. 4.800.000.

Τέλος τό M/V MAYA (11.382/1978) με μπίγες των 20 και 40 τόννων άλλαξε χέρια στην τιμή των δολ. 5.000.000.

Στόν τομέα των φορτηγών πλοίων αξία μνείας είναι ή πώληση μεταξύ Σκανδιναυικών εταιριών του πλοίου - ψυγείου SWAN RIVER (10.987/1978) με χωρητικότητα ψυ-

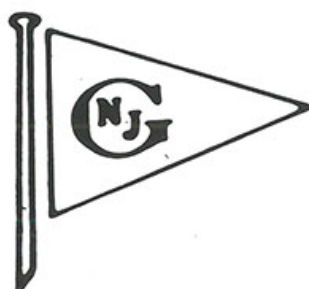
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

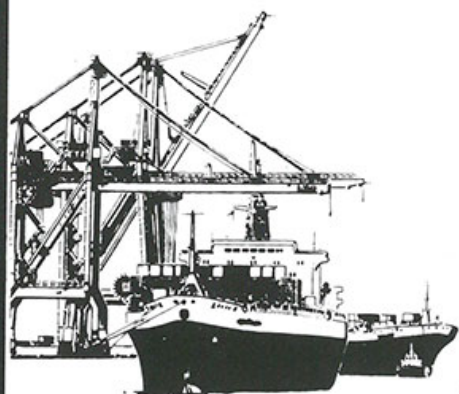
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

NAFTIKA CHRONIKA



SEA POLLUTION AND IMO

The International Maritime Organization (IMO), has announced an agreement with the representatives of Seven of the most industrialised nations and the EC on measures to prevent sea pollution by ships.

With this aim, two draft resolutions were accepted during the last meeting in London. One of them calls upon the European Community's environmental protection committee to draft a new international convention to prevent oil pollution and have it globally accepted during the general meeting of November 1990. If the convention is accepted, it will bring into being an international information centre to be managed by IMO and national centres to combat oil pollution and speed up the supply of the necessary equipment to all ships. The U.S. has already expressed its willingness to provide funds for this programme.

The second draft resolution asks the governments of member countries to enforce the strict application of existing anti-pollution conventions and requests the submission to IMO's technical services of reports on marine accidents and of any studies made in that respect.

PRESIDENT OF CYPRUS WELCOMES INTERTANKO

The President of the Republic of Cyprus, Mr. George Vassiliou gave an audience for the Executive Committee of the Oslo based International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO, preceding the Association's Council meeting in Limassol.

In his conversation with the President of Cyprus, INTERTANKO's Vice-Chairman, Mr. Andreas Ugland stressed the obligations of both shipowners and National Maritime Administrations to do their utmost to ensure safety at sea and protection of the marine environment.

Mr. Ugland encouraged support from the government of Cyprus in these efforts. The most serious problem facing tanker owners in the Mediterranean is the continued lack of reception facilities for oily residues.

INTERTANKO's Council approved membership applications from eight

companies from seven countries, 85% of eligible tonnage is now members of INTERTANKO.

INTERTANKO also accepted more than 50 applications for the new category of Associate Membership. These applications came from 15 countries. The new Associate Members are mainly tanker brokers, insurance companies, oil trades and banks.

The major subject on the Council's agenda was the issue of compensation for oil pollution damage. INTERTANKO is of the strong conviction that this is a matter which is best served through international agreements. Accordingly, the Association has strongly encouraged the US Congress, which is currently considering this issue, to adopt the oil spill compensation conventions agreed in the International Maritime Organisation, IMO in 1984 as proposed by the USA.

SECOND LARGE CRUISE SHIP FOR CHANDRIS CRUISES

Chandris Cruises has ordered a \$ 200 million cruise ship from Meyer Werft in West Germany.

She will be a sistership to the «Horizon», currently under construction at a cost of \$ 175m.

The new vessel, of 45,000 tons gross to be named «Zenith», will also be built at Meyer Werft's Papenburg yard.

She will be almost identical to the «Horizon» with 1,354 lower berths and a standard cabin size of 15.79 square metres.

The «Zenith» will join the 45,000 tons, «Horizon» as part of the line's new up market Chandris Celebrity Cruises division and is scheduled for delivery in 1992.

A third vessel, the former «Galileo» to be renamed «Meridian» is having a 35m refit at Lloyd Werft in Bremerhaven, also for the Celebrity Cruises division.

STORM OVER COASTAL SHIPPING

Exactly six weeks ago we had warned against any more interference in coastal shipping which had reached a stage at which there was little fear of any attempted «invasion» of this sensitive area in an integrated Europe. Unfortunately, the outgoing Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides, paid no atten-

tion to our warning and revoked 59 coastal permits — an act which, according to the conservative newspaper «Kathimerini» — raised a storm.

Mr. Pavlides spoke of applying the law without discrimination in all directions. Those affected by his action, however, will not accept this. They blame him for simply trying to protect the interests of the Dodecanesian, popular - base company and for applying a policy of fewer ships, no specific programme and a monopoly by the popular - base companies.

The fact is that the issuing of a large number of permits for ships to run on coastal lines has greatly improved the quality of the service to passengers and has eliminated the «sale» of permits to the highest bidder.

LOWERING BARRIERS IN THE EC

Important proposals have been made in the European Parliament on the subject of doing away with border controls between EC countries of all roads and inland waterways.

The EC Commission has been urged to pass the resolutions required for abolishing controls from July 1, 1993 onwards.

The proposals also refer to the simplification of border crossing procedures for persons and goods within the Community which is long overdue. It has been estimated that delays at borders a-



**FURNESS
HOULDER**
(INSURANCE) LTD.
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

908 Filioes Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 410 1815 Telex: 21-1834 FUHO GR

Member of the
**CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP**
London • Hong Kong
New York

mount to a total loss of 17 million ECUs per annum.

NEW YORK HEADQUARTERS FOR PAPACHRISTIDIS' NEW AMERICAN COMPANY

Papachristidis Limited has established a new company in the United States. Papachristidis USA Inc. is headquartered in New York, on Lexington Avenue.



Mr. Lou Anderson, pictured above, currently Managing Director of Papachristidis Limited, has been appointed President of the US subsidiary. Mr. Anderson will relocate to New York to take up his position.

Papachristidis Limited, UK agents for a number of European and American shipping interests including the Helle-spont Group, of Piraeus, Greece, is engaged principally in tanker trades. Commenting on the formation of the new company, Mr. Anderson said: «New York is an important centre for the Papachristidis Group. The new company will al-

low us to further enhance our close relationships with clients and markets in the USA».

Papachristidis USA Inc. is located at: 641 Lexington Avenue, 28th Floor, New York, N.Y. 10022, Tel: (212) 838 3300. Fax: (212) 838 2929. Telex: 6790591 PUSA UW.

BIMCO PROTESTS ARMED ROBERRIES AT MATADI

BIMCO, the Baltic and International Maritime Council, has recently made a second protest to authorities at Matadi about recent armed robberies, attacks on crew members and the general lack of security in the port.

BIMCO is so concerned about the situation that issued a warning to its members in 104 countries about conditions at Matadi.

Reports received by BIMCO indicate that gangs of robbers armed with knives and iron bars are boarding vessels both at night and during the day. In one incident a seaman was knifed and seriously injured. Material stolen from vessels ranges from paint stores to an inflatable life raft, and containers have been broken into and pillaged.

Following BIMCO's first protest in August to the Office Nationale des Transports in Matadi, ONATRA stated that 60 new persons had been recruited for its police force and would enter service in early October. ONATRA assured BIMCO that police patrols would be reinforced at night, and that security services would be instructed to redouble their efforts, particularly at night.

WEALTH ON THE SEA BOTTOM

About 70% of the earth's surface is covered by water and 70% of this water surface has a depth of more than 3 km. The oceans and their depths teem with natural resources such as minerals, energy and food.

There is life everywhere in the sea, even at a depth of 10 km. since living things are remarkably adaptable. The sun's energy is used even at great depths where organisms feed on the detritus of living things from the upper levels. In 1978 a new form of life was discovered in sulphur springs at a depth of 2.4 km. where life is no longer dependent on solar energy but on a special form of chemical synthesis.

There is an abundance of nodules on the sea bottom about 5 cm. in circumference, of manganese, copper, cobalt and nickel.

Although there have been attempts at mining the sea bottom that date back to the «Challenger» in 1872, the depths remained largely untouched up to the advent of echo-sounding.

Today, mining is carried out by a surface vessel with a boring instrument and a suction duct, like a vacuum cleaner, which sucks up the nodules.

VASA 32 PASSES THE 1000 ENGINE MILESTONE

Wartsila Diesel's Vasa 32 engine type has set a new record. With an 18 engine contract from the Odense Steel Shipyard of Denmark for a new container feeder vessel series, the number of Vasa 32s ordered now exceeds one thousand. This is more than for any other medium speed engine in the same output range.

The new order includes auxiliary engines for the six container feeder vessels ordered by A.P. Moller, one of the leading shipping companies in the world. Each vessel will have three 4 - cylinder Vasa 32 auxiliary engines, each with an output of 1,320 kW at 720 rpm.

A NEW CRUISE SHIP COMPANY

A new cruise ship company, Renaissance Cruises, has taken delivery of the first of a fleet of 8 small cruise ships in



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

COMMONWEALTH HOUSE
1-19 NEW OXFORD STREET
LONDON WC1A 1NU — ENGLAND

TELEPHONE: 00441-8314388
TELEX: 920688 EPEMBI G.
FASCIMILE: 8729385

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

Italy.

The ships will all be delivered up to the end of 1991 and will be registered in Italy. The first four will have a capacity of 100 passengers and are to be built at the Cantieri Navale Ferrari (CNF). The rest, with a capacity of 120 passengers each, are to be built at the Nuovi Cantieri Apuania.

The ships will run in the Caribbean, the Mediterranean, in Europe and in the Middle East where they will carry out 7-day cruises. Some of them will carry out 10-day cruises from Japan.

THE KIEL CANAL

Although the Kiel Canal came after the Suez Canal which was opened in 1869, it can at least boast of having taken less time to build. It was first proposed in 1873, its construction began in 1887 and it was opened to shipping in 1895. Its main purpose was a military one, with the object of linking the naval bases of Kiel and Wilhelmshaven and saving a trip of 754 km. around the Danish coast for ships travelling from one base to the other. The canal had to be widened and deepened in 1905 and in 1914 to accommodate larger warships. Finally, it was «internationalised» by the 1919 Treaty of Versailles and has since gained tremendous commercial importance.

Today, about 50,000 ships transit the

canal every year in both directions, without counting smaller pleasure craft.

Although there are no high tides in the Baltic, there is a one-metre tide at the eastern entrance and a higher one at the western entrance. Two locks at each end makes up the difference.

The depth is kept constant at 11 metres and the canal is 120 metres wide at the surface but only 60 metres wide at the bottom. For this reason, a zone of 25 metres on each side is reserved for shallow-draught craft. The canal is 66 km. long from the point where the pilot boards at the Elbe estuary to Brunsbüttel and 98 km. long from the first to the last set of locks. Ships take 8 hours to cross, at reduced speed.

The canal is open on a 24 hour basis, 7 days a week. Canal dues are high because they cover five separate pilotings, and they are set according to the size of the ship. There are five categories of sizes ranging from ships that are up to 55 metres long and 9.5 metres wide to ships that are 235 metres long and 32.5 metres wide, this last being the largest acceptable size.

REGISTRATION FEES

In an effort to encourage more registrations, the Liberian government has introduced a flat registration fee of \$ 2,500 per ship regardless of size, in place of the \$ 1.20 per gross ton that was in

force up to now. Thus ships of 100,000 grt. and above registering in Liberia will save \$ 100,000 and more.

We, on the other hand, besides closing the door to the registry of foreign-owned ships, are discouraging Greek owners from using the Greek flag as well, by stubbornly refusing to readjust the tax system in such a way as to attract large, Greek-owned vessels to the Greek registry.

50 YEARS AGO

— The war is causing many great problems for Greek shipping. Plans have been upset and new situations have arisen.

— Sinkings announced during the past fortnight are as follows: 11 British cargo ships, 3 ocean liners and 3 fishing boats, 2 French ocean liners and 1 cargo ship, 2 Greek, 2 Norwegian and 2 Swedish cargo ships, 1 Rumanian tanker. Also sunk were 1 German cargo ship and 1 German floating runway.

— At the last cabinet meeting an emergency law was introduced applying an extra, temporary tax on ships of more than 500 dwt.

— The American ship «Santa Isabel» was bought by Messrs. Peppas and Coumandareas for \$ 90,000. Its nett tonnage is 1,542, gross tonnage 2,647 and deadweight tonnage 4,165.

(Naftika Chronika No. 213 /1.11.1939)

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησ - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073	ε. Τζέμπελ Άλι 1/8	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑΤ'ΙΖΟΝ	77	15378	δ. Παναμά 7/8
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	83	13800	α. Σάν Φραντσκο 12/7	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Τσάρλεστον 9/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Σάντος 10/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. επισκευές Χόγκ Κόγκ 17/8
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Λέ Χάβρη 30/7
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ	69	9099	ε. Μπέντι 13/7	ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Βενετία 7/8
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	πρός Καράτσι 31/7	ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	ε. Άκαμπα 28/7
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	πρός Κήλαγκ 1/8	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Τάμπα 8/8
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	πρός Χόγκ Κόγκ 15/7	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	ε. Γένοβα 11/8
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Ν. Όρλεάνη 7/7	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Γιοκοχάμα 11/8
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Λέγκχορν 10/8	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Σαλβαντόρ 12/8	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Φουκουγιόμα 5/8
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρός Πειραιά 9/8	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	ε. Τάραντα 7/8
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898	ε. Άλγκθεύρας 23/6	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουαίμα 3/8
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	πρός Κων/πολη 23/7	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	δ. Πόρτ Σάϊντ 17/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Άντεν 11/7	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Τζακάρτα 17/7
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Ν. Υόρκη 14/8				
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Ντάρμπαν 8/8				
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136	πρός Βέλγιο 25/9	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	έπωλήθη Ελληνες
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρός Ρότερνταμ 2/8	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Φουτζέιρα 24/7
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	9136	πρός Κίνα 25/9	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	δ. Σουέζ 13/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Φιλανδελφεία 13/8	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Βομβάη 14/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Νάβρικ 14/8	ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389	α. Γένοβα 8/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Πειραιά 14/8	ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	ε. Πόρτ όφ Σπαίην 21/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ίντσόν 5/8	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	ε. Γκντάνσκ 16/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	επισκευές Σιγκαπούρη 15/8	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Πόρογκρον 11/8
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Τζέντα 22/6
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Πόρτ Σάϊντ 13/8	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	ε. Ντάρμπαν 14/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 5/8	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	πρός Κορέα 21/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	πρός Ίράν 13/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	πρός Σιγκαπούρη 31/7
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Βοστώνη 14/8	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΟ	84	36353	α. Νιουκαστλ 2/8
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Χόγκ Κόγκ 7/8	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Ντάρμπαν 6/8
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	πρός Τοκουαίμα 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	α. Πειραιά 11/8	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	έπωλήθη Σοβιετικούς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 28/6	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 15/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	δ. Σουέζ 1/8	ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	δ. Πειραιά 8/8	ΣΗΣ	89	70000	υπό ναυπήγηση
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	ε. Πειραιά 4/5	ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	πρός ΗΠΑ 31/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα	ΑΠΕΣ	73	16397	μετ. «Κετ»
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	αργεί Χαλκίδα	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Γιβραλτάρ 15/8
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	στο Μπαντάρ Άμπας	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	πρός Νοβοροσίσκ 5/7
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857	επισκευές Πειραιά 13/7	ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	α. Σφάξ 2/8
ΑΛΙΝΕ	63	10383	δ. Παναμά 6/8	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Κόμπε 8/8
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Πειραιά 10/8	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	πρός ΗΠΑ 21/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Μπαχαρίν 15/8	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Σ. Μάιλς 12/8
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Τσιταγκόγκ 7/8	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328	στη Μανίλα 6/8
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Πειραιά 11/8				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Λατόκα 3/8	ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Ούσκακουπούκι 2/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	έπωλήθη Σοβιετικούς	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Πειραιά 15/8
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Ντάρμπαν 5/8	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	πρός Μπαγκλαντές 31/7
ΑΛΜΠΑ II.	72	9709	ε. Ούμ Κουάδρ 18/7	ΑΡΙΕΛ	70	7571	δ. Ντόβερ 15/8
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Λός Άντζελες 6/8	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Φώλεϋ 17/8	ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Ντακάρ 16/8
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	α. Νάπολη 8/8	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Καρταγένα 5/8
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Βαρκελώνη 3/8	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Σίδνεϋ 14/8	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	α. Ν. Όρλεάνη 2/8
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	ε. Σίδνεϋ 14/8	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Αίβερπουλ 17/8
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	ε. Γκάτσετον 1/8	ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Ν. Όρλεάνη 31/7
				ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Ντόβερ 22/7
				ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ίντσόν 1/8
				ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	πρός Ούλσάν 21/8
				ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	επισκευές Πειραιά 19/8
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Ρεσίφ 17/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Ρότερνταμ 19/8	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Άμπος Πόιντ 11/8
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631	πρός Άμβούργο 22/6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρός Ματάνζας 6/7
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	δ. Σουέζ 11/8	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Ντόβερ 13/8
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Ρεσίφ 1/8	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	δ. Πόρτ Σάϊντ 14/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	πρός Κονακρί 31/7	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ναυπηγ. 'Αϊδί
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	ε. Μπιλμπάο 11/8	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	πρός Βρέμη 31/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Τέμα 12/8	ΑΞΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Γιοκοχάμα 5/8	ΑΞΟΝΑ	81	30500	α. Ν. Όρλεάνη 29/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	πρός Γερμανία 31/7	ΑΞΕ'Υ	70	13363	σημαία Μάλτας
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Ρότερνταμ 16/8	ΑΞΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537	δ. Πόρτ Σάϊντ 17/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 9/8	ΑΞΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	μετ. «Θέμης Πετράκης» (κ.)
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348	δ. Σουέζ 16/8	ΑΞΤΕΡΙΕ	81	34447	α. Ντάρμπαν 15/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Ίκόνιο 8/8	ΑΞΤΗΡ	74	13633	δ. Πόρτ Σάϊντ 11/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	α. Σαλβαντόρ 12/8	ΑΞΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Σ. Άννα Μπαίλ 8/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Πόρτ Κανάβεραλ 3/8	ΑΞΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Υόρκη 9/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ				ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059	ε. Παρανάγουα 9/8
(δ.)	82	24655	ε. Ρότερνταμ 17/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Ντάρμπαν 9/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 3/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Λούπη Τέρμιναλ 4/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	επισκευές Μπαλμπόα 4/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Φρήπορτ 14/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Ν. Υόρκη 14/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	πρός Κορέα 28/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	δ. Ντόβερ 16/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	ε. Ν. Όρλεάνη 8/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	στη Μανίλα 19/7	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Σάν Λορέντζο 10/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	πρός Άβάντα 12/7	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Νάπολη 13/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	ε. Πρίνς Ρούπερτ 14/8	ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Μπαντάρ Άμπας 13/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λά Σπέζια 9/8	ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Σαγκάι 20/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643	α. Ν. Υόρκη 10/8	ΑΥΡΙΣ	79	10993	πρός Ματάνζας 6/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Ντάρβιν 7/8	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Πειραιά 10/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Ν. Χάβεν 9/8	ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Γκέιμς 10/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	ε. Ν. Όρλεάνη 15/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Ρεσίφ 20/7	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στη Καλκούτα 16/8/1988
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Μανίλα 30/7	ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 6/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μπαγκκόγκ 27/7	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 4/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σουέζ 16/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	πρός Κίνα 19/7				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Ντάρμπαν 5/8				

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
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
ΓΙΟΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ		
ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΩΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΤΣΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΔΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
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 ΦΑΜΕΝΚΟ	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 ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596

α. Πειραιά 9/8
α. Πειραιά 10/8
ε. Τζέντα 17/7
επωλήθη Σοβιετικούς
ε. Καλκούτα 7/8
προς Μεθούλ 25/8
α. Ν. Όρλεάνη 8/8
προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 29/7
ε. Πειραιά 13/7
α. Ντάρμπαν 16/8
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 18/6

μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. Όρλεάνη 12/8
μεταφορές Φουτζέιρας
α. Μπορντώ 14/8
ε. Ν. Όρλεάνη 14/8
α. Λέ Χάβρη 14/8
μετ. «Σημιούζικ ΙΙ.» (μ.)
μετ. «Ελίνου ΙΙΙ (μ.)
ε. Σίν Νικόλα 10/8
μετ. «Lisse (μ.)
επωλήθη Ελληνες
επωλήθη Ελληνες
ε. Σουέζ 17/8
ε. Ρίσι. Σουκχέρ 15/8

ε. Βελτιμόρη 13/8
πρό. Μπαγκόγκ 29/7
ε. Τη. 17/8
υπό νηπιήγηση
στη Σιγκαπούρη 14/8
ε. Π. Κυριέλλο 27/7
ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ε. Αννίσι 15/8
επωλήθη
ε. Κουιντέρο 24/7

πρό. Χιλή 21/7
ε. Ν. Όρλεάνη 29/7
δ. Λιττα Κουόν 27/7
ε. Βανκούβερ 14/8
ε. Μόρρο Ρεντόντο 4/8
ε. Γενοβέ 2/8
πρό. «Λένι Π.
ε. Ρότερνταμ 2/8
ε. Πόρτ Κέλαγκ 6/8
ε. Αμβέρσο 17/8
άρχει Πειραιά
πρό. Μπαγκόγκ 11/7
ε. Πειραιά 3/8
πρό. Ονι-χόμι 22/7
πρό. Σουό 22/7
στη Μονίλα 10/8
ε. Πιομπίνιο 3/8
ε. Ντάρμπαν 26/7
πρό. Σαμ-μίντα 31/7
πρό. Τζακάρτα 29/6
ε. Χουάβρα 1/8
ε. Ντάρμπαν 13/8
δ. Πανμά 7/8
ε. Λό. Αντζέλες 14/8
ε. Ν. Υόρκη 6/8
ε. Μόντρεαλ 15/8
πρό. Πειραιά 19/8
πρό. Χόγκ Κόγκ 28/7
ε. Ν. Χόβεν 13/8
δ. Γιβραλτάρ 11/8

δ. Κωνίπολη 7/8
ε. Σιγκαπούρη 7/8
άρχει Αλβέρ
ε. Ρότερνταμ 19/8
πρό. Κωνσταντίνου 26/7
ε. Ν. Υόρκη 16/8
ε. Τζόκιο 7/8
πρό. Μπεϊλούν 28/7
ε. Βομβέ 31/7
στη Φουτζέιρα 29/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λιβερπούλ 19/8
πρό. Τρίν 1/7

άρχει Βισσώρη
ε. Βομβέ 10/8
πρό. Σιγκαπούρη 24/7
ε. Αμβέρσο 14/8
ε. Μπουένο. Άιρε. 12/8
ε. Βανκούβερ 6/8
ε. Ν. Μανγκλόρ 4/8
ε. Ν. Ν. Όρλεάνη 13/8
ε. Πειραιά 8/8
α. Πειραιά 4/8
στη Φουτζέιρα 13/8
πρό. Κέλαγκ 26/7
πρό. «Κίν Ιρ.
α. Σάντος 4/8

α. Βρέμη 4/7
α. Μόρρο Ρεντόντο 2/8
πρό. Άντεν 29/7
επωλήθη Ελληνες
μεσογειακές μεταφορές
πρό. Ν. Κορέα 30/7
πρό. Χαλκίδα 25/1
ε. Άλμινάντε 11/8
α. Πειραιά 25/7

ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΩΤΟΖ'Υ	70	16374
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΚΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΖΙΣΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΖΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΖΗΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΖΗΛΕΙΑ	82	33374
ΖΗΛΕΝΗΣ	72	9986
ΖΗΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΖΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΖΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΙΛΠΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΣΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΝΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505

ε. Πειραιά 9/8
πρό. Σάντος Ντομίγκο 10/7
πρό. Μπαγκόγκ 2/7
α. Πρίνς Ρούπερτ 12/8
πρό. Μπαγκόγκ 29/7
ε. Βομβέ 13/8
άρχει Πειραιά
ε. Μαντράς 7/8
α. Άμβούργο 8/8
α. Ρίο Γκράντε 12/8
πρό. Σιγκαπούρη 22/7
α. Ν. Όρλεάνη 16/7
πρό. Σάντος 21/7
α. Κολόμπο 10/8
πρό. Λός Άντζελες 28/7
πρό. «Sturia»
πρό. Άκαμπα 19/7
α. Μελβούρη 12/8
πρό. Νιγηρία 18/7

έπισκευές Πειραιά 10/8
δ. Παναμά 5/8
ε. Πειραιά 10/7
ε. Υμουίντεν 17/8
α. Γκάλβεστον 6/8
ε. Ίντσον 26/7
α. Χόγκ Κόγκ 7/8
δ. Σουέζ 12/8
α. Μπρισμπαίν 12/8
α. Μπότανυ Μπαί 13/8
α. Σιγκαπούρη 15/8
α. Σιγκαπούρη 7/8
α. Όζάκα 12/8
δ. Δαρδανέλλια 9/8
ε. Τζέντα 27/7
πρό. Γκουέμος 22/7
α. Κάλουντμποργκ 6/8
πρό. Ρίτσαρντ Μπαί 7/7
πρό. Έλλάδα 24/7
πρό. «Maritime Baron»
α. Π. Νουάρ 3/8
ε. Τζέμπελ Άλι 5/8
επωλήθη άλλοδοπούς
μετ. «Melina 29/8»
α. Λύττελτον 8/8
δ. Κωνίπολη 3/8
ε. Αμβέρσο 19/8
πρό. «Κρήτη Τζέντ»
στη Βομβέ 23/7
α. Άνκονα 12/8
ε. Βανκούβερ 12/8
στη Βομβέ 2/8
δ. Σουέζ 18/8
πρό. Κίνα 31/7
πρό. «Κρήτη Πέριντον»
α. Πειραιά 9/8
α. Άλεξάνδρεια 8/8
α. Πόρτ Κέμπα 7/8

δ. Γιβραλτάρ 6/8
α. Ρίο Ίανέιρο 12/8
α. Χαμίλτον 22/7
δ. Παναμά 14/8
α. Κολόμπο 14/8
ε. Σάντος 11/8
πρό. Μπουργκάς 26/7
ε. Μόντρεαλ 15/8
α. Λουσίνα 20/7
δ. Παναμά 15/8
α. Σάν Λορέντζο 15/8
πρό. Άντάλμα 29/7
α. Μακά 11/8
πρό. Τρομπέτας 22/7
α. Μίνα ελ Φαχάλ 3/8
πρό. Ιαπωνία 30/7
α. Ίντσον 5/8
α. Πόρτ Τάμπος 16/8
πρό. «Fort Rouge»
ε. Κόρπους Κρίστι 6/8
δ. Πόρτ Σάι 10/8
α. Λεμεσό 9/8
α. Σάντος 14/8
α. Τενερίφη 4/8
δ. Παναμά 15/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 24/7
α. Βρέμη 3/8
πρό. Θεσσαλονίκη 24/7
α. Σ. Λουί ντι Ρόν 10/8
πρό. Φρήπορτ 5/7

πρό. Κούβα 8/7
ολική απώλεια
στην Πάχη (αποθήκη)
δ. Θέρωντς Άιλαντ 5/8
δ. Σουέζ 3/8
πρό. Πασίρ Γκουντάγκ 28/7
πρό. «Espranza Marina»
δ. Πόρτ Σάι 10/8
πρό. Μονίλα 6/7
α. Χάμπτον 5/8
α. Χάμπτον 3/8
πρό. Μιζουσίμα 28/7
α. Ν. Όρλεάνη 13/8
α. Κόρπους Κρίστι 1/8
α. Σιγκαπούρη 6/8
α. Σάν Φραντσκο 6/8
πρό. Ίνδονησία 29/7
ε. Άμβούργο 16/8

ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720	α. Νάρβικ 17/8	MINI ΛΑΝΤ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/9
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630	προς Σούπε 13/7	MINI ΛΑΠ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ΚΡΑΤΑΙΟΣ.....	76	6547	μετ. «Aquario»	MINI ΛΑΞ.....	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	74	18744	πρ. «Fort Steele»	MINI ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	α. Ρότερνταμ 13/8	MINI ΛΕΙΤ' ΜΠΟΡ.....	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	ε. Τζέντα 20/7	MINI ΛΕΙΤ' Σ.....	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	α. Πόρτ ντε Μπουκ 14/8	MINI ΛΗ.....	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.).....	74	42470	δ. Πόρτ Σαίδ 8/8	MINI ΛΗΓΚ.....	70	1592	α. Πόρτ 'Αρθουρ 4/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	α. Βενετία 24/7	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588	δ. Παναμά 13/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874	α. Σαβόνα 5/8	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Σαβόνα 8/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	προς Γιάμπου 27/7	MINI ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	α. Μπρισμπαίν 4/8	MINI ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Μασσαλία 12/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	α. Μιλφροντ Χαβέν 14/8	MINI ΛΙΝΤ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	α. Τενερίφη 14/8	MINI ΛΟΟΥΦ.....	71	1563	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054	δ. Πόρτ Σαίδ 12/8	MINI ΛΟΡΥ.....	71	1598	δ. Παναμά 5/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	ε. Φιουμτοίνο 10/8	MINI ΛΟΤ.....	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	α. Παλάου Μπακόμ 3/8	MINI ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	δ. Σουέζ 4/8	MINI ΛΟΥΜ.....	74	1577	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	MINI ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	πρ. Γκουάιν 27/7
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101	α. 'Αμστερνταμ 8/8	MINI ΛΥΜΦ.....	75	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	πρ. Καβύλλα 22/7	MINI ΛΩ.....	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19882	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/8	MINI ΛΩΝΤ.....	70	1592	ε. Δεμερρά 1/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	στη Μονκλα 17/8	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	ε. Πόρτ όφ Σπαίν 13/8
ΚΥΩΝΟΣ (δ.).....	71	15522	α. Πειραιά 12/8	ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	α. Ρότερνταμ 10/8
ΚΥΩΝΟΣ (δ.).....	71	17355	α. Μπρόφορντνεν 9/8	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	α. Στουμπάλ 1/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Κρέμε 22/7	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ.....	74	28082	δ. Σουέζ 16/8
				ΜΙΧΑΛΗ (δ.).....	76	51977	δ. Γιβραλτάρ 14/8
ΛΑΖΑΡΟΣ.....	63	7062	ε. Πειραιά 2/6	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	α. Ρότερνταμ 8/8
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Αυγουστό 14/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	πρ. Βραζιλία 17/7
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	ε. Μπαμόνι 2/8	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	α. Οζάκα 2/8
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818	ε. Τζουμπάλ 27/7
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Σαλβαντόρ 20/7	ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	ε. Πειραιά 10/8
ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16306	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	πρ. Ρίτσοντ Μπ. 24/7
ΛΑΤΩ.....	68	18737	α. Μόλτα 26/7	ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680	α. 'Αμβέρσα 19/8
ΛΕΟΝΟΡ.....	88	9100	πρ. 'Αλγερί 29/7	ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ.....	66	3881	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830	α. Πειραιά 12/8	ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	πρ. «Azovstall»
ΛΕΩΝ (δ.).....	70	7286	α. Αυγουστό 10/8	ΜΠΑΥΣ ΣΚΑ'Υ.....	71	4077	ε. Κότκα 17/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	στη Φορτ-Λέζι (άποθηκη)	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ.....	72	5580	πρ. Κονακρύ 7/7
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212	ε. Ρουέν 9/8	ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	ε. Πειραιά 28/7
ΛΗΤΩ.....	76	18104	α. Γκουαγκουά 9/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	πρ. Γιοκοχάμα 21/7
ΛΗΤΩ.....	77	11264	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	α. Ρουαί 9/8
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	α. Νιουκασλ 9/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	πρ. 'Οβέντο 26/7
ΛΙΚΑ.....	76	61615	επισκευή Πειραιά 13/3	ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	δ. Παναμά 5/8
ΛΙΣΜΠΟΑ.....	71	2557	στη Βισσάρη	ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	α. Κουβέιτ 7/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	α. Λανγκ 13/8	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	α. Φρημάντιλ 13/8
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	α. Ιντσόν 5/8				
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	πρ. Ποχόνκ 12/6	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	πρ. Κίνα 27/7
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	δ. Σουέζ 18/8	ΝΑ ΓΑΝΤ.....	75	35561	ε. Νταλίν 29/6
ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Αυγουστό 10/8	ΝΑΟΣ.....	70	9865	ε. 'Αμβέρσα 10/8
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740		ΝΑΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	71	6738	ε. 'Εσπεργκ 17/8
				ΝΑΤΑ.....	77	9359	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	πρ. Εκουαντόρ 31/7	ΝΑΤΑΣΣΑ II.....	78	9862	α. Ουμ Κουδάρ 11/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	α. Ρότερνταμ 20/8	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 26/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	ε. Τη. Μπαί 19/8	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.).....	60	1598	πρ. Κιλήνη 31/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Πειραιά 2/8	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	ε. Βισακαπατάνι 26/7
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	πρ. Σάντο 22/7	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	ε. Ρουέν 14/8
ΜΑΙΡΗ Α.....	74	22246	δ. Πινέμο 12/8	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	πρ. 'Αρούμα
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577	ε. Σαν Λορέντζο 14/8	ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297	πρ. Μπ. ντερ Αμπ. 24/7	ΝΕΝΑ.....	74	39866	πρ. Κίνα 26/7
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	α. Ρότερνταμ 12/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ Υ.....	67	1598	ε. Πειραιά 13/8
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	α. Γιβραλτάρ 5/8	ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	πρ. Π. Ορντιζ 23/7	ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	πρ. Ταϊβάν 1/7
ΜΑΚΣΠΗΝΤ.....	69	11700	επωλήθη	ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στη Δομιέττα (άποθηκη)
ΜΑΚΣΤΟΡΜ.....	69	11700	πρ. Τριπολι 30/7	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.).....	75	44605	α. Φάλλουβ Μπαί 12/8
ΜΑΝΑ.....	77	30263	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	πρ. Κωνίπολη 7/8
ΜΑΝΕΣ.....	70	11256	πρ. Δ. Αφρική 3/7	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	πρ. 'Οδησσό 7/8
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Σαλβαντόρ 7/8	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169	πρ. «Amethyst»	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 11/8	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	α. Χιούστον 11/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	δ. Πινέμο 6/8	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240	α. Βενετία 9/8
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	81	29761	α. Λό. Αντζέλε 1/8	ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	ε. 'Ιντσόν 15/7
ΜΑΡΙΑ.....	74	15938	α. Πιρμανγού 11/8	ΝΙΚΗ.....	75	65459	επισκευή Λισσαβώνα 14/8
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	84	19800	α. Νιουκασλ 12/8	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.....	77	11159	πρ. Γιοκοχάμα 11/6
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	70	51602	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	74	56960	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	1592	δ. Σουέζ 4/8	ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ.....	72	19162	ε. 'Ιντσόν 27/7
ΜΑΡΙΑ Σ.....	73	17432	πρ. 'Οκρίκ 10/7	ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	81	41390	επωλήθη Νορβηγία	ΝΙΝΗ.....	75	16629	α. Πόρτ Κέλαγκ 4/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.).....	75	68411	δ. Πόρτ Σαίδ 12/8	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ.....	65	4507	ε. Πειραιά 9/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	72	9824	α. Σουέζ 17/8	ΝΟΡ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	α. Χιού Πόιντ 10/8
ΜΑΡΙΓΩ.....	65	8344	α. Τενερίφη 11/8	ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	87	36543	ε. Βαλτιμόρη 13/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	81	26938	πρ. «St. Μαντρε ντε Ντεού 4/8	ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300	α. Σέτε 3/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	80	40000	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	ε. Χιούστον 9/8
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	88	30831	α. Μελβούρνη 12/8	ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	δ. Ντόβερ 8/8
ΜΑΡΙΝΑ Α.....	80	14398	α. Παράνγους 4/8	ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	ε. Λά Γκουλέτ 9/8
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	μετ. «Mercs Maho» (κ.)	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	72	9710	επισκευή Πειραιά 14/7
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	66	1506	πρ. Ειρηνικό 31/7	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	71	8813	α. Κονοού 12/8
ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785	δ. 'Ελινόρη 28/7	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	ε. Κολόμπο 10/7
ΜΑΡΚΙΖ.....	83	21000	ε. 'Αγκρα ντό Ρέις 4/8	ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	ε. Μπουλόνια 22/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	78	19974	πρ. Ζάμπι 29/7	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	α. Κόρυτον 2/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	85	25000	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	α. Ντάρμαν 16/8
ΜΑΡΩ Α.....	69	22391	δ. Σκώ 8/8	ΝΤΟΡΑ (δ.).....	62	2201	α. Μπάρ 28/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....				ΝΤΩΦΙΝ (δ.).....	68	999	πρ. Μερκ 19/7
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688	α. Ντάρμαν 28/7	ΟΘΟΝΗ (δ.).....	71	17355	δ. Ντόβερ 17/8
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	α. Λό. Αντζέλες 5/8	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ.....	86	35600	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715	πρ. Λαζάρο Γκαρντένας 14/7	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	επισκευή Πειραιά 5/8	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ Υ.....	86	35600	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	α. Μουρόν 8/8	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	α. Λουλέα 3/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	α. Γάνδη 11/8	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	δ. Πόρτ Σαίδ 10/8
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	δ. Σουέζ 12/8	ΟΛΥΜΠΙΑ.....	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8106	ε. Γιοκοχάμα 9/8	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.).....	75	68931	α. Τέας Σίτυ 29/7
				ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	στο Μπαντόρ Χομινί 17/8
ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345	ε. Κοξίν 6/8	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808	α. 'Αιν Σούκνα 17/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.).....	82	35417	ε. 'Ακρόμα 19/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	15998	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ.....	80	29710	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	ε. Μπουμπά 14/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	77	14722	α. Χιούστον 13/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ.....	70	1585	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	δ. Παναμά 12/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ.....	70	1591	ε. Δεμερρά 19/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛΑ.....	84	17879	α. Πριν Ρούπερτ 2/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	84	17879	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.....	77	14644	δ. Δαρδανέλλια 2/8

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Λισσαβώνα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρός 'Ιταλία 30/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	α. Φάλαμουθ Μπαϊν 9/8
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Anitra»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	πρός Τάραντα 28/7
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	δ. Κων/πολη 2/8
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. «Lauratank Friuli»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ Ι ΝΤ	83	20669	α. Φιλαδέλφεια 5/8
ΟΥΑ Ι Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Βαλπαράϊζο 8/8
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρ. «Ατλάντικ IV»
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρ. «Ατλάντικ I»
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Αρατού 3/8
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πορκάλα 15/8
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 4/8
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ρότερνταμ 9/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ταγγέρη 9/8
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Άγκόλα 10/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Σαντάντερ 6/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Τάμπο 1/8
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Σαντάντερ 6/8
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Τάμπο 1/8
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Σαντάντερ 6/8
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαντάντερ 6/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Καλκούτα 14/8
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ε. Π. Καμπέλλο 10/7
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Λός Άντζελες 4/8
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 11/8
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Παναμά 11/8
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Παναμά 11/8
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Παναμά 11/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Παναμά 11/8
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Παναμά 11/8
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Λέ Χάβρη 7/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Φουτζέιρα 14/8
ΠΑΣΙΔΕΑ	71	80225	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρ. «Philippine Samraquita»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Θεσσαλονίκη 23/7
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Ν. Όρλεάν 7/8
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	α. Τενερίφη 16/8
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ρός Τανούρα 14/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Άβονμουθ 17/8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Έλλάδα 12/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Παναμά 2/8
ΠΕΛΑΓ	79	10993	πρός Συρακούσες 27/7
ΠΕΛΑΛ	71	1594	μεσογεική μεταφορές
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	α. Πειραιά 14/8
ΠΕΛΤΕΡ Ι ΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 15/8
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 3/8
ΠΕΛΦΑ Ι ΕΡ	82	2477	α. Ν. Όρλεάν 15/8
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Πάμφορ 7/8
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Τενερίφη 2/8
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός»
ΠΕΤΡΑ	81	35921	δ. Κων/πολη 6/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Λός Άντζελες 3/8
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Λός Άντζελες 3/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Πειραιά 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Κουβέιτ 13/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	δ. Σουέζ 3/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 14/8
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	πρός Κουίνχουαγκντό 31/7
ΠΙ Ι Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Ίαπωνία 25/7
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Κανιάδα 19/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 9/8
ΠΟΛΥΜΥΝΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 12/8
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Παναμά 1/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Τουμπάρδο 7/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Μπ. Άϊρες 11/8
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Μπ. Γκράντε 24/7
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΠΟΡΤΑ Ι ΤΙΣΣΑ	61	963	δ. Δαρδανέλλια 3/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός Έλλάδα 16/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβιταβέτσια 4/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	α. Τσιβιταβέτσια 4/8
ΠΡΑ Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Γιοκχόμπα 3/8
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	α. Κεμπέκ 10/8
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Μουροράν 18/7
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρός Ούμ Σαΐδ 30/7
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Πόρσγκροουν 10/8
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ντάς Άϊλντ 7/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβιταβέτσια 10/8
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Τσιβιταβέτσια 10/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Γέλα 8/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ (δ.)	77	18325	ε. Σύρο 20/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 9/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 17/8
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	πρός Νιγηρία 23/7
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Δρέπανον 10/7
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Πειραιά 10/8
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σάντσαβαλ 15/8
ΡΗΛΑ Ι ΑΝΤ	77	9774	πρός Ματάντι 28/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Πειραιά 10/8
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	α. Σάντσαβαλ 15/8
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρός Ματάντι 28/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Πειραιά 10/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Βομβά 7/8
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Ρεσίφ 8/8
ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Σάν Λορέντζο 11/8
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μπέιρα 28/7

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Βαλπαράϊζο 8/8
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρ. «Ατλάντικ IV»
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρ. «Ατλάντικ I»
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Αρατού 3/8
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Πορκάλα 15/8
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Πειραιά 4/8
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	α. Ρότερνταμ 9/8
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ταγγέρη 9/8
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Άγκόλα 10/6
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Σαντάντερ 6/8
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Τάμπο 1/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Σαντάντερ 6/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Τάμπο 1/8
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Πειραιά 3/8
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 9/8
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	ε. Άμμουρσο 9/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Κούβα 5/7
ΣΗ ΤΑ Ι ΓΚΕΡ	73	13630	α. Πειραιά 22/7
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	μετ. «Eva G.» (μ.)
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Σουέζ 14/8
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 8/8
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Βραζιλία 23/7
ΣΙΑΒΕΡ Α Τ ΜΠΕΣ	76	11866	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Παναμά 11/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΝΤΕΡ	84	16800	α. Μόρεχεντ Σίτυ 6/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Κιουρασάο 11/7
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	δ. Γιβραλτάρ 3/8
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. «Pacific Arrow»
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Μεσόγειο 25/7
ΣΙΦΝΟΣ Α Ι ΛΑΝΤ	85	10511	μετ. «Cliffper Mandarin» (κ.)
ΣΚΑΝΓΟΥΤ	63	998	ε. Μαντλουότι 16/8
ΣΚΑΠΓΟΥ Ι ΝΤ	70	9077	α. Άμβέρσα 14/8
ΣΟΦΙΑ Κ	70	6702	πρός Κεφίτσον 21/7
ΣΟΦΟΥΛΑ	78	15364	πρός Άλγέρι 22/6
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	76	3814	α. Άμβέρσα 3/8
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	85	18000	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	65	31296	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΛΟ 2	75	18701	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΛΟΣ	68	22118	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	85	35855	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	73	32510	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	72	31334	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	77	19886	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	71	1584	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΕΛΛΑ	76	163810	ε. Παναμά 11/8
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	74	13036	ε. Παναμά 11/8
ΣΥΝΕΤΟΣ	78	9837	ε. Παναμά 11/8
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	67	72576	ε. Παναμά 11/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	66	32260	ε. Παναμά 11/8
ΤΑΥ ΓΕΤΟΣ	75	14785	ε. Παναμά 11/8
ΤΕΤΙΕΝ	77	14607	ε. Παναμά 11/8
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΟΥ	76	10801	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΟΥΤΖΑ	75	14786	ε. Παναμά 11/8
ΤΖΟΥΤΖΑ	77	11348	ε. Παναμά 11/8
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Παναμά 11/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Παναμά 11/8
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	ε. Παναμά 11/8
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Παναμά 11/8
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	ε. Παναμά 11/8
ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Παναμά 11/8
ΤΟΥΚΑΝΑ	76	36204	ε. Παναμά 11/8
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ Ι	88	9100	ε. Παναμά 11/8
ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Παναμά 11/8
ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Παναμά 11/8
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ Ι ΝΕΡ	68	2760	ε. Παναμά 11/8
ΤΡΕ Ι ΝΤ ΓΟΥ Ι ΝΤ	81	16500	ε. Παναμά 11/8
ΤΡΕΖΟΥΡ Α Ι ΛΑΝΤ	74	13639	ε. Παναμά 11/8
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Παναμά 11/8
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Παναμά 11/8
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Παναμά 11/8
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Παναμά 11/8
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Παναμά 11/8
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	ε. Παναμά 11/8
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Παναμά 11/8
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ε. Παναμά 11/8
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Παναμά 11/8
ΦΕ Υ ΡΟΥΖ I	83	17217	ε. Παναμά 11/8
ΦΕ Υ ΡΟΥΖ II	84	19049	ε. Παναμά 11/8
ΦΕ Υ ΡΟΥΖ III	84	19049	ε. Παναμά 11/8
ΦΕ Υ ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΑ	71	7201	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚΟΣ	68	48682	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΝΑ Α. (δ.)	75	24614	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΙΝΤΕΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚΟΣ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚ ΓΟΥ Ι ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚ ΘΕΟΦΑΝ	70	2818	ε. Παναμά 11/8
ΦΕΛΙΚ ΑΝΤΕΡ	72	20713	ε. Παναμά 11/8

δ. Ντάρμπαν 17/8
α. Μιλφροντ Χάβεν 11/8
α. Λός Άντζελες 1/8
ε. Ν. Ύορκη 14/8
πρός Κίνα 28/5
ε. Σάντσαβαλ 4/7
α. Σάντσαβαλ 14/8
μετ. «Palma» (κ.)
α. Άμβέρσα 18/8
πρός Σιγκαπούρη 31/7
ε. Γέλα 5/8
α. Μπωμόντ 6/8
ε. Πειραιά 3/8
α. Πειραιά 11/8
α. Πειραιά 9/8
πρ. «Hokkaido Maru»
ε. Άμμουρσο 9/8
πρός Κούβα 5/7
α. Πειραιά 22/7
μετ. «Eva G.» (μ.)
ε. Σουέζ 14/8
ε. Πειραιά 8/8
πρός Βραζιλία 23/7

α. Σιγκαπούρη 11/8
ε. Παναμά 11/8
α. Μόρεχεντ Σίτυ 6/8
πρός Κιουρασάο 11/7
δ. Γιβραλτάρ 3/8
πρ. «Pacific Arrow»
πρός Μεσόγειο 25/7
μετ. «Cliffper Mandarin» (κ.)
ε. Μαντλουότι 16/8
α. Άμβέρσα 14/8
πρός Κεφίτσον 21/7
πρός Άλγέρι 22/6
α. Άμβέρσα 3/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Παναμά 11/8
ε. Πανα

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α' ΤΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ε. Νυντόρ 1/8
α. Ρίο Τινέιρο 14/8
α. Πόρτ Κλίξερ 2/8
α. Λέ Χάβρη 8/8
α. Μόντρεαλ 458
πρόσ. Κορέα 27/7
ε. Πιομπινο 31/7
πρόσ. Πόρτ Κέλαγκ 5/7
πρόσ. Πράιμ Μόλε 29/7
α. Σινγκπούρ 10/8
α. Χωρ Φοκόν 16/7
δ. Παναμά 14/8
α. Λουπ Τέρμιναλ 25/7
α. Κολούμπια 10/8
α. Πόρογκρον 15/8
ε. Πωληθή Τουρκού
α. Πειραιά 10/8

ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρεσιφ 6/8
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ Ι Σ.	69	8064	ε. Πειραιά 7/7
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Αμβέρου 19/6
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. Αμβέρου 20/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ Ι ΝΤ	72	6671	α. Ζημπρικ 10/8
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	ε. Αμβέρου 20/7
ΧΛΟΗ	82	36202	δ. Σουέζ 12/8
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Ν. Ορλεάνη 15/8
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Ν. Υόρκη 6/8
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	μετ. «Μαίρη» (ε.)
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	ε. Πωληθή Νορβηγού
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ Ι Ν	69	12840	α. Μόντρεαλ 11/8
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρόσ. Αλγέρι 14/7
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περιοκού
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Σινγκπούρ 14/8
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Πόρτ Κυρτιέρ 11/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λαβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπ. Αίρε, 24/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Μπαντόρ Αμπά, 6/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	ε. Χαλκίδα 16/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Γκντόνκ 21/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031	α. Τρινιδάδ 16/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρόσ. Μιτόν, 23/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Λό. Αντζέλε, 9/9
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	α. Σπλιτ 8/9
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Μόντρε ντε Ντέου, 16/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	α. Πειραιά 15/9
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Μπ. Αίρε, 7/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Κωνσταντή 17/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Νόρθπορτ 19/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Πόρτ Κηλγκ 18/9
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	δ. Σουέζ 23/9
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Σουέζ 18/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	ε. Φουτζέιρο 18/9
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρόσ. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κουα, 30.6
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Αλγκουθι, 2/8
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Π. Σιόδ 14/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Κωνσταντή 5/9
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	α. Μπέρνι 16/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σουέζ 18/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Λά Πλάτο 27/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	ε. Σουέζ 23/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σουέζ 23/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΠΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Σουέζ 23/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Πόρτ Τζέφerson 9/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρόσ. Σινγκπούρ 12/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρόσ. Φουτζέιρο 25/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Λεμεσό 18/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	μετ. «Θείο» Βικτωρ (κ.)
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Λιβερπούλ 9/9
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	πρόσ. Κινουά 23/9
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περιοκού
Α' Τ ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Πιρναύγουα 31/8
Α' Τ ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Άλεσσοντ 16/9
Α' Τ ΛΑΣ	72	16235	πρόσ. Αλγέρι 1/9
Α' Τ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Ραγκούν 14/9
Α' Τ ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Πειραιά 14/9
Α' Τ ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Χόμπτον 17/9
Α' Τ ΡΗΝΣ ΝΤΑ ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρόσ. Αμβέρου 27/8
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Μιλφροντ Χάβεν 17/9
Α' Τ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	μετ. «El Mango
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	α. Σουέζ 25/9
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Γιουρπορτ 24/8
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	α. Μπαντόρ Αμπά, 28/8
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρόσ. Μπαγκόνκ 13/9
ΑΚΡΟΝ	72	62701	πρόσ. Φάδσινγκ 9/8
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σ. Τζών 1/9
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Μπαντόρ Αμπά, 8/9
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Ναβλάκι 18/8
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	ε. Μπουσάν 12/8
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρόσ. Ντομπέρ 22/7
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Κονκινά 17/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρόσ. Λονδίνο 8/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Κορτεγένο 15/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Κορμώ Μπράι 12/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Σάλλομ Βόε 13/9

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρόσ. Φιλαδέλφεια 11/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	ε. Ουμπέ 15/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	α. Φό, 5/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Ν. Ορλεάνη 25/8
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρόσ. Κέυ Γουέστ 3/9
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	δ. Μόρεχεντ Σίτυ 21/9
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπούσιό 10/9
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Τάμπο 7/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρόσ. Αιγυπτο 25/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Οριστόνο 7/9
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	α. Ιταζάι 26/8
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Ναγκόγια 16/9
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρόσ. Νομπερ 27/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Ορλεάνη 13/9
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	α. Ρότερνταμ 6/9
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	α. Κολομπια ρίβερ 20/9
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Ονδ.)	69	2521	πρόσ. Ιταλία 18/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Χόμπτον 9/9
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρόσ. Χωρ Φοκόν 15/5
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	ε. Χόγκ Κόγκ 24/8
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρόσ. Κίνα 25/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.)	69	14446	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρόσ. Γκάλβεστον 14/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Φουτζέιρο 20/9
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρόσ. Κίνα 28/8
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	ε. Βομβόη 14/9
ΑΝΘΕΝΟΡ (μ.)	78	1123	μετ. «Ανθόν» Έξπρεσ (μ.)
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρόσ. Πόρτ Κέλαγκ 5/7
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Γκντόνκ 21/9
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	ε. Πειραιά 20/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 26/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	ε. Λιβερπούλ 12/9
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	α. Γκντόνκ 14/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Πειραιά 12/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Σινγκπούρ 15/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ Ι Τ			
Ν. (κ.)	86	22273	πρόσ. Ρότερνταμ 22/8
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	α. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Πωληθή Έλληνας
ΑΝΤΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρόσ. Ν. Κορέα 25/8
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Λό. Αντζέλε, 18/8
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Πωληθή Έλληνας
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Σουέζ 14/9
ΑΞΙΟΝ (δ.)	72	98905	α. Τζέμπελ Ντόνα 18/9
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Μπαντόρ Αμπά, 25/8
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρόσ. Τουκουάμο 30/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 15/9
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Φό, 18/9

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός Άλγερή 1/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Πόρτ Χένλντ 1/9
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Βέντοπιλ 22/9
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Κυρότοι 16/
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός Τσιβάν 23/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Κων/πολη 17/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ρότερνταμ 4/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ροζόριο 12/9
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Βαλπαράϊζο 19/8
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Ρότερνταμ 9/9
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρός Κίνα 19/8
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	πρός Ν. Κορέα 21/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	δ. Κων/πολη 16/9
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Σουέζ 14/9
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	ε. Πειραιά 29/8
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	α. Σαβόνα 13/9
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	ε. Μαντράς 17/9
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	δ. Δαρδανέλλια 17/9
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ρίο Ιανέιρο 30/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρός Άνναμπα 7/9
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	ε. Βιζοκαπανάκι 16/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μηχ.)	71	9466	στη Προβιντένς 15/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. Γκάνδη 15/9
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Λά Παλλας 19/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρός Τσιβάν 25/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	επισκευές Σιγκαπούρη 4/9
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Βαλτιμόρη 30/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Σαγκάη 2/9
ΑΖΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Ίμμιγκχομ 20/9
ΑΖΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Πετροικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Γκάνδη 5/9
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	δ. Δαρδανέλλια 8/9
ΑΤΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	ε. Πειραιά 20/9
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	δ. Πόρτ Σαϊδ 5/9
ΑΤΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρός Νιγηρία 31/8
ΑΤΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159	α. Χονολουλού 12/
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467	ε. Παονόγιομα 27/8
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Πόρτ Σουδάν 25/8
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Τέμα 7/9
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	ε. Πόρτ Κάιζερ 17/9
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Κόμπε 9/9
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	υψώσε ελληνική
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 20/9
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Ντάρμπαν 7/9
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	πρ. «Shtorm»
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	ε. Έρεγλι 28/8
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618	ε. Τσιταγκόγκ 18/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	όργει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	δ. Κων/πολη 9/9*
ΒΑΙΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Βαλλέττα 18/9 *
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	α. Γουαγκάμα 15/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	α. Ρουέν 13/9
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρός Φορκάδος 26/8
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	ε. Γκρεσίκ 28/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	α. Λόγος 12/9
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	επισκευές Πειραιά 15/9
ΒΕΝΙΓΚΡΑΙΝ (κ.)	73	15683	α. Κολόμπο 17/9
ΒΕΝΙΓΚΑΛ (κ.)	72	16334	ε. Κουινάδα 30/8
ΒΕΝΙΓΚΟ ΤΟΥ (κ.)	71	16917	στο Πανζόνγκ 21/9
ΒΕΝΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Γιοκοχάμα 14/9
ΒΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σαγκάη 12/9
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 12/8
ΒΙΝΤΑ (Μη.)	76	9833	πρός Νορβορσοϊκ 29/8
ΒΙΤΑΛ II (κ.)	77	9767	α. Δομπίττα 20/9
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΕΖ (π.)	69	12360	ε. Μονφρεντόνια 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κομώ Μπαϊή 5/9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Ρίο Ιανέιρο 11/9
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Νορβορσοϊκ 28/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ουν.)	72	9284	πρός Άλγερία 21/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Σαγκάη 6/8
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Γλασκώβη 5/9
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός π. Όρινόκο 22/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 20/9
ΓΕΡΟΠΙΣ Α. (κ.)	77	9178	δ. Μάλτα 9/9
ΓΕΡΟΠΙΣ Μ. (κ.)	70	8868	α. Ντομμάμ 18/8
ΓΕΡΟΠΙΣ Τ. (κ.)	71	18170	επισκευές Σαλβαντόρ 18/9
ΓΕΡΟΠΙΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Σεβίλλη 18/9
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	δ. Σουέζ 13/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	πρός Άγκολα 30/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Καζαμπλόνκ 11/9
ΓΙΟΥΚΟΝ (π.)	81	1064	πρός Άργουστόλι 9/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Μαντράς 10/9
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Τσουκούμ 11/9
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Ίβαν 28/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Πειραιά 27/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΓΚΑΖ ΔΑΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Πειραιά 19/9
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Νάπολη 8/9
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	επισκευές Πειραιά 9/9
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Πειραιά 20/9
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)	66	7992	α. Λάρνακα 14/9
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βισακαπονάμ 18/9
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	ε. Τζέντα 7/9
ΓΚΑΙΝΤΣ ΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	ε. Πόρτ Σαϊδ 10/9
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	δ. Παναμά 14/9
ΓΚΑΛΑΝΤ I NT	65	1222	μεσογειοτικές μεταφορές
ΓΚΑΛ I NTEP (κ.)	72	20654	πρός Μασόν 16/8
ΓΚΑΡΟΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Σριράχα 3/7
ΓΚΑΡΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Κακινάδα 20/8 *
ΓΚΑΝΤ (δ.κ.)	65	4482	α. Βισακαπονάμ 19/9 *
ΓΚΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Ν. Όρλεάνη 25/8

ΓΚΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Σάν Νικόλας 11/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 14/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Αύγουστο 19/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Ν. Όρλεάνη 17/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	πρός Μαδέιρα 19/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Τρίπολη 18/8
ΓΚΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	ε. Βενετία 17/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	δ. Παναμά 17/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005	ε. Χιμεί 16/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρός Τζακάρα 10/8
ΓΚΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Σιγκάγκ 3/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. Υόρκη 31/8
ΓΚΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΓΚΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 19/8
ΓΚΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ I ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 21/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Λός Άντζελες 9/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ I NTEP (π.)	70	5470	ε. Χόγκ Κόγκ 8/9
ΓΚΡΗΚ ΦΑ I TEP (δ.κ.)	74	60399	ε. Φιλοδέλφεια 15/9
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Π. Κορτές 13/9
ΓΟΥΑΙΜΕ	84	34253	α. Ρίο Γκράντε 11/9
ΓΟΥΕ I B ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	στη Βομβάη 27/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Γιοκοχάμα 2/9
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	επώληθη Ίνδοος
ΓΟΥ I NNEP (κ.)	75	16421	ε. Π. Κομπέλλο 26/8
ΓΟΥ I NTΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982	ε. Βίγκο 18/7
ΓΟΥ I NTΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Πειραιά 9/9
ΓΟΥ I NTΦΟΛ (δ.κ.)	72	106266	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΓΟΥ I TAE Y ΜΠΑ I Y (κ.)	70	9907	α. Ρεσίφ 9/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΑΛΙΤΥ	83	24500	ε. Λονδίνο 18/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Γιοκαίτα 14/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρ. «Muski»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Τζέμπελ Ντάνα 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Παλάου Μπακόμ 15/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ I TOP (δ.κ.)	73	2219	α. Γένοβα 7/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Τουμπάρδο 11/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δ. Ντόβερ 7/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρός Σουαδική Άραβία 24/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρός Κάντα 19/8
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	στο Σόλεντ Άνκοράτζ 25/9
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Νοτ Λόντον 2/9
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	α. Γιοκοχάμα 10/9
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Ίταλια 23/8
ΔΑΜΟΝ	74	20712	δ. Παναμά 7/9
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μη.)	75	8884	ε. Βομβάη 13/9
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρός Όκρια 9/6
ΔΕΣ ΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Παρονόγιομα 8/9
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Κακινάδα 21/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειοτικές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ (μ.)	68	19644	δ. Σουέζ 20/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	πρός Όδησσό 12/8
ΔΗΜΙΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	πρ. «Cougat»
ΔΟΛΑΚΙ (κ.)	75	1599	ε. Πειραιά 12/9
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	υψώσε Αιγυπτιακή σημαία
ΔΟΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μη.)	86	34620	ε. Νιούκαστλ 15/9 *
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκατολείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ρεϊνόν 5/9
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	πρός Ρότερνταμ 31/8
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Μόνγκλα 18/9
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Μποντάρ Χορβίτι 20/8
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Ν. Όρλεάνη 16/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Βιζοκαπανάκι 13/9
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Κολομπιμπογκ 19/9
ΕΛΙΣ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	μετ. «Kota Indah»
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Βομβάη 2/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	α. Ρας Τανούρα 15/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	πρ. «South Angela»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	α. Χιούστον 16/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρός Κουβέιτ 31/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	επισκευές Λισαβόνα 9/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	ε. Γιούρπορτ 24/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Πόρτ Άρθουρ 8/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρός Μπουσόν 31/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Κολομπία 12/9
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030	α. Ρεσίφ 1/9
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ Υ (π.)	71	15119	α. Βικτώρια 9/9
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	α. Ν. Όρλεάνη 16/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Κολόμπο 12/9
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	δ. Σουέζ 19/9
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	δ. Ντόβερ 20/9
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	ε. Σόν Φραντσίσκο 18/9
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.)	74	13687	α. Ρίο Ιανέιρο 12/9
ΕΠΣΟΡΙΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Σιγκάμο 30/8
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Ρότερνταμ 8/9
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Ντάρμπαν 12/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Τσάρλεστον 19/9
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	επώληθη Έλληνες
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952	δ. Παναμά 16/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	α. Κέμπε 16/8
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. Όρλεάνη 18/
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	ε. Λίβερπουλ 18/9
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Ρίο Γκράντε 17/9
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Νουακτοτ 4/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμάνε 8/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	δ. Σουέζ 22/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	δ. Κων/πολη 7/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρός Λά Σπέζια 23/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	δ. Κων/πολη 19/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Ντόντρεχτ 21/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	πρός Βομβάη 29/8
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	πρ. «One»

ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ο. Κολούμπιο Ρίβερ 9/9	ΚΕ Ι Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	δ. Πονομά 4/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Πονομά 14/9	ΚΕ Ι Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ο. Ντάρμπτον 18/9
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Τήλ. 21/9	ΚΕ Ι Τ (μ.)	64	999	δ. Κων/πολη 8/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ο. Αβίλες, 6/9	ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρόσ. Βόρρι 16/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ο. Πόρτ Κέλαγκ 7/9	ΚΕΝ Α Ι ΛΑΝΤ	81	9909	ο. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόσ. Κορέα 16/8	ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρόσ. Μανίλα 20/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	ο. Άλγκεθίρα, 24/7	ΚΕΝ ΣΚΑ Υ (π.)	73	22126	έπισκευέ, Πειραιά 22/8
ΕΥΡΥΛΟΣ (κ.7)	72	30930	ε. Ν. Όρλεάνη 1/9	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιζ.)	74	7557	ε. Λεμεσό 20/9
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μποντόρ Χουεϊνί 17/7	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	ο. Πειραιά 4/9
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	επώληθη Νορβηγούς	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ο. Σιγκαπούρη 20/9
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρόσ. Βομβάη 29/8	ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙ (π.)	66	6995	δ. Γιβραλτάρ 4/9
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ο. Σουουόμπτον 1/9	ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	ο. Πενόγκ 19/9
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	δ. Ντόβερ 17/8	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορέ, Ν. Γουίνεα
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	οτή Σεμόγκα (όποθηκη)	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ο. Πόρτ Κέλαγκ 2/9
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	οτή Σεμόγκα (όποθηκη)	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ο. Μπωμόν 10/9
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Σύνταξ 15/9	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	δ. Κων/πολη 18/9
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	ο. Λόζ. Αντζελ, 19/9	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βομβάη 17/8
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ο. Οζόκο 13/9	ΚΛΙΠΠΕΡΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	ο. Ντάρμπτον 15/9
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ο. Ντόρ ε. Σολάου 2/9	ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3790	ε. Πειραιά 20/9
ΗΒΗ	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 12/9	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	μετ. «Κόσμον ΙΙ (κ.)
ΗΡΑ	79	16390	ε. Πυραντίπ 8/8	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 12/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Τζέντο 1/9	ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	οτό Ντάρμπτον 5/9
ΗΡΩ	76	17129	δ. Πονομά 28/8	ΚΟΡΑΛ ΚΕ Ι Π (δ.κ.)	74	112825	έπισκευέ, Τζέμπελ Άλι 21/8
ΗΣΤ ΠΡΑΓΙΝΤ (κ.)	72	6721	μετ. «Maria Guadalupe	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρόσ. Σιγκαπούρη 30/8
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	επώληθη Βρεταννούς	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Κασσιούγκ 11/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	ο. Χιμπτον 14/9	ΚΟΣΜΑΝ ΙΚ (κ.)	77	14186	πρ. «Κόνιον
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρόσ. Κόλπο ΗΠΑ 26/8	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	δ. Ντόβερ 20/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	οτή Βισσώρα	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ο. Αυστρελτον 20/9
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ο. Γιοκίτοι 9/9	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ο. Ν. Πλουρού 16/9
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	δ. Κων/πολη 3/9	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπ.κ.)	81	10524	πρ. «Cuenca
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ο. Ρότερνταμ 10/9	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Γκιζόν 17/9
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Πυραντίπ 29/8	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπ.)	76	88886	δ. Σουέζ 20/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	δ. Μόλτα 19/9	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Β.)	79	7599	ο. Ωκλυντ 5/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ο. Μπερλέτα 12/9	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέρι 9/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	πρόσ. Άγκολα 9/8	ΚΡΗΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Σιδνέι 18/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπ.κ.)	70	55032	ο. Μονρόβι 9/9	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιζ.)	68	15809	ο. Σιγκαπούρη 18/9
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	πρόσ. Ζάβια Τέρμιναλ 31/8	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρόσ. Αλγερία 13/7
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	δ. Διρδινέλι 13/9	ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Πειραιά 2/9
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	ο. Αύγουστο 19/9	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Ρεσιφ 14/8
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	έπισκευέ, Πειραιά 12/6	ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	ο. Υμουίντεν 9/9
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Ν. Όρλεάνη 18/9	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ο. Σιγκαπούρη 14/9
ΙΑΛΙΝΙΟΣ (δ.)	75	137854	ΕΤΑ Αίν Σουκν 15/9	ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15451	ο. Φιλανδελφία 19/9
ΙΑΝΑΧΟΣ	73	25045	ο. Πόρτ Χέντλιν 5/9	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γουορροπ 24/9
ΙΑΝΙΑΝΑ (δ.Μπ.κ.)	77	140277	ο. Τζουέι 20/8	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Βομβάη 21/8
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρόσ. Νορμπε 2/6	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ο. Νικαύα 25/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ο. Έμντεν 12/9	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρ. «Louise
ΙΟΛΚΟΣ ΑΝΗΤΕΡ (κ.)	78	29991	ο. Λόζ. Αντζελ, 8/9	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	πρ. «Saint Herblain
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	πρόσ. Γέμπε Αϊλντ 27/8	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ Υ (κ.)	72	83714	δ. Ντόβερ 4/9
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796	ε. Μπ. Αμπό, 19/8	ΛΑΙΔΑΛ (κ.)	76	12166	δ. Πονομά 13/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	ο. Οοκροαίμ 5/9	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	ε. Τζέντο 31/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ο. Κολούμπιο Ρίβερ 3/9	ΛΑΚΥ (Μπ.)	68	8135	ο. Πουέρτο Κορτέ, 11/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ Ι ΛΟΡ (π.)	77	11884	πρ. «Keiyo Maru	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	μετ. «Samudra Rani (Μπ.κ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	16861	υψώσε ελληνική	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	δ. Πονομά 9/9
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	πρ. «Durr	ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	ε. Αμβούργο 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Βομβάη 31/8	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	δ. Π. Σαϊ 14/9
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρόσ. Λίγιο, 29/8	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρόσ. Ντουάι, 25/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ο. Λιό. Πόλμο, 8/9	ΛΑΟΥΡΑ (Ου.)	65	1600	πρόσ. Μπουότο 4/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Ν. Μαγκκλόρ 9/9	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρόσ. Μπαντόρ Αμπό, 28/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Κουσίμο 16/9	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρόσ. Κούβ 6/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Λεμεσό 14/9	ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ο. Φουτζέρι 30/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Ρεσιφ 1/9	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ο. Λίγιο, 10/9
ΚΑΔΜΟΣ (Λιζ.)	72	11171	δ. Κων/πολη 19/9	ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρόσ. Σιγκαύη 12/7
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	ο. Ρότερνταμ 6/9	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρόσ. Φορκέδο, 1/8
ΚΑΛΛΙΟ (κ.)	69	9079	πρόσ. Ρίο Τονέιρο 12/8	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	οτό Κυργκ (όποθηκη)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	ε. Ν. Όρλεάνη 14/9	ΛΕ Ι Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρόσ. Τυνίς 31/8
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	μετ. «Αίλη (κ.)	ΛΕΝΙ (δ.Μπ.)	75	79249	δ. Σουέζ 10/9
ΚΑΛΥΨΟ (Μπ.)	65	3801	μεταφορέ, Μπριντίτζ	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	74	18700	ο. Χόγκ Κόνκ 15/9
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	δ. Π. Σαϊ 18/9	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ο. Λόζ. Αντζελ, 13/9
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ο. Ντάρμπτον 11/9	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ Ι ΤΖ (κ.)	72	17914	ο. Βιζυκοπότην 11/9
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ο. Ν. Όρλεάνη 10/9	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ο. Φιλανδελφία 14/9
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	ε. Ρίο Τονέιρο 10/8	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Ριζέννο 15/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	πρόσ. Κυράτοι 30/8	ΛΕΥΚΑΣ Α Ι ΛΑΝΤ (Ου.)	67	1205	μετ. «Gina Ι (Ου.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρόσ. Μπέιρα 22/8	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Τσιταγκόγκ 19/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	ο. Χιμπτον 14/9	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Β.)	79	7598	ο. Σουέζ 26/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	επώληθη Ολλανδούς	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	δ. Σουέζ 13/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπ.κ.)	73	62317	πρόσ. Σολντάνο Μπ. 27/8	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντο 27/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	οτό Φουσίκι 10/6	ΛΗΤΟ ΙΙ (π.)	72	6106	ο. Αμβούργο 19/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	ο. Χιμπτον 19/9	ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	πρόσ. Ινχουμπόνε 19/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	πρόσ. Γκουαγουκούιλ 10/8	ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	δ. Ντόβερ 6/9
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρόσ. Γιοκχομπε 18/8	ΛΙΝΑ (Ου.)	66	2953	ο. Ντάρμπτον 18/9
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	μετ. «Regal Explorer (κ.7	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ο. Λιό. Πόλμο, 5/9
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 11/8	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Πονομά 12/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ο. Ντάρμπτον 8/9	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ο. Χιούστον 4/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ο. Εϊλντ 14/9	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ο. Ν. Υόρκη 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Αύγουστο 8/9	ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	οτή Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	πρόσ. Ντόρ ε. Σολάου 19/8	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ Ι Κ.	75	34745	έπισκευέ, Πειραιά 21/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	πρ. «Ocean Pioneer	ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρόσ. Κούβ 25/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ο. Ντεμερίν 12/9	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ο. Θεούτο 4/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρόσ. Άμπιτζόν 7/7	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	πρόσ. Φρητίουν 27/8	ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	επώληθη Ελληνέ,
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	πρόσ. Οζόκο 31/8	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρόσ. Περισκό 18/8
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρόσ. Μπαγκκόγκ 29/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ο. Ντάρμπτον 2/9
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 20/7	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	ο. Πόρτ Αντζελ, 16/9
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρ. «Lloyd Santo	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρόσ. Αλγερία 28/7
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ου.)	65	1219	ο. Βόλο 27/7	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρόσ. Λουάντα 31/8
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρ. «Liberty star	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ο. Ρίο Τονέιρο 5/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	δ. Πονομά 29/8	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Βουκούβερ 6/9
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Τυρογκόνα 16/9	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ο. Σιγκαπούρη 6/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Λέγκχορν 19/9	ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ Ι Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	μετ. «United Trust (μ.)
ΚΑΤΙΑ Κ. (μ.)	57	1324	μετ. «Voyager ΙΙ	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ο. Λιό. Πόλμο, 19/
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρόσ. Μπαγκκόγκ 15/8	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρ. «Μορις
ΚΕ Ι Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ο. Σιγκαπούρη 7/9	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ο. Σιγκαύη 11/9
ΚΕ Ι Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	δ. Κων/πολη 4/9	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορέ, Περισκό 16/9
ΚΕ Ι Π ΜΟΝΤΕΡΕ Υ (κ.)	71	9826	ε. Τσιταγκόγκ 14/9	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ο. Χόγκ Κόνκ 10/9
ΚΕ Ι Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρόσ. Ντάρμπτον 26/8	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	ο. Σιγκαύη 7/9
				ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ο. Αλγκεθίρα, 17/9
				ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρόσ. Ινδία 23/6
				ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπ.κ.)	76	138765	πρ. «Korea Star
				ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρόσ. Νιγηρία 22/7
				ΜΑΡΚ Α Ι ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ο. Λιό. Σπεζό 20/9

ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)	75	1599	ε. Βαρκελώνη 19/9
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Ν. Ορλεάνη 1/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ντουό 21/7
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	πρ. «Αντζελ Ν.
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ε. Ναντόρ 9/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	δ. Παναμά 10/9
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβόλη 8/9
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Ρουέν 16/9
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Σαβόνα 20/9
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Νταλιν 8/9
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.Α.)	67	21141	δ. Σουέζ 4/9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Λα Παλις 18/9
ΜΕΡΙΤ Ι. (κ.)	73	112306	ε. Σιγκαπούρη 11/9
ΜΕΡΙΤ (κ.)	69	35284	ε. Πορνόγουα 11/9
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (κ.)	70	10490	ε. Φρεντερίτσα 8/9
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	ε. Φουτζέιρο 8/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	ε. Ν. Ορλεάνη 19/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Τίβρολτ 16/9
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Σιγκόγκ 4/9
ΜΙΓΙΑΜΑ (κ.)	75	12498	ε. Τυρραγκόνα 11/9
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	ε. Τυρραγκόνα 12/9
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Γράντ Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΔΙΛΥ (κ.)	70	1781	ε. Γράντ Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (κ.)	71	1557	μετ. «Jin Hu
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΝ (κ.)	71	10095	
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Παναμά 7/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ν. Ορλεάνη 17/9
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	δ. Παναμά 17/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050	ε. Μπαλμπε 18/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	πρ. «Cape Hope
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Αμστερν 21/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Λα Παλις 3/9
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαντόρ Αμπό 17.10.88
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	ε. Κιέρι 5/9
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. Λοντ. Εντ 19/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Γκονδη 21/9
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	ε. Λιερβάλ 22/9
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	ε. Σιγκόγκ 25/6
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Λα Παλις 14/9
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ' (δ.κ.)	69	44860	ε. Σιγκόγκ (ε.ποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	ε. Σιγκόγκ 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	Σουέζ 10/9
ΜΠΕΚ ΜΠΕΝ (κ.)	62	6246	ε. Ριόρν 15/9
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	70	3956	ε. Ριόρν 16/9
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Παναμά 15/9
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)	68	9504	ε. Παναμά 15/9
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	ε. Φιλιππίνες 16/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Σουέζ 15/9
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Σιγκόγκ 4/9
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Σιγκόγκ 12/9
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ Υ' (Αιβ.)	73	31861	πρ. Σιγκόγκ 17/8
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λονδ. 8/9
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Κωνσταντή 16/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Γιορροπορτ 21/9
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	ε. Κιόρ 1/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Σιγκόγκ 6/9
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (κ.)	74	8558	πρ. «Bailons
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)	71	9646	πρ. «Ριόρν 1/9
ΝΑ Ι Α (κ.)	70	9069	ε. Δ. Κ. 21/8
ΝΑ Ι Τ ΛΑ Ι Τ (Μη.)	77	34841	ε. Ν. Ορλεάνη 19/9
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	ε. Σουέζ 17/9
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τίβρο 7/9
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ Ι ΝΤ (κ.)	73	11645	πρ. «Flor
ΝΑΡΕ Ι ΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Λονδ. 13/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Ντ. Λονδ. 2/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α Σ (κ.)	74	30340	ε. Ντορ 17/9
ΝΕΔΙΤ (δ.κ.)	74	39018	πρ. Αγκόνα 23/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Μπαλμπε 26/8
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414	ε. Σιγκόγκ 18/9
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	ε. Ν. Ορλεάνη 7/9
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Μπαλμπε 15/9
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Μπαλμπε 1/9
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	ε. Ν. Ορλεάνη 11/9
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρ. Αμπό 6/9
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459	πρ. «Σπριτ 6/9
ΝΙΚΟΛΑ (Μη.)	75	11462	ε. Μπαλμπε 2/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μη.)	75	61000	ε. Μπαλμπε 8/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Κιόρ 16/9
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	86	24843	ε. Ν. Ορλεάνη 16/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	69	5997	ε. Κιόρ 12/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Κολόμπο 18/9
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	56	2163	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Σιγκόγκ 6/9
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Κιόρ 26/7
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Ρουέν 5/9
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (κ.)	74	10089	ε. Λονδ. 1/9
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)	66	1597	ε. Λονδ. 1/9
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (κ.)	72	13920	ε. Λονδ. 16/9
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. Κιόρ 1/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	πρ. Πόρτ ντε Μπουκ 27/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	ε. Τσιγκόγκ 8/9
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	77	1747	ε. Μπαλμπε 6/9
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (κ.)	88	1905	ε. Μπαλμπε 12/9
ΝΟΡΘ ΣΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	πρ. Σιγκόγκ 21/8
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Βομβόλη 14/9
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	ε. Ν. Ορλεάνη 13/9
ΝΤΑ Υ ΝΑΜΙΚ (κ.)	79	16432	ε. Σιγκόγκ 4/9
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Κολόμπο 18/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Λονδ. 13/9
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	ε. Παναμά 1/9
ΝΤΟΝ (κ.)	63	10617	ε. Κωνσταντή 6/9

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Σιγκόγκ 12/9
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	ε. Παναμά 10/9
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	68	1209	πρ. «Τοκρ. Ν.Ε.
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Μονακό 16/9
ΝΤΟΥΜΠΑ Ι ΣΤΑΡ (δ.κ.)	67	1599	ε. Ν. Ορλεάνη 12/9
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	ε. Σιγκόγκ 17/9
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Βενετία 20/9
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Παναμά 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (κ.)	75	138037	ε. Μπαλμπε 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (κ.)	84	17879	ε. Παναμά 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (κ.)	85	17879	ε. Γιορροπορτ 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Λονδ. 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρ. Σ. Λονδ. 31/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.)	73	128561	ε. Παναμά 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σιγκόγκ 1/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	61	1098	ε. Σιγκόγκ 26/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Σιγκόγκ 27/8
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	ε. Κιόρ 9/9
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Σιγκόγκ 29/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ Ι ΝΤ (κ.)	71	13858	ε. Σιγκόγκ 31/8
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Λονδ. 16/9
ΟΡΑ Ι ΟΝ	73	18958	ε. Σιγκόγκ 2/9
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Σιγκόγκ 2/9
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	ε. Σιγκόγκ 2/9
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΣΕΑΝ ΒΟ Ι Ζ (κ.)	60	11434	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.κ.)	84	4083	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΣΕΑΝ ΛΕ Ι Κ (κ.)	76	12443	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΣΕΑΝ ΜΕ Ι ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΥΑ Ι Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΥΑ Ι Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (κ.)	69	1582	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ	71	41961	ε. Σιγκόγκ 17/9
ΠΗΣ (κ.)	75	8826	ε. Σιγκόγκ 8/9
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	82	35380	ε. Σιγκόγκ 4/9
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Σιγκόγκ 4/9
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	9982	ε. Σιγκόγκ 11/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	72	11185	ε. Σιγκόγκ 2/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	70	16128	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	84	21426	ε. Σιγκόγκ 3/9
ΠΑΝΤΙΑΣ	80	30639	ε. Σιγκόγκ 14/9
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	78	7623	ε. Σιγκόγκ 18/9
ΠΑΡΝΑΞ (κ.)	72	18829	ε. Σιγκόγκ 20/8
ΠΑΡΝΑΞΟΣ (κ.)	70	11489	ε. Σιγκόγκ 24/6
ΠΑΡΟΣ (δ.κ.)	69	1971	ε. Σιγκόγκ 29/8
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	78	6298	ε. Σιγκόγκ 14/9
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	ε. Σιγκόγκ 14/9
ΠΑΣΚΑΛ (κ.)	65	1598	ε. Σιγκόγκ 14/9
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Σιγκόγκ 6/9
ΠΑΥΛΙΝΑ (κ.)	69	9907	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	ε. Σιγκόγκ 16/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Σιγκόγκ 19/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Β (δ.κ.)	71	104253	ε. Σιγκόγκ 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Σιγκόγκ 31/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Σιγκόγκ 7/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Σιγκόγκ 6/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (κ.)	72	16205	ε. Σιγκόγκ 6/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	ε. Σιγκόγκ 27/8
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σιγκόγκ 27/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Σιγκόγκ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Σιγκόγκ 24/8
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Σιγκόγκ 7/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Σιγκόγκ 11/9
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Σιγκόγκ 11/9
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	ε. Σιγκόγκ 4/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Σιγκόγκ 6/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Σιγκόγκ 16/7
ΠΛΥΜΟΥΣ (κ.)	74	8825	ε. Σιγκόγκ 9/8
ΠΟ Ι ΝΤ ΚΑΝΑΡ (κ.)	72	57102	ε. Σιγκόγκ 22/9
ΠΟΛΙΚΟΣ (κ.)	70	1437	ε. Σιγκόγκ 20/9
ΠΟΛΛΑΘΕΣ Ι. (κ.)	69	56893	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	11870	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.)	72	9481	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΡΤΑ Ι ΤΙΣΣΑ (κ.)	77	8767	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΑ Ι Μ (κ.)	70	10469	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.κ.)	67	40675	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (κ.)	68	10722	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΔΙΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	73	11383	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (κ.)	74	5071	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	84	26959	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΩΤΟΚΑΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20523	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	ε. Σιγκόγκ 30/8
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μη.)	78	11875	ε. Σιγκόγκ 30/8

ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	πρ. «Αννυ Ποτέρο	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Σουάι 16/9
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρόξ. 'Αλεξάνδρειο 29/8	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Βομβάρη 10/9
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. 'Αντεν 2/9	ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Ντοβόο 9/9
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Πειραιά 19/9	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	δ. Σουέζ 23/9
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Μπωμόντ 30/8	ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.)	75	20797	πρόξ. Χόγκ Κόγκ 13/8
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Τουμπορού 3/9	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Χιούστον 15/9
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Τσίμπο 20/9	ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μηχ.)	75	13835	α. 'Αλγκεθόρις 16/9
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	ε. Ν. 'Υόρκη 10/9	ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	πρόξ. Σουέζ 7/8
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Κορούνα 21/9	ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρόξ. Δ. 'Αφρική 15/8
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	πρ. «Tiffany»	ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρόξ. Ρίο 'Ινέιρο 30/8
ΡΟΥΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στό Γκιζόν	ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Κολούμπια ρίβερ 8/9
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 14/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 13/9
ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Γένοβα 19/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/9
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Βενετία 20/9	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Ηστ Λόντον 28/8
				ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	στό Μπαντόρ Χομείνι
				ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρόξ. 'Αμπου Ντόρμι 31/7
				ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Μουρίκιο 12/9
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ναβλάκι 6/8	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Σιμπενίκ 14/9
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Μόντρεαλ 18/9	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρόξ. 'Ινδονησία 19/8
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Λε Χάρβι 5/9
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	α. Γένοβα 19/9	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Ντόρμιν 6/9
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Σιγκαπούρη 14/9
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	στό Ντόρμιν 28/8	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρόξ. ΕΞΣΔ 26/7
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρόξ. 'Ινδία 18/7	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Λίβερπουλ 18/9
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	δ. Σουέζ 13/9	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρ. «Steam Busuanga
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ρουέν 19/9	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. 'Αιν Σούκνυ 16/8
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	έπωληθή 'Ινδού:	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρόξ. Δ. 'Αφρική 22/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 29/8	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Κόρπου. Κριότι 17/8
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	α. Δομιέττο 24/9	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Σαλβαντόρ 10/9
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	α. Σ. Τζών 8/9	ΣΠΕΛΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. 'Αντεν 3/5
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Φρεντερίτσιο 13/9	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Χάμπτον 15/9
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	α. Μπάρι 16/9	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρόξ. Ρίτορντις Μπωίη 18/8	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Σιγκαπούρη 3/9
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Τόμπο 7/9	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Ρουέν 5/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειοκός μεταφορέ:	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 17/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/9	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Γανόη 20/9
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	ε. Τζέντα 22/7	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Φουτζέιρα 9/9
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	α. Σιγκαπούρη 17/9	ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Ντοβόο 13/9
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Σουαίμπα 8/9	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Αμπερόν 16/9
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Βομβάρη 23/8	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	α. Πειραιά 3/9
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	μετ. «Polly Parade» (Μηχ.)	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	α. Αλεξάνδρειο 27/7
ΣΑΝ ΗΡΟΣ (κ.)	76	10221	στό Ρόττερντομ 4/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Χιούστον 17/9
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρόξ. 'Ιτολίο 19/8	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Γιοκοχάμα 9/9
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Μπαχραϊν 13/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	πρ. «Αδούρα 1	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Πειραιά 29/6
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	δ. Ντόβερ 20/9
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Γένοβα 16/9	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	εργεί Πειραιά
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	α. Λόγος 5/9	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Τουμπορού 11/9
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772	α. Σιγκαπούρη 18/9	ΣΤΕΡΚ (κ.)	70	15265	στη Μπαγκόγκ 17/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901	υπόδοιλε Ελληνική	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/9
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	ε. Πειραιά 17/9	ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	111171	α. Ρά. Τενουρά 28/8
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	έπισκευέ: Ντουμπού 2/5	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρόξ. 'Ινδονησία 28/8
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρόξ. Μονίλα 18/8	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Τουρκορίν 11/
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Γιοκοχάμα 12/9	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Πόρτ 'Αντζελες, 17/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	πρ. «Taisho Maru				
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	έπωληθή	ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736	α. 'Ιντόν 2/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι. (κ.)	70	12578	ε. Ντόρμιν 10/9	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ινέιρο 23/6
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	α. Βολτιμόρη 9/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Γκλήογκ 20/9
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Βολτιμόρη 19/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρόξ. Ντόρμιν 15/8
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	έπωληθή	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	α. Μιντρά, 14/9
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρόξ. Μπαγκόγκ 26/8	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	δ. Μπρουνομπούτελ 8/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Τέξο. Σίτυ 26/7	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	δ. Μπρουνομπούτελ 8/9
				ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεύ.)	61	1252	δ. Μπρουνομπούτελ 8/9
				ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	μεσογειοκός, μεταφορέ:
				ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ (κ.)	71	16275	α. Ρόττερντομ 23/9
				ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	έπωληθή 'Ελληνες,
				ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	ε. Ντόρμιν 14/9
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ν. Μαγκολόρ 17/8	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Γανόη 3/9
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	πρ. «Sabrina Prima	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	δ. Π. Σαϊδ 20/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Μομπιλ 2/9	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρόξ. Μπέρμπερι 25/8
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	α. Σηλ'ιτ 15/9	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Χάμπτον 18/9
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	στό Μπαντόρ Χομείνι 26/8	ΤΖΟ'Υ ('Ονδ.)	78	5868	α. Μπιαμπό 13/9
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113	πρόξ. Φουτζέιρα 18/8	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Πειραιά 20/9
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	δ. Σουέζ 17/9	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	δ. Σουέζ 19/9
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	ε. Σουάσο 10/9	ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Ντόρμιν 13/9
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	ε. Ντουμπού 20/9	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρόξ. Τόροντο 29/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Κων/πολη 16/9	ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	δ. Σουέζ 11/9
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	α. Ραβέννα 15/9	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρόξ. 'Ινδία 21/8
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρόξ. Μπαντόρ Χομείνι 26/8	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/9
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Μανίλα 17/9	ΤΖΩΡΤΖ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	69	5406	δ. Μελβούρνη 21/9
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Νάπολη 20/9	ΤΖΩΡΤΣ Ν. (π.)	73	12376	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γιούροπορτ 20/9	ΤΖΩΡΤΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Λε Σπέζιο 11/9
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Ν. 'Υόρκη 16/9	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	μετ. «Kota Intan
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Χάιφα 6/9	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρόξ. 'Αβόνα 2/6
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Κεμπέκ 16/9	ΤΟΞΟΝ ΙΙ (κ.)	75	16822	α. Ντόρμιν 20/9
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Μίλφροντ Χάβεν 21/9	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεύ.)	68	9627	μετ. «Ronzay (π.)
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Γιούροπορτ 13/9	ΤΡΑΟΥΛΙ (Βρ.)	69	9777	μετ. «Sea Tradition
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	πρόξ. Μπαντόρ 'Αμπό: 26/8	ΤΡΑΜΟΥΝΑΝΑ	71	20670	πρόξ. Τουρκία 19/8
ΣΗΛΙΚ (Μολτ.)	74	18963	πρόξ. Κούβα 15/8	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρόξ. 'Αμπιτζόν 24/8
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρίο 'Ινέιρο 10/9	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Τίμπο 1/9
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	στό Μπαντόρ 'Αμπό: 9/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Ντόρμιν 18/9
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Μπαντόρ 'Αμπό: 24/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	πρ. «Santa Rita
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Χάιφα 15/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Σουέζ 1/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	α. 'Αμοτερντομ 11/9
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Νάπολη 14/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Γκνάνοκ 21/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	δ. Κων/πολη 17/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	ε. Λά Σπέζιο 20/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	στη Βομβάρη 24/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	ε. Βομβάρη 17/8
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 17/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Βονκούβερ 10/9
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Ντοκόρ 29/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρόξ. Κηλαγκ 30/8
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	α. Γέλα 16/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867	α. Χάμπτον 11/9
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	δ. Παναμά 11/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	ε. Σιγκαπούρη 23/8
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Λός 'Αντζελες 9/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 9/9
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Φοιμισαίνο 11/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	α. Νογκόνιο 10/9
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Φουτζέιρα 26/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρ. «Yanbu Pride
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Γκότενμπουργκ 21/9	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Χάμπτον 11/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	στό Μπαντόρ Χομείνι 3/8	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Ροντέζ 15/9
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	δ. Π. Σαϊδ 19/9	ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	α. Ντόρμιν 10/9
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	α. Γιούροπορτ 14/9	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	70	8826	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	έπισκευέ: Ντουμπού 2/5	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	ε. Μπαντόρ Χομείνι 10/8
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρόξ. 'Αβόνα 17/8	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	70	52765	πρόξ. Κίνα 16/8
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρόξ. Μεσόγειο 27/7	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 2/9
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Μπωμόντ 12/9	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρόξ. Μπαντόρ 'Αμπό: 25/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρόξ. Κούβα 8/7	ΥΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	δ. Παναμά 3/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρόξ. Αίγυπτο 5/8	ΥΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9

ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	α. Άλγκεθίρας 14/9	ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	δ. Ντόβερ 17/8
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Βανκούβερ 1/9	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	α. Γένοβα 17/9
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Βικτώρια 12/9	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	α. Γκντόνακ 17/9
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Χιούστον 20/8	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Μοντεβιδέο 11/9
ΦΕΙΘ	70	15216	πρός Πειραιά 6/8	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λός Πάλας 17/9
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κόντλα 14/9	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Λός Πάλας 1/9
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Βραζιλία 27/8	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Άμβούργο 21/9	ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρός Μοντεβιδέο 25/8
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ν. Όρλεάνη 9/9	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	α. Φόυνε 8/9
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.)	67	54322	α. Τζέμπελ Ντόνο 9/9	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Νίγκμπο 24/8
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Κουτούμπνια 8/9	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 11/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Γκουάντα 19/8	ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Πόρτ Ντίκσον 26/8
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Ντουάλα 1/9	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	επισκευές Σιγκαπούρη 7/7/88
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Τζόκσονβιλ 7/9	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Λονδίνο 24/9
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Άντοντ 10/9	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/9
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Γιοκοχάμα 10/9	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Σαλβαντόρ 15/9
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Τζώρτζταουν 15/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	α. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Γκουανταλόρ 8/8	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	δ. Κωνσταντή 8/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Σίγκοκ 19/8	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Ρότερντομ 26/8
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Μπαγκκόκ 26/8	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	α. Βενετία 24/9
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Τσίμπα 6/9	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	78	9918	πρός Κόδιξ 16/6
ΦΛΕΙ Μ (κ.)	72	16398	ε. Κοξίν 2/9	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ρότερντομ 19/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙ ΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Μασάν 3/8	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	επισκευές Πειραιά 18/7
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΙ ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Τσουκούμι 7/9	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	ε. Όμοόλγ 17/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	α. Μπουσάν 1/9	ΧΕΜ ΠΑΙ ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρός Κορέα 24/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρ. «Dubhe	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563	μετ. «Bos Venture
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ Ι Τ (π.)	63	10736	επισκευές Σιγκαπούρη 22/9	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	84	4409	πρ. «White Atlas
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.)	73	17918	α. Ίντσόν 12/9	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	ε. Μπουσάν 4/9
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμπον 20/9	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιγ.)	70	12363	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Τραμντάι 10/9	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μπαντόρ Άμπντ 30/8
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός Πακιστάν 24/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρός Ιταλία 13/7
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μοντεβιδέο 5/9	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	α. Έλλεσμερε Πόρτ 9/9
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Γκαέτο 11/9	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Βανκούβερ 29/7
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λός Πάλας 1/9	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	πρός Έλλάδα 22/8
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Λός Πάλας 18/9	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	επισκευές Ντουμπάι 8/6
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	επισκευές Ρότερντομ 19/5	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. «Golden Galaxy
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Σιγκαπούρη 20/8	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Μπιζέρτα 14/9
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Γκντόνακ 5/9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ Ι Σ			
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Νουαντίμπο 21/8	(π.)	79	12598	ε. Μοντεβιδέο 17/8
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	επισκευές Κεητάουν 12/7	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	στην Κόντλα 8/7
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	α. Σάντος 16/9	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Ντάρμπον 22/7
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	α. Σιγκαπούρη 3/9	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρ. «Sun Pollux
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρός Φορτολέδο 26/8	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	ε. Ντάι Άιλαντ 5/9
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Λόγοι 11/9	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ Ι ΜΟΝΤ	76	7049	πρ. «Antee
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρός Λόγοι 23/6	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ Ι ΝΤ (π.)	79	7366	πρ. «Canopus II
				ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. «Phryne

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

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιᾶ εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες

Ἡ εἰδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπό 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στή Γραφεῖο τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στή πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 6.000.
— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημείο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντί δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτές τίς εἰδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομείστε τό ἀποστέλλοντες ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ 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:

Ὑπογραφή:

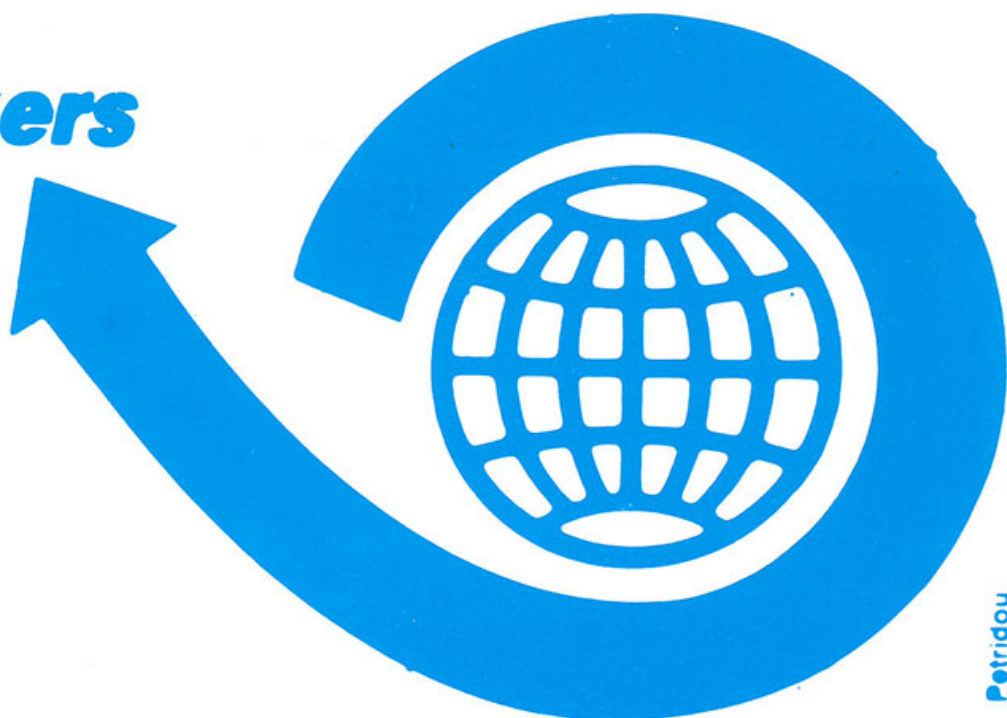
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

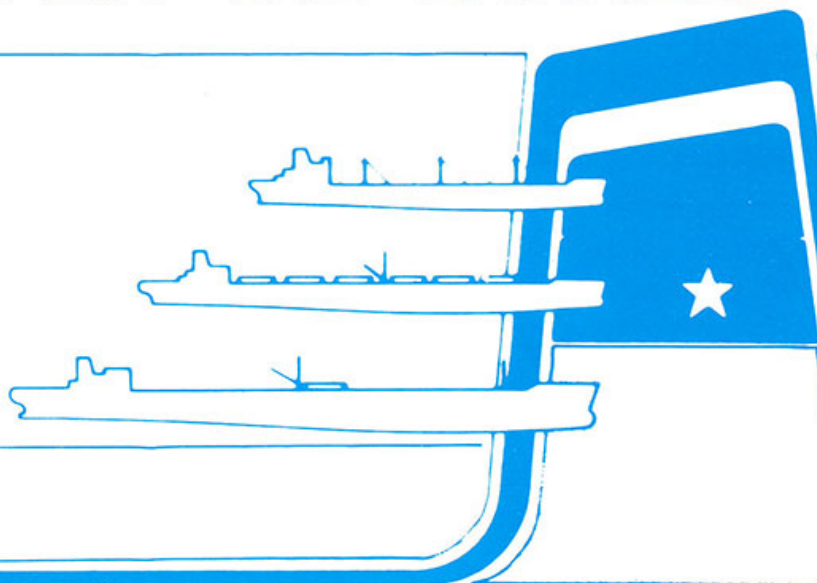
Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 S.M.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
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



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind.*

